2021-2025

STRATÉGIE DE PRÉVENTION EN **SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Québec

TABLE DES MATIÈRES

1. CONTEXTE 2

2. BILAN ROUTIER 4

Évolution du bilan routier 4

Principales causes d'accidents corporels 6

EN HAUSSE 6

EN BAISSE 6

Catégories d'usagers parmi les décès 7

Conducteurs et titulaires 7

Tendances canadiennes et mondiales 8

3. PRIORITÉS D'ACTION 9

Priorisation des thématiques et des clientèles 10

4. PERSPECTIVES EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE 12

Évolution du cadre législatif et réglementaire 12

Comités de travail et consultations 13

Information et sensibilisation 14

Concertation avec les partenaires 15

Initiatives des contrôleurs routiers de la Société 16

Formation des conducteurs 16

Recherche 17

5. AXES D'INTERVENTION 18

Le Système sûr 18

Modification des comportements routiers 19

Stratégie de prévention en sécurité routière 2021-2025 20

ANNEXE 1 - OUTIL D'AIDE À LA PRIORISATION DES THÉMATIQUES 22

Importance 22

Variation 23

1 CONTEXTE

La sécurité routière est un enjeu de société qui demeure important pour les Québécois. C'est aussi un enjeu en matière de santé publique et de développement durable. À cet effet, l'Organisation des Nations Unies met en lumière le fait que les accidents de la route constituent une charge importante pour l'économie des pays à cause de leur conséquence directe sur les services de santé, les services de rééducation ainsi que par leurs coûts directs[1]. De plus, il a été estimé que les pertes mondiales résultant des accidents de la route se chiffrent à 500 milliards de dollars US et représentent pour les gouvernements entre 1 et 3 % de leur produit national brut (PNB)[2].

Ainsi, il est clair que la sécurité routière est caractéristique d'un milieu de vie sain et sécuritaire et qu'elle est fortement liée à la dimension sociale ainsi qu'économique du développement durable.

BILAN ROUTIER

Au Québec, au cours des 10 dernières années, le bilan routier s'est amélioré de façon significative, particulièrement dans la première partie de cette période. Par la suite, on a observé une certaine stabilité. Bien que les acquis soient fragiles et les gains de plus en plus difficiles à réaliser, des améliorations du bilan sont encore possibles. C'est dans ce contexte que la *Stratégie de prévention en sécurité routière 2021-2025* prend tout son sens.

Dans le cadre de son Plan stratégique 2016-2020, la Société s'est donné comme objectif d'améliorer le bilan routier. La présente stratégie a été développée dans la foulée de cette planification stratégique et s'inscrira également dans celle de 2021-2025.

STRATÉGIE DE PRÉVENTION

La stratégie de prévention se doit d'être agile et proactive et de tenir compte des différents enjeux de sécurité routière, notamment ceux d'ordre démographique et technologique. Elle s'attarde, entre autres, au partage de la route dans un contexte où le nombre de conducteurs et d'usagers augmente et où les façons de se déplacer se diversifient. Elle s'intéresse aussi aux nombreux défis que représente la cohabitation avec les véhicules lourds.

Puisqu'il est reconnu que la sécurité routière est multifactorielle et qu'elle est l'affaire de tous, la stratégie mise sur la concertation entre la Société, ses nombreux partenaires et les différents acteurs en sécurité routière. Elle s'appuie également sur les résultats de la vaste consultation publique en sécurité routière qu'elle a menée en 2017, en collaboration avec le ministère des Transports, et elle tient compte des cibles et objectifs énoncés dans la Politique de mobilité durable – 2030 : Transporter le Québec vers la modernité[3] du gouvernement du Québec.

---

1 Source : *Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020*

2 Idem

3 Portée par le ministère des Transports, cette politique adoptée en avril 2018 énonce une cible de réduction de 25 % des accidents mortels et avec blessés graves d'ici 2030 (par rapport à 2017). Elle prévoit notamment la mise en place de la Vision zéro décès et blessés graves comme approche de gestion de la sécurité routière.

La stratégie présente l'évolution du bilan routier au cours des dix dernières années et précise des priorités d'action pour 2021-2025[4]. Elle souhaite favoriser des déplacements plus harmonieux sur les routes, augmenter la sécurité des usagers afin d'améliorer le bilan routier et poursuivre ses efforts afin de s'approcher des administrations les plus performantes en matière de sécurité routière.

La *Stratégie de prévention en sécurité routière* concentrera principalement ses efforts sur 6 thèmes prioritaires pour lesquels des plans d'actions spécifiques seront conçus. Les objectifs à atteindre y seront détaillés de même que les indicateurs de réussite.

4 La pandémie de COVID-19 et le déconfinement graduel sont grandement susceptibles d'influencer la mise en œuvre de la Stratégie. Il est présentement difficile de prédire les changements qu'entraînera cette situation exceptionnelle au fil du temps, notamment en ce qui concerne nos relations avec nos partenaires, les comportements des usagers de la route, l'acceptabilité sociale des prochaines actions en matière de sécurité routière ou encore la disponibilité des ressources de la Société affectées à la réalisation des plans d'action.

2 BILAN ROUTIER

ÉVOLUTION DU BILAN ROUTIER

Le bilan routier du Québec s'améliore depuis les dix dernières années, tant pour le nombre de décès que pour le nombre total d'accidentés, et ce, malgré l'augmentation de la population, du nombre de véhicules en circulation et de titulaires de permis de conduire. Depuis les cinq dernières années, on observe toutefois une relative stabilité.

