



Transports  
Canada

Transport  
Canada

TP 13951F

---

# La sécurité routière au Canada – 2001

Préparé pour :

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM)  
Comité permanent sur la sécurité routière - recherche et politiques

Préparé par :

La Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile

Mai 2004

---

Canada 

**ISBN : 0-662-75004-7**

**No. de catalogue : T46-31/2001-PDF**

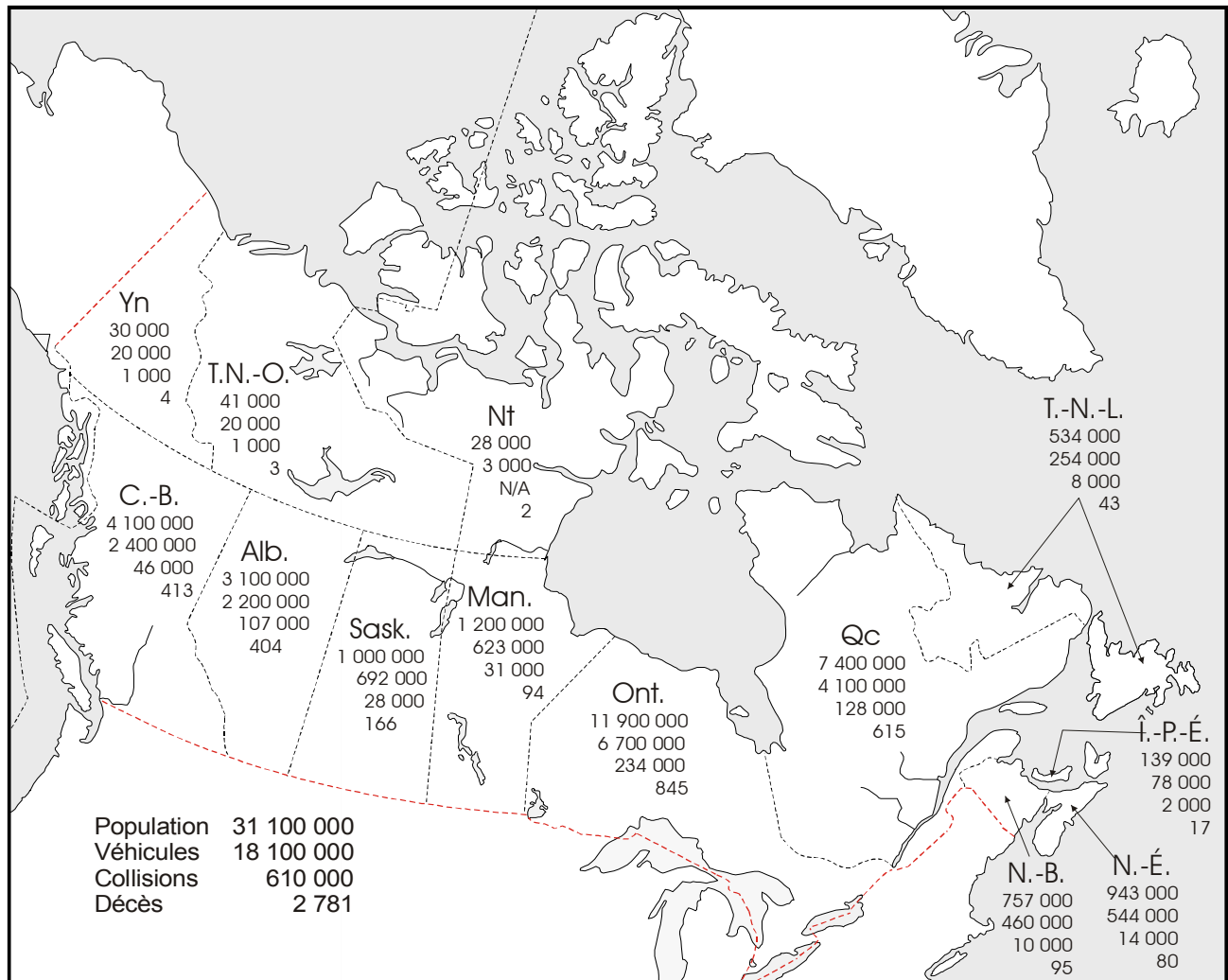
**© Sa majesté la Reine du Chef du Canada,  
représentée par le Ministre des Transports, 2004**

## La sécurité routière au Canada : une responsabilité partagée

Au Canada, les administrations fédérale, provinciales/territoriales et municipales se partagent la responsabilité de la sécurité routière. Le gouvernement fédéral est responsable de réglementer la fabrication et l'importation de véhicules automobiles et d'équipements visés par le règlement, et des aptitudes en matière de sécurité des transporteurs routiers interprovinciaux (*Loi sur les transports routiers*).

Les provinces, les territoires et les municipalités se chargent de l'entretien et de l'aménagement des routes, de la conduite des véhicules commerciaux, des certificats d'immatriculation et des permis de conduire ainsi que de l'élaboration et de la mise en œuvre d'initiatives de sécurité locales. Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé ainsi que des organismes clés non gouvernementaux, telles l'Association canadienne des chefs de police et l'Association canadienne des automobilistes, jouent aussi un rôle important dans l'élaboration et la mise en œuvre de programmes de sécurité routière.

### Canada 2001



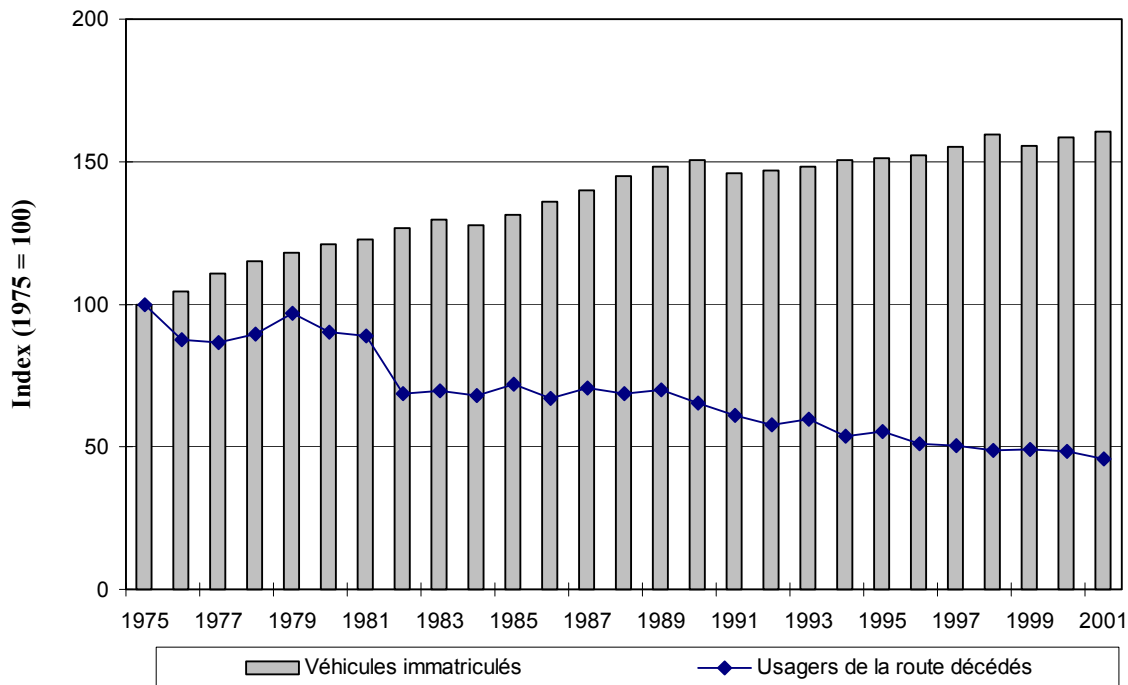
Présentement, il n'existe pas d'abréviation officielle pour le Nunavut. L'abréviation employée ici est provisoire.

