



Service de l'accès et de la protection de l'information

600, rue Fullum, Suite 1.100, UO 3210
Montréal (Québec) H2K 3L6

Notre référence : 2603 317

Le 1^{er} avril 2026

OBJET : **Votre demande en vertu de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (c. A-2.1) concernant l'Approche Zone Zéro**

Madame,

Nous avons effectué l'étude de votre demande reçue le 11 mars 2026. Nous comprenons que celle-ci est liée à la réponse (N. REF. 2509 505) diffusée sur notre site Internet <https://www.sq.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2026/01/2026-11-27-autoroute-50.pdf>.

Tout d'abord, nous vous informons que la nouvelle approche Zone Zéro a été déployée progressivement à l'automne 2024 afin de sécuriser les sites à risque élevé de collision. D'ailleurs, cette approche est décrite sur notre site Internet : <https://www.sq.gouv.qc.ca/services/campagnes/zone-zero/>

Plus précisément, votre demande vise à obtenir les documents suivants :

- 1. *Tout document contenant une analyse statistique de site et les mesures prévues pour chacun des dix sites visés par l'Approche Zone Zéro (en référence aux pages 5 à 14 pour l'autoroute 50 de la réponse diffusée);***

Quant à cet aspect, conformément à la *Loi sur l'accès*, nous vous transmettons ci-joint les documents qui ont été repérés, soit les analyses statistiques pour chacun des sites à risque élevé de collisions mortelles et avec blessés graves.

- 2. *Tout document détaillant les mesures prévues pour chacun des dix sites visés par l'Approche Zone Zéro (en référence aux pages 15 et 16 pour l'autoroute 50 de la réponse diffusée);***

Quant à cet aspect, conformément à la *Loi sur l'accès*, nous vous transmettons ci-joint les documents qui ont été repérés, soit les plans d'action pour les zones zéros des régions concernées ainsi que les mesures prévues.

Toutefois, les mesures prévues pour les régions Mauricie (route 155) et Côte-Nord (route 138) ne sont pas disponibles. Bien que des mesures soient en cours de déploiement, celles-ci ne sont pas encore colligées (article 1 de la *Loi sur l'accès*).

Par ailleurs, des numéros de dossiers opérationnels associés à des événements impliquant des tiers doivent être protégés en raison de l'absence de consentement desdites personnes impliquées, et ce, en application des articles 53, 54 et 59 de la Loi sur l'accès. En effet, la loi prévoit qu'un renseignement personnel est confidentiel, sauf si sa divulgation est autorisée par la personne concernée.

3. Tout document permettant de connaître l'allocation budgétaire de l'Approche Zone Zéro pour chacun des dix sites visés (en référence à l'annexe B de la réponse diffusée);

Quant à cet aspect, conformément à la *Loi sur l'accès*, nous vous transmettons ci-joint les documents repérés concernant l'allocation budgétaire du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), soit :

- Tableau concernant la surveillance policière sur les chantiers routiers dans certaines zones zéros. Les chantiers sur les tronçons ciblés ont bénéficié de cette allocation d'heures supplémentaires;
- Tableau concernant l'allocation d'heures supplémentaires dédiées spécifiquement pour accroître les opérations policières dans les zones zéros.

Si vous avez besoin d'assistance pour comprendre la présente décision, nous vous invitons à contacter la soussignée en écrivant à l'adresse du Service de l'accès et de la protection de l'information : accesdocuments@surete.qc.ca

Vous trouverez, ci-joint, les articles de loi cités ainsi que l'avis relatif au recours en révision prévu à la section III du chapitre IV de la *Loi sur l'accès*.

Veuillez agréer, Madame, nos salutations distinguées.

Original signé

—
Émilie Roy
Responsable de l'accès aux documents
et de la protection des renseignements personnels



Tronçon Gatineau

Statistiques : 2 272 collisions, 18 avec blessés graves ou décès.

- Moment à risque :** Jours de semaine de 6h à 9h et 15h à 18h.
Notamment pour les véhicules lourds.
- Infractions principales :**
Vitesse : 26% des collisions avec décès ou blessés.
Suivit de trop près : 18% des collisions avec blessés, rarement mortelles.
- Motocyclettes :** De mai à septembre, 18% des collisions avec blessés/décès.
- Collisions avec animaux :** Élevé en octobre et novembre.

Tronçon Thurso – Lochaber

Statistiques : 188 collisions, 8 avec blessés ou décès.

- Facteurs de risque :** Animaux (105 collisions) et conditions météo (41 collisions). Rarement Mortelles.
- Moments à risque :** collisions avec animaux d'octobre à avril, de 6h à 7h et de 17h à 21h.

Deux recommandations du Coroner :

- Collaboration entre la SAAQ et les corps de police pour des activités de sensibilisation et de contrôle visant à adapter la conduite aux conditions défavorables.
- Améliorer la communication entre les citoyens, le MTMD, et la Sûreté lors de l'absence d'épandage de produits abrasifs.

Tronçon Lachute – Mirabel

Statistiques : 639 collisions, 28 avec blessés ou décès.

- Vitesse :** Cause pour 30% des collisions avec décès ou blessés.
- Conditions météorologiques :** Cause pour 27% des collisions avec décès et blessés.

Une recommandation du Coroner :

- Améliorer la communication entre les citoyens, le Ministère de la Faune, et la Sûreté lors de la présence de la grande faune près des routes.

Mesures « Terrain »

Vitesse et comportements à risques :

- OPS avec SM Gatineau, SM Mirabel, CRQ et OPP.
- OPS limitrophes entre CSMRC et CSA, maintenues en cascade lors des changements de relève.
- Favoriser les présences et opérations aux heures pertinentes selon l'analyse tactique.
- Optimiser les changements de relève en cascade afin d'assurer une présence policière sur le site à risque.

Gatineau à Mirabel

Autoroute 50 151 KM

Collisions depuis 2019

| Collisions totales | Collisions avec blessés graves | Collisions avec décès |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 3833 | 47 | 28 |

Type de collisions le plus fréquent (blessés graves et décès)

Vitesse

| | |
|---------------------|-----|
| Moyenne du site | 25% |
| Moyenne provinciale | 16% |

2^e type de collisions fréquent (blessés graves et décès)

Dépassement illégal

| | |
|---------------------|-----|
| Moyenne du site | 24% |
| Moyenne provinciale | 6% |

Pourcentage de véhicules lourds impliqués dans une collision avec blessés graves et décès

| | |
|---------------------|-----|
| Moyenne du site | 30% |
| Moyenne provinciale | 15% |

Risque lors des sorties, et changements de configuration (ex.: 2 voies à 1 voie)



Rimouski à Mont-Joli

Autoroute 20 43 KM

Collisions depuis 2019

| Collisions totales | Collisions avec blessés graves | Collisions avec décès |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 383 | 3 | 8 |

Cause de collisions la plus fréquente (blessés et décès)

Vitesse et comportements imprudents

| | |
|---------------------|-----|
| Moyenne du site | 61% |
| Moyenne provinciale | 25% |

Pourcentage de véhicules lourds impliqués dans une collision avec blessés graves et décès

| | |
|---------------------|----------------|
| Moyenne du site | 73% (8 sur 11) |
| Moyenne provinciale | 15% |

Collisions avec les animaux

| | |
|--|----------|
| Nombre de collisions sur le site depuis 2019 | 76 |
| Collisions durant le mois de juin | 31 (41%) |

Tronçon Rimouski-Neigette

Statistiques: 268 collisions, 68 avec blessés ou décès

- **Facteur de risque 1 :** Vitesse et comportement imprudent (74 collisions)
- **Usagers 1 :** Conducteurs avec peu d'expérience de conduite hivernale, ou conduite mal adaptée aux conditions (analyses SQ, SAAQ et Coroners)
- **Facteur de risque 2 :** Partage de la route avec les véhicules lourds (impliqués dans 6 des 8 collisions mortelles).
- **Usagers 2 :** Conducteurs de véhicules lourds, et conducteurs de véhicules légers (souvent responsables des collisions)
- **Facteur de risque 3 :** Animaux sur la route. Problématique particulière, en hausse à partir de mai pour un sommet en juin.
- **Facteur de risque 4 :** Fatigue au volant

Tronçon de la Mitis

Statistiques: 115 collisions, 13 avec blessés ou décès

- **Facteurs de risques :** Vitesse et comportement imprudent (mal adapté aux conditions) et Véhicules lourds.
- Similaire à Rimouski-Neigette, car usagers de la route communs.

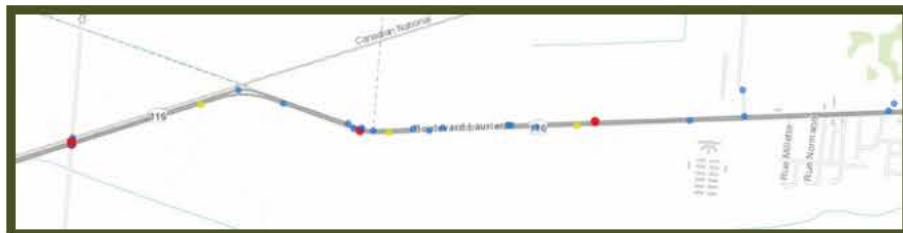
Mesures terrains

Vitesse et comportements à risque:

- Sensibilisation des jeunes conducteurs
- Sensibilisation et intervention visant fatigue et capacités affaiblies (alcool et drogue)

Véhicules lourds (VL) :

- Sensibilisation des usagers des risques liés aux VL
- Sensibilisation des conducteurs de VL
- Interventions visant les comportements à risque à proximité des VL (dépassements risqués, suivit de trop près...)



Sainte-Marie-Madeleine à Saint-Hyacinthe

Route 116

7 KM

Collisions depuis 2019

| Collisions totales | Collisions avec blessés graves | Collisions avec décès |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 113 | 5 | 6 |

Cause de collisions la plus fréquente (blessés et décès)

Vitesse et comportements imprudents

Moyenne du site 23%

Moyenne provinciale 13%

La prépondérance de ces collisions en décembre et février laisse croire qu'il s'agit de vitesse ou conduite mal adaptée aux conditions.

Pourcentage de jeunes conducteurs impliqués dans une collision avec blessés graves et décès

Moyenne du site 25% (16 à 19 ans)
20% (20 à 24 ans)

Moyenne provinciale 11% (16 à 19 ans)
16% (20 à 24 ans)

À interpréter de la manière suivante: sur la 116, 25% des collisions impliquent un jeune de 16 à 19 ans.

Zone de 90 km/h

Statistiques: 70 collisions, 21 avec blessés ou décès

- **Facteurs de risques :** Vitesse et comportement imprudent (mal adapté aux conditions)

Présence d'une zone de radar-photo.

Mesures terrains

Vitesse et comportements à risque:

- Sensibilisation des jeunes conducteurs
- Opérations conjointes

Arrêt obligatoire/Céder le passage :

- Sensibilisation des usagers des risques spécifiques aux intersections

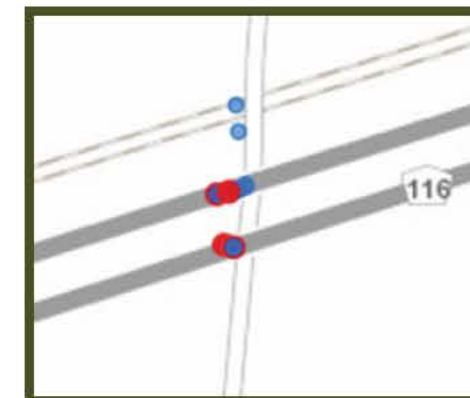
Infrastructure :

- Signalement des enjeux d'infrastructures (signalisation, peinture, aménagement, déneigement, autres) pour soutenir la sécurisation du site.

Intersection Route 116 et Chemin du Grand Rang

Statistiques: 43 collisions, 20 avec blessés ou décès

- **Facteur de risque 1 :** A omis l'arrêt obligatoire, et N'a pas cédé le passage (23 collisions, dont 16 avec blessés ou décès)
- **Facteur de risque 2 :** Infrastructure. Un changement d'infrastructure doit prendre en compte les habitudes de conduite et les besoins des usagers de la route.
- **Facteur de risque 3 :** Inattention et visibilité obstruée par les piliers de pare-brise.



Collisions avec blessés légers (bleu) et décès (rouge) à l'intersection.



Rouyn-Noranda à Val-d'Or

Route 117 211 KM

Collisions depuis 2019

| Collisions totales | Collisions avec blessés graves | Collisions avec décès |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 1288 | 23 | 20 |

Cause de collisions la plus fréquente (blessés et décès)

Vitesse et comportements imprudents

| | |
|---------------------|-----|
| Moyenne du site | 14% |
| Moyenne provinciale | 13% |

2^e cause de collisions la plus fréquente (blessés et décès)

Fatigue

| | |
|---|-----|
| Moyenne du site | 13% |
| (90% de ces collisions dans les zones de 90 km/h) | |
| Moyenne provinciale | 3% |

Heures de collisions

| | |
|---------------------|-------|
| Entre 4h et 7h59 | 15.5% |
| Entre 15 h et 18h59 | 28.4% |

Tronçon Rouyn-Noranda

Statistiques: 533 collisions, 117 avec blessés ou décès

- **Facteur de risque 1 :** Fatigue (19 collisions avec blessés ou décès, pour tous les types de conducteurs).
- **Facteur de risque 2 :** Conduite le matin, entre 4h et 7h59. 20% des collisions sur la route ont lieu à ces heures.
- **Facteur de risque 3 :** Facultés affaiblies. Rouyn est la 5e ville sur le territoire SQ avec le plus de collisions causées par CAPAF (alcool).

Tronçon Rivière-Héva et Malartic

Statistiques: 209 collisions, 45 avec blessés ou décès

- **Facteurs de risques :** Vitesse et conduite imprudente (29% des collisions avec blessés ou décès)

Usagers à risque pour l'ensemble de la 117: les véhicules lourds (VL), surreprésentés dans les collisions: ils sont davantage impliqués dans des collisions qu'ils devraient l'être selon le nombre de VL immatriculés. Cependant, les VL ne sont pas nécessairement responsables des collisions. Tous les usagers sont donc à sensibiliser au partage de la route.

Tronçon Val-d'Or

Statistiques: 546 collisions, 125 avec blessés ou décès

- **Facteurs de risques :** Vitesse et conduite imprudente (12% des collisions avec blessés ou décès)

Mesures sur le terrain

Fatigue, vitesse et comportements à risque:

- Sensibilisation des employés et grands employeurs de la région
- Sensibilisation et interventions visant la fatigue

Véhicules lourds (VL) :

- Sensibilisation des usagers des risques liés aux VL
- Sensibilisation des conducteurs de VL
- Interventions visant les comportements à risque à proximité des VL (dépassements dangereux, angles morts, suivit de trop près...)

Saint-Joachim-de-Shefford

Route 241

11 KM

Collisions depuis 2019

| Collisions totales | Collisions avec blessés graves | Collisions avec décès |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 145 | 3 | 2 |

Cause de collisions la plus fréquente

Animaux sur la route

Moyenne du site 52% (75/145)

Moyenne provinciale 9%

Les collisions avec animaux sont rarement en cause dans les collisions avec blessés ou décès. Pour le site, 73 des 75 collisions avec animaux sont des collisions matérielles.

Cause de collisions la plus fréquente (blessés et décès)

N'a pas fait un arrêt obligatoire

Moyenne du site 19% (6/32)

Moyenne provinciale 13%

2^e Cause de collisions la plus fréquente (blessés et décès)

Capacités affaiblies par l'alcool

Moyenne du site 13% (4/32)

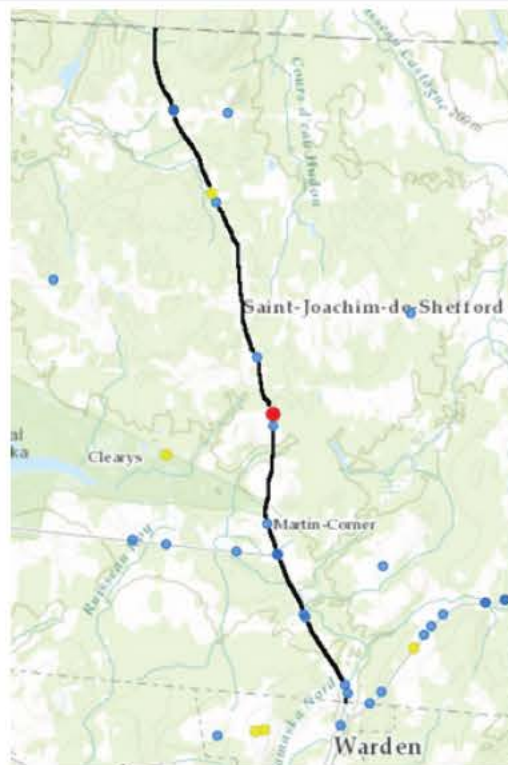
Moyenne provinciale 4%

Dans une intersection

Statistiques: 43 collisions, 18 avec blessés ou décès

- **Facteur de risque 1 :** Animaux sur la route, surtout en octobre et novembre.
- **Facteur de risque 2 :** Omission de l'arrêt ou ne pas avoir cédé le passage.

42% des collisions se produisant à une intersection résultent en une blessure ou un décès.



Hors intersection

Statistiques: 102 collisions, 14 avec blessés ou décès

- **Facteur de risque 1 :** Animaux sur la route.
- **Facteur de risque 2 :** Conduite/vitesse imprudente.
- **Facteur de risque 3 :** Capacité de conduire affaiblies (alcool).

Mesures sur le terrain

Animaux sur la route:

- Sensibilisation des usagers de la route
- Identification de routes migratoires et des zones accidentogènes

Comportements à risque aux intersections:

- Sensibilisation des usagers de la route et nouveaux conducteurs aux angles morts
- Identification des intersections problématiques (infrastructure, marquage, signalisation)

Vitesse et comportements à risque:

- Interventions visant la vitesse et la conduite avec capacités affaiblies (alcool)

Saint-Lambert-de-Lauzon

Route 218

16 KM

Collisions depuis 2019

| Collisions totales | Collisions avec blessés graves | Collisions avec décès |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 278 | 7 | 0 |

Causes de collisions les plus fréquentes

Collisions avec blessés (73)

| | |
|-------------------------------|-----|
| N'a pas cédé le passage | 24% |
| Inattention | 16% |
| Capacités affaiblies (alcool) | 7% |

Dans une intersection

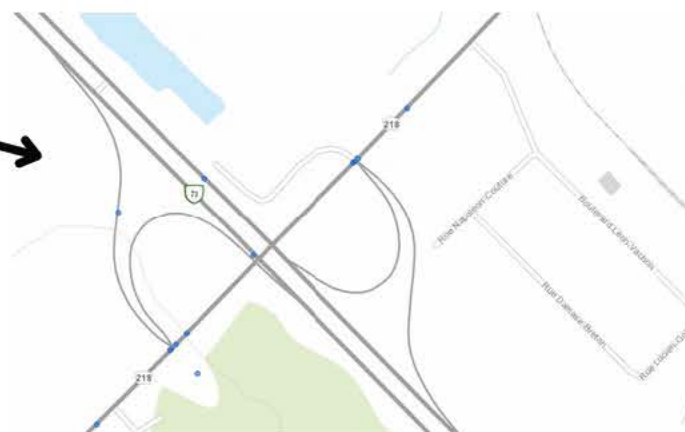
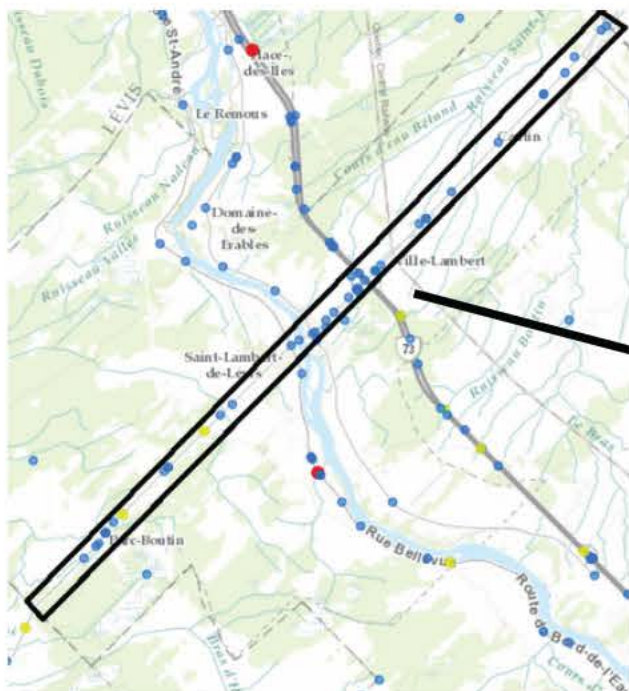
Statistiques: 126 collisions, 42 avec blessés ou décès

- **Facteur de risque 1 :** Ne pas avoir cédé le passage.
- **Facteur de risque 2 :** Inattention du conducteur

La présence d'une infrastructure à améliorer peut amener des enjeux supplémentaires (angles morts, impatience, distraction).

33% des collisions se produisant à une intersection résultent en une blessure ou un décès.

Une des intersections identifiées est la sortie de l'autoroute 73 avec la route 218.



Hors intersection

Statistiques: 152 collisions, 31 avec blessés ou décès

- **Facteur de risque 1 :** Conduite/vitesse imprudente.
- **Facteurs de risque 2 :** Capacités de conduire affaiblies (alcool), Visibilité obstruée, et autres comportements imprudents.

Mesures sur le terrain

Comportements à risque aux intersections:

- Sensibilisation des usagers de la route et nouveaux conducteurs des angles morts
- Intervention auprès des usagers aux comportements à risque (vitesse, distraction, dépassement dangereux)

Cohabitation des usagers:

- Sensibilisation des usagers sur le partage de la route avec les véhicules lourds et véhicules hors-route (comportement, angles morts...)

Conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool:

- Interventions auprès des usagers de la route et hors-route

Rivière-Beaudette à Les Cèdres

Autoroute 20

29 KM

Collisions depuis 2019

| Collisions totales | Collisions avec blessés graves | Collisions avec décès |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 836 | 5 | 2 |

Causes de collisions les plus fréquentes

Collisions avec décès ou blessés (136)

| | |
|--|-----|
| Vitesse/Conduite imprudente | 26% |
| Moyenne provinciale | 13% |
| Moyenne provinciale pour les zones de 100 km/h | 19% |

Usagers à risque

Collisions impliquant des véhicules lourds (VL)

| | |
|--|---------------|
| Nbre de collisions | 328/836 (39%) |
| Nbre de collisions avec décès ou blessés | 53/136 (39%) |

Provenance des véhicules impliqués

Province d'immatriculation, 1583 véhicules

| | |
|---------------------------|-----|
| Québec, tous véhicules | 990 |
| Ontario, tous véhicules | 430 |
| Québec, véhicules lourds | 192 |
| Ontario, véhicules lourds | 142 |

Données de janvier 2019 à février 2025

Autoroute 20 - 100 km/h

Facteur de risque 1 : Vitesse/conduite imprudente

- **Statistiques** : 101 des 179 (56%) collisions liées à cette cause sont survenues entre décembre et février, ce qui suppose une conduite mal adaptée aux conditions
- 62 des 179 (35%) collisions avec décès ou blessés impliquent un véhicule lourd

Facteur de risque 2 : Fatigue et capacité de conduire affaiblie par l'alcool:

- 13% des collisions avec décès ou blessés.