DÉCÈS

- 359 en 2018
- 503 en 2009

BAISSE DE
28,6 %

ACCIDENTÉS[5]

- 35 510 en 2018
- 43 427 en 2009

BAISSE DE
18,2 %

POPULATION

- 8 390 499 en 2018
- 7 843 383 en 2009

HAUSSE DE
7,0 %

VÉHICULES EN CIRCULATION

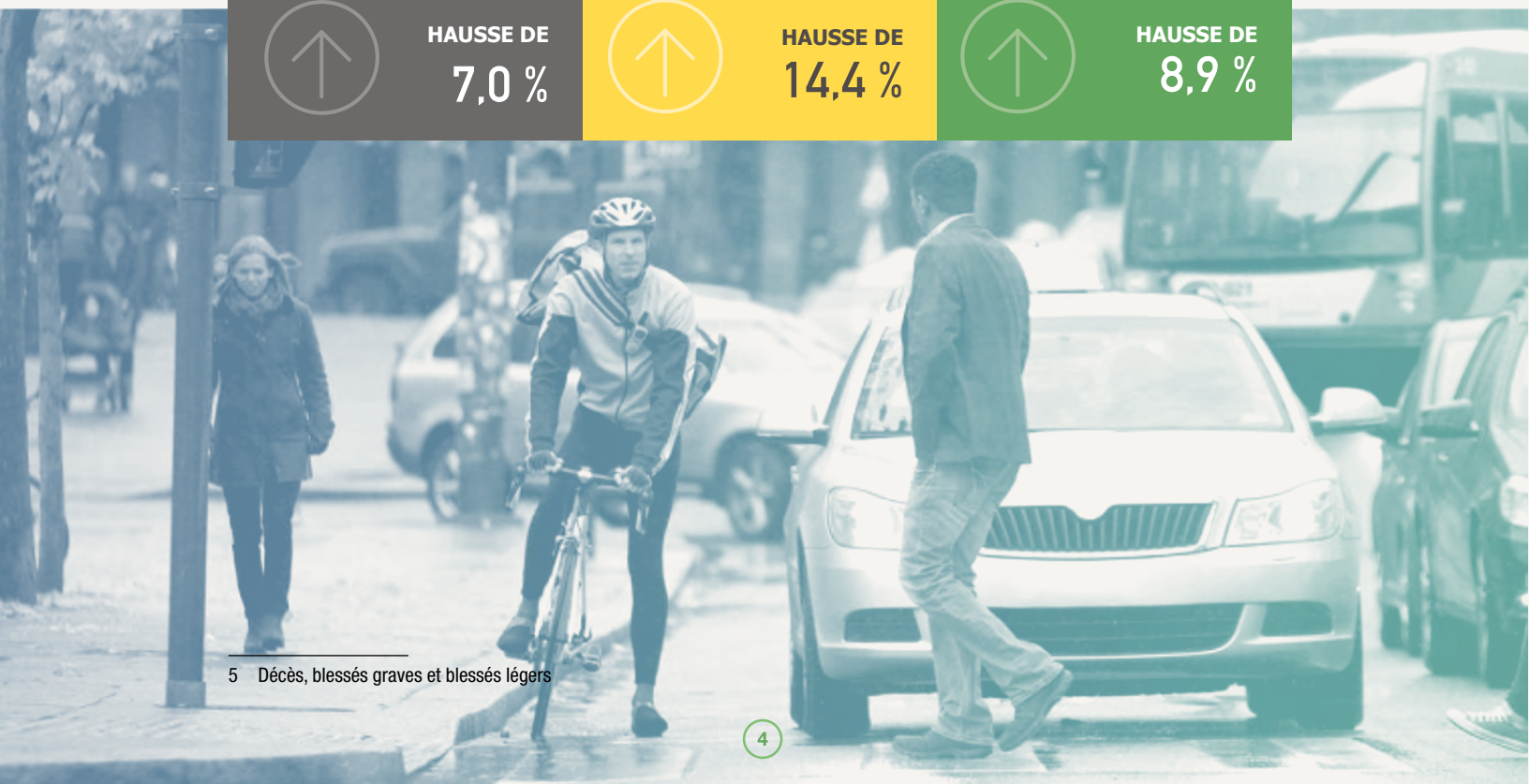
- 6 608 276 en 2018
- 5 778 947 en 2009

HAUSSE DE
14,4 %

TITULAIRES DE PERMIS

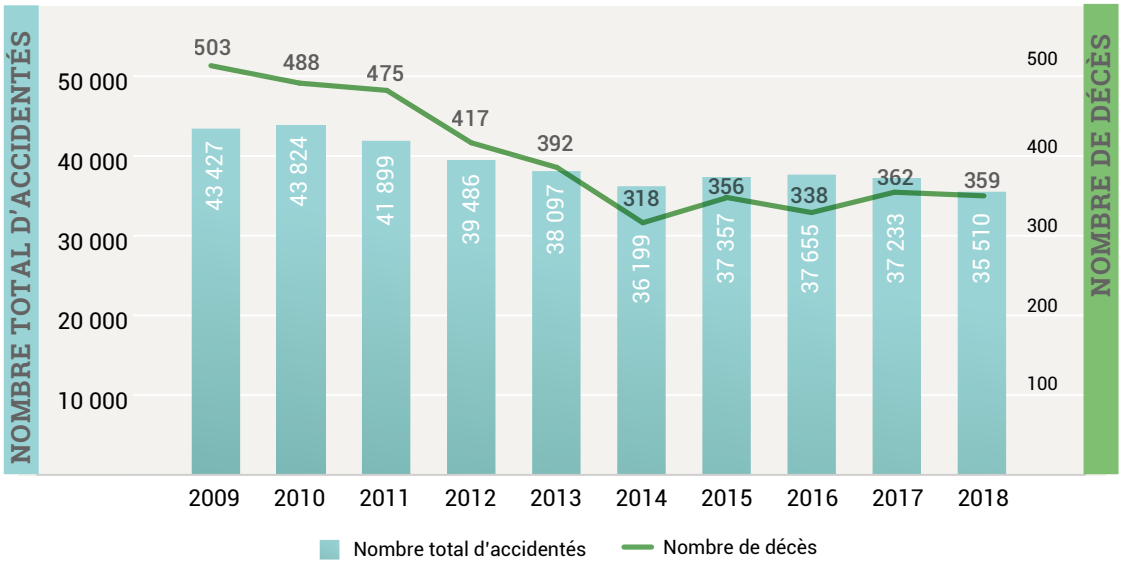
- 5 473 242 en 2018
- 5 027 848 en 2009

HAUSSE DE
8,9 %

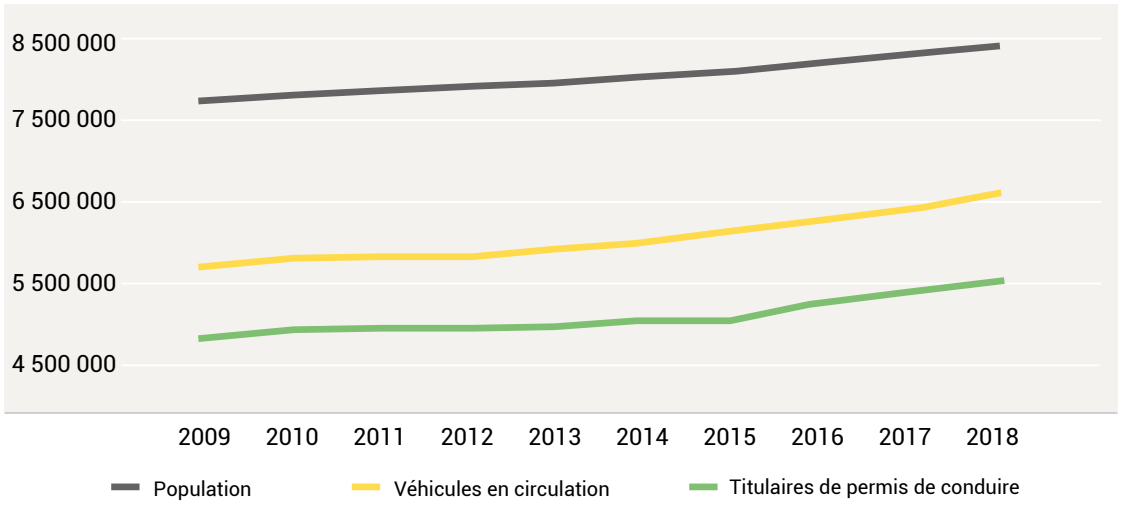


5 Décès, blessés graves et blessés légers

Évolution du nombre de décès et du nombre total d'accidentés, 2009 à 2018[6]



Évolution du nombre d'habitants, de véhicules en circulation et de titulaires de permis de conduire, 2009 à 2018



6 Source : Rapports d'accident de véhicules routiers de 2009 à 2018

PRINCIPALES CAUSES D'ACCIDENTS CORPORELS

Voici les principales causes identifiées dans les accidents corporels, en comparant la proportion d'accidents reliés à chacune d'elles pour les années 2006 à 2008 et 2016 à 2018.

EN HAUSSE	2006-2008	2016-2018
Comportements imprudents/inadéquats	41,7 %	49,1 %
Facultés affaiblies par les drogues et les médicaments[7]	30,4 %	35,5 %
Distraction	48,5 %	51,6 %
Fatigue au volant	20,6 %	23,4 %

EN BAISSE	2006-2008	2016-2018
Vitesse	25,9 %	18,4 %
Facultés affaiblies par l'alcool[7]	32,3 %	27,9 %
Infrastructure	4,1 %	3,2 %
Conditions météorologiques	14 %	13,2 %

7 Accidents mortels survenus en 2006-2008 et 2015-2017, selon les données jumelées de la Société et du Bureau du coroner.

CATÉGORIES D'USAGERS PARMI LES DÉCÈS

Voici les principales catégories d'usagers, en comparant la proportion de décès de chacune d'elles pour les années 2006 à 2008 et 2016 à 2018.

	2006-2008	2016-2018	
Véhicule de promenade (occupants)	68,8 %	57,3 %	↓
Piétons	13,2 %	19,3 %	↑
Motocyclistes	9,5 %	14,4 %	↑
Véhicules lourds (occupants, non-occupants)	20,3 %	22,1 %	↑
Cyclistes	2,6 %	2,6 %	-

CONDUCTEURS ET TITULAIRES