## Les Canadiens font partie des populations les plus mobiles de la planète

Les véhicules automobiles aident les Canadiens à surmonter les deux obstacles fondamentaux de leur pays : son étendue géographique et son climat rude. Notre pays possède plus de 1 420 000 kilomètres de routes (selon l'équivalent deux voies) et ces routes n'ont jamais été autant empruntées.

En 2001, près de 21 millions de personnes étaient titulaires d'un permis de conduire au Canada, soit 10 millions de plus qu'en 1975, représentant une augmentation de 76 %, alors que celle de la population ne se chiffrait qu'à un peu plus de 34 %. En 2001, 18,1 millions de véhicules immatriculés ont été enregistrés, soit 7 millions de véhicules de plus qu'en 1975. Il s'agit d'une augmentation de 61 %.

**Diminution de 54 % du nombre de décès par rapport à une augmentation de plus de 60 % du nombre de véhicules immatriculés**

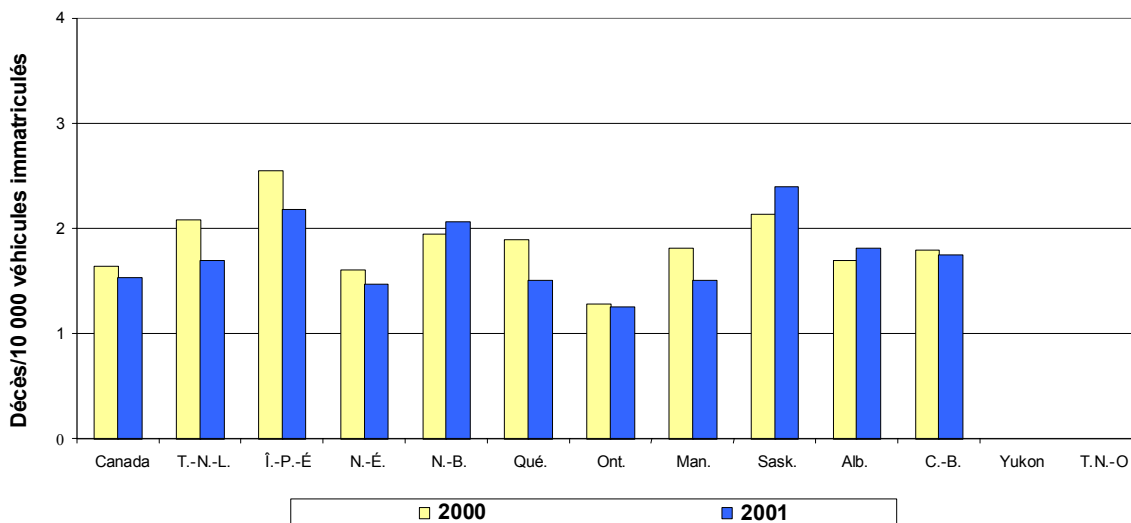


## Voyager n'a jamais été aussi sécuritaire depuis 25 ans

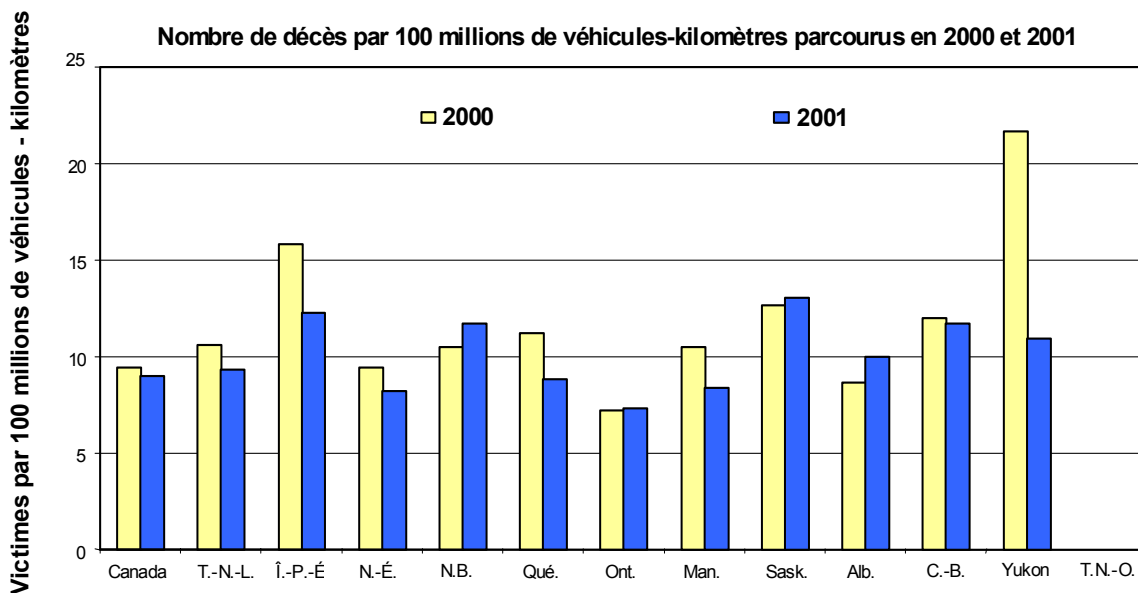
Malgré la croissance constante du nombre de conducteurs et de véhicules, voyager sur les routes canadiennes n'a jamais été aussi sécuritaire.

En 2001, le nombre de décès causés par des collisions de la route avait diminué de plus de la moitié comparativement à 1975 (6 061 décès) et était à son plus bas niveau depuis 1954. Depuis quelques années, le nombre de personnes blessées s'élève à un peu plus de 220 000; il se chiffrait à 221 158 en 2001. La fiche de sécurité du Canada n'a cessé de s'améliorer pendant les années 90.

### Décès par 10 000 véhicules immatriculés en 2000 - 2001



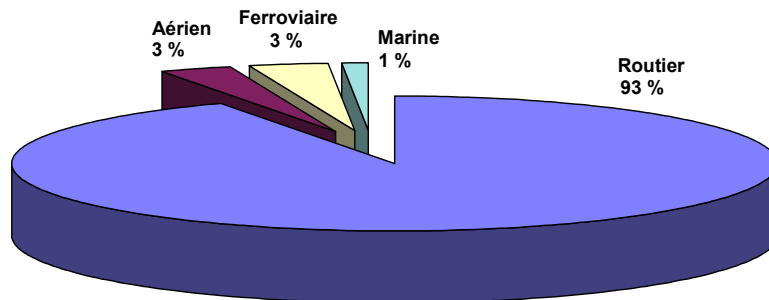
Dans le tableau ci-dessus, le territoire du Nunavut (ayant un taux de mortalité de 6,5 en 2001) a été omis pour ne pas obscurcir le taux de mortalité des autres provinces et territoires. Pour ce qui est du nombre de décès par 10 000 véhicules automobiles immatriculés, la tendance à la baisse s'est poursuivie. Dans neuf des douze provinces et territoires ci-dessus, le taux de mortalité est resté inchangé ou a été inférieur en 2001 comparativement à la moyenne de 2000. Les véhicules-kilomètres parcourus étaient disponibles pour la première fois en l'an 2000 grâce à l'Enquête sur les véhicules au Canada (Statistique Canada) pour chaque province et chaque territoire.



