

TABLE D' ACTIONS CONCERTÉES
EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

TABLE D' ACTIONS CONCERTÉES EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Document constitutif



Cette publication a été réalisée par la Direction générale de la sécurité et du camionnage et éditée par la Direction générale des communications du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web officiel du gouvernement du Québec à l'adresse suivante : [Québec.ca](https://www.quebec.ca)

Pour obtenir des renseignements, il existe plusieurs moyens :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord);
- consulter le site Web du ministère des Transports et de la Mobilité durable à transports.gouv.qc.ca;
- écrire à l'adresse suivante : **Ministère des Transports et de la Mobilité durable**
700, boulevard René-Lévesque Est, 28^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports et de la Mobilité durable, 2026

ISBN : 978-2-555-03555-3 (PDF)

Dépôt légal – 2026

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. La reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et la traduction, même partielles, sont interdites sans l'autorisation écrite du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Table des matières

PRÉAMBULE	2
1. RAISON D'ÊTRE	5
2. MISSION.....	6
3. OBJECTIFS	6
4. LIVRABLES	6
5. RÔLES ET RESPONSABILITÉS.....	7
5.1 Présidence	7
5.2 Membres.....	7
5.3 Comités de travail.....	8
5.4 Comité-conseil	8
5.5 Conflits d'intérêts potentiels.....	8
6. FONCTIONNEMENT	9
6.1 Composition	9
6.2 Préparation et coordination des rencontres	10
6.3 Production et approbation des livrables.....	10
6.4 Prise de décision.....	10
6.5 Financement.....	10
ANNEXE : LISTE DES MEMBRES.....	11

PRÉAMBULE

La sécurité routière constitue un élément central de la mission du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), celle-ci étant de « favoriser la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport sécuritaires et accessibles qui contribuent au développement du Québec¹ ».

Avec la contribution de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), qui vise notamment à « protéger la personne contre les risques liés à l'usage de la route », plusieurs gestes sont posés pour améliorer la sécurité routière des Québécois. Toutefois, le MTMD et la SAAQ ne possèdent pas tous les leviers nécessaires pour agir sur l'ensemble des composantes du système routier. En effet, les décisions en matière d'aménagement du territoire, l'application des règles de circulation et la prise en charge de blessés sont quelques exemples d'éléments ayant une incidence sur la performance du système routier, mais qui ne relèvent pas spécifiquement du MTMD ou de la SAAQ.

Cela étant dit, d'un point de vue sociétal, il est également nécessaire de s'assurer que le déplacement sécuritaire des personnes s'inscrit parmi les autres défis et objectifs reflétant l'évolution des besoins des communautés et de la société québécoise, tels que l'amélioration des milieux de vie et de la santé des populations. Ces défis seront également observés à travers le prisme de la mobilité. Cette dernière, qui représente la capacité et le potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés, constitue le fondement des échanges sociaux, économiques et culturels des individus, des entreprises et des sociétés. Pour être durable, cette mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes². C'est dans ce contexte que le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028³ (PASR), lancé le 22 août 2023, et le Plan de mise en œuvre 2023-2027 de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire⁴, dévoilé le 26 juin 2023, prévoient la mise en place de la Table d'actions concertées en sécurité routière (TACSR).

La TACSR vise donc à réunir un ensemble d'acteurs du gouvernement ainsi que d'autres organisations ayant un intérêt envers la sécurité routière et possédant des leviers d'action. Sa composition permet ainsi de mener des réflexions globales en tenant compte des enjeux et des perspectives de chacun. Elle vise également à assurer un continuum d'actions et à poser des gestes favorisant l'amélioration de la sécurité sur les routes, notamment pour faire suite aux mesures énoncées dans le PASR.

La mise en place de la TACSR s'inscrit également en continuité avec la Table québécoise de la sécurité routière (TQSR), qui a été active principalement entre 2005 et 2015 et qui a donné lieu à la mise en place de mesures concrètes. Parmi ces mesures, notons l'introduction de sanctions plus sévères pour les grands excès de vitesse et la récidive, l'implantation des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges, et l'obligation que les véhicules soient chaussés de pneus d'hiver.

