
Élaboration et mise en œuvre d'un programme de la police de la circulation de qualité

TP 14278 F

Préparé par :

Gendarmerie royale du Canada, Comité de la circulation
L'Association canadienne des chefs de police, et
Transports Canada, Sécurité routière et réglementation automobile

2003

ISBN : 0-662-77459-0

Cat. : T46-36/2004F-PDF

**© Sa majesté la Reine du Chef du Canada
Représentée par le Ministre des Transports, 2004**

Le comité de la circulation de l'Association canadienne des chefs de police et la section des services de la police de la circulation de la Gendarmerie royale du Canada tiennent à exprimer leur gratitude et appréciation à la Direction générale de la sécurité routière, Transports Canada, pour son soutien moral et financier tout au long du projet pilote de la police de la circulation dans le sud de l'Alberta et de l'élaboration du présent manuel.

Pour de plus amples renseignements sur le programme des services de la police de la circulation ou pour obtenir des exemplaires sur CD du présent manuel et des références s'y rattachant, veuillez communiquer avec l'un des bureaux suivants :

Police de la circulation, Direction générale de la GRC, Ottawa (613) 993-4580
Direction générale de la sécurité routière, Transports Canada 1 (800) 333-0371
Comité de la circulation, l'Association canadienne des chefs de police

Dédicace

Le présent manuel est dédié aux agents de police de la circulation et des services généraux de première ligne qui ont la tâche déconcertante de sauver quotidiennement des vies sur nos routes. Sans leur conscience professionnelle, leur engagement et leur croyance en une « meilleure façon de faire », l'élaboration d'un programme de la police de la circulation de qualité n'aurait jamais été possible.



FORMULE DE DONNÉES POUR PUBLICATIONS

1. N° de la publication de Transports Canada		2. N° de l'étude		3. No de catalogue du destinataire	
4. Titre et sous-titre				5. Date de la publication	
				6. N° de document de l'organisme exécutant	
7. Auteur(s) Grant Smith, CGS Traffic Solutions et S/Sgt. Steve (S.D.) Mac Donald, Traffic Advisory NCO				8. N° de dossier -Transports Canada	
9. Nom et adresse de l'organisme exécutant				10. N° de dossier - TPSGC	
				11. N° de contrat - TPSGC ou Transports Canada	
12. Nom et adresse de l'organisme parrain				13. Genre de publication et période visée	
				14. Sponsoring Agency Code	
15. Remarques additionnelles				16. Agent de projet Paul Gutoskie	
17. Résumé <p>En 1998, les membres du comité de la circulation de l'ACCP (l'Association canadienne des chefs de police) ont accepté d'effectuer une étude approfondie de la situation de la police de la circulation au Canada. Cela a été fait en élaborant et en mettant en œuvre un projet pilote de la police de la circulation dans le secteur relevant de la GRC au sud de l'Alberta. Le projet avait pour but de cerner les questions et problèmes majeurs ayant trait à l'application du code de la route ainsi que d'élaborer et mettre en œuvre un programme plus efficace de police de la circulation conçu pour réduire la mortalité et les blessures graves sur les routes du pays.</p> <p>Ce manuel décrit les étapes fondamentales à suivre pour examiner un programme de police de la circulation. Il se base du début à la fin sur de solides principes de résolution de problèmes et de maintien de l'ordre dans la communauté. S'appuyant sur des visions et énoncés de mission éclairés et sur l'expérience acquise lors de la formation de plus de 500 membres de la police de la circulation travaillant en première ligne et de leurs collègues civils, le manuel guide le lecteur dans les tâches consistant à déterminer la fiabilité et la validité des systèmes de données; à examiner les pratiques de mise en application et les systèmes de responsabilisation existants; à entreprendre des séances de discussion avec des gestionnaires de la circulation et des policiers de la circulation travaillant en première ligne; à élaborer et à mettre en œuvre des stratégies d'application du code de la route visant à réduire la mortalité et les blessures graves. Le manuel se penche ensuite sur les descriptions des tâches fonctionnelles des gestionnaires de la circulation et des policiers de la circulation travaillant en première ligne et enfin il fournit une description du matériel de cours servant à former les membres de la police de la circulation dans l'application d'un programme de police de la circulation qui est de qualité.</p> <p>Les conclusions que l'on tire du projet sont qu'après cinq ans de travail de recherche et d'élaboration de programmes, cette obsession dans l'application du code de la route de s'en tenir essentiellement aux infractions reliées à la vitesse sur nos principales routes à quatre voies et le manque prolongé de données de qualité ont entravé et entravent encore sérieusement les efforts visant à s'attaquer aux principaux problèmes qui entraînent des morts et des blessés sur nos routes. C'est une obsession que les services de police modernes – et leurs communautés – qui se considèrent avant-gardistes et appuient une résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique, ne peuvent guère se permettre si le Canada espère réduire la mortalité et les blessures graves sur nos routes.</p>					
18. Mots clés			19. Diffusion		
20. Classification de sécurité (de cette publication) Non classifiée		21. Classification de sécurité (de cette page) Non classifiée	22. Déclassification (date)	23. Nombre de pages	24. Prix



PUBLICATION DATA FORM

1. Transport Canada Publication No.		2. Project No.		3. Recipient's Catalogue No.	
4. Title and Subtitle				5. Publication Date	
				6. Performing Organization Document No.	
7. Author(s) Grant Smith, CGS Traffic Solutions and S/Sgt. Steve (S.D.) Mac Donald, Traffic Advisory NCO				8. Transport Canada File No.	
9. Performing Organization Name and Address				10. PWGSC File No.	
				11. PWGSC or Transport Canada Contract No.	
12. Sponsoring Agency Name and Address				13. Type of Publication and Period Covered	
				14. Sponsoring Agency Code	
15. Supplementary Notes				16. Project Officer Paul Gutoskie	
<p>17. Abstract</p> <p>In 1998 the members of the CACP Traffic Committee accepted responsibility to undertake an indepth study of the state of traffic services in Canada. This was achieved through the development and implementation of a Traffic Service Pilot Project in the RCMP jurisdiction in Southern Alberta. The purpose of the project was to identify the major issues and problems relating to traffic law enforcement and to develop and implement a more effective traffic services program designed to reduce death and serious injuries on the Nation's highways.</p> <p>This manual outlines the basic steps to follow in reviewing a traffic service program. It is based from beginning to end on sound problem solving and community based policing principles. Built on sound visions and mission statements and the experience gained in the training of over 500 front-line traffic members and their civilian partners, the manual guides the reader through the tasks of determining the reliability and validity of data systems; reviewing existing enforcement practices and accountability systems; undertaking focus group sessions with traffic managers and front-line members; developing and implementing traffic enforcement strategies aimed at reducing death and serious injuries; review of the functional job descriptions for traffic managers and front-line members; and, finally, provides a description of the course material used to train traffic members in the delivery of a quality traffic service program.</p> <p>The conclusions drawn from the Project is that after five years of research activity and program development, traffic law enforcement's fixation on speeding related offences on our major four-lane highways and the continued lack of quality data were and are severely hampering efforts to address the key issues that are resulting in death and injuries on our roadways. It is a fixation that modern police service – and their communities – who consider themselves to be forward thinking and supporters of public safety oriented problem solving, can ill afford if the Nation hopes to reduce death and serious injuries on our roadways.</p>					
18. Key Words			19. Distribution Statement		
20. Security Classification (of this publication) Unclassified		21. Security Classification (of this page) Unclassified		22. Declassification (date)	23. No. of Pages
					24. Price

REMERCIEMENTS

Le présent manuel est le résultat d'un travail ardu et de la volonté de nombreuses personnes et organismes qui croient que les services de police conçus pour améliorer la sécurité publique sur les routes nationales pourraient avoir des conséquences remarquables sur la sauvegarde de vies et la réduction des blessures graves causées par des collisions entre véhicules automobiles. À cette fin, le projet, que l'on est venu à connaître sous le nom de « projet pilote de la GRC dans le sud de l'Alberta », n'aurait jamais vu le jour sans l'aide et la participation des membres dévoués de la police de la GRC de la Division « K », qui ont prouvé la capacité des membres de la police de première ligne à susciter le changement.

De plus, on doit témoigner de la reconnaissance aux organismes suivants pour leur aide irremplaçable et leurs ressources :

- Direction générale de la sécurité routière, Transports Canada
- Comité de la circulation, Association canadienne des chefs de police
- Gendarmerie royale du Canada, Direction générale, Ottawa
- Gendarmerie royale du Canada, Division K (Alberta)
- Gendarmerie royale du Canada, Division E (Colombie-Britannique)
- Police provinciale de l'Ontario
- Sûreté du Québec
- Alberta Centre for Injury Control and Research
- Alberta Transportation
- Regional health authorities, Alberta Health
- Alberta Motor Association

Je tiens à remercier spécialement les membres de l'équipe de projet, à qui on a constamment demandé de « sortir des sentiers battus » : le sergent d'état-major Borden Graham, OPP; le sergent Luc Gadoury, SQ; Grant Smith et Paul Gutoskie, Transports Canada; l'inspecteur Don Saigle et le sergent Scott Kriski, GRC, Division E; l'équipe de la Division K; plus particulièrement le sergent d'état-major Steve MacDonald, l'agent de police Greg Srogen, les agents de police Bruce Reinbold et Joyce McBean-Salvador; Kathy Belton; et l'inspecteur Phonse MacNeil, dont le calme a aidé à surmonter les embûches.

Enfin, je tiens à remercier spécialement les bénévoles de leur appui et de leur aide. Ils ont généreusement accordé de leur temps aux sondages portant sur les ceintures de sécurité, les intersections et la conduite avec facultés affaiblies.

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos du président du comité de la circulation de l'Association canadienne des chefs de police

Aperçu du manuel

Introduction et aperçu du projet pilote de la police de la circulation de la GRC

Principes directeurs

PARTIE 1 – MOBILISATION

1.1 CRÉER UN ENVIRONNEMENT PROPICE AU CHANGEMENT

1.2 POLICE COMMUNAUTAIRE ET POLICE DE LA CIRCULATION

1.2.1 Police communautaire

1.2.2 Résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique : comment nous opérationnalisons la philosophie de la police communautaire.

1.3 RÉVISER VOTRE STRUCTURE ET POLITIQUE ORGANISATIONNELLES

1.3.1 Énoncé de mission

1.3.2 Priorités stratégiques

1.3.3 Structure organisationnelle

1.3.4 Programmes de formation pour la police de la circulation – formation pour les cadets et formation à l'interne

1.3.5 Comprendre le processus de changement

1.4 PARTENAIRES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1.4.1 Comprendre les partenariats

1.4.2 Principaux clients et partenaires en matière de sécurité routière

1.4.2.1 Association canadienne des chefs de police, comité de la circulation

1.4.2.2 Transports Canada, Direction générale de la sécurité routière

1.4.2.3 Gouvernements provinciaux/territoriaux

1.4.2.4 Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

1.4.2.5 Association des transports du Canada

1.4.2.6 Organismes de sécurité nationaux

1.5 CHOISIR LE SECTEUR DU PROJET

1.6 CHOISIR ET CRÉER L'ÉQUIPE DU PROJET

1.6.1 Chargé de projet

1.6.2 Membres de la police

1.6.3 Membres civils

1.6.3.1 Ministère provincial responsable de la sécurité routière

1.6.3.2 Expert en recherche

- 1.6.3.3 Expert en communication et en relations publiques
- 1.6.4 Exigences en matière d'équipement de l'équipe de projet

1.7 CHARTE D'ÉQUIPE ET PLAN DE TRAVAIL

PARTIE 2 – RECUEILLIR ET ANALYSER LES DONNÉES DE BASE

2.1 DÉTERMINER L'ÉTENDUE ET LA NATURE DU PROBLÈME

2.2 DONNÉES SUR LES COLLISIONS ENTRE VÉHICULES AUTOMOBILES ET SUR LES VICTIMES

- 2.2.1 Définitions et sources de données
- 2.2.2 Quoi demander pour l'analyse des données
- 2.2.3 Données incomplètes
- 2.2.4 Déterminer les priorités
- 2.2.5 Conducteurs aux facultés affaiblies : rapport du coroner sur les usagers de la route mortellement blessés

2.3 PROFIL DE L'APPLICATION DE LA LOI

2.4 ANALYSE DE L'ENVIRONNEMENT

2.5 GROUPES DE CONSULTATION

- 2.5.1.1 Police
- 2.5.1.2 Partenaires et clients

2.6 SONDAGES SUR LES OPINIONS ET LES CONNAISSANCES

- 2.6.1 Sondage sur les opinions du corps policier
- 2.6.2 Sondage sur les opinions du public

2.7 RECHERCHE SUR LES COMPORTEMENTS DES USAGERS DE LA ROUTE

- 2.7.1 Études sur l'utilisation du dispositif de retenue des occupants
- 2.7.2 Études sur la conduite avec facultés affaiblies
- 2.7.3 Études sur la vitesse
- 2.7.4 Études sur les intersections

2.8 ÉLABORER LES ÉNONCÉS SUR LA GESTION DES RISQUES

- 2.8.1 Dispositif de retenue des occupants
- 2.8.2 Conduite avec facultés affaiblies
- 2.8.3 Vitesse
- 2.8.4 Intersections

2.9 EXAMINER LE PROGRAMME D'ENQUÊTE/ANALYSE SUR LES COLLISIONS

PARTIE 3 – RESPONSABILISATION, BUTS ET OBJECTIFS DE L'ÉQUIPE

3.1 CADRE DE RESPONSABILISATION POUR L'ÉQUIPE DE PROJET

3.1.1 Examen du plan stratégique de la police de la circulation de la GRC

3.2 VISION NATIONALE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2010

3.2.1 Situation actuelle

3.2.2 Objectif national en matière de sécurité routière

3.2.3 Objectifs nationaux partiels en matière de sécurité routière

3.2.4 Documentation de référence sur les priorités nationales en matière de sécurité routière

PARTIE 4 – RESSOURCES HUMAINES

4.1 ANALYSE DE LA TÂCHE FONCTIONNELLE

4.2 DESCRIPTION DE TRAVAIL

4.3 MESURES DU RENDEMENT ET RESPONSABILISATION

4.3.1 Membre de la police de la circulation de première ligne

4.3.2 Superviseur de la police de la circulation

4.3.3 Chef de la police de la circulation

4.3.4 Coordonnateur de la police de la circulation

4.3.5 Objectif de rendement du Groupe de la direction

PARTIE 5 – STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

5.1 ÉLABORER LA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

PARTIE 6 – COMMUNICATIONS

6.1 ÉLÉMENTS DE LA COMMUNICATION

6.2 ÉLABORATION D'UN PLAN DE COMMUNICATION RURAL

PARTIE 7 – ATELIERS DE FORMATION DE TROIS JOURS

7.1 BUT DE L'ATELIER

7.2 OBJECTIFS DE L'ATELIER

7.3 OBJECTIFS D'ENSEIGNEMENT ET RÉSULTATS

7.4 MATÉRIEL DIDACTIQUE ET PRÉSENTATIONS

PARTIE 8 – RESPONSABILISATION ET ÉVALUATION

8.1 VÉRIFICATION DU PROGRAMME

8.2 REPÈRES ET RAPPORTS DE RESPONSABILISATION

8.2.1 Établissement de repères

8.2.2 Profils d'application de la loi

8.2.3 Études sur le comportement des usagers de la route

8.2.4 Profils du ressourcement du service de la police de la circulation

8.2.5 Programmes d'éducation et de sensibilisation

8.2.6 Partenariats

8.2.7 Prestation des services de l'équipe

8.2.8 Établissement de repères pour les gouvernements et chaque service de police et formulaires de responsabilisation

PARTIE 9 – STRATÉGIES EN MATIÈRE D'ÉDUCATION ET D'APPLICATION DES RÈGLEMENTS RELATIFS AU CODE DE LA ROUTE

Avant-propos par le président du comité de la circulation de l'Association canadienne des chefs de police

Lorsque l'on m'a demandé de rédiger l'avant-propos du présent manuel, j'ai dû penser à ceux qui assumeraient la responsabilité au sein de la hiérarchie policière d'examiner son contenu. En somme, le manuel porte sur la sécurité routière et peu de services de police au Canada se sont penchés sur cette question au cours des dix dernières années. Nous avons perdu de vue que 3 000 Canadiens meurent sur nos routes chaque année et que nous avons un rôle prépondérant à jouer pour rendre les routes de nos communautés plus sécuritaires.

En bout de ligne, la réponse est simple. Ce manuel n'est rien de moins qu'un appel à l'action à l'intention des cadres supérieurs de police pour qu'ils prennent en charge la sécurité de nos voyageurs. Au fil des ans, les changements de priorités de la police, les demandes accrues de ressources et les ententes contractuelles ont miné nos fonctions de police de la circulation. De plus, les groupes de la circulation qui ont survécu n'étaient pas orientés sur les principes de la résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique pour déterminer la cause des pertes de vies ainsi que le moment et l'endroit de ces décès. Ils étaient plutôt habilités à réagir à la prochaine urgence ou plainte publique. Il n'y avait aucune responsabilisation en matière de sécurité routière, ce qui est d'ailleurs encore le cas aujourd'hui. Il est vrai que nous appuyons publiquement les efforts pour réduire les cas de conduite avec facultés affaiblies, augmenter le taux du port de la ceinture de sécurité et régler le problème associé aux conducteurs présentant un risque élevé, mais il n'en demeure pas moins que le rendement de nos membres de première ligne est grandement mesuré par le nombre de contraventions pour excès de vitesse qu'ils émettent. Il s'agit là d'un système que nous ne pouvons tout simplement pas nous permettre d'appuyer.

En 1998, les membres du comité de la circulation de l'Association canadienne des chefs de police (ACCP) ont accepté d'effectuer une étude en profondeur sur la situation de la police de la circulation au Canada. Après cinq ans d'activité de recherche, le comité a conclu que l'application du code de la route souffrait d'un manque de financement et du réacheminement des ressources. Si, en tant que communauté policière, nous adoptons le principe de la résolution de problèmes axée sur la communauté, alors les cas de décès et de blessures graves se produisant sur nos routes nécessitent notre attention immédiate et dévouée.

Le présent manuel permet à la communauté policière de collaborer à une des plus importantes priorités à laquelle nous devons faire face, à savoir la sécurité de nos automobilistes. À titre de gestionnaires de police, nous ne pouvons trouver à redire aux principes et aux processus précisés dans le présent manuel, lequel repose entièrement sur de solides principes de résolution de problèmes axée sur la communauté.

L'élaboration d'un système de prestation de services en sécurité routière conçu pour accroître la sécurité publique sur nos routes a également des conséquences sur notre capacité à répondre au problème des conducteurs à risque élevé et aux activités criminelles dans nos communautés. À cette fin, le présent manuel sert de plan directeur quant à la prestation de services de police de qualité dans nos domaines respectifs.

Maurice Pilon, sous-commissaire

Président, comité de la circulation de l'Association canadienne des chefs de police

Aperçu du manuel

Le présent manuel décrit étape par étape les activités nécessaires pour diriger une équipe de projet de la police dans le but d'étudier les points forts et les faiblesses de leur programme de prestation de services en sécurité routière. Il est conçu pour vous permettre d'accéder à de plus amples renseignements grâce à des liens vers des documents, des méthodologies de recherche ou des formulaires de cueillette de données, ou par un contact direct avec un expert en la matière de la communauté policière ou d'un organisme gouvernemental. Les leçons et les méthodologies élaborées au cours du projet pilote dans le sud de l'Alberta n'ont pas pu être toutes incluses dans le manuel. Ce dernier vise plutôt à servir de carte routière à tous ceux et celles désirant faire partie du voyage. En réalité, la formation en classe est essentielle pour bien comprendre les subtilités des tâches précisées dans chaque partie du manuel.

Partie 1 – Mobilisation

La partie 1 du manuel analyse la façon dont vous créez un environnement propice au changement et la façon d'établir le fondement de votre engagement par l'entremise d'un examen et d'une compréhension approfondis de la philosophie des « services de police communautaire » ainsi que des principes de la « résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique ». Cette partie analyse ensuite le processus à adopter pour entreprendre un examen de vos politiques et stratégies organisationnelles ainsi que la façon d'accroître vos connaissances et votre compréhension de l'infrastructure organisationnelle nationale et provinciale de la sécurité routière. Elle traite ensuite des critères pour choisir votre équipe et vos partenaires de projets puis, finalement, de la façon de choisir un secteur ou un district pour votre projet sur les services de la police de la circulation.

Partie 2 – Recueillir et analyser les données de base

La première section de la partie 2 précise les étapes requises pour évaluer l'étendue et la nature des décès et blessures graves mettant en cause des véhicules automobiles. On discute ensuite de la validité et de la fiabilité des données sur les collisions entre les véhicules automobiles recueillies par vos membres, des processus nécessaires pour compiler les données sur les pratiques d'application existantes puis de l'analyse de l'environnement qui fournira un aperçu de la répartition de la population, du travail et du système routier dans votre juridiction.

La deuxième section de la partie 2 analyse les projets de recherche essentiels au processus de résolution de problèmes et à l'établissement des mesures du comportement de base en fonction desquelles nous évaluerons le changement. Ces projets comprennent l'élaboration et la mise en œuvre de séances de discussion avec les membres de première ligne et les sous-officiers; des sondages sur l'opinion des membres et du public; des sondages sur le comportement des usagers de la route, le port de la ceinture de sécurité, les habitudes de conduite en état d'ébriété et les

infractions pour excès de vitesse et aux intersections. On explique également la façon de créer des énoncés sur la gestion des risques relatifs à vos principales causes de décès et de blessures graves.

En dernier lieu, on discute de la méthode d'examen de votre programme d'enquête/d'analyse sur les collisions.