Voici un tableau comparatif des titulaires de permis de conduire et des pourcentages de conducteurs impliqués dans des accidents corporels pour les années 2006 à 2008 et 2016 à 2018.

- Le pourcentage de conducteurs et de titulaires âgés de 16 à 24 ans a diminué, mais ils demeurent surreprésentés dans les accidents corporels.
- Chez les 55 ans ou plus, la proportion de conducteurs et de titulaires a augmenté, mais ils demeurent sous-représentés dans les accidents corporels.

		2006-2008	2016-2018	
16 à 24 ans	Conducteurs dans les accidents corporels	23,6 %	19,5 %	↓
	Titulaires de permis	9,9 %	8,7 %	↓
55 ans ou plus	Conducteurs dans les accidents corporels	18,9 %	25,5 %	↑
	Titulaires de permis	30,6 %	39,8 %	↑

TENDANCES CANADIENNES ET MONDIALES

Le Québec affiche un taux de décès plus bas que celui observé à l'échelle canadienne. En 2016, le taux de décès pour 100 000 habitants était de 4,2 pour le Québec et de 5,2 pour le Canada. Toutefois, plusieurs pays obtiennent une meilleure performance à cet égard.

Les gains sont encore possibles si le Québec se compare à d'autres administrations à travers le monde. Ainsi, on observe que le Québec peut encore s'améliorer et s'inspirer des administrations les plus performantes[8].

Nombre et taux de décès pour 100 000 habitants des administrations retenues pour l'étalonnage

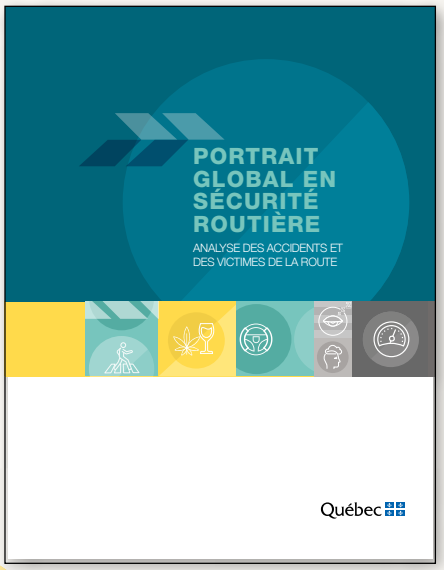
Administrations	2007	2016	Variation	Population en 2016	Taux de décès
Suisse	384	216	- 43,8 %	8 373 338	2,6
Norvège	233	135	- 42,1 %	5 234 519	2,6
Suède	454	270	- 40,5 %	9 923 085	2,7
Royaume-Uni	3 056	1 860	- 39,1 %	65 595 565	2,8
Pays-Bas	709	533	- 24,8 %	17 030 314	3,1
Danemark	406	211	- 48 %	5 728 010	3,7
Espagne	3 823	1 810	- 52,7 %	46 484 062	3,9
Chypre	89	46	- 48,3 %	1 170 125	3,9
Irlande	338	186	- 45 %	4 755 335	3,9
Allemagne	4 949	3 206	- 35,2 %	82 348 669	3,9
Québec	604	346	- 42,7 %	8 225 950	4,2

8 Dix administrations ont été retenues pour l'étalonnage, soit celles ayant obtenu une performance en sécurité routière supérieure à celle du Québec.

