

**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 : 2509 505

Le 27 novembre 2025

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 la sécurité sur l'A50*

Madame,

Nous avons effectué l'étude de votre demande, reçue le 18 septembre 2025 et visant à obtenir divers documents visant l'autoroute 50 :

1. Rapports d'accidents mortels survenus sur l'autoroute 50 depuis le 1^{er} janvier 2019, incluant :

- **Rapports techniques;**
- **Conclusions d'enquête;**
- **Statistiques (nombre d'accidents, lieux, causes).**

En réponse à ce point de votre demande, nous vous transmettons ci-joint et conformément à la *Loi sur l'accès* un tableau à l'annexe A répertoriant le nombre d'accidents survenus sur l'autoroute 50 depuis le 1^{er} janvier 2019 à ce jour.

En ce qui a trait aux rapports d'accidents mortels ainsi qu'à tout document connexe, nous ne pouvons vous communiquer les renseignements demandés, car votre demande d'accès ne comporte pas de numéro de dossier opérationnel et n'est pas suffisamment précise. Afin de produire de tels documents, un exercice manuel de comparaison et de compilation serait nécessaire, et ce, au sens de l'article 15 de la *Loi sur l'accès*. Or, la loi n'impose aucune obligation à un organisme de faire un tel exercice pour répondre à une demande d'accès.

Par conséquent, la Sûreté du Québec ne détient pas de document sous la forme demandée (article 1 de la *Loi sur l'accès*).

2. Études ou analyses sur la sécurité de l'autoroute 50 (ex. Absence de glissières médianes, tronçons non doublés) réalisées ou reçues depuis 2019.

Nous ne pouvons pas donner suite à cette partie de votre demande, car la Sûreté n'a pas produit d'analyse concernant l'aménagement des routes pour l'A-50 (article 1 de la *Loi sur l'accès*).

3. Correspondances internes concernant les mesures envisagées ou mises en place pour améliorer la sécurité de l'autoroute 50 depuis cette date (budgets, projets, enjeux techniques identifiés).

En ce qui a trait à ce dernier point, nous vous transmettons ci-joint à l'annexe B, les documents repérés,

concernant la nouvelle approche Zone Zéro et pour laquelle vous pouvez trouver de plus amples informations sur notre site internet : <https://www.sq.gouv.qc.ca/services/campagnes/zone-zero/>.

Enfin, quant aux correspondances internes, cette partie de votre requête est d'une portée trop large pour nous permettre d'identifier et rassembler les documents susceptibles de contenir les renseignements recherchés. Un exercice de comparaison et de compilation des informations, conformément à l'article 15 de la *Loi sur l'accès*, serait nécessaire pour obtenir et traiter lesdites correspondances. Or, aucun ministère ou organisme n'a l'obligation de procéder à un tel exercice dans le cadre d'une demande d'accès.

Par conséquent, nous ne détenons pas les documents sous la forme demandée (art. 1 de la *Loi sur l'accès*).

Finalement, il est à noter que c'est le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) qui a la responsabilité des études et les analyses de sécurité ainsi que l'implantation des mesures pour accroître la sécurité sur les autoroutes. De plus, d'autres partenaires, dont le Bureau du coroner, pourraient avoir formulé des recommandations pour améliorer la sécurité de l'autoroute 50. Nous vous invitons donc à les contacter concernant ces volets de votre demande :

Marie-Lou Anctil
Secrétaire générale adjointe et responsable de l'accès à l'information
Ministère des Transports et de la Mobilité durable
700, boul. René-Lévesque Est, 28e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Courriel : lai@transports.gouv.qc.ca

Me François Martin
Bureau du coroner
Édifice Le Delta 2, bureau 390
2875, boulevard Laurier
Québec (Québec) G1V 5B1
Courriel : acces.information.coroner@coroner.gouv.qc.ca

Si vous avez besoin d'assistance pour comprendre la présente décision, nous vous invitons à contacter le soussigné 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 mentionnés ainsi que l'avis relatif au recours en révision prévu à la section III du chapitre IV de la *Loi sur l'accès*.

Veillez agréer, Madame, nos salutations distinguées.