Partie 3 – Responsabilisation, buts et objectifs de l'équipe

La partie 3 examine les objectifs et les enjeux relatifs à la responsabilisation de l'équipe de projet, et analyse la nécessité d'établir des priorités sur les variables intervenantes tels le taux du port de la ceinture de sécurité et le niveau de conduite avec facultés affaiblies; elle examine également les objectifs organisationnels tels les changements au niveau du moral, les initiatives en matière de résolution de problèmes et l'amélioration de l'efficacité de la mise en application de la loi. Cette partie se penche également sur la Vision sécurité routière 2010 et présente les objectifs individuels devant être réalisés afin d'atteindre les buts fixés pour 2010.

Partie 4 – Ressources humaines

On a longtemps ignoré les problèmes de ressources humaines relatifs aux fonctions de la police de la circulation. C'est pourquoi on a procédé à des analyses fonctionnelles de la tâche du personnel de la circulation de première ligne, des sous-officiers et des coordonnateurs de la circulation. La partie 4 analyse également les descriptions de travail élaborées et les questions relatives aux mesures du rendement et à la responsabilisation des individus et de l'équipe.

Partie 5 – Structure organisationnelle

Dans la partie 5, on se pose la question suivante : « Qui est responsable, dans votre service de police, de la sécurité publique sur vos routes? ». Souvent négligée, la structure organisationnelle nécessaire pour appuyer la police de la circulation est examinée dans le but d'élaborer une autorité hiérarchique et une responsabilisation au sein de l'organisme pour les fonctions de la police de la circulation. À cette fin, on y examine une structure organisationnelle modèle pour les services policiers ayant des ressources réservées à la police de la circulation.

Partie 6 – Communications

La communication est le plus grand défi que doit relever l'équipe de projet pour que tous les travailleurs de première ligne, les sous-officiers, les policiers et le conseil exécutif principal soient informés des nouveautés et ce, dès la mise sur pied de l'équipe. Cette

partie du manuel se penche sur les initiatives de communication pouvant être adoptées pour ne pas alimenter les rumeurs. De plus, on y étudie les principales faiblesses de la plupart des campagnes d'éducation du public sur la sécurité routière, lesquelles ciblent une grande partie de la population urbaine, et on y précise la nécessité de faire participer les résidents ruraux à la conception et à la mise en œuvre de programmes ruraux sur la sécurité routière.

Partie 7 – Ateliers de formation de trois jours

Jusqu'à ce jour, deux cours de formation ont été élaborés pour les services de police. Le premier cours est un programme de formation de trois jours à l'intention des membres qui fourniront de la formation à la police de la circulation de leur service, alors que le deuxième est un cours de trois jours à l'intention des membres offrant des services de police de la circulation de première ligne. La matière fournie provient du programme de formation de la Division « E » de la GRC et peut être facilement modifiée pour convenir au programme de formation dans n'importe quelle communauté policière canadienne.

Partie 8 – Responsabilisation et évaluation

La partie 8 examine le processus de vérification de programme élaboré et mis en œuvre pour le projet de la GRC dans le sud de l'Alberta. De plus, elle examine les processus adoptés pour déterminer les divers repères utilisés pour établir le cadre de responsabilisation. Les repères ne sont pas limités aux décès et aux blessures graves. Ils incluent tous les renseignements de base que vous avez recueillis au cours du processus de résolution de problèmes. Parmi les repères, on compte les profils de l'application de la loi, les études sur le comportement des conducteurs, les profils des ressources de la police de la circulation, les programmes éducatifs et de sensibilisation, les partenariats et la prestation des services par l'équipe.

Partie 9 – Stratégies en matière d'éducation et d'application des règlements relatifs au code de la route

La partie 9 se veut un dépôt de pratiques exemplaires pour les projets de recherche et les stratégies en matière d'éducation et d'application de la loi qui ont été élaborées par les services de police, ou grâce à leurs commentaires. Cette partie contient les recherches et stratégies élaborées pendant le projet pilote de la GRC et son déploiement subséquent partout au pays. L'intention est de mettre à jour cette section du manuel sur une base régulière pour y intégrer de nouvelles initiatives élaborées par les services de police d'un bout à l'autre du pays.

Introduction et aperçu du projet pilote de la police de la circulation de la GRC

Chaque année, 2 800 Canadiens meurent dans des accidents mettant en cause des véhicules automobiles et 17 000 autres sont grièvement blessés sur nos routes. La question à laquelle doivent répondre les services de police et le public canadien est de savoir si ces collisions peuvent être évitées et, si oui, quelles initiatives peuvent être mises en œuvre. Puisque les services de police au pays sont responsables de la sécurité du public sur nos routes, nous avons jugé approprié d'effectuer un examen détaillé de l'application du code de la route, en insistant sur la situation actuelle de la police de la circulation. Le comité de la circulation de l'Association canadienne des chefs de police a entrepris une étude innovatrice d'une durée de trois ans sur les pratiques policières étant donné que l'application du code de la route était sans aucun doute lacunaire à l'échelle nationale et que l'on devait régler ce problème. Dès le début, il était évident que les principales composantes qui nécessitaient un examen et des changements réels étaient le manque de ressources, les priorités réacheminées ainsi que les connaissances et la formation disproportionnées.

En réponse à cet enjeu, la Gendarmerie royale du Canada a accepté, en 1998, d'assumer le rôle d'organisme responsable et a stipulé que le District du sud de l'Alberta (DSA) deviendrait une région d'étude pour ce projet pilote sans précédent. Ce fut une démarche progressive pour la GRC car ses opérations, politiques et méthodes feraient l'objet d'un examen microscopique tout au long du processus. Sa volonté à participer aux avantages qui découleront à long terme de la prestation de services de police de la circulation de qualité a été appréciée.

Il importe de reconnaître que ce projet a été le premier au Canada dans le cadre duquel on a entrepris un examen détaillé des problèmes propres à la sécurité routière dans les régions rurales. Avant cette initiative, la plupart des programmes sur la sécurité routière étaient élaborés et réalisés dans les régions principalement urbaines du pays. Par conséquent, des variables telles la conception de la recherche, les activités de communication et les stratégies d'application/d'éducation ont dû être réinventées pour tenir compte de la réalité des plus petites populations éparpillées dans les régions rurales. (Toutefois, la méthodologie n'exclut pas la réalisation d'une analyse détaillée des enjeux relatifs à la police de la circulation en milieu urbain.)

Pour commencer ce processus d'examen, on a d'abord mis sur pied un groupe de travail cadre. On a établi des partenariats interinstitutions avec la Police provinciale de l'Ontario, la Sûreté du Québec, les ministères des transports provinciaux et fédéral, des organismes de recherches ainsi que l'Alberta Centre for Injury Control and Research (ACICR). En retour, on a accordé à l'ACICR le droit de publier tous les résultats de recherche relatifs au projet. De plus, on a mis sur pied un détachement à l'intention d'un spécialiste de l'éducation et de l'élaboration de programmes de l'Alberta Motor Association.

Pendant les trois années qui ont suivi, l'équipe du projet pilote a réussi à assurer un service de police de la circulation efficace et reconnu qui est beaucoup mieux préparé de manière à avoir des conséquences systématiques sur la sécurité publique et, en bout de ligne, à réduire les décès et les blessures graves sur nos routes. Cette réussite a été rendue possible grâce aux efforts des partenaires et des bénévoles des communautés à l'échelle nationale, provinciale et locale envers l'évaluation de la situation relative aux comportements des conducteurs par rapport au port de la ceinture de sécurité, à la vitesse, au non-respect des panneaux d'arrêt et à la problématique des conducteurs aux facultés affaiblies dans les régions rurales de la province. Grâce à l'utilisation de sondages sur les opinions et les connaissances, des données de base ont été recueillies à l'égard des attitudes et des idées fausses au sein des membres du service de police. Les conclusions initiales ont justifié la tenue d'un examen complet des structures organisationnelles en vue de fournir un réseau de soutien nécessaire à un programme innovateur et restructuré d'application de la loi en milieu rural.

Le présent manuel représente les connaissances et expériences cumulatives acquises par le comité de la circulation de l'Association canadienne des chefs de police et la GRC qui ont agi à titre d'organisme responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre du projet pilote dans le sud de l'Alberta et du déploiement subséquent du programme dans huit provinces où la GRC exerce des fonctions de police.

Bien que le projet soit fondé sur des groupes de la circulation dans les régions rurales, il n'en demeure pas moins que le respect des principes de la police communautaire et de la résolution des problèmes centrée sur la sécurité du public veille à ce que cette étude soit un moyen d'évaluer et d'élaborer un programme de la police de la circulation de qualité pour les groupes de la circulation et des services généraux dévoués au sein des services de police ruraux et municipaux.

RCMP Traffic Service Pilot Project.doc

Principes directeurs

- Ne rien présumer et commencer le projet avec un esprit ouvert et un engagement envers la sécurité publique. Il ne serait pas normal pour un service de police d'entreprendre cette tâche sans avoir une idée du classement d'ensemble de son programme de la circulation ou de son organisme par rapport aux autres services de police. Sans égard à la couleur de l'uniforme ou à l'insigne d'épaule, tout membre de la police doit se consacrer à servir et à protéger. Il n'existe aucune cause plus noble que celle de sauver des vies. Il faut apprendre des erreurs des autres et s'efforcer d'être les meilleurs.
- Tous les échelons de l'organisme doivent accorder leur plein soutien pour créer un climat propice au changement. Les attitudes des employés de tous les niveaux sont essentielles au succès du processus de changement auquel vous aspirez. Une prestation de services efficace nécessite de l'initiative, du leadership, un renforcement de l'autonomie ainsi qu'une délégation des pouvoirs, de la responsabilisation et de la flexibilité. La qualité des gens choisis pour diriger le projet est essentielle au changement. Il faut s'assurer de choisir les bonnes personnes.
- Le principal client de ce processus est le personnel de première ligne en uniforme, qui est responsable de la sécurité publique sur vos routes. Développer et appuyer la première ligne, et renforcer son autonomie, devraient être le principal élément moteur du changement. Recruter des jeunes esprits brillants et les former de manière à ce que leur mode de résolution de problèmes soit centré sur la sécurité publique.
- Un effort de gestion intensif et des ressources significatives sont nécessaires pour compléter le processus d'élaboration d'un programme de la police de la circulation de qualité. Cet effort doit être constant et durable et doit correspondre au service de soutien offert aux employés de première ligne. Le succès ou l'échec relatif au passage du concept à la pratique dépendra entièrement des gestionnaires.
- Pour entreprendre ce projet, les gestionnaires supérieurs devraient fournir à l'équipe de projet des directives précises quant à leurs attentes. Des énoncés clairs et concis qui dirigent les activités doivent être élaborés dans le but d'examiner les forces et faiblesses de la fonction de la police de la circulation au sein de l'organisme.
- Ne pas abolir les anciennes pratiques. Accepter le principe voulant que, si les connaissances relatives aux enjeux sur la sécurité routière n'avaient jamais été acquises, on n'aurait alors pas réussi à aider les gestionnaires et les employés de première ligne à élaborer un processus de prestation de services de qualité.

- La prise de décision fondée sur les preuves permettra d'élaborer et de guider le projet. Toutes les décisions en matière de financement et de ressourcement s'inspireront d'une analyse de rentabilisation, et des résultats mesurables seront élaborés pour tous les programmes. Ce qui est évalué donne de bons résultats.
- La dynamique du changement ne repose pas sur les opinions ou les sentiments, mais plutôt sur les connaissances.
- La participation des partenaires et clients est essentielle à la mise en œuvre d'un programme de la police de la circulation de qualité. Cette interaction doit toutefois reposer sur deux principes de base :
 - La mission, la vision et les valeurs doivent être adoptées à l'unanimité.
 - Des techniques de résolution de problèmes valides doivent être utilisées pour cerner les priorités et justifier les dépenses relatives aux ressources d'application de la loi et à l'éducation.

This page is blank

PARTIE 1 – MOBILISATION

1.1 CRÉER UN ENVIRONNEMENT PROPICE AU CHANGEMENT

L'ouverture d'esprit constitue le point de départ de votre projet. Il ne serait pas normal pour un service de police d'entreprendre ce processus sans avoir une idée du classement d'ensemble de son programme de la circulation ou de son organisme par rapport aux autres services de police.

- Ce n'est cependant pas une compétition. La question clé est de savoir si votre organisme fait tout ce qui est en son pouvoir pour protéger les voyageurs contre les décès et les blessures graves.
- Un processus, élaboré et décrit dans le présent manuel, vise à créer un programme de la police de la circulation de qualité au sein de votre organisme qui permettra de sauver des vies et de réduire les blessures graves.
- Votre récompense suite à l'adoption de ce processus est de savoir que vous aurez contribué à atteindre l'objectif canadien, lequel est d'offrir les routes les plus sécuritaires au monde d'ici 2010.

Les conclusions du projet ont irréfutablement démontré que les tâches réalisées par la police de la circulation ne correspondaient pas à une définition raisonnable de la prestation de services de qualité. La circulation a, en fait, souffert d'un manque de financement et du réacheminement des ressources. Aucun problème n'a été résolu, la désinformation à l'égard de la police communautaire abonde et il n'existe pratiquement pas de responsabilisation quant à la façon, au moment et au lieu où le service de la circulation a effectué ses tâches.

Il se peut que votre service de police soit beaucoup plus avancé en matière de sécurité publique. Il est possible que chaque membre de votre service responsable de la circulation puisse dire combien de personnes sont décédées dans des accidents de la circulation dans votre juridiction l'année dernière, combien sont décédées lors de collisions sur les lieux d'une intersection et le nombre de décès causés par la conduite avec des facultés affaiblies, le non-respect du port de la ceinture de sécurité ou la vitesse. Ces connaissances peuvent également correspondre au nombre de contraventions qu'ils ont émis pour chaque comportement à risque élevé. Ou peut-être pas!

La première étape consiste à bien comprendre la tâche que vous êtes sur le point d'entreprendre.

- Vous êtes sur le point d'amorcer un projet pluriannuel. Vous ne pouvez prendre aucun raccourci.

- L'ensemble de votre tâche est d'examiner en profondeur et de manière impartiale les points forts et les faiblesses de votre programme de la police de la circulation.
- Votre objectif principal est d'accroître la qualité de votre programme de la police de la circulation afin de maximiser votre capacité à réduire le nombre de décès et de blessures graves sur vos routes.
- Vous devez devenir un expert en la matière sur les causes de mortalité et de décès dans les collisions entre véhicules automobiles, non seulement dans votre juridiction, mais également dans votre province et au pays.

1.2 POLICE COMMUNAUTAIRE ET POLICE DE LA CIRCULATION

Préalablement à la mobilisation du comité de la circulation de l'ACCP dans les années 90, cinq documents ont été rédigés dans le but d'examiner la relation existant entre les enjeux liés à la circulation et à la police communautaire. Dans ces documents, on s'est efforcé de mettre en doute les points de vue traditionnels du rôle des services de la circulation au sein de la police communautaire. On a également mis en doute les idées fausses entourant la manière dont les services de police perçoivent la police communautaire.

[1.2a High Risk Driver and Community Policing, CACP 1997.doc](#)

[1.2b Community Policing and Public Safety – 1999 and Beyond.doc](#)

[1.2c Community Policing and Traffic Law Enforcement – BC 98.DOC](#)

[1.2d The Community Approach to Policing and Operation Impact.doc](#)

[1.2e National High-Risk Driver Task Force.DOC](#)

À quel point votre organisme tient-il à être dirigé par des principes relatifs à la police communautaire et par le désir d'utiliser des techniques de résolution de problèmes valables pour cerner les problèmes les plus graves? Est-ce que votre organisme sait vraiment comment opérationnaliser les services de police communautaire? Au moment d'élaborer la philosophie relative à la police communautaire, bon nombre de services y incluent une composante « police de la circulation » en considérant que la tendance intempestive à donner des contraventions pour excès de vitesse n'est qu'un exemple du pire des scénarios. En réalité, la police de la circulation a toujours été davantage impliquée dans les services communautaires que tout autre mode de prestation de services.

Le présent manuel vous présentera les étapes de base relatives à la résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique. Si votre organisme appuie cette vision, vous devrez alors l'adopter dans tout ce que vous faites. La section suivante cherche à démontrer l'importance que revêt la philosophie axée sur la police communautaire et la résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique.

1.2.1 Police communautaire

Les services de police communautaire sont au cœur de la prestation des services policiers. Ils ne sont pas le résultat de l'application précise de programmes ou de tactiques tels la patrouille cycliste, la prévention du crime, une visibilité accrue ou les bureaux de police communautaire. Même s'ils sont tous importants, ils ne représentent pas un changement philosophique dans la façon dont nous fonctionnons. La police communautaire reconnaît que, en plus de répondre aux appels d'urgence et d'inculper des contrevenants, elle a toujours participé aux appels de service connexes aux risques les plus importants qui se posaient pour la sécurité publique. On entend par principes de la « police communautaire » un changement philosophique en vue de régler les problèmes communautaires avec des stratégies proactives. Ils deviennent notre « style de vie », notre façon de fonctionner.

Le modèle de la police communautaire est un effort de collaboration entre la police et la communauté permettant de déterminer les plus grands risques envers la sécurité publique dans la communauté, puis de chercher des solutions à ces problèmes. Il est fondé sur des liens étroits mutuellement avantageux entre la police et les membres de la communauté. Le modèle de la police communautaire recherche les commentaires et les talents de tous les membres de la communauté en vue d'améliorer la sécurité publique sur nos routes.

Un modèle de la police communautaire efficace aura des conséquences positives sur la réduction des préjudices tout en améliorant la qualité de vie dans nos communautés. Il combinera les efforts et les ressources de la police, du gouvernement local et de la communauté. On trouve au cœur de la police communautaire trois composantes de base essentielles et complémentaires : partenariat communautaire, méthodes de résolution de problèmes et gestion du changement.

Le partenariat communautaire reconnaît la valeur associée à la réintégration des gens dans le processus de maintien de l'ordre. Tous les éléments de la société doivent être rassemblés si nous voulons réduire efficacement le nombre inacceptable de décès et de blessures sur nos routes.

La résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique se sert du modèle CAPRA (Clients, acquisitions et analyse de renseignements, partenariats, réponses, auto-évaluation) pour cerner les préoccupations les plus menaçantes pour la sécurité et le bien-être des communautés. Ces préoccupations deviennent ensuite des priorités pour les stratégies d'intervention mixtes entre la police et la communauté.

« Afin de gérer le changement, on doit reconnaître clairement que, pour créer des partenariats avec la police communautaire et mettre en œuvre des activités relatives à la résolution de problèmes, on devra effectuer des changements dans la structure organisationnelle de la police. Le changement bien géré implique une reconnaissance du besoin de changement, la communication d'une vision claire selon laquelle il est possible d'apporter un changement, la détermination des étapes concrètes nécessaires au changement positif, la compréhension des

avantages du changement ainsi que l'obtention d'un engagement à l'échelle de l'organisme envers le changement. » [traduction] (Source : Community Policing Consortium)

Le modèle de la police communautaire n'offre pas de solution rapide. Il nécessite de la police un engagement à long terme envers la collaboration avec la communauté pour atteindre des buts et des objectifs adoptés d'un commun accord. Tous ceux qui y prennent part devront y consacrer du temps et des efforts et faire preuve de patience pour établir des partenariats durables visant à cerner et à éliminer les causes profondes des collisions mortelles et causant des blessures corporelles.

Il existe sept éléments fondamentaux relatifs au modèle de la prestation de services de la police de la circulation. On les connaît sous le nom des « sept clés du succès » :

1. Énoncé de mission de la police de la circulation
2. Résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique
3. Données de qualité
4. Priorités
5. Objectifs et buts
6. Responsabilisation
7. Connaissances

Ces sept éléments servent de base à toutes les activités énumérées dans le présent manuel et aux cours de formation de trois jours mentionnés à la partie 7.

1.2.2 Résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique : comment nous opérationnalisons la philosophie de la police communautaire.

Tous les services policiers modernes ont adopté et utilisent une méthode de résolution de problèmes au sein de leurs modèles actuels de prestation de services. La GRC a adopté le modèle de résolution de problèmes CAPRA, tandis que l'OPP utilise le PARE et la Sûreté du Québec utilise le SMARE. Ces méthodes partagent de nombreuses composantes sans égard à l'organisme. Les méthodes de résolution de problèmes déterminent universellement les personnes concernées, le problème, l'analyse des données, les partenariats, les réponses et l'évaluation. L'utilisation de méthodes de résolution de problèmes assure l'utilisation d'une approche systématique conforme à la prestation de services. Cette approche est souvent désignée sous l'expression « service de police intelligent ».

Des explications complètes sur le modèle de résolution de problèmes CAPRA de la GRC sont contenues dans les présentations PowerPoint et les notes d'allocation dans le dossier « Training the Trainers » et le fichier ci-dessous.

[1.2.2 Components of CAPRA Model.doc](#)

1.3– RÉVISER VOTRE STRUCTURE ET POLITIQUE ORGANISATIONNELLES

Dès le début, vous voudrez travailler avec les outils que votre organisme a déjà élaborés pour guider les activités liées à la résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique et un mode de prestation des services de la police de qualité. Comprendre la philosophie de votre organisme sur ces enjeux vous aidera à surmonter de nombreuses difficultés. Cette compréhension sera également inestimable lorsque vous renseignerez la haute direction, car vous aurez toujours utilisé le cadre de travail qu'elle aura elle-même adopté.

1.3.1 Énoncé de mission

La principale question que vous devez vous poser lorsque vous entreprenez cette tâche est de savoir si votre organisme et votre partie contractante ont une vision et un énoncé de mission clairs et concis afin de diriger votre programme de la police de la circulation. Par exemple, un service de police peut choisir l'énoncé de mission suivant :

« Conserver la paix, faire observer la loi et maintenir l'ordre et offrir des services de qualité en partenariat avec nos communautés. »

Supposez un instant que votre programme de la police de la circulation nécessite une importante restructuration. Est-ce que cet énoncé de mission vous éclaire quant à la direction que prennent vos efforts pour régler les problèmes? Examinez maintenant ce qui suit :

« Nous nous consacrons à l'amélioration de la sécurité publique sur nos routes »

Cet énoncé ne fait aucun doute quant à la direction que prend votre programme et quant aux tâches et aux responsabilités principales que vous accomplirez.