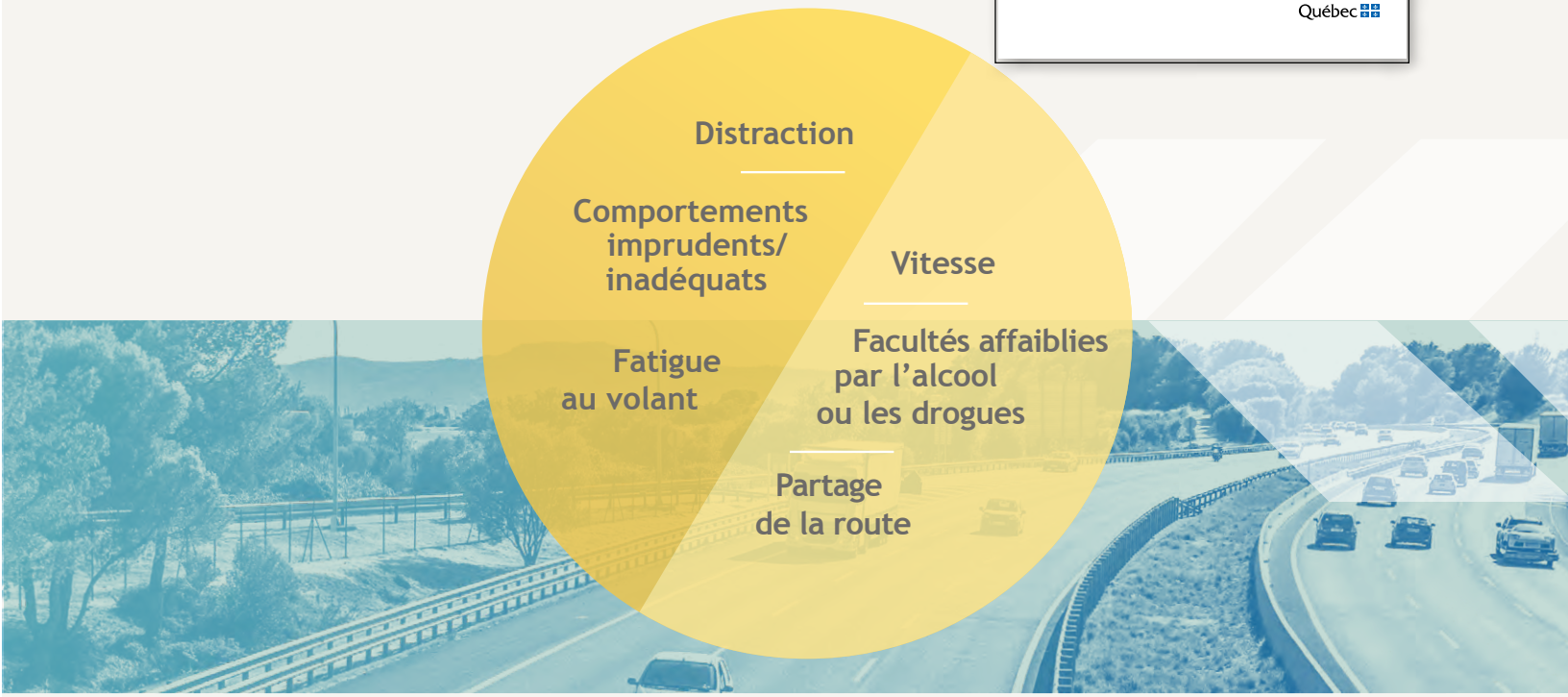
3 PRIORITÉS D'ACTION

La *Stratégie de prévention en sécurité routière 2021-2025* présente la vision à long terme concernant les priorités et les investissements en sécurité routière.

Pour élaborer cette stratégie, la Société a d'abord analysé le portrait des accidentés de la route et répertorié les meilleures pratiques des administrations les plus performantes en matière de sécurité routière. Ce *Portrait global en sécurité routière*[9], combiné au graphique de priorisation des thématiques et des clientèles présenté ci-après, a permis d'établir les priorités d'action des prochaines années.



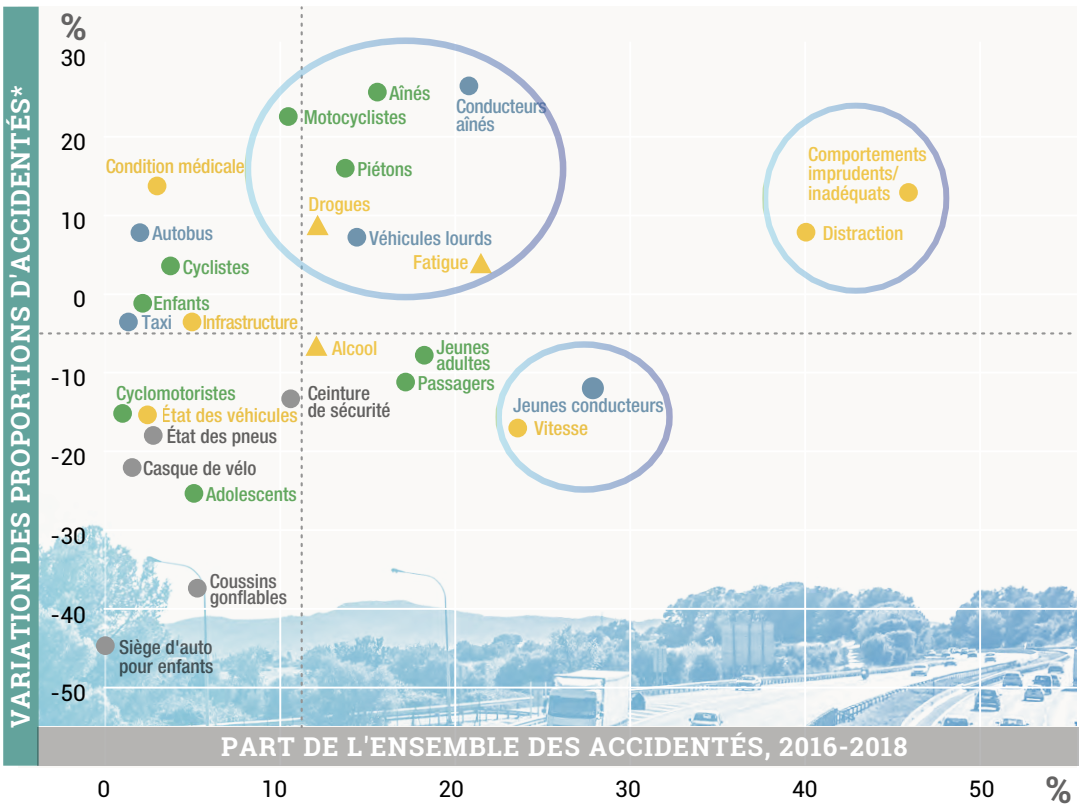
Les thématiques et clientèles qui ont une incidence sur le bilan routier sont nombreuses et la Société continuera de poser différentes actions pour l'ensemble d'entre elles. Toutefois, pour la présente stratégie, une approche par thématiques a été choisie, en priorisant les six suivantes :



