



TP 13563 F

**Conducteurs grièvement ou mortellement blessés
alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité
Canada, 1993-1997**

Rapport préparé par Paul Gutoskie
Programmes de la sécurité routière
Sécurité routière et réglementation automobile
Transports Canada
Juin 1999

Points saillants

- Pendant la période allant de 1993 à 1997, 39,7 % des conducteurs mortellement blessés et 17,9 % de ceux qui ont été grièvement blessés (hospitalisés pendant au moins 24 heures), ne portaient pas de ceinture de sécurité. À ces pourcentages correspondent des moyennes annuelles de 643 conducteurs tués et de 1 819 conducteurs grièvement blessés.
- Les conducteurs tués ou grièvement blessés alors qu'ils ne portaient de ceinture sont sur-représentés chez les jeunes – en particulier dans le groupe des 16 à 19 ans et dans celui des 20 à 24 ans – si l'on compare le nombre de victimes au nombre de détenteurs de permis de conduire des mêmes tranches d'âge.
- Le non-usage de la ceinture de sécurité chez les conducteurs mortellement blessés est un phénomène qui touche autant les régions urbaines que les régions rurales. Quoique le nombre de conducteurs tués dans les régions rurales soit quatre fois plus élevé que le nombre de conducteurs tués dans les régions urbaines, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ne portaient pas de ceinture au moment de l'accident est pratiquement identique dans les deux types d'endroit – 40,8 % dans les régions urbaines et 41,2 % dans les régions rurales.
- Le non-usage de la ceinture de sécurité connaît son taux le plus élevé parmi les conducteurs grièvement ou mortellement blessés lors d'un accident où un seul véhicule était en cause : il s'élève à 54,4 % chez les conducteurs tués lors d'un accident où un seul véhicule était en cause dans une zone urbaine et à 60,2 % chez ceux qui ont été tués dans une zone rurale.
- Près de la moitié (48,8 %) des conducteurs sans ceinture qui sont morts dans des accidents avaient été éjectés de leur véhicule.
- Le non-usage de la ceinture de sécurité et la présence d'alcool sont les facteurs qui se retrouvent le plus souvent chez les conducteurs tués lors d'une collision survenue en zone rurale et dans laquelle un seul véhicule était en cause. On retrouve les mêmes facteurs chez les conducteurs grièvement blessés dans des accidents survenus en zone urbaine et où un seul véhicule était en cause.
- Presque les trois quarts des conducteurs sans ceinture tués ou grièvement blessés (73,0% et 71,7% respectivement) dans une collision de nuit avaient bu ou leurs facultés étaient affaiblies.
- Cependant, le fait de ne pas porter de ceinture ne concerne pas uniquement les conducteurs. En effet, les passagers des véhicules automobiles ont moins souvent bouclé leur ceinture que les conducteurs. Entre 1993 et 1997, chaque année en moyenne 41,3 % des passagers tués et 25,4 % des passagers blessés ne portaient pas de ceinture de sécurité au moment de la collision.

***Conducteurs mortellement ou grièvement blessés
alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité – Canada, 1993-1997 (TP 13563 F)***

- Si l'on combine les décès des conducteurs et des passagers, 40,2 % de tous les occupants tués et 20,8 % de ceux qui ont été grièvement blessés ne portaient pas de ceinture. À ces pourcentages correspondent des moyennes annuelles de 998 décès chez les occupants des véhicules et de 3 418 personnes grièvement blessées pendant la période considérée.
- Alors que les conducteurs qui sont plus âgés (c.-à-d. les conducteurs de 65 ans et plus) étaient plus nombreux à ne pas porter leur ceinture (24,0 % dans le cas de blessures mortelles et 11,4 % dans le cas de blessures graves) que l'ensemble des conducteurs à l'échelle nationale (9,0 %), ils portaient plus souvent leur ceinture que l'ensemble des conducteurs grièvement ou mortellement blessés de tous les autres groupes d'âge.
- Bien que l'on relève un grand nombre de conducteurs tués ou grièvement blessés alors qu'ils ne portaient pas leur ceinture de sécurité, la situation s'est améliorée entre 1993 et 1997. Ainsi, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité a progressivement diminué, passant de 43,1 % en 1993 à 37,3 % en 1997. Chez les conducteurs grièvement blessés, ce pourcentage est passé de 20,0 % à 16,5 %.

**Conducteurs mortellement ou grièvement blessés
alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité**

1. Contexte

- La grandeur du territoire canadien et la très faible densité démographique du pays ont fortement contribué à faire des véhicules automobiles le principal moyen de transport des Canadiens et à placer le pays au premier rang dans le monde pour le nombre d'automobiles par habitant. Il n'est donc pas étonnant que la grande majorité (80 %) des victimes de graves accidents de la route (c'est-à-dire les personnes tuées ou grièvement blessées) soient les occupants de véhicules automobiles.
- Les automobilistes canadiens sont parmi ceux qui utilisent le plus la ceinture de sécurité dans le monde. Selon que l'on évalue avec optimisme ou avec pessimisme le taux d'usage de la ceinture de sécurité au Canada chez tous les occupants de véhicules légers (voitures de tourisme, fourgonnettes de tourisme et camionnettes), on peut parler soit de stabilité soit de stagnation, puisque ce taux est resté inchangé à environ 89 % au cours de la période à l'étude. Chez les conducteurs, ce taux est aussi demeuré constant pendant cette période, soit environ 91 %.
- Le Groupe de travail du Programme canadien sur la protection des occupants 2001 (NORP 2001) du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, de même que les organismes et agences chargés de la sécurité routière au Canada s'efforcent depuis le début de la décennie d'amener à 95 % le taux d'usage de la ceinture de sécurité pour l'ensemble des occupants de véhicules automobiles. Devant le « plateau » que semble avoir atteint l'usage de la ceinture, le Groupe de travail a estimé que la diffusion d'information relative aux décès et aux blessures graves chez les conducteurs qui ne portaient pas leur ceinture pourrait relancer

**Conducteurs mortellement ou grièvement blessés
alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité – Canada, 1993-1997 (TP 13563 F)**

l'intérêt et l'engagement du Groupe de travail à parvenir au but qu'il s'est fixé d'atteindre et de maintenir un taux d'usage de la ceinture de sécurité de 95 % d'ici 2001.

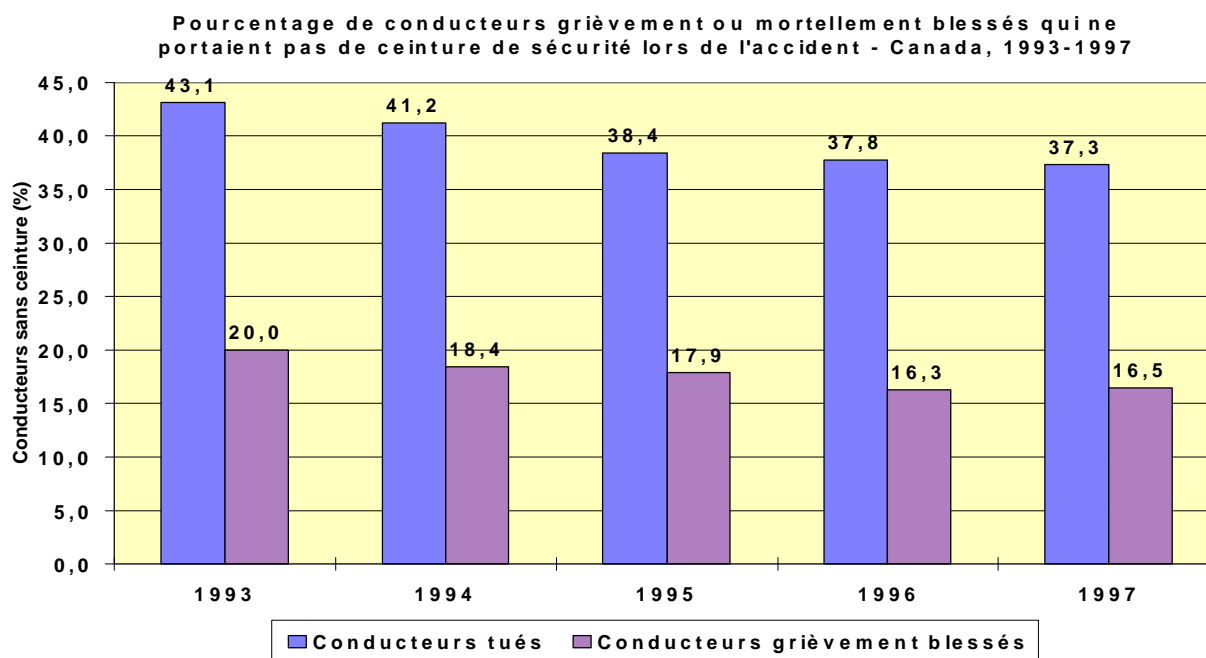
2. Objectif

- L'objectif de la présente étude est de définir un « profil » des « conducteurs ne portant pas de ceinture » qui ont été mortellement ou grièvement blessés, en mettant en particulier l'accent sur les collisions survenues dans des régions rurales et sur celles dans lesquelles des conducteurs âgés étaient en cause. L'élaboration d'information portant sur les caractéristiques des collisions dans lesquelles des conducteurs sans ceinture qui ont été tués ou blessés devrait fournir aux responsables des programmes de sécurité routière, aux décideurs et aux services de police les éléments leur permettant de mieux orienter leurs efforts d'intervention.

3. Profil des conducteurs sans ceinture

3.1. Conducteurs mortellement ou grièvement blessés

- Parmi les victimes ne portant pas de ceinture, les conducteurs sont les plus nombreux : ils représentent 64,4 % des occupants tués et 53,2 % de ceux qui ont été grièvement blessés. Au cours de chacune des cinq années de la période considérée, on recense en moyenne 643 conducteurs tués et 1 819 grièvement blessés dans des collisions alors qu'ils ne portaient pas de ceinture. Malgré ces chiffres élevés, le diagramme 1 montre clairement que des progrès ont été réalisés pendant cette période, car le pourcentage de conducteurs mortellement ou grièvement blessés a progressivement diminué, passant respectivement de 43,1 % à 37,3 % et de 20,0 % à 16,5 %.