## Malgré une nette amélioration quant à la sécurité routière, près de 3 000 Canadiens meurent sur les routes chaque année

Malgré les améliorations, le nombre de pertes de vies humaines nous rappelle, de façon sinistre, le prix que payent les Canadiens pour leur mobilité. Les morts de la route représentaient 93 % des décès reliés au transport à l'échelle nationale. En 2001, 2 781 usagers de la route ont perdu la vie dans des collisions routières et 221 158 autres ont été blessés.

Comparaison des décès par mode de transport en 2001



### Un profil des collisions au Canada

Au Canada, on répertoriait environ 1 670 collisions de la route chaque jour au cours de l'année 2001, dont 75 % ont causé des dommages matériels uniquement et 25 % ont entraîné des blessures ou même la mort.

Les pertes de vies humaines sont énormes. En 2001, 7,6 personnes par jour sont décédées sur nos routes et 606 autres ont été blessées, ce qui représente des coûts sociaux quotidiens d'environ 26 millions de dollars (en dollars courants) chaque jour.

#### La moitié de toutes les collisions mortelles n'impliquent qu'un seul véhicule

En moyenne, au cours des dix dernières années, les collisions n'impliquant qu'un seul véhicule représentaient 50 % de toutes les collisions mortelles, 30 % des collisions causant des blessures corporelles et 25 % des collisions causant des dommages matériels.

#### Les deux tiers des collisions mortelles se produisent sur les routes rurales

La plupart des collisions mortelles se sont produites sur les routes rurales. En 2001, environ 69 % des 2 434 collisions mortelles se sont produites sur les routes rurales. Parmi toutes les collisions causant des blessures corporelles, 41 340 ou 28 % d'entre elles se sont produites sur les routes rurales, alors que la majorité des collisions causant des blessures corporelles se sont produites dans les zones urbaines où la limite de vitesse était de 60 km/h ou moins.

### Collisions de la route en 1992-2001

Année	Mortelles	Avec blessures	Dommages matériels	Nombre total
1992	3 073	169 640	516 666	689 379
1993	3 121	168 106	504 323	675 550
1994	2 869	166 780	505 027	674 676
1995	2 854	164 190	495 379	662 423
1996	2 708	156 282	476 422	635 412
1997	2 647	150 118	465 953	618 718
1998	2 612	148 414	450 286	601 312
1999	2 636	151 110	442 816	596 562
2000	2 566	155 933	463 409	621 908
2001	2 434	151 834	455 749	610 017

#### **Quatre collisions graves sur cinq se sont produites par temps dégagé**

Bon nombre de gens rendent le climat canadien ou les conditions routières responsables des blessures ou des décès survenus à la suite d'une collision de la route. Mais, en fait, 80 % des collisions entraînant la mort et des blessures se sont produites par temps dégagé et 66 % se sont produites sur une surface sèche.

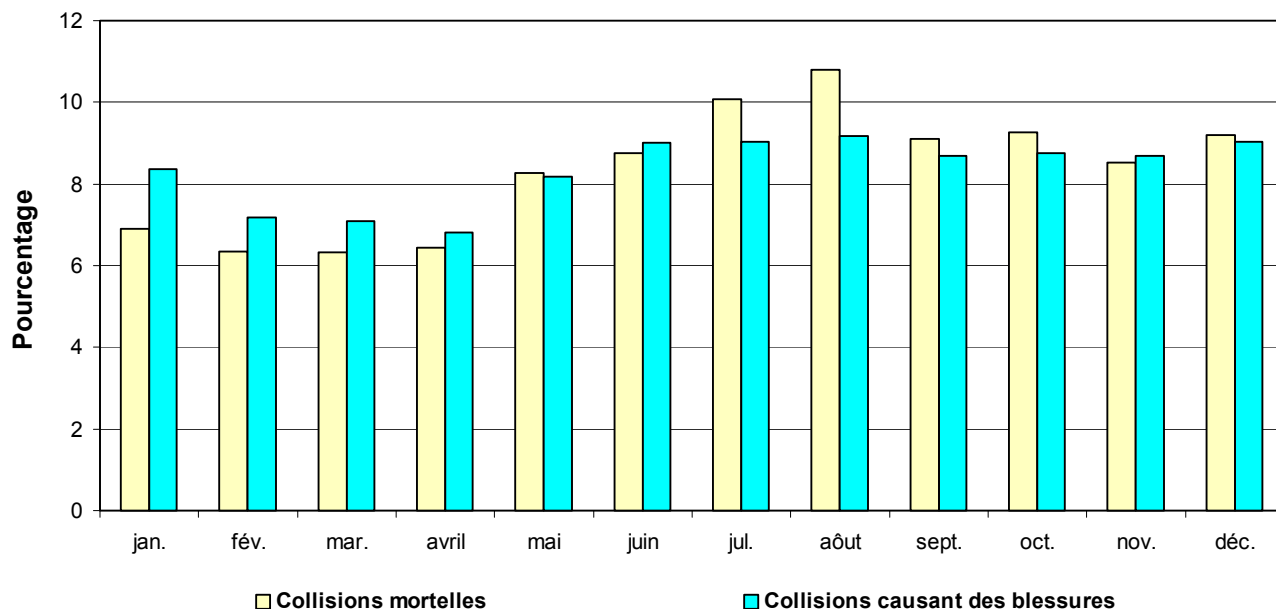
#### **C'est le vendredi que l'on enregistre le plus de collisions causant des blessures**

C'est au cours de trois périodes distinctes de trois heures que l'on a enregistré le plus haut taux de risque de collisions mortelles et de collisions causant des blessures, soit de 21 h à minuit le vendredi soir, de minuit à 3 h le samedi matin et de minuit à 3 h le dimanche matin. Le vendredi a été la journée de la semaine où l'on a enregistré le plus de collisions mortelles. Bien que la période entre 21 h et minuit était la plus à risque, il n'était pas tellement plus sécuritaire de circuler entre midi et 21 h durant cette journée. C'est le vendredi que l'on a également enregistré le plus de collisions causant des blessures. Moins de collisions graves se produisent les jours de semaine. Le lundi est, de peu, la journée la plus sûre.

#### **On observe en juillet et en août la fréquence la plus élevée de collisions mortelles**

En moyenne, les mois de pointe pour les collisions mortelles étaient juillet et août. Les collisions causant des blessures corporelles suivaient, elles aussi, cette tendance. Ainsi, les collisions causant des blessures et impliquant deux véhicules ont également atteint des niveaux très élevés en juin, en juillet et en août. Par contre, les collisions causant des blessures et n'impliquant qu'un seul véhicule ont souvent atteint des hauts niveaux en novembre et en décembre.

**Répartition en pourcentage des collisions mortelles et des collisions causant des blessures par mois entre 1992 et 2001 (moyenne de 10 ans)**



### Véhicules impliqués dans les collisions

Comme le tableau ci-dessous l'indique, le nombre annuel de véhicules automobiles impliqués dans des collisions a atteint près de 1,1 million en 2001. Les automobiles, les camions légers et les mini-fourgonnettes représentent 89 % de tous les véhicules impliqués dans les collisions.