Ces six priorités ont été établies en fonction de leur importance et de leur évolution dans le bilan routier, comme illustré dans le graphique de priorisation, mais aussi en fonction des différents enjeux de sécurité routière. Elles ont été ciblées pour leur rôle potentiel dans l'amélioration du bilan routier.

9 Service de la recherche en sécurité routière, *Portrait global en sécurité routière : Analyse des accidents et des victimes de la route* https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/espace-recherche/portrait-global-securite-routiere-analyse-accidents-victimes-route.pdf, mai 2020.

PRIORISATION DES THÉMATIQUES ET DES CLIENTÈLES[10]



*Variation de la proportion des accidentés entre les moyennes triennales 2016-2018 et 2006-2008 (annexe 1).

- Type d'usagers
- Type de conducteurs ou de véhicules impliqués
- Mesures d'atténuation
- Causes d'accident
- Causes d'accident ajustées selon des sources de données complémentaires
- Moyenne des proportions (12,4 %) et des variations (-3,4 %) pour l'ensemble des thématiques et clientèles

10 Dans ce graphique, les données sont pondérées afin de donner autant d'importance aux décès, aux blessés graves qu'aux blessés légers (annexe 1).

La **distraction**[11] (40 %) et les **comportements imprudents/inadéquats**[12] (46 %), situés dans le cercle de droite, sont les thématiques qui représentent le plus grand nombre d'accidentés. De plus, la proportion d'accidentés liée à ces deux thématiques a connu des augmentations, respectivement de 8 % et de 14 %, dans les dix dernières années.

Les **facultés affaiblies par les drogues** et la **fatigue au volant**, situées dans le cercle de gauche, ont également été ciblées. Elles représentent respectivement 13 % et 22 % des accidentés et la proportion d'accidentés est à la hausse. Bien que les facultés affaiblies par l'alcool aient connu une diminution au cours des 10 dernières années, elles seront traitées conjointement avec celles affaiblies par les drogues, puisqu'elles représentent des proportions d'accidentés similaires.

La **vitesse**, située dans le cercle du bas, est une autre priorité de la Société. Malgré une amélioration dans le bilan routier, soit une baisse de 15 %, la vitesse demeure présente dans les accidents pour environ le quart des accidentés, une situation qui reste préoccupante.

En plus des thématiques issues de la matrice de priorisation, la Société poursuit ses actions relatives au **partage de la route.** Tous les usagers de la route ne sont pas égaux en ce qui concerne les conséquences d'un accident. Les plus vulnérables (motocyclistes, piétons et cyclistes) ne font pas le poids face à une automobile ou un véhicule lourd. Dans sa *Stratégie de prévention en sécurité routière 2021-2025*, la Société continue de poser des actions afin d'inciter les conducteurs à faire preuve de vigilance et de respect à leur égard, tout en favorisant l'adoption de pratiques sécuritaires chez ces derniers.

Pour terminer, la Société mettra de l'avant des actions pour certaines clientèles ciblées dans le graphique de priorisation. Ces activités ou mesures trouveront écho dans les diffé-rents plans d'action déployés pour chacune des thématiques prioritaires :

- les usagers vulnérables;
- les aînés;
- les conducteurs de véhicules lourds;
- les jeunes conducteurs.

Les initiatives qui se retrouveront dans ces plans d'action au cours de la période de 2021 à 2025 représentent un investissement de plusieurs millions de dollars.

11 Cette thématique est celle de la distraction en général, au-delà de l'utilisation d'appareils électroniques au volant, et qui touche un fort pourcentage des conducteurs (jeunes, adultes et aînés).

12 Cette thématique comprend plusieurs éléments, comme ne pas faire un arrêt obligatoire, passer sur un feu rouge, ne pas céder le passage, suivre de trop près, conduire ou empiéter du mauvais côté de la voie et « autre comportement négligent ».

4 PERSPECTIVES EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La Société mise sur différentes approches de planification qui lui permettront de poursuivre l'atteinte des gains souhaités relativement à l'amélioration du bilan routier. Les 6 plans d'action qui soutiennent la *Stratégie de prévention en sécurité routière 2021-2025* s'appuient notamment sur ces approches, desquelles découlent différentes actions qui seront rigoureusement suivies au cours des 3 prochaines années.

ÉVOLUTION DU CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Le cadre législatif et réglementaire doit suivre, autant que possible, l'évolution des réalités en ce qui a trait aux nouveaux modes de déplacement, aux nouveaux véhicules disponibles sur le marché et aux technologies. Il faut également s'inspirer des meilleures pratiques législatives et réglementaires introduites avec succès ailleurs dans le monde afin de mieux encadrer l'accès au permis de conduire et de favoriser les bons comportements routiers.

La *Stratégie de prévention en sécurité routière* permettra à la Société de :

- suivre l'évolution des nouvelles réalités;
- s'inspirer des meilleures pratiques.

COMITÉS DE TRAVAIL ET CONSULTATIONS

Dans un souci constant d'améliorer le bilan routier, la Société a mis en place des actions pour développer une connaissance plus fine des différentes réalités et intervenir de façon plus ciblée. C'est dans cet esprit qu'elle a mis sur pied divers comités de travail ou qu'elle participe activement à certains d'entre eux. Leur mandat est de se pencher sur l'analyse des accidents et les enjeux de sécurité routière relatifs aux piétons, aux motocyclistes et aux véhicules lourds[13]. Ces comités explorent de nouvelles façons de faire afin de mieux comprendre les causes d'accidents, de décrire les phénomènes en jeu et de dégager des pistes de solutions.