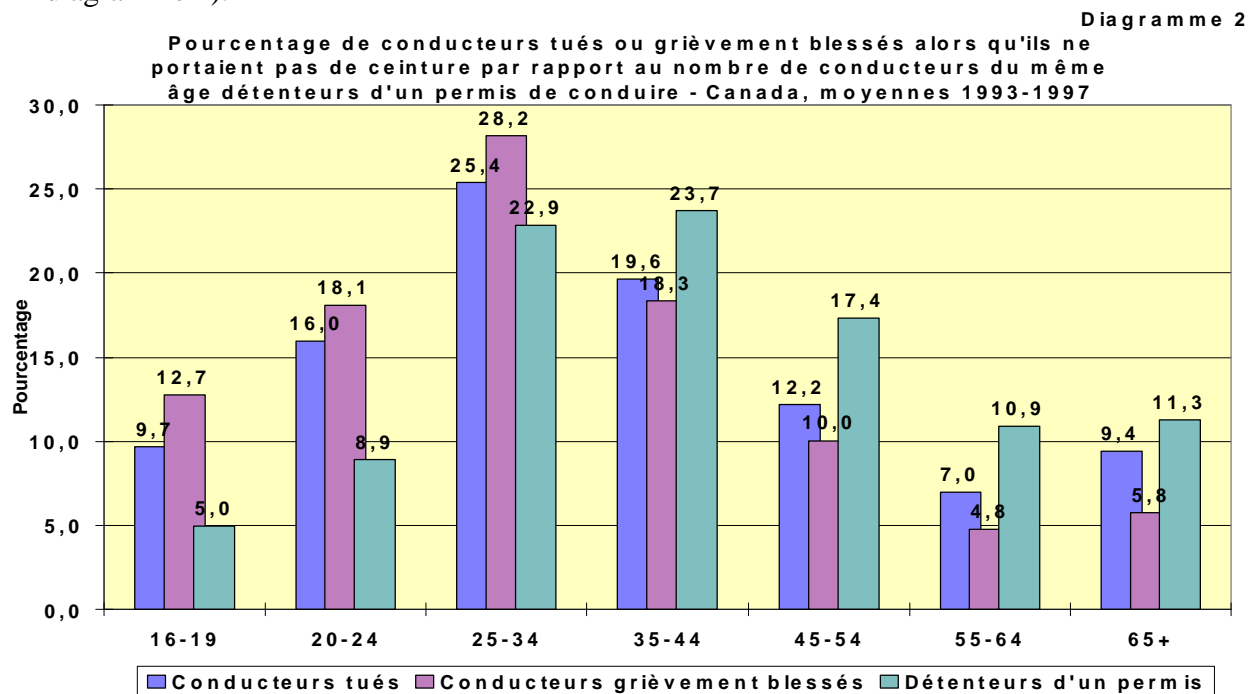


**Conducteurs mortellement ou grièvement blessés
alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité – Canada, 1993-1997 (TP 13563 F)**

- La grande majorité des conducteurs mortellement ou grièvement blessés alors qu'ils ne portaient pas de ceinture était des hommes. Ils représentent 86,3 % des conducteurs tués et 80,6 % des conducteurs grièvement blessés pendant la période à l'étude.

3.1.1. Usage de la ceinture et fait de détenir un permis de conduire, selon la catégorie d'âge

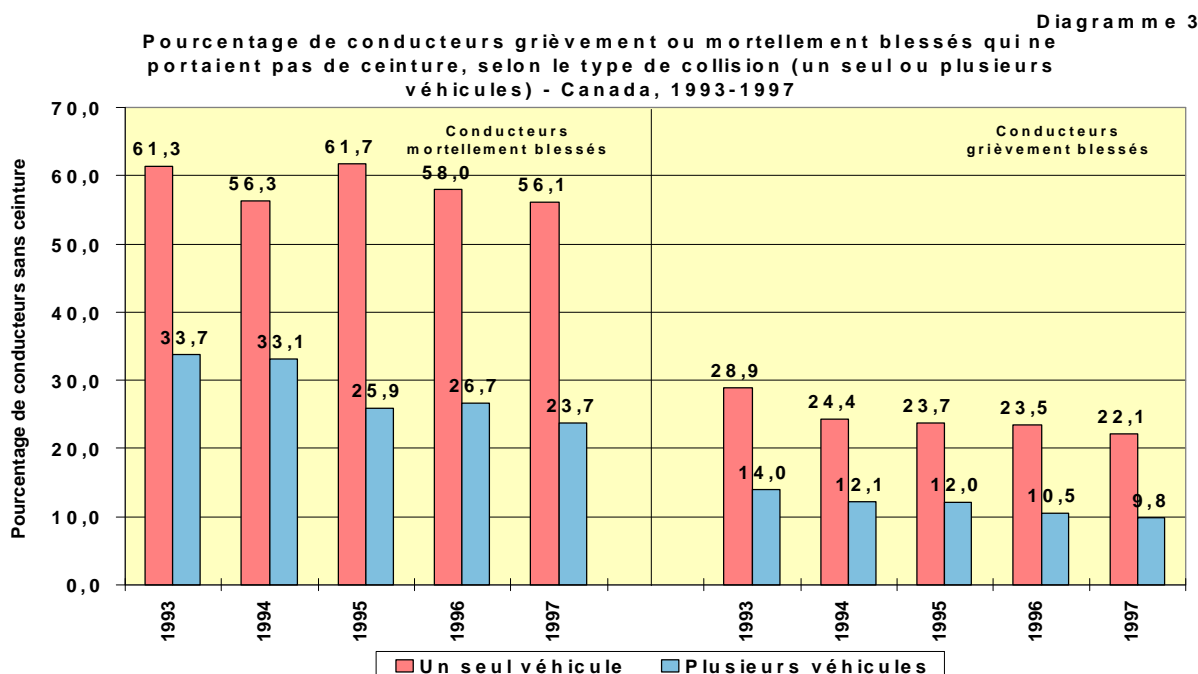
- Les conducteurs sans ceinture (mortellement ou grièvement blessés) sont sur-représentés chez les jeunes – en particulier les catégories des 16 à 19 ans et des 20 à 24 ans, et dans une moindre mesure la catégorie des 25-34 ans – par rapport au nombre de conducteurs du même âge possédant un permis de conduire. En effet, dans toutes les autres catégories d'âge, y compris chez les conducteurs de 65 ans et plus, le nombre de conducteurs sans ceinture tués ou blessés est inférieur au nombre de conducteurs du même âge possédant un permis (voir le diagramme 2).



3.1.2. Nombre de véhicules en cause

- Le diagramme 3 montre que le fait de ne pas porter de ceinture de sécurité est beaucoup plus fréquent chez les conducteurs mortellement ou grièvement blessés lors d'une collision dans laquelle un seul véhicule était en cause que lors de collisions de plusieurs véhicules. Le diagramme permet également de constater que l'absence de ceinture chez les conducteurs mortellement blessés lors de collisions de plusieurs véhicules et chez tous les conducteurs grièvement blessés a progressivement diminué de 1993 à 1997.

**Conducteurs mortellement ou grièvement blessés
alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité – Canada, 1993-1997 (TP 13563 F)**



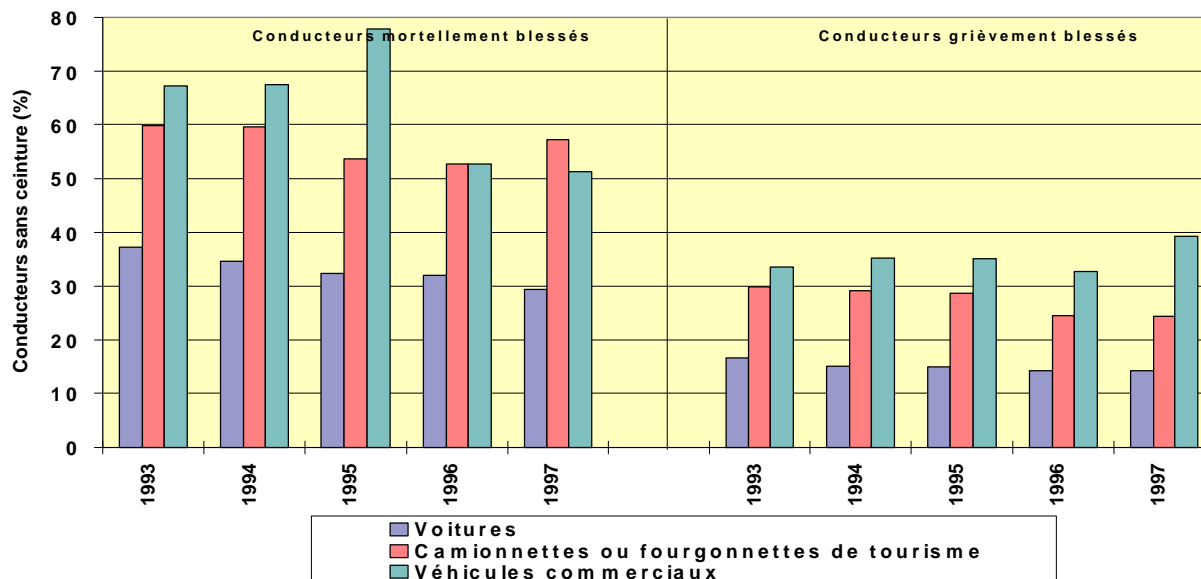
3.1.3. Type de véhicule

- Le port de la ceinture parmi les conducteurs mortellement blessés varie considérablement selon le type de véhicule. Pendant la période considérée, les conducteurs de voitures de tourisme représentent 71,8 % des conducteurs mortellement blessés alors qu'ils ne portaient pas de ceinture. Ils sont les moins nombreux à ne pas porter de ceinture avant l'accident (33,4 %). De leur côté, les conducteurs de camionnettes et de fourgonnettes de tourisme ainsi que les conducteurs de véhicules commerciaux, qui constituent respectivement 23,8 % et 4,4 % des conducteurs tués sans ceinture de sécurité au cours des cinq années à l'étude, étaient les plus nombreux à ne pas porter de ceinture de sécurité au moment de l'accident (56,6 % et 63,6 % respectivement). Le même phénomène est évident, mais dans des proportions moindres, chez les conducteurs grièvement blessés. Près des trois quarts d'entre eux ont en effet été blessés alors qu'ils conduisaient une voiture de tourisme (74,4 %), les autres étant au volant d'une camionnette ou d'une fourgonnette de tourisme (21,7 %) ou d'un poids lourd (3,9 %). Le fait de ne pas porter de ceinture de sécurité est le moins fréquent chez les conducteurs de voiture grièvement blessés (15,1 %), qui sont suivis par les conducteurs de camionnettes et de fourgonnettes de tourisme (27,4 %) puis par les conducteurs de véhicules commerciaux (35,2 %).