ORIGINAL SIGNÉ

Zaki M. Grigahcine
Responsable de l'accès aux documents
et de la protection des renseignements personnels

Annexe A



Statistiques des accidents mortels répertoriés par la Sûreté du Québec depuis 2019 sur l'autoroute 50

| Date d'accident | Municipalité | Borne KM | Cause principale | Cause secondaire |
|-----------------|--------------------------|----------|---|---|
| 2019-07-12 | Lochaber-Partie-Ouest | 179.5 | Fatigue, sommeil | Impatient, agressif |
| 2019-08-22 | L'Ange-Gardien | 175 | n/a | n/a |
| 2019-10-06 | Grenville-sur-la-Rouge | 233.5 | Autres | Changeait de voie |
| 2020-01-22 | Gatineau | 168.5 | n/a | n/a |
| 2020-04-21 | Grenville-sur-la-Rouge | 231 | Changeait de voie | n/a |
| 2020-05-21 | Notre-Dame-de-Bonsecours | 211.5 | Aucun facteur connu | n/a |
| 2020-06-19 | Lachute | 263 | Effectuaient un dépassement dangereux | Conduite/vitesse imprudente |
| 2020-10-02 | Mirabel | 274.5 | Conduite/Vitesse imprudente | Aucun facteur connu |
| 2020-10-02 | Lochaber | 188.5 | Facultés affaiblies (alcool) | Conduite/vitesse imprudente |
| 2020-12-28 | Grenville-sur-la-Rouge | 241 | Conduisait/empiétait mauvais côté de voie | Conduite/vitesse imprudente |
| 2021-03-16 | Lochaber-Partie-Ouest | 186.5 | Malaise soudain | Aucun facteur connu |
| 2021-03-29 | Mirabel | 287.5 | Facultés affaiblies (alcool) | Autre comportement négligent |
| 2021-08-18 | Lachute | 263 | Fatigue, sommeil | Malaise soudain |
| 2021-11-01 | Brownsburg-Chatham | 246 | Animaux sur la route | Éclairage insuffisant |
| 2022-07-21 | Brownsburg-Chatham | n/a | Condition météorologique | n/a |
| 2022-09-19 | Lochaber-Partie-Ouest | 178 | n/a | n/a |
| 2022-12-22 | Mirabel | 276 | n/a | n/a |
| 2023-08-01 | Lochaber | 187 | n/a | n/a |
| 2023-09-23 | Fassett | 217 | Conduite/Vitesse imprudente | Virait à un endroit interdit |
| 2024-03-18 | Grenville-sur-la-Rouge | 24.2 | Condition météorologique | n/a |
| 2024-03-23 | Gatineau | 159.5 | Autres - Comportement négligent | Autres |
| 2024-04-06 | Brownsburg-Chatham | n/a | Autres - Comportement négligent | Fatigue, sommeil |
| 2024-04-27 | Lachute | n/a | Facultés affaiblies (alcool) | Conduisait/empiétait mauvais côté de voie |
| 2024-05-20 | Grenville-sur-la-Rouge | n/a | Conduisait/empiétait mauvais côté de voie | Autres distractions |
| 2024-05-25 | Papineauville | n/a | Facultés affaiblies (alcool) | Conduite/vitesse imprudente |
| 2024-07-03 | Lochaber | n/a | Virait à endroit interdit | N'a pas cédé le passage |
| 2024-09-16 | Gatineau | 143.5 | Inattention (n'a pas vu) | Autres distractions |
| 2024-12-04 | Gatineau | n/a | Inattention (n'a pas vu) | n/a |
| 2025-01-19 | Lachute | 262 | Autres distractions | Conduite/vitesse imprudente |
| 2025-08-15 | Gatineau | 136 | Malaise soudain | Conduisait/empiétait mauvais côté de voie |
| 2025-08-26 | Lochaber | n/a | Circulait contrement au sens unique | Autre comportement négligent |
| 2025-09-04 | Grenville-sur-la-Rouge | 226 | Conduisait/empiétait mauvais côté de voie | Aucun facteur |