Dans le cadre de la révision de ses politiques d'évaluation, soit celle visant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds ainsi que celle visant les conducteurs de véhicules lourds, la Société a également mené une consultation en collaboration avec l'industrie du transport routier de personnes et de biens. Cette révision vise à augmenter l'efficacité des politiques d'évaluation. Elle vise également à introduire de nouvelles mesures d'intervention en sensibilisation afin d'améliorer la conformité à l'égard du comportement des conducteurs et de la sécurité des véhicules lourds.

La *Stratégie de prévention en sécurité routière* permettra à la Société :

- de poursuivre les comités de travail en place et d'en créer de nouveaux afin de mieux comprendre les causes d'accidents et d'apporter des solutions;
- d'introduire de nouvelles mesures d'intervention afin d'améliorer la conformité à l'égard du comportement des conducteurs et de la sécurité des véhicules lourds.

13 La Société participe aux travaux du Comité d'analyse des accidents de véhicules lourds, piloté par le ministère des Transports.

INFORMATION ET SENSIBILISATION

La Société a mis de l'avant, au cours des dernières années, plusieurs activités de communication visant à promouvoir la sécurité routière. Il s'agit notamment d'activités visant :

- la sensibilisation du grand public (campagnes de masse ou ciblées, activités de proximité ou de relations publiques);
- l'information sur les lois, les règlements et les règles de sécurité;
- le développement d'outils d'éducation et d'information;
- la participation à des événements, salons et expositions.

Tous ces efforts ont contribué à améliorer la sécurité routière. Toutefois, la clientèle se renouvelle et évolue constamment, les plateformes de diffusion se multiplient à grande vitesse et les gains sont fragiles, mais encore réalisables.

C'est pourquoi la Société privilégie des actions de communication originales, efficientes et agiles, qui se déclinent au meilleur coût, vers les bonnes cibles et au moment opportun. Bien qu'elles soient dans la continuité des actions précédentes, elles devront aussi être innovantes et s'adapter aux nouvelles réalités et plateformes. La communication doit contribuer à modifier les connaissances et les attitudes ainsi que susciter des changements de comportement durables.

La *Stratégie de prévention en sécurité routière* permettra à la Société de :

- déployer des actions de communication originales et efficientes, au meilleur coût, et adaptées aux nouvelles réalités et plateformes;
- proposer des actions qui vont contribuer à modifier les connaissances et les attitudes ainsi que susciter des changements de comportement durables.

CONCERTATION AVEC LES PARTENAIRES

La sécurité routière ne peut être l'affaire d'une seule instance, ses dimensions étant nombreuses. Ainsi, la concertation entre la Société et les différents acteurs concernés est essentielle.

Au fil du temps, la Société a développé des liens solides avec les services de police, les municipalités, l'industrie du transport, le réseau de la santé et de l'éducation et de nombreux organismes à but non lucratif. Ces partenaires multiplient les interventions et varient les approches pour rejoindre les clientèles dans leur milieu. Ces projets contribuent à l'amélioration du bilan routier; c'est pourquoi la Société y participe et finance plusieurs d'entre eux.

La Société a aussi développé une approche régionale, portée notamment par les conseillers régionaux en partenariat de sécurité routière et les contrôleurs routiers. Ces ambassadeurs facilitent le développement et le maintien d'une dynamique de concertation partout au Québec. Ils influencent, mobilisent et interpellent la participation des acteurs de leur milieu. Cette présence permet de développer des actions mieux ciblées qui tiennent compte des réalités locales.

La *Stratégie de prévention en sécurité routière* permettra à la Société :

- de consolider ses partenariats actuels et d'en développer de nouveaux relatifs à ses objectifs et sa mission;
- d'améliorer les mécanismes de collaboration et d'échange avec ses partenaires et les instances régionales.

INITIATIVES DES CONTRÔLEURS ROUTIERS DE LA SOCIÉTÉ

La cohabitation sécuritaire entre tous les types de véhicules, notamment avec les véhicules lourds, est un enjeu important qui nécessite des efforts soutenus. La méconnaissance des réalités entourant la conduite de ces véhicules représente un réel défi. Les contrôleurs routiers de la Société assurent la surveillance et le contrôle du transport routier de personnes et de biens. Considérant l'incidence des collisions impliquant les véhicules lourds sur le bilan routier, les contrôleurs routiers déploient davantage d'efforts en matière de prévention et de sensibilisation depuis les dernières années.

C'est dans cet esprit qu'une équipe spécialisée a été mise sur pied afin de développer de nouveaux créneaux et de maximiser les actions de sensibilisation. Les activités de cette équipe visent les conducteurs, les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds, mais aussi les usagers vulnérables et les automobilistes. Elles sont réalisées régulièrement, en collaboration avec les conseillers régionaux en partenariat de sécurité routière, les services de police, l'industrie du transport routier de personnes et de biens ainsi que différentes associations.

La *Stratégie de prévention en sécurité routière* permettra à la Société :

- de poursuivre le développement de nouveaux créneaux et maximiser les actions de sensibilisation sur la cohabitation sécuritaire entre tous les types de véhicules.

FORMATION DES CONDUCTEURS

La Société travaille de concert avec ses partenaires pour former les nouveaux conducteurs. Elle produit le contenu et le matériel pédagogique nécessaire au développement des connaissances et des compétences des apprenants et fait passer les examens de conduite.

Au cours des dernières années, la Société a aussi resserré les règles entourant l'accès à la conduite d'une automobile en introduisant un cours de conduite obligatoire. Ainsi, avant d'être titulaire d'un permis pour l'automobile, les nouveaux conducteurs doivent obtenir un permis d'apprenti, suivre avec succès un cours de conduite, puis réussir les examens théoriques et l'examen pratique pour obtenir un permis probatoire. Ensuite, le titulaire doit maintenir un bon dossier de conduite et respecter la règle du zéro alcool jusqu'à 22 ans. La Société produit également le matériel pédagogique nécessaire à la préparation aux examens théoriques et pratiques des conducteurs de véhicules lourds.

Au cours des prochaines années, la Société entend réviser ses programmes d'éducation à la sécurité routière, intégrer plus de messages de sensibilisation aux contenus des cours qui portent sur les thématiques priorisées par la stratégie et inclure les nouvelles réalités et plateformes technologiques dans la formation des conducteurs.