**Conducteurs mortellement ou grièvement blessés
alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité – Canada, 1993-1997 (TP 13563 F)**

Diagramme 4

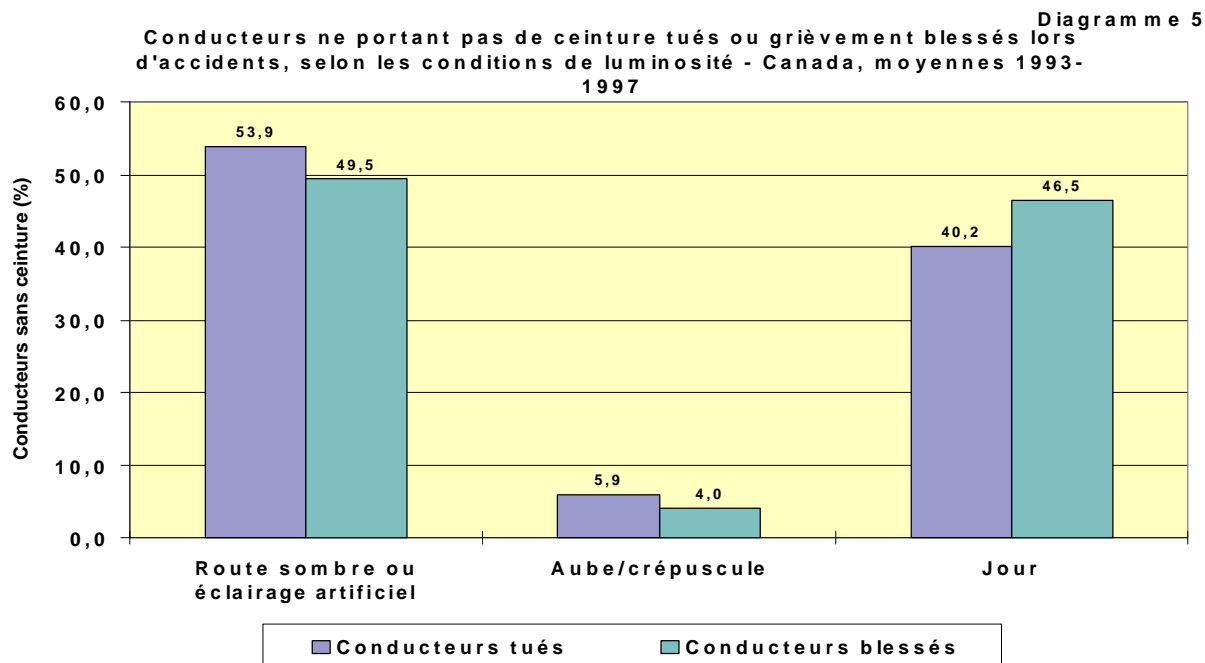
Non-usage de la ceinture de sécurité chez les conducteurs mortellement ou grièvement blessés, selon le type de véhicule utilisé - Canada, 1993-1997



3.1.4. Conditions de luminosité

- Un peu plus de la moitié des conducteurs mortellement blessés qui ne portaient pas de ceinture (53,9 %) et environ la moitié de ceux qui ont été grièvement blessés (49,5 %) ont été blessés alors qu'ils conduisaient sur une chaussée peu éclairée ou dotée d'un éclairage artificiel. Le reste des conducteurs a été blessé lors d'accidents survenus en plein jour (40,2 % des conducteurs tués et 46,5 % des conducteurs grièvement blessés) ou lors d'accidents survenus à l'aube ou à la tombée de la nuit (5,9 % et 4 % respectivement). Le fait que près de la moitié des victimes aient été blessées durant la journée, alors que les services de police sont les plus actifs et les plus visibles, est encourageant pour les services de police et de sécurité qui élaborent des programmes et des politiques en vue de faire augmenter le port de la ceinture de sécurité.

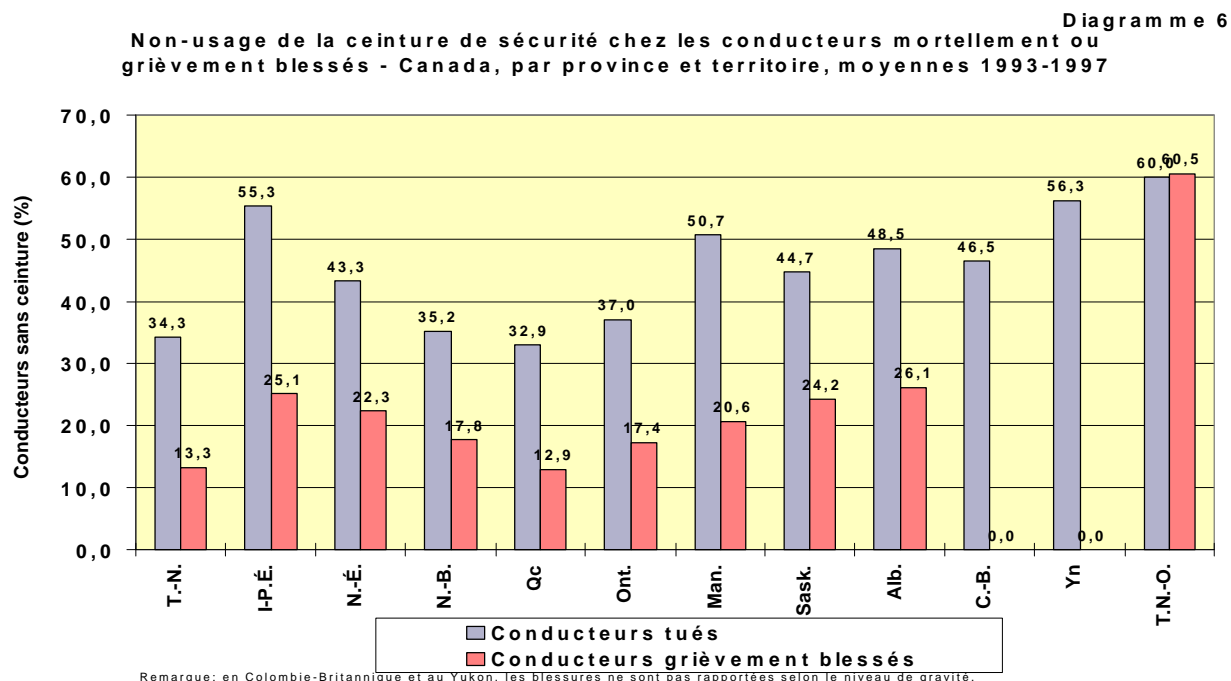
**Conducteurs mortellement ou grièvement blessés
alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité – Canada, 1993-1997 (TP 13563 F)**



3.1.5. Province ou territoire

- Le non-usage de la ceinture parmi les conducteurs mortellement ou grièvement blessés varie grandement entre les différentes provinces et territoires canadiens. Le diagramme 6 montre que le non-usage de la ceinture tend à être beaucoup plus bas, parmi les conducteurs tués ou mortellement blessés dans des accidents de la circulation dans les provinces de l'est et du centre du Canada, qu'il ne l'est dans les provinces de l'ouest.

**Conducteurs mortellement ou grièvement blessés
alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité – Canada, 1993-1997 (TP 13563 F)**



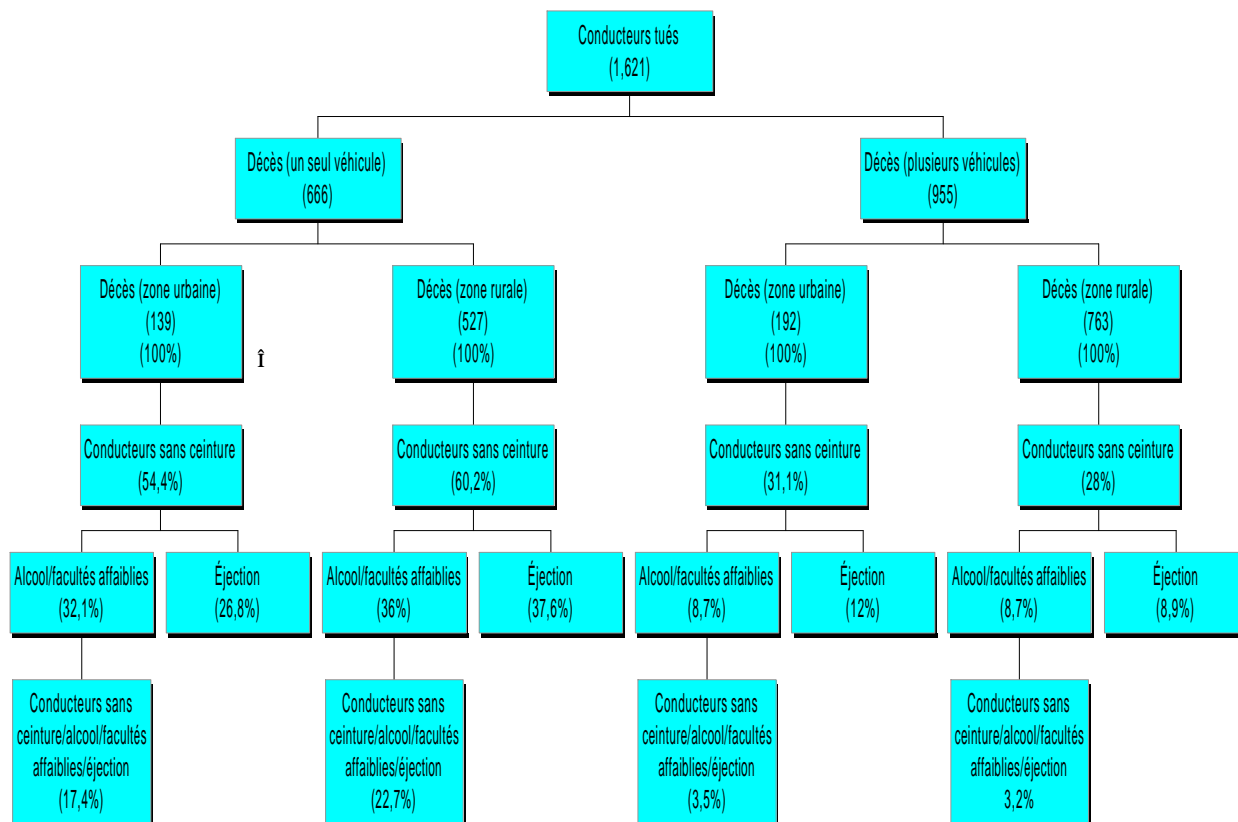
4. Conducteurs mortellement ou grièvement blessés ne portant pas de ceinture de sécurité – Analyse détaillée

4.1. Conducteurs mortellement blessés

- D'après les chiffres du diagramme 7, on constate que le nombre de conducteurs tués lors d'un accident survenu dans une région rurale est quatre fois plus élevé que le nombre de conducteurs tués dans un accident survenu en zone urbaine. Ces chiffres indiquent aussi que, parmi les conducteurs qui ne portaient pas de ceinture de sécurité, le nombre de décès est élevé dans tous les cas (région rurale et région urbaine, collision où un seul ou plusieurs véhicules sont en cause). Cependant, les chiffres les plus marquants concernent le pourcentage de conducteurs mortellement blessés dans un accident où un seul véhicule était en cause et qui ne portaient pas de ceinture (54,4 % en région urbaine et 60,2 % en région rurale) ainsi que les caractéristiques étroitement associées à ces accidents – à savoir un indice élevé de consommation d'alcool (32,1 % en zone urbaine et 36 % en région rurale [voir la note dans l'annexe]) et l'éjection du conducteur (26,8 % et 37,6 % respectivement).
- Parmi les conducteurs sans ceinture mortellement blessés pendant la période allant de 1993 à 1997, le nombre de conducteurs éjectés se chiffre à une moyenne de 60,6 % dans le cas des accidents où un seul véhicule était en cause, contre 33,2 % pour les collisions de plusieurs véhicules. Plus de la moitié des accidents de la première catégorie, soit 51,8 %, se sont produits sur des routes où l'alignement est décrit comme « courbé et plat » ou « courbé et incliné », alors que ces caractéristiques ne figurent que dans 18,1 % des collisions de plusieurs véhicules et dans lesquelles le conducteur éjecté a été mortellement blessé.