**Nombre de véhicules impliqués dans des collisions par type de véhicule en 2001**

Types de véhicule	Mortelles	Avec blessures	Domage matériel	Nombre total
Automobiles	2 039	190 540	523 713	716 292
Mini-fourgonnettes et camions légers	1 000	57 521	201 929	260 450
Autobus scolaires	12	444	1 871	2 327
Autobus urbains	7	646	1 691	2 344
Autobus interurbains	2	163	547	712
Autobus : non définis	11	637	1 324	1 972
Motocyclettes	167	5 119	1 766	7 052
Cyclomoteurs	3	544	111	658
Vélos	63	7 945	923	8 931
Camions porteur > 4 536 kg	153	4 468	18 783	23 404
Camions gros porteur	322	3 946	16 463	20 731
Autocaravanes	7	149	686	842
Équipement de chantier et agricole	42	643	2 974	3 659
Véhicules hors route	18	357	313	688
Véhicules d'hiver	31	258	227	516
Trains, tramways	9	23	38	70
Autres	59	3 670	43 037	46 766
<b>Tous les véhicules</b>	<b>3 945</b>	<b>277 073</b>	<b>816 396</b>	<b>1 097 414</b>



## Les gens qui courent le plus de risques

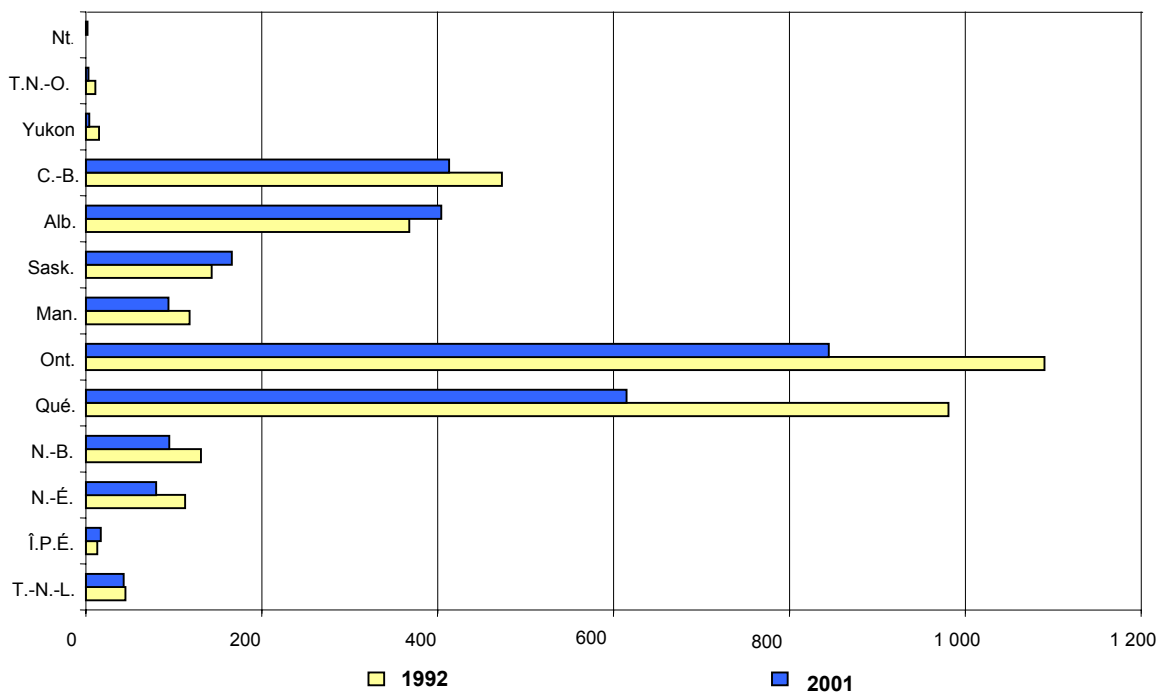
Même si le nombre de décès indique une baisse importante de 1992 à 2001 dans la plupart des provinces, les Canadiens courent toujours des risques. De 1992 à 2001, le nombre de décès au niveau national a diminué de 21 %. La Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, le Québec, l'Ontario, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest ont connu une diminution du pourcentage de décès supérieure à la moyenne nationale, alors que les autres provinces et territoires n'ont pas présenté une telle amélioration. Le nombre de décès dans l'Île-du-Prince-Édouard, la Saskatchewan et l'Alberta a augmenté durant cette période.

### Décès causés par des collisions de la route entre 1992-2001

Province	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Terre-Neuve et Labrador	45	45	36	31	47	34	35	41	53	43
Î.-P.-É.	13	21	19	19	20	20	21	19	20	17
Nouvelle-Écosse	113	100	91	107	113	89	84	97	87	80
Nouveau-Brunswick	131	138	79	113	94	105	96	110	89	95
Québec	981	982	827	883	887	796	723	763	765	615
Ontario	1 090	1 135	999	999	929	900	854	868	849	845
Manitoba	118	134	119	128	93	119	121	113	111	94
Saskatchewan	143	153	151	157	133	165	148	186	151	166
Alberta	368	383	395	403	349	429	429	347	364	404
Colombie-Britannique	473	512	534	493	405	389	421	414	421	413
Yukon	15	8	10	13	6	4	12	16	9	4
T.N.-O.	11	4	3	5	15	14	5	11	7	3
Nunavut										2
<b>Canada</b>	<b>3 501</b>	<b>3 615</b>	<b>3 263</b>	<b>3 351</b>	<b>3 091</b>	<b>3 064</b>	<b>2 949</b>	<b>2 985</b>	<b>2 926</b>	<b>2 781</b>

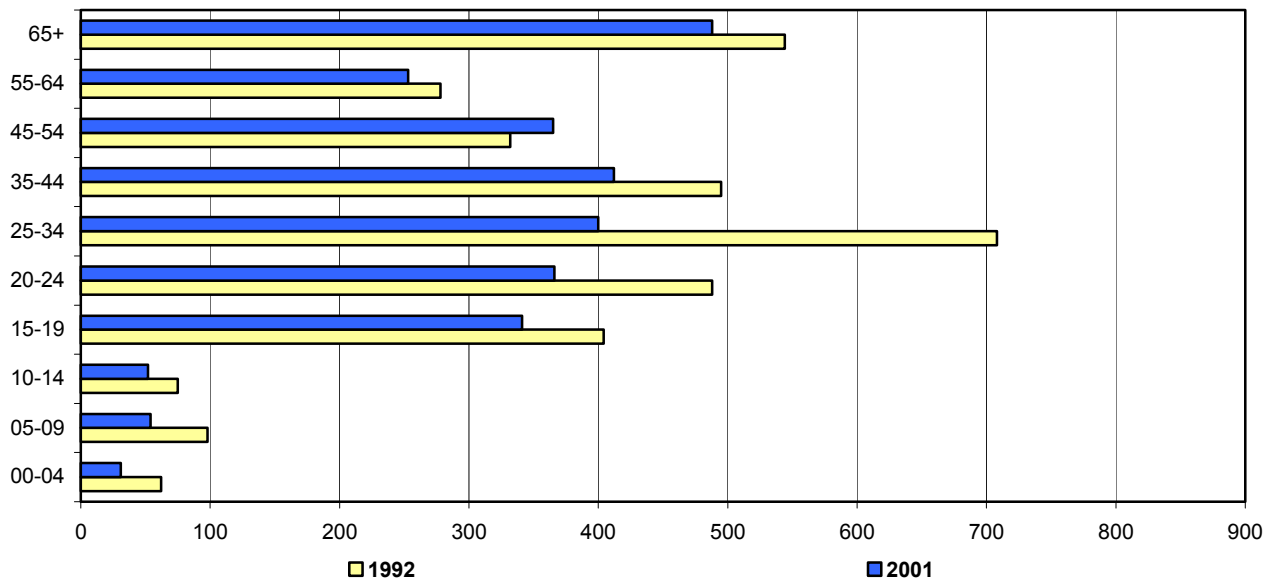
**Nota :** Le nombre des décès causés par des collisions de la route englobe tous les usagers de la route : conducteurs, passagers, motocyclistes, piétons et cyclistes, dans les cas où le décès est survenu dans les 30 jours suivant la collision. Le Québec fait exception à cette règle (8 jours).