La *Stratégie de prévention en sécurité routière* permettra à la Société :

- de réviser ses programmes d'éducation à la sécurité routière;
- d'intégrer les nouvelles réalités et plateformes technologiques dans la formation des conducteurs

RECHERCHE

Les meilleures pratiques en matière de stratégie en sécurité routière visent à appuyer les actions sur des données probantes et sur l'état des connaissances actuelles. Pour situer les objectifs et déterminer des actions efficaces, les activités de recherches apportent une contribution essentielle.

Les recherches internes, conformes aux pratiques de recherche reconnues, les recherches externes ainsi que celles effectuées par des chercheurs provenant de diverses institutions et disciplines scientifiques permettent à la Société d'intervenir avec efficacité et efficience pour l'amélioration du bilan routier.

L'apport de la recherche accompagnera les efforts de la Société de différentes façons :

- elle contribuera à établir les mécanismes et les déterminants des défis auxquels elle est confrontée;
- elle déterminera les cibles à atteindre et les leviers convenant le mieux à cette mission;
- elle évaluera avec rigueur et objectivité l'efficience des moyens retenus et leur incidence dans une perspective d'amélioration continue de ses activités.

La *Stratégie de prévention en sécurité routière* permettra à la Société :

- de définir les mécanismes et les déterminants des défis auxquels elle est confrontée;
- d'évaluer avec rigueur et objectivité l'efficience des moyens retenus et leur incidence.

5 AXES D'INTERVENTION

LE SYSTÈME SÛR

Le Québec, comme plusieurs administrations parmi les plus performantes en matière de sécurité routière, appuie ses interventions sur l'approche du *Système sûr*. Cette approche systémique considère l'environnement général dans lequel se déplace l'usager de la route.

Elle repose sur quatre principes directeurs :

1. **L'être humain commet des erreurs.**
   Les personnes font des erreurs et peuvent entraîner des accidents de la route.

2. **Le corps humain a une tolérance limitée aux accidents.**
   La capacité du corps humain à absorber des forces d'impact avant de subir un traumatisme est limitée.

3. **La sécurité routière est une responsabilité partagée**
   Cette responsabilité est partagée entre ceux qui :
   - conçoivent, construisent, gèrent et utilisent les routes;
   - construisent les véhicules pour prévenir les accidents;
   - soignent les accidentés.

4. **Renforcer toutes les composantes du système**
   Pour en multiplier les effets, toutes les composantes du système doivent être renforcées en même temps, et les usagers de la route doivent rester protégés en cas de défaillance de l'une des composantes[14].

L'approche *Système sûr* permet de consolider les gains faits jusqu'à maintenant en sécurité routière et d'en faire de nouveaux, notamment en revoyant la façon d'aborder la sécurité routière et l'influence des différentes parties prenantes.

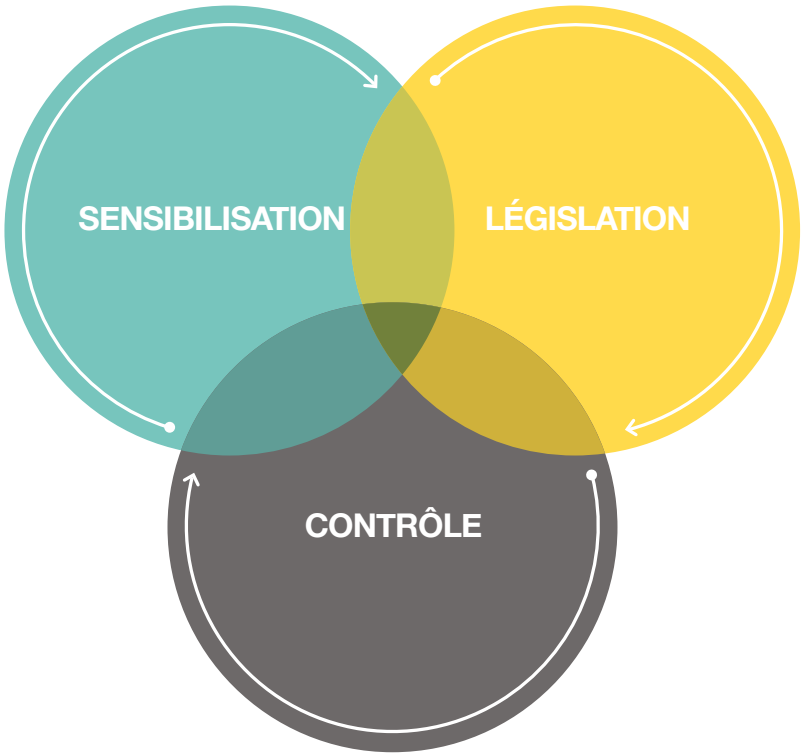
14 *Zero Road Deaths and Serious Injuries : Leading a Paradigm Shift to a Safe System*, Organisation de coopération et de développement économiques, 2016, p. 26 à 29.