Diagramme 7

Caractéristiques choisies concernant les conducteurs tués dans des accidents à déclaration obligatoire - Canada, moyennes 1993-1997



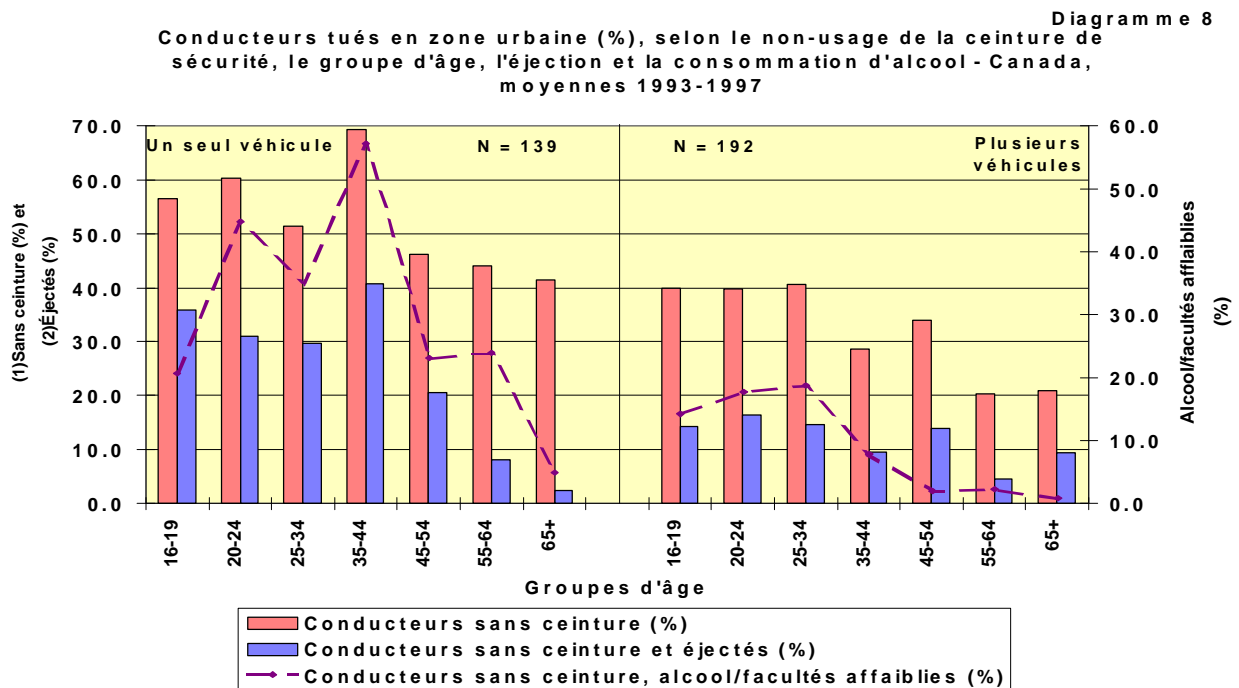
- Au cours de la période à l'étude, seuls les conducteurs tués lors d'un accident où un seul véhicule était en cause survenu dans une région rurale, et qui étaient les plus nombreux à ne pas porter de ceinture, présentent au fil des années une diminution constante du non-usage de la ceinture (celui-ci étant passé de 64,1 % en 1993 à 54,7 % en 1997).

4.1.1. Lieu de l'accident et catégories d'âge

- Pendant la période allant de 1993 à 1997, le taux moyen d'usage de la ceinture de sécurité chez les conducteurs s'élève à environ 91 %. Les diagrammes 8 et 9 montrent que, toutes catégories d'âge confondues, les conducteurs mortellement blessés dans un accident (que ce soit dans une région urbaine ou rurale et qu'il y ait un ou plusieurs véhicules en cause) avaient négligé de boucler leur ceinture dans une proportion bien supérieure à la moyenne nationale de non-usage de la ceinture (des données détaillées figurent en annexe, dans le tableau A1).

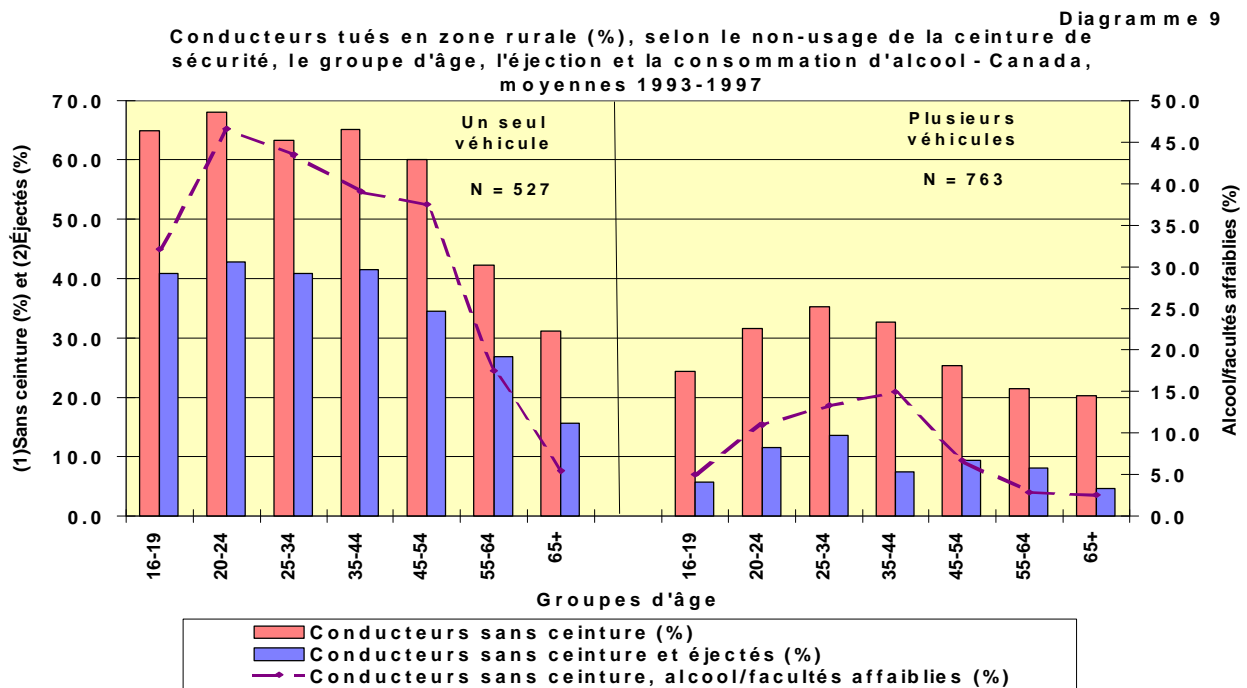
4.1.1.1. Régions urbaines

- Le diagramme 8 montre que plus de la moitié de tous les conducteurs âgés de 16 à 44 ans décédés dans un accident survenu dans une zone urbaine et où un seul véhicule était en cause ne portaient pas leur ceinture de sécurité au moment de l'accident (les pourcentages varient de 51,4 % à 69,4 %). Il n'est donc pas étonnant que l'éjection de l'occupant soit aussi un facteur fréquent chez les conducteurs mortellement blessés dans ces groupes d'âge (entre 29,7 % et 40,8 %). Bien que ces chiffres représentent des estimations minimales, la consommation d'alcool est un facteur qui touche en majorité les conducteurs âgés de 20 à 44 ans. Si, en chiffres absolus, le nombre des décès est peu élevé (les conducteurs tués dans un accident survenu dans une région urbaine ne représentent que 8,6 % de l'ensemble des conducteurs mortellement blessés [voir le tableau A1]), il y a lieu de souligner que le non-usage de la ceinture de sécurité, la consommation d'alcool et l'éjection de l'occupant étaient en cause le plus souvent (et de loin) chez les conducteurs mortellement blessés appartenant au groupe des 35 à 44 ans.
- Le non-usage de la ceinture de sécurité était beaucoup moins fréquent chez les conducteurs mortellement blessés dans des collisions survenues en région urbaine et où plusieurs véhicules étaient en cause que chez ceux qui ont été tués dans un accident où un seul véhicule était en cause. Parmi les conducteurs qui ont perdu la vie, c'est dans les trois groupes d'âge inférieurs – entre 16 et 34 ans – que l'on observe le plus fréquemment le non-usage de la ceinture (qui va de 39,7 % à 40,6 %), l'éjection de l'occupant (qui va de 14,3 % à 16,4 %) et la consommation d'alcool (14,3 % à 18,8 %).



4.1.1.2. Régions rurales

- Les conducteurs tués dans un accident survenu en région rurale et où un seul véhicule était en cause représentent environ le tiers (32,5 %) de tous les conducteurs mortellement blessés pendant la période allant de 1993 à 1997. Le diagramme 9 montre bien que le non-usage de la ceinture de sécurité est un phénomène qui touche surtout ce groupe de conducteurs mortellement blessés. Parmi ces conducteurs, le non-usage de la ceinture, l'éjection de l'occupant et la consommation d'alcool étaient des facteurs en cause dans des proportions excessives quelle que soit la catégorie d'âge, mais touchant particulièrement les conducteurs ayant entre 16 et 54 ans (voir le tableau A1). En fait, dans toutes les catégories d'âge des conducteurs mortellement blessés âgés de 16 à 54 ans, le non-usage de la ceinture s'élevait à 60 % ou plus (c.-à-d. de 60 % à 68,1 %), le non-usage de la ceinture combiné à la consommation d'alcool touchait 32,1 % à 46,6 % des conducteurs, et le non-usage de la ceinture combiné à l'éjection du conducteur allait de 34,5 % à 42,9 %. Parmi toutes les catégories d'âge des conducteurs tués dans un accident survenu en région rurale et où un seul véhicule était en cause, seul le groupe des conducteurs de 35 à 44 ans présentait une diminution constante du non-usage de la ceinture de sécurité au cours de la période considérée – soit de 70,3 % en 1993 à 54,2 % en 1997.