### Décès causés par des collisions de la route par province Comparaison entre 1992 et 2001



Parmi les dix groupes d'âge autres que « âge inconnu », cinq groupes d'âge ont affiché une diminution du nombre de décès (sur une période de 10 ans) supérieure à la moyenne nationale de 21 %, tandis que quatre groupes ont connu une diminution moins importante. Les décès causés par des collisions de la route dans les groupes d'âge de 4 ans et moins, de 5 à 9 ans et de 10 à 14 ans ont diminué respectivement de 50 %, de 45 % et de 31 % entre 1992 et 2001. Cette diminution pourrait témoigner des efforts accomplis par les professionnels de la sécurité routière afin de réduire les décès (p. ex. : l'éducation et la publication de renseignements concernant les ensembles de retenue d'enfant et le recours à des séances pratiques visant la promotion de l'utilisation appropriée de ces ensembles). D'autres groupes d'âge qui affichaient des diminutions importantes quant au nombre de décès pendant cette période sont les groupes des 20 à 24 ans et des 25 à 34 ans, avec respectivement 25 % et 44 %. Tous les autres groupes d'âge, sauf le groupe d'âge des 45 à 54 ans, affichent une diminution moins importante. L'augmentation de 10 % du nombre de décès dans le groupe des 45 à 54 ans reflète une augmentation de la population, puisque les enfants de l'après-guerre sont entrés et continuent d'entrer dans ce groupe d'âge.

**Décès causés par des collisions de la route par groupe d'âge  
Comparaison entre 1992 et 2001**



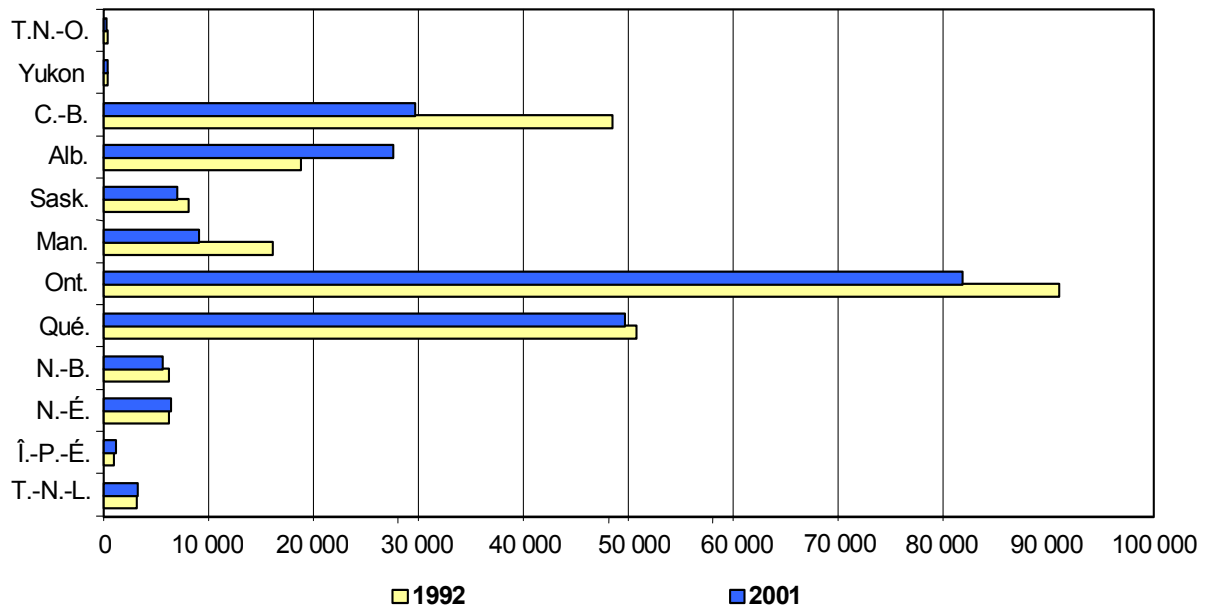
**Décès causés par des collisions de la route par groupe d'âge entre 1992 et 2001**

Groupe d'âge	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
00-04	62	60	68	70	39	61	40	48	26	31
05-09	98	68	66	64	74	65	54	56	54	54
10-14	75	90	76	86	56	79	65	72	65	52
15-19	404	472	416	420	380	408	326	410	390	341
20-24	488	470	418	431	395	379	384	359	384	366
25-34	708	750	598	636	539	511	506	475	440	400
35-44	495	512	466	502	431	430	439	416	420	412
45-54	332	379	328	332	346	319	327	344	374	365
55-64	278	272	266	241	264	268	236	252	248	253
65+	544	527	530	544	549	519	556	536	502	488
Inconnu	17	15	31	25	18	25	16	17	23	19
<b>Total</b>	<b>3 501</b>	<b>3 615</b>	<b>3 263</b>	<b>3 351</b>	<b>3 091</b>	<b>3 064</b>	<b>2 949</b>	<b>2 985</b>	<b>2 926</b>	<b>4 782</b>

**Nota :** Le nombre des décès causés par des collisions de la route englobe tous les usagers de la route : conducteurs, passagers, motocyclistes, piétons et cyclistes, dans les cas où le décès est survenu dans les 30 jours suivant la collision. Le Québec fait exception à cette règle (8 jours).

Dans l'ensemble, le nombre de blessés a diminué de 11,5 %. Le Manitoba, la Colombie-Britannique, les Territoires du Nord-Ouest, le Yukon et la Saskatchewan ont connu des améliorations supérieures au changement du pourcentage national. Pour leurs parts, l'Ontario, le Nouveau-Brunswick et le Québec ont connu des améliorations moins importantes à ce chapitre. Toutefois, le nombre de personnes blessées a augmenté en Alberta, à l'Île-du-Prince-Édouard, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador.