¹ [Déclaration de services aux citoyens – ministère des Transports et de la Mobilité durable | Gouvernement du Québec \(quebec.ca\)](https://www.gouvernement.qc.ca/declaration-services-aux-citoyens).

² [Politique de mobilité durable – 2030](#), ministère des Transports et de la Mobilité durable, 2018.

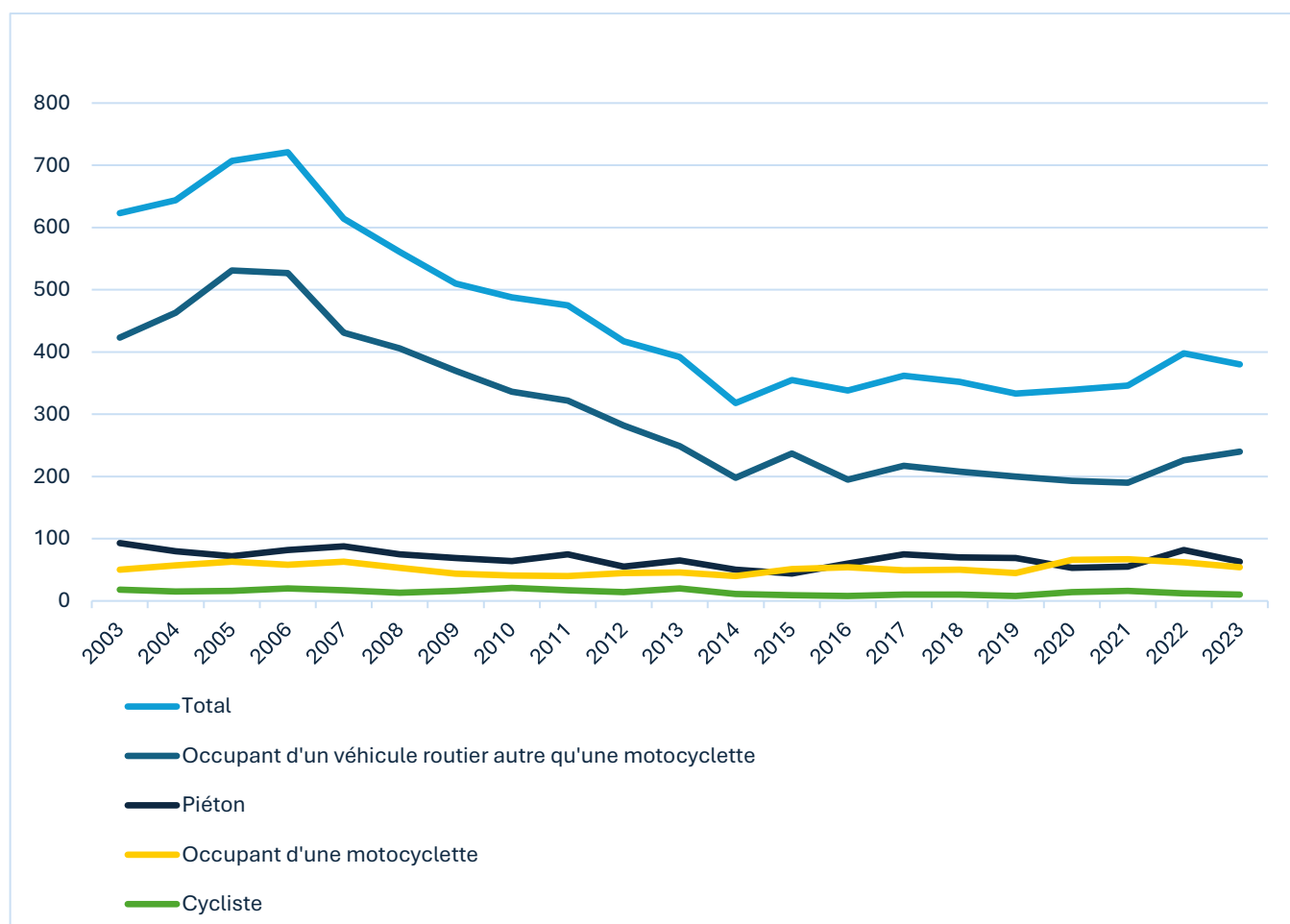
³ [Plan d'action en sécurité routière 2023-2028](#), ministère des Transports et de la Mobilité durable, 2023.