1.3.2 Priorités stratégiques

Les organismes établissent en général une liste de priorités pour superviser les activités de l'année à venir. Réviser les priorités de l'année en cours pour déterminer la présence d'énoncés directs ou indirects ayant rapport à la sécurité publique sur les routes. Par exemple :

- Les collisions entre véhicules automobiles sont la principale cause de décès et de blessures graves chez les jeunes Canadiens. Par conséquent, tout énoncé directionnel relatif à la sécurité des jeunes est une composante importante de votre dossier.
- Les criminels et les citoyens respectueux de la loi ont un point en commun : ils partagent les mêmes routes. Le principe selon lequel une contravention peut

permettre de déceler d'autres activités criminelles constituera une composante importante à une étape ou à une autre de la réalisation de votre projet.

De plus, procédez à une autre analyse des vérifications antérieures de votre organisme pour chercher à savoir s'il y a des recommandations en suspens relativement à la responsabilité en matière de sécurité publique sur vos routes. Par exemple, la vérification d'un service de police a permis de recommander l'examen et, au besoin, la révision des mesures d'efficacité de ses services de gestion de la circulation. Si vous voulez que la haute direction approuve le changement, ce genre d'énoncés donne du pouvoir à vos arguments en faveur du changement.

1.3.3 Structure organisationnelle

Comprendre votre structure organisationnelle et votre cadre de rapports vous épargnera bien des sentiments de frustration. Même si cela semble évident, il vous faut connaître les gens à qui vous rendez compte et les personnes dont vous êtes responsables. Il ne s'agit pas dans tous les cas de la même personne ou du même groupe. Au fur et à mesure que le projet prend de l'ampleur, il fera intervenir des unités et des entités à l'extérieur des limites de votre autorité immédiate. Par exemple, à un moment ou à un autre, il se peut que vous souhaitiez entreprendre un projet pilote dans un district au lieu d'introduire un changement dans toute la province ou la municipalité. Pensez à créer un protocole d'entente si un certain nombre de gestionnaires supérieurs de la police participent au projet pilote.

[1.3.3 Memorandum of Understanding.doc](#)

1.3.4 Programmes de formation pour la police de la circulation – formation pour les cadets et formation à l'interne

Effectuez un examen complet de vos programmes de formation actuels concernant l'exécution de fonctions de la police de la circulation, tant au premier échelon des nouveaux membres qu'au sein de vos programmes de formation à l'interne. Un examen du programme de formation de la GRC a indiqué que les services de la circulation étaient perçus comme le pire des scénarios relatifs aux services de police communautaire. De plus, les instructeurs laissaient entendre que les nouveaux membres souhaiteraient peut-être ne pas effectuer des tâches relatives à la circulation.

Au fur et à mesure du déploiement de votre programme, vous devriez penser sérieusement à tenir un atelier à l'intention des personnes qui donnent la formation sur les services de la circulation, la police communautaire et la résolution de problèmes. Le dossier « Training the trainers » leur permettra de bien comprendre les enjeux relatifs à la police de la circulation.

1.3.5 Comprendre le processus du changement

Le changement est synonyme de résistance. Comme l'a fait observer Machiavel en 1513 : « L'innovateur a pour ennemis tous ceux qui ont tiré avantage de l'ordre ancien, tandis que ceux qui attendent les bénéfices de nouvelles institutions s'en feront de tièdes défenseurs ». Il est important de comprendre pourquoi le changement entraîne une résistance.

Parmi les principes directeurs énoncés au début du présent manuel, on note celui qui recommande de ne pas abolir les anciennes pratiques. Il vous faudrait agir en fonction du principe voulant que, si les connaissances relatives aux enjeux sur la sécurité routière n'avaient jamais été acquises, on n'aurait alors pas réussi à aider les gestionnaires et les employés de première ligne à élaborer un processus de prestation de services de qualité. L'élément clé de cet énoncé est l'allusion au fait que la connaissance est essentielle au processus du changement.

Tous les gens que vous rencontrerez au cours du projet auront une attitude ou des opinions personnelles sur les enjeux relatifs à la sécurité routière. L'expérience prouve que les participants dans ces groupes s'y présentent avec ce qu'ils « perçoivent » ou « croient » être le problème. En général, on fonde son opinion ou son attitude sur deux composantes : une connaissance et une émotion. Votre tâche est de fonder les connaissances sur des preuves et des données convaincantes qui réduiront systématiquement le lien affectif qu'ont la police et le public à l'égard des anciens mythes et des anciennes opinions sur les enjeux relatifs à la sécurité routière. Vous acquerrez ces connaissances à l'aide des outils et des exercices de résolution de problèmes du présent manuel. Examinez les points suivants :

- La consultation entre deux parties doit reposer sur un certain niveau de connaissance prédéterminé sur les croyances et les attitudes de l'autre ainsi que sur sa compréhension cognitive des enjeux et des problèmes relatifs à la sécurité routière.
- Chaque partie comprendra différemment la façon d'entreprendre la gestion des risques du problème, mais n'oubliez pas qu'il existe une différence entre la perception et la réalité.
- La police et le public n'auront pas nécessairement une compréhension précise des risques en jeu. Les attitudes seront probablement fondées sur la compréhension émotionnelle plutôt que cognitive.
- Le défi consiste à communiquer les bonnes connaissances sans insulter le public ou les membres. Vos renseignements seront mis en doute, il faut donc être crédible. Les inquiétudes d'une personne à l'égard d'un risque donné sont souvent démesurées par rapport au risque réel. Elles sont bien plus grandes que ne le justifie le danger, ou à l'occasion le sont moins. Un excellent exemple de ce fait est la perception qu'ont certains parents quant au risque encouru par les enfants qui prennent l'autobus. Le transport en autobus scolaire est le moyen de

transport le plus sécuritaire au pays. Cependant, au niveau émotionnel, les parents peuvent le percevoir comme étant extrêmement dangereux.

- Il existe souvent des écarts importants entre les risques qui inquiètent les experts et ceux qui préoccupent le plus le grand public.
- Les énoncés sur les risques élaborés dans la partie 2 seront au cœur de vos efforts de gestion des risques au sein de votre groupe de consultation et de vos efforts visant à diriger l'attention et les décisions sur les enjeux les plus menaçants pour la sécurité du public.
- Les risques imposés sont plus menaçants que les risques volontaires. Les gens acceptent les risques associés au ski, mais non ceux qui se rapportent aux additifs alimentaires.
- De même, les risques que les gens peuvent contrôler sont plus acceptables que ceux qu'il est impossible de contrôler. Par exemple, ils ne craignent pas de porter une ceinture de sécurité parce qu'ils contrôlent leur comportement, mais ils ont une peur très réelle des conducteurs avec facultés affaiblies, car ils n'ont aucun contrôle sur ces derniers.
- Les risques injustement partagés sont perçus comme étant plus dangereux. Si d'autres évitent un risque que je dois affronter, le risque est plus répréhensible.

En dernier lieu, il est important de comprendre les nombreux conflits que doivent affronter les gens et les organismes lorsqu'ils sont confrontés au changement. Pour comprendre dès le départ les processus en jeu, visionnez le film : « *Discovering the Future Beyond Paradigms* », d'après le livre de Joel A. Barker et produit par Infinity Limited and Chart House Learning Corporation. Le numéro de la section de la formation de la GRC associé à cette production est le 90481.

1. 4 PARTENAIRES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1.4.1 Comprendre les partenariats

Il est essentiel de connaître vos clients et vos partenaires pour créer votre équipe de projet et élaborer et mettre en œuvre votre programme. On a d'abord tendance à communiquer avec toutes les associations dont le nom comporte le mot « sécurité » ou avec toute association qu'on associe à la sécurité.

Ne participez jamais à une entente, ou ne proposez jamais une association avec un partenaire, avant d'avoir mené votre petite enquête. Amorcez le processus en exigeant les renseignements suivants :

- Leurs énoncés de vision et de mission
- Un exemplaire de leur plan stratégique

- Un exemplaire de leurs priorités
- Une liste de leurs principaux clients ou membres
- Les faits relativement à leur base de ressourcement

Amorcez la formation du partenariat en comprenant que vos services policiers réunissent plus de ressources que n'importe quel autre partenaire. Le calcul est simple. S'il vous en coûte environ 120 000 \$ par année pour mettre en service une unité de police et la maintenir (véhicules et agents) et que vous avez 20 unités responsables de la circulation, votre contribution annuelle sera de l'ordre de 2 400 000 \$. Il en ressort un double message :

- Premièrement, si votre organisme affecte ce niveau de ressources à la sécurité publique sur les routes, vous devriez ouvrir le défilé. Cependant, n'oubliez pas que « leadership » n'est pas synonyme de « dictature ».
- Deuxièmement, afin de prendre les devants, vous devez mieux comprendre les enjeux relatifs à la sécurité routière que tous les partenaires, clients ou intervenants.

Votre mission précisera que vous vous êtes consacré à accroître la sécurité publique sur vos routes. Au fur et à mesure que votre lecture du manuel progresse, vous remarquerez que le processus de résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique nous indique de nous concentrer principalement sur les collisions qui entraînent la mort et des blessures graves.

D'éventuels intervenants ou partenaires peuvent avoir différents objectifs et attentes. Des associations d'assureurs, par exemple, peuvent être principalement intéressées à réduire les collisions causant des dommages matériels. Cependant, le fait de maximiser les ressources pour réduire les dommages matériels détournera les policiers de la mission qui consiste à sauver des vies et à réduire les blessures graves. Les deux types de collision ne partagent pas les mêmes caractéristiques. Les collisions causant des dommages matériels semblent se produire à l'heure de pointe sur les routes à chaussée séparée. Cependant, les collisions causant des décès et des blessures graves pourraient se produire n'importe quand, y compris la nuit ou pendant la fin de semaine.

Certaines associations interrogent leurs membres chaque année dans le but de connaître leurs opinions et sentiments à l'égard des principaux risques associés à la conduite, ce qui constitue une autre préoccupation importante. L'essentiel en matière de résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique est que vous mettiez en marche un processus visant à obtenir des renseignements valables et fiables sur ce qui provoque des décès dans votre région, ce qui en est la cause, ainsi que le moment et l'endroit auxquels ces décès surviennent. Vous entrez en fait dans un monde qui exige des preuves empiriques et ne fonctionne plus en fonction des opinions et sentiments. Si vous acceptez cette condition, vous envisagez légitimement la quantité de travail qui sera nécessaire pour informer vos partenaires sur le processus de résolution de problèmes et leur dispenser une formation.

Finalement, votre contribution ne se limite pas à vos ressources. Vous affichez votre identité et votre uniforme. Les organismes extérieurs augmentent leur visibilité et leur crédibilité simplement grâce au fait d'être associé à vous.

Le temps est venu pour vous de diriger. Choisissez ceux qui sont prêts à vous suivre uniquement dans le but de sauver des vies et de réduire les blessures graves sur vos routes. Si vous avez choisi le bon organisme, il ne tardera pas à devenir un partenaire égal et à part entière de votre projet.

Critères de sélection des partenaires

- **Leur énoncé de mission doit exprimer leur « volonté à se consacrer à la réduction des cas de décès et de blessures graves sur vos routes ».**
- **Ils doivent être prêts à accepter d'utiliser des techniques de résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique qui maximiseront vos ressources pour réduire le nombre de décès et de blessures graves.**

1.4.2 PRINCIPAUX CLIENTS ET PARTENAIRES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Tout au long du processus décrit dans le présent manuel, l'idée maîtresse à laquelle nous ferons constamment référence est le principe de la police communautaire et le modèle de résolution de problèmes de vos services policiers. L'une des composantes principales est l'identification et la connaissance de vos clients. C'est à ce moment que vous devez commencer à recueillir les énoncés de vision et de mission des associations gouvernementales et non gouvernementales œuvrant dans le domaine de la sécurité.

Voici la première question à se poser : « Qui paie votre salaire? » S'il s'agit d'un organisme gouvernemental provincial ou fédéral, ce sera probablement le Solliciteur général ou le procureur général. Après avoir examiné leurs mandats sur les questions relatives à la sécurité routière, vous remarquerez que, dans la plupart des provinces, ces ministères sont principalement responsables des articles sur la conduite avec facultés affaiblies figurant au Code criminel. De quels ministères et organismes relève le mandat de la sécurité routière? Voici une brève description des principaux partenaires participant à la sécurité routière au Canada.

1.4.2.1. Association canadienne des chefs de police, comité de la circulation

Énoncé de vision : Encourager et faciliter l'élaboration d'un système national efficace et efficient d'application des règlements de la circulation qui fera des routes canadiennes les voies les plus sécuritaires d'ici 2010. Voici les produits directs du comité :

- Réduire le nombre de décès et de blessures graves causés par l'utilisation de véhicules automobiles.
- Indiquer la voie à suivre lors de l'établissement de la coopération, la coordination et la communication des questions relatives à l'application des règlements de la circulation parmi tous les membres de la communauté canadienne de la police.

1.4.2.2. Transports Canada – Direction générale de la sécurité routière

Énoncé de vision : Doter le Canada des routes les plus sûres au monde d'ici 2010. Le résultat final est de réduire le nombre de décès et de blessures graves ainsi que les émissions des véhicules, les dommages matériels et la consommation d'énergie causés par l'utilisation des véhicules automobiles.

La Direction générale de la sécurité routière est chargée, au niveau fédéral, de réduire le nombre de décès, de blessures graves, de dommages matériels et à l'environnement causés par l'utilisation de véhicules automobiles. Elle exerce son mandat en vertu de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* en entreprenant des recherches et en élaborant des normes de sécurité en matière de véhicules automobiles, des règlements et des procédures d'essai pour tous les nouveaux véhicules, pneus et équipement déterminé fabriqués ou importés au Canada. Elle applique également la *Loi sur les transports routiers*.

Il incombe également à la Direction générale d'enquêter sur les défauts compromettant la sécurité des véhicules automobiles et de conclure des contrats avec huit universités du Canada (Vancouver, Calgary, Saskatoon, Toronto, London, Montréal, Fredericton et Halifax) qui proposent des réponses immédiates aux problèmes et aux défauts dans toutes les régions du pays. Les équipes responsables des enquêtes sur les défauts travaillent de près avec les forces policières régionales pour ce qui est des questions relatives aux enquêtes sur les collisions.

Pour renseignements : directeur général, Direction générale de la sécurité routière : (613) 993-6735

Pour renseignements : 1 (800) 333-0371

Demandes de publications : 1 (800) 333-0371

[1.4.2.2 Transport Canada Collision Investigation Teams.doc](#)

1.4.2.3 Gouvernements provinciaux/territoriaux

Les gouvernements provinciaux sont responsables des questions relatives aux comportements des conducteurs dans leurs juridictions. Ils exercent cette responsabilité en vérifiant les certificats d'immatriculation et les permis de conduire, en s'assurant que les règlements à cet égard sont appliqués et en offrant des programmes de sensibilisation au public. De plus, les provinces sont responsables des aspects relatifs à la conception et aux services routiers.

1.4.2.4 Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) est un organisme à but non lucratif composé de représentants principaux provenant des ministères et organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux responsables de l'application, de la réglementation et du contrôle du transport des véhicules routiers et de la sécurité routière. De plus, on offre aux organismes privés et aux autres ministères et organismes intéressés par la sécurité routière et le transport routier la possibilité de devenir membre associé.

Transports Canada travaille en collaboration avec les gouvernements provinciaux par l'entremise du CCATM pour établir des priorités et des objectifs nationaux en matière de sécurité routière. Grâce à ce cadre de travail, le Ministère contribue aux programmes de sensibilisation conçus pour accroître l'usage adéquat des ensembles de retenue pour les occupants, des feux de jour, et des programmes pour réduire la conduite avec facultés affaiblies, qui sont tous conçus pour améliorer les pratiques relatives à la conduite.

Comités permanents du CCATM :

- Conformité et réglementation
- Conducteurs et véhicules
- Sécurité routière – recherche et politiques

Ces comités relèvent du conseil des ministres responsables du transport et de la sécurité routière par l'entremise du conseil des sous-ministres et du conseil d'administration du CCATM. Le CCATM fixe des objectifs nationaux en matière de sécurité routière tels le port de la ceinture de sécurité à 95 p. cent chez tous les occupants et la réduction de 30 p. cent des cas de conduite avec facultés affaiblies.

Membres fédéraux et provinciaux du CCATM :

Pour renseignements : Secrétariat du CCATM : (613) 736-1395

[2003 CCMTA Directory1.pdf](#)

1.4.2.5 Association des transports du Canada

L'Association des transports du Canada (ATC) a comme mission de promouvoir la sécurité, l'efficacité, l'efficacite et le respect de l'environnement dans le cadre de la prestation de services durables de transport, le tout en vue d'appuyer les objectifs sociaux et économiques du Canada. Les 550 membres de l'association à but non lucratif font fonction de tribune neutre dans le but de discuter des questions et des préoccupations relatives au transport, et s'intéressent à la résolution de questions techniques dans le domaine du transport routier. On compte parmi ces membres tous les échelons du gouvernement, d'autres associations, des conseillers, des entrepreneurs, des expéditeurs, des transporteurs de marchandises, des services de transport de passagers, des universités et des instituts de recherche.

Le président de l'ATC est en général un ministre provincial du transport. Un comité exécutif planifie des programmes et des lignes directrices et fournit des conseils aux comités et aux conseils de l'ATC, notamment le conseil de la recherche et du développement, le conseil des transports urbains, le conseil multimodal et la Semaine nationale des transports.

Pour renseignements : Secrétariat de l'ATC : (613) 736-1395

1.4.2.6 Organismes de sécurité nationaux (OSN)

Les Organismes de sécurité nationaux (OSN) sont un comité mis sur pied par la Direction générale de la sécurité routière, Transports Canada, dans le but de permettre au Ministère de rencontrer et de consulter des clients importants pour discuter de sujets relatifs à l'élaboration et à la mise en œuvre de nouveaux règlements sur les véhicules automobiles, d'activités de recherche et de programmes nationaux sur la sécurité routière.

Les membres du comité se rencontrent deux fois par année à Ottawa. Le comité est composé de plus de 20 organismes tels l'ACCP, le Conseil canadien de la sécurité, l'Association médicale canadienne, l'Alliance canadienne du camionnage, la School Bus Operators, l'Association pour la protection des automobilistes et l'Association canadienne des automobilistes. Vous trouverez la liste complète dans le fichier suivant.

[1.4.2.6 National Public Safety Organizations.doc](#)

1.5 CHOISIR LE SECTEUR DU PROJET

Dans le cas des services de police provinciaux et des vastes régions métropolitaines, vous aurez peut-être tendance à entreprendre un examen de l'ensemble de votre juridiction dans l'intention de déployer un nouveau programme dans votre service. On recommande fortement de prendre du recul et de penser à l'ampleur du projet et des ressources qui seront nécessaires pour entreprendre une telle tâche. En effet, vous risquez tout en un coup de dés si vous essayez de mettre en œuvre un programme à l'ensemble du service dès le début. Il est préférable à la longue d'élaborer et de mettre en œuvre un projet pilote dans un district, de tirer des leçons de vos erreurs et de créer ensuite le plan d'affaires, y compris l'établissement des coûts, afin de le déployer dans le reste de vos juridictions.

Les critères suivants vous aideront à choisir votre secteur pilote.

- **Nombre de décès** : Étant donné le nombre insuffisant de décès impliquant des véhicules automobiles en milieu rural et urbain, vous ne pouvez déterminer avec certitude les principales causes de décès et de blessures. Le nombre de décès et

de blessures graves survenus entre 1996 et 2001 inclusivement est le niveau de référence de la Vision sécurité routière 2010.

- **Géographie et population** : Choisissez un secteur qui est représentatif de la principale portion de votre juridiction quant à la géographie et à la démographie. Les membres de différents groupes socio-économiques adoptent des comportements différents face au risque. Inventoriez les routes sur lesquelles passent beaucoup de touristes ou de voyageurs de passage.
- **Urbain-rural** : Le secteur devrait inclure un mélange de zones urbaines et rurales mineures et majeures, avec des villes et des villages. En fonction des données nationales, vous pouvez vous attendre à un nombre disproportionné de collisions mortelles se produisant dans vos juridictions rurales. Par conséquent, vous devriez accorder la préférence aux régions ayant une importante composante rurale.
- **Types de routes, limite de vitesse et débit de la circulation** : Théoriquement, vous devriez choisir un secteur qui vous offre un échantillon représentatif de routes à quatre voies divisées, de routes à deux voies non divisées et de routes de gravier dont la limite de vitesse et le débit de la circulation varient.
- **Attentes relatives au soutien offert par le gestionnaire de district** : Si deux ou trois de vos districts se prêtent à l'examen, le facteur décisif devrait être le degré de volonté du gestionnaire de district à collaborer à votre projet. Évidemment, il s'agit d'une personne très préoccupée par le nombre de décès et de blessures graves dans son district, d'une personne qui appuie les principes de la résolution de problèmes et de la prestation de services de qualité et qui est décidée à prendre des risques.
- **Sous-officiers désireux de sortir des sentiers battus** : Supposez dès le départ que vous critiquerez la manière selon laquelle est exécuté votre programme de la police de la circulation. Selon toute vraisemblance, les sous-officiers et les sous-officiers en fonction avant eux ne connaissaient qu'une manière de faire le travail. Ils doivent participer très tôt au projet et ceux qui croient qu'il existe peut-être une meilleure façon de faire le travail vous seront indispensables plus tard.
- **Partenaires et groupes de bénévoles** : Tel qu'il sera expliqué dans la prochaine section sur le choix de l'équipe du projet, vous devriez toujours faire preuve de diligence raisonnable avant d'établir un partenariat. De plus, reconnaissez que ce ne sont pas tous les partenaires qui doivent participer à vos comités consultatifs tout au long du projet. Par exemple, au cours des premières étapes, vous aurez besoin de partenaires comme les ministres du transport, lesquels peuvent vous aider à analyser les données. Ensuite, vous pouvez communiquer avec les partenaires qui vous aideront à entreprendre les projets de recherche et

finalement, vous discuterez avec les partenaires qui vous aideront à accomplir les initiatives de sensibilisation du public.