**Blessés dans des collisions de la route  
Comparaison entre 1992 et 2001**



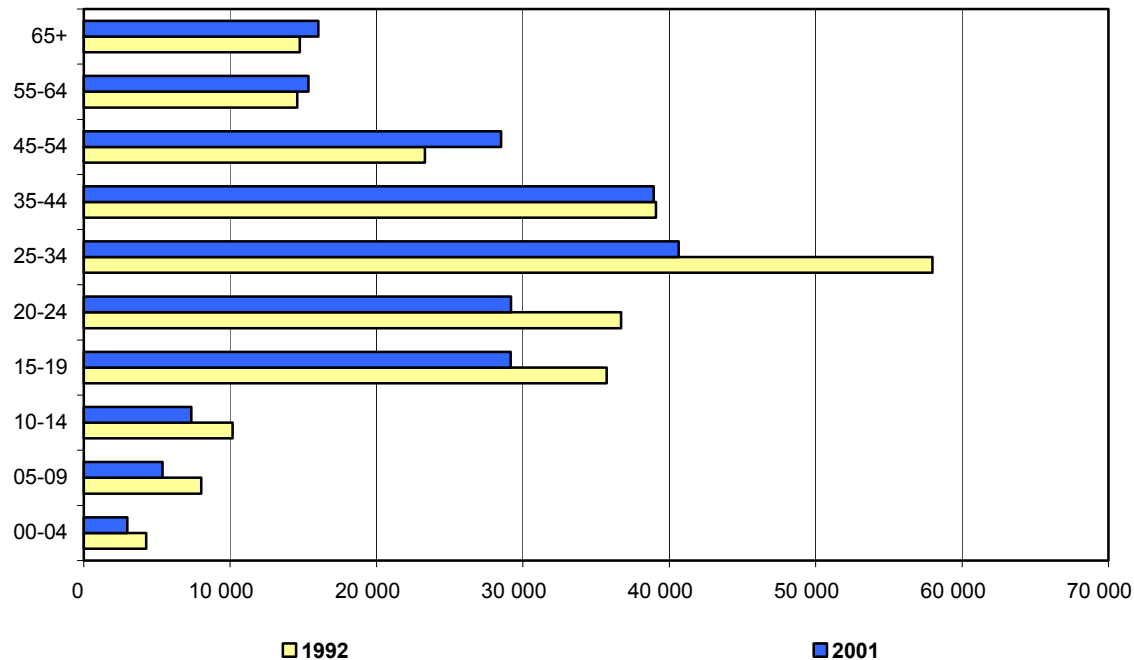
**Blessés dans des collisions de la route,  
1992-2001**

Province	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
T.-N.-L.	3 093	2 991	2 767	2 453	2 605	2 701	2 577	2 980	3 068	3 180
Î.-P.-É.	890	895	862	833	819	894	931	1 080	1 189	1 094
N.-É.	6 145	6 516	6 246	6 286	6 288	6 452	6 529	6 867	6 999	6 327
N.-B.	6 112	5 643	5 307	5 504	4 781	5 115	5 259	5 414	5 498	5 567
Qué.	50 666	49 884	48 756	48 623	47 634	47 861	47 009	48 299	51 489	49 566
Ont.	91 025	91 176	90 063	89 612	88 445	85 565	83 320	84 107	85 009	81 783
Man.	16 104	15 617	13 832	12 138	10 467	9 148	9 531	9 697	9 485	9 002
Sask.	8 000	8 032	8 197	7 466	6 793	7 594	7 211	7 995	7 832	6 932
Alb.	18 683	19 252	20 169	20 866	22 268	23 916	24 935	25 451	26 464	20 583
C.-B.	48 438	46 952	48 299	47 473	40 190	31 501	29 911	29 963	29 838	29 577
Yukon	357	306	294	384	334	320	304	353	310	305
T.N.-O.	308	324	318	297	266	282	286	345	222	205
<b>Canada</b>	<b>249 821</b>	<b>247 588</b>	<b>245 110</b>	<b>241 935</b>	<b>230 890</b>	<b>221 349</b>	<b>217 803</b>	<b>222 551</b>	<b>227 403</b>	<b>221 121</b>

**Nota :** Le nombre des blessés dans des collisions de la route englobe tous les usagers de la route : conducteurs, passagers, motocyclistes, piétons et cyclistes; tous ceux qui souffrent de blessures visibles ou qui se plaignent de douleur.

Comme il est mentionné ci-dessus, dans l'ensemble, le nombre de personnes blessées a diminué de 11,5 % depuis 1992. Tous les groupes d'âge, jusqu'aux 25-34 ans inclusivement, ont affiché une diminution de 18 % ou plus, tandis que les groupes d'âge plus élevés ont affiché soit une légère augmentation, soit une légère diminution du nombre de blessés. Le nombre de blessés dans le groupe des 45-54 ans a augmenté de 22 %.

**Personnes blessées dans des collisions de la route par groupe d'âge  
1992 et 2001**



**Personnes blessées dans des collisions de la route par groupe d'âge entre 1992 et 2001**

Groupe d'âge	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
00-04	4 257	4 132	4 015	4 003	3 645	3 421	3 202	3 339	3 146	2 967
05-09	8 020	7 460	7 301	7 013	6 774	6 461	6 285	6 053	5 880	5 376
10-14	10 172	10 035	10 239	9 801	8 840	8 529	8 297	8 053	7 582	7 350
15-19	35 715	35 273	34 370	32 755	29 863	28 883	28 852	29 385	29 674	29 173
20-24	36 699	35 334	33 594	32 735	30 172	28 387	27 950	28 886	30 166	29 190
25-34	57 983	56 114	53 937	53 014	49 538	45 684	42 960	42 833	42 746	40 644
35-44	39 078	39 295	39 971	40 337	39 629	38 451	38 160	39 202	39 935	38 943
45-54	23 304	24 455	25 494	25 955	25 952	25 901	26 057	27 164	28 353	28 507
55-64	14 580	14 672	14 530	14 634	14 432	13 786	14 165	14 665	15 361	15 344
65+	14 766	15 146	15 576	15 553	15 606	15 394	15 248	16 202	16 095	16 021
Inconnu	5 247	5 672	6 083	6 135	6 439	6 452	6 627	6 769	8 465	7 606
<b>Total</b>	<b>249 821</b>	<b>247 588</b>	<b>245 110</b>	<b>241 935</b>	<b>230 890</b>	<b>221 349</b>	<b>217 803</b>	<b>222 551</b>	<b>227 403</b>	<b>221 121</b>

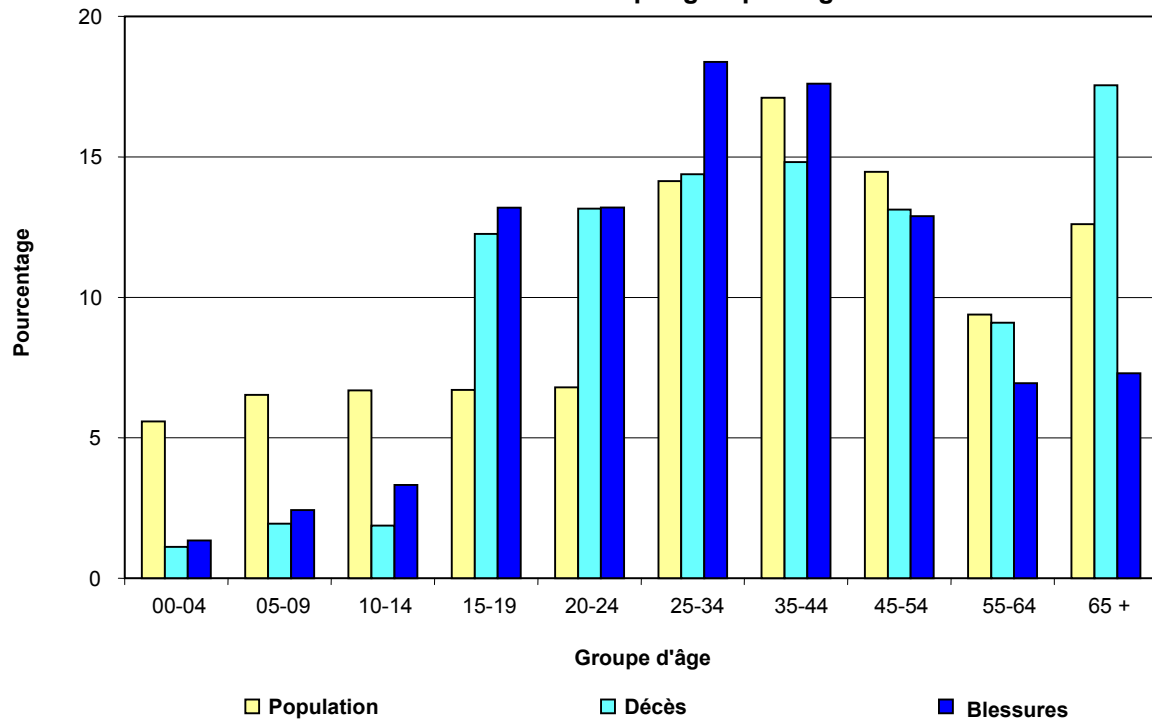
**Nota :** Le nombre des blessés dans des collisions de la route englobe tous les usagers de la route : conducteurs, passagers, motocyclistes, piétons et cyclistes; tous ceux qui souffrent de blessures visibles ou qui se plaignent de douleur.