⁴ [Plan de mise en œuvre 2023-2027 de la politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire](#), ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, 2023.

Sans pour autant établir un lien direct entre les travaux de la TQSR et l'amélioration du bilan routier, il n'en demeure pas moins qu'entre 2006 et 2014, soit sensiblement la période d'activités de cette table, certains progrès ont été constatés, particulièrement pour les conducteurs et les passagers de véhicules, et ce, malgré l'augmentation du nombre de véhicules en circulation et de nouveaux conducteurs.

Néanmoins, durant les 20 dernières années et comme en témoigne le tableau ici-bas, le bilan des décès des autres usagers de la route (piétons, cyclistes, motocyclistes) est demeuré sensiblement inchangé, de sorte que leur poids relatif est devenu plus important.

Nombre de décès par type d'usagers



Source : Données SAAQ, 2023

En somme, malgré les progrès notables du bilan routier au cours des dernières décennies, les collisions continuent d'être la cause de centaines de morts et de plus d'un millier de blessés graves annuellement. Ainsi, au Québec, depuis dix ans, soit entre 2013 et 2022, la route a fait plus de 3 500 morts et de 14 000 blessés graves. Il est également à souligner que les gains sont inégaux entre les différents usagers de la route.

En plus de leurs répercussions humaines et familiales, les collisions ayant fait des victimes de la route engendrent des coûts sociaux de plusieurs milliards de dollars chaque année pour la société québécoise. Seulement pour 2021, la SAAQ a versé un peu plus d'un milliard de dollars en indemnités aux victimes de la route.

En somme, en dépit des améliorations considérables du bilan routier québécois au cours des dernières décennies, d'autres provinces, comme l'Ontario, ainsi que plusieurs pays d'Europe réussissent à faire mieux, comme le démontre le tableau qui suit.

COMPARAISON D'INDICATEURS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE AVEC CEUX D'AUTRES PAYS, PROVINCES OU ÉTATS EN MATIÈRE DE DÉCÈS										
	Québec	Ontario	Canada	New York	France	Suède	Norvège	Pays-Bas	Royaume-Uni	Allemagne
NOMBRE DE DÉCÈS										
2023	380	616	2004	1111	3167	229	110	684	1695	2830
2022	398	606	1934	1175	3267	227	116	745	1750	2776
2021	346	561	1768	1157	2944	210	80	582	1608	2562
2020	339	530	1746	1046	2541	204	93	610	1516	2719
2019	333	584	1756	934	3244	221	108	661	1808	3046
TAUX DE DÉCÈS PAR 100 000 HABITANTS										
2023	4,3	4,0	5,1	5,7	4,6	2,2	2,0	3,8	2,5	3,3
2022	4,6	4,0	5,0	6,0	4,8	2,2	2,1	4,2	2,6	3,3
2021	4,0	3,8	4,6	5,8	4,3	2,0	1,5	3,3	2,4	3,1
2020	4,0	3,6	4,6	5,2	3,8	2,0	1,7	3,5	2,3	3,3
2019	4,0	4,0	4,7	4,8	4,8	2,1	2,0	3,8	2,7	3,7

Source : Données provenant du Rapport annuel 2022 de la SAAQ, complété avec d'autres données publiées par les administrations routières correspondantes.