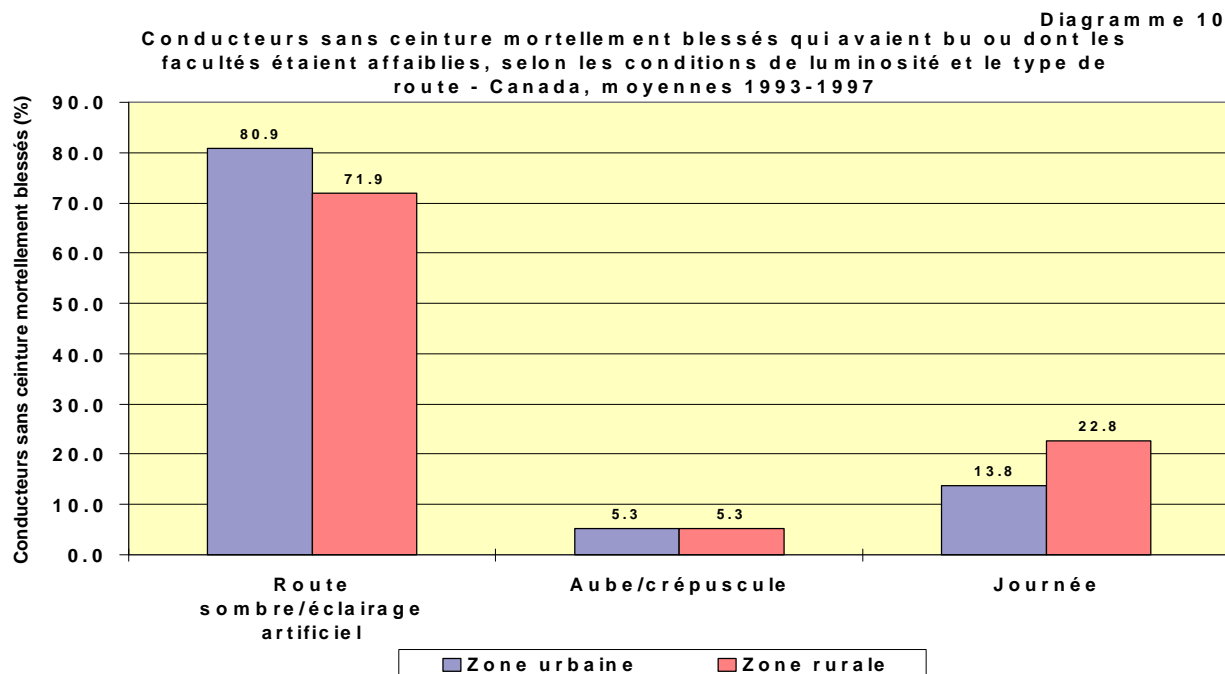
***Conducteurs mortellement ou grièvement blessés
alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité – Canada, 1993-1997 (TP 13563 F)***

- Les conducteurs tués dans des collisions survenues dans une région rurale et où plusieurs véhicules étaient en cause représentent près de la moitié (47,1 %) de tous les conducteurs tués au cours de la période à l'étude. Le non-usage de la ceinture de sécurité (qui allait de 20,3 % à 35,3 %) et le non-usage de la ceinture combiné à la consommation d'alcool (2,6 % à 14,9 %) ou à l'éjection du conducteur (de 4,6 % à 13,5 %) étaient moins souvent en cause chez les conducteurs tués dans ces circonstances, toutes catégories d'âge confondues, qu'ils ne l'étaient chez les conducteurs mortellement blessés dans des zones urbaines (un ou plusieurs véhicules en cause). Il est intéressant de noter que, parmi les décès survenus dans des collisions de plusieurs véhicules, le non-usage de la ceinture de sécurité touche plus les jeunes conducteurs tués dans un accident survenu en zone urbaine, et surtout les conducteurs âgés de 16 à 34 ans. Dans le cas des accidents où un seul véhicule était en cause, on constate l'inverse – à savoir que le non-usage de la ceinture était plus élevé chez les jeunes conducteurs tués lors d'accidents survenus dans une région rurale.
- Les accidents où un seul véhicule était en cause survenus en zone rurale et ceux qui sont survenus dans une zone urbaine présentent des tendances similaires et des tendances divergentes. Ainsi, on constate que, dans les deux cas, le non-usage de la ceinture de sécurité, l'éjection de l'occupant et la consommation d'alcool étaient les plus élevés chez les conducteurs mortellement blessés âgés de 16 à 44 ans. La seule exception concerne les conducteurs de 16 à 19 ans mortellement blessés. Alors que, dans ce groupe, la fréquence du non-usage de la ceinture et de l'éjection se rapproche des données concernant les conducteurs de 20 à 44 ans mortellement blessés, la consommation d'alcool était considérablement moins élevée chez les conducteurs de 16 à 19 ans que chez les conducteurs de 20 à 44 ans. Par ailleurs, à l'inverse des accidents mortels survenus en zone urbaine où un seul véhicule était en cause et pour lesquels on a constaté que la présence d'alcool et l'éjection de l'occupant étaient des facteurs que l'on retrouvait le plus souvent parmi les conducteurs âgés de 35 à 44 ans, dans le cas d'accidents similaires mais survenus en région rurale, on retrouve les mêmes caractéristiques chez les conducteurs âgés de 20 à 24 ans.
- Alors que l'on a constaté chez les conducteurs mortellement blessés plus âgés (c.-à-d. les conducteurs de 65 ans et plus) un taux de non-usage de la ceinture de sécurité invariablement plus élevé que chez l'ensemble des conducteurs dans le pays (9 %), ce taux était aussi constamment plus bas que le taux de non-usage chez les conducteurs mortellement blessés de toutes les autres catégories d'âge.

4.1.2. Conditions de luminosité

**Conducteurs mortellement ou grièvement blessés
alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité – Canada, 1993-1997 (TP 13563 F)**

- Le non-usage de la ceinture de sécurité et l'alcool formaient une combinaison mortelle chez les conducteurs mortellement blessés dans des accidents survenus la nuit. Plus de 80 % des conducteurs sans ceinture tués dans des accidents survenus la nuit dans des zones urbaines et plus de 70 % de ceux qui sont morts dans des accidents de nuit dans des zones rurales avaient bu ou leurs facultés étaient affaiblies. Lorsqu'on examine les chiffres, en ne tenant pas compte du type de route, on observe que 73 % de tous les conducteurs sans ceinture tués lors d'accidents survenus la nuit avaient consommé de l'alcool avant la collision.



4.2. Conducteurs grièvement blessés

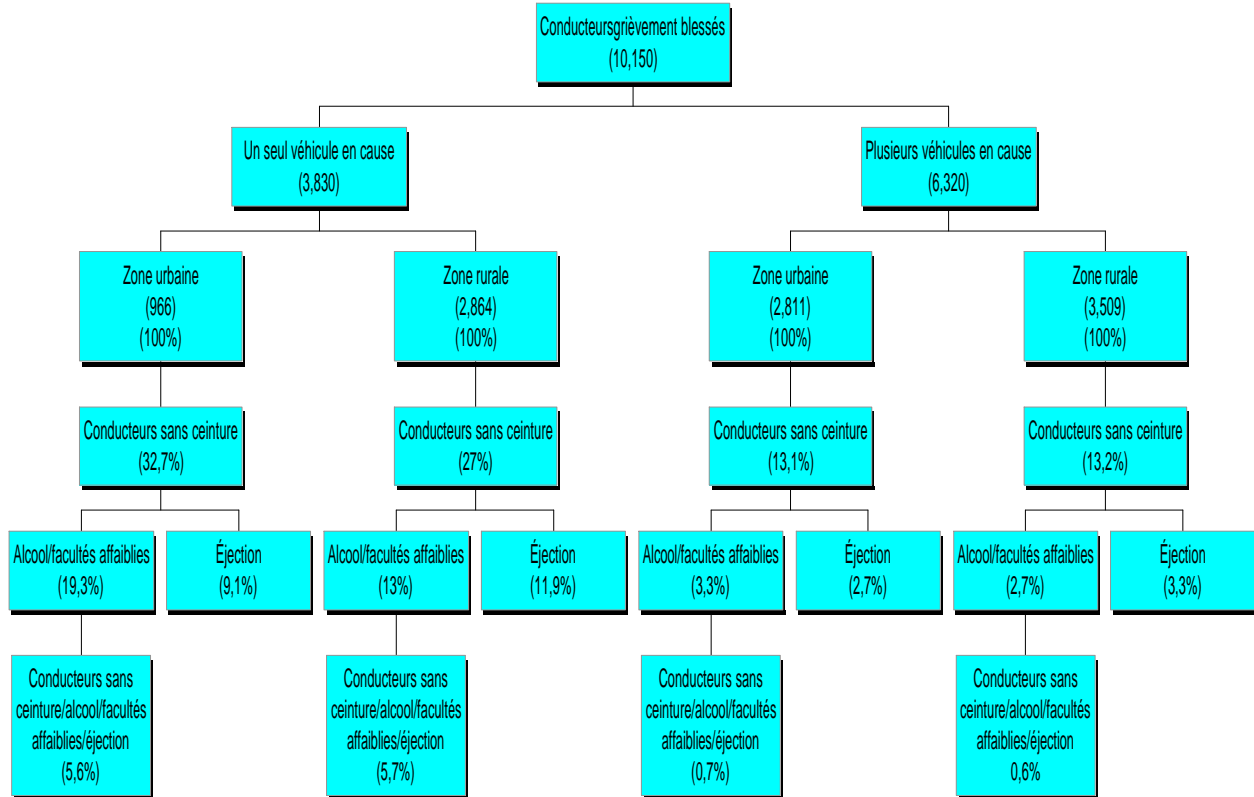
- En comparant le diagramme 7 et le diagramme 11, qui renferment respectivement des renseignements du même genre sur les conducteurs mortellement blessés et sur les conducteurs grièvement blessés, on observe des ressemblances et des différences entre les deux groupes.