**Usagers de la route décédés et blessés par groupe d'âge  
En comparaison avec la population du Canada en 2001**

Groupe d'âge	Décès	Répartition des décès en %	Blessés	Répartition des blessés en %	Population	Répartition de la population en %
00-04	31	1,1	2 967	1,3	1 734 005	5,6
05-09	54	1,9	5 376	2,4	2 030 513	6,5
10-14	52	1,9	7 350	3,3	2 077 877	6,7
15-19	341	12,3	29 173	13,2	2 085 004	6,7
20-24	366	13,2	29 190	13,2	2 111 244	6,8
25-34	400	14,4	40 644	18,4	4 394 425	14,1
35-44	412	14,8	38 943	17,6	5 317 452	17,1
45-54	365	13,1	28 507	12,9	4 497 247	14,5
55-64	253	9,1	15 344	6,9	2 916 245	9,4
65 et plus	488	17,5	16 021	7,3	3 917 875	12,6
Inconnu	19	0,7	7 606	3,4		
<b>Total</b>	<b>2 781</b>	<b>100,0</b>	<b>221 121</b>	<b>100,0</b>	<b>31 081 887</b>	<b>100,0</b>

Malgré le succès reconnu des programmes d'immatriculation par étapes progressives dans bon nombre de provinces, les jeunes Canadiens de 15 à 19 ans et de 20 à 24 ans étaient constamment surreprésentés en ce qui concerne les cas de décès et de blessures. Ces adolescents et jeunes adultes représentaient environ 14 % de la population du Canada, mais 26 % des cas de décès et de blessures étaient liés à la route. Le nombre de décès dans deux autres groupes d'âge, soit les 65 ans et plus et les 25-34 ans, était également plus élevé comparativement à leur population respective. Le groupe des 65 ans et plus compte pour 17,5 % des cas de décès, alors qu'il ne représente que 12,6 % de la population. Toutefois, le groupe des 25-34 ans n'est que très peu surreprésenté sur le plan des décès. Le nombre des blessés dans les groupes des 25-34 ans et des 35-44 ans était également un peu élevé comparativement à leur population respective.

**Comparaison de la répartition en pourcentage de la population, des décès et des blessés par groupe d'âge en 2001**

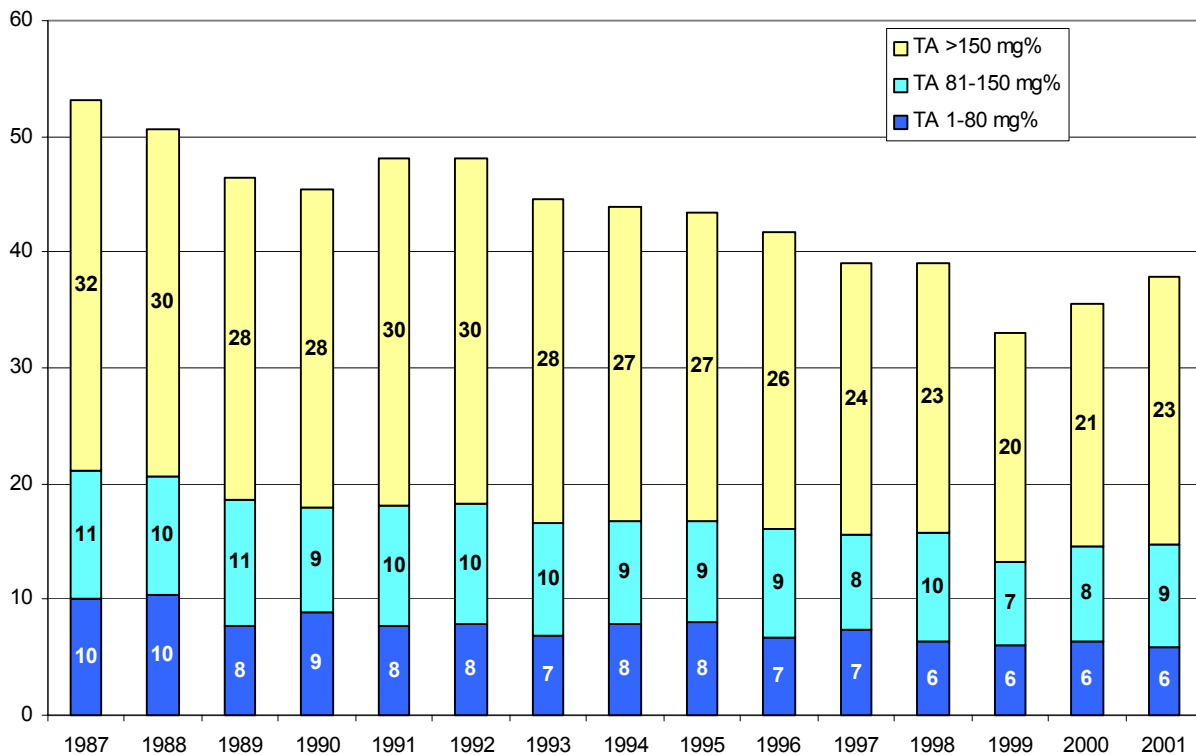


## Les comportements à risque élevé sur nos routes

La plupart de ces collisions peuvent être évitées. Les comportements à risque élevé, c'est-à-dire la conduite avec facultés affaiblies, le non-usage de la ceinture de sécurité et la vitesse excessive, ont continué à représenter un fléau sur les routes canadiennes en 2001.

### L'alcool : danger, peu importe la vitesse

En 1987, 43 % des conducteurs canadiens qui avaient été soumis à un test d'alcoolémie et qui étaient décédés des suites de leurs blessures avaient un taux d'alcoolémie (TA) supérieur à la limite légale de 0,08 (80 mg %). Au cours des années 90, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés dans cette catégorie a lentement diminué pour représenter 27 % des conducteurs mortellement blessés soumis à un test d'alcoolémie en 1999, mais ce pourcentage a augmenté à 32 % en 2001. Le pourcentage de ceux qui ont consommé de l'alcool (>0 mg %) est passé de 53 % à 38 % entre 1987 et 2001.



**TA :** Taux d'alcoolémie

**mg % :** Le poids de l'alcool dans la circulation sanguine calculé en milligrammes par 100 millilitres de sang.

Bien que le pourcentage des conducteurs mortellement blessés soumis à un test d'alcoolémie et dont le TA était supérieur à la limite légale de 80 mg % a en règle générale diminué au fil des années, on constate des variations notables parmi les groupes d'âge, présentées dans le tableau suivant.