Immatriculation hors-Québec

- 45% des collisions avec un véhicule immatriculé en Ontario impliquent un VL.
- 15% des collisions incluent un VL de l'Ontario.
- Plus de véhicules immatriculés en Ontario (62) qu'au Québec (56) ont été impliqués dans une collision causée par une conduite non adaptée aux conditions climatiques.

Mesures sur le terrain

Vitesse et conduite imprudente :

- Intervention auprès des usagers aux comportements à risque (vitesse, dépassement dangereux)

Véhicules lourds :

- Sensibilisation des usagers sur le partage de la route avec les véhicules lourds (angles morts...)

Fatigue et capacité de conduire affaiblie par l'alcool :

- Sensibilisation et interventions auprès de tous les usagers de la route

70% des collisions causées par la vitesse et causant des décès ou blessés surviennent en direction Est;
30% surviennent en direction Ouest.

Risque de collisions plus élevé lors des sorties, entrées et jonctions, notamment pour les véhicules lourds.

Sept-Îles à Port-Cartier

Route 138

110 KM

Collisions depuis 2019

| Collisions totales | Collisions avec blessés graves | Collisions avec décès |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 1625 | 24 | 12 |

Cause de collisions avec décès ou blessés la plus fréquente

Limite de 70 km/h et moins (secteurs urbains)

Inattention 27% (32/118)

Moyenne provinciale 14%

Cause de collisions avec décès ou blessés la plus fréquente

Limite de plus de 70 km/h

Fatigue/Sommeil 20% (24/123)

Moyenne provinciale 7%

Usagers à risque

Collisions impliquant des véhicules lourds (VL)

Nbre de collisions 206/1625 (13%)

Nbre de collisions avec décès ou blessés 31/241 (18%)

Usagers à risque

Collisions impliquant des bicyclettes

Nbre de collisions 16/1625 (1%)

Nbre de collisions avec décès ou blessés 12/241 (5%) en secteurs urbains

Secteurs urbains, 70 km/h et -

Statistiques : 1172 collisions, 118 avec blessés ou décès

- **Facteur de risque 1 :** Inattention du conducteur.
- **Facteur de risque 2 :** Divers comportements comme la distraction, l'omission de laisser le passage ou d'effectuer l'arrêt.

Certaines infrastructures à améliorer peuvent augmenter les risques liés aux angles morts.

Le secteur urbain présente des enjeux de cohabitation notamment entre les véhicules de promenade, les véhicules lourds et les cyclistes.



Limite de + de 70 km/h

Statistiques : 453 collisions, 123 avec blessés ou décès

- **Facteur de risque 1 :** Fatigue et capacité de conduire affaiblie par l'alcool.
- **Facteur de risque 2 :** Conduite mal adaptée aux conditions météorologiques.

Mesures sur le terrain

Comportements imprudents :

- Intervention auprès des usagers aux comportements à risque (distraction, omission d'un arrêt, conduite dangereuse...)

Véhicules lourds et cyclistes :

- Sensibilisation des usagers sur le partage de la route avec les véhicules lourds (angles morts...)

Fatigue et capacité de conduire affaiblie par l'alcool et la drogue :

- Sensibilisation et interventions auprès de tous les usagers de la route

Shawinigan à La Tuque

Route 155

129 KM

Collisions depuis 2019

| Collisions totales | Collisions avec blessés graves | Collisions avec décès |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 664 | 21 | 14 |

Causes de collisions les plus fréquentes

Toutes les collisions

| | |
|----------------------|-----|
| Animaux sur la route | 18% |
| Moyenne provinciale | 9% |

Causes de collisions les plus fréquentes

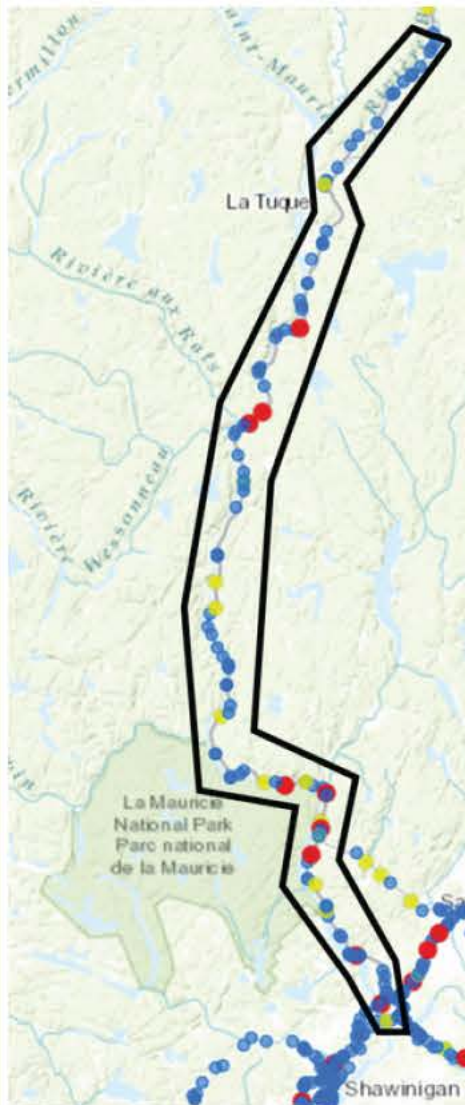
Collisions avec décès ou blessés (185)

| | |
|--|-----|
| Fatigue/sommeil et Capacité de conduire affaiblies | 23% |
| 4/42 sont des conducteurs de véhicules lourds | |
| Moyenne provinciale | 9% |

Usagers à risque

Collisions impliquant des véhicules lourds (VL)

| | |
|---|---------------|
| Nbre de collisions | 159/664 (24%) |
| Nbre de collisions avec décès ou blessés graves | 14/35 (40%) |



Route 155

Facteur de risque 1 : Fatigue/sommeil et capacité de conduire affaiblie.

- 36 des 185 collisions avec décès ou blessés
- Pour le CSMRC Shawinigan, près de 40% des collisions se produisent entre 13h et 17h.
- Secteurs à risque: zones de 90km/h à La Tuque et à Shawinigan

Usagers à risque : Surreprésentés dans les collisions

- Véhicules lourds : Moments à risque de 7h à 18h, du lundi au vendredi.
- Motocyclettes : Moments à risque les après-midis, de vendredi à dimanche.

Facteur de risque 2 : Collisions avec animaux sur la route.

- 120/664 collisions, dont 1 collision avec blessés graves.
- Occurrence plus élevée après 18h.
- La Tuque: octobre et novembre à risque. Reste du tronçon: mai à juillet.

Mesures sur le terrain

Collisions avec animaux :

- Sensibilisation des usagers sur les zones et périodes à risque
- Identification de routes migratoires et des zones accidentogènes

Fatigue et sommeil, et capacité de conduire affaiblie :

- Sensibilisation et interventions auprès de tous les usagers
- Sensibilisation des employés et grands employeurs de la région

Tous les conducteurs, dont les usagers à risque :

- Sensibilisation des usagers à propos du partage de la route
- Interventions visant les comportements à risque à proximité des VL (dépassements dangereux, angles morts, suivi de trop près...)

ZONE • ZÉRO

Sites à risque **élevé** de collisions

Mesures prévues sur la route 117

Rencontrer des équipes pour les informer rapidement du contexte du site, des mesures envisagées et des attentes les concernant.

Présenter le plan d'action Zone Zéro aux différents CSP de la région.

Partager la capsule explicative SQTV provinciale au sujet de la Zone Zéro.

Organiser une conférence de presse avec le service des communications et diffusions média.

Créer une capsule de sensibilisation dans le cadre du projet « Face à face zéro » impliquant les Huskies et les foreurs.

Établir des partenariats avec les industries et entreprises afin de conscientiser les employeurs et employés sur les divers aspects de la sécurité routière, dont la fatigue au volant.

Distribuer des cartons « Zone Zéro » destinés aux employés des minières et entreprises situés dans la Zone Zéro.

Accentuer les présences aux heures pertinentes selon l'analyse de la situation.

Optimiser les OPS limitrophes conjointes entre unités, CSMRC.

Soutenir l'initiation structurée d'un patrouilleur dans la Zone Zéro.

Créer une équipe multirégionale.

Faire des demandes de support auprès des unités de soutien selon le cas: motards, SSRR, ESO.

Demander l'installation d'un appareil de contrôle automatisé dans une zone identifiée par décret.

Effectuer la demande afin d'utiliser des panneaux à messages variables annonçant la Zone Zéro sur un tronçon de route ciblée.

Collaborer avec le MTMD afin d'utiliser un véhicule lourd pour réaliser des opérations d'observation de comportements imprudents.

Effectuer, en collaboration avec CRQ, un contrôle routier ciblant la vitesse auprès des véhicules lourds dans les sites à risque.

Organiser une opération Influence avec la présence d'un AERD suivie de contrôles routiers sur la route 117.

Mesures prévues sur l'autoroute 50

Uniformiser le calendrier des activités opérationnelles et médiatiques en sécurité des réseaux de transport avec les partenaires concernés par le site à risque : municipalité, MTMD, SAAQ, CRQ ou autres.

Diffuser les interventions (grand excès de vitesse, capacité de conduire affaiblie, etc.) / activités d'intérêts via le Service des communications et diffusions média.

Établir un protocole opérationnel de communication avec la direction régionale du MTMD en cas de problématique routière (ex.: problématique particulière/ identification des règles à suivre).

Diffuser les 4 causes principales et les facteurs contributifs des collisions mortelles par l'écoute obligatoire des capsules destinées pour tous les patrouilleurs de l'unité concernée ainsi que les responsables de comités régionaux.

S'assurer que les unités du CSMRC et de Laval sont priorisées dans la région pour l'octroi des équipements et des formations permettant aux patrouilleurs d'appliquer la réglementation sur le site visé.

S'assurer que les policiers détiennent les formations et les mises à jour nécessaires pour l'utilisation des équipements en sécurité routière, en fonction du plan d'évaluation des qualifications. En cas d'écart, favoriser la priorisation de son unité auprès de sa direction afin de répondre convenablement à la menace que présente son site.

Priorisation du déploiement et de la maintenance des nouveaux équipements en sécurité des réseaux de transport (appareils cinémomètres et/ou appareils de détection approuvés).

Vérifier la possibilité d'installer un appareil de contrôle automatisé de la circulation dans les zones identifiées par décret.

Pour donner suite à la présentation du plan d'action, solliciter les recommandations de chacune des relèves afin d'intégrer les mesures appropriées au plan d'action.

S'assurer que les nouvelles ressources qui intègrent l'unité suivant l'implantation du plan d'action soient informées par le responsable d'unité ou la personne déléguée du contexte et des attentes le concernant, jusqu'à sa finalisation.

Dans le cas de collisions régulières avec la grande faune, communiquer avec le MELCCFP afin de connaître le recensement des routes migratoires dans le but de conscientiser de façon spécifique les patrouilleurs et intensifier les déploiements tactiques aux bons endroits aux bons moments.

Planifier des opérations tactiques en tenant compte de la cartographie et des outils statistiques rendus disponibles par la SAAQ et la DSRT.

Informers les patrouilleurs sur les caractéristiques des sites à risques. Fournir des statistiques adéquates pour démontrer, de manière précise, le travail à effectuer. Utiliser le tableau de bord comme élément de base à cette analyse.

Rencontrer et présenter le PowerPoint de démarrage du projet de sites à risques élevés aux gestionnaires des districts et régions concernées.

Accentuer les présences aux heures pertinentes selon l'analyse de la situation.

Planifier des opérations (conjointes ou non) avec des organismes d'application de la loi autres que la SQ (CPM, CPA et/ou ASFC).

Susciter une discussion avec les différentes équipes de travail de l'unité pour convenir d'un seuil d'intervention correspondant à la menace de collisions graves et mortelles que le site représente.

Établir un nombre minimal d'heures d'opérations dans les zones à risques.

Intensifier les opérations dans les périodes de grandes affluences (longs congés, festivités, événements) dans les sites à risques.

Optimiser les changements de relève en cascade afin d'assurer une présence policière sur le site à risque.

Mesures prévues sur l'autoroute 50 (suite)

| |
|---|
| Faire des demandes de support auprès des unités de soutien selon le cas (motards, SSRR, ESO et BCSO). |
| Planifier avec les autres organismes d'application de la loi (CPA, CPM, ASFC) un calendrier des opérations qui maximisent la sensibilisation et l'intervention auprès des usagers ciblés du site à risque. |
| Planifier avec CRQ un calendrier des opérations qui maximisent la sensibilisation et l'intervention auprès de l'utilisateur véhicule lourd en adaptant les opérations aux risques associés au site. |
| Planifier des opérations cinémomètre conjointes entre la patrouille locale et l'opérateur du radar mobile avant et après le déploiement du contrôle automatisé. |
| S'assurer que les policiers possèdent les connaissances de base pour appliquer la réglementation concernant les véhicules lourds. |
| Si applicable aux circonstances du site à risque, bénéficier de l'opportunité d'une ou des ONC pour bonifier les mesures de prévention, d'intervention et de communication. |
| Veiller à l'installation des panneaux indiquant la possibilité d'une opération mobile radar en cours dans ou à l'approche d'une zone de travaux. |
| Mandater le comité partenariat à considérer la possibilité de réduire la limite de vitesse maximale permise dans certaines zones à risques. |
| Mandater le comité partenariat afin de s'assurer d'avoir un mécanisme d'identification, de signalement et de correction de problématiques mineures d'infrastructures (ex. : recharge d'accotement) dont l'objectif est de minimiser les délais de correction des lacunes. |
| Mandater le comité partenariat afin de s'assurer d'avoir un mécanisme d'identification, de signalement et de correction de problématiques mineures d'entretien du site (ex: déneigement, nid de poule) dont l'objectif est de minimiser les délais de correction des lacunes. |
| Pour les unités où une problématique de collisions avec véhicules lourds est identifiée, en collaboration avec le CRQ, planifier une séance d'information (3 heures) destinée aux patrouilleurs et aux superviseurs de relève. |
| Assigner les motards des CS et de l'USSR sur les OPS. |
| Effectuer, en collaboration avec CRQ, un contrôle routier ciblant la vitesse auprès des véhicules lourds dans les sites à risques. |

Mesures prévues sur l'autoroute 20 (Centre de services autoroutier Centre-Sud)

Sensibiliser les patrouilleurs sur les impacts liés au seuil d'intervention en matière d'excès de vitesse.

Établir un nombre minimal d'heures d'opérations dans les zones à risques.

Faire des demandes de soutien auprès des unités (moto, SSRR, ESO, BCSO) selon le cas.

S'assurer que les policiers possèdent des connaissances de base sur la réglementation concernant les véhicules lourds.

Favoriser l'utilisation des panneaux à message variable pour diffuser l'information aux conducteurs.

Déployer des actions de sensibilisation sur l'importance d'adapter sa conduite aux conditions climatiques.

Distribution du pamphlet Zone Zéro dans le poste d'information touristique.

Déployer des actions de sensibilisation sur la problématique de la fatigue au volant, en cohérence avec les orientations de la SAAQ.

En collaboration avec le CRQ et la SAAQ, mettre en œuvre une campagne de sensibilisation sur la fatigue au volant des conducteurs de véhicules lourds et sur le port de la ceinture de sécurité.

Mesures prévues sur la route 241

| |
|--|
| Rencontrer les superviseurs de l'unité dans le cadre d'une réunion de gestion afin d'expliquer le projet. |
| Rencontrer le CSP de la MRC Haute-Yamaska afin d'expliquer le projet. Suivi des actions régulièrement auprès de ceux-ci. |
| Diffuser la présentation de la Zone Zéro aux gestionnaires du CSMRC Dunham afin de solliciter la mobilisation et l'engagement des membres. |
| Diffuser la présentation de la Zone Zéro aux membres de la région de l'Estrie lors de nos rencontres hebdomadaires. |
| Mobiliser le BCSO District Sud pour bonifier nos opérations policières à la Zone Zéro. |
| Planifier des rencontres TEAMS avec les élus de la municipalité, MTMD et MELCCFP afin de discuter conjointement de la problématique. |
| Être pris en charge par la municipalité de certains travaux afin d'améliorer l'infrastructure. |
| Être pris en charge par le MTMD de certains travaux afin d'améliorer l'infrastructure. |
| Envisager l'ouverture de permis de chasse supplémentaires par le MELCCFP afin de réduire la circulation des cervidés dans le secteur. |
| Rencontrer et sensibiliser les parents d'une école primaire se trouvant à proximité par le CLPP de l'unité. |
| Distribuer des cartons « Zone Zéro » sur l'ensemble du territoire du CSMRC lors d'opérations policières. |
| Ouvrir une requête commune avec le CRQ. |
| Réaliser une opération en sécurité routière avec les budgets alloués par la DSRT. |
| Être présent dans la Zone Zéro a été remarqué. Élus et citoyens nous en ont fait mention à plusieurs reprises. |
| Médiatiser la Zone Zéro par notre sergent aux relations médias. |

Mesures prévues sur la route 116

Rencontrer et présenter le PowerPoint de démarrage du projet de sites à risques élevés aux gestionnaires des districts et régions concernées.

Évaluer la pertinence de demander des budgets spéciaux (Phare ou autres).

Planifier des opérations tactiques en tenant compte de la cartographie et des outils statistiques rendus disponibles par la SAAQ et la DSRT.

Informers les patrouilleurs sur les caractéristiques des sites à risques. Fournir des statistiques adéquates pour démontrer, de manière précise, le travail à effectuer. Utiliser le tableau de bord comme élément de base à cette analyse.

Informers et, au besoin, impliquer les élus des municipalités concernées par le site à risque de la mise en place de la Zone Zéro.

Susciter une discussion avec les différentes équipes de travail de l'unité pour convenir d'un seuil d'intervention correspondant à la menace de collisions graves et mortelles que le site représente.

Planifier des OP (conjointes ou non) avec des organismes d'application de la loi autres que SQ (CPM, CPA et/ou ASFC).

Planifier des rencontres informatives auprès de toutes les ressources policières de chacune des relèves pour s'assurer de les informer rapidement du contexte du site, des mesures envisagées et des attentes les concernant.

Intensifier les opérations dans les périodes de grandes affluences (longs congés, festivités, événements...) dans les sites à risques.

Faire des demandes de support auprès des unités de soutien selon le cas motards, SSRR, ESO et BCSO.

Évaluer le site à risque élevé par le MTMD et présentation des solutions possibles identifiées par ce partenaire.

Intégrer dans la gouvernance régionale et les comités partenariat et communication des représentants du réseau municipal afin d'adapter les mesures aux spécificités et préoccupations locales.

Si applicable aux circonstances du site à risque, bénéficier de l'opportunité d'une ou des ONC pour bonifier les mesures de prévention, d'intervention et de communication.

Partager les bonnes pratiques: échanger et diffuser avec d'autres corps policiers des méthodes, des stratégies et des approches qui se sont avérées efficaces et réussies pour un site similaire.

Déployer des points de contrôle routier pour vérifier la capacité de conduire des conducteurs. Lors de l'interception, remettre au conducteur le carton explicatif de ce qu'est la Zone Zéro.

Diffuser les interventions (GEV, cap. aff., etc.) / activités d'intérêts via le service des communications et diffusion média.

Effectuer un kiosque de prévention avec le service ambulancier, les cadets et des employés d'une école de conduite locale durant l'Exposition agricole de St-Hyacinthe.

Collaborer avec un journaliste local pour qu'il soit présent au contrôle routier effectué en juillet. Courte entrevue vidéo donnée.

Mise en place de PMV présent avant le site (des 2 côtés) en collaboration avec le MTMD.

Présenter les notions de sécurité routière spécifiques au secteur du site à risque dans le cadre des formations des écoles de conduite situées à proximité, le tout en cohérence avec les orientations de la SAAQ. (one-pager)

Présence du CRM souhaitée.

Mesures prévues sur la route 218

Rédiger et diffuser des articles pour des bulletins média afin de maintenir une visibilité continue sur les actions de la SQ et de la municipalité en matière de sécurité routière.

Prévoir des publications sur les médias locaux sous forme de communiqués et publications diffusés dans les journaux locaux ainsi que sur la page Facebook de la MRC et des municipalités, avec une reconduction prévue pour les prochains mois.

Une opération de prévention incluant des interceptions a été réalisée le 4 juin dernier lors du lancement officiel de l'approche.

Des patrouilles en VTT et motoneige ont été réalisées au cours de la dernière année.

Des interventions ciblées à la traverse piétonne de la route 218 ont été menées à proximité de l'église. Plusieurs constats ont été remis, majoritairement pour non-port de la ceinture de sécurité.

Du matériel promotionnel a été remis massivement dans les derniers mois et la distribution sera réitérée prochainement afin de toucher un public plus large.

Un partenariat opérationnel avec la SAAQ est souhaité pour l'automne 2025 afin de renforcer les actions de prévention et la diffusion d'informations sécuritaires auprès des usagers de la route.

Des rencontres avec les élus ont été tenues avec le CSP et les élus de la municipalité pour discuter des enjeux de sécurité routière et coordonner les initiatives locales.

Plusieurs contrôles routiers ont été organisés en lien avec les capacités affaiblies.