Voici des partenaires locaux avec lesquels vous pourriez communiquer :

- Avocats de la Couronne
 - Juges, avec leurs perceptions à l'égard des infractions relatives au non-respect du port de la ceinture de sécurité et de la conduite avec facultés affaiblies
 - Coroner de district, lequel sera nécessaire pour assurer des données valables et fiables sur les usagers de la route qui sont décédés des suites de leurs blessures
 - Autorités en matière de santé de district ou d'autres bénévoles du domaine de la santé qui formuleront des observations sur les enquêtes routières
 - Universités ou collèges axés sur la recherche
- **Disponibilité de l'espace** : Tout au long du projet, vous devrez rassembler toutes les ressources policières aux fins de séances d'information, d'ateliers et de formation. Il sera nécessaire de disposer d'un espace suffisant dans un endroit central.

Mise en garde :

- *Lors de la sélection d'un district, il n'est pas nécessaire, à tout le moins pour le moment, que les groupes d'action communautaire fassent partie des intervenants, sauf si leurs membres possèdent une expertise du domaine de la recherche. En fait, les groupes aux préoccupations particulières (p. ex., sécurité des autobus scolaires, vitesse, dispositifs de protection pour enfants), les groupes comme MADD (Les mères contre l'alcool au volant) ou les conseils sur la sécurité qui offrent une vaste gamme de programmes ne sont pas en mesure de vous prêter assistance pendant votre propre étape de résolution de problèmes.*
- *Vous ne devriez pas faire participer d'autres groupes ou appuyer vous-même d'autres initiatives sur la sécurité routière dans votre secteur pilote jusqu'à ce que vous ayez eu amplement le temps d'examiner et de déterminer les principales causes de décès et de blessures graves dans votre juridiction.*

1.6 Choisir et créer l'équipe du projet

Suite à l'examen du manuel, la première tâche sera de préparer un plan de mise en œuvre et/ou une trousse d'information dans le but d'appuyer ou de rejeter les tâches ultérieures dans le cadre du projet.

Recommandation : Pour s'engager dans le projet, il faut d'abord que les gestionnaires supérieurs nomment deux agents qui examineront le présent manuel et intervieweront les membres de l'ACCP et de l'équipe du projet de la GRC.

1.6.1 Chargé de projet

Le chargé de projet devrait être votre agent de police de la circulation le plus expérimenté. Cependant, cette personne doit démontrer qu'elle comprend la nécessité d'élaborer et de mettre en œuvre un système de prestation de services de police de la circulation de qualité et de diriger le processus par l'entremise d'une méthode de résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique. Le rang du chargé de projet démontre évidemment l'engagement des gestionnaires supérieurs envers le projet. D'autre part, une personne qui prévoit participer au projet doit s'attendre à le faire pendant quatre ou cinq ans. Voici les principales caractéristiques du chargé de projet :

- Bonnes aptitudes à la gestion
- Compétence reconnue à diriger et à motiver le personnel et à mettre en œuvre le changement
- Connaissance solide des valeurs et de l'orientation de votre service
- Habilités en relations humaines, en expression écrite et verbale pour communiquer avec tous les échelons du gouvernement et groupes d'intervenants non gouvernementaux
- Connaissances éprouvées des méthodes policières opérationnelles et capacité à coordonner des services de police
- Des connaissances ou une compréhension préalables de la méthode de recherche seraient un atout

En outre, un membre de l'équipe de projet devrait avoir des connaissances relatives aux comportements humains, aux principes d'apprentissage et aux modèles de recherche. Une connaissance approfondie des questions relatives à la sécurité routière est un prérequis.

1.6.2 Membres de la police

Il existe un certain nombre de questions philosophiques et pratiques que le chargé de projet doit prendre en considération lorsqu'il choisit d'autres membres de la police pour faire partie de l'équipe. Vous aurez besoin à un moment ou à un autre d'au moins deux autres agents de première ligne pour vous aider à la résolution de problèmes, à la formation et à l'évaluation.

- Pour le moment, il est avantageux de faire intervenir de jeunes membres qui comprennent les réalités des tâches associées à la circulation de première ligne et qui ont déjà abordé des questions secondaires, notamment le système judiciaire.

- Cherchez à donner de la profondeur à votre équipe en choisissant de jeunes membres qui sont d'excellents communicateurs et qui peuvent faire des présentations sur le projet et les questions relatives à la sécurité routière en général.
- Pensez que le temps que vous investissez dans les jeunes sera le patrimoine de votre programme pour l'avenir. En effet, vous amorcerez le processus de la professionnalisation du service de la circulation dans votre organisme.
- Si les services de la circulation ne sont pas assurés adéquatement dans le secteur du projet, il est préférable que vos meilleurs agents de la circulation travaillent à temps plein avec vous à l'élaboration d'un programme de qualité au lieu de faire crisser leurs pneus sur la route.

N'adoptez pas de critères trop élevés lorsque vous choisissez d'autres membres pour votre équipe. Il est plus sage d'accorder de petits projets à des candidats potentiels au début afin d'évaluer leur intérêt, leur engagement et leurs capacités à long terme.

1.6.3 Membres civils

Les premières tâches principales que votre comité devra entreprendre seront liées à la collecte et à l'analyse des données sur les collisions entre les véhicules automobiles.

1.6.3.1 Ministère provincial responsable de la sécurité routière

Vous voudrez qu'un membre de ce ministère siège à ce comité durant les cinq ou six premiers mois du projet. La prochaine section expliquera les tâches que cette personne devra effectuer. Ce membre devra être présent uniquement lorsqu'un point à l'ordre du jour traitera de la qualité, de la collecte et de l'analyse des données.

1.6.3.2 Expert de la recherche

Avant d'énumérer les compétences de cette personne, il est nécessaire d'insister sur l'importance du besoin d'assumer la gestion de votre propre activité de recherche. L'essentiel est de recueillir des données et d'entreprendre de la recherche pour établir des données de base sur les conducteurs dans votre secteur pilote. Votre capacité à élaborer, à mettre en œuvre et à évaluer vos programmes d'application de la loi et d'éducation dépend de votre capacité à comprendre les fondements du modèle de recherche et à mesurer le changement dans les comportements au volant. Si cet aspect est laissé au soin d'un autre organisme, les données lui appartiendront et il décidera quelle information peut être divulguée au grand public. Vous ne pouvez assujettir votre projet à de telles contraintes. Il doit toutefois être précisé que la police prend en charge le problème que représentent les décès et les blessures graves sur les routes et, par conséquent, que les données lui appartiennent. L'acceptation de cette prémisse est la

seule façon dont fonctionnera le principe de la résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique.

Une méthode permettant de résoudre ce problème consiste à trouver, avec les départements de recherche d'universités ou de collèges, une solution où tout le monde est gagnant. Ils analyseront les données recueillies suite à vos relevés de recherche. Vous obtiendrez les résultats et ils auront la permission de publier les conclusions.

1.6.3.3 Expert en communication et en relations publiques

Dès le début, vous devriez avoir un plan de communication pour informer vos clients et partenaires internes et externes de la communauté policière et de votre propre service de police. Pour ce faire, il faut rédiger des bulletins, des articles pour des magazines destinés au service de police, des notes d'information et des présentations. Cette personne est très importante lorsque vous élaborez des stratégies avec les partenaires dans le but de créer et de mettre en œuvre des programmes d'application de la loi et d'éducation.

Une communication claire, concise et opportune est essentielle dès le jour où vous amorcez le projet. N'attendez pas que courent des rumeurs. N'oubliez pas que bon nombre de projets pilotes valables ont été mis aux oubliettes en raison d'un manque d'engagement permanent. Vous essayez de changer un processus qui a été ignoré pendant des années. Vous êtes une personne innovatrice et, à ce titre, vous aurez pour ennemis tous ceux qui ont tiré avantage de l'ancien système. La mésinformation est la dernière chose dont vous avez besoin.

1.6.4 Exigences en matière d'équipement de l'équipe de projet

L'acquisition d'un équipement adéquat pour effectuer les activités quotidiennes et mener des enquêtes routières est essentielle au succès de l'équipe. Voici une liste de certaines nécessités :

Équipe de coordination :

1. Suffisamment de locaux à bureaux
2. Téléphones-conférences mains libres
3. Téléphones cellulaires et téléavertisseurs
4. Ordinateurs portatifs haut de gamme (un par membre d'équipe) – 40 Go minimum avec graveurs de CD, carte vidéo, haut-parleurs et moniteur de la plus grosse taille possible
5. Station d'accueil pour chaque ordinateur portatif
6. Moniteur – 21 pouces minimum
7. Lecteur optique
8. Projecteur haut de gamme – de préférence de la plus petite taille possible
9. L'ensemble WordPerfect ou Microsoft Office Suite

10. Logiciel d'analyse de données
11. Véhicule pour chaque membre de l'équipe

Sondage :

1. Gilets réflecteurs pour les bénévoles
2. Compteurs d'entrée manuels
3. Alcootests routiers
4. Instruments de mesure de la vitesse
5. Presse-papiers et stylos avec lesquels on peut écrire sous la pluie
6. Lampes de poche presse-papiers
7. Lampes de poche

De plus, l'équipe doit être composée d'une personne de soutien à temps plein qui connaît l'ensemble WordPerfect et Microsoft Office Suite. La préférence devrait être accordée à quelqu'un qui a l'expérience de la création de feuilles de calcul électroniques. De plus, l'équipe devrait également être composée d'un analyste des données à temps plein.

1.7 CHARTE D'ÉQUIPE ET PLANS DE TRAVAIL

Après avoir créé votre équipe et déterminé vos objectifs, l'étape suivante consiste à élaborer une charte d'équipe qui vous aidera à poursuivre dans la bonne voie. La charte permettra d'identifier vos gestionnaires de projet et les membres de l'équipe, et précisera les procédures à suivre. Elle permettra également de déterminer les autorités responsables de l'établissement des coûts de revient. Le document suivant est un exemple de charte d'équipe.

1.7 Team Charter - SAD.doc

Créez des plans de travail et élaborer les grandes lignes des tâches pour guider vos activités et la responsabilisation de l'équipe. Les fichiers suivants sont fournis à titre d'exemples de plans de travail, d'organigrammes et de plans d'activités.

1.7.1 SAD Tasks 1999.doc

1.7.2 Work plan and Project Tasks - example.doc

1.7.3 Organization - Business Plan for Resources.doc

1.7.4 Pilot Project Organizational Chart.doc

1.7.5 Management Flow Chart.doc

1.7.6 Business Case.doc

1.7.7 Business Case Traffic Section.doc

1.7.8 Funding request - RAC.doc

1.7.9 Funding Request HQ.doc

1.7.10 Funding Request -Youth.doc

PARTIE 2 – RECUEILLIR ET ANALYSER LES DONNÉES DE BASE

2.1 DÉTERMINER L'ÉTENDUE ET LA NATURE DU PROBLÈME

La première tâche est de déterminer les principales causes de décès et de blessures graves causées par des collisions entre véhicules automobiles. Il vaut la peine de comprendre la façon dont l'information est traitée à partir du moment où elle est enregistrée aux abords des routes jusqu'à ce qu'elle fasse partie de la banque de données nationale sur la sécurité routière.

La police enregistre les données sur les collisions dans un formulaire créé par les autorités provinciales pour recueillir les données relatives à leurs besoins en matière de résolution de problèmes – et non les besoins de la police. (En fait, la plupart des formulaires provinciaux de rapport sur les collisions ont été créés à partir de très peu de suggestions de la part de la communauté policière). Les gouvernements provinciaux envoient ensuite les données tirées d'un certain nombre de variables choisies à Transports Canada qui, à son tour, produit un résumé national.

Le processus de résolution de problèmes commence par un examen des ensembles de données nationales, suivies des données provinciales, et finalement des données régionales. Cela vous permettra de comparer l'étendue et la nature de votre problème relativement à d'autres régions et provinces.

L'examen des données à ces trois échelons vous fournira l'information à l'égard de ce qui suit :

- Le pourcentage de propriété appartenant à votre compétence en ce qui a trait au nombre total de décès et de blessures graves impliquant des véhicules automobiles dans votre province.
- Les causes à l'origine des décès/blessures graves relativement à d'autres provinces et à l'ensemble du pays.
- La comparaison entre les décès et les blessures graves impliquant des véhicules automobiles et d'autres préoccupations de la communauté, notamment, les décès impliquant des armes à feu, les infractions contre les biens et d'autres crimes.
- Comment, pourquoi, quand et où la majorité des décès et des blessures graves impliquant des véhicules automobiles à l'échelle nationale, provinciale et dans une compétence en particulier se sont produits.
- La qualité et la fiabilité des données sur les collisions entre les véhicules automobiles.
- La nécessité de restructurer le système de données de la police sur les véhicules automobiles.

Il est essentiel que vous et votre équipe deveniez des experts en la matière sur la qualité des données relatives aux collisions entre les véhicules automobiles. Selon des sondages d'opinion, de nombreux agents de police croient que les données sont

recueillies uniquement à des fins d'assurances. La première étape à franchir pour assurer des services de qualité est de faire comprendre à tout le monde que des données valables et fiables sont essentielles à la résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique.

Dans les prochaines sections, nous utiliserons les données recueillies par la police pour déterminer de quelle façon, quand, où et pourquoi les gens décèdent ou se blessent grièvement sur les routes canadiennes. Le processus mènera à la découverte des quatre ou cinq principales causes de décès et de blessures graves à l'échelle nationale, provinciale, régionale et finalement dans le district. L'examen portera ensuite sur les données relatives à l'application de la loi afin de déterminer les quatre ou cinq contraventions exécutées par la police dans votre province et région. À ce moment, vous serez en mesure de comparer les données de causalité aux données relatives à l'application de la loi, ce qui permettra de révéler la qualité des services fournis pour maximiser les ressources afin de réduire les décès et les blessures graves sur vos routes.

2.2 DONNÉES SUR LES COLLISIONS ENTRE VÉHICULES AUTOMOBILES ET SUR LES VICTIMES

Il faut tenir compte de deux principales variables dépendantes lors de l'examen des données. La première variable concerne le nombre de collisions entre les véhicules automobiles survenus sur nos routes. Les documents papiers relatifs aux collisions permettront de connaître le nombre de collisions causant des dommages matériels, des blessures graves ou non et des décès. Il faut toutefois noter qu'une collision peut causer de multiples blessures graves et décès. Les victimes constituent la seconde variable à partir de laquelle on peut ventiler les données. L'exploitation des données fournira de l'information sur le nombre de personnes qui décèdent ou se blessent grièvement dans l'ensemble des collisions.

2.2.1 Définitions et sources de données

Au fur et à mesure que vous recueillez et analysez des données, il importe que vous mettiez en question les sources de données et les définitions. N'oubliez pas que pour la plupart, les données que vous recueillez sont destinées à des organismes autres que le service de police. Les définitions qu'utilisent ces agences peuvent ne pas correspondre aux besoins de votre compétence pour mettre en œuvre la résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique. Voici certaines variables à examiner :

- Une collision mortelle peut causer de multiples décès. Établissez clairement la différence entre l'« événement » et le nombre de décès causés par l'événement.
- Par rapport à un secteur rural, la définition d'un secteur municipal est tirée du dictionnaire de données du ministère provincial responsable de la collecte et de l'entreposage des données sur les collisions. Habituellement, on définit simplement un secteur rural comme étant situé à l'extérieur d'un secteur urbain

sur une route où la limite de vitesse est de 80 km/h. Mais qu'en est-il des collisions mortelles se produisant sur une route principale et à 100 km d'un secteur urbain? Lorsque vous demandez des données concernant les secteurs ruraux par opposition aux secteurs urbains, soyez attentif aux définitions.

- Examinez attentivement votre définition d'une blessure grave. À l'extrémité inférieure de l'échelle, une blessure grave est définie comme étant une hospitalisation d'une durée de 24 heures et ce, même si ce n'est qu'à des fins d'observation. Toutefois, il arrive souvent que les membres de la police n'effectuent pas de suivi pour déterminer si la victime a bel et bien été hospitalisée durant 24 heures. En conséquence, la majorité des données sur les blessures graves présentent de nettes lacunes.

Demandez-vous pourquoi votre organisme ne conserve pas de données sur les collisions ou ne recueille pas de renseignements provenant d'études de base sur les principales causes comportementales des collisions. D'ailleurs, pourquoi votre organisme n'a-t-il pas un plan de recherche visant à assurer la détermination appropriée des problèmes? N'oubliez pas que vous vous êtes engagé à élaborer un programme d'application du code de la route de qualité. Cela signifie que vous faites ce qu'il faut quand il le faut, en ciblant le comportement qui représente le principal problème en matière de sécurité publique dans ce secteur.

2.2.2 Quoi demander pour l'analyse des données

Les demandes de données doivent être fondées sur l'ensemble de variables suivant :

- La période visée devrait être les cinq dernières années pour lesquelles des données sont disponibles.
- Examinez les échelles géographiques suivantes ventilées en fonction des secteurs urbains par rapport aux secteurs ruraux :
 - échelle nationale;
 - échelle provinciale;
 - la région géographique pour laquelle vous assurez les fonctions de police dans la province;
 - chaque police de région ou de district de votre secteur géographique de responsabilité.
- Pour chaque échelle géographique, demandez l'information suivante :
 - Collisions : le nombre de collisions causant des décès et des blessures graves (p. ex., il y a eu 50 collisions causant des décès et des blessures graves)
 - Victimes : le nombre de personnes qui décèdent ou se blessent grièvement dans des accidents mettant en cause des véhicules automobiles (p. ex., 75 personnes ont été tuées dans 50 collisions)

Exemple d'une demande de données :

Pour les années 1996 à 2001, tous les usagers de la route tués et blessés grièvement dans la province. Données ventilées en fonction des secteurs urbains par rapport aux secteurs ruraux.

Chacune des variables que vous souhaitez examiner est ensuite attribuée à la demande comme suit :

- Par catégorie d'usagers de la route – conducteur, passager, piéton, cycliste, motocycliste
- Par le sexe et l'âge de la victime
- Par l'heure de la journée, la journée de la semaine ou du mois
- Par collision ne mettant en cause qu'un seul véhicule comparativement à plusieurs véhicules
- Par le taux du port de la ceinture de sécurité
- Par état du conducteur – p. ex., conducteur avec facultés affaiblies ou qui a bu
- Par cause – p. ex., vitesse trop rapide pour les conditions, panneaux ignorés (intersection)
- Par type de route – p. ex., à chaussées séparées, à chaussée unique ou en gravier

Au fur et à mesure que des tendances ressortent, il se peut que vous désiriez demander des données supplémentaires pour connaître comment les usagers de la route perdent la vie, les raisons de leur décès ainsi que le moment et l'endroit où il survient. Par exemple, vous pourriez vous rendre compte qu'il se produit un grand nombre de collisions avec décès mettant en cause un seul véhicule dans la région desservie par votre corps policier. La demande de données supplémentaires pourrait ressembler à ceci :

Pour les années 1996 à 2001, tous les usagers de la route tués et blessés grièvement lors de collisions mettant en cause un seul véhicule dans la région. Données ventilées en fonction du type de route, de l'état du conducteur (c.-à-d., le degré d'affaiblissement des facultés), du port de la ceinture de sécurité et de l'heure de la journée.

2.2.3 Données incomplètes

Dans bien des cas, l'agent d'enquête ne consigne pas l'information pertinente au formulaire de rapport sur les collisions. Par exemple, les renseignements relatifs à la cause de la collision ne sont pas toujours inscrits. Votre capacité à tirer des conclusions valides à partir des données est donc grandement limitée. Parfois, l'information inconnue aurait pu avoir des conséquences remarquables sur la détermination de l'étendue et de la nature d'un problème, comme l'établissement du non-respect du port

de la ceinture de sécurité ou le taux d'alcoolémie (TA) des conducteurs décédés des suites de leurs blessures. Voici certains problèmes communs :

- Nom et adresse de la personne décédée incomplets
- Date de la collision manquante ou incomplète
- Information relative au lieu de la collision incomplète
- Information relative au codage des blessures incomplète
- Surutilisation des catégories « inconnu » et « autre » relativement au non-respect du port de la ceinture de sécurité
- Aucune indication du taux d'alcoolémie du conducteur
- Surutilisation de la « vitesse » comme cause de la collision
- Sous-utilisation des catégories relatives à l'état du conducteur telles que facultés affaiblies, ayant bu, fatigue, y compris le fait de ne pas approfondir l'enquête pour confirmer ou modifier le rapport de collision

2.2.4 Déterminer les priorités

Cette résolution de problèmes permettra de déterminer les principales causes de décès et de blessures graves sur les routes dans votre juridiction en comparaison des causes à l'échelle provinciale et nationale. L'examen des données nationales et provinciales a révélé deux principaux facteurs pour expliquer la façon dont les usagers de la route perdent la vie et pour quelles raisons :

- Non-respect du port de la ceinture de sécurité
- Facultés affaiblies

En général, on a déterminé la présence de deux facteurs supplémentaires à l'échelle provinciale :

- Collisions aux intersections
- Vitesse

Les autres analyses vous donneront une vue d'ensemble du lieu, du moment de la journée, de la semaine et du mois où les décès sont survenus en raison des quatre facteurs susmentionnés. Votre analyse des données régionales ou de district peut faire ressortir des causes additionnelles avec lesquelles vous devrez composer pour améliorer la sécurité publique.

Au fur et à mesure que l'analyse des données progresse, on peut déterminer des tendances au niveau de la fréquence par mois, jour de la semaine et heure de la journée à l'échelle de la division et du district. Cela est toutefois bien plus difficile à l'échelle de l'unité ou de la juridiction de la patrouille de la circulation. On a tendance à chercher des problèmes précis – une intersection ou un tronçon de route en particulier.