***Conducteurs mortellement ou grièvement blessés
alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité – Canada, 1993-1997 (TP 13563 F)***

- Tout comme le montre le diagramme 7, le diagramme 11 fait état, pour les conducteurs grièvement blessés, d'un taux d'environ 40 % dans le cas des accidents où un seul véhicule était en cause. Ici encore, les conducteurs sans ceinture ont été grièvement blessés le plus souvent dans des accidents où un seul véhicule était en cause (32,7 % en région rurale, 27 % dans une zone urbaine). La consommation d'alcool et l'éjection de l'occupant sont aussi beaucoup plus fréquentes dans ces accidents (un seul véhicule) que dans les collisions de plusieurs véhicules. Toutefois, les conducteurs sans ceinture qui ont été grièvement blessés, et parmi eux les conducteurs qui avaient bu ou dont les facultés étaient affaiblies et les conducteurs éjectés, représentent des pourcentages beaucoup plus bas pour des données équivalentes que les conducteurs mortellement blessés.
- Les différences entre le diagramme 7 et le diagramme 11 concernent tant les accidents où un véhicule était en cause que les collisions où plusieurs véhicules étaient en cause. Dans le premier cas, le non-usage de la ceinture de sécurité et la consommation d'alcool reviennent plus souvent dans les accidents survenus en région urbaine, tandis que l'on constate le contraire chez les conducteurs mortellement blessés (c.-à-d. que ces caractéristiques se retrouvent plus souvent dans les accidents survenus en région rurale). Le nombre de conducteurs grièvement blessés dans une collision de plusieurs véhicules est réparti plus uniformément entre les zones urbaines (44,5 %) et les zones rurales (55,5 %) que dans le cas des conducteurs mortellement blessés (20,1 % et 79,9 % respectivement). En outre, les pourcentages de victimes blessées lors d'un accident où plusieurs véhicules sont en cause, qui ne portaient pas de ceinture, ont consommé de l'alcool ou ont été éjectées sont très bas si on les compare à des données équivalentes concernant les conducteurs grièvement blessés dans des accidents où un seul véhicule était en cause ou les conducteurs tués dans des accidents où un seul ou plusieurs véhicules étaient en cause.
- Pendant les cinq années à l'étude, si l'on examine avec soin les données concernant les conducteurs grièvement blessés selon le type de route, les pourcentages de conducteurs qui ne portaient pas de ceinture au moment de la collision diminuent pour toutes les catégories de conducteurs, sauf pour celle des conducteurs blessés dans des collisions survenues en région rurale et où plusieurs véhicules étaient en cause. Les pourcentages de conducteurs sans ceinture grièvement blessés dans un accident survenu en zone urbaine et où un seul véhicule était en cause, dans un accident survenu en zone urbaine et où plusieurs véhicules étaient en cause, ou dans un accident survenu en zone rurale et où un seul véhicule était en cause ont diminué, passant entre 1993 et 1997, de 36,4 % à 29,4 %, de 15 % à 11,3 % et de 32,6 % à 23,6 % respectivement.

Diagramme 11

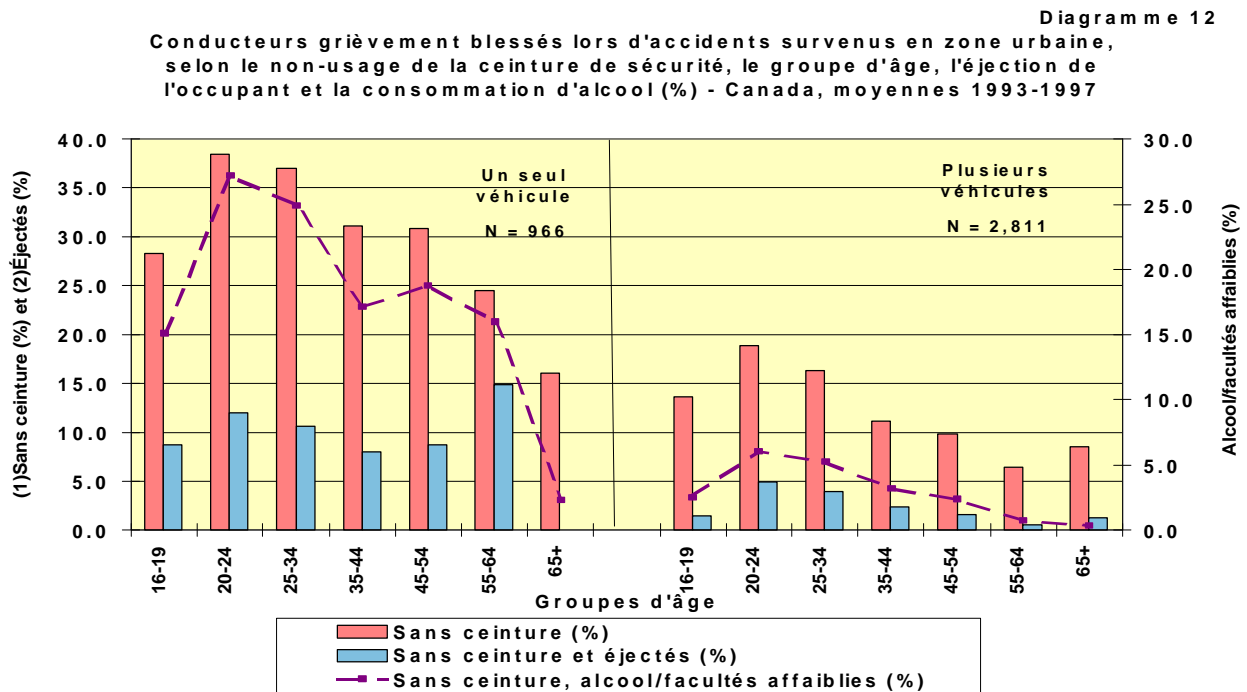
Caractéristiques choisies concernant les conducteurs grièvement blessés dans des accidents à déclaration obligatoire - Canada, moyennes 1993-1997



4.2.1. Lieu de l'accident et catégories d'âge

4.2.1.1. Régions urbaines

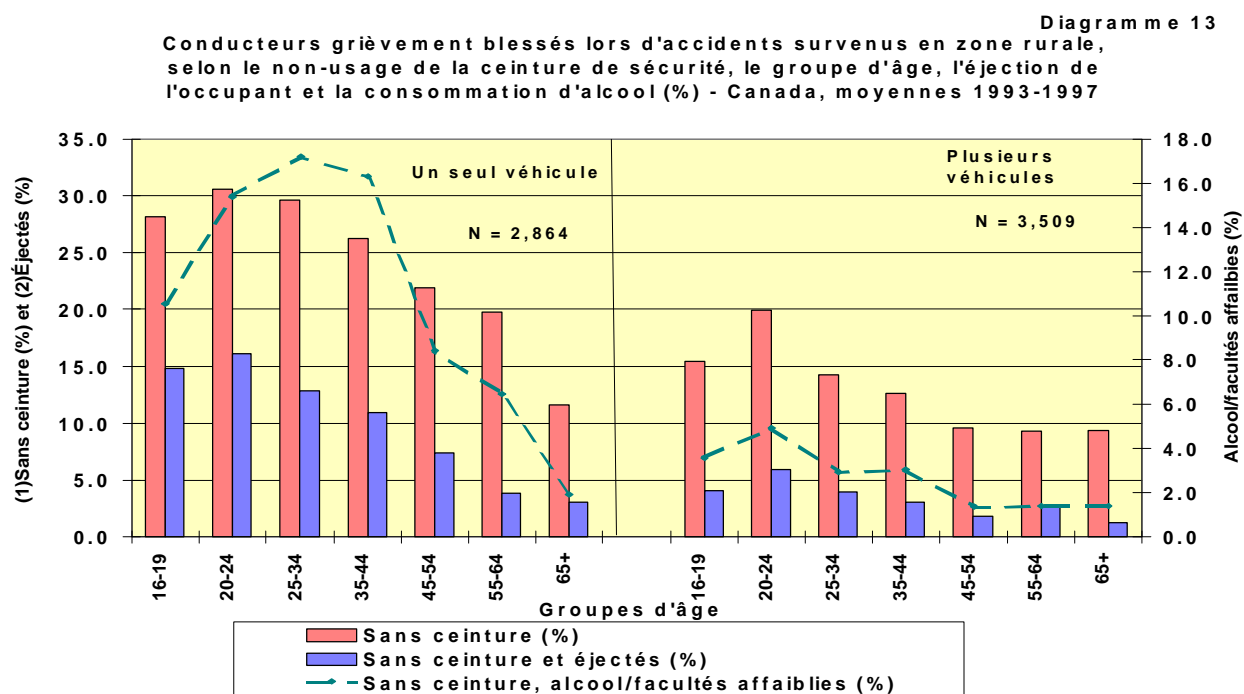
- Sur les quatre groupes de conducteurs grièvement blessés à l'étude, on constate que ce sont les accidents survenus en région urbaine où un seul véhicule était en cause qui ont fait le plus petit nombre de victimes (9,5 %) pendant la période allant de 1993 à 1997. Toutefois, le diagramme 12 et le tableau A2 de l'annexe montrent que les conducteurs grièvement blessés appartenant à ce groupe, toutes catégories d'âge confondues, présentent constamment un taux de non-usage de la ceinture plus élevé (de 16 % à 38,4 % selon la tranche d'âge) et une plus grande fréquence de la consommation d'alcool (de 15,1 % à 27,2 %, entre 16 et 64 ans) que les conducteurs grièvement blessés dans un accident où un seul véhicule est en cause survenu en région rurale ou dans une collision de plusieurs véhicules.
- Le tableau 12 montre également que, chez les conducteurs âgés de 16 à 44 ans grièvement blessés lors d'une collision de plusieurs véhicules survenue en région urbaine, les taux de non-usage de la ceinture de sécurité sont légèrement plus élevés que ceux de l'ensemble des conducteurs à l'échelle du pays, mais qu'ils sont néanmoins bien plus bas que les taux de non-usage constatés chez les conducteurs grièvement blessés dans des accidents où un seul véhicule était en cause, en ville ou en région rurale. Parmi toutes les catégories d'âge des conducteurs grièvement blessés dans des collisions de plusieurs véhicules en zone urbaine, seuls les conducteurs du groupe des 25 à 34 ans présentent une diminution progressive, année après année, du taux de non-usage de la ceinture de sécurité – qui est passé de 19,3 % en 1993 à 11,9 % en 1997.