Réalisation prévue d'une brochure informative par le CLPP de la région. Elle sera affichée sur les panneaux publicitaires des municipalités afin d'accroître la sensibilisation auprès des citoyens.

| Mesures prévues sur l'autoroute 20 (Bas-Saint-Laurent) |
|--|
| Conscientiser les patrouilleurs sur les impacts liés au seuil d'intervention en matière d'excès de vitesse. |
| Vérifier la possibilité d'installer un appareil de contrôle automatisé de la circulation dans les zones identifiées par décret. |
| Établir un nombre minimal d'heures d'opérations dans les zones à risque. |
| Faire des demandes de support auprès des unités de soutien selon le cas motards, SSRR, ESO et BCSO. |
| Planifier des OPS visant l'utilisation du cinémomètre dans les secteurs où les risques de collisions frontales sont accrus. |
| Planifier des opérations cinémomètre conjointes entre la patrouille locale et l'opérateur du radar mobile avant et après le déploiement du contrôle automatisé. |
| Veiller à l'installation des panneaux indiquant la possibilité d'une opération mobile radar en cours dans ou à l'approche d'une zone de travaux. |
| Utilisation d'un autobus ou véhicule lourd pour réaliser des opérations d'observation de comportements imprudents. |
| Consulter le MTMD afin de valider la possibilité de l'utilisation de panneaux à messages variables pour communiquer une mise en garde relativement à une forte présence de la faune. |
| Favoriser l'utilisation de panneaux à messages variables mentionnant les statistiques des collisions sur un tronçon de route ciblé (Ex. : "8 collisions mortelles ont eu lieu ici en 2023" ou "45 jours sans collision dans cette section"). |
| Favoriser l'utilisation des panneaux à messages variables pour diffuser des informations quant aux conditions de la route pendant une période déterminée. |
| Évaluer la pertinence d'optimiser l'affichage, le marquage et l'éclairage et/ou toutes autres mesures concernant l'infrastructure dans les sites identifiés en collaboration avec le MTMD (DGT). |
| Valider la présence de la signalisation adéquate dans les zones à risques. |
| En collaboration avec la SAAQ, déployer des activités de sensibilisation auprès des patrouilleurs pour les conscientiser à la fatigue chez les conducteurs de véhicules lourds. |
| En fonction des risques identifiés pour le site, sensibiliser et intervenir auprès des comportements des autres usagers de la route qui circule dans l'environnement du véhicule lourd. |
| Planifier avec CRQ un calendrier des opérations qui maximisent la sensibilisation et l'intervention auprès de l'utilisateur véhicule lourd en adaptant les opérations aux risques associés au site. |
| Effectuer, en collaboration avec CRQ, un contrôle routier ciblant la vitesse auprès des véhicules lourds dans les sites à risques. |
| S'assurer que les policiers possèdent les connaissances de base pour appliquer la réglementation concernant les véhicules lourds. |
| En collaboration avec le CRQ, effectuer des opérations de sensibilisation au partage de la route entre les usagers de véhicules lourds et les autres usagers du réseau routier. |
| En collaboration avec le CRQ, planifier des ateliers d'information destinés aux patrouilleurs sur les points de sécurité à vérifier sur les véhicules lourds (ronde de sécurité). |
| Pour les unités où une problématique de collisions avec véhicules lourds est identifiée, en collaboration avec le CRQ, planifier une séance d'information (3 heures) destinée aux patrouilleurs et aux superviseurs de relève. |
| Organiser une séance de formation et de coaching avec un AERD (Influence). S'assurer que toutes les ressources policières possibles ont reçu ou recevront dans les meilleurs délais une séance d'information reliée à la détection de la drogue et de l'alcool octroyé par l'ERD de la région concernée. |
| Planifier des points de contrôle routiers à proximité des établissements licenciés et procéder au dépistage obligatoire d'alcool (DOA) (de 16h00 à 23h00). |
| Organiser une opération Influence avec la présence d'au moins un AERD. |
| Déployer des actions de sensibilisation à la problématique de la fatigue au volant en cohérence avec les orientations de la SAAQ. |

Mesures prévues sur l'autoroute 20 (Bas-Saint-Laurent) (suite)

| |
|---|
| Créer un mécanisme /stratégie de communication par les gestionnaires visant à assurer une compréhension juste des risques du site, des attentes et des objectifs des équipes de patrouilles. Uniformiser le calendrier des activités opérationnelles et médiatiques en sécurité des réseaux de transport avec les partenaires concernés par le site à risque (municipalité, MTMD, SAAQ, CRQ ou autres). |
| Collaborer avec la radio locale pour la diffusion des messages clés concernant la Zone Zéro. **Doit être arrimé avec l'agent d'information de la région (Service de la diffusion et des relations médias). |
| Diffuser les interventions (GEV, cap. aff., etc.) / activités d'intérêts via le service des communications et diffusion média. |
| Organiser une conférence de presse avec le service des communications et diffusions média appuyé par la présence de partenaires locaux et/ou nationaux selon le cas. |
| Établir une approche de communication mobilisatrice susceptible de contribuer à la reconnaissance des ressources contribuant au plan d'action régional (patrouilleurs et partenaires) lié aux efforts et aux résultats. |
| Assurer une présence policière dans les divers salons locaux afin de sensibiliser les personnes aux divers enjeux de sécurité routière et récréotouristique. |
| Effectuer des activités de prévention en matière de sécurité des réseaux de transport dans les écoles secondaires. |
| Planifier l'activité : "Café avec un policier" en visant un volet sécurité routière. Au besoin, faire en partenariat. |
| Impliquer le policier responsable en milieu scolaire de votre région afin d'établir des stratégies. Par exemple: rendre disponibles aux jeunes conducteurs et apprentis (secondaire 4 et 5) les outils d'information disponibles au grand public. |
| Visionnement obligatoire de la vidéo PISTE par les patrouilleurs ainsi que les outils supplémentaires, lorsque disponibles pour tous les patrouilleurs de l'unité concernée ainsi que les responsables de comités régionaux. |
| Planifier la formation des policiers afin de s'assurer de l'utilisation de l'ensemble des outils en sécurité des réseaux de transport (cinémomètre, alcootest, ADA, etc.). |
| Favoriser l'inscription de policiers à des cours de perfectionnement en matière de sécurité routière à l'ENPQ, selon les intérêts. |
| Intégrer dans les capsules des témoignages de survivants à des collisions visant à conscientiser les patrouilleurs sur l'impact et sur l'importance de leurs interventions. |
| S'assurer que l'unité du CSMRC est priorisée dans la région pour l'octroi des équipements et des formations permettant aux patrouilleurs d'appliquer la réglementation sur le site visé. |
| Évaluer la pertinence de demander des budgets spéciaux (Phare ou autres). |
| Établir les horaires en fonction du contrat de travail des policiers. Proposition: Utiliser les heures disponibles dans les budgets spéciaux pour bonifier la présence policière aux moments jugés opportuns selon la problématique identifiée. |
| Identifier les besoins opérationnels (financiers, matériels, en ressources humaines et technologiques) pour le plan d'action du site à risque très élevé. |
| S'assurer que les policiers détiennent les formations et les mises à jour nécessaires pour l'utilisation des équipements en sécurité routière, en fonction du plan d'évaluation des qualifications, en cas d'écart, favoriser la priorisation de son unité auprès de sa direction afin de répondre convenablement à la menace que présente son site. |
| Priorisation du déploiement et de la maintenance des nouveaux équipements en sécurité de réseaux des transports (appareils cinémomètres et/ou appareils de détection approuvés). |
| Rencontres informatives auprès de toutes les ressources policières de chacune des relèves pour s'assurer de les informer rapidement du contexte du site, des mesures envisagées et des attentes les concernant. |
| Solliciter les recommandations de chacune des relèves afin d'intégrer les mesures appropriées au plan d'action. S'assurer que les nouvelles ressources qui intègrent l'unité suivant l'implantation du plan d'action soient informées par le responsable d'unité ou la personne déléguée du contexte et des attentes le concernant, jusqu'à sa finalisation. |
| Analyser systématiquement les collisions mortelles et graves dans les sites à risques |

Mesures prévues sur l'autoroute 20 (Bas-Saint-Laurent) (suite)

Planifier des opérations tactiques en tenant compte de la cartographie et des outils statistiques rendus disponibles par la SAAQ et la DSRT.

Partager régulièrement les résultats des efforts consentis à la sécurité routière visant à susciter une mobilisation des patrouilleurs.

Informar les patrouilleurs sur les caractéristiques des sites à risques. Fournir des statistiques adéquates pour démontrer, de manière précise, le travail à effectuer. Utiliser le tableau de bord comme élément de base à cette analyse. Durant la mise en œuvre du PLA, et de façon périodique, communiquer aux policiers et aux partenaires les résultats afin de maintenir un engagement mobilisant et constant. (Nombre d'interventions, de constats, des collisions)

Rencontrer et présenter le PowerPoint de démarrage du projet de sites à risque élevé aux gestionnaires des districts et régions concernées.

Accentuer les présences aux heures pertinentes selon l'analyse de la situation.

Assigner les motards des CS sur les OPS.

Intensifier les opérations dans les périodes de grandes affluences (longs congés, festivités, événements...) dans les sites à risques.

Consulter le CLPP pour savoir s'il existe un outil de prévention en lien avec la problématique ciblée.

Présentation des notions de sécurité routière spécifique au secteur du site à risque dans le cadre des formations des écoles de conduite situées à proximité, le tout en cohérence avec les orientations de la SAAQ. (One-pager) Présence du CRM souhaitée.

Si applicable aux circonstances du site à risque, bénéficier de l'opportunité d'une ou des ONC pour bonifier les mesures de prévention, d'intervention et de communication.

Lorsqu'elles correspondent aux causes du site à risque, participer aux campagnes de sensibilisation de la SAAQ en fonction de la thématique et du moment de déploiement durant l'année (autre que les ONC).

Collaborer avec la SAAQ pour déployer des outils de communication en lien avec les sites à risques élevés selon le type de problématique identifiée.

Évaluation du site à risque élevé par le MTMD et présentation des solutions possibles identifiées par ce partenaire.

Identifier les mesures du plan d'action local du MTMD ou de la municipalité (réalisé, en cours ou planifié) afin d'ajuster la mise en œuvre du plan d'action du site à risque (mesure qui se retrouve dans tous les sites).

Encourager la SAAQ à inclure dans les envois postaux réguliers (ex.: renouvellement de permis) des résidents dans la région du site à risque des informations de sensibilisation adaptées aux causes comportementales qui contribuent aux collisions du site à risque.

Informar et, au besoin, impliquer les élus des municipalités concernées par le site à risque de la mise en place de la Zone zéro.

ZONE • ZÉRO

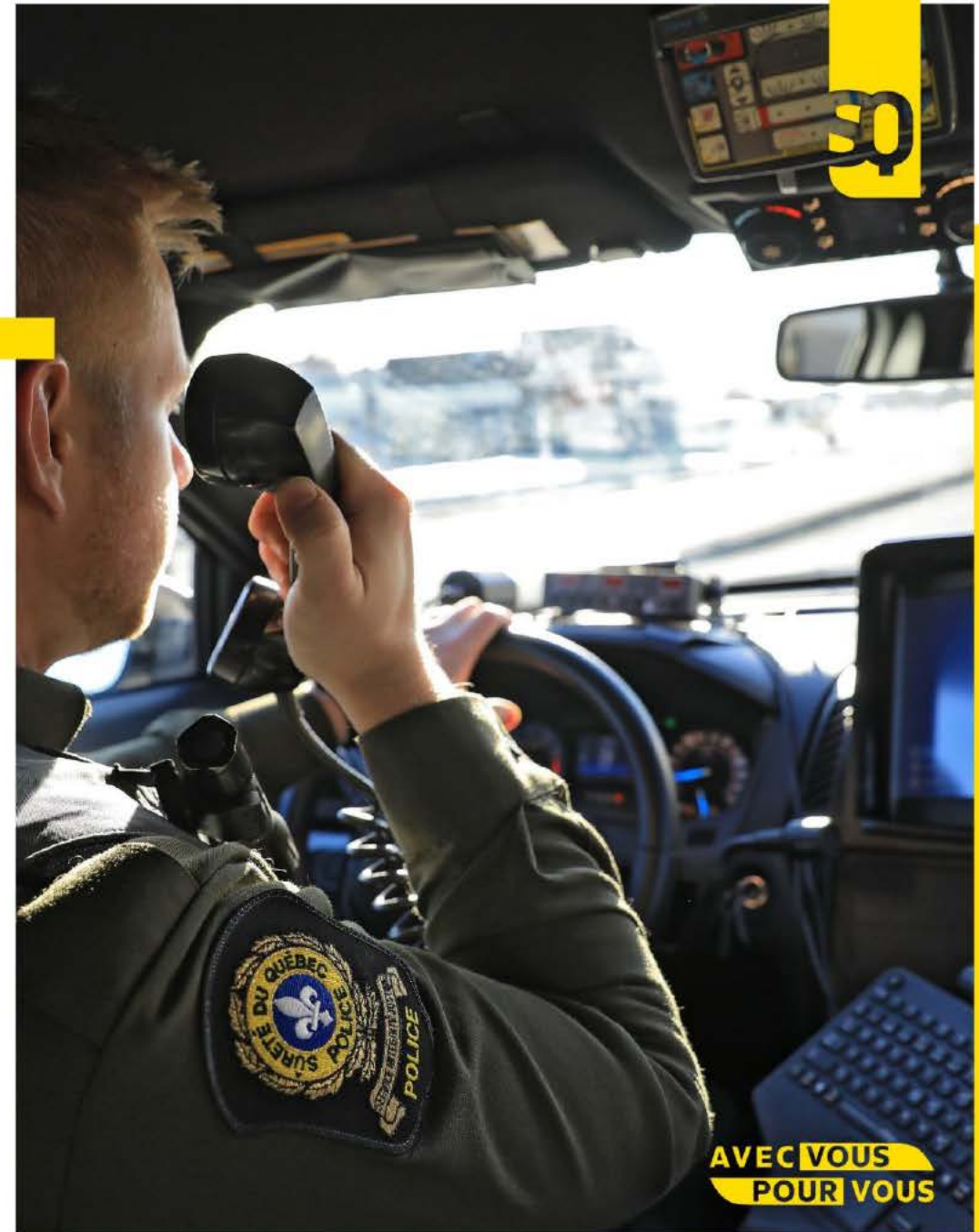
RÉGION 01
CSA NORD-EST

2024 • 2025

PISTE



PARTENARIAT | INTERVENTION |
SENSIBILISATION | TECHNOLOGIE | ÉVALUATION



AVEC VOUS
POUR VOUS

Gatineau à Mirabel

Autoroute 50

151 KM

- 1 1% de toutes les collisions graves et avec décès au Québec
- 2 Causes pour lesquelles nous avons du contrôle



Motifs généraux de la recommandation

- 1 Dépassement des moyennes provinciales
- 2 Présence d'enjeux concrets et moyens de contrôles réalistes
- 3 Consultation avec les CSMRC/CSA concernés afin de déterminer la faisabilité des mesures policières et de partenariat
- 4 Annonce gouvernementale (MTMD)



Gatineau à Mirabel

Autoroute 50

151 KM

Collisions depuis 2019

| Collisions totales | Collisions avec blessés graves | Collisions avec décès |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 3833 | 47 | 28 |

Pourcentage de véhicules lourds impliqués dans une collision avec blessés graves et décès

| | |
|---------------------|-----|
| Moyenne du site | 30% |
| Moyenne provinciale | 15% |

Type de collisions le plus fréquent (blessés graves et décès)

Vitesse

| | |
|---------------------|-----|
| Moyenne du site | 25% |
| Moyenne provinciale | 16% |

2^e type de collisions fréquent (blessés graves et décès)

Dépassement illégal

| | |
|---------------------|-----|
| Moyenne du site | 24% |
| Moyenne provinciale | 6% |

Risque lors des sorties, et changements de configuration (ex.: 2 voies à 1 voie)

Analyse statistique de site

Tronçons les plus problématiques

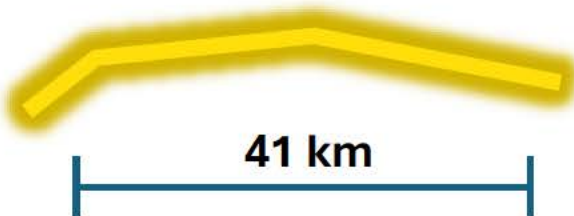
Gatineau à Mirabel

Autoroute 50

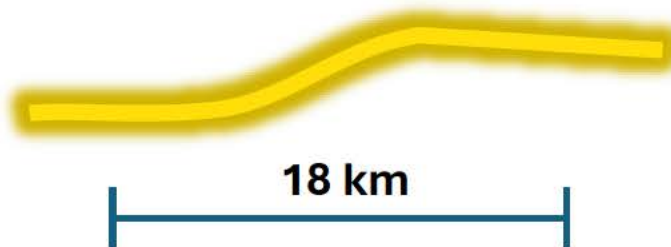
151 KM



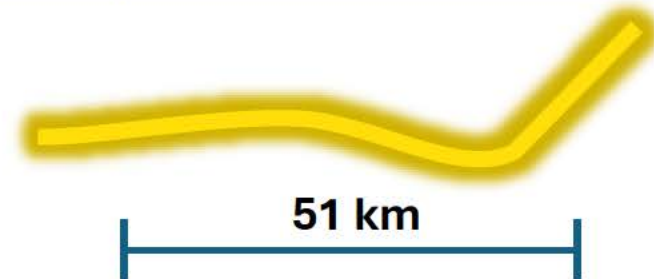
Tronçon Gatineau



Tronçon Thurso – Lochaber



Tronçon Lachute – Mirabel



Tronçon Gatineau

Autoroute 50

KM 132-173

STATS

2272 collisions de toute type gravité

1^{er} sur la 50

Tendance à la baisse durant l'hiver 2023-24, recrudescence en mai 2024.

18 collisions avec décès & blessés graves

2^{es} sur la 50

CONSTAT 1

Moments à risque: jours de semaine aux heures de pointe 6h à 9h et 15h à 18h.

Notamment pour les véhicules lourds.

CONSTAT 2

26% des collisions avec décès ou blessés relève de la vitesse, et 18% de suivait de trop près.

« Suivait de trop près » ne se traduit que très rarement en décès.

CONSTAT 3

De mai à septembre, 18% des collisions avec dommages corporelles sont avec des motocyclettes.

Mais elles ne représentent que 3% des collisions totales.

CONSTAT 4

En octobre et novembre, hausse des collisions avec les animaux.

Puis, tendance à la baisse jusqu'au printemps.

MTMD

Projets en cours pour 2024-2025

- A. Élargissement de l'A 50, entre le chemin Findlay, à Gatineau, et 3,3 km à l'est du chemin Doherty à L'Ange-Gardien (Phase 2 du prolongement de l'A 50 - Dédoublément du tronçon Findlay-Doherty).
- B. Réparation des chaussées sur diverses sections de routes.



**AVEC VOUS
POUR VOUS**

Tronçon Thurso-Lochaber

Autoroute 50

KM 178-196

STATS

188 collisions de toute gravité
3^e sur la 50

8 collisions avec décès & blessés graves

3^e sur la 50, 1^{er} pour les décès

CONSTAT 1

Causes les plus fréquentes relèvent de l'environnement de conduite (animaux et conditions météos)

Hausse de ce type de collisions à prévoir d'octobre à avril, de 6h à 7h, et de 17h à 21h

CONSTAT 2

105 des 188 collisions ont comme cause les animaux, et 41 des 188 pour les conditions météos

Ces causes ne se traduisent que très rarement en décès

CORONER

Collaboration entre la SAAQ et les corps de police pour des activités de sensibilisation et de contrôle visant à adapter la conduite aux conditions défavorables.

202209516 - Secteur de Lochaber

CORONER

Améliorer la communication entre les citoyens, le MTMD, et la SQ lors de l'absence d'épandage de produits abrasifs.

202209516 - Secteur de Lochaber

Lachute - Mirabel

Autoroute 50

KM 241-292

STATS

639 collisions de toute gravité
2^e sur la 50

28 collisions avec décès & blessés graves
1^e sur la 50

CONSTAT 1

30% des collisions avec décès ou blessés relève de la vitesse
Presque la moitié implique un usager -35 ans
*voir document du MTMD

CONSTAT 2

27% des collisions avec décès ou blessés relève des conditions météorologiques
Entre novembre et mars, ce nombre monte à presque 50%

MTMD

Projet en cours pour 2024-2025
Implantation de délinéateurs dans les tronçons d'autoroute non éclairés

CORONER

Améliorer la communication entre les citoyens, le Ministère de la Faune, et la SQ lors de la présence de la grande faune aux abords des routes.
202107316 - Secteur de Brownsburg

Provenance des conducteurs impliqués dans les collisions mortelles – 2019 à 2023

| Dossier | Lieu collision | Véhicule 1 | Véhicule 2 |
|---------|------------------------|--------------------------|-------------------|
| | Mirabel | Saint-André-d'Argenteuil | Laval |
| | Fassett | Oshawa | L'Épiphanie |
| | Mirabel | Gore | St-Jérôme |
| | Lochaber Ouest | Gloucester | Papineauville |
| | Lochaber CT | Thurso | |
| | Browsburg-Chatham | Cantley | Browsburg-Chatham |
| | Browsburg-Chatham | Repentigny | |
| | Lachute | Ottawa | Laval |
| | Lochaber Ouest | Gatineau | Terrebonne |
| | Lochaber | Gatineau | Val-des-Monts |
| | Lachute | Piedmont | Deux-Montagnes |
| | Gatineau | Gatineau | Hawkesbury |
| | Grenville-sur-la-Rouge | Grenville-sur-la-Rouge | Mirabel |
| | L'Ange-Gardien | Gatineau | Gatineau |
| | Lochaber Ouest | Gatineau | Repentigny |

Selon les rapports d'accident disponibles



FIN DE LA PRÉSENTATION

Questions ou commentaires ?

ZONE • ZÉRO

Sites à risque élevé de collisions

CSA CENTRE-SUD

2024 • 2025

PISTE



PARTENARIAT | INTERVENTION |
SENSIBILISATION | TECHNOLOGIE | ÉVALUATION



AVEC VOUS
POUR VOUS

Rivière-Beaudette à Les Cèdres

Autoroute 20

29 KM

- 1 35% des collisions sur route des municipalités traversées par l'A20
- 2 Causes pour lesquelles nous avons du contrôle



Motifs généraux de la recommandation

- 1 Dépassement des moyennes provinciales
- 2 Présence d'enjeux concrets et moyens de contrôle réalistes
- 3 Causes de collisions pouvant influencer la sécurité sur l'ensemble du réseau routier

Rivière-Beaudette à Les Cèdres

Autoroute 20

29 KM

Collisions depuis 2019

| Collisions totales | Collisions avec blessés graves | Collisions avec décès |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 836 | 5 | 2 |

Causes de collisions les plus fréquentes

Collisions avec décès ou blessés (136)

| | |
|--|-----|
| Vitesse/Conduite imprudente | 26% |
| Moyenne provinciale | 13% |
| Moyenne provinciale pour les zones de 100 km/h | 19% |

Usagers à risque

Collisions impliquant des véhicules lourds (VL)

| | |
|--|---------------|
| Nbre de collisions | 328/836 (39%) |
| Nbre de collisions avec décès ou blessés | 53/136 (39%) |

Provenance des véhicules impliqués

Province d'immatriculation, 1583 véhicules

| | |
|---------------------------|-----|
| Québec, tous véhicules | 990 |
| Ontario, tous véhicules | 430 |
| Québec, véhicules lourds | 192 |
| Ontario, véhicules lourds | 142 |
| Autre | 163 |

Rivière-Beaudette à Les Cèdres

Autoroute 20

29 KM



Les points représentent les collisions avec décès ou blessés entre 2019 et 2022 (SAAQ).

Légende:

Bleu: Blessé léger

Jaune: Blessé grave

Rouge: Décès

Collisions par municipalités traversées par l'A20

Collisions selon la direction de la route (Est ou Ouest)

| | | | |
|-------------------|-----|-------|-------|
| Rivière-Beaudette | 106 | 45% E | 55% O |
| Saint-Zotique | 111 | 51% E | 49% O |
| Les Coteaux | 64 | 68% E | 32% O |
| Coteaux-du-Lac | 293 | 45% E | 55% O |
| Les Cèdres | 261 | 55% E | 45% O |

Une collision est compilée pour Saint-Polycarpe.

Risque plus élevé lors des sorties, entrées et jonctions, notamment pour les véhicules lourds.