Source : Direction de la sécurité des réseaux de transport, Sûreté du Québec

Mise à jour : 25 octobre 2025

Annexe B



Approche Zone Zéro - Allocation budgétaire pour l'A50 (en heures supplémentaires)¹

| Surveillance des chantiers de construction | | | |
|--|--|-----------------|------------------|
| Année | Localisation | Heures par site | Total des heures |
| 2025-2026 | A-50: Brownsburg-Chatham / Grenville | 110 | 155 |
| | A-50 Dir Ouest: Pont Quévillon, au-dessus de la rivière du Lièvre à Gatineau | 30 | |
| | A-50: Viaduc au-dessus de l'A-5, Gatineau | 15 | |
| 2024-2025 | A-50: Entre les chemins Findlay et Doherty à Gatineau | 58 | 358 |
| | A-50: Entre Gatineau et Mirabel | 300 | |
| 2023-2024 | A-50: Entre les chemins Findlay et Doherty à Gatineau | 35 | 35 |
| 2022-2023 | A-50: Boulevard Lorrain à la Montée Mineault à Gatineau | 38 | 70 |
| | A-50: Entre les chemins Findlay et Doherty à Gatineau | 32 | |
| 2021-2022 | A-50: Boulevard Lorrain à la Montée Mineault | 24 | 24 |
| 2020-2021 | A-50 Est: Gatineau, de Lorrain à Mtée Mineault | 8 | 32 |
| | A-50 Ouest: Gatineau, de Lorrain à Mtée Mineault | 8 | |
| | A-50: Gatineau | 16 | |
| 2019-2020 | Bretelle A-50 | 5 | 5 |

| Année | Localisation | Total des heures |
|-----------|---|------------------|
| 2025-2026 | A-50 secteur Gatineau/Papineau/Argenteuil | 740 |
| | A-50 secteur Mirabel | |
| 2024-2025 | A-50 secteur Gatineau/Papineau/Argenteuil | 900 |
| | A-50 secteur Mirabel | |

¹**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 des autres budgets en sécurité routière qui ont été réalisées sur ce tronçon, de même que pour les opérations en partenariat avec d'autres agences gouvernementales.

Source : Direction de la sécurité des réseaux de transport, Sûreté du Québec

Mise à jour : 25 octobre 2025



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)

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 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.

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.

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.

ZONE • ZÉRO

RÉGION 01
CSA NORD-EST

2024 • 2025

PISTE



PARTENARIAT | INTERVENTION |
SENSIBILISATION | TECHNOLOGIE | ÉVALUATION



AVEC VOUS
POUR VOUS

Gatineau à Mirabel

Autoroute 50

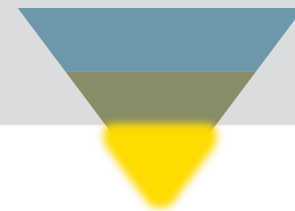
151 KM

- 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 |



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

Vitesse

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

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

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

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

41 km

Tronçon Thurso – Lochaber

18 km

Tronçon Lachute – Mirabel

51 km



AVEC VOUS
POUR VOUS

Tronçon Gatineau

Autoroute 50

KM 132-173

STATS

2272 collisions de toute type gravité

1^e sur la 50

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

18 collisions avec décès & blessés graves

2^e 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 - Dédoublement 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

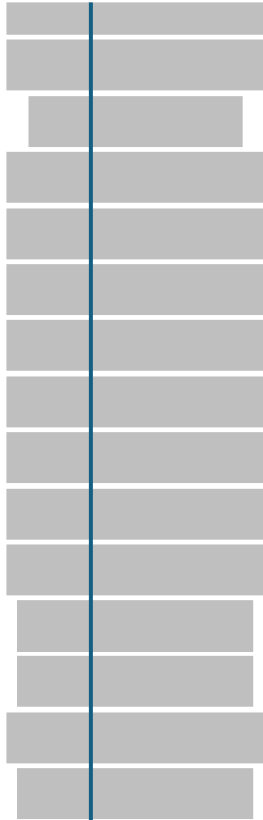
Autoroute 50

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



AVEC VOUS
POUR VOUS



FIN DE LA PRÉSENTATION

Questions ou commentaires ?

ZONE • ZÉRO

Sites à risque élevé de collisions

| Mesures prévues sur l'A-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 diffusion médias. |
| 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 MFFP 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. |
| 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. |
| 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 Sûreté (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 risque. |
| 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. |
| 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 risque. |
| 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. |