En réalité, peu de juridictions connaîtront suffisamment de décès ou de blessures graves, et ce même au fil du temps, pour déterminer un endroit qui nécessite que l'on prenne des mesures précises.

Au fur et à mesure de l'analyse des données, il ressort des comportements particuliers des conducteurs d'un secteur à l'autre ou dans l'ensemble des régions desservies par la police de la circulation. La fréquence de ces comportements s'accroît à mesure que la fin de semaine approche. L'analyse permettra également de déterminer des tendances comportementales à partir des collisions mettant en cause un seul véhicule ou plus d'un véhicule.

On ne peut trop insister sur l'importance de l'analyse des données. Cette information jette les bases pour les programmes de la circulation qui seront élaborés pour répondre à des buts et à des objectifs précis.

2.2.5 Conducteurs aux facultés affaiblies : rapport du coroner sur les usagers de la route mortellement blessés

Vous devez avoir des sources autres que le formulaire provincial de rapport sur les collisions pour évaluer l'étendue et la nature du problème que pose la conduite avec facultés affaiblies dans votre province ou territoire. La Fondation de recherches sur les blessures de la route compile chaque année un rapport national décrivant l'ampleur et les caractéristiques des accidents attribuables à l'ivresse au volant au Canada et dans chaque province et territoire.

S'appuyant sur les données des coroners provinciaux, le rapport comprend des données relatives au taux d'alcool que présentaient les conducteurs et les piétons mortellement blessés, et se penche sur le nombre de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool. Il examine également le rôle de l'alcool dans les accidents où une personne a été grièvement blessée, mais non tuée. En général, le rapport le plus récent porte sur les deux années précédant l'année en cours. Cette information est accessible à partir du secrétariat du CCATM depuis l'adresse suivante : www.ccmta.ca

2.3 PROFIL DE L'APPLICATION DE LA LOI

Après avoir établi les principales causes de décès et de blessures graves sur vos routes, vous devez déterminer si vos mesures d'application de la loi correspondent aux principaux problèmes. Cette étape nécessite l'élaboration d'un profil d'application de la loi propre à votre service de police à l'échelle provinciale, régionale et au détachement destiné aux membres de la police de la circulation et aux agents des services généraux. Voici certaines des données à examiner. Si la résolution de problèmes révèle d'autres préoccupations (p. ex., collisions mettant en jeu des véhicules commerciaux), vous devrez les ajouter à votre profil d'application de la loi.

Il est également important de faire un suivi en ce qui concerne le nombre d'avertissements qu'émettent les membres pour chaque infraction. S'ils travaillent vraiment pour sauver des vies et croient fermement que la vitesse tue, pourquoi

laisseraient-ils tomber une accusation d'infraction au code de la route et choisiraient-ils plutôt de donner un avertissement?

Tableau d'enregistrement : profil d'application de la loi

	Circulation	Services généraux	Municipal
Nombre total de constats d'infraction au code de la route dans la province			
Nombre total de constats d'infraction au code de la route émis par véhicule en circulation			
Nombre total de constats d'infraction au code de la route émis par véhicule immobilisé			
Nombre total de constats d'infraction au code de la route ou d'avertissements par radar			
Nombre total de constats d'infraction au code de la route ou d'avertissements relatifs au port de la ceinture de sécurité			
Nombre total de constats d'infraction au code de la route ou d'avertissements relatifs aux ensembles de retenue pour enfant			
Nombre total de constats d'infraction au code de la route ou d'avertissements relatifs aux panneaux d'arrêt			
Nombre total de constats d'infraction au code de la route ou d'avertissements relatifs aux feux de circulation			
Nombre total de constats d'infraction au code de la route pour conduite avec facultés affaiblies			
Nombre total de suspensions de 24 heures			
Nombre total d'accusations liées à la drogue			
Nombre total des autres accusations de nature criminelle			

Pour chacune des catégories ci-dessus, déterminez le pourcentage du nombre total d'infractions au code de la route par véhicule en circulation émis par votre service – et le nombre moyen d'accusations d'infraction par agent. Prenez note qu'il faudrait ajouter d'autres catégories d'accusations d'infraction pour mesurer votre profil d'application de la loi relativement à d'autres problèmes dont vous avez déterminé l'existence dans votre secteur.

2.3 Traffic Unit Enforcement Profile Template.xls

2.4 ANALYSE DE L'ENVIRONNEMENT

Souvent, les services de police ignorent l'analyse de l'environnement, et ce malgré le fait qu'il s'agisse de l'un des projets de recherche les plus évidents et les plus faciles à entreprendre. Chaque région ou municipalité possède des caractéristiques uniques. La géographie peut varier d'un terrain montagneux à des étendues de prairies et les caractéristiques de la population et de la main-d'œuvre peuvent varier considérablement d'une région à l'autre. Les types de routes, la température et le débit de la circulation dans votre région auront une influence sur le taux de mortalité. Il est donc essentiel que vous preniez le temps d'effectuer une analyse de l'environnement approfondie de votre région. Voici certaines questions clés à examiner :

- L'étendue géographique de votre région

- Les types d'industrie de votre région
- La population de la région en comparaison de la répartition entre milieu rural et urbain dans la province
- La répartition de la population par sexe, âge et éducation en comparaison de la province
- La composition ethnique de la population
- La main-d'œuvre
- Le revenu familial
- Les titulaires d'un permis de conduire et de véhicules dans la province et par région de la province
- La longueur et la configuration des chaussées (séparées, chaussée unique, en gravier) par limite de vitesse
- Le débit et le type de la circulation par type de chaussées

Les fichiers suivants donnent des exemples d'analyses environnementales du sud de l'Alberta.

[2.4 Environmental Scan Recording Form.doc](#)

[2.4.1 Sample Environmental Scan \(SAD\).doc](#)

2.5 GROUPES DE CONSULTATION

Afin d'améliorer la qualité et l'efficacité de la prestation de services de police de la circulation, il est nécessaire de très bien connaître l'état actuel du service. Les séances de discussion fourniront un point de départ à cet égard.

2.5.1 Police

À ce stade du projet, les données devraient démontrer si vos services de la circulation sont alignés avec les comportements de conduite à risque élevé qui constituent les principales causes de décès et de blessures sur vos routes. S'ils ne le sont pas, l'étape suivante consiste à amorcer les entrevues avec le personnel policier responsable de la sécurité routière afin de déterminer son degré de sensibilisation ainsi que ses connaissances et perceptions à l'égard des enjeux sur la sécurité routière.

On devrait tenir des groupes de consultation à l'intention de chacun des groupes suivants :

- Agents de la police de la circulation de première ligne
- Superviseurs opérationnels de la circulation de première ligne (caporaux, sergents)
- Gestionnaires de la circulation (sergents d'état-major)

- Agents des services généraux de première ligne
- Superviseurs des services généraux
- Gestionnaires de détachement

Choisissez au hasard six ou sept membres de chaque groupe. Deux chercheurs peuvent ensuite interviewer le groupe; l'un pose les questions et l'autre prend en note les réponses. Habituellement, les membres sont assis autour d'une table. Il ne faut pas mélanger les groupes et, en aucun temps, il ne faut permettre à un membre supérieur en grade d'assister aux séances. On prépare un rapport écrit pour chaque groupe, et les réponses servent à façonner l'orientation de vos séances de formation.

Les séances de discussion fourniront un aperçu et une compréhension des questions suivantes :

- La situation actuelle de la sécurité routière à l'échelle nationale, provinciale et locale en ce qui concerne les comportements des usagers de la route qui causent des collisions
- La façon actuelle dont les services de police résolvent les problèmes liés aux enjeux relatifs à la police de la circulation
- Le rôle que joue la police communautaire dans la résolution des enjeux relatifs à la police de la circulation, et celui que jouent les communautés dans la détermination des problèmes
- La conformité des mesures du rendement actuelles aux priorités organisationnelles et communautaires
- Le degré de confiance des participants dans la capacité des membres à travailler de façon autonome
- Les connaissances des participants à l'égard des enjeux en matière de sécurité routière

[2.5.1 Focus Group Facilitators Guide.doc](#)

[2.5.2 Focus Group Questions - NCOs.doc](#)

[2.5.3 Focus Group Recording Form - Front-line.doc](#)

[2.5.4 Focus Group Sessions in SAD - Summary Report.doc](#)

2.5.2 Partenaires et clients

On n'a pas tenu de groupes de discussion avec les partenaires et clients dans le cadre du projet pilote de la police de la circulation dans le sud de l'Alberta. Il est toutefois recommandé d'incorporer ces séances à votre plan de travail. Elles permettent de déterminer les connaissances et les opinions de vos principaux partenaires en relation avec celles de vos propres membres. Voici des exemples de partenaires à interviewer :

- Solliciteur général provincial
- Autorité provinciale en matière de transport
- Associations provinciales d'automobilistes et de sécurité routière
- Commissions de services policiers

2.6 SONDAGES SUR LES OPINIONS ET LES CONNAISSANCES

Les forums publics ou les consultations communautaires organisés par la police semblent partager un thème commun : la majorité des points que soulève le public sont des préoccupations relatives aux incidents liés à la circulation. On pense cependant que bon nombre de ces préoccupations concernent plus la gestion de la circulation que les événements menaçants. Les résultats de ces réunions sont souvent basés sur ce que la communauté et la police « croient » pouvoir être problématique. Mettez toujours sur des procédures de résolution de problèmes valables pour démontrer quels sont les problèmes de conduite à risque élevé.

Si le manque de connaissances des membres de la police et de la communauté est l'un des plus importants problèmes auxquels vous faites face, il est essentiel que vous établissiez des données de base sur leurs connaissances et opinions de manière à pouvoir démontrer ce qu'il faut changer et à déterminer l'efficacité des futurs efforts déployés pour changer les connaissances et les opinions.

Les sondages sur les connaissances et les opinions de la police et du public sont tous deux conçus pour répondre aux mêmes objectifs, à savoir déterminer les éléments suivants :

- Sensibilisation aux causes des collisions
- Priorités en matière de sécurité routière
- Degré de satisfaction envers le service de police
- Connaissance de la prestation de services communautaires
- Principales composantes des programmes de formation et d'éducation

2.6.1 Sondage sur les opinions du corps policier

On peut facilement mener un sondage auprès des membres de la police en envoyant un questionnaire par courriel aux agents de première ligne et aux sous-officiers. Des lettres d'accompagnement et un système de responsabilisation sont impératifs. Même si un programme pilote ne sera mis en œuvre que dans une région de votre juridiction, il serait sans aucun doute judicieux de votre part de mener un sondage auprès de tous les membres de votre organisme.

[2.6.1.1 Police Opinion Survey - Covering Letter.doc](#)

[2.6.1.2 Police Opinion Survey - Questionnaire.doc](#)

Il sera coûteux d'analyser les réponses et de préparer un rapport final sans soutien à la recherche à l'interne. Certains partenaires peuvent offrir une aide précieuse relativement aux sondages sur les opinions du corps policier et du public.

2.6.2 Sondage sur les opinions du public

Ce sondage est coûteux, alors il serait utile de demander l'aide d'un partenaire tel que le ministère responsable de la sécurité routière. Le sous-traitant chargé de réaliser la

première vague de sondages d'opinion publique en Alberta auprès de 800 personnes a exigé environ 36 000 \$. Pour connaître la méthodologie et le questionnaire utilisés, consultez les fichiers suivants.

[2.6.2.1 Public Opinion Survey-Proposal.doc](#)

[2.6.2.2 Public Opinion Survey Questionnaire.doc](#)

2.7 RECHERCHE SUR LES COMPORTEMENTS DES USAGERS DE LA ROUTE

Pour chaque cause principale de décès et de blessures graves que révèle l'analyse de vos données sur les collisions entre véhicules automobiles, vous devez réaliser un sondage auprès de vos usagers de la route pour établir les déterminants de base de l'étendue et de la nature du comportement qui cause des décès et des blessures graves.

Par exemple, vous pourriez découvrir que 50 p. cent des occupants de véhicules qui sont décédés ne portaient pas la ceinture de sécurité. Vous devez ensuite vous poser la question suivante : « Combien d'occupants de véhicules dans ma juridiction ne portent pas la ceinture de sécurité? »

Dans le même ordre d'idées :

- Si 35 p. cent des conducteurs décédés avaient des facultés affaiblies, combien de conducteurs dans votre juridiction prennent le volant avec des facultés affaiblies?
- Si 25 p. cent des collisions mortelles sont liées aux intersections, combien de conducteurs ne respectent pas les dispositifs de signalisation?
- Si 20 p. cent des collisions mortelles sont liées à la vitesse, combien de personnes excèdent la vitesse permise dans des endroits où se sont produits des décès et des blessures graves? Quel est l'écart de vitesse (c'est-à-dire la différence entre la vitesse la plus élevée et la vitesse la plus basse), ainsi que la moyenne, le mode (l'étendue la plus fréquente) et la médiane (point milieu) des vitesses sur la route en question?

Les programmes d'intervention viseront donc à accroître le port de la ceinture de sécurité et à réduire les cas de conduite avec facultés affaiblies, le non-respect des panneaux de signalisation et l'écart de la vitesse. Par conséquent, il est primordial que vous meniez des sondages sur les comportements des usagers de la route dans le but d'établir un niveau de conformité de base. Le fait d'atteindre vos objectifs en ce qui concerne le comportement des usagers de la route (p. ex., un taux du port de la ceinture de sécurité de 95 p. cent) mènera ensuite à une diminution des objectifs relatifs aux décès et aux blessures graves mettant en cause des véhicules automobiles.

Bien que la partie 3 traite en détail de l'établissement des cibles et de la responsabilisation, il ne faut pas oublier que le pays a comme vision d'offrir les routes les plus sécuritaires au monde d'ici 2008-2010. L'objectif est de réduire de 30 p. cent, d'ici 2008-2010, les décès et les blessures graves survenus entre 1996 et 2001. On a

également établi des objectifs nationaux et provinciaux à l'égard d'un certain nombre de comportements au volant à risque élevé :

- Un taux minimal du port de la ceinture de sécurité de 95 p. 100 et l'utilisation appropriée des dispositifs de retenue pour enfants par les occupants de tous les véhicules automobiles
- Une diminution de 40 p. cent du pourcentage d'usagers de la route qui décèdent ou se blessent grièvement dans des collisions mettant en cause des conducteurs en état d'ébriété
- Une diminution de 20 p. cent du nombre d'usagers de la route qui décèdent ou se blessent grièvement dans des collisions mettant en cause des conducteurs à risque élevé
- Une diminution de 20 p. cent du nombre de jeunes conducteurs d'automobile ou de moto (dans la tranche d'âge de 16 à 19 ans) qui perdent la vie ou sont grièvement blessés dans des collisions
- Une réduction de 20 p. cent du nombre d'usagers de la route qui décèdent ou se blessent grièvement dans des collisions provoquées par un excès de vitesse ou à des intersections routières
- Une diminution de 30 p. cent du nombre d'usagers de la route vulnérables (piétons, motocyclistes et cyclistes) qui décèdent ou se blessent grièvement
- Une diminution de 20 p. cent du nombre d'usagers de la route qui décèdent ou se blessent grièvement dans des collisions impliquant un véhicule commercial

Pour atteindre ces objectifs, il faut mener des sondages visant à établir les niveaux de comportement de base. Le mouvement vers un programme de la police de la circulation de qualité voué à la sécurité routière doit être guidé par des techniques de résolution de problèmes valables qui établissent des données de base sur les comportements des usagers de la route.

2.7.1 Études sur l'utilisation du dispositif de retenue des occupants

Il y a quatre raisons pour lesquelles votre sondage sur le comportement des usagers de la route devrait tout d'abord porter sur les dispositifs de retenue des occupants :

- C'est le comportement le plus facile à mesurer et, par conséquent, le plus facile à utiliser pour mesurer la réussite ou l'échec de vos stratégies en matière d'éducation et d'application de la loi.
- C'est le moins coûteux de tous les sondages à préparer, à mettre en œuvre et à évaluer.
- C'est l'un des comportements les plus faciles à changer par l'entremise d'initiatives d'éducation et d'application de la loi.

- Un port de la ceinture de sécurité de 95 p. cent constituera la méthode la plus efficace pour atteindre vos cibles relatives à la diminution du nombre de décès.

Le tableau ci-après présente le taux du port de la ceinture de sécurité en 1998 de certains pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) :

Pays	Taux urbain	Taux rural
Allemagne	90 %	94 %
Suède	85 %	87 %
Norvège	80 %	93 %
Canada	92 %	N/D

Depuis 1978, Transports Canada réalise à chaque année des sondages sur le port de la ceinture de sécurité dans l'ensemble des provinces et territoires. De plus, le Ministère a récemment effectué un sondage national sur le taux du port de la ceinture de sécurité en milieu rural. Pour obtenir un exemplaire de ces rapports, consultez le site de la Sécurité routière de Transports Canada (www.tc.gc.ca/roadsafety). En général, ces sondages sont réalisés dans les principaux centres urbains et les alentours. Par conséquent, la moyenne nationale tend à refléter le taux du port de la ceinture de sécurité en milieu urbain plutôt que celui dans des régions à prédominance rurale. Ayant reconnu cette lacune, le projet pilote dans le sud de l'Alberta, en collaboration avec Transports Canada, a mis au point une méthode pour obtenir des renseignements sur le port de la ceinture de sécurité en milieu rural. Les documents ci-après vous aideront à planifier et à réaliser un sondage dans les régions rurales de vos juridictions.

[2.7.1 Alberta Occupant Restraint Plan 1999.doc](#)

[2.7.1.1 Seat Belt Survey Methodology.doc](#)

[2.7.1.2 Alberta Rural Seat Belt Report 2002.doc](#)

[2.7.1.3 Seat Belt Survey - Guide for Observers.doc](#)

[2.7.1.4 Seat Belt Survey - Guide for Regional Coordinators.doc](#)

[2.7.1.5 Seat Belt Survey Coordinators Package.doc](#)

[2.7.1.6 Seat Belt Survey Volunteers Guidebook.doc](#)

Pour de plus amples renseignements sur les sondages en milieu urbain et les procédures relatives à l'échantillonnage, communiquez avec la Direction générale de la sécurité routière, Transports Canada, au 1 (800) 333-0371.

2.7.2 Études sur la conduite avec facultés affaiblies

L'alcool est le facteur causal majeur dans les décès et les blessures graves mettant en cause des véhicules automobiles. Selon les rapports de police et des coroners, environ 33 p. cent des conducteurs blessés mortellement avaient bu au préalable. La majorité d'entre eux (27 p. cent) avait un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale permise. (Consultez le tableau ci-dessous pour comparer les données d'autres pays à cet égard.) À elles seules, ces statistiques ne suffisent toutefois pas pour établir l'étendue et la

nature du problème que présente la conduite avec facultés affaiblies. Pour établir le risque, il faut mener auprès des conducteurs des sondages visant à déterminer le nombre de conducteurs avec facultés affaiblies se trouvant sur la route à n'importe quel moment.

Tableau : Pourcentage de conducteurs décédés dont le taux d'alcoolémie était supérieur au taux légal permis au pays – 1997-1998

Pays	Pourcentage	Taux criminel
Japon	5 %	50 mg %
Pays-Bas	8 %	50 mg %
Allemagne	11 %	50 mg %
Suède	16 %	20 mg %
Grande-Bretagne	20 %	80 mg %
Finlande	24 %	50 mg %
États-Unis	28 %	80/100 mg %
Canada	32 %	80 mg %

Depuis 1974, on effectue des sondages sur l'alcool au volant de nuit à l'échelle internationale et nationale ainsi que dans certaines provinces. Les sondages se déroulent habituellement entre 22 h et 3 h. La méthode de base consiste à choisir des endroits où l'on arrête des véhicules au hasard. On demande aux conducteurs de répondre à un bref questionnaire et de donner volontairement un échantillon d'haleine aux fins d'analyse. En 1974, 6 p. cent des conducteurs de nuit au Canada avaient un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 80 mg p. cent. Selon les plus récents sondages, la proportion des conducteurs de nuit ayant un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale a diminué, il est maintenant de l'ordre de 3 p. cent. Néanmoins, ces conducteurs représentaient 34 p. cent de toutes les collisions mortelles et 1 134 sont décédés en 1999.

Avant de mettre en œuvre des efforts sérieux visant à réduire la conduite avec facultés affaiblies dans votre région, il faut réaliser un sondage sur les habitudes de conduite en état d'ébriété. La technique d'enquête est complexe, et la collecte et l'analyse sont coûteuses. La GRC en Alberta, l'Alberta Transportation et l'Alberta Centre for Injury Control and Research ont mené une enquête en collaboration avec Transports Canada. Vous trouverez ci-joint la documentation de base, la méthodologie et le rapport.

[2.7.2.1 Alberta Nighttime Drinking Driving Survey Objectives.doc](#)

[2.7.2.2 Alberta Nighttime DD Funding Request.doc](#)

[2.7.2.3 Alberta Nighttime Drinking Driver Methodology.doc](#)

[2.7.2.4 Alberta Nighttime Drinking Driver Survey Questionnaire.doc](#)

[2.7.2.5 Alberta Nighttime Drinking Driving Report.doc](#)

Les sondages routiers relatifs à la conduite en état d'ébriété sont essentiels pour comprendre et mesurer les effets des mesures de lutte contre ce type de conduite. Dans le cadre de ces sondages, il est important de prendre les mesures nécessaires pour

assurer la sécurité de l'équipe qui les effectue et de faire en sorte que le plus grand nombre de répondants acceptent de donner un échantillon d'haleine. Pour ce faire, vous devez pouvoir compter sur l'entière coopération de vos membres de la police, qui doivent fournir une aide pour choisir des conducteurs à même le flux de circulation et veiller à ce que les conducteurs avec facultés affaiblies respectent les conditions du sondage en ne quittant pas les lieux au volant de leur véhicule, s'il est établi que leur taux d'alcoolémie excède la limite légale. Le fichier 2.7.3 ci-après est un document préparé par le comité de la circulation de l'Association canadienne des chefs de police à l'intention des services de police canadiens pour aider dans le cadre des demandes de permission visant à réaliser des sondages sur la conduite avec facultés affaiblies présentées aux cadres dirigeants.