AVEC VOUS
POUR VOUS

Rivière-Beaudette à Les Cèdres

Autoroute 20

STATS

836 collisions de tout type de gravité

- 2 avec décès
- 5 avec blessés graves
- 129 avec blessés légers

Aucune collision avec blessé grave ou décès en 2024.

MTMD

Pas d'informations quant à l'intention du MTMD d'apporter des modifications à l'infrastructure.

CONSTAT 1

La principale cause de collisions relève de la vitesse/conduite imprudente.

101 des 179 collisions liées à cette cause sont survenues entre décembre et février, ce qui suppose une conduite mal adaptée aux conditions. Pour cette cause et pour ces mois, 76% des collisions ont eu lieu dans des conditions autres que « clair », et 79% sur une chaussée autre que « sèche ».

CONSTAT 2

Pour les collisions avec décès ou blessés, la principale cause est également la vitesse/conduite imprudente (26%)

La fatigue et la capacité de conduite affaiblie par l'alcool représentent 13% des collisions avec décès ou blessés. La moyenne provinciale sur une route à 100km/h est de 8%.

CONSTAT 3

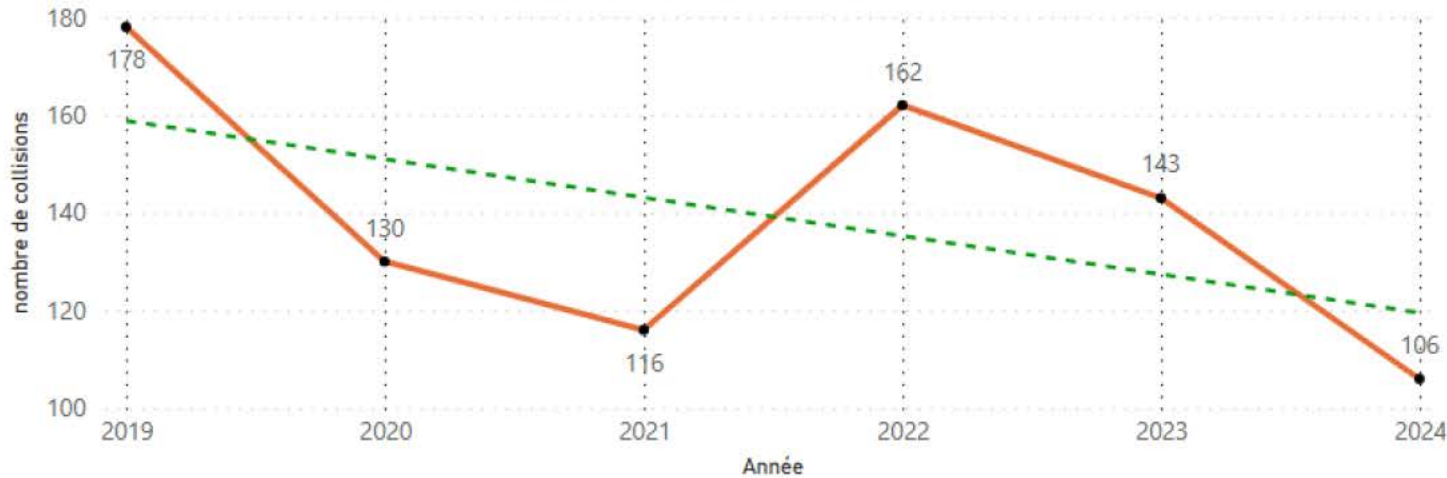
Tout comme la tendance provinciale, les collisions sont plus fréquentes durant les mois d'hiver que les mois d'été.

Proportionnellement, les collisions qui surviennent entre juin et septembre se traduisent plus souvent en blessures ou décès que celles qui se produisent l'hiver.

Rivière-Beaudette à Les Cèdres

Autoroute 20

Nombre de collisions par période (année, trimestre, mois)



CONSTAT 4

Nombre de collisions à la baisse depuis 2022

Cela s'explique notamment par un premier trimestre avantageux (28 collisions en 2024, vs 51 en 2023 et 63 en 2022).

Le bilan à la baisse s'observe aussi pour les collisions avec décès ou blessés.

CONSTAT 5

Les collisions impliquant des véhicules immatriculés en Ontario font ressortir certaines spécificités.

45% des collisions avec un véhicule immatriculé en Ontario impliquent un VL. Pour ce tronçon d'autoroute, ce sont 15% des collisions qui incluent un VL de l'Ontario.

Plus de véhicules immatriculés en Ontario (62) qu'au Québec (56) ont été impliqués dans une collision causée par une conduite non adaptée aux conditions météorologiques.

La municipalité de Vaudreuil-Dorion (exclue dans la présente analyse) est la 3^e ville au Québec avec le plus de collisions impliquant des véhicules ontariens. Les Cèdres est 5^e.





Cohabitation entre les usagers de la route

Présence d'un corridor de véhicules lourds

Véhicules lourds (VL)

Tracteurs routiers, camions, véhicules-outils, véhicules-équipements, autobus, minibus. Au Québec, les VL représentent entre **5 et 6% des véhicules immatriculés**.

Au niveau provincial, les VL sont impliqués dans:

- 13% de toutes les collisions;
- 12% des collisions avec décès ou blessés;
- 19% des collisions avec décès ou blessés graves;
- 26% des collisions avec décès.

Surreprésentation des VL dans les collisions, dont avec décès.

Cependant, les VL ne sont pas toujours responsables des collisions dans lesquelles ils sont impliqués:

- Estimation que les VL sont **responsables dans environ 7% des collisions**.

Moments les plus à risque: 6h à 19h, lundi au vendredi.

Distribution des collisions avec VL par jour et heure pour la Zone Zéro CSA Centre-Sud

| HEURE ARRONDIE | 1. Lundi | 2. Mardi | 3. Mercredi | 4. Jeudi | 5. Vendredi | 6. Samedi | 7. Dimanche | Total |
|----------------|-----------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|------------|
| 00:00:00 | 2 | 1 | | 4 | 2 | | | 9 |
| 01:00:00 | 1 | 3 | 1 | | 1 | | | 6 |
| 02:00:00 | 1 | | | 2 | 1 | | | 4 |
| 03:00:00 | 2 | | 1 | | 1 | | | 4 |
| 04:00:00 | 1 | | 3 | 4 | 1 | 1 | 1 | 11 |
| 05:00:00 | 1 | 2 | 3 | 1 | 4 | 1 | | 12 |
| 06:00:00 | 1 | 3 | 5 | 4 | 3 | 2 | | 18 |
| 07:00:00 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | | 8 |
| 08:00:00 | 2 | | 2 | 4 | 2 | 1 | | 11 |
| 09:00:00 | 6 | 1 | 4 | 5 | 7 | 1 | 1 | 25 |
| 10:00:00 | | 1 | 2 | 1 | 5 | 1 | | 12 |
| 11:00:00 | 5 | 4 | 7 | 3 | 7 | | | 27 |
| 12:00:00 | 2 | 5 | 2 | 1 | 4 | 2 | | 16 |
| 13:00:00 | 4 | 1 | 4 | 3 | 2 | 1 | | 16 |
| 14:00:00 | 1 | 5 | 6 | 4 | 5 | 2 | | 25 |
| 15:00:00 | 6 | 3 | 2 | 3 | 1 | 2 | | 17 |
| 16:00:00 | 3 | 8 | 2 | 1 | 2 | 1 | | 17 |
| 17:00:00 | 6 | 2 | 2 | 4 | 1 | | 2 | 17 |
| 18:00:00 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 3 | | 17 |
| 19:00:00 | 4 | | 4 | 2 | 2 | | | 12 |
| 20:00:00 | 2 | | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 9 |
| 21:00:00 | 2 | 6 | 1 | | 2 | | | 11 |
| 22:00:00 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | | | 11 |
| 23:00:00 | 1 | 4 | 4 | 1 | 2 | | 1 | 13 |
| Total | 61 | 56 | 64 | 53 | 61 | 20 | 13 | 328 |

Analyse statistique de site

Tronçons les plus problématiques

Autoroute 30

STATS

3540 collisions de tout type de gravité

- 14 avec décès
- 22 avec blessés graves
- 557 avec blessés légers

Le graphique ci-dessous représente l'évolution des collisions sur l'A30 depuis 2019. La tendance générale sur 5 ans est à la baisse; cependant, la tendance depuis 2022 est à la hausse.



Nombre de collisions par période (année, trimestre, mois)



Collisions par municipalités traversées par l'A30

| Secteur | Collisions | Collisions avec blessés légers & graves | Collisions avec décès |
|---|------------|---|-----------------------|
| Tronçon Ouest De Léry à La Prairie | 1276 | 224 & 12 | 5 |
| Tronçon Centre De Brossard à St-Bruno | 1323 | 200 & 4 | 3 |
| Tronçon Est De Ste-Julie à Verchères | 941 | 133 & 6 | 6 |



Pour faciliter l'analyse du tronçon, l'autoroute 30 a été divisée en 3 tronçons, selon les municipalités traversées.

CONSTAT 1

Les véhicules lourds (VL) sont impliqués dans 28% des toutes les collisions et 27% des collisions avec blessés.

Pour les motocyclettes, ces pourcentages sont de 2% et 7%.

Nbre de collisions impliquant au moins un de ces deux usagers similaires dans les tronçons O et C, plus bas en E.



**AVEC VOUS
POUR VOUS**

Autoroute 30

TRONÇON OUEST

Période à risque: entre 6h et 9h, les jours de semaine.

1^{ère} cause : Vitesse (19% pour toutes les collisions, 25% pour dommages corporels). 2024 en hausse de 50% vs 2023. Conduite mal adaptée aux conditions.

2^e cause: Animaux (9%), sans blessé.

| Municipalités | Nbre de collisions |
|----------------|--------------------|
| Saint-Constant | 401 |
| Candiac | 298 |
| Châteauguay | 256 |
| La Prairie | 203 |
| Saint-Isidore | 64 |
| Léry | 33 |
| St-Jean-sur-R | 9 |
| Mercier | 5 |
| Saint-Philippe | 4 |
| Saint-Mathieu | 2 |
| Delson | 1 |
| Total | 1276 |

| Municipalités | Nbre de collisions |
|-----------------------|--------------------|
| Longueuil | 628 |
| Brossard | 433 |
| Saint-Bruno | 250 |
| Carignan | 6 |
| Saint-Basile-le-Grand | 4 |
| Chambly | 2 |
| Total | 1323 |

TRONÇON CENTRE

Période à risque: entre 13h et 18h (pic à 15h), surtout les vendredis.

1^{ère} cause: Suivait de trop près (20% pour toutes les collisions, 21% avec dommages corporels). 2^e cause: Vitesse (14% de toutes les collisions et 15% des collisions avec dommages corporels). Nbre de collisions dans le secteur Brossard en hausse de 33% depuis 2022).

Brossard, municipalité avec le plus de collisions motos sur l'A30.

TRONÇON EST

Période à risque: vendredi de 16h à 17h

1^{ère} cause: Vitesse (18% pour toutes les collisions, 24% pour dommages corporels). 2^e cause: Suivait de trop près 14% de toutes les collisions et 17% des dommages corporels).

Boucherville, 2^e municipalités avec le plus de collisions VL, après Longueuil.

| Municipalités | Nbre de collisions |
|--------------------|--------------------|
| Boucherville | 540 |
| Varenes | 174 |
| Verchères | 105 |
| Sainte-Julie | 92 |
| Calixa-Lavallée | 17 |
| Mont-Saint-Hilaire | 5 |
| Beloeil | 3 |
| St-Mathieu-de-B | 3 |
| Saint-Amable | 2 |
| Total | 941 |



VOUS SUR VOUS



FIN DE LA PRÉSENTATION

Questions ou commentaires ?

ZONE • ZÉRO

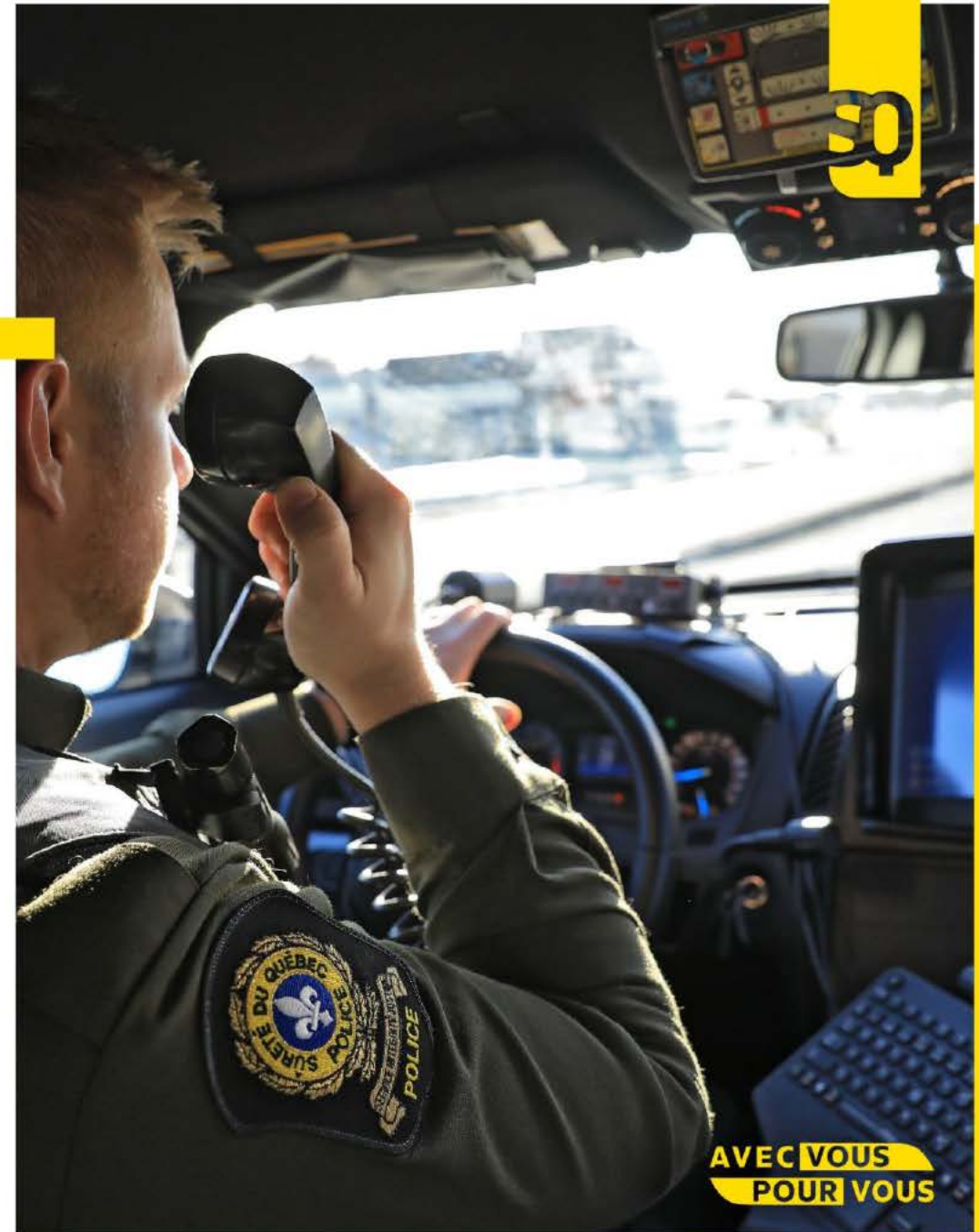
RÉGION CAPITALE-
NATIONALE - CHAUDIÈRE-
APPALACHES

2024 • 2025

PISTE



PARTENARIAT | INTERVENTION |
SENSIBILISATION | TECHNOLOGIE | ÉVALUATION



AVEC VOUS
POUR VOUS

Saint-Lambert-de-Lauzon

Route 218

16 KM

- 1 10% des collisions sur route avec blessés du Poste de la MRC de la Nouvelle-Beauce
- 2 Causes pour lesquelles nous avons du contrôle



Motifs généraux de la recommandation

- 1 Dépassement des moyennes provinciales
- 2 Présence d'enjeux concrets et moyens de contrôle réalistes
- 3 Causes de collisions se répétant ailleurs dans le CSMRC et dans la région



Saint-Lambert-de-Lauzon

Route 218

16 KM

Collisions depuis 2019

| Collisions totales | Collisions avec blessés graves | Collisions avec décès |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 278 | 7 | 0 |

Causes de collisions les plus fréquentes

Collisions avec blessés (73)

| | |
|-------------------------------|-----|
| N'a pas cédé le passage | 24% |
| Inattention | 16% |
| Capacités affaiblies (alcool) | 7% |

Saint-Lambert-de-Lauzon

Route 218 et sortie de l' A73

STATS

278 collisions de tout type de gravité

- Aucune avec décès
- 7 avec blessées graves
- 73 avec blessées légers

MTMD

Intention du MTMD d'apporter des modifications à l'infrastructure.

CONSTAT 1

Sur les 278 collisions, 126 (45%) ont eu lieu en intersection ou à l'approche d'une intersection.

Les causes principales sont de ne pas avoir cédé le passage (24%) et l'inattention (16%).

42 de ces 126 collisions ont occasionné des blessés (33%)

Les causes principales de ces collisions sont ne pas avoir cédé le passage (16/42) et la vitesse/conduite imprudente (5/42).

La présence d'une **infrastructure** à améliorer peut amener des enjeux supplémentaires (angles morts, impatience, distraction).

CONSTAT 2

Les 152 autres collisions (55%) ont lieu à plus de 100 mètres d'une intersection.

La cause principale est la conduite/vitesse imprudente.

31 de ces 152 collisions ont occasionné des blessés (20%).

Les causes principales sont la vitesse/conduite imprudente (6/31), la visibilité obstruée (3/31), les autres comportements imprudents (3/31), et la **capacité de conduite affaiblie** (3/31).

Pour les CAPAFF (alcool), Sainte-Marie est le 5^e CSMRC/CSA avec le plus de collisions, et le 4^e avec le plus de collisions avec dommages corporels.

1^{er} dans le district pour les dossiers criminels CAPAFF.

Cohabitation entre les usagers de la route

Présence d'une zone industrielle et de véhicules lourds, ainsi que d'un sentier pour véhicules hors route

Véhicules lourds (VL)

Tracteurs routiers, camions, véhicules-outils, véhicules-équipements, autobus, minibus. Au Québec, les VL représentent **6% des véhicules immatriculés**.

CNCA est la 2^e région avec le plus de collisions avec VL, et Sainte-Marie est le CSMRC avec le plus de collisions avec VL dans la région.

Au niveau provincial, les VL sont impliqués dans:

- 12% de toutes les collisions;
- 9% des collisions avec décès ou blessés;
- 12% des collisions avec décès ou blessés graves;
- 17% des collisions avec décès.

Surreprésentation des VL dans les collisions, dont avec décès. Les données pour la région ne diffèrent pas de la moyenne provinciale.

Cependant, les VL ne sont pas toujours responsables des collisions dans lesquelles ils sont impliqués:

- Estimation que les VL sont **responsables dans environ 7% des collisions**.

Moments les plus à risque: 6h à 18h, lundi au vendredi.

Distribution des collisions avec VL par jour et heure pour CNCA

| HEURE ARRONDIE | 1. Lundi | 2. Mardi | 3. Mercredi | 4. Jeudi | 5. Vendredi | 6. Samedi | 7. Dimanche | Total |
|----------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|
| | 4 | 4 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 16 |
| 00:00:00 | 12 | 13 | 13 | 13 | 11 | 10 | 4 | 76 |
| 01:00:00 | 8 | 7 | 2 | 6 | 9 | 7 | 4 | 43 |
| 02:00:00 | 6 | 8 | 7 | 10 | 10 | 10 | 3 | 54 |
| 03:00:00 | 10 | 11 | 8 | 8 | 14 | 7 | 7 | 65 |
| 04:00:00 | 7 | 22 | 10 | 16 | 13 | 7 | 5 | 80 |
| 05:00:00 | 13 | 20 | 29 | 27 | 18 | 10 | 5 | 122 |
| 06:00:00 | 46 | 46 | 35 | 39 | 30 | 8 | 10 | 214 |
| 07:00:00 | 64 | 55 | 55 | 77 | 54 | 5 | 13 | 323 |
| 08:00:00 | 78 | 76 | 82 | 72 | 69 | 19 | 7 | 403 |
| 09:00:00 | 72 | 73 | 74 | 78 | 85 | 25 | 18 | 425 |
| 10:00:00 | 70 | 93 | 68 | 98 | 69 | 33 | 26 | 457 |
| 11:00:00 | 69 | 95 | 77 | 100 | 86 | 28 | 19 | 474 |
| 12:00:00 | 71 | 60 | 64 | 79 | 80 | 26 | 26 | 406 |
| 13:00:00 | 69 | 81 | 78 | 90 | 67 | 31 | 25 | 441 |
| 14:00:00 | 64 | 82 | 63 | 74 | 73 | 16 | 19 | 391 |
| 15:00:00 | 81 | 75 | 86 | 75 | 63 | 25 | 18 | 423 |
| 16:00:00 | 67 | 77 | 80 | 83 | 60 | 23 | 24 | 414 |
| 17:00:00 | 48 | 53 | 56 | 34 | 42 | 21 | 21 | 275 |
| 18:00:00 | 28 | 26 | 31 | 34 | 27 | 11 | 16 | 173 |
| 19:00:00 | 17 | 13 | 21 | 31 | 19 | 8 | 14 | 123 |
| 20:00:00 | 22 | 15 | 15 | 14 | 22 | 7 | 14 | 109 |
| 21:00:00 | 16 | 12 | 13 | 12 | 14 | 4 | 5 | 76 |
| 22:00:00 | 15 | 14 | 11 | 16 | 8 | 6 | 11 | 81 |
| 23:00:00 | 12 | 9 | 6 | 9 | 6 | 7 | 3 | 52 |
| Total | 969 | 1040 | 985 | 1096 | 951 | 355 | 320 | 5716 |

Cohabitation entre les usagers de la route

Présence d'une zone industrielle et de véhicules lourds, ainsi que d'un sentier pour véhicules hors route

Véhicules hors-route (VHR)

CNCA est la région avec le plus de collisions avec VHR, et Sainte-Marie est le CSMRC avec le plus de collisions avec VHR de la région.

Depuis 2019, le CSMRC a connu 242 collisions avec décès ou blessés:

- 9 avec décès
- 54 avec blessés graves
- 179 avec blessés légers

Pour le CSMRC Sainte-Marie, la principale cause de collisions avec décès ou blessures est la conduite/vitesse imprudente (34%).

Autres causes: Inattention (10%), autres comportements imprudents (10%) et capacités affaiblies (7%).