4.2.1.2. Régions rurales

- Les conducteurs grièvement blessés dans un accident où un seul véhicule est en cause survenu dans une région rurale représentent un segment considérable du groupe des conducteurs grièvement blessés (28,8 % pendant la période à l'étude). Quoique le non-usage de la ceinture ne soit pas aussi fréquent que dans le cas des conducteurs grièvement blessés dans un accident où un seul véhicule est en cause survenu en zone urbaine, les données du diagramme 13 et du tableau A2 (en annexe) montrent qu'un peu plus du quart de ces conducteurs ne portaient pas leur ceinture au moment de l'accident. Il y a lieu de noter que la consommation d'alcool n'est pas un facteur aussi important dans ces accidents (13 % de l'ensemble des conducteurs grièvement blessés) que dans les accidents survenus en zone urbaine où un seul véhicule est en cause et où le conducteur a été grièvement blessé (19,3%). Il convient aussi de souligner que les conducteurs grièvement blessés dans un accident où un seul véhicule était en cause survenu en région rurale présentent le taux d'éjection le plus élevé de tous les conducteurs grièvement blessés, bien que les conducteurs de ce groupe aient bouclé leur ceinture plus souvent que les conducteurs grièvement blessés dans un accident où un seul véhicule était en cause, survenu en région urbaine.
- On trouve dans les collisions de plusieurs véhicules ayant eu lieu en région rurale plus du tiers des conducteurs grièvement blessés (34,6 %). Comme dans le cas des conducteurs grièvement blessés lors d'une collision de plusieurs véhicules en zone urbaine, le taux de non-usage de la ceinture de sécurité chez certains des groupes d'âge (en particulier entre 16 et 44 ans) des conducteurs blessés lors d'une collision de plusieurs véhicules en région rurale est seulement un peu plus élevé que les taux concernant tous les conducteurs à l'échelle nationale. De plus, en ce qui concerne les autres groupes d'âge des conducteurs grièvement blessés, les taux de non-usage de la ceinture sont comparables aux données nationales. La consommation d'alcool et l'éjection du conducteur sont rarement rapportées en ce qui concerne les conducteurs grièvement blessés lors de collisions de plusieurs véhicules survenues en région rurale. Ces caractéristiques des collisions reviennent le plus souvent chez les conducteurs grièvement blessés âgés de 20 à 24 ans (5 % et 5,9 % respectivement).
- Le non-usage de la ceinture de sécurité chez les conducteurs plus âgés qui ont été grièvement blessés n'est pas une donnée fréquente au cours de la période allant de 1993 à 1997. C'est seulement chez les conducteurs de 65 ans et plus qui ont été blessés dans un accident où un seul véhicule était en cause survenu dans une région urbaine ou une région rurale que l'on observe un taux de non-usage de la ceinture légèrement plus élevé que les moyennes nationales (16 % contre 11,6 %). Dans le cas des collisions de plusieurs véhicules, ce taux est sensiblement le même que la moyenne nationale.

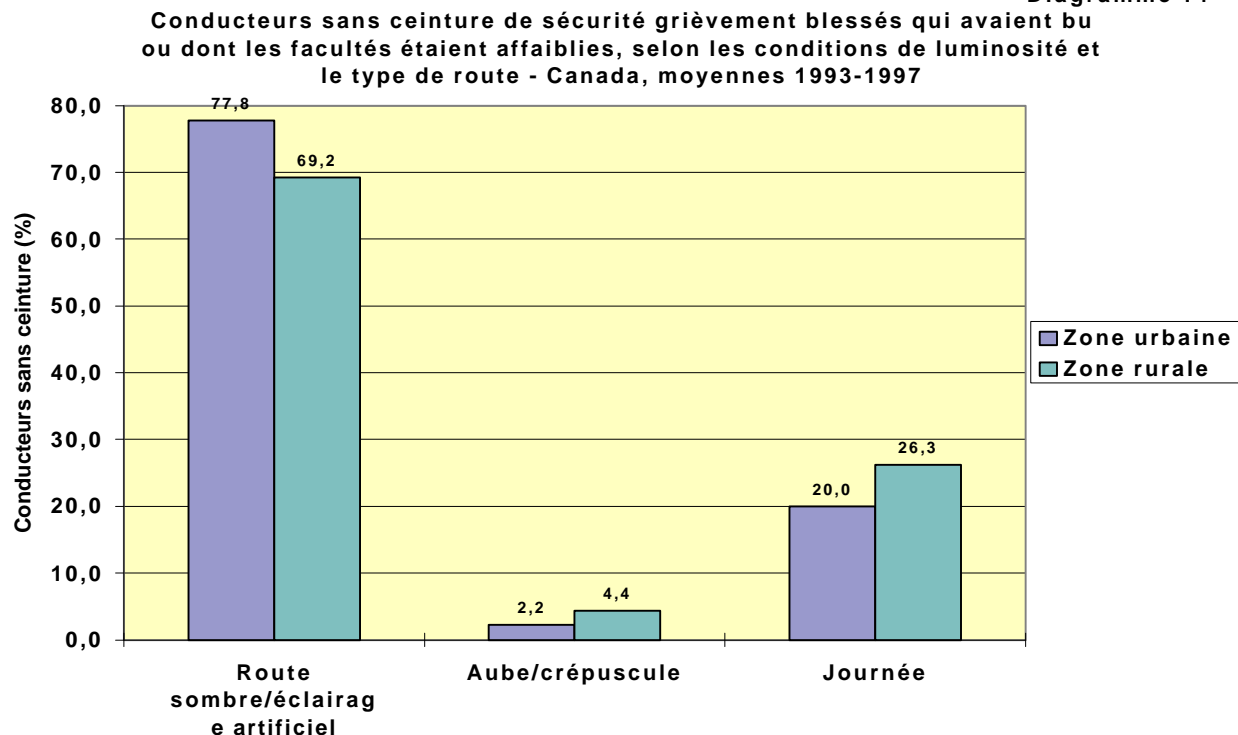
**Conducteurs mortellement ou grièvement blessés
alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité – Canada, 1993-1997 (TP 13563 F)**



4.2.2. Conditions de luminosité

- Comme dans le cas des conducteurs mortellement blessés dans des accidents survenus la nuit, le non-usage de la ceinture et la consommation d'alcool reviennent fréquemment chez les conducteurs grièvement blessés dans des accidents survenus la nuit. La consommation d'alcool ou la conduite avec des facultés affaiblies sont en cause chez 77,8 % des conducteurs sans ceinture grièvement blessés lors d'une collision survenue la nuit dans une zone urbaine et chez 69,2 % des conducteurs sans ceinture grièvement blessés dans des accidents survenus la nuit dans une zone rurale. Lorsqu'on examine les chiffres sans tenir compte du type de route, on constate que 71,7 % de tous les conducteurs sans ceinture grièvement blessés dans des accidents survenus la nuit avaient consommé de l'alcool avant la collision.

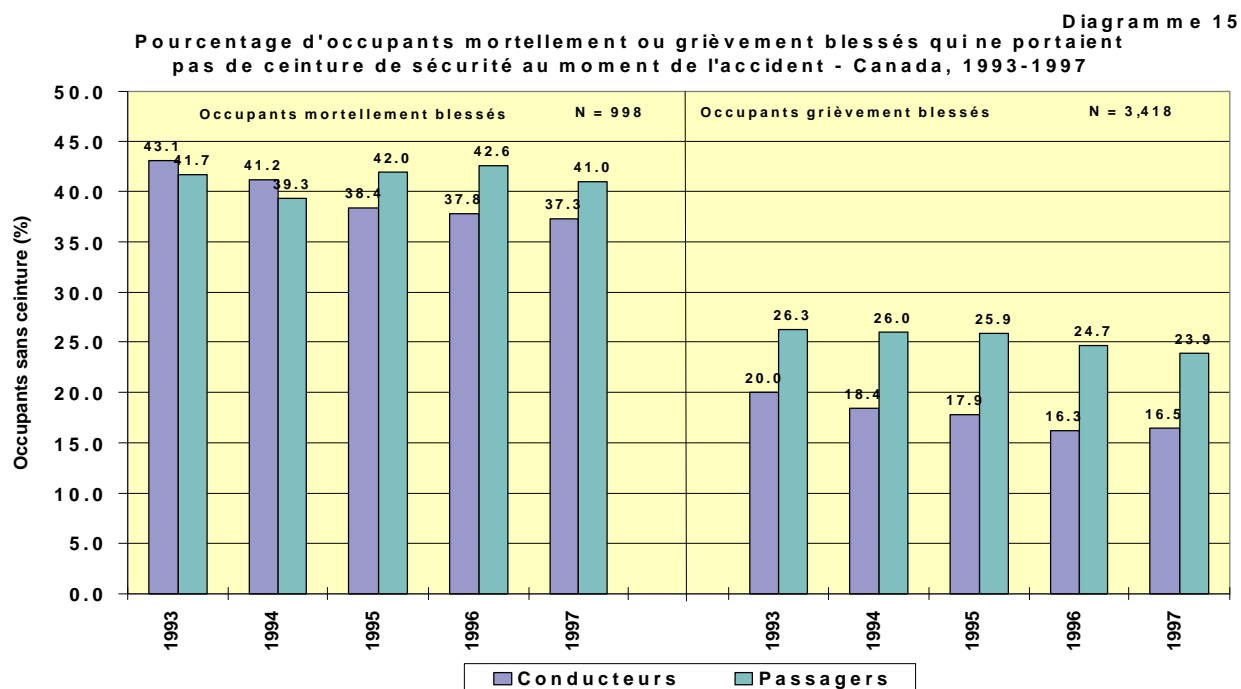
Diagramme 14



5. Victimes parmi les occupants qui ne portaient pas de ceinture de sécurité

- Bien que le présent rapport se penche sur les conducteurs qui ne portaient pas de ceinture de sécurité, il y a lieu d'y inclure des données sur l'usage de la ceinture chez les passagers mortellement ou grièvement blessés, afin d'évaluer l'étendue du problème que constitue le non-usage de la ceinture. De 1993 à 1997, on observe qu'en moyenne 41,3 % des passagers tués et 25,4 % de ceux qui ont été grièvement blessés ne portaient pas de ceinture avant l'accident. En chiffres absolus, les moyennes annuelles du non-usage de la ceinture de sécurité pendant cette période s'établissent à 355 passagers mortellement blessés et à 1 599 passagers grièvement blessés. Si l'on combine ces données avec le nombre de victimes parmi les conducteurs, on relève des moyennes annuelles de 988 occupants mortellement blessés et de 3 418 occupants grièvement blessés alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité. Le diagramme 15 montre qu'en pourcentage, le taux de non-usage de la ceinture est plus élevé chez les passagers mortellement blessés entre 1995 et 1997 (allant de 41 % à 42,6%) que les taux rapportés pour les conducteurs. Dans le cas des passagers grièvement blessés, les taux sont plus élevés pour toutes les années à l'étude que ceux des conducteurs. Cependant, les chiffres que présente le diagramme font apparaître une diminution constante du non-usage de la ceinture de sécurité parmi les conducteurs mortellement blessés de même que parmi les conducteurs et les passagers grièvement blessés.