MODIFICATION DES COMPORTEMENTS ROUTIERS

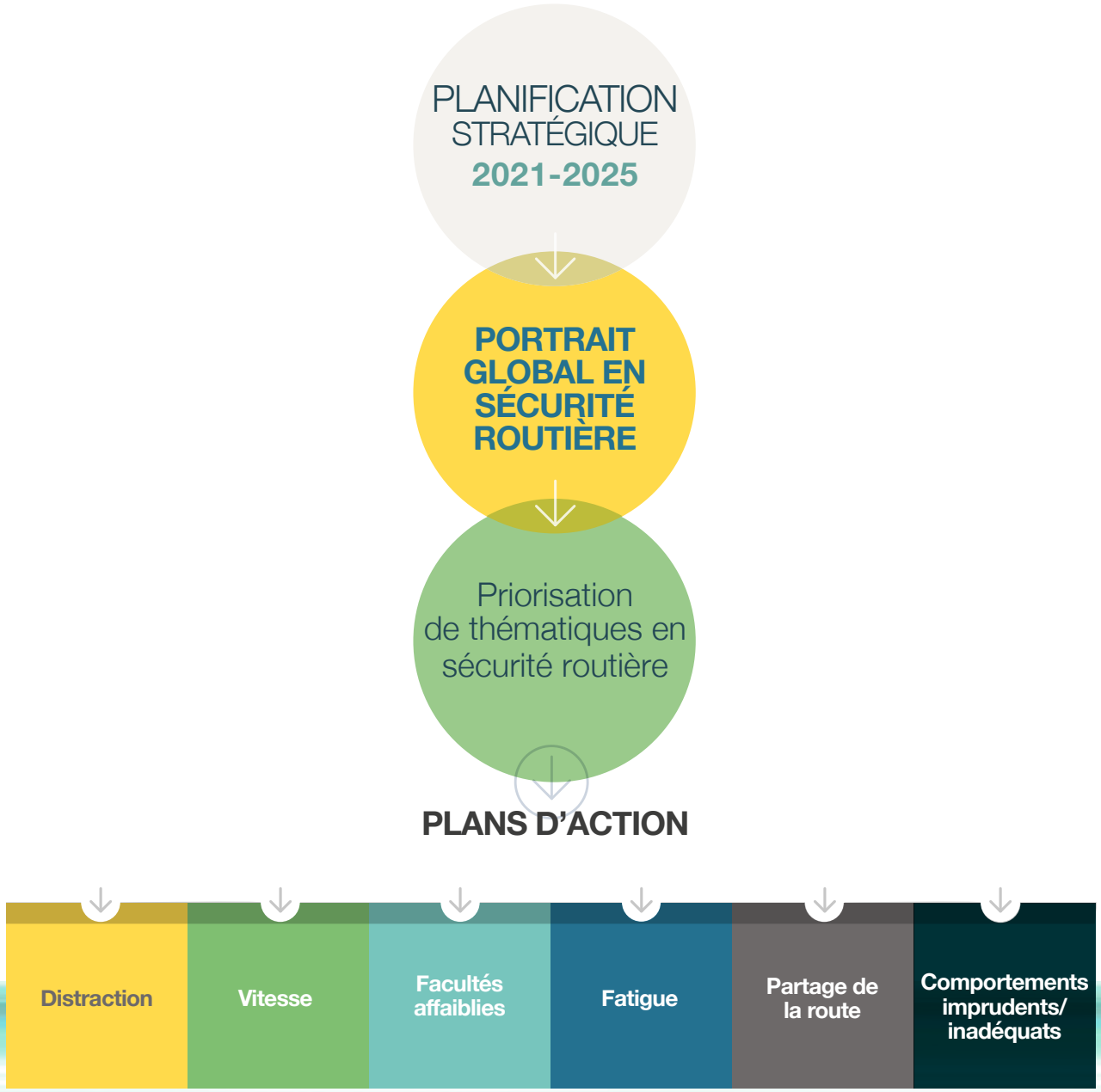
Plus de 80 % des accidents routiers mettent en cause le comportement humain. Ainsi, bien que l'incidence de chaque facteur doive être considérée, il demeure essentiel de s'attarder à la modification des comportements fautifs.

Une stratégie d'intervention axée sur la sensibilisation, la législation et le contrôle cible au premier plan l'usager de la route. La promotion de la sécurité routière, encadrée par une législation adéquate et appuyée par des contrôles des agents de la paix, demeure le modèle le mieux adapté pour favoriser l'adoption de comportements sécuritaires.

Dans sa *Stratégie de prévention en sécurité routière 2021-2025*, la Société entend donc poursuivre, en collaboration avec ses partenaires, ses actions en matière de sensibilisa-tion, de législation et de contrôle.



STRATÉGIE DE PRÉVENTION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2021-2025



STRATÉGIE DE PRÉVENTION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2021-2025

ANNEXE 1

OUTIL D'AIDE À LA PRIORISATION DES THÉMATIQUES

Les thématiques[15] à prioriser ont été établies en déterminant celles qui sont, en termes d'accidentés dans le bilan routier, à la fois :

- les plus importantes;
- en augmentation au cours des dernières années et qui ont, conséquemment, un meilleur potentiel d'amélioration.

Le graphique de priorisation met donc en relation :

- l'importance, en proportion, des thématiques dans le bilan routier de 2016 à 2018 (**axe horizontal**);
- la variation moyenne de ces mêmes proportions entre 2006-2008, 2011-2013 et 2016-2018 (**axe vertical**).

IMPORTANCE

Pour déterminer l'importance de chaque thématique dans le bilan, sa proportion a été calculée en divisant le nombre de décès, de blessés graves et de blessés légers rattachés à celle-ci par le nombre total d'accidentés de la route, et ce, pour les années 2016 à 2018.

Cependant, puisque le nombre de blessés légers est beaucoup plus important que le nombre de blessés graves ou de décès, mais qu'il est souhaitable d'accorder autant d'importance aux décès, aux blessés graves qu'aux blessés légers, chacun des accidentés a été pondéré selon la nature du dommage corporel.

Par exemple, pour l'année 2018, le poids attribué à chacun des types de blessures est le suivant :

2018	Nombre	Poids
Décès	359	35 510 ÷ 359 = 98,9
Blessés graves	1 435	35 510 ÷ 1 435 = 24,7
Blessés légers	33 716	35 510 ÷ 33 716 = 1,1
Total	35 510	

15 Le terme *thématique* désigne aussi bien les thèmes que les clientèles.

VARIATION

L'analyse de la variation de chacune des thématiques au cours des dernières années a été utilisée pour renseigner sur son potentiel d'amélioration :

- **Variation négative**
  Une thématique pour laquelle l'importance dans le bilan a diminué au cours des dernières années démontre que la situation s'est améliorée et que le potentiel d'amélioration est déjà entamé, donc plus faible.
- **Variation positive**
  Une thématique pour laquelle l'importance dans le bilan a augmenté au cours des dernières années démontre que la situation s'est détériorée et qu'elle a déjà été meilleure il y a peu de temps. Ainsi, le potentiel d'amélioration est plus grand.

Cette variation a été établie en calculant la moyenne des variations entre trois périodes différentes, soit les moyennes triennales :

- 2006-2008;
- 2011-2013;
- 2016-2018.

Le tableau suivant montre le calcul pour la thématique Distraction.

Variation pour la thématique Distraction	2006-2008	2011-2013	2016-2018
Proportion[16] dans le bilan routier	34,4 %	36,5 %	39,9 %
Variation 2011-2013 à 2006-2008	6,1 %		s. o.
Variation 2016-2018 à 2011-2013	s. o.		9,3 %
Moyenne des variations	7,7 %		

Ainsi, la proportion d'accidentés reliés à la distraction a connu une augmentation de 7,7 % au cours des dix dernières années. Ce même calcul a été effectué pour chacune des thématiques.

16 Les proportions sont calculées avec les nombres pondérés d'accidentés.

Société de l'assurance automobile Québec

Avec vous,
au cœur de votre sécurité

102178 C-6670 (20-11)