Collisions de VHR avec décès ou blessés, sans casque ou ceinture:

10% pour le CSMRC Sainte-Marie, 14% pour CNCA, 14% pour le District Est, 18% pour la province

Distribution des collisions avec VHR par jour et heure (blessés et décès) CNCA

| HEURE ARRONDIE | 1. Lundi | 2. Mardi | 3. Mercredi | 4. Jeudi | 5. Vendredi | 6. Samedi | 7. Dimanche | Total |
|----------------|------------|-----------|-------------|-----------|-------------|------------|-------------|------------|
| 00:00:00 | | 1 | | | 1 | | | 2 |
| 01:00:00 | 3 | 2 | 1 | | 3 | 6 | 2 | 17 |
| 02:00:00 | 1 | | | | | 1 | 4 | 8 |
| 03:00:00 | 1 | | 1 | | 1 | 3 | 1 | 7 |
| 04:00:00 | | | | | | 1 | 1 | 2 |
| 05:00:00 | | | 1 | | | | | 1 |
| 06:00:00 | | | | 2 | | 1 | | 3 |
| 07:00:00 | | 1 | | | 1 | 3 | | 5 |
| 08:00:00 | | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 8 |
| 09:00:00 | 2 | 5 | 2 | 2 | 4 | 7 | 9 | 31 |
| 10:00:00 | 2 | 6 | 3 | 2 | 8 | 15 | 8 | 44 |
| 11:00:00 | 5 | 7 | 5 | 4 | 12 | 17 | 15 | 65 |
| 12:00:00 | 11 | 3 | 6 | 8 | 3 | 26 | 17 | 74 |
| 13:00:00 | 9 | 9 | 4 | 6 | 9 | 31 | 23 | 91 |
| 14:00:00 | 12 | 11 | 7 | 6 | 15 | 53 | 16 | 120 |
| 15:00:00 | 19 | 11 | 13 | 6 | 12 | 28 | 26 | 115 |
| 16:00:00 | 8 | 6 | 9 | 11 | 11 | 25 | 22 | 92 |
| 17:00:00 | 3 | 4 | 4 | 7 | 6 | 22 | 15 | 61 |
| 18:00:00 | 7 | 1 | 8 | 9 | 6 | 18 | 7 | 56 |
| 19:00:00 | 2 | 2 | 8 | 7 | 13 | 17 | 5 | 54 |
| 20:00:00 | 9 | 5 | 6 | 6 | 13 | 11 | 4 | 54 |
| 21:00:00 | 3 | 2 | 3 | 4 | 8 | 10 | 3 | 33 |
| 22:00:00 | 3 | | | 5 | 5 | 4 | 2 | 19 |
| 23:00:00 | | 2 | 3 | 1 | 3 | 4 | 2 | 15 |
| Total | 101 | 80 | 87 | 87 | 136 | 308 | 183 | 982 |



FIN DE LA PRÉSENTATION

Questions ou commentaires ?

ZONE • ZÉRO

RÉGION
MONTÉRÉGIE

2024 • 2025

PISTE



PARTENARIAT | INTERVENTION |
SENSIBILISATION | TECHNOLOGIE | ÉVALUATION



AVEC VOUS
POUR VOUS

Sainte-Madeleine à Saint-Hyacinthe

Route 116

5 KM

- 1 8% des collisions sur route avec décès du CSMRC
- 2 Causes pour lesquelles nous avons du contrôle



Motifs généraux de la recommandation

- 1 Dépassement des moyennes provinciales
- 2 Présence d'enjeux concrets et moyens de contrôles réalistes
- 3 Haut taux de collisions avec dommages corporels / nombre de collisions (34%)



Sainte-Madeleine à Saint-Hyacinthe

Route 116

16 KM

Collisions depuis 2019

| Collisions totales | Collisions avec blessés graves | Collisions avec décès |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 113 | 5 | 6 |

Cause de collisions la plus fréquente (blessés et décès)

Vitesse et comportements imprudents

Moyenne du site 23%

Moyenne provinciale 13%

La prépondérance de ces collisions en décembre et février laisse croire qu'il s'agit de vitesse ou conduite mal adaptée aux conditions.

Pourcentage de jeunes conducteurs impliqués dans une collision avec blessés graves et décès

Moyenne du site 25% (16 à 19 ans)
20% (20 à 24 ans)

Moyenne provinciale 11% (16 à 19 ans)
16% (20 à 24 ans)

À interpréter de la manière suivante: sur la 116, 25% des collisions impliquent un jeune de 16 à 19 ans.

Analyse statistique de site

Tronçons les plus problématiques

Sainte Madeleine à Saint-Hyacinthe

Route 116

16 KM

Intersection

Route 116 – Chemin Grand Rang

Point I

A

I

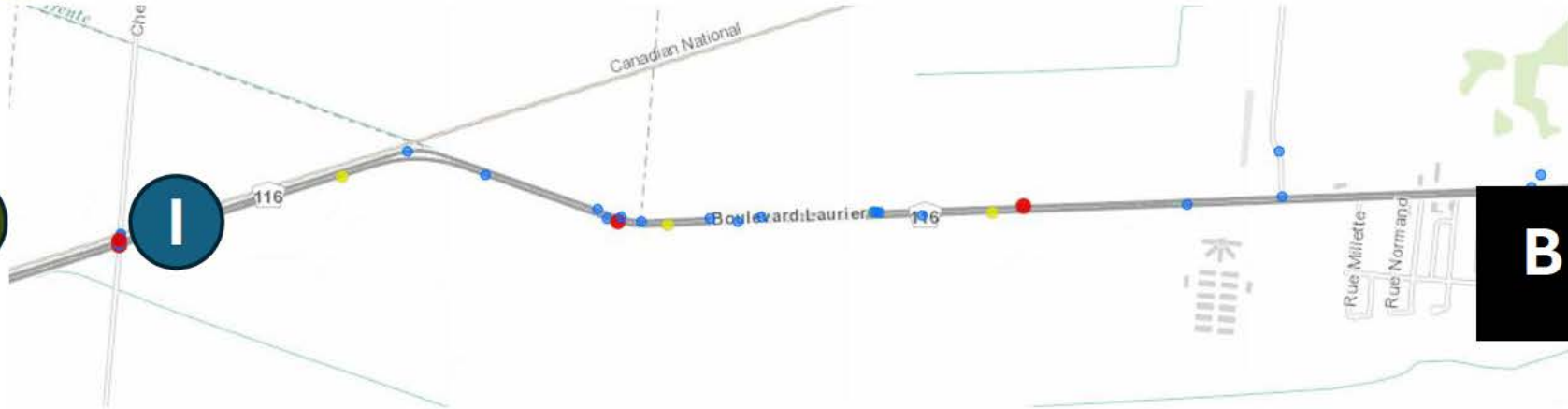
B

Tronçon Route 116
Zone 90 km/h

A

16 km

B



Sainte Madeleine à Saint-Hyacinthe

Route 116

Intersection

STATS

43 collisions de toute type gravité

Dont 13 en 2021 et 10 en 2019. 15 depuis 2022.

4 collisions avec décès & 1 avec blessés graves, 15 avec blessés légers

Aucune collision avec blessé grave ou décès depuis 2021

CONSTAT 1

Sur les 43 collisions, 23 ont comme cause principale l'omission de l'arrêt obligatoire, ou n'a pas cédé le passage.

16 sur 20 pour les collisions avec décès ou blessés.

CONSTAT 2

Le changement d'infrastructure peut avoir un impact sur les autres zones de virage en U sur la 116.

Démarche pour que l'ensemble des infrastructures soient aménagées de manière cohérente.

CORONER

MTMD et Ste-M-M: hauteur du panneau lumineux, des marquages au sol, diminution de la vitesse de 80 km/h à 50 km/h à 300m de l'intersection, peindre les bandes rugueuses perpendiculaires.

Projet d'aménagement de voies de virage de la route 116 & projet pour étude sur les options d'aménagement permettant d'améliorer la sécurité au dénivelé au passage de niveau, et continuer l'analyse de l'abaissement de la vitesse. Dossier 2021-02274

SAAQ : sensibiliser les conducteurs à l'inattention au volant (distraction autre que le cellulaire & sensibiliser les conducteurs au danger créé par les piliers de pare-brise, surtout aux intersections)



Sainte-Madeleine à Saint-Hyacinthe

Route 116

Zone 90 km/h

STATS

70 collisions de toute gravité

2 collisions avec décès & 4 avec blessés graves

15 avec blessés légers, dont 3 en 2024

CONSTAT 1

Conduite/vitesse imprudente est la cause principale pour 29% (20/70) des collisions, et pour 37% (7/19) des collisions avec décès ou blessés.

50% des collisions en lien avec cette cause ont lieu en décembre, janvier et février.

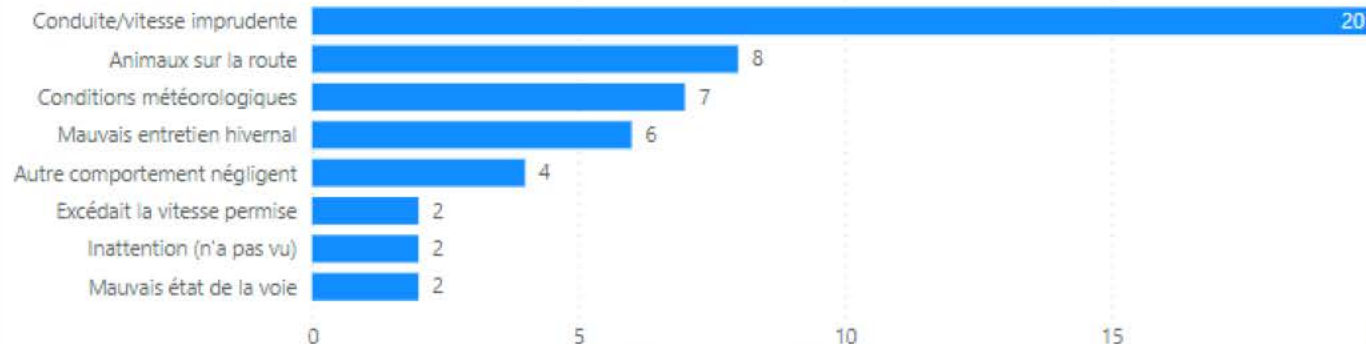
CONSTAT 2

La présence d'un photo-radar n'a pas autant affecté la vitesse moyenne que désiré.

La vitesse moyenne est passée de 82.9 km/h en 2019 à 89.78 km/h en 2024.

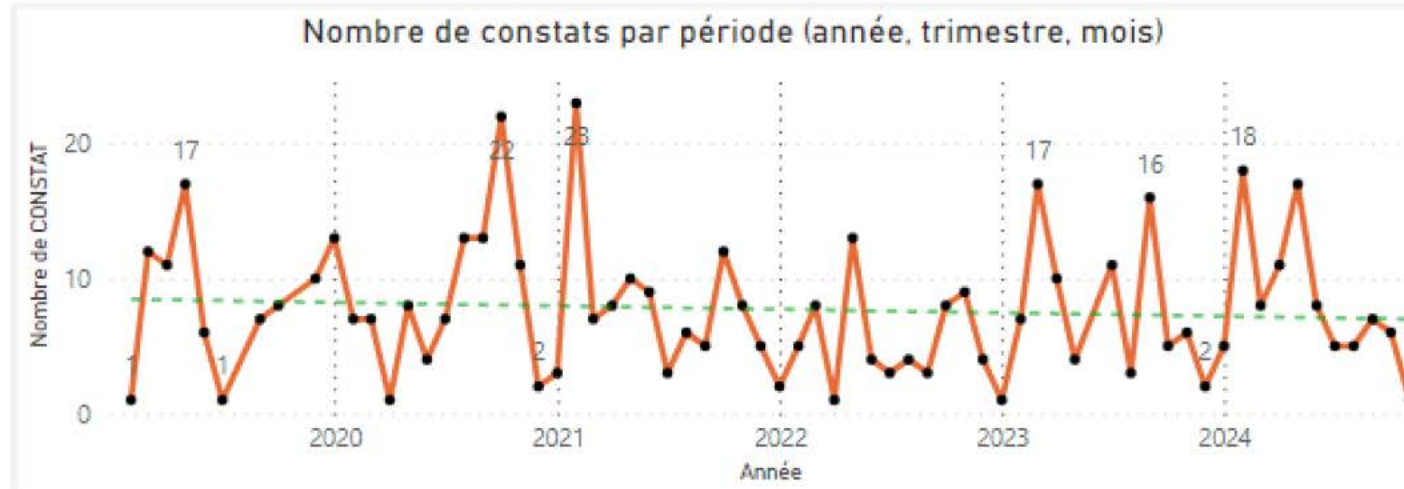
La vitesse au 85^e centile en passée de 92 km/h en 2019 à 97 km/h en 2024.

Nombre de collisions par cause



Données du photo-radar et des constats

| Vitesse 85e centile | Vitesse moyenne | Année | Nbre de déclenchements | Nbre d'heures | Ratio déclenchements /heure | Nombre de constats conventionnels de vitesse |
|---------------------|-----------------|-------|------------------------|---------------|-----------------------------|--|
| 92 km/h | 82,9 km/h | 2019 | 301 | 264 | 1,1 | 73 |
| 90 km/h | 80,3 km/h | 2020 | 13 | 22 | 0,6 | 108 |
| 98 km/h | 90.4 km/h | 2021 | 3 152 | 1 987 | 1,6 | 99 |
| - | - | 2022 | 0 | 0 | - | 64 |
| 90,58 km/h | 97 km/h | 2023 | 645 | 329 | 2,0 | 82 |
| 90,03 km/h | 98 km/h | 2024 | 1 318 | 486 | 2,7 | 91 |



Provenance des conducteurs impliqués dans les collisions mortelles – 2019 à 2024

| Dossier | Lieu collision | Véhicule 1 | Véhicule 2 |
|---------|----------------|---------------------|------------------|
| | Intersection | Saint-Hyacinthe | La Présentation |
| | Intersection | Saint-Jean-Baptiste | Sainte-Madeleine |
| | Intersection | Chambly | Saint-Hyacinthe |
| | Intersection | Otterburn Park | McMasterville |
| | Route | Saint-Hyacinthe | Sainte-Madeleine |
| | Route | Saint-Hyacinthe | - |

Selon les rapports d'accident disponibles.



FIN DE LA PRÉSENTATION

Questions ou commentaires ?

ZONE • ZÉRO

RÉGION Abitibi-
Témiscamingue –
Nord-du-Québec

2024 • 2025

PISTE



PARTENARIAT | INTERVENTION |
SENSIBILISATION | TECHNOLOGIE | ÉVALUATION



AVEC VOUS
POUR VOUS

Rouyn-Noranda à Val-d'Or

Route 117

211 KM

- 1 19% des collisions sur route avec décès de l'ATNQ
- 2 Périodes et types d'usagers problématiques spécifiques



Motifs généraux de la recommandation

- 1 Dépassement des moyennes provinciales
- 2 Présence d'enjeux concrets et moyens de contrôle réalistes
- 3 Annonce gouvernementale sur l'infrastructure

Analyse statistique de site

Tronçons les plus problématiques

Rouyn-Noranda à Val d'Or

Route 116

211 KM

Tronçon Rouyn-Noranda

101 km



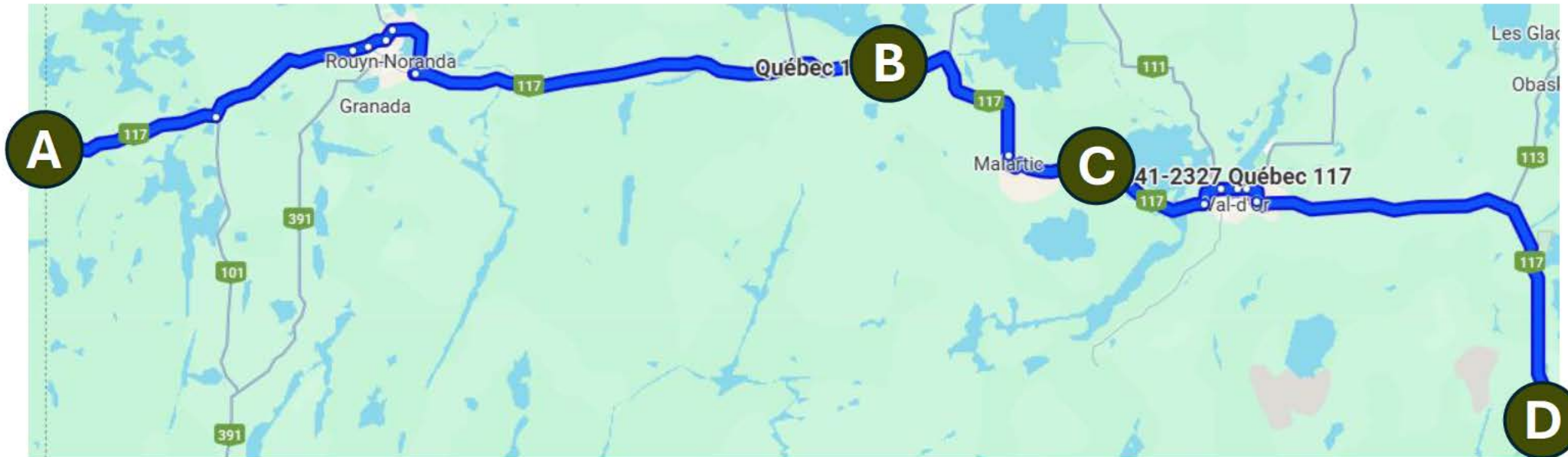
Tronçon Rivière-Héva/Malartic

33 km



Tronçon Val d'Or

77 km



Analyse statistique du site

Motifs statistiques de la recommandation - Données de 2019 à novembre 2024

Rouyn-Noranda à Val-d'Or

Route 117

211 KM

Collisions depuis 2019

| Collisions totales | Collisions avec blessés graves | Collisions avec décès |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 1288 | 23 | 20 |

Cause de collisions la plus fréquente (blessés et décès)

Vitesse et comportements imprudents

| | |
|---------------------|-----|
| Moyenne du site | 14% |
| Moyenne provinciale | 13% |

2^e cause de collisions la plus fréquente (blessés et décès)

Fatigue

| | |
|---------------------|--|
| Moyenne du site | 13% (90% de ces collisions dans les zones de 90 km/h) |
| Moyenne provinciale | 3% |

Heures de collisions Entre 4h et 7h59

| | |
|---------------------|-------|
| Moyenne du site | 15.5% |
| Moyenne provinciale | 11.3% |

28.4% des collisions ont lieu entre 15h et 18h59, similaire à la moyenne provinciale (27.9%).





Rouyn-Noranda à Val-d'Or

Route 117

211 KM

Incidence des véhicules lourds (VL)

% de VL immatriculés sur tous les véhicules (2022):

- Au Québec, 3,6%
- En Abitibi-Témiscamingue, 4,1%

% de collisions impliquant un VL:

- Au Québec, 12,4%
- En Abitibi-Témiscamingue, 11,6%
- Route 117 entre Rouyn-Noranda et Val d'Or, 17,5%.

Surreprésentation des VL

% des collisions impliquant un VL en province:

- 12% des collisions
- 9% des collisions avec blessés ou décès
- 12% des collisions avec blessés graves ou décès
- 17% des collisions avec décès

Surreprésentation des VL

% des collisions impliquant un VL pour le tronçon Rouyn-Noranda:

- 15% des collisions
- 14% des collisions avec blessés ou décès
- 27% (4/15) des collisions avec blessés graves ou décès
- 29% (2/7) des collisions avec décès

% des collisions impliquant un VL pour le tronçon Rivière-Héva - Malartic et le tronçon Val d'Or:

- 19% des collisions
- 18% des collisions avec blessés ou décès
- 28% des collisions avec blessés graves ou décès
- 46% (6/13) des collisions avec décès

L'implication d'un VL dans une collision ne signifie pas nécessairement sa responsabilité.

Tronçon Rouyn-Noranda

Route 117

101 KM

STATS

533 collisions de tout type de gravité

Les deux années avec le moins de collisions: 2023 (70) et 2024 (66).

7 collisions avec décès & 8 avec blessés graves, 102 avec blessés légers
5 collisions avec blessés graves ou décès en 2023, et 4 en 2024.

CONSTAT 1

Fatigue, cause principale de 19 collisions avec blessés ou décès sur les 117 du tronçon (16%)

Le pourcentage le plus élevé des trois tronçons.

CONSTAT 2

Causes variées pour les collisions avec blessés ou décès

CAPAF: Rouyn-Noranda a le 5^e plus haut volume provincial de collisions avec blessés ou décès.

CONSTAT 3

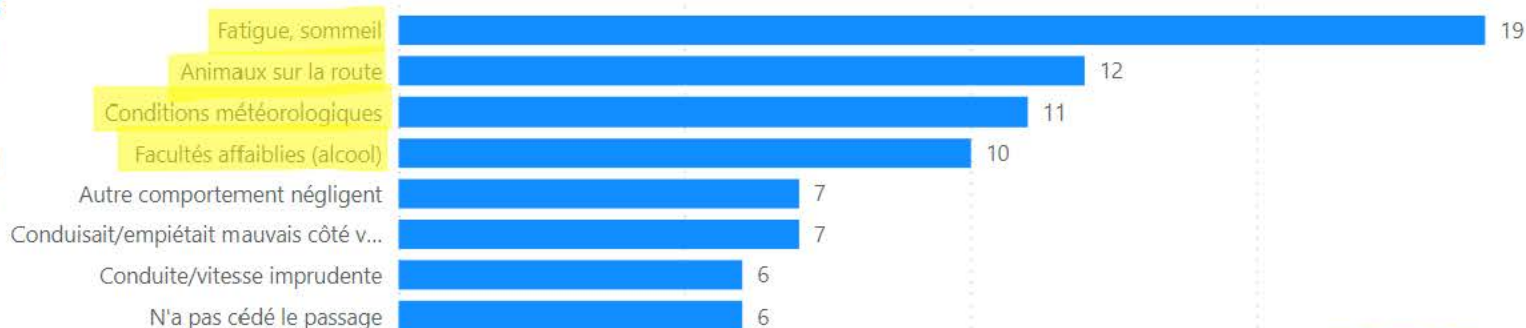
Depuis 2022, 20,2% des collisions ont eu lieu entre 4h et 7h59.

Moyenne provinciale: 11,6%

La période avec le plus de collisions du tronçon: 16h à 18h59 (23,3%).

Constat 4 - Voir Constat 3 du Tronçon Val d'Or

Nombre de collisions avec blessés ou décès par cause





Tronçon Rivière-Héva à Malartic

Route 117

33 KM

STATS

209 collisions de toute gravité

6 collisions avec décès,
3 avec blessés graves et
36 avec blessés légers

De ces 45 collisions, 38 ont eu lieu dans une zone de 90 km/h, et les 7 autres dans une zone de 50 km/h.

CONSTAT 1

Conduite/vitesse imprudente est la cause principale pour 29% (13/45) des collisions avec décès ou blessés.

Pas de particularité par rapport à une saison ou une autre.

CONSTAT 2

Pas de tendance aussi marquée que Rouyn-Noranda au niveau des heures.

Cependant, davantage de collisions les lundis et les vendredis (37% vs 31% pour la province).

CONSTAT 3

106 collisions, dont 8 avec blessés graves ou décès dans le secteur de Rivière-Héva.

103 collisions, dont 1 avec blessés graves ou décès dans le secteur de Malartic.