Puisque vous vous penchez sur les problèmes associés à la conduite avec facultés affaiblies, certains partenaires plaideront en faveur de pénalités plus sévères à l'égard des infractions relatives à la conduite avec facultés affaiblies. Pour vous aider à comprendre et à expliquer les questions essentielles liées au Code criminel, le comité de la circulation de l'ACCP a présenté le document 2.7.2 ci-après au comité d'audition de la justice. Enfin, le troisième document (soit 2.7.4 ci-dessous) présente un aperçu des résultats du sondage national de la police sur la conduite avec facultés affaiblies de 1997.

[2.7.2 Impaired Driving - CACP Submission to Justice.doc](#)

[2.7.3 CACP Briefing Note on Nighttime Drinking Driving Surveys.DOC](#)

[2.7.4 Police Impaired Driving Survey – 1997 Briefing Note.doc](#)

2.7.3 Études sur la vitesse

Parmi les variables causales relatives aux collisions et aux décès, la vitesse est probablement la moins comprise et celle qui prête le plus à la controverse. En 1997, Transports Canada a effectué une étude sur la vitesse. Voici les conclusions qui en ont été tirées :

- Bien que l'on offre des arguments expliquant pourquoi la vitesse cause des collisions, comme une moins grande stabilité du véhicule et un temps de réaction plus court, rien n'indique l'existence d'une telle relation.
- Bon nombre de chercheurs suggèrent que l'écart de la vitesse, contrairement à la limite de vitesse, puisse être lié à un taux de collisions plus élevé. Ces études ont également établi l'existence d'une relation en U, indiquant que les conducteurs lents comme les conducteurs rapides causent des collisions. Selon une étude, les véhicules roulant à 10 mi/h (16 km/h) sous la limite de vitesse risquent trois à cinq fois plus d'être mêlés à une collision mortelle que ceux roulant à 10 mi/h (16 km/h) au-dessus de la limite de vitesse.
- Le fait que le taux de collisions survenant sur les routes à chaussées séparées à quatre voies rapides est deux fois moins élevé que sur les routes à deux voies non séparées discrédite lui aussi la simple relation entre la vitesse et le taux de

collisions, indiquant que d'autres facteurs entrent en ligne de compte, comme le tracé de la route et le taux de collisions.

Le manque de données de qualité représente le plus important élément empêchant d'établir la mesure dans laquelle la vitesse est un facteur causal des collisions et des décès. D'après les données de huit provinces, la vitesse est un facteur causal dans 15 à 25 p. cent des décès mettant en jeu des véhicules automobiles. Dans la majorité des cas, les données servant à évaluer l'étendue et la nature du problème lié à la vitesse dans les collisions proviennent uniquement des observations et des opinions des policiers. Ces opinions peuvent être fondées sur trois possibilités :

- Les véhicules roulaient au-dessus de la limite de vitesse.
- L'impact était assez violent pour détruire l'« habitacle » renforcé du véhicule.
- Une vitesse trop élevée pour les conditions.

Si 100 membres de première ligne faisaient enquête sur la même collision, laquelle des options susmentionnées utiliseraient-ils et quelle norme devraient-ils utiliser pour prendre leur décision?

Pour résoudre les problèmes liés à la vitesse, vous devez tout d'abord avoir l'assurance que vous disposez de données valables et fiables. Pour ce faire, il vous faudra réaliser des études observationnelles pour déterminer la moyenne, le mode et la médiane des vitesses ainsi que l'écart de vitesse chez les conducteurs empruntant des segments routiers à risque élevé.

Une fois le comportement de base en matière de vitesse établi, vous serez alors en position d'élaborer et de mettre en œuvre des programmes et d'en mesurer l'efficacité dans le cadre de sondages de suivi.

Dans toutes les études sur le comportement réalisées dans le cadre du projet pilote de l'Alberta, le plus ardu a été d'acquies de l'équipement de mesure de la vitesse, d'obtenir l'autorisation et de mettre en œuvre les études. Bien que l'on demande constamment à la police de faire respecter les limites de vitesse, il y a un désir limité de déterminer l'étendue et la nature du problème ou de partager les renseignements relatifs à la vitesse. À ce titre, deux projets ont été entrepris :

1. Déterminer à quel équipement à un prix raisonnable la police avait accès pour mener des études sur la vitesse
2. Déterminer si l'équipement a fonctionné dans diverses conditions météorologiques et permis à la police d'établir l'étendue et la nature du problème que représente la vitesse sur les routes qu'elle dessert

Conclusions :

- Une recherche dans Internet révèle qu'il existe un large éventail d'équipement pour mesurer la vitesse. Pour les besoins du projet de l'Alberta, Nu-Metrics, de Uniontown en Pennsylvanie (www.nu-metrics.com) a vendu de l'équipement pour mesurer la vitesse et en a également prêté pour une période de douze mois.
- Le premier appareil acheté est le Hi-Star NC-97. On le fixe manuellement sur la route à l'aide de perceuses à percussion et d'ancrages en béton. L'appareil était programmé au moyen d'un logiciel et l'information était téléchargée à intervalles prédéterminés.
- On a conclu que l'appareil était utile pour déterminer l'étendue et la nature des problèmes liés à la vitesse dans les zones urbaines. Cependant, il n'a pas répondu à nos besoins en ce qui concerne les enquêtes sur les principales routes. De plus, l'installation et la configuration de l'appareil et le téléchargement de l'information sont laborieux.
- Le deuxième appareil, que l'on appelle compteur permanent de circulation Groundhog, s'est avéré très fonctionnel. Les données préliminaires appuient la position selon laquelle il pourrait adéquatement répondre aux besoins relatifs à la détermination de l'étendue et la nature du problème et être utilisé dans diverses situations. Quatre unités dotées d'une capacité d'échanges coûtent 27 000 \$ CAN.

Quatre compteurs Groundhog ont été enfouis dans la chaussée à la pire zone de contrôle des collisions de la route 2 entre Edmonton et Calgary pendant une période de six mois, ce qui a permis de surveiller 3,3 millions de véhicules. De ce nombre, 14 p. cent roulaient 20 km/h ou plus au-dessus de la limite permise, alors que 29 p. cent excédaient de 1 à 9 km/h la limite permise, et 55 p. cent roulaient à une vitesse inférieure à celle permise.

2.7.4 Études sur les intersections

L'examen des données relatives aux collisions de la route démontre que les intersections sont une principale source de préoccupation en ce qui a trait aux décès et aux blessures graves. Par exemple, les collisions aux intersections représentaient 27 p. cent du nombre total de décès et 24 p. cent du nombre total de blessures graves entre 1996 et 2001 sur le territoire albertain desservi par la GRC.

Il n'existe pas de données sur le comportement des conducteurs aux feux de circulation, aux panneaux d'arrêt et à d'autres intersections réglementées ou non. De plus, il n'y a que peu ou presque pas d'information disponible quant au pourcentage de mesures d'exécution lors du non-respect d'une intersection.

Il faut examiner les intersections du point de vue de la conception, ce qui inclut l'évaluation des obstacles gênant le champ de vision, la visibilité, le rôle que jouent les intersections en T dans les collisions survenant aux intersections, l'aspect pratique des ralentisseurs, le remplacement ou non des panneaux d'arrêt par des panneaux de cession de passage, la vitesse des véhicules à l'approche d'intersections, ainsi que le

lieu de résidence des conducteurs en cause dans des collisions survenant aux intersections.

Une très forte proportion des collisions sur les routes rurales surviennent aux intersections. La police peut appliquer la loi à l'égard notamment des comportements suivants : ne pas s'arrêter à des panneaux d'arrêt, ne pas céder le passage, s'engager lorsque cela n'est pas sécuritaire et brûler les feux rouges. On n'en connaît que peu sur l'efficacité de ces tactiques d'application, et on en connaît encore moins à propos du pourcentage de conducteurs qui commettent des infractions aux intersections. Il y a de plus en plus d'appareils photo reliés aux feux rouges, qui sont en grande partie automatiques. Ils sont toutefois coûteux et ne sont pas très efficaces pour diminuer le nombre de collisions graves. On peut également porter une attention accrue à l'application des limites de vitesse, ce qui peut mener à l'amélioration des comportements aux intersections en réduisant les vitesses à leur approche. C'est un secteur où l'ingénierie et peut-être la technologie de pointe peuvent éventuellement s'avérer beaucoup plus efficaces que l'application de la réglementation relative au code de la route.

Durant le sondage sur le port de la ceinture de sécurité mené en 1999 dans les régions rurales de l'Alberta, on a également effectué un sondage observationnel à l'égard des conducteurs qui ne respectent pas les panneaux d'arrêt. Il y a arrêt lorsque les quatre roues du véhicule sont complètement immobilisées. Selon les résultats obtenus aux 374 lieux d'observation et aux 130 endroits dans les régions rurales de l'Alberta, 39,6 p. cent des véhicules de l'enquête ne se sont pas arrêtés aux panneaux d'arrêt.

2.8 ÉLABORER LES ÉNONCÉS SUR LA GESTION DES RISQUES

À ce stade, trois sources ont servi à recueillir de l'information : les données sur les collisions entre les véhicules automobiles, le profil d'application de la loi et les sondages sur le comportement des usagers de la route. Il vous faut maintenant regrouper cette information en vue d'élaborer vos énoncés des risques à l'égard des décès mettant en cause des véhicules automobiles. Vous serez alors en mesure d'examiner vos mesures d'application de la loi pour chacune de vos principales priorités en matière de sécurité routière comme suit :

(Prenez note que les chiffres utilisés ne sont que des estimations. Vous devez veiller à obtenir des données valables et fiables pour créer des énoncés sur la gestion des risques pour votre juridiction.)

2.8.1 Dispositif de retenue des occupants

- 50 p. cent des passagers décédés ne portaient pas la ceinture de sécurité.
- Le taux du port de la ceinture de sécurité est de 75 p. cent.
- Le profil d'application de la loi montre que seulement 15 p. cent de toutes les accusations d'infraction émises par vos membres concernent le port de la ceinture de sécurité.

- L'objectif visé quant au port de la ceinture de sécurité est au minimum de 95 p. cent chez tous les occupants des véhicules.

Énoncé des risques : Le quart des conducteurs qui ne portent pas la ceinture de sécurité représentent 50 p. cent des décès, mais ne représentent que 15 p. cent de l'activité totale d'application de la loi.

2.8.2 Conduite avec facultés affaiblies

- 34 p. cent des conducteurs mortellement blessés avaient un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale; ces conducteurs représentent 45 p. cent du nombre total de décès dans votre juridiction.
- Selon les sondages réalisés la nuit, 3 p. cent des conducteurs ont un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale.
- Le profil d'application de la loi montre qu'en moyenne, chaque membre émet trois constats d'infraction par année à des conducteurs aux facultés affaiblies et 10 suspensions de 24 heures.
- L'objectif vise une diminution de 40 p. cent du pourcentage des usagers de la route blessés mortellement ou grièvement dans des collisions mettant en cause des conducteurs en état d'ébriété.

Énoncé des risques : Trois pour cent des conducteurs de nuit ont un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale; ces conducteurs sont responsables de 45 p. cent du nombre total d'usagers de la route blessés mortellement. Notre mesure d'application de la loi consiste en trois constats d'infraction et 10 suspensions par membre annuellement.

2.8.3 Vitesse

Étant donné la qualité douteuse des données liées à la vitesse, il est difficile de créer des énoncés des risques précis relatifs à la vitesse. Peu de juridictions ont des données fiables à l'égard des normes de vitesse sur les tronçons de route à risque élevé. Au mieux, on peut dire que la vitesse est responsable de 15 à 25 p. cent des décès. Cependant, il est facile d'analyser le profil d'application de la loi sur les constats d'infraction liés à la vitesse. Le seul énoncé des risques significatifs que l'on puisse faire est le suivant :

Énoncé des risques : Sans exagération, les données de la police indiquent que la vitesse peut être un facteur dans 15 à 25 p. cent de tous les décès et pourtant, 70 à 90 p. cent de l'ensemble de l'activité d'application de la réglementation relative au code de la route concerne des infractions à la vitesse.

2.8.4 Intersections

Entre 1996 et 2000, l'Alberta a connu 226 décès aux panneaux d'arrêt, ce qui représente 27 p. cent de tous les décès. 39,6 p. cent des conducteurs n'ont pas effectué

un arrêt complet. Entre 1999 et 2002, on a émis annuellement en moyenne 9 647 contraventions pour non-respect des panneaux d'arrêt, ce qui représentait 3 p. cent des mesures d'application de la loi durant cette période.

Énoncé des risques : Quarante p. cent des conducteurs qui ne s'immobilisent pas aux intersections représentent 27 p. cent de tous les décès mettant en cause des véhicules, et le profil d'application de la loi indique que ce comportement ne représente que 3 p. cent de l'ensemble de l'activité d'application de la loi.

Il faudrait élaborer des énoncés des risques et de mesures d'application de la loi semblables pour chaque comportement à risque élevé (p. ex., les collisions impliquant des véhicules commerciaux) qui s'est révélé, lors de la résolution de problèmes, comme étant un grave danger pour la sécurité publique dans votre juridiction.

2.9 EXAMINER LE PROGRAMME D'ENQUÊTE/D'ANALYSE SUR LES COLLISIONS

En principe, l'enquêteur sur les collisions doit être au cœur de la fonction de police de la circulation. Il connaît à fond la dynamique d'une collision entre véhicules automobiles et est souvent la personne à qui l'on confie le soin de faire des présentations à la police et à des groupes de la sécurité sur la façon dont les gens se tuent et se blessent dans les collisions entre véhicules automobiles. Cependant, l'examen détaillé d'un programme d'enquête sur les collisions d'un service de police suggère que cette fonction mérite un examen sérieux.

Selon un des principes directeurs énoncés au début du présent manuel, tous les membres qui participent au processus de changement doivent faire preuve d'ouverture d'esprit. Cependant, le programme d'analyse sur les collisions vise principalement à déterminer la responsabilité lors d'une collision entre véhicules automobiles. Les principaux éléments de base pour déterminer la responsabilité sont les calculs de la vitesse et des changements au niveau de la vitesse d'un ou plusieurs véhicules mêlés à la collision. La vitesse et d'autres conditions constituent les principales causes de la collision. Cependant, si nous posons la question « qu'est-ce qui a causé le décès de l'occupant? » plutôt que « qu'est-ce qui a causé la collision? », on se rend compte que l'on accorde peu ou pas d'importance aux faits suivants : que la ceinture de sécurité était portée ou non, que les occupants ont été éjectés ou que le conducteur avait les facultés affaiblies et, plus important encore, s'il restait de l'« habitacle » renforcé dans le compartiment du passager après la collision.

Il peut être essentiel de procéder à un examen détaillé du programme d'analyse sur les collisions, possiblement par l'entremise d'une vérification externe, afin de déterminer la façon dont on fait enquête sur les collisions causant des décès et des blessures graves, les raisons à leur égard et le moment où elles surviennent. Pour les grandes juridictions, il faut examiner la structure d'enquête sur les collisions, l'organisme, la formation, le processus de responsabilisation et les politiques afin de comprendre cette fonction complexe.

2.9.1 Collision Analysis Master Form.doc
2.9.3 Collision Analyst External Clients.doc
2.9.4 Collision Analyst Internal Survey.doc
2.9.5 Collision Analyst Survey Form K Division.doc
2.9.6 Collision Analyst Final Review Report K Division.doc
2.9.7 Collision Analyst Final Report .doc

PARTIE 3 - RESPONSABILISATION, BUTS ET OBJECTIFS DE L'ÉQUIPE

Jusqu'ici, on a mis l'accent sur le besoin de diriger nos efforts et nos objectifs vers « les routes les plus sécuritaires au monde ». En mettant ce principe au premier plan, on tend à définir la responsabilisation en fonction du nombre de vies sauvées et de blessures graves évitées. Il est toutefois dangereux de mettre tous vos œufs dans le même panier. Les membres de la communauté policière qui en doutent demanderont très tôt à constater l'influence sur les décès mettant en cause des véhicules automobiles. En réalité, tout changement qui survient dans la réduction des décès et blessures graves découlant de collisions entre des véhicules automobiles ne deviendra apparent que dans quatre ou cinq ans. N'oubliez jamais que les réductions du nombre de décès et de blessures graves, et en bout de ligne l'atteinte des objectifs nationaux de 2010, dépendent entièrement de votre capacité à élaborer et à mettre en œuvre un programme de la police de la circulation de qualité.

Vous devez donc bien faire comprendre aux autorités qu'étant donné que vous n'êtes qu'au premier stade de l'élaboration du programme, votre équipe et vous-mêmes serez responsables de la création de ce service de qualité. La présente section traite de l'élaboration d'un cadre de responsabilisation pour les membres de votre équipe et des objectifs de la Vision sécurité routière 2010 que devront atteindre les services de police.

3.1 CADRE DE RESPONSABILISATION POUR L'ÉQUIPE DE PROJET

3.1.1 Examen du plan stratégique de la police de la circulation de la GRC

Arrêtez-vous un moment et réfléchissez aux tâches définies jusqu'ici. On vous a demandé d'effectuer des analyses de données, d'améliorer la validité et la fiabilité des données relatives aux rapports de collisions et d'entreprendre des projets de recherche relatifs aux membres et au public. Vous avez tenu des séances de discussion, préparé des analyses de rentabilisation et élaboré des plans de travail à court terme et à long terme. Tout ce travail se traduira par l'élaboration d'un nouveau programme de la police de la circulation de qualité. Alors, de quoi devriez-vous être tenu responsable? Réfléchissez à ce qui suit :

- Élaborer un programme de la police de la circulation efficace
- Améliorer le moral des membres de la police de la circulation et des services généraux
- Élaborer et mettre pleinement en œuvre un modèle de résolution de problèmes de la police de la circulation
- Mettre pleinement en œuvre une philosophie de la police communautaire efficace
- Améliorer la structure et le processus de responsabilisation relativement à la police de la circulation
- Accroître les connaissances des membres de première ligne, des sous-officiers et de la haute direction sur la sécurité routière

- Permettre aux membres de première ligne de résoudre les problèmes, d'établir des partenariats et de répondre aux problèmes complexes de façon créative
- Changer le comportement des conducteurs par l'augmentation du taux du port de la ceinture de sécurité, la diminution des cas de conduite avec facultés affaiblies, la diminution de l'écart de vitesse, etc.

Suite au déploiement du programme de la police de la circulation dans l'ensemble des divisions de la GRC concernées par le projet pilote dans le sud de l'Alberta, l'équipe de projet a regroupé et élaboré un plan stratégique quinquennal, dont l'un des principaux thèmes est la responsabilisation à l'égard d'une police de la circulation de la GRC de qualité.

3.1 RCMP Five-Year Strategic Traffic Plan.doc

L'extrait suivant du plan stratégique démontre que les objectifs peuvent facilement être transformés en énoncés des responsabilités. Vous voudrez peut-être examiner ces stratégies et objectifs et les incorporer à votre cadre de responsabilisation.

Objectifs stratégiques

Objectif stratégique 1 Créer un environnement propice au changement

Objectif A : Améliorer le profil de la police de la circulation à l'interne et à l'externe.

Objectif B : Prestation des services de l'équipe en vue d'accroître l'efficacité et l'efficience.

Objectif C : Améliorer l'utilisation de partenariats stratégiques.

Objectif D : Mesure du rendement fondée sur la contribution à la sécurité publique sur les routes.

Objectif E : Apprentissage continu.

Objectif F : Changement au niveau de la structure.

Stratégies initiales :

- Concevoir et mettre en œuvre une stratégie de communication qui permettra d'accroître le profil et de communiquer l'orientation de la police de la circulation à l'interne et à l'externe. On y parviendra par l'entremise de communiqués officiels, de présentations et la conception de sites Web pour cibler l'auditoire interne et externe.
- Élaborer une stratégie en matière de formation qui comprendra une norme de cours pour la formation initiale de la police de la circulation nationale et établir un programme de formation fondé sur le modèle CAPRA qui fournira les outils dont ont besoin les membres de la police de la circulation pour fonctionner dans tous les secteurs visés par le programme.
- Engager, éduquer et sensibiliser les ministères de la Justice, de la Santé et des Transports relativement à nos objectifs connexes et à notre interdépendance.

- Élaborer des outils de recherche et d'évaluation.
- Collaborer avec les divisions contractantes pour assurer la mise en place d'une structure organisationnelle approuvée pour la prestation d'une police de la circulation de qualité dans chaque division.
- Sensibiliser davantage les membres de la police de la circulation quant à leur apport au combat contre le crime organisé, à la détection de menaces envers la sécurité nationale et aux procédures qui interviennent dans le traitement de l'information.

Objectif stratégique 2 Mise en place d'un modèle de services de qualité

Objectif A : Utiliser la méthode de résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique

Stratégies initiales :

- Assurer le respect de l'énoncé de mission de la police de la circulation.
- Recueillir des données de qualité.
- Établir des priorités.
- Fixer des objectifs.
- Élaborer un cadre de responsabilisation.
- Acquérir les connaissances requises.
- Évaluer le programme.