**Conducteurs mortellement ou grièvement blessés
alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité – Canada, 1993-1997 (TP 13563 F)**



6. Conclusions

- Les données présentées dans le profil des conducteurs qui ne portaient pas de ceinture ont mis en lumière des caractéristiques comme une sur-représentation des hommes et des jeunes conducteurs parmi les victimes. Loin d'être surprenante, cette conclusion confirme simplement ce dont se doutent depuis longtemps les chercheurs dans le domaine de la sécurité routière.
- Toutefois, cette brève étude a clairement démontré plusieurs faits qu'il convient de souligner, et dont les plus importants sont énumérés ci-après :
 1. Pendant les cinq années considérées, près de 40 % des conducteurs mortellement blessés et environ 18 % des conducteurs grièvement blessés ne portaient pas de ceinture de sécurité au moment de l'accident.
 2. Le non-usage de la ceinture ne concerne pas uniquement les conducteurs; il est aussi endémique parmi les passagers mortellement ou grièvement blessés. Les données d'ensemble sur les occupants de véhicules mortellement ou grièvement blessés chaque année sont stupéfiantes : quelque 1 000 personnes ont trouvé la mort et plus de 3 400 ont été grièvement blessées chaque année pendant la période considérée. Il y cependant lieu d'être optimiste, car la situation s'améliore progressivement tant pour ce qui est des conducteurs mortellement ou grièvement blessés que chez les passagers grièvement blessés.

***Conducteurs mortellement ou grièvement blessés
alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité – Canada, 1993-1997 (TP 13563 F)***

3. Le phénomène des conducteurs mortellement ou grièvement blessés alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité est un problème qui touche les régions urbaines comme les régions rurales.
 4. Les conducteurs sans ceinture sont plus souvent blessés dans un accident où un seul véhicule est en cause. Lors de ces accidents, le conducteur est très souvent éjecté du véhicule.
 5. Le non-usage de la ceinture de sécurité combiné à la consommation d'alcool est un facteur qui revient le plus souvent chez les conducteurs mortellement blessés lors d'un accident où un seul véhicule était en cause et qui est survenu dans une région rurale, et chez les conducteurs de véhicules grièvement blessés dans un accident où un seul véhicule était en cause qui s'est produit dans une zone urbaine.
 6. Le non-usage de la ceinture de sécurité et la consommation d'alcool sont des facteurs qui touchent près des trois quarts des conducteurs mortellement ou grièvement blessés dans des accidents survenus la nuit.
- Bien que les spécialistes de la sécurité routière au Canada puissent être fiers des efforts déployés à ce jour pour amener l'usage de la ceinture de sécurité à un niveau qui est parmi les plus élevés dans le monde, les chiffres que présente cette analyse prouvent qu'il reste encore beaucoup à faire. Un très grand nombre d'accidents mortels ou causant des blessures graves touchent les automobilistes qui ne portent pas de ceinture de sécurité et qui représentent le dixième de l'ensemble. Si le Canada veut continuer à s'améliorer au chapitre de la sécurité routière, il faudra que cet important segment d'automobilistes victimes d'accidents graves diminue fortement.

Note 1 : On a posé comme hypothèse que la distribution proportionnelle des nombres connus concernant tous les éléments de données présentés dans le profil était représentative de ceux qui ont été rapportés comme étant inconnus. Ces chiffres inconnus ont été pris en compte dans les totaux nationaux. Toutes les données analysées dans le présent rapport proviennent du Fichier national sur les accidents (TRAID) de Transports Canada.

Note 2 : Les chiffres de certains éléments de données indiqués dans certains diagrammes n'avaient pas été fournis pour toutes les provinces ou territoires. Dans ce cas, les totaux nationaux ont été calculés par extrapolation.

Note 3 : Tous les chiffres concernant la consommation d'alcool par les victimes proviennent de TRAID. Des examens antérieurs de cet élément des données de TRAID ont prouvé que les chiffres concernant la consommation d'alcool sont sous-estimés si on les compare avec les chiffres sur l'alcoolémie publiés dans les rapports de la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (TIRF) sur la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés.

ANNEXE

*Conducteurs mortellement ou grièvement blessés
alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité – Canada, 1993-1997 (TP 13563 F)*

Tableau A1

Caractéristiques choisies concernant les conducteurs tués dans un accident à
déclaration obligatoire - Canada, moyennes 1993-1997

Conducteurs tués - un seul véhicule en cause en zone urbaine						
Groupes d'âge	Nombre de décès	% sur le nombre total de décès	% sans ceinture	% sans ceinture, ayant consommé de l'alcool/ facultés affaiblies	% sans ceinture, éjectés	% sans ceinture, ayant consommé de l'alcool/ facultés affaiblies et éjectés
16-19	21	15.1	56.6	20.8	35.8	9.4
20-24	23	16.5	60.3	44.8	31.0	22.4
25-34	32	23.0	51.4	35.1	29.7	23.0
35-44	21	15.1	69.4	57.1	40.8	34.7
45-54	16	11.5	46.2	23.1	20.5	12.8
55-64	10	7.2	44.0	24.0	8.0	4.0
65+	16	11.5	41.5	4.9	2.4	2.4
Total	139	100.0				

Conducteurs tués - un seul véhicule en cause en zone rurale						
Groupes d'âge	Nombre de décès	% sur le nombre total de décès	% sans ceinture	% sans ceinture, ayant consommé de l'alcool/ facultés affaiblies	% sans ceinture, éjectés	% sans ceinture, ayant consommé de l'alcool/ facultés affaiblies et éjectés
16-19	52	9.9	65.0	32.1	40.9	17.5
20-24	90	17.1	68.1	46.6	42.9	31.1
25-34	131	24.9	63.3	43.5	40.8	27.8
35-44	103	19.5	65.1	39.0	41.5	25.7
45-54	65	12.3	60.0	37.6	34.5	21.2
55-64	37	7.0	42.3	17.5	26.8	10.3
65+	49	9.3	31.3	5.5	15.6	3.1
Total	527	100.0				

Conducteurs tués - plusieurs véhicules en cause en zone urbaine						
Groupes d'âge	Nombre de décès	% sur le nombre total de décès	% sans ceinture	% sans ceinture, ayant consommé de l'alcool/ facultés affaiblies	% sans ceinture, éjectés	% sans ceinture, ayant consommé de l'alcool/ facultés affaiblies et éjectés
16-19	13	6.8	40.0	14.3	14.3	5.7
20-24	28	14.6	39.7	17.8	16.4	8.2
25-34	38	19.8	40.6	18.8	14.6	6.3
35-44	27	14.1	28.6	7.9	9.5	1.6
45-54	19	9.9	34.0	2.0	14.0	2.0
55-64	17	8.9	20.5	2.3	4.5	0.0
65+	50	26.0	20.9	0.8	9.3	0.8
Total	192	100.0				

Conducteurs tués - plusieurs véhicules en cause en zone rurale						
Groupes d'âge	Nombre de décès	% sur le nombre total de décès	% sans ceinture	% sans ceinture, ayant consommé de l'alcool/ facultés affaiblies	% sans ceinture, éjectés	% sans ceinture, ayant consommé de l'alcool/ facultés affaiblies et éjectés
16-19	54	7.1	24.3	5.0	5.7	1.4
20-24	88	11.5	31.7	11.0	11.5	4.6
25-34	161	21.1	35.3	13.3	13.5	5.8
35-44	136	17.8	32.7	14.9	7.4	4.0
45-54	112	14.7	25.3	6.8	9.5	2.7
55-64	80	10.5	21.5	2.9	8.1	1.4
65+	132	17.3	20.3	2.6	4.6	0.9
Total	763	100.0				

*Conducteurs mortellement ou grièvement blessés
alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité – Canada, 1993-1997 (TP 13563 F)*

Tableau A2

Caractéristiques choisies concernant les conducteurs grièvement blessés dans un accident à déclaration obligatoire - Canada, moyennes 1993-1997

Conducteurs grièvement blessés - un seul véhicule en cause en zone urbaine						
Groupes d'âge	Nombre de victimes	% sur le nombre total de victimes	% sans ceinture	% sans ceinture, ayant consommé de l'alcool/facultés affaiblies	% sans ceinture, éjectés	% sans ceinture, ayant consommé de l'alcool/facultés affaiblies et éjectés
16-19	138	14.3	28.3	15.1	8.7	5.0
20-24	174	18.0	38.4	27.2	11.9	9.0
25-34	252	26.1	37.0	24.9	10.6	6.5
35-44	164	17.0	31.1	17.1	8.0	4.0
45-54	95	9.8	30.9	18.8	8.7	5.4
55-64	61	6.3	24.5	16.0	14.9	4.3
65+	82	8.5	16.0	2.3	0.0	0.0
Total	966	100.0				

Conducteurs grièvement blessés - un seul véhicule en cause en zone rurale						
Groupes d'âge	Nombre de victimes	% sur le nombre total de victimes	% sans ceinture	% sans ceinture, ayant consommé de l'alcool/facultés affaiblies	% sans ceinture, éjectés	% sans ceinture, ayant consommé de l'alcool/facultés affaiblies et éjectés
16-19	408	14.2	28.1	10.5	14.8	5.6
20-24	491	17.1	30.6	15.4	16.2	8.0
25-34	759	26.5	29.6	17.2	12.8	7.3
35-44	516	18.0	26.3	16.3	10.9	6.4
45-54	317	11.1	21.9	8.4	7.4	3.1
55-64	158	5.5	19.8	6.5	3.8	1.5
65+	215	7.5	11.6	1.9	3.0	0.8
Total	2864	100.0				

Conducteurs grièvement blessés - plusieurs véhicules en cause en zone urbaine						
Groupes d'âge	Nombre de victimes	% sur le nombre total de victimes	% sans ceinture	% sans ceinture, ayant consommé de l'alcool/facultés affaiblies	% sans ceinture, éjectés	% sans ceinture, ayant consommé de l'alcool/facultés affaiblies et éjectés
16-19	214	7.6	13.6	2.5	1.4	0.6
20-24	375	13.3	18.9	6.1	4.9	1.8
25-34	673	23.9	16.3	5.2	3.9	1.1
35-44	558	19.9	11.1	3.2	2.3	0.7
45-54	398	14.2	9.8	2.4	1.5	0.3
55-64	231	8.2	6.5	0.8	0.5	0.0
65+	362	12.9	8.5	0.3	1.3	0.2
Total	2811	100.0				

Conducteurs grièvement blessés - plusieurs véhicules en cause en zone rurale						
Groupes d'âge	Nombre de victimes	% sur le nombre total de victimes	% sans ceinture	% sans ceinture, ayant consommé de l'alcool/facultés affaiblies	% sans ceinture, éjectés	% sans ceinture, ayant consommé de l'alcool/facultés affaiblies et éjectés
16-19	262	7.5	15.4	3.6	4.0	0.7
20-24	408	11.6	19.9	5.0	5.9	1.6
25-34	863	24.6	14.2	2.9	4.0	0.7
35-44	707	20.1	12.6	3.1	3.1	0.7
45-54	515	14.7	9.6	1.4	1.8	0.2
55-64	338	9.6	9.3	1.4	2.6	0.2
65+	416	11.9	9.3	1.4	1.3	0.3
Total	3509	100.0				