Constat 4 - Voir Constat 3 du Tronçon Val d'Or



Tronçon Val d'Or

Route 117

77 KM

STATS

546 collisions de toute gravité

7 collisions avec décès & 12 avec blessés graves

3 de ces 19 collisions en 2024.

106 collisions avec blessés légers

Pour les données de janvier à octobre, 2024 était une des années avec le moins de collisions avec décès ou blessés (13 en 2024 vs 12 en 2022).

CONSTAT 1

Conduite/vitesse imprudente est la cause principale pour 12% (15/125) des collisions avec décès ou blessés.

CONSTAT 2

Depuis 2019, 13,6% des collisions ont eu lieu entre 4h et 7h59.

Moyenne provinciale: 11,4%

La période avec le plus de collisions: 16h à 17h59 (17,2%).

CONSTAT 3

Haut volume de constats données entre 3h et 6h. Poste de Rouyn-Noranda et Poste principal MRC Vallée-de-l'Or

| Heure Arrondie | 1. Lundi | 2. Mardi | 3. Mercredi | 4. Jeudi | 5. Vendredi | 6. Samedi | 7. Dimanche | Total |
|----------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------|
| | 280 | 309 | 436 | 334 | 321 | 175 | 168 | 2023 |
| 00:00:00 | 119 | 119 | 165 | 190 | 254 | 235 | 247 | 1329 |
| 01:00:00 | 129 | 202 | 216 | 224 | 302 | 346 | 208 | 1627 |
| 02:00:00 | 295 | 173 | 252 | 307 | 313 | 365 | 376 | 2081 |
| 03:00:00 | 357 | 319 | 299 | 378 | 378 | 410 | 468 | 2609 |
| 04:00:00 | 349 | 361 | 404 | 404 | 462 | 603 | 551 | 3134 |
| 05:00:00 | 264 | 312 | 322 | 329 | 316 | 439 | 297 | 2279 |
| 06:00:00 | 136 | 218 | 243 | 283 | 234 | 180 | 93 | 1387 |
| 07:00:00 | 108 | 151 | 155 | 151 | 142 | 50 | 28 | 785 |
| 08:00:00 | 562 | 691 | 646 | 579 | 620 | 125 | 67 | 3290 |
| 09:00:00 | 564 | 555 | 612 | 556 | 604 | 348 | 200 | 3439 |
| 10:00:00 | 817 | 771 | 799 | 743 | 889 | 592 | 432 | 5043 |
| 11:00:00 | 786 | 780 | 852 | 815 | 975 | 654 | 567 | 5429 |
| 12:00:00 | 535 | 582 | 679 | 620 | 771 | 490 | 477 | 4154 |
| 13:00:00 | 660 | 647 | 696 | 616 | 847 | 579 | 549 | 4594 |
| 14:00:00 | 752 | 763 | 845 | 746 | 936 | 754 | 714 | 5510 |
| 15:00:00 | 382 | 421 | 430 | 398 | 488 | 635 | 705 | 3459 |
| 16:00:00 | 793 | 879 | 734 | 827 | 912 | 690 | 646 | 5481 |
| 17:00:00 | 559 | 592 | 563 | 580 | 626 | 445 | 417 | 3782 |
| 18:00:00 | 288 | 332 | 301 | 355 | 310 | 240 | 205 | 2031 |
| 19:00:00 | 123 | 146 | 128 | 163 | 186 | 105 | 85 | 936 |
| 20:00:00 | 214 | 211 | 279 | 277 | 278 | 331 | 241 | 1831 |
| 21:00:00 | 296 | 267 | 284 | 350 | 321 | 428 | 326 | 2272 |
| 22:00:00 | 166 | 183 | 179 | 215 | 211 | 297 | 169 | 1420 |
| 23:00:00 | 48 | 42 | 52 | 69 | 103 | 197 | 128 | 639 |
| Total | 9582 | 10026 | 10571 | 10509 | 11799 | 9713 | 8364 | 70564 |



Provenance des conducteurs impliqués dans les collisions mortelles - 2019 à 2024

| Dossier | Lieu collision | Véhicule 1 | Véhicule 2 |
|---------|----------------|---------------|---|
| | Rouyn-Noranda | Val d'Or | Ville Marie |
| | Rivière-Héva | Waswanipi | Val d'Or Lorrainville |
| | Rivière-Héva | Malartic (VL) | Val d'Or |
| | Val d'Or | | (VL) |
| | Val d'Or | Val d'Or | - |
| | Val d'Or | Québec | Blainville (VL) Val d'Or |
| | Rouyn-Noranda | Rouyn-Noranda | Rouyn-Noranda (VL) Amos Rouyn-Noranda |
| | Rouyn-Noranda | Rouyn-Noranda | Rouyn-Noranda |
| | Rouyn-Noranda | Rouyn-Noranda | Trecesson |
| | Rouyn-Noranda | Rouyn-Noranda | Amos (VL) |
| | Rivière-Héva | Rivière-Héva | Malartic |
| | Val d'Or | Val d'Or | Lévis |
| | Val d'Or | Val d'Or | Val d'Or (VL) |
| | Rivière-Héva | Rouyn-Noranda | Val d'Or (VL) |
| | Malartic | Amos | Rivière-Héva |
| | Rouyn-Noranda | Mont-Laurier | Saint-Dominique du Rosaire |
| | Val d'Or | Gatineau (VL) | Mont-Laurier |
| | Rouyn-Noranda | Malartic | Trecesson |
| | Rivière-Héva | Malartic | Rouyn-Noranda Rivière-Héva |
| | Val d'Or | Preissac | Rouyn-Noranda |

Selon les rapports d'accident disponibles.



AVEC VOUS
POUR VOUS



FIN DE LA PRÉSENTATION

Questions ou commentaires ?

ZONE • ZÉRO

Sites à risque élevé de collisions

RÉGION CÔTE-NORD –
SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN

2024 • 2025

PISTE



PARTENARIAT | INTERVENTION |
SENSIBILISATION | TECHNOLOGIE | ÉVALUATION



AVEC VOUS
POUR VOUS

Sept-Îles à Port-Cartier

Route 138

110 KM

- 1 35% des collisions sur route du CSMRC
- 2 Causes pour lesquelles nous avons du contrôle



Motifs généraux de la recommandation

- 1 Dépassement des moyennes provinciales
- 2 Présence d'enjeux concrets et moyens de contrôle réalistes
- 3 Causes de collisions récurrentes sur le tronçon

Analyse statistique du site

Motifs statistiques de la recommandation - Données de 2019 à janvier 2025

Sept-Îles à Port-Cartier

Route 138

110 KM

Collisions depuis 2019

| Collisions totales | Collisions avec blessés graves | Collisions avec décès |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 1625 | 24 | 12 |

Cause de collisions avec décès ou blessés la plus fréquente

Limite de 70 km/h et moins (secteurs urbains)

Inattention 27% (32/118)

Moyenne provinciale 14%

Cause de collisions avec décès ou blessés la plus fréquente

Limite de plus de 70 km/h

Fatigue/Sommeil 20% (24/123)

Moyenne provinciale 7%

Usagers à risque

Collisions impliquant des véhicules lourds (VL)

Nbre de collisions 206/1625 (13%)

Nbre de collisions avec décès ou blessés 31/241 (18%)

Usagers à risque

Collisions impliquant des bicyclettes

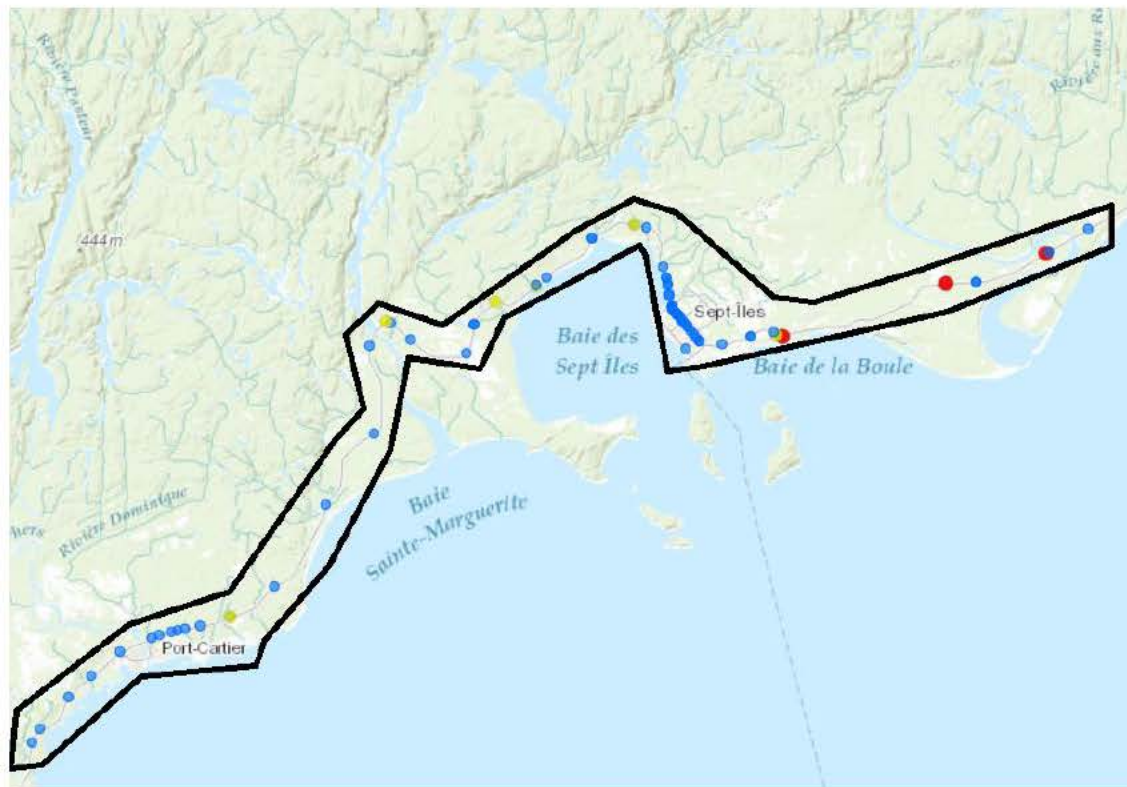
Nbre de collisions 16/1625 (1%)

Nbre de collisions avec décès ou blessés 12/241 (5%) en secteurs urbains

Sept-Îles à Port-Cartier

Route 138

110 KM



| Secteur | Collisions | Avec blessés légers | Avec blessés graves | Avec décès |
|-----------------------------|------------|---------------------|---------------------|------------|
| Sept-Îles (70 km/h et -) | 1083 | 96 | 9 | 2 |
| Sept-Îles (+ de 70 km/h) | 299 | 60 | 10 | 8 |
| Port-Cartier (70 km/h et -) | 89 | 8 | 3 | 0 |
| Port-Cartier (+ de 70 km/h) | 154 | 41 | 2 | 2 |

Leurs causes étant similaires, les secteurs de + de 70 km/h de Sept-Îles et Port-Cartier seront traités conjointement pour l'analyse. Il en va de même pas les secteurs de 70 km/h et - des deux municipalités.

Les points représentent les collisions avec décès ou blessés entre 2019 et 2022 (SAAQ).

Légende:

Bleu: Blessé léger

Jaune: Blessé grave

Rouge: Décès

Sept-Îles et Port-Cartier (secteurs urbains)

Route 138

70 km/h et -

STATS

1172 collisions de tout type de gravité

- 2 avec décès
- 12 avec blessés graves
- 104 avec blessés légers

Hausse des collisions avec décès ou blessés depuis 2022. →

Cependant, le nombre de collisions de tout type est à la baisse depuis 2022.

CONSTAT 1

L'inattention est la principale cause de toutes les collisions, incluant les collisions avec décès ou blessés

Ce constat est similaire à celui d'autres municipalités de taille comparables, par exemple Thetford Mines et Saint-Georges-de-Beauce.

CONSTAT 2

Aux intersections, l'inattention demeure la principale cause des collisions

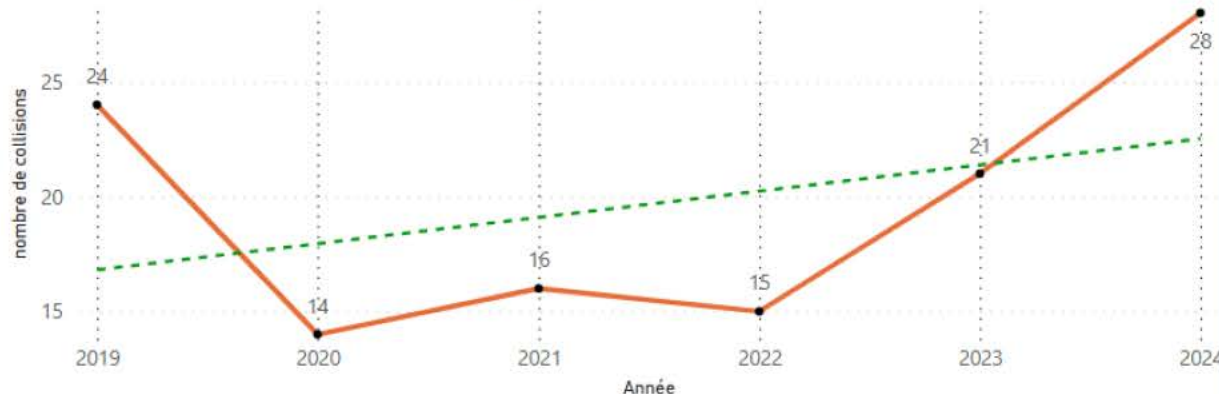
L'omission de céder le passage ou de s'immobiliser face à un feu rouge sont des causes récurrentes. La présence d'angles morts, notamment celles causées par les piliers avant du véhicule, est un facteur contributif, de plus en plus rapporté dans les analyses et dans les médias.

CONSTAT 3

Sept-Îles est la 2^e municipalité du district Nord où il y a le plus de collisions impliquant une bicyclette, 11^e en province.

Environ 40% (14/36) ont lieu sur la 138. Le partage de la route, notamment avec les véhicules lourds, est parfois ressenti comme un enjeu (SAAQ, 2023).

Nombre de collisions par période (année, trimestre, mois)



Sept-Îles et Port-Cartier

Route 138

+ de 70 km/h

STATS

453 collisions de tout type de gravité

- 10 avec décès
- 12 avec blessées graves
- 101 avec blessées légers

En 2024, le nombre de collisions était au plus bas depuis 2020. →

CONSTAT 1

La principale cause de collisions est la conduite mal adaptée aux conditions météorologiques

Il s'agit de la 2^e cause pour les collisions avec décès ou blessés. La présence d'animaux sur la route est parmi les causes les plus fréquentes (8%) et elle cause plus souvent que la moyenne provinciale des blessures ou décès (22% vs 7%).

Périodes à risque:

Conditions météo: novembre à avril (pic en janvier)

Animaux: juin à septembre (pic en juin)

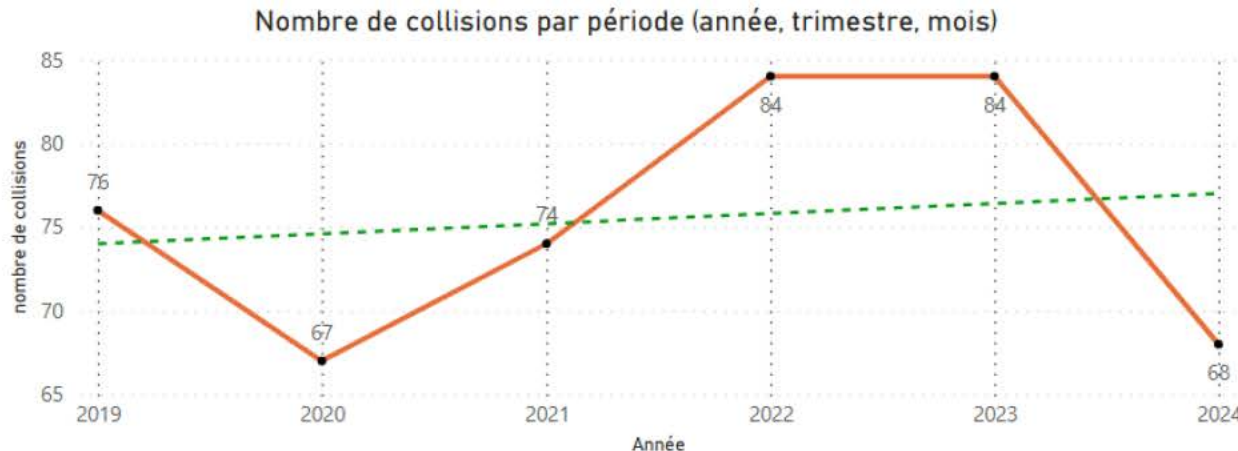
CONSTAT 2

Pour les collisions avec décès ou blessés, la principale cause est la fatigue. La capacité de conduire affaiblie par l'alcool est aussi une des principales causes.

La fatigue et la capacité de conduire affaiblie par l'alcool représentent 29% des collisions avec décès ou blessés. La moyenne provinciale sur une route à plus de 70 km/h est de 12%.

CONSTAT 3

Les véhicules lourds sont impliqués dans 14% des collisions et 18% des collisions avec décès ou blessés.



Sept-Îles et Port-Cartier

Route 138

+ de 70 km/h

Suite du CONSTAT 1

Périodes à risque:

Animaux: juin à septembre (pic en juin)



Nombre de collisions par mois

Gravité ● Accident avec blessures légères ● Accident sans blessure apparente



Conditions météo: novembre à avril (pic en janvier)



Nombre de collisions par mois

Gravité ● Accident avec blessures graves ● Accident avec blessures légères ● Accident sans blessure apparente





Cohabitation entre les usagers de la route

Présence d'un corridor de véhicules lourds

Véhicules lourds (VL)

Tracteurs routiers, camions, véhicules-outils, véhicules-équipements, autobus, minibus. Au Québec, les VL représentent entre **5 et 6% des véhicules immatriculés**.

Pour la région, les VL sont impliqués dans:

- 15% de toutes les collisions; (moyenne Qc: 13%)
- 13% des collisions avec décès ou blessés; (moyenne Qc: 12%)
- 21% des collisions avec décès ou blessés graves; (moyenne Qc 19%)
- 23% des collisions avec décès. (moyenne Qc: 26%)

Surreprésentation des VL dans les collisions, dont avec décès.

Cependant, les VL ne sont pas toujours responsables des collisions dans lesquelles ils sont impliqués:

- Estimation que les VL sont **responsables dans environ 7% des collisions**.

Moments les plus à risque: 7h à 17h, lundi au vendredi.

Distribution des collisions avec VL par jour et heure pour la route 138

| HEURE ARRONDIE | 1. Lundi | 2. Mardi | 3. Mercredi | 4. Jeudi | 5. Vendredi | 6. Samedi | 7. Dimanche | Total |
|----------------|-----------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|------------|
| 00:00:00 | 1 | 1 | | | 1 | | 1 | 4 |
| 01:00:00 | | | | | | 1 | | 1 |
| 02:00:00 | | | | 1 | 1 | | | 2 |
| 03:00:00 | | | | | 2 | | | 2 |
| 04:00:00 | 2 | | | | | | | 2 |
| 05:00:00 | | 1 | 1 | 1 | 1 | | | 4 |
| 06:00:00 | 2 | 2 | 1 | 4 | | | | 9 |
| 07:00:00 | 2 | 3 | 1 | 3 | 1 | | 1 | 11 |
| 08:00:00 | 5 | 5 | 1 | 6 | 3 | 1 | 1 | 22 |
| 09:00:00 | 2 | 3 | 5 | 6 | 3 | | | 19 |
| 10:00:00 | | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | | 10 |
| 11:00:00 | 4 | 3 | 1 | 3 | 3 | | | 14 |
| 12:00:00 | 3 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | | 14 |
| 13:00:00 | 4 | 2 | | 2 | 5 | | | 13 |
| 14:00:00 | 3 | 1 | 3 | 4 | 5 | 1 | | 17 |
| 15:00:00 | 4 | 3 | 7 | 2 | 1 | | | 17 |
| 16:00:00 | 5 | 6 | 4 | 4 | 2 | 1 | | 22 |
| 17:00:00 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | 7 |
| 18:00:00 | | | | 3 | 1 | | | 4 |
| 19:00:00 | 1 | | | 1 | 1 | 1 | | 4 |
| 20:00:00 | 1 | | 1 | | | | | 2 |
| 21:00:00 | 1 | | 1 | 1 | | 1 | | 4 |
| 22:00:00 | | | | | | | 2 | 2 |
| Total | 42 | 35 | 31 | 47 | 36 | 8 | 7 | 206 |

Provenance des conducteurs impliqués dans les collisions mortelles – 2019 à 2024

| Dossier | Lieu collision | Véhicule 1 | Véhicule 2 |
|---------|----------------|-------------------|--------------------|
| | Sept-Îles | Baie-Trinité | - |
| | Sept-Îles | Sept-Îles | Rivière-Saint-Jean |
| | Sept-Îles | Sept-Îles | Sept-Îles |
| | Sept-Îles | Sept-Îles | Sept-Îles |
| | Sept-Îles | Sept-Îles | Sept-Îles |
| | Sept-Îles | Sept-Îles | - |
| | Sept-Îles | Saint-Raymond | Sept-Îles |
| | Sept-Îles | Sept-Îles | - |
| | Port-Cartier | Sept-Îles | - |
| | Sept-Îles | Nouveau-Brunswick | Sept-Îles |
| | Port-Cartier | Port-Cartier | - |

CORONER

Dans 3 des rapports de coroners disponibles, la présence d'alcool ou de THC dans le sang est rapportée. Le dépassement ou la déviation de la voie et les conditions météorologiques sont également rapportés dans deux et un rapport respectivement.

MTMD

Pas d'informations quant à l'intention du MTMD d'apporter des modifications à l'infrastructure, autant au niveau national que régional.

Selon les rapports d'accident disponibles



FIN DE LA PRÉSENTATION

Questions ou commentaires ?