3.2 VISION NATIONALE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2010

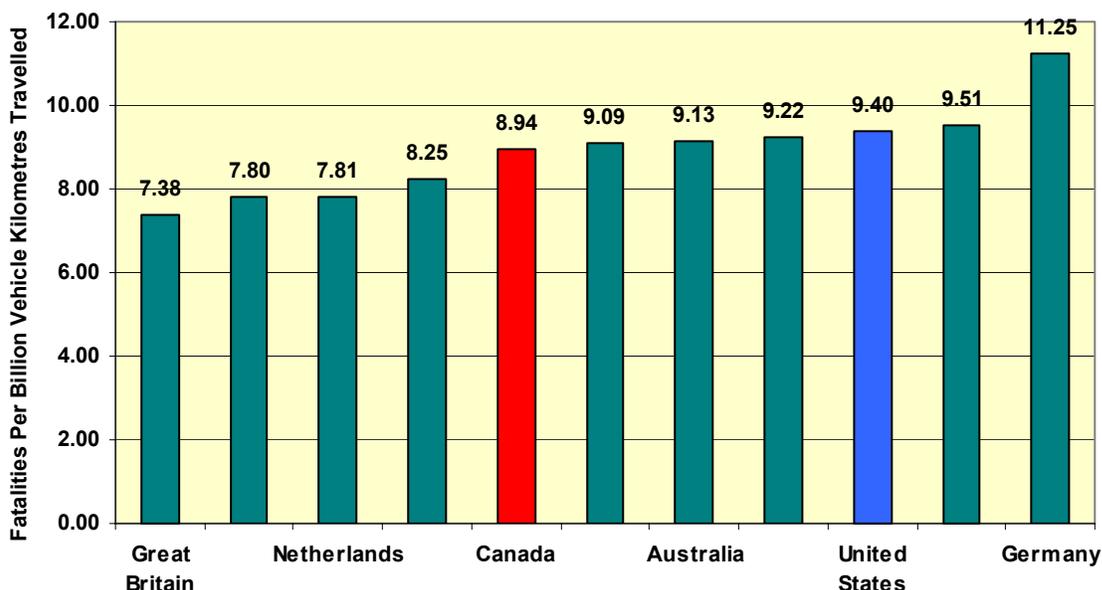
Le principe est que si votre équipe est responsable de l'élaboration d'un programme de la police de la circulation de qualité fondé sur la résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique, il y aura alors diminution du nombre de décès et de blessures graves mettant en cause des véhicules automobiles. À ce stade, on peut mettre de l'avant le plan de mise en œuvre pour appuyer l'atteinte des objectifs nationaux fixés pour 2010.

La « Vision » du Canada est de doter le pays des routes les plus sûres au monde. Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé a adopté la Vision et tous les ministres chargés du transport et de la sécurité routière l'ont officiellement approuvée en 1996. La Vision est un effort national qui bénéficie de l'appui de tous les pouvoirs publics, de même que des intervenants clés des secteurs public et privé. Les objectifs stratégiques du plan quinquennal, auparavant la Vision sécurité routière 2001, sont les suivants : sensibiliser le public aux questions relatives à la sécurité routière, améliorer la communication, la coopération et la collaboration entre les différents organismes voués à la sécurité routière, renforcer les mesures d'application de la loi et améliorer la qualité et la collecte de l'information sur la sécurité routière.

Le 6 avril 2001, le sous-commissaire Maurice Pilon s'est joint à l'honorable David Collenette, ministre des Transports, pour le dévoilement de la Vision sécurité routière 2010, laquelle remplace la Vision sécurité routière 2001. La nouvelle Vision comprend un objectif national général et des objectifs partiels (lesquels seront examinés annuellement et révisés en 2006, s'il y a lieu). Le comité de la circulation de l'Association canadienne des chefs de police a été un partenaire clé dans l'élaboration de la stratégie nationale.

3.2.1 Situation actuelle

En matière de sécurité routière, le Canada occupe actuellement le cinquième rang des 29 pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Le classement repose sur le taux de mortalité par milliard de kilomètres parcourus.



3.2.2 Objectif national en matière de sécurité routière

Une diminution de 30 %, par rapport aux chiffres comparables de 1996-2001, du nombre moyen d'usagers de la route tués ou grièvement blessés au cours de la période 2008-2010.

3.2.3 Objectifs nationaux partiels en matière de sécurité routière

- Port de la ceinture de sécurité par un minimum de 95 % des occupants de véhicules automobiles et utilisation appropriée des dispositifs de retenue pour enfants par les occupants de tous les véhicules automobiles

- Diminution de 40 % du nombre d'occupants non attachés blessés mortellement ou grièvement
- Diminution de 40 % du pourcentage d'usagers de la route blessés mortellement ou grièvement dans des accidents mettant en cause un conducteur en état d'ébriété
- Diminution de 40 % du nombre d'usagers de la route blessés mortellement ou grièvement sur des routes rurales
- Réduction de 20 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents provoqués par un excès de vitesse ou à des intersections routières
- Diminution de 20 % du pourcentage de conducteurs ayant commis trois infractions dangereuses au code de la route (deux si ces infractions sont liées à la consommation d'alcool) dans un délai de deux ans
- Diminution de 20 % du nombre de jeunes conducteurs d'automobile ou de moto dans la tranche d'âge de 16 à 19 ans tués ou grièvement blessés dans des accidents
- Diminution de 20 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents mettant en cause un véhicule commercial
- Diminution de 30 % du nombre de piétons et cyclistes blessés mortellement ou grièvement

Le rapport sur la Vision sécurité routière 2010 est disponible sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca/roadsafety/stats/statsi_e.htm).

LA RÉALISATION DE CES OBJECTIFS RÉDUIRAIT À MOINS DE 2 100, D'ICI 2010, LE NOMBRE DE MORTS SUR LES ROUTES AU CANADA.

3.2.4 Documentation de référence sur les priorités nationales en matière de sécurité routière

Dispositifs de retenue des occupants

Les rapports suivants sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca/roadsafety/stats/statsi_e.htm).

Évaluation de l'efficacité des sacs gonflables et des ceintures de sécurité. Transports Canada Rapport TP13187, 2001.

Le port de la ceinture de sécurité au Canada. Rapports annuels.

[3.2.4.3 National Occupant Restraint Program 1996.DOC](#)

[3.2.4.4 National Occupant Restraint Program 2010.doc](#)

Conduite avec facultés affaiblies

Vous pouvez télécharger en format PDF (669 Ko) le document intitulé *Le problème des accidents liés à l'alcool au Canada*. Pour voir les documents PDF, vous aurez besoin du lecteur Adobe Acrobat. Pour obtenir les documents en un autre format ou de plus amples renseignements, communiquez avec la Direction générale de la sécurité routière, Transports Canada par courriel à l'adresse RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca ou par téléphone au numéro sans frais 1 (800) 333-0371.

De plus, la Fondation de recherches sur les blessures de la route est un organisme de recherche de renommée internationale axé sur des questions telles que la conduite avec facultés affaiblies par la drogue et l'alcool, les antécédents de collisions chez les jeunes conducteurs et les conducteurs âgés, les tendances relatives aux collisions entre véhicules automobiles chez les conducteurs de sexe féminin ainsi que les programmes d'interrupteur d'allumage. Pour obtenir des mises à jour sur les activités de recherche de la Fondation, consultez le site suivant : www.trafficinjuryresearch.com

Vitesse

Il existe un certain nombre de rapports officiels nationaux et internationaux portant sur la vitesse et le contrôle de la vitesse. La liste qui suit est destinée à ceux et celles qui veulent obtenir des connaissances approfondies sur les variables relatives au contrôle de la vitesse.

Cirillo, J., « Interstate System Accident Research Study II, Interim Report II, » *Public Roads*, vol. 35, n° 3, août 1968.

Farber, N.J., Gadirau, R. « Speed Variance and Its Influence on Accidents. », University of Virginia. Préparé pour la AAA Foundation for Traffic Safety, juillet 1988.

Hauer, E. « Accidents, Overtaking and Speed Control. » *Accident Analysis & Prevention* 3(1), p. 1-14, 1971.

Hauer, E., Ahlin, F. « The Effect of Speed Enforcement on Driver Speed Choice. » University of Toronto. Préparé pour Transports Canada, Ottawa (Ontario), décembre 1979.

Parker, M.R. Jr. (a). « Effects of Raising and Lowering Speed Limits. » FHWA-RD-92-084, préparé pour la Federal Highway Administration, Washington, D.C., septembre 1992.

Parker, M.R. Jr. (b). « Comparison of Speed Zoning Procedures and Their Effectiveness. » Rapport final, N° de contrat 89-1204. Préparé pour le Michigan Department of Transportation, Lansing, Michigan, septembre 1992.

Solomon, D. « Accidents on Main Rural Highways Related to Speed, Driver and Vehicle. », U.S. Bureau of Public Roads, 1964.

Zaal, D. « Traffic Law Enforcement : A Review of the Literature. », Netherlands Institute for Road Safety Research (SWOV) et l'Australian Federal Office of Road Safety, Canberra, Australie, avril 1994.

PARTIE 4 –RESSOURCES HUMAINES

Trois des principes directeurs énoncés au début du présent manuel sont directement liés à des questions de ressources humaines.

- Le principal client est le personnel de première ligne en uniforme, qui est responsable de la sécurité publique sur les routes. Développer et appuyer la première ligne, et renforcer son autonomie, devraient être le principal élément moteur du changement.
- Un effort de gestion intensif et des ressources significatives sont nécessaires pour compléter le processus d'élaboration d'un programme de la police de la circulation de qualité. Le succès ou l'échec relatif au passage du concept à la pratique dépendra entièrement des gestionnaires.
- Tous les échelons de l'organisme doivent accorder leur plein soutien pour créer un climat propice au changement. Les attitudes des employés de tous les niveaux sont essentielles au succès du processus de changement auquel vous aspirez.

Pour satisfaire à ces principes, il est essentiel d'examiner chaque niveau de l'organisme pour déterminer si la description de travail des gestionnaires intermédiaires à supérieurs reflétera la responsabilité et la responsabilisation en ce qui concerne la sécurité publique sur les routes, et si la structure appropriée est en place pour appuyer les membres de première ligne à exercer pleinement leurs tâches et responsabilités en matière de sécurité publique sur les routes. Dans le cadre du passage des principes aux mesures, il faut examiner étape par étape les questions suivantes :

- Analyse de la tâche fonctionnelle
- Description de travail
- Mesures du rendement et responsabilisation

4.1 ANALYSE DE LA TÂCHE FONCTIONNELLE

La description de travail de la police de la circulation de la GRC n'a pas été révisée depuis un certain temps et, par conséquent, est dépassée. À plusieurs égards, elle ne correspondait plus à ce que l'équipe de projet considérait comme un élément essentiel d'un système de prestation de services de qualité. On a donc tenu un atelier d'une durée de quatre jours en 2000 auquel a participé un groupe de spécialistes en la matière qui comptait des membres appartenant aux rangs à l'étude.

Suite à cet exercice, on a effectué l'analyse de la tâche fonctionnelle que l'on a ensuite publiée à l'intention des agents de la police de la circulation de première ligne. On a également préparé une version préliminaire des tâches et responsabilités des caporaux de la police de la circulation. Vous trouverez ces documents ci-joints.

[4.1.1 Functional Job Analysis - Constable.doc](#)

[4.1.2 Functional Job Analysis - Corporal.doc](#)

4.2 DESCRIPTION DE TRAVAIL

Il est important que la description de travail reflète l'étendue et la nature du travail que doivent accomplir les membres de la police de la circulation. La description de travail de la police de la circulation de la GRC est incluse pour que vous l'examiniez.

[4.2.1 RCMP Level 1 - Constable.doc](#)

[4.2.2 RCMP Level 2 - Corporal.doc](#)

[4.2.3 RCMP Level 3 - Unit Commander.doc](#) (sergent de la circulation)

[4.2.4 RCMP Level 4 - District Commander.doc](#) (sergent d'état-major de la circulation)

[4.2.5 RCMP Level 5 - Division Coordinator.doc](#) (sergent d'état-major de la circulation)

4.3 MESURES DU RENDEMENT ET RESPONSABILISATION

Les mesures du rendement sont des outils qu'utilisent les gestionnaires intermédiaires à supérieurs pour évaluer dans quelle mesure l'organisme atteint ses buts et objectifs. Il est apparu très tôt au début du projet pilote que les mesures du rendement et la responsabilisation s'étaient détériorées au point où, dans la majorité des cas, seul le nombre de « billets » émis comptait. Tel que mentionné à la section sur la résolution de problèmes, les profils d'application de la loi ont montré que plus souvent qu'autrement, la majorité des contraventions émises sont liées à la vitesse. On n'a fait que très peu pour mettre en œuvre un processus d'évaluation de la qualité des contraventions ou simplement lier l'activité d'application de la loi aux principales causes de décès et de blessures graves.

Tel que mentionné dans les principes directeurs, le principal client est le personnel de première ligne en uniforme, qui est responsable de la sécurité publique sur les routes. Développer et appuyer la première ligne, et renforcer son autonomie, devraient être le principal élément moteur du changement. Une première étape essentielle à la réalisation du mandat consistait à redéfinir la description de travail des membres de première ligne. Nous avons posé la question suivante : Que voulons-nous que les agents de première ligne fassent? Nous avons ensuite posé la question ci-après : Comment rendons-nous les cadres intermédiaires et supérieurs responsables de la prise en charge et de l'exécution de tâches telles que résoudre des problèmes et composer avec des questions à régler?

La réponse initiale a été de créer un objectif de rendement que signeraient les agents de première ligne et les sous-officiers. En fin de compte, toutefois, la direction et les agents de première ligne ont perçu cela comme une trop grande menace et, par conséquent, ont abandonné cette idée. Néanmoins, les principaux points de l'objectif représentent encore les concepts et questions essentielles au succès d'un programme de la circulation.

4.3.1 Membre de la police de la circulation de première ligne

Le membre de la police de la circulation de première ligne rendra compte de ce qui suit au superviseur de la police de la circulation :

- Assurer la prestation de services de police de la circulation de qualité à tous les partenaires et clients internes et externes.
- Établir des partenariats internes et externes en vue d'améliorer un programme de la police de la circulation de qualité.
- Utiliser des techniques de collecte de données précises et de résolution de problèmes pour fixer des objectifs réalistes du programme national.
- De concert avec les partenaires internes et externes, définir les problèmes, de même qu'une méthode de résolution de problèmes et de mise en œuvre.
- Être responsable de l'enregistrement de données et notes exactes, et remplir au complet et correctement les formulaires sur les collisions et les contraventions dans la mesure où ils concernent la fonction de la circulation.
- Adapter efficacement le comportement à l'évolution des circonstances de manière à atteindre nos objectifs et à répondre à divers besoins communautaires en évolution.
- Participer à l'élaboration de mesures de rendement en collaboration avec les superviseurs de la police de la circulation locaux.

Les mesures de rendement individuelles seront fondées sur les efforts personnels déployés envers les objectifs mentionnés, de concert avec la participation à des programmes d'éducation ainsi que le maintien et l'élargissement de partenariats à l'interne et à l'externe pour réaliser un programme de la police de la circulation de qualité.

4.3.2 Superviseur de la police de la circulation

Le superviseur de la police de la circulation rendra compte de ce qui suit au chef de la police de la circulation et aux membres de première ligne :

- Participer aux réunions, aux discussions et aux décisions qui touchent les membres de première ligne et le programme de la police de la circulation.
- Élaborer et exécuter des programmes de la police de la circulation basés sur des données exactes et des techniques de résolution de problèmes pour réaliser nos objectifs et notre énoncé de mission.
- Élaborer et maintenir des partenariats avec les communautés.
- Assurer la liaison avec les partenaires internes et externes pour recueillir des données en vue d'évaluer nos objectifs.
- Inspirer les autres à viser l'excellence en « prêchant par l'exemple » et en donnant l'exemple, ainsi qu'en promouvant, en favorisant et en démontrant la mission, les valeurs et les engagements de la GRC ainsi que la mission, la vision et les engagements de la police de la circulation.
- Appuyer le changement et l'apprentissage continu.

- Créer un milieu sans risque qui appuie l'essai de nouvelles idées pour répondre aux normes de rendement.
- Prendre les mesures appropriées dans le cas des employés qui ne respectent pas les normes de rendement de façon répétitive.
- Créer des possibilités de stimuler, de motiver et d'habiliter l'équipe et les employés.
- Surveiller le travail et fournir aux employés une rétroaction relative au rendement.
- Conserver des dossiers appropriés.

Le rendement individuel sera fondé sur les efforts personnels déployés envers les objectifs mentionnés, de concert avec la participation à des programmes d'éducation ainsi que le maintien et l'élargissement de partenariats à l'interne et à l'externe pour réaliser un programme de la police de la circulation de qualité.

4.3.3 Chef de la police de la circulation

Le chef de la police de la circulation rendra compte de ce qui suit à l'agent de district et, par extension, aux superviseurs de la police de la circulation :

- Informer l'agent de district de toute préoccupation à porter à son attention.
- Informer le superviseur de la police de la circulation en temps opportun des préoccupations actuelles ou futures relatives à la police de la circulation.
- Créer et maintenir un milieu de travail positif en fournissant des commentaires positifs et en encourageant le dialogue.
- Être le mentor des membres de la police de la circulation de première ligne et des superviseurs de la police de la circulation.
- Participer à l'élaboration et à la mise en œuvre de plans stratégiques et d'objectifs de rendement.
- Établir des systèmes de gestion des risques et d'assurance de la qualité.
- Encourager les superviseurs à créer une atmosphère de collaboration et de coopération.
- Établir des processus et des structures organisationnels efficaces pour atteindre les objectifs stratégiques.
- Travailler efficacement en collaboration avec un large éventail d'organismes, de personnes, de situations et de groupes à tous les niveaux de responsabilité, à l'intérieur et à l'extérieur de l'organisme.
- Faire preuve de souplesse.
- Prendre les mesures appropriées dans le cas des employés qui ne respectent pas les normes de rendement de façon répétitive.

4.3.4 Coordonnateur de la police de la circulation

Le coordonnateur de la police de la circulation rendra compte de ce qui suit à la haute direction et aux agents de district :

- Gérer conjointement l'élaboration et la mise en œuvre du projet pilote, y compris les initiatives de recherche, les stratégies en matière d'éducation et d'application de la loi ainsi que les plans de communication.
- Informer les chefs de la police de la circulation des préoccupations et tendances pouvant avoir une incidence sur leur secteur de responsabilité.
- Consulter les chefs de la police de la circulation pour toute question concernant le projet pilote.
- Obtenir et distribuer, en temps opportun, des données précises sur les répercussions de divers programmes d'éducation et de la police de la circulation.
- Informer les agents de district des programmes de la police de la circulation présents et futurs.
- Surveiller les dossiers nationaux et provinciaux sur les collisions.
- Se prévaloir de l'expérience des membres en ce qui a trait aux stratégies de mise en œuvre des meilleures pratiques et de l'information actualisée sur la gestion des risques.

4.3.5 Objectif de rendement du Groupe de la direction

Tel qu'indiqué précédemment dans cette section, il était essentiel que la haute direction démontre son engagement envers les membres de première ligne. À cette fin, on a élaboré un objectif de rendement qui a permis de réaliser cet engagement et qui appuie la Vision sécurité routière 2010 du Canada. Afin d'aider le Canada à offrir les routes les plus sûres au monde, le Groupe de la direction s'est engagé en outre à miser sur la mission de la police de la circulation et à mettre en œuvre le plan stratégique national de la police de la circulation de la GRC. Vous trouverez ci-joint l'objectif de rendement intégral.

[4.3.5 Performance Agreement for the Executive Group.doc](#)

PARTIE 5 – STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

Le type de structure organisationnelle en place pour la prestation de services en matière de sécurité routière aura une incidence directe sur la qualité de la prestation des services. Au cours des dix dernières années, les services de police urbains et ruraux ont eu tendance à séparer les ressources entre districts ou régions. Plusieurs raisons expliquent cette tendance, mais la principale semble être liée au passage vers une police communautaire et à la nécessité de faire face aux problèmes propres à chaque région ou district. Les ressources relatives à la circulation ont été divisées de la même manière et davantage réparties entre les détachements au sein des districts. En général, cette situation s'est traduite par une police de la circulation fragmentée qui ne rendait compte qu'au commandant de détachement. Tout effort visant à regrouper les ressources au sein d'une équipe pour réduire le nombre de décès et de blessures graves est rudement mis à l'épreuve.

L'analyse des données a démontré que deux principaux facteurs sont responsables de la majorité des décès et blessures graves dans l'ensemble des détachements, des districts, des régions, des provinces et des pays : le non-usage de la ceinture de sécurité et l'acte criminel qu'est la conduite avec facultés affaiblies. L'objectif national vise un taux minimal du port de la ceinture de sécurité de 95 % et une diminution de 40 % du nombre de personnes tuées dans des accidents mettant en cause un conducteur en état d'ébriété.

On ne pourra atteindre ces objectifs qu'en élaborant et en mettant en œuvre des programmes de la police de la circulation et d'éducation qui emploient des équipes composées de personnes chargées de l'application de la loi, bénéficiant de l'appui d'un système dans le cadre duquel on rend compte aux membres de première ligne, des cadres supérieurs au superviseur de la police de la circulation.

5.1. ÉLABORER LA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

La majorité des organismes auront accès aux ressources pouvant les aider à entreprendre leur examen. Le plus difficile est de déterminer à l'avance à quoi doit ressembler l'organisme final. Le projet pilote a permis de résoudre ce problème en tenant en décembre 2000 un atelier auquel ont participé des membres de la GRC, de la première ligne aux sous-commissaires dans les régions. L'atelier avait pour but l'élaboration d'un nouveau modèle organisationnel de la police de la circulation au sein de la GRC.

Le défi présenté aux participants consistait à créer un modèle organisationnel de la police de la circulation, allant de la première ligne jusqu'aux districts, aux divisions et à la Direction générale à Ottawa, qui aideraient les membres de la police de la circulation de première ligne à sauver quotidiennement des vies sur nos routes. On a demandé au groupe d'inverser la pyramide et d'étudier la question suivante : Quelle structure devons-nous élaborer pour appuyer les membres de la police de la circulation de première ligne? Le Dre Theresa Kline, de l'Université de Calgary, a animé l'atelier d'une durée de deux jours. Vous trouverez ci-joint le rapport faisant suite à l'atelier.

5.1 Developing the Organization Structure.doc

PARTIE 6 – COMMUNICATIONS

6.1 ÉLÉMENTS DE LA COMMUNICATION

Toute réunion que tiendra votre organisme pour discuter de la possibilité d'examiner votre programme de la police de la circulation donnera immédiatement naissance à des rumeurs. La formation d'une équipe de projet pour procéder à l'examen provoquera l'une des deux réactions suivantes chez les commandants de détachement et les membres de première ligne : ils manifesteront une joie absolue à l'égard de la possibilité de changer leur mode de fonctionnement ou une peur absolue à l'égard du danger que ce changement pose pour l'ancienne façon de procéder. En outre, les organismes gouvernementaux et les partenaires en matière de sécurité routière qui sont depuis longtemps intéressés aux enjeux sur la sécurité routière pourraient également percevoir votre examen comme une menace.