**Pourcentage de conducteurs mortellement blessés soumis à un test d'alcoolémie et dont le TA était supérieur à la limite légale de 80 mg %**

Groupe d'âge	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
<19	29,7	38,6	31,2	30,6	31,2	35,0	29,6	32,5	29,6	31,9	29,2	26,3	20,5	27,5	25,3
20-25	51,1	46,4	47,5	39,4	50,0	44,1	44,3	46,0	47,0	46,9	46,3	43,5	32,7	36,2	42,6
26-35	55,0	56,3	49,8	48,6	48,4	52,8	48,4	48,8	47,5	42,7	41,6	45,7	41,6	40,0	47,8
36-45	46,4	39,5	41,6	41,9	45,1	45,4	44,3	41,9	43,6	44,1	37,8	40,1	33,5	36,9	38,4
46-55	37,6	33,7	28,6	36,3	34,3	37,9	27,5	28,8	25,1	29,6	22,8	30,2	22,5	27,2	26,8
>55	24,4	13,7	18,7	15,8	22,2	14,7	21,0	12,5	11,8	14,5	12,3	10,3	11,9	11,9	14,9
<b>Total</b>	<b>43,2</b>	<b>40,4</b>	<b>38,9</b>	<b>36,6</b>	<b>40,3</b>	<b>40,1</b>	<b>37,9</b>	<b>36,0</b>	<b>35,5</b>	<b>34,9</b>	<b>31,7</b>	<b>32,8</b>	<b>27,1</b>	<b>27,1</b>	<b>32,2</b>

Les chiffres associés aux pertes de vie humaines reliées à la consommation d'alcool restent préoccupants. L'alcool était en effet à incriminer dans la mort d'environ 1 200 des 3 000 usagers de la route victimes d'accidents mortels en 2000. Bon nombre des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool avaient conduit avec des facultés très affaiblies.

### Neuf Canadiens sur dix bouclent leur ceinture!

Le taux d'utilisation de la ceinture de sécurité chez les Canadiens est l'un des plus élevés au monde. Il y a 15 ans, un peu moins de trois personnes sur quatre bouclaient leur ceinture. Depuis, le port de la ceinture de sécurité ne cesse d'augmenter. Plus de 90 % des Canadiens qui voyagent en voiture, en mini-fourgonnette et en camion léger utilisent régulièrement leur ceinture de sécurité. Parmi les conducteurs, les taux sont encore plus satisfaisants; près de 92 % s'attachaient en 2001. Ces nouvelles hausses sont encourageantes puisque vers la fin des années 90, les taux semblaient plafonner et même baisser légèrement. Toutefois, les taux d'utilisation de la ceinture de sécurité ne sont pas constants dans les provinces et les territoires au Canada.

Peu nombreux sont les pays qui ont une fiche de sécurité comparable à celle du Canada. Par exemple, aux États-Unis, le taux du port de la ceinture de sécurité s'améliore, mais il n'atteignait que 71 % pour l'ensemble du pays en 2000 et 75 % en 2002. Le Canada n'a pas effectué d'enquête nationale sur le port de la ceinture de sécurité en 2002.

**Estimation de l'utilisation de la ceinture de sécurité  
Pourcentage de tous les occupants portant la ceinture de sécurité dans les véhicules légers\*\***

Province	1992	1993	1994	1996	1997	1998	1999	2000	2001
T.-N.-L.	90,4	94,5	93,6	91,9	92,4	86,4	82,9	92,7	92,1
Î.-P.-É.	76,9	77,8	84,5	87,5	82,6	82,7	88,5	85,7	86,7
N.-É.	82,1	83,5	83,2	88,2	87,1	88,5	86,6	86,5	88,0
N.-B.	77,9	82,1	84,9	86,6	86,5	87,9	85,9	91,5	91,4
Qué.	86,0	88,8	89,8	90,3	91,7	92,3	93,0	91,4	89,0
Ont.	76,6	79,4	86,3	89,9	89,2	89,1	91,0	91,7	92,5
Man.	76,5	80,2	82,6	82,4	84,8	84,4	85,3	84,2	82,3
Sask.	88,7	89,4	87,7	89,6	91,7	89,7	88,2	90,0	91,7
Alb.	80,3	81,0	83,1	85,1	83,7	82,4	89,3	87,2	84,9
C.-B.	87,1	86,4	88,3	88,7	89,4	89,7	89,2	88,7	90,8
Yukon	60,1	72,8	68,2	81,2	83,4	82,1	82,1	79,3	78,1
T.N.-O.	68,7	51,5	67,4	54,9	64,3	52,6	61,1	60,7	62,7
Nunavut									13,4
<b>Canada</b>	<b>81,4</b>	<b>83,4</b>	<b>86,8</b>	<b>88,7</b>	<b>88,9</b>	<b>88,7</b>	<b>90,1</b>	<b>90,1</b>	<b>89,9</b>

L'année 1992 est la première année disponible pour ces données. En 1992, l'enquête sur le port de la ceinture de sécurité a été élargie afin de comprendre non seulement le conducteur mais également les occupants du véhicule. Cette enquête n'a pas été réalisée en 1995.

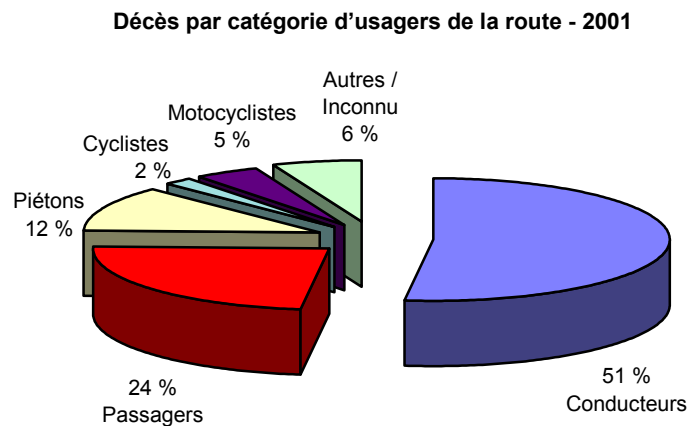
\*\* Les véhicules légers comprennent les automobiles, les mini-fourgonnettes et les véhicules utilitaires légers.

## 40 % des Canadiens décédés n'avaient pas bouclé leur ceinture

La plupart des Canadiens croient que le port de la ceinture de sécurité réduira les risques de décès ou de blessures. En 2001, près de 40 % des occupants de véhicules automobiles qui sont décédés et près de 19 % de ceux qui ont été blessés grièvement ne portaient pas leur ceinture de sécurité au moment de la collision.

## Les conducteurs et passagers à risques

Les occupants des véhicules automobiles représentent 75 % des décès chez les usagers de la route; 52 % des collisions se traduisent par le décès du conducteur du véhicule et 23 %, par celui des passagers. La deuxième catégorie d'usagers de la route pour laquelle le nombre de décès est le plus important est celle des piétons (12 %). Bien que les occupants des véhicules automobiles comptent le plus grand pourcentage de décès chez les usagers de la route, ce ne sont pas les plus vulnérables; ce sont plutôt les usagers non protégés par un habitacle, soit les piétons, les cyclistes et les motocyclistes.



## Les deux tiers des victimes de la route au Canada sont des hommes

Même si 53 % des conducteurs titulaires d'un permis de conduire en 2001 étaient des hommes, les hommes représentaient 69 % des cas de décès. La proportion d'hommes (50 %) et de femmes (50 %) blessés correspondait de près toutefois au pourcentage de conducteurs de sexe masculin et de sexe féminin.

## Les tendances changent, mais les jeunes conducteurs sont encore vulnérables

Comparativement à