ZONE • ZÉRO

Sites à risque élevé de collisions

RÉGION MAURICIE - LANAUDIÈRE

2024 • 2025

PISTE



PARTENARIAT | INTERVENTION |
SENSIBILISATION | TECHNOLOGIE | ÉVALUATION



AVEC VOUS
POUR VOUS

Shawinigan à La Tuque

Route 155

129 KM

- 1 15% des collisions sur route avec décès ou blessés graves du CSMRC
- 2 Causes pour lesquelles nous avons du contrôle



Motifs généraux de la recommandation

- 1 Dépassement des moyennes provinciales
- 2 Présence d'enjeux concrets et moyens de contrôle réalistes
- 3 Causes de collisions pouvant influencer la sécurité sur l'ensemble du réseau routier



Shawinigan à La Tuque

Route 155

129 KM

Collisions depuis 2019

| Collisions totales | Collisions avec blessés graves | Collisions avec décès |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 664 | 21 | 14 |

Causes de collisions les plus fréquentes

Toutes les collisions

Animaux sur la route 18%

Moyenne provinciale 9%

Collisions avec décès ou blessés (185)

Animaux sur la route 6%

Moyenne provinciale 4%

Causes de collisions les plus fréquentes

Collisions avec décès ou blessés (185)

Fatigue/sommeil et Capacité de conduire affaiblies 23%
4/42 sont des conducteurs de véhicules lourds

Moyenne provinciale 9%

Usagers à risque

Collisions impliquant des véhicules lourds (VL)

Nbre de collisions 159/664 (24%)

Nbre de collisions avec décès ou blessés graves 14/35 (40%)

Shawinigan à La Tuque

Route 155

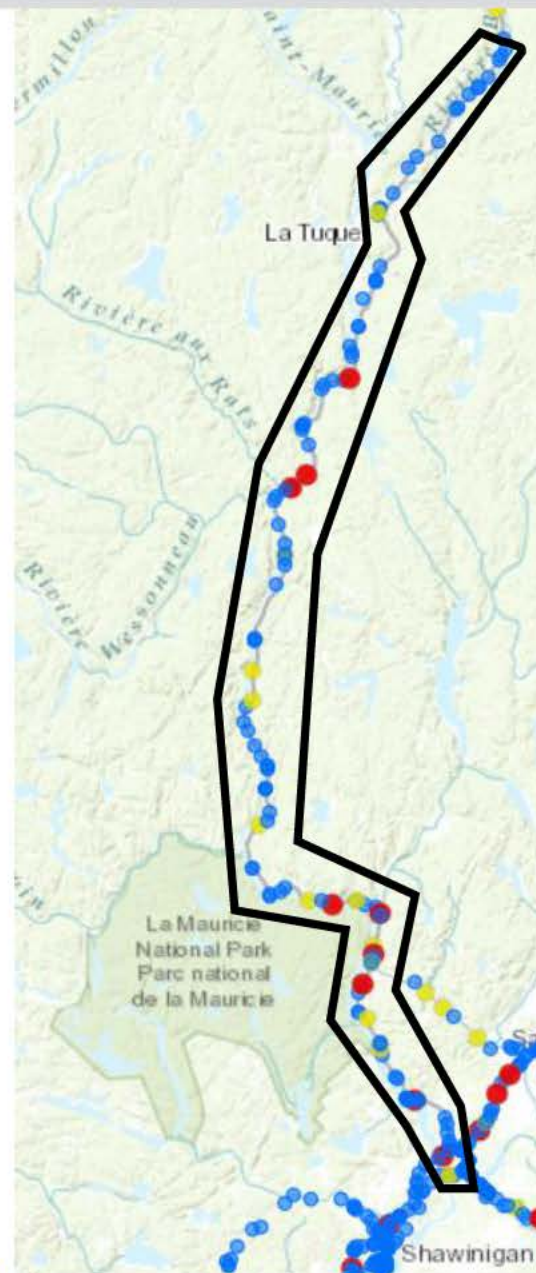
129 KM

Collisions par municipalités traversées par la route 155

Entre parenthèses, le nbre de collisions impliquant des véhicules lourds

| Municipalités | Collisions | Collisions avec blessés légers & graves | Collisions avec décès |
|-----------------------|------------|---|-----------------------|
| Shawinigan | 83 (11) | 14 | 1 (1) |
| Grandes-Piles | 54 (8) | 10 (3) | 1 |
| Saint-Roch-de-Mékinac | 74 (22) | 18 (6) | 3 (1) |
| Trois-Rives | 138 (25) | 39 (8) | 2 |
| La Tuque | 315 (93) | 90 (22) | 7 (3) |

Pas de tendance particulière par rapport à la direction de circulation des véhicules impliqués.



Les points représentent les collisions avec décès ou blessés entre 2019 et 2022 (SAAQ).

Légende:
Bleu: Blessé léger
Jaune: Blessé grave
Rouge: Décès

Shawinigan à La Tuque

Route 155

STATS

664 collisions de tout type de gravité

- 14 avec décès
- 21 avec blessés graves
- 150 avec blessés légers

Nombre de collisions à la baisse depuis 2021

(121 collisions en 2021, 116 en 2022, 108 en 2023, et 107 en 2024).

Nombre de collisions avec décès ou blessés stable

depuis 2021 (35 en 2021, 41 en 2022, 22 en 2023, et 32 en 2024)

CONSTAT 1

La principale cause de collisions est attribuable à la présence d'animaux sur la route. (120/664)

Une seule de ces collisions s'est traduite en blessés graves.

L'absence de clarté est également un facteur pour plus de la moitié de ces collisions.

Heures à risque pour les collisions avec animaux sur la route : après 18h.

Pour la région de La Tuque, les mois d'octobre et de novembre sont ceux avec le plus de collisions.

Pour les autres municipalités, mai à juillet sont les mois les plus à risque.

CONSTAT 2

4% des collisions sur la route 155 impliquent des motocyclettes

Les collisions avec motocyclettes résultent en décès ou blessés dans 85% des cas.

12% des collisions avec décès ou blessés sur la route 155 impliquent des motocyclettes.

Les secteurs de Trois-Rives et de La Tuque sont ceux qui ressortent le plus pour le nombre de collisions avec motocyclettes.

Au niveau provincial, l'inattention et la vitesse/conduite imprudente sont les deux causes principales pour les collisions avec motocyclettes.

Cohabitation entre les usagers de la route

Motocyclettes

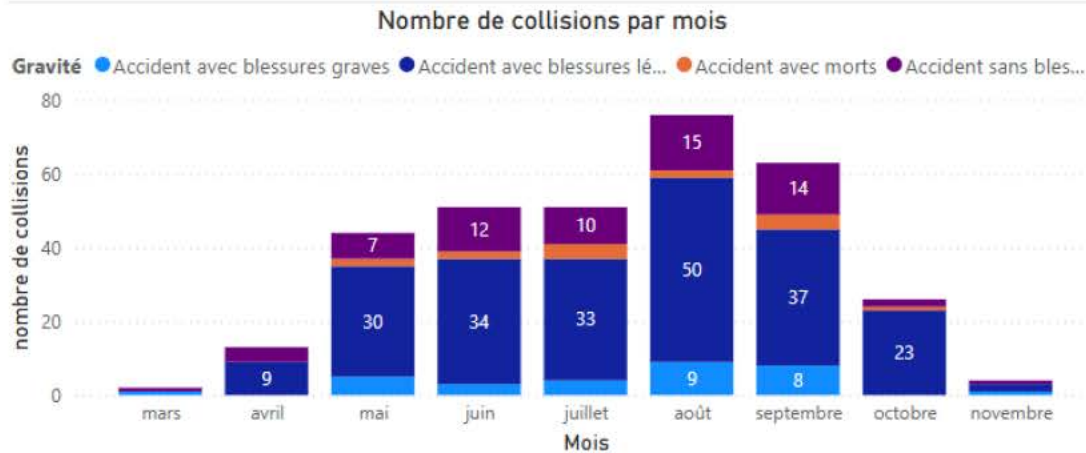
Au Québec, les motocyclettes représentent 3.5% des véhicules immatriculés.

Au niveau provincial, les motocyclettes sont impliquées dans:

- 3% de toutes les collisions;
- 9% des collisions avec décès ou blessés;
- 17% des collisions avec décès ou blessés graves;
- 15% des collisions avec décès.

Surreprésentation des motocyclettes dans les collisions, dont avec décès.

Moments les plus à risque: les après-midis du vendredi, samedi et dimanche.



Distribution des collisions avec motocyclettes par jour et heure pour le CSMRC Shawinigan

| HEURE ARRONDIE | 1. Lundi | 2. Mardi | 3. Mercredi | 4. Jeudi | 5. Vendredi | 6. Samedi | 7. Dimanche | Total |
|----------------|-----------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|------------|
| 00:00:00 | | | 1 | | | | | 1 |
| 01:00:00 | 1 | | | | | 1 | | 2 |
| 02:00:00 | | 1 | | | | | | 1 |
| 04:00:00 | | | 1 | | | | | 1 |
| 07:00:00 | | 1 | 2 | 2 | | | 1 | 6 |
| 08:00:00 | 2 | 1 | | 1 | 1 | | | 5 |
| 09:00:00 | 1 | | | 1 | 1 | 1 | 3 | 7 |
| 10:00:00 | 1 | | 2 | 1 | 1 | 3 | 8 | 16 |
| 11:00:00 | 2 | 3 | 1 | 1 | | 9 | 3 | 19 |
| 12:00:00 | 4 | 3 | 4 | 4 | 2 | 6 | 4 | 27 |
| 13:00:00 | 6 | 2 | 5 | 3 | 6 | 13 | 4 | 39 |
| 14:00:00 | 3 | 3 | 1 | 2 | 5 | 6 | 8 | 28 |
| 15:00:00 | 4 | 3 | 6 | 4 | 2 | 9 | 10 | 38 |
| 16:00:00 | 6 | 6 | 5 | 1 | 9 | 6 | 8 | 41 |
| 17:00:00 | 4 | 2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 4 | 20 |
| 18:00:00 | 2 | 2 | | 5 | 5 | 1 | 4 | 19 |
| 19:00:00 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 3 | 4 | 17 |
| 20:00:00 | | 3 | 2 | 2 | 4 | 4 | 2 | 17 |
| 21:00:00 | 3 | 2 | | | 8 | 2 | | 15 |
| 22:00:00 | 1 | 1 | | | 4 | | 1 | 7 |
| 23:00:00 | | | | | 2 | | | 2 |
| Total | 42 | 36 | 36 | 33 | 53 | 66 | 64 | 330 |

Shawinigan à La Tuque

Route 155

Cause de collisions: Fatigue/Sommeil

CONSTAT 3

Pour les collisions avec décès ou blessés, la principale cause est la fatigue/sommeil

Elles représentent 42 des 185 collisions avec décès ou blessés (23%).

Presque la moitié (46%) des collisions en lien avec cette cause pour le CSMRC de Shawinigan surviennent sur la route 155.

Pour le CSRMC, les secteurs les plus à risque sont:

- Zone de 90 km/h à La Tuque
- Zone de 90 km/h à Shawinigan
- Zone de 70 km/h à La Tuque et de 50 km/h à Shawinigan, bien que les collisions ne résultent que rarement en blessés.

Les moments où surviennent les collisions sont très répartis. Voici certaines observations:

- Les mois de juin à novembre sont les plus représentés, surtout juin et septembre;
- Pour la région, les collisions causées par la fatigue se produisent tôt le matin (avant 7h), notamment la fin de semaine.
- Cependant, pour le CSMRC Shawinigan, près de 40% des collisions se produisent entre 13h et 17h.

Région ML, distribution des collisions causées par la fatigue/sommeil selon les heures et jours

| HEURE ARRONDIE | 1. Lundi | 2. Mardi | 3. Mercredi | 4. Jeudi | 5. Vendredi | 6. Samedi | 7. Dimanche | Total |
|----------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|-------------|
| 00:00:00 | | | | | 1 | | | 1 |
| 01:00:00 | 3 | 1 | 10 | 7 | 7 | 11 | 7 | 46 |
| 02:00:00 | 6 | 10 | 4 | 1 | 4 | 10 | 9 | 44 |
| 03:00:00 | 7 | 1 | 1 | 5 | 4 | 7 | 15 | 40 |
| 04:00:00 | 4 | 2 | 4 | 8 | 5 | 10 | 10 | 43 |
| 05:00:00 | 10 | 6 | 8 | 7 | 8 | 11 | 8 | 58 |
| 06:00:00 | 7 | 10 | 8 | 10 | 12 | 7 | 17 | 71 |
| 07:00:00 | 13 | 8 | 13 | 9 | 4 | 11 | 13 | 71 |
| 08:00:00 | 9 | 11 | 9 | 8 | 6 | 8 | 14 | 65 |
| 09:00:00 | 8 | 7 | 4 | 4 | 7 | 7 | 5 | 42 |
| 10:00:00 | 3 | 4 | 6 | 2 | 4 | 3 | 4 | 26 |
| 11:00:00 | 2 | 3 | 6 | 3 | 4 | 1 | 2 | 21 |
| 12:00:00 | 3 | 3 | 8 | 3 | 5 | 3 | 5 | 30 |
| 13:00:00 | 4 | | 6 | 6 | 6 | 5 | 1 | 28 |
| 14:00:00 | 4 | 6 | 6 | 6 | 11 | 7 | 5 | 45 |
| 15:00:00 | 10 | 9 | 3 | 7 | 6 | 6 | 6 | 47 |
| 16:00:00 | 4 | 8 | 4 | 10 | 14 | 9 | 8 | 57 |
| 17:00:00 | 8 | 11 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 54 |
| 18:00:00 | 3 | 8 | 9 | 7 | 5 | 1 | 3 | 36 |
| 19:00:00 | 3 | 6 | 1 | 5 | 6 | 7 | 8 | 36 |
| 20:00:00 | 2 | 5 | | 9 | 2 | 3 | 4 | 25 |
| 21:00:00 | 4 | 1 | 4 | 2 | 4 | 5 | 2 | 22 |
| 22:00:00 | 7 | 5 | 2 | 3 | 2 | 7 | 3 | 29 |
| 23:00:00 | 6 | 8 | 5 | 7 | 12 | 7 | 4 | 49 |
| 23:00:00 | 10 | 4 | 4 | 2 | 8 | 8 | 6 | 42 |
| Total | 140 | 137 | 130 | 137 | 154 | 162 | 168 | 1028 |

Cohabitation entre les usagers de la route

CONSTAT 4

Véhicules lourds (VL)

Tracteurs routiers, camions, véhicules-outils, véhicules-équipements, autobus, minibus: entre **5 et 6% des véhicules immatriculés**.

Pour la région, les VL sont impliqués dans:

- 13% de toutes les collisions; (moyenne Qc: 13%)
- 10% des collisions avec décès ou blessés; (moyenne Qc: 12%)
- 18% des collisions avec décès ou blessés graves; (moyenne Qc 19%)
- 24% des collisions avec décès. (moyenne Qc: 26%)

Surreprésentation des VL dans les collisions, dont avec décès.

Pendant, on estime que les VL sont **responsables d'environ 7% des collisions**.

Moments les plus à risque: 7h à 18h, lundi au vendredi.



Distribution des collisions avec VL par jour et heure pour le CSMRC Shawinigan

| HEURE ARRONDIE | 1. Lundi | 2. Mardi | 3. Mercredi | 4. Jeudi | 5. Vendredi | 6. Samedi | 7. Dimanche | Total |
|----------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|-----------|-------------|-------------|
| 00:00:00 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 13 |
| 01:00:00 | 3 | 5 | 2 | 1 | 4 | 3 | 3 | 18 |
| 02:00:00 | | 4 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 8 |
| 03:00:00 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 3 | 1 | 13 |
| 04:00:00 | 2 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 1 | 14 |
| 05:00:00 | 1 | 1 | 4 | 7 | 1 | | | 14 |
| 06:00:00 | 6 | 10 | 7 | 3 | 2 | 1 | | 29 |
| 07:00:00 | 20 | 6 | 13 | 6 | 8 | 1 | 2 | 56 |
| 08:00:00 | 16 | 14 | 16 | 12 | 13 | 4 | 3 | 78 |
| 09:00:00 | 10 | 13 | 24 | 14 | 12 | 2 | 1 | 76 |
| 10:00:00 | 15 | 20 | 14 | 16 | 18 | 4 | 7 | 94 |
| 11:00:00 | 13 | 24 | 14 | 18 | 17 | 2 | 4 | 92 |
| 12:00:00 | 15 | 15 | 17 | 7 | 8 | 2 | 1 | 65 |
| 13:00:00 | 17 | 13 | 24 | 11 | 17 | 2 | 6 | 90 |
| 14:00:00 | 16 | 12 | 17 | 18 | 14 | 7 | 5 | 89 |
| 15:00:00 | 17 | 15 | 15 | 15 | 15 | 5 | 2 | 84 |
| 16:00:00 | 12 | 8 | 8 | 17 | 6 | 5 | 2 | 58 |
| 17:00:00 | 10 | 8 | 9 | 12 | 7 | 2 | 5 | 53 |
| 18:00:00 | 3 | 7 | 6 | 7 | 4 | 1 | 2 | 30 |
| 19:00:00 | 1 | 3 | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | 16 |
| 20:00:00 | 2 | 4 | 2 | 5 | 2 | 3 | 2 | 20 |
| 21:00:00 | 6 | 2 | 7 | 3 | 3 | | | 21 |
| 22:00:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 4 | 3 | 13 |
| 23:00:00 | 4 | 1 | | 3 | | 2 | 2 | 12 |
| Total | 193 | 192 | 210 | 187 | 162 | 59 | 55 | 1058 |

Provenance des conducteurs impliqués dans les collisions mortelles – 2019 à 2024

En jaune, les municipalités du Saguenay, à proximité de la 155.

| Dossier | Lieu collision | Véhicule 1 | Véhicule 2 |
|---------|-----------------------|------------------------------|---|
| | Shawinigan | Hamilton | Saint-Élie-de-Caxton Dartmouth Shawinigan Lac-aux-Sables |
| | Grandes-Piles | Trois-Rivières | - |
| | La Tuque | La Tuque | La Doré Trois-Rivières |
| | La Tuque | Shawinigan | - |
| | La Tuque | Métabetchouan-Lac-à-la-Croix | Lévis |
| | La Tuque | Beaupré | - |
| | La Tuque | La Bostonnais | - |
| | La Tuque | Shawinigan | Saint-Thomas |
| | La Tuque | Saint-Eugène-de-Grantham | Upton |
| | Saint-Roch-de-Mékinac | Lac Croche | Saint-Prime |
| | Saint-Roch-de-Mékinac | McMasterville | Sainte-Thècle Lévis Roberval Saint-Hubert Trois-Rivières Saint-Ephrème-de-Beauce |
| | Trois-Rives | Trois-Rives | La Tuque Shawinigan |
| | Saint-Roch-de-Mékinac | Shawinigan | La Tuque |
| | Trois-Rives | Lévis | - |

Selon les rapports d'accident disponibles

CORONER

En lien avec divers comportements imprudents:
« La coroner rappelle l'importance d'une **approche multimodale** dans le but de modifier les comportements fautifs : sensibilisation, législation et contrôle policier. Les ONC sont un bon exemple qui vient regrouper ces trois éléments, prouvés peu efficaces si exploités seuls. » (2020-05664)

En lien avec la fatigue au volant:
« La coroner recommande au MTMD l'ajout de **bandes rugueuses** médianes et de bandes rugueuses sur les lignes extérieures afin de réveiller un conducteur endormi, et contrer ainsi la fatigue au volant. Elle recommande aussi la **poursuite et l'intensification des activités de sensibilisation et en déploiement de contrôles policiers** (ONC) par la SAAQ en collaboration avec les corps policiers, particulièrement en termes de fatigue au volant. » (2020-04310)

MTMD

Construction du nouveau pont des Piles, au début de la route 155. Ouverture prévue en 2025.

Le MTMD suggère que des enjeux en lien avec la **vitesse excessive** existent dans ces secteurs:

- km 3 à 5 à Grandes-Piles
- km 19 à 38
 - attention plus ciblée des km 26 à 30 à Saint-Roch-de-Mékinac
- km 101 à 108, secteur Carignan, Lac-à-Beauce



FIN DE LA PRÉSENTATION

Questions ou commentaires ?

ZONE • ZÉRO

RÉGION ESTRIE -
CENTRE DU QUÉBEC

2024 • 2025

PISTE



PARTENARIAT | INTERVENTION |
SENSIBILISATION | TECHNOLOGIE | ÉVALUATION



AVEC VOUS
POUR VOUS

Saint-Joachim-de-Shefford

Route 241

11 KM

- 1 10% des collisions sur route avec décès ou blessés du Poste de la MRC de la Haute-Yamaska
- 2 Causes pour lesquelles nous avons du contrôle



Motifs généraux de la recommandation

- 1 Dépassement des moyennes provinciales
- 2 Présence d'enjeux concrets et moyens de contrôles réalistes
- 3 Situation se répétant ailleurs dans le CSMRC et dans la région

Saint-Joachim-de-Shefford

Route 241

11 KM

Collisions depuis 2019

| Collisions totales | Collisions avec blessés graves | Collisions avec décès |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 145 | 3 | 2 |

Cause de collisions la plus fréquente

Animaux sur la route

Moyenne du site 52% (75/145)

Moyenne provinciale 9%

Les collisions avec animaux sont rarement en cause dans les collisions avec blessés ou décès. Pour le site, 73 des 75 collisions avec animaux sont des collisions matérielles.

Cause de collisions la plus fréquente (blessés et décès)

N'a pas fait un arrêt obligatoire

Moyenne du site 19% (6/32)

Moyenne provinciale 13%

2^e Cause de collisions la plus fréquente (blessés et décès)

Capacités affaiblies par l'alcool

Moyenne du site 13% (4/32)

Moyenne provinciale 4%

Saint-Joachim-de-Shefford

Route 241

11 KM

Totalité du tronçon qui traverse la municipalité

I Intersection du 3^e rang

Les points représentent les collisions avec décès ou blessés en 2019 et 2022 (SAAQ).

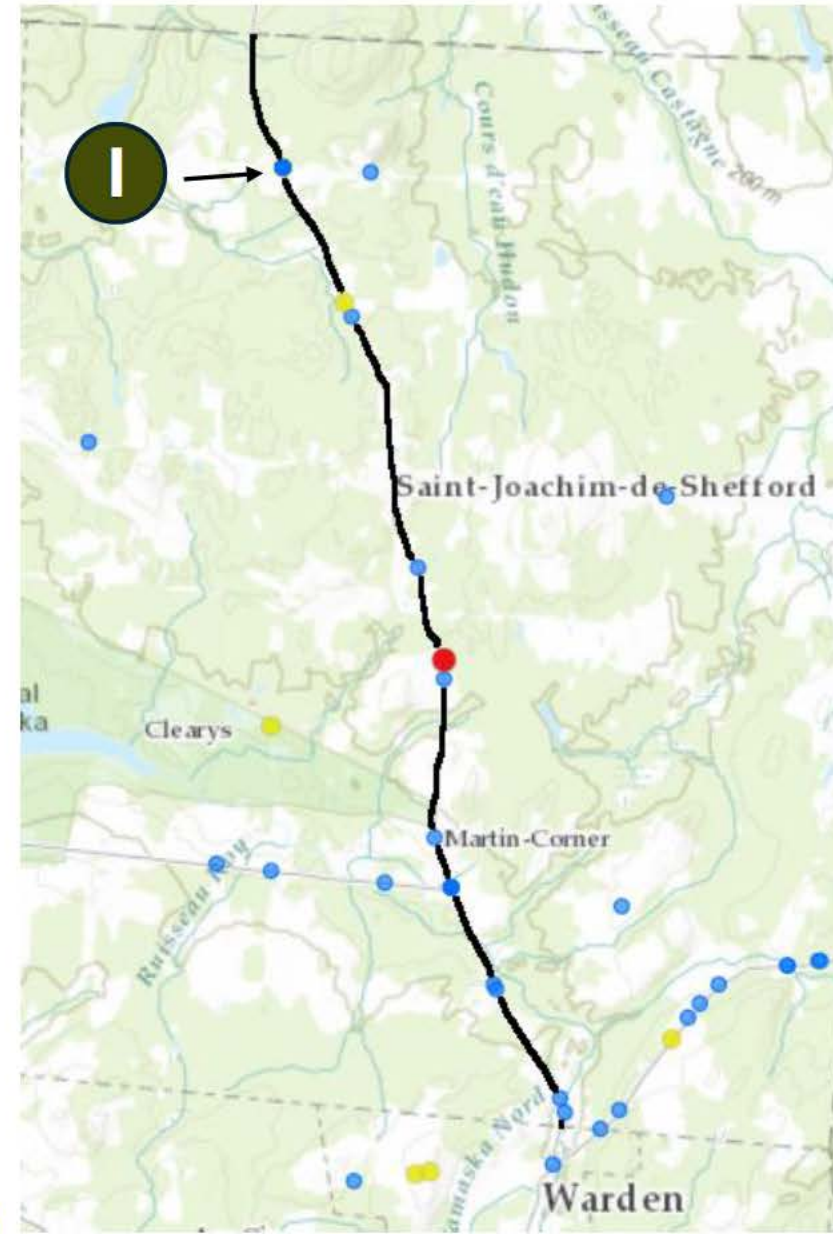
Légende:

Bleu: Blessé léger

Jaune: Blessé grave

Rouge: Décès

Lien dans les notes de cette diapositive.