Savoir communiquer clairement, au bon moment et de façon concise est essentiel au succès de votre projet. Lorsque la haute direction fait preuve d'engagement envers l'élaboration d'un programme de la police de la circulation de qualité, vous devez accélérer la mise en œuvre de votre programme de communication. N'oubliez pas que vos principaux clients sont les membres de première ligne et les sous-officiers. Communiquez avec eux le plus tôt possible et expliquez-leur la raison d'être du projet, soulignez les premières étapes de la collecte de données et promettez-leur des communiqués de suivi au fur et à mesure que l'on termine les diverses étapes. Lorsque vous aurez complété l'étape de résolution de problèmes, le plan de communication sera élargi de manière à inclure l'élaboration de présentations PowerPoint.

Voici la liste des principaux clients qu'il faut informer continuellement :

- Membres de première ligne et sous-officiers
- Cadres supérieurs de la police
- Représentants des administrations provinciales et municipales
- Groupes provinciaux et de sécurité communautaire

La documentation de référence suivante est fournie à titre de modèle pour vos diverses activités de communication.

[6.1.1 News Letter1.doc](#)

[6.1.2 News Letter 2000.doc](#)

[6.1.3 STEP News Letter.doc](#)

[6.1.4 Pilot Project Status Report.doc](#)

[6.1.5 Summary Report June 1999.doc](#)

[6.1.6 Briefing Note for Commissioner.doc](#)

[6.1.7 Briefing Note for District Commander.doc](#)

[6.1.8 Brief Note for Contract Partners.doc](#)

6.2 ÉLABORATION D'UN PLAN DE COMMUNICATION RURAL

On s'est peu attardé à résoudre le problème de sécurité routière en milieu rural au Canada. Certaines provinces ont déployé des efforts sporadiques, mais il n'y a eu aucun effort concerté des administrations fédérale, provinciales et locales visant à régler ce problème. Par conséquent, la majorité des programmes d'éducation publique et de communication élaborés visaient principalement les populations des grands centres urbains. Afin de combler cette lacune, l'équipe de projet a élaboré un plan de communication pour transmettre des messages aux populations rurales canadiennes.

Dans le cadre du plan, il était essentiel de déterminer ce que les habitants des régions rurales estimaient que nous devions faire pour leur communiquer de l'information relative à la sécurité routière. Ce processus de consultation doit faire partie de votre plan de communication. Il faut tenir des assemblées publiques dans les communautés rurales non seulement pour déterminer les processus de communication les plus efficaces pour les rejoindre, mais également pour connaître leurs préoccupations concernant la sécurité routière.

Vous trouverez ci-joint des rapports sur l'élaboration de la stratégie de communication.

[6.2.1 Communication Project Summary for Stakeholders.doc](#)

[6.2.2 Communications Audit.doc](#)

[6.2.3 Communications Framework.doc](#)

PARTIE 7 – ATELIERS DE FORMATION DE TROIS JOURS

Si vous avez terminé les tâches précisées dans les six premières parties du présent manuel, vous pouvez maintenant élaborer le plan concernant la formation de vos membres en matière de résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique. Le présent manuel à lui seul ne cerne pas l'ensemble des questions, problèmes et techniques qui sont ressortis dans le cadre de la formation dispensée au cours des cinq dernières années à plus de 500 membres de la police et à leurs partenaires. On a donc élaboré deux programmes de formation à l'intention de la police de la circulation, chacun d'une durée de trois jours.

Le premier programme de formation est destiné aux membres qui fourniront de la formation à la police de la circulation de leur service, tandis que le second est destiné aux membres qui assurent des services de police de la circulation de première ligne.

On compte actuellement sept membres de la GRC qui ont les compétences requises pour élaborer et dispenser ces deux cours. En principe, le premier cours, qui porte sur la formation offerte aux formateurs, vise à déterminer les candidats de votre organisme qui pourraient vous aider à dispenser une formation à vos membres de première ligne. Le dossier « Training the Trainers » (Former les formateurs) contient le sommaire du cours, des notes d'allocution et des présentations PowerPoint.

Le dossier « Front-line Training Course » (Cours de formation aux membres de première ligne) contient le sommaire du cours, des notes d'allocution et des présentations PowerPoint du deuxième cours, qui est destiné aux membres de première ligne et à leurs sous-officiers.

Les sections ci-après présentent un aperçu des principaux éléments du cours de formation destiné aux membres de première ligne.

7.1 BUT DE L'ATELIER

« Créer un environnement propice au changement axé sur l'amélioration de la sécurité publique sur nos routes »

7.2 OBJECTIFS DE L'ATELIER

- Les candidats comprendront mieux les priorités nationales et provinciales.
- Ils comprendront mieux les structures internes de la GRC relatives à la responsabilisation à l'échelle nationale et provinciale.
- Ils seront informés et compétents quant aux stratégies de résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique.
- Ils démontreront des capacités à franchir les étapes d'une mise en situation de résolution de problèmes en utilisant le modèle CAPRA.

- Ils démontreront des aptitudes à établir l'ordre de priorité des problèmes au niveau de l'unité en fonction de la réduction des préjudices.
- Les candidats seront en mesure d'indiquer les principales causes de décès et de blessures sur nos routes.
- Ils seront en mesure de déterminer les moyens les plus efficaces de prévenir les décès et les blessures sur nos routes.
- Ils élaboreront en équipe une stratégie opérationnelle innovatrice.
- Ils démontreront des capacités à élaborer des objectifs à court et à long terme au niveau de l'unité.

7.3 OBJECTIFS D'ENSEIGNEMENT ET RÉSULTATS

Jour 1 de la formation

Dynamique du changement : Les candidats comprendront mieux les priorités stratégiques nationales et de division en matière de sécurité routière.

On présentera aux candidats les sept éléments nécessaires pour créer un modèle de prestation de services qui permettra de mettre sur pied une police de la circulation de qualité :

1. Énoncé de mission de la police de la circulation
2. Résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique
3. Données de qualité
4. Priorités
5. Objectifs et buts
6. Responsabilisation
7. Connaissances

Collecte de données : On exposera aux candidats les données sur les collisions actuellement disponibles. Les données présentées tiendront compte des tendances relatives au taux du port de la ceinture de sécurité, au taux de mortalité et de blessures lors de collisions et aux facteurs de causalité des collisions à l'échelle de la division et du district. On informera les candidats de la valeur et des limites des données provinciales pour la résolution de problèmes au niveau de l'unité, de la région et de la division.

Résolution de problèmes centrée sur la sécurité publique : Les candidats comprendront mieux la façon dont la résolution de problèmes s'est imposée, grâce à l'évolution des services de police, comme le fondement opérationnel de la philosophie de la police communautaire. Cette partie de la formation compare les divers genres de police communautaire et tient compte de leur efficacité individuelle en ce qui a trait à la sécurité publique. On montrera aux candidats les bienfaits qui découlent du passage du modèle actuel de la police communautaire, lequel repose sur l'intervention, à un modèle de résolution de problèmes proactif. En utilisant le modèle de résolution de problèmes

CAPRA, les candidats analyseront les données existantes, puis concevront des stratégies de résolution de problèmes fondées sur leurs conclusions.

« **Discovering the Future Beyond Paradigms** » (vidéo) : Les candidats sont invités à faire preuve d'une ouverture d'esprit et à envisager des stratégies innovatrices qui n'ont jamais été essayées dans leur paradigme présent.

Jour 2 de la formation

Normes de sécurité en matière de véhicules automobiles : Ce segment présente l'information relative à l'histoire des normes de sécurité en matière de véhicules automobiles et à leur élaboration. On montrera aux candidats les nombreux dispositifs de sécurité mis au point pour les véhicules automobiles modernes (par exemple, l'habitacle renforcé, les sacs gonflables, des renforts de porte latéraux, des vitres en verre feuilleté). Les candidats seront capables de nommer trois façons dont une personne peut être tuée ou blessée dans une collision entre véhicules automobiles, et ils apprendront le rôle crucial que joue la physique dans la dynamique d'une collision. Les candidats seront capables de nommer quatre types de collisions et la dynamique propre à chacune.

Dispositifs de retenue des occupants : Les candidats seront en mesure d'indiquer que le port de la ceinture de sécurité constitue la façon la plus efficace de sauver une vie lors d'une collision. On présentera aux candidats des statistiques sur le taux du port de la ceinture de sécurité et la corrélation directe entre le nombre élevé de décès mettant en cause des véhicules automobiles et le faible taux du port de la ceinture. On leur donnera des réponses factuelles à l'égard de nombreux mythes relatifs au taux du port de la ceinture. On leur montrera également les dispositifs convenables et la bonne façon de les porter et ce, pour tous les occupants, y compris les enfants.

Conduite avec facultés affaiblies : Les candidats seront en mesure d'indiquer que la conduite avec facultés affaiblies constitue le problème qui fait le plus de ravages sur nos routes. On présentera aux candidats des données de recherche sur l'étendue et l'ampleur que constitue la conduite avec facultés affaiblies dans le district du Lower Mainland, Division E (Colombie-Britannique) et au Canada. On indiquera aux candidats les personnes de quels groupes d'âge, du point de vue statistique, risquent le plus d'être touchées par une collision mortelle lorsque les conducteurs sont en état d'ébriété. On leur fournira de l'information sur les antécédents des stratégies employées pour contrer la conduite avec facultés affaiblies et leur efficacité sur le plan statistique.

Évaluation du risque pour la sécurité publique : On demandera aux candidats d'établir l'ordre de priorité des facteurs de causalité des collisions en fonction du risque qu'ils posent pour la sécurité publique sur les routes du district du Lower Mainland. On leur présentera les cinq principales causes de collisions mortelles dans le district du Lower Mainland, à partir de renseignements provenant de rapports sur les collisions. Les candidats comprendront mieux le besoin d'avoir des données de qualité et uniformes pour valider l'importance des facteurs de causalité.

Opérationnalisation de la philosophie : On présentera aux candidats les meilleures pratiques provenant des stratégies de résolution de problèmes actuelles. Ils examineront la façon dont les changements philosophiques proposés lors de l'atelier peuvent être mis en œuvre individuellement et au niveau de l'unité. Les éléments du modèle de résolution de problèmes CAPRA de la GRC serviront de modèles dans le cadre de cet exercice. Les candidats utiliseront les données sur les collisions pour déterminer les enjeux en matière de sécurité sur les routes à risque élevé, effectuer un suivi des partenariats et évaluer la prestation des services au niveau de l'unité.

Jour 3 de la formation

Stratégies opérationnelles innovatrices : On présentera aux candidats les antécédents, la philosophie et les meilleures pratiques relativement à diverses stratégies opérationnelles utilisées au Canada. Ils examineront les meilleures pratiques et les éléments nécessaires à la conception et à la mise en œuvre d'une stratégie opérationnelle efficace. En équipe, les candidats élaboreront et présenteront une stratégie opérationnelle innovatrice visant un problème prioritaire dans le secteur de l'unité.

Concevoir votre avenir : Ce segment est axé sur l'élaboration d'un nouveau modèle de prestation de services au niveau de l'unité. On présentera aux candidats les étapes qu'ils devront suivre après l'atelier, les exigences de l'unité qui seront mesurées 30 jours après la fin de l'atelier et on leur donnera les définitions des rôles et responsabilités individuels au sein du nouveau modèle de prestation de services. Les rôles individuels incluront les coordonnateurs de l'analyse des données, de la formation, de l'application de la loi, de l'éducation, de l'ingénierie et des médias. Durant des groupes de discussion, les candidats détermineront les membres responsables de la coordination de ces secteurs particuliers. Toujours dans le cadre de ces groupes de discussion, ils discuteront des mesures de rendement à mettre en œuvre au niveau de l'unité, les évalueront et les présenteront, à partir du nouveau modèle de prestation de services.

7.4 MATÉRIEL DIDACTIQUE ET PRÉSENTATIONS

Si vous êtes intéressé à examiner des documents de formation complets, veuillez consulter les fichiers qui contiennent les deux dossiers électroniques ci-après :

- Training the Trainers
- Frontline Training Course

PARTIE 8 – RESPONSABILISATION ET ÉVALUATION

8.1 VÉRIFICATION DU PROGRAMME

Le projet pilote de la police de la circulation a été mis en œuvre dans le District du sud de l'Alberta de 1999 à 2001 dans le but d'examiner les points forts et les faiblesses de la police de la circulation. Tôt en 2001, on s'est appliqué à élaborer un instrument de vérification pour mesurer l'incidence du programme sur la prestation de services de police de la circulation de qualité.

À ce stade, on avait mené des recherches poussées visant à établir les opinions de base et les connaissances des chefs, des superviseurs et des membres de première ligne de la police de la circulation. Ils avaient en plus participé à des séances de discussion, entrepris des ateliers de formation de trois jours, préparé des objectifs de rendement et élaboré et mis en œuvre un programme d'éducation et d'application des règlements relatifs au code de la route. Cette activité aurait dû changer la façon dont les membres assurent la prestation des services de la police de la circulation. En a-t-il été ainsi? Pour le savoir, on avait proposé de mener un exercice de vérification des services de la police de la circulation. Cette vérification permettrait ce qui suit :

- Définir les tâches, les responsabilités et les priorités de travail quotidiennes des membres de la police de la circulation de première ligne, de leurs chefs et superviseurs, des spécialistes en reconstruction de collisions et des analystes ainsi que du coordonnateur de la police de la circulation de la Division K, et déterminer les changements apportés aux régimes de travail depuis l'instauration du projet pilote.
- Définir les tâches et responsabilités des détachements pour ce qui est des fonctions de la police de la circulation.
- Examiner et définir les autorités hiérarchiques de la police de la circulation, de la Sous-direction de la police contractuelle à la direction générale en passant par le coordonnateur de la police de la circulation.
- Vérifier la façon dont l'équipe de projet a élaboré et mis en œuvre le projet pilote.

On a demandé à l'équipe de vérification interne de la région du Nord-ouest de la GRC de procéder à la vérification, et on a choisi des membres de la Saskatchewan et de la Nouvelle-Écosse. Les documents ci-après fournissent des renseignements de base sur la création du mécanisme de vérification, la vérification en soi et le rapport final produit en octobre 2001.

Le rapport de vérification contient les principales recommandations émanant de l'étude, ainsi que les conclusions relatives à l'efficacité du projet pour ce qui est de changer la façon dont les membres de première ligne et les sous-officiers effectuent maintenant leurs tâches concernant la police de la circulation.

8.1.1 Guidelines for Traffic Service Audit.doc

8.1.2 Audit Form.doc

8.1.3 SAD Audit Report to CACP 2002.doc

8.1.4 Alberta Audit Report 2001.rtf

8.2 REPÈRES ET RAPPORTS DE RESPONSABILISATION

Le processus relatif aux repères ne se limite pas qu'à l'information sur les décès et les blessures graves. Il inclut tous les renseignements de base que vous avez recueillis au cours du processus de résolution de problèmes. Parmi les repères, on compte les profils d'application de la loi, les études sur le comportement des conducteurs, les profils des ressources de la police de la circulation, les programmes éducatifs et de sensibilisation, les partenariats et la prestation des services par l'équipe. Avant de poursuivre, vous devez savoir où vous vous situez. t

8.2.1 Établissement de repères

Lorsque vous établissez des repères à l'égard des décès, des blessures graves et d'autres blessures, il est important d'examiner au moins cinq ans de données, et plus si possible. Cela permet d'établir des renseignements sur les tendances. Il faudra examiner les rapports sur les collisions, car en général, les systèmes de données de la police ne consignent pas les décès, les blessures graves et les blessures, mais plutôt les événements. Vous pourriez demander à votre ministère du transport provincial de l'information concernant votre juridiction, mais cela irait à l'encontre de l'objectif de cet exercice. Non seulement les examinateurs seront en mesure de développer des tendances, ils deviendront des experts bien informés en matière de sécurité routière. Pour s'assurer de la mise en marche du processus relatif aux repères et à la responsabilisation, l'équipe de la police de la circulation (le gestionnaire du programme et les coordonnateurs de la police de la circulation) doivent élaborer un mécanisme de surveillance continue. Les principaux secteurs à surveiller sont l'élaboration des services de l'équipe, les objectifs de rendement, la visite régulière de l'unité, les profils d'application de la loi, les niveaux de ressource, les partenariats, l'élaboration de programmes, des sondages et études de base continus à l'égard des données sur les collisions, et l'encadrement des personnes au sein de l'organisme quant à la qualité des données des rapports sur les collisions.

8.2.2 Profils d'application de la loi

Comme dans le cas des données sur les collisions, il est important d'établir des repères relatifs aux efforts en matière d'application de la loi des membres de la police de la circulation, des détachements et des détachements municipaux. Cela permet de déterminer l'apport de chaque section aux secteurs visés et, du même coup, d'élaborer des énoncés sur les risques concernant ces secteurs. Sans aucun doute, cela permettra de déterminer si on consigne les éléments de données comme les infractions relatives aux panneaux d'arrêt, aux feux de circulation, au port de la ceinture de sécurité, aux enfants passagers et aux véhicules commerciaux.

8.2.3 Études sur le comportement des usagers de la route

Tous vos efforts visant à mesurer les comportements des usagers de la route deviendront des repères en fonction desquels vous effectuerez de nouvelles recherches pour déterminer si les stratégies en matière d'application de la loi et d'éducation ont contribué à modifier les comportements. N'oubliez pas que cette activité doit être dirigée par la police pour que les données appartiennent à votre service. Si un organisme gouvernemental effectue cette activité pour vous, les données lui appartiendront, ce qui pourrait ouvrir la porte à une situation où l'on ne transmet pas de « mauvaises » nouvelles au public.

8.2.4 Profils du ressourcement du service de la police de la circulation

On ne peut trop insister sur l'importance de ce secteur. Vous vous êtes lancé dans un nouveau modèle de prestation de services de la police de la circulation. Il faut donc qu'un nombre suffisant de personnes soient affectées à plein temps aux unités de la circulation dans le but d'assurer la prestation des services de façon uniforme. Il est important de suivre le nombre de postes à pourvoir et de déterminer les raisons pour lesquelles ils sont disponibles.

8.2.5 Programmes d'éducation et de sensibilisation

Établissez des repères pour l'ensemble de vos activités relatives à l'éducation et à la sensibilisation. La réussite ou l'échec de tout programme repose sur la compréhension qu'a le public des enjeux, ce que vous prévoyez faire à leur égard et les avantages pour la sécurité publique dans son ensemble. À ce titre, la participation de la police aux activités éducatives est cruciale. Ce qui diffère des autres programmes sur la sécurité routière est le fait que vous utilisiez des données recueillies par vos membres de la police. Il est important de procéder à un examen critique de ce que vous avez, de son efficacité et des autres options à explorer. N'oubliez pas que vos succès et échecs ont une immense valeur pour les services de police qui mettent sur pied des programmes semblables.

8.2.6 Partenariats

Tout au long du présent manuel, on a insisté sur le besoin d'établir des partenariats importants. Si les partenariats ont une telle valeur, chaque niveau de la hiérarchie policière devrait alors en être responsable. Les partenariats établis par le commissaire ou le chef différeront de ceux établis par les membres de première ligne. Rappelez-vous toutefois que ce qui importe, c'est la qualité des partenariats et non la quantité.

8.2.7 Prestation des services de l'équipe

La réussite ou l'échec de votre programme repose sur votre capacité à mettre en œuvre des équipes de la circulation composées des personnes suivantes : un coordonnateur de la collecte et de l'analyse des données, un coordonnateur de l'éducation et de la sensibilisation, un coordonnateur de la formation, un coordonnateur de l'ingénierie et un

coordonnateur des médias. La mise en œuvre de ce programme nécessitera de la part de l'équipe de la police de la circulation un encadrement, une surveillance et une facilitation continus. À ce titre, ces unités devront produire des rapports d'étapes à intervalles réguliers. On propose des cycles de production de rapports de 30, 60 et 90 jours. Ces vérifications périodiques, sous forme de visites d'unités, indiqueront les progrès réalisés dans le cadre de l'intégration de la prestation des services de l'équipe.

8.2.8 Établissement de repères pour les gouvernements et chaque service de police et formulaires de responsabilisation

Transports Canada a élaboré un formulaire de responsabilisation à l'intention des organismes provinciaux et territoriaux chargés de la sécurité routière.

[3.2.3.1 Vision 2010 TF Survey -Feb 03.doc](#)

Chaque service de police peut se fixer des objectifs individuels pour atteindre l'objectif national. Vous trouverez ci-joint un exemple de l'établissement d'un objectif provincial ou régional.

[8.2.8 BENCH MARKING SPREADSHEET K DIVISION.xls](#)

PARTIE 9 – STRATÉGIES EN MATIÈRE D'ÉDUCATION ET D'APPLICATION DES RÈGLEMENTS RELATIFS AU CODE DE LA ROUTE

La partie 9 se veut un dépôt de pratiques exemplaires, contenant des projets de recherche et des stratégies en matière d'éducation et d'application de la loi qui ont été élaborées par les services de police, ou grâce à leurs commentaires. Cette partie contient les recherches et stratégies élaborées pendant le projet pilote de la GRC et le déploiement subséquent partout au pays. L'intention est de mettre à jour cette section du manuel sur une base régulière pour y intégrer de nouvelles initiatives élaborées par les services de police d'un bout à l'autre du pays.

Stratégies

[9.1 Impaired Driving Strategies .doc](#)

[9.2 STEP Strategies.DOC](#)

[9.3 Strategic Program Plan - K Div.doc](#)

Consultez le dossier « Selective Traffic Enforcement Strategies » (ZIP 30.8 MB)

Consultez le dossier « Five-Year Plan » (**ZIP 136 KB**)