1. RAISON D'ÊTRE

La raison d'être de la TACSR est de réunir les principaux acteurs du gouvernement avec les autres acteurs concernés par la sécurité routière afin de favoriser la concertation et la cohésion en matière de sécurité routière et de les mobiliser autour de la Vision zéro et de l'approche du Système sûr ainsi que du changement de paradigme nécessaire à leur implantation.

Ce forum constitue donc une occasion de poser des gestes favorables à l'amélioration de la sécurité routière, au rehaussement du sentiment de sécurité dans les déplacements et à l'atteinte de cibles établies dans différentes politiques ou orientations gouvernementales.



Source : MTMD, adapté de l'Association des transports du Canada

2. MISSION

Assurer la continuité et le renforcement des actions en sécurité routière en cohérence avec le PASR en vigueur, tout en menant des réflexions collectives en vue de l'élaboration des prochains plans d'action.

3. OBJECTIFS

Les objectifs généraux de la TACSR sont de :

- contribuer au déploiement des mesures du PASR;
- participer aux réflexions stratégiques en vue d'élaborer de prochains plans d'action;
- développer une compréhension commune de la Vision zéro et du Système sûr, afin que les membres puissent en assurer une mise en œuvre cohérente au sein de leur organisation et de leur réseau;
- valoriser et diffuser les pratiques, les initiatives et les outils disponibles et en cours de développement pour stimuler l'adoption de solutions de sécurité routière;
- collaborer activement à des initiatives communes permettant de répondre à des enjeux ou à des besoins évoqués et de cibler des pistes de solutions efficaces;
- identifier les enjeux actuels et émergents tout en considérant les autres défis et objectifs qui reflètent l'évolution des besoins des communautés et de la société québécoise;
- favoriser le réseautage pour créer et maintenir une communauté engagée.

4. LIVRABLES

- Un bilan annuel des travaux de la TACSR.
- Tout livrable découlant du mandat d'un comité de travail, le cas échéant.

5. RÔLES ET RESPONSABILITÉS

5.1 Présidence

Afin d'assurer l'adhésion de l'ensemble des membres, la présidence est assurée par une personne indépendante, c'est-à-dire qui n'est pas employée ou administratrice d'une organisation de la TACSR et qui ne vit aucune situation de conflit d'intérêts réel ou apparent en lien avec cette dernière. Cette personne est reconnue pour ses habiletés en matière de leadership, de concertation et de communication.

La présidence anime les rencontres de la TACSR et agit comme médiateur entre les membres. De plus, elle est l'interlocutrice principale entre la Table et le ministre des Transports et de la Mobilité durable. À cet égard, elle lui transmet le bilan annuel des travaux de la TACSR, ainsi que tout autre livrable produit par les comités de travail. À titre de figure publique de la Table, elle agit à titre de porte-parole et peut être appelée à participer à des activités médiatiques (ex. entrevues, conférences de presse, etc.).

La nomination de la personne assurant la présidence se fait par le ministre.

5.2 Membres

La mise en place d'une approche intégrée favorable à l'amélioration de la sécurité routière implique la réalisation d'actions dans différentes sphères d'intervention. La responsabilité de ces gestes relève de multiples acteurs, chacun contribuant ainsi avec une expertise qui lui est propre.

Ainsi, dans le cadre de leur participation à la TACSR, il est attendu que les membres :

- proposent des sujets pour alimenter l'ordre du jour;
- participent activement aux rencontres de la TACSR;
- fassent preuve d'ouverture et adoptent en tout temps une approche collaborative favorisant la concertation et la progression des idées mises de l'avant;
- représentent la position de leur organisation à travers leurs interventions;
- proposent des mesures ou des initiatives communes à réaliser, qui relèvent de leurs compétences et sont susceptibles d'améliorer la sécurité routière;
- partagent les informations concernant les principales activités, mesures, projets, plans d'action, programmes ou autres activités de leur organisation qui sont susceptibles d'exercer une influence dans un des domaines d'action de la sécurité routière;
- relaient l'information de la Table dans leur réseau (orientations, décisions, recommandations, etc.).