Saint-Joachim-de-Shefford

Route 241

STATS

145 collisions de tout type de gravité

2 collisions avec décès & 3 avec blessés graves, 27 avec blessés légers

Aucune collision avec blessé grave ou décès en 2024

CONSTAT 1

Sur les 145 collisions, 43 (30%) ont eu lieu en intersection ou à l'approche d'une intersection.

Les causes principales sont la présence d'animaux sur la route, l'omission d'effectuer un arrêt obligatoire ou ne pas avoir cédé le passage.

18 de ces 43 collisions ont occasionnées des blessés ou décès (42%). Leurs causes principales sont l'omission d'effectuer un arrêt obligatoire et ne pas avoir cédé le passage. **8 de ces collisions avec blessés ont eu lieu au 3^e Rang.**

CONSTAT 2

Sur les 145 collisions, 102 (70%) ont eu lieu à plus de 100 mètres d'une intersection.

La cause principale est la présence d'animaux sur la route.

14 de ces 102 collisions ont occasionnées des blessés ou décès (14%). Leurs causes principales sont la conduite/vitesse imprudente et la capacité de conduite affaiblie (alcool).

Saint-Joachim-de-Shefford

Route 241

CORONER

Sur les deux rapports de coroner, un seul présente des informations concernant le conducteur d'un véhicule comme ayant les **capacités affaiblies par l'alcool**. Cependant, un cas n'est pas suffisant pour conclure qu'il s'agit d'une cause récurrente.

MTMD

Lorsque interpellé au sujet du site, le MTMD n'avait pas planifié de travaux pour modifier l'infrastructure.

CONSTAT 3

On identifie 3 situations distinctes à adresser:

- A. La présence d'animaux sur la route, cause un important volume de collisions sans dommages corporels;
- B. Les comportements négligents (priorité de passage, conduite/vitesse imprudente, capacités affaiblies par l'alcool) notamment à l'intersection du 3^e rang;
- C. Une amélioration au niveau des infrastructures et/ou de la signalisation routière.

Les deux derniers points causent un volume plus faible de collisions, mais avec une gravité plus importante.



Route 241

Au nord de l'A10 – Poste de la MRC de La Haute Yamaska

286 collisions de tout type de gravité
(2 collisions décès & 2 blessés graves, 60 blessés légers)

La principale cause des collisions est la présence d'animaux sur la route (41%).

Parmi les causes suivantes: Ne pas avoir adapté sa conduite aux conditions climatiques (9%), inattention (7%) et conduite/vitesse imprudente (6%).

La principale cause de collisions avec décès ou blessés est la conduite/vitesse imprudente (12%).

Parmi les causes suivantes, Animaux sur la route (10%), N'a pas fait un arrêt obligatoire (10%) et Facultés affaiblies par l'alcool (8%).

Au sud de l'A10 – Poste de la MRC Brome-Missisquoi

82 collisions de tout type de gravité
(0 collision décès ou blessé grave, 13 blessés légers)

La principale cause de collisions est la présence d'animaux sur la route (58%).

Parmi les causes suivantes: Conduite/vitesse imprudente (8%), ne pas avoir adapté sa conduite aux conditions climatiques (5%) et fatigue/sommeil (5 %).

La principale cause de collisions avec blessés est la présence d'animaux sur la route (23%).

Parmi les causes suivantes: Conditions météorologiques (15%), inattention (15%) et fatigue/sommeil (15 %).



Estrie - Centre-du-Québec

Déconcentration des collisions

Depuis 2019, 683 collisions avec décès et blessés graves, pour toutes les causes lors de collisions impliquant un véhicule routier.

En Estrie, les collisions ne sont pas concentrées sur une seule route. Par exemple, 3% des collisions avec décès ou blessés graves ont lieu sur l'autoroute 10.

Dans chacune des autres régions, au moins 5% des collisions sont concentrées sur une route. Pour 4 autres régions, cette concentration dépasse 10%.

On remarque aussi un plus grand pourcentage de collisions dans un secteur urbain que dans les autres régions (44% vs 39% en moyenne).

Particularités de la région

| Région | Route | Nbre de collisions BG/Décès (sur route) | Nbre de collisions BG/Décès dans la région (sur route) | Ratio Collisions sur la route/ Collisions dans la région |
|------------|-------|---|--|--|
| CNSLSJ | 138 | 89 | 413 | 22% |
| ATNQ | 117 | 52 | 279 | 19% |
| OL | 50 | 59 | 563 | 10% |
| BSLGIM | 20 | 29 | 560 | 5% |
| ML | 155 | 40 | 813 | 5% |
| Montérégie | 116 | 22 | 646 | 3% |
| CNCA | 173 | 22 | 733 | 3% |
| Estrie CQ | 10 | 22 | 683 | 3% |
| Estrie CQ | 143 | 21 | 683 | 3% |
| Estrie CQ | 104 | 20 | 683 | 3% |
| Estrie CQ | 116 | 20 | 683 | 3% |
| Estrie CQ | 122 | 20 | 683 | 3% |
| Estrie CQ | 139 | 15 | 683 | 2% |
| Estrie CQ | 241 | 5 | 683 | 1% |

La problématique n'est donc pas dans une seule zone « hot spot », mais se retrouve déconcentrée sur une série de routes provinciales avec des caractéristiques similaires.

Dans les diapositives précédentes, la présentation des données et leur analyse portaient sur toutes les zones de vitesse.

Dans les deux diapositives suivantes, on ne regarde que les zones de 90 km/h de chacune des routes.

| Route 90 km/h | Municipalités avec le + de collisions | Nbre de collisions | Nbre de collisions avec blessés ou décès (blessés graves & décès) | % de collisions: Animaux sur la route | % de collisions: Vitesse/conduite imprudente | Autres |
|---------------|---|--------------------|---|---------------------------------------|--|--|
| 139 | Roxton Pond, Saint-Alphonse-de-Granby, Sutton, Brigham, Cowansville | 452 | 106 (5 & 1) | 36% | 7% | Conduite non adaptée au climat 10% |
| 104 | Farnham, Cowansville, Lac-Brome | 359 | 90 (7 & 4) | 35% | 8% | Inattention 9%, conduite non adaptée au climat 8% |
| 241 | Saint-Joachim-de-Shefford, Shefford, Brigham | 227 | 48 (3 & 2) | 54% | 5% | Conduite non adaptée au climat 6% |
| 112 | Shefford | 213 | 53 (3 & 1) | 29% | 9% | Conduite non adaptée au climat 11% |
| 235 | Farnham, Sainte-Sabine, Bedford | 185 | 47 (5 & 2) | 45% | 5% | Inattention 10%, conduite non adaptée au climat 6%, n'a pas cédé le passage 6% |
| 243 | Potton, Saint-Joachim-de-Shefford | 146 | 35 (5 & 0) | 43% | 7% | Inattention 6% |
| 202 | Dunham, Stanbridge East | 143 | 38 (2 & 2) | 31% | 5% | Conduite non adaptée au climat 10% |
| 143 | Hatley | 137 | 18 (2 & 2) | 72% | 10% | Conduite non adaptée au climat 7% |

| Route 90 km/h | CSMRC | Municipalités avec le + de collisions | Nbre de collisions | Nbre de collisions avec blessés ou décès (blessés graves & décès) | % de collisions: Animaux sur la route | % de collisions: Vitesse/conduite imprudente | Autres |
|---------------|--|---|--------------------|---|---------------------------------------|--|---|
| 116 | Victoriaville, Richmond, Drummondville | Princeville, Danville, Warwick, Plessiville | 932 | 189 (10 & 5) | 40% | 8% | Conduite non adaptée au climat 8% |
| 112 | Richmond, Dunham | Dudswell, Shefford, Weedon, Westbury | 672 | 140 (7 & 3) | 49% | 8% | Conduite non adaptée au climat 7% |
| 143 | Richmond, Dunham, Drummondville | Waterville, Hatley | 611 | 110 (7 & 4) | 59% | 9% | Conduite non adaptée au climat 7% |
| 161 | Richmond, Victoriaville | Saint-Valère, Nantes, Chesterville | 594 | 120 (6 & 2) | 45% | 6% | Conduite non adaptée au climat 9% |
| 108 | Richmond, Dunham | Cookshire-Eaton, Bury | 578 | 104 (3 & 6) | 53% | 6% | Fatigue 6% |
| 139 | Dunham, Drummondville | Roxton Pond, Wickham | 568 | 132 (6 & 2) | 35% | 7% | Conduite non adaptée au climat 9%, inattention 8% |
| 122 | Victoriaville, Drummondville | Saint-Albert, Sainte-Clothilde-de-Horton | 437 | 89 (4 & 5) | 45% | 7% | Conduite non adaptée au climat 6% |
| 147 | Richmond | Compton, Waterville | 381 | 68 (6 & 4) | 53% | 7% | Conduite non adaptée au climat 5% |
| 255 | Richmond, Drummondville | Wotton, Val-des-Sources | 379 | 86 (5 & 4) | 49% | 6% | Conduite non adaptée au climat 5% |

Provenance des conducteurs impliqués dans les collisions mortelles – 2019 à 2024

| Dossier | Cause | Véhicule 1 | Véhicule 2 |
|---------|-----------------------------|---------------------------|------------|
| | Aucun facteur connu | Saint-Joachim-de-Shefford | - |
| | Vitesse/Conduite imprudente | Waterloo | - |

Selon les rapports d'accident disponibles.



FIN DE LA PRÉSENTATION

Questions ou commentaires ?

ZONE • ZÉRO

RÉGION BSLGIM

2024 • 2025

PISTE



PARTENARIAT | INTERVENTION |
SENSIBILISATION | TECHNOLOGIE | ÉVALUATION



AVEC VOUS
POUR VOUS

Rimouski à Mont-Joli

Autoroute 20

43 KM

- 1 27% des collisions sur route avec décès du CSMRC
- 2 Causes pour lesquelles nous avons du contrôle



Motifs généraux de la recommandation

- 1 Dépassement des moyennes provinciales
- 2 Présence d'enjeux concrets et moyens de contrôles réalistes
- 3 Approche basée sur la sensibilisation des usagers, puis d'interventions accrues.



Rimouski à Mont-Joli

Autoroute 20

43 KM

Collisions depuis 2019

| Collisions totales | Collisions avec blessés graves | Collisions avec décès |
|--------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 383 | 3 | 8 |

Cause de collisions la plus fréquente (blessés et décès)

Vitesse et comportements imprudents

| | |
|---------------------|-----|
| Moyenne du site | 61% |
| Moyenne provinciale | 25% |

Pourcentage de véhicules lourds impliqués dans une collision avec blessés graves et décès

| | |
|---------------------|----------------|
| Moyenne du site | 73% (8 sur 11) |
| Moyenne provinciale | 15% |

Collisions avec les animaux

| | |
|--|----------|
| Nombre de collisions sur le site depuis 2019 | 76 |
| Collisions durant le mois de juin | 31 (41%) |

Analyse statistique de site

Tronçons les plus problématiques

Rimouski à Mont-Joli

Autoroute 20

43 KM

Tronçon Rimouski-Neigette

28 km

A

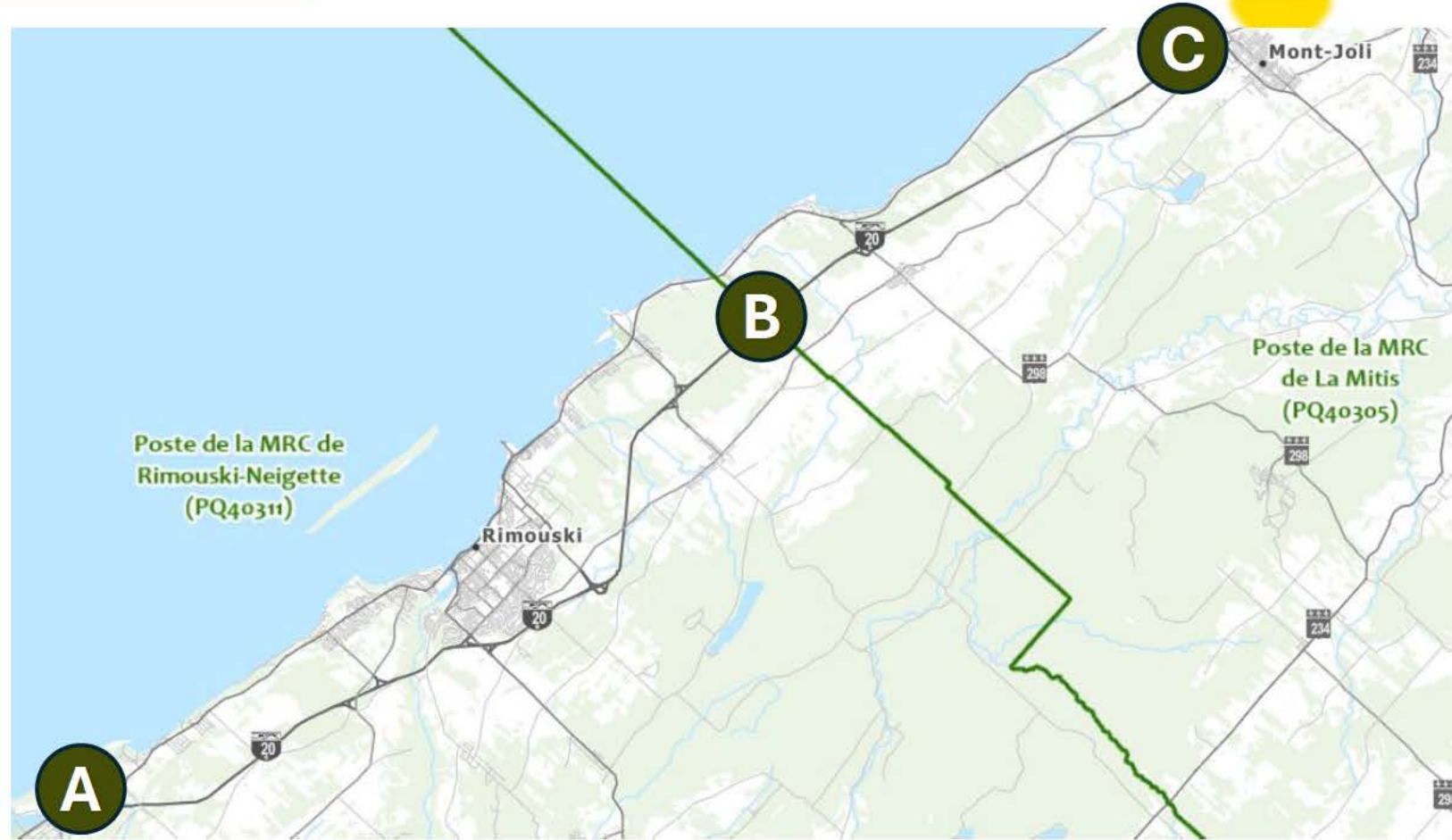
B

Tronçon MRC de la Mitis

16 km

B

C



AVEC VOUS
POUR VOUS

Rimouski à Mont-Joli

Autoroute 20

43 KM

Travaux du MTMD

- Asphaltage à l'approche nord du pont P-1470W sur Autoroute Jean-Lesage | Au-dessus du chemin de fer CN à Saint-Anaclet-de-Lessard
- Stratégie d'implantation de délinéateurs sur les sections non éclairées sur l'ensemble du réseau autoroutier du Réseau routier stratégique de transport en soutien au commerce extérieur (RSSCE).
- Réfection d'un affaissement sur le chemin Perreault - Continuité de la construction des tronçons de l'autoroute 20 entre Le Bic et Mont-Joli, incluant la correction au tracé de la 132 à Mont-Joli - De l'est de la route 298 (Ste-Luce) à la route 132 (Ste-Flavie - Mont-Joli)

Tronçon Rimouski-Neigette

Autoroute 20

KM 597-625

STATS

268 collisions de toute type gravité
Dont 66 en 2023 (vs moyenne de 35 les 3 années précédentes)

10 collisions avec décès & blessés graves
Dont 4 en 2023

CONSTAT 1

Sur les 10 collisions avec décès ou blessés graves, 8 impliquent un véhicule lourd.
6 sur 8 pour les collisions avec décès.

CONSTAT 2

Des 6 collisions mortelles avec VL, aucune n'était la responsabilité du conducteur du VL.
2 endormis, 1 dépassement dangereux, 1 conduite mauvais côté, 1 perte contrôle.

CONSTAT 3

Des 68 collisions avec blessés ou décès, 43 ont eu lieu sur une chaussée mouillée (13), glacée (9), ou enneigée (21).
Janvier et février ont connu 10 et 9 de ces 43 collisions.

CONSTAT 4

La conduite inadaptée aux conditions hivernales ressort.
Plutôt que le mauvais entretien hivernal.

MTMD

KM 613 à 615 – Bretelle d'accès de l'A 20 vers l'est à l'échangeur 614 (montée Industrielle-et-Commerciale).
Liens communs entre les collisions: sorties de route, la nuit, en début de période hivernale lors de conditions difficiles et par des jeunes conducteurs ayant peu d'expérience.

CORONER

« À considérer les pauvres conditions météorologiques et le peu d'expérience de conduite de la victime. »
2020-00055 et 2020-01211



Tronçon MRC de la Mitis

Autoroute 20

KM 625-641

STATS

115 collisions de toute gravité

1 collisions avec décès & 0 avec blessés graves

13 avec blessés légers, dont 4 en 2024

CONSTAT 1

Suite à l'analyse des collisions, aucune forte tendance n'a été détectée au niveau des causes, usagers et périodes des collisions. Bien que les enjeux soient principalement déclinés dans la MRC Rimouski-Neigette, la mise en place de mesures visant l'intervention et la sensibilisation dans la MRC de la Mitis toucherait des usagers de la route communs aux deux MRC.

Les mesures touchant la sensibilisation pourraient produire des effets bénéfiques sur les autres routes des MRC.

Considérant cela, le plan d'action bénéficierait d'être mis en place de manière conjointe entre les deux unités.



Provenance des conducteurs impliqués dans les collisions mortelles – 2019 à 2024

| Dossier | Lieu collision | Véhicule 1 | Véhicule 2 |
|---------|----------------|--------------------------------------|---|
| | Rimouski | Rimouski | Rivière-du-Loup (VL) Saint-Hubert de Rivière-du-Loup |
| | Sainte-Flavie | Rivière-du-Loup (dépassait un VL) | Sainte-Angèle-de-Mérici |
| | Rimouski | Rimouski | |
| | Saint-Anaclet | Rimouski | Mont-Joli |
| | Rimouski | Sainte-Irène Matapédia (endormi) | Saint-Denis-De La Bouteillerie (VL) |
| | Rimouski | Rimouski (perte de contrôle) | Sainte-Jeanne-D'Arc (VL) Rimouski |
| | Rimouski | Rimouski (mauvais côté de route) | Rimouski (VL) |
| | Rimouski | Rimouski (endormi) | Saint-Ulric (VL) |

**En gras, les collisions avec véhicules lourds (VL).
Selon les rapports d'accident disponibles.**



FIN DE LA PRÉSENTATION

Questions ou commentaires ?



Approche Zone Zéro - Allocation budgétaire (en heures supplémentaires)*

| Surveillance des chantiers de construction dans certaines zones zéros | | |
|--|----------------------------------|-----------|
| Localisation | 2024-2025 | 2025-2026 |
| | Total des heures supplémentaires | |
| District-Nord R117, Rouyn-Noranda et Val d'Or | 120 | 140 |
| District-Nord R138, Sept-Îles et Port-Cartier | 195 | 110,5 |
| District-Est A20, du Parc du Bic à Mont-Joli | 210 | 200 |
| District-Est A73, Saint-Lambert-de-Lauzon | 400 | 120 |
| District-Ouest A50, Gatineau et Thursol Lochaber | 650 | 130 |
| District-Ouest A155, entre Shawinigan et La Tuque -secteur MRC Mekinac, La Rivière-aux-Rats, La Rivière Matawini | 160 | 260 |
| Supérieur A50, secteur Mirabel entre l'A50 et la R148 | 390 | 210 |
| Supérieur A20, secteurs Rivière Beaudette et Zaint-Zotique | N/D | 100 |

| Bonification des opérations policières dans les zones zéros | | |
|--|----------------------------------|-----------|
| Localisation | 2024-2025 | 2025-2026 |
| | Total des heures supplémentaires | |
| District-Nord R117, Rouyn-Noranda et Val d'Or | 200 | 270 |
| District-Nord R138, Sept-Îles et Port-Cartier | 200 | 320 |
| District-Est A20, du Parc du Bic à Mont-Joli | 170 | 270 |
| District-Est A73, Saint-Lambert-de-Lauzon | 200 | 370 |
| District-Ouest A50, Gatineau et Thursol Lochaber | 650 | 395 |
| District-Ouest A155, entre Shawinigan et La Tuque -secteur MRC Mekinac, La Rivière-aux-Rats, La Rivière Matawini | 200 | 220 |
| District-Sud Saint-Joachim-de-Sheffort entre 3e Rang et la R241 | 230 | 320 |
| District -Sud Sainte-Marie-Madeleine entre chemin du Grand-Rang et la R116 | 200 | 670 |
| Supérieur A50, secteur Mirabel entre l'A50 et la R148 | 150 | 345 |
| Supérieur A20, secteurs Rivière Beaudette et Zaint-Zotique | 150 | 270 |

***Note** : Les deux tableaux ci-dessus représentent les interventions policières en heures supplémentaires dédiées spécifiquement au projet Approche Zone Zéro. Il n'est pas possible de préciser les heures en temps régulier ni les heures supplémentaires des autres budgets en sécurité routière qui ont été réalisées sur ces tronçons, de même que pour les opérations en partenariat avec d'autres agences gouvernementales.

Source : Direction conseil et soutien à la gendarmerie, Sûreté du Québec

Mise à jour: 2026-03-20