5.3 Comités de travail

Des comités de travail, portant sur des thématiques à portée globale qui découlent du mandat ou des objectifs généraux de la TACSR, peuvent être formés. Un maximum de trois comités peut être actif simultanément.

La coordination d'un comité relève de la ou du membre qui propose sa mise en place ou qui démontre de l'intérêt à cet égard, et peut être partagée entre deux membres. La ou les personnes responsables assurent le suivi auprès de la TACSR.

Les comités sont formés par des membres de la TACSR. Les membres du comité-conseil peuvent également prendre part aux activités des comités de travail. De plus, des personnes qui ne sont pas membres de la TACSR et qui possèdent une expertise en lien avec le sujet abordé peuvent y être invitées pour présenter des initiatives, des outils ou des enjeux particuliers.

Chaque comité doit se doter d'un mandat, lequel doit être approuvé par la Table. Pour ce faire, lorsqu'un comité de travail est formé et qu'un projet de mandat est élaboré, celui-ci est transmis au comité-conseil qui peut formuler des commentaires dans l'objectif de bonifier la proposition. La version finale est ensuite transmise aux membres de la Table pour approbation.

Un comité de travail est dissous lorsque le mandat est accompli.

5.4 Comité-conseil

Pour soutenir les travaux de la Table, un comité-conseil, formé de chercheurs qui détiennent une expertise de pointe dans un domaine de la sécurité routière, est constitué. Le comité-conseil formule des commentaires sur les projets de mandats et de livrables produits par les comités de travail. À la demande de la présidence, il peut également se prononcer sur des sujets précis.

Le secrétariat de la TACSR assure la communication avec les membres du comité-conseil.

Le comité-conseil ne siège pas d'office à la TACSR, mais des représentants peuvent y participer, sans toutefois avoir droit de vote.

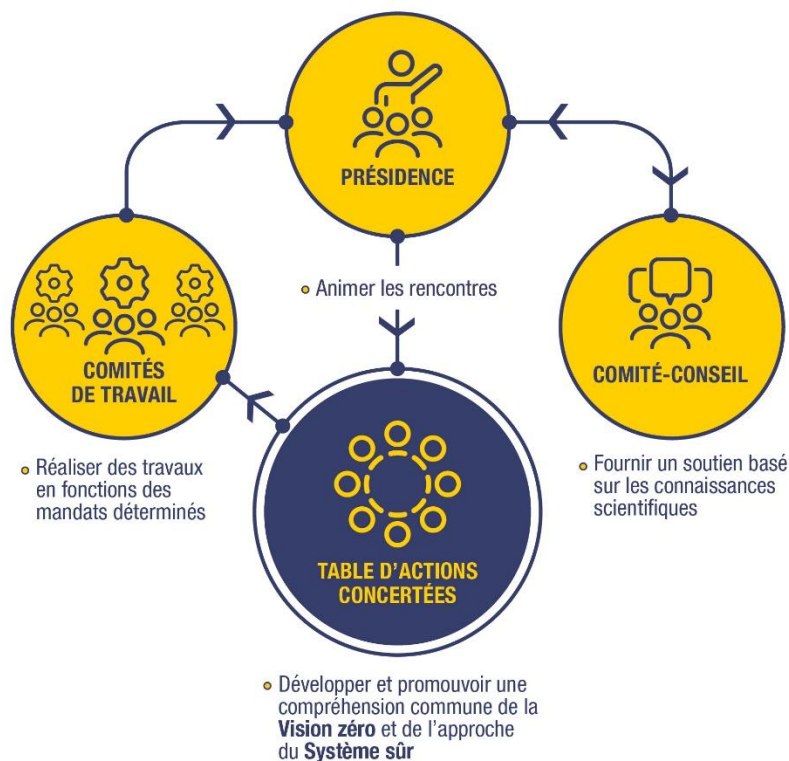
5.5 Conflits d'intérêts potentiels

Dans le but de préserver l'objectivité et la crédibilité de la TACSR, les membres déclarent, dès le début de leur participation ou en cours de mandat, le cas échéant, tout intérêt potentiel qui pourrait affecter ou être raisonnablement perçu comme pouvant affecter leur objectivité ou leur indépendance.

6. FONCTIONNEMENT

La TACSR se réunit au minimum deux fois par année. Au moins une rencontre par année est tenue en présentiel.

Le schéma qui suit illustre les principales relations fonctionnelles issues de la TACSR. Celles-ci sont présentées plus en détail dans les sections qui suivent.



6.1 Composition

La composition de la TACSR a été déterminée pour assurer une représentativité efficiente de l'ensemble des acteurs du système routier, tels que les planificateurs, les gestionnaires de réseaux routiers et les usagers, y inclus les milieux policiers et de la santé.

La TACSR est composée de gestionnaires provenant des organisations membres listées en annexe. Ils doivent être en mesure de représenter la position de leur organisation à travers leurs interventions. Lors des rencontres, des personnes qui ne sont pas membres de la TACSR peuvent être invitées pour présenter des initiatives, des outils ou des enjeux particuliers.

6.2 Préparation et coordination des rencontres

La présidence participe à l'élaboration de l'ordre du jour avec le MTMD et la SAAQ et approuve son contenu. Les membres peuvent également être consultés à cette occasion. Le MTMD s'occupe du soutien administratif et de la logistique.

6.3 Production et approbation des livrables

Le bilan annuel des travaux de la TACSR est produit par le MTMD et est soumis aux membres pour approbation.

Les livrables produits par les comités de travail doivent être approuvés par la Table. Pour ce faire, lorsqu'un comité de travail a produit un livrable, celui-ci est transmis au comité-conseil en vue d'obtenir ses commentaires. Une fois finalisé, le livrable est ensuite acheminé aux membres de la Table pour approbation.

6.4 Prise de décision

Lorsqu'une décision de la TACSR est requise (formation de comités de travail, approbation de livrables, etc.), celle-ci se prend à la majorité. Chaque membre présent détient un seul droit de vote. En cas de parité, la présidence a un droit de vote prépondérant.

6.5 Financement

Le MTMD assume les coûts de fonctionnement de la TACSR, notamment ceux liés aux rencontres en présentiel (location de salles, repas, équipements audiovisuels, etc.). Les frais de déplacement des membres aux rencontres et d'hébergement, le cas échéant, sont assumés par les membres de la TACSR.

Si d'autres frais ou coûts doivent être assumés, ceux-ci devront être traités au cas par cas et faire l'objet des approbations requises de la part des organismes concernés.

ANNEXE :

LISTE DES MEMBRES

Ministères et organismes

1. Ministère des Transports et de la Mobilité durable
2. Société de l'assurance automobile du Québec
3. Ministère de la Santé et des Services sociaux
4. Secrétariat aux aînés
5. Ministère de l'Éducation
6. Ministère de la Sécurité publique
7. Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
8. Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail
9. Office des personnes handicapées du Québec
10. Institut national de santé publique du Québec
11. Contrôle routier Québec

Milieu policier

12. Sûreté du Québec
13. Association des directeurs de police du Québec

Associations sectorielles et organismes de représentation

14. Piétons Québec
15. Vélo Québec
16. CAA-Québec
17. Fédération motocycliste du Québec
18. Association du camionnage du Québec
19. Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec
20. ConduiPro
21. Association des firmes de génie-conseil du Québec

Milieu municipal

- 22.** Fédération québécoise des municipalités
- 23.** Union des municipalités du Québec
- 24.** Ville de Montréal
- 25.** Ville de Québec

Comité-conseil

Le comité-conseil est constitué d'experts en sécurité routière qui détiennent une expertise de pointe, dont la majorité sont issus du Réseau de recherche en sécurité routière (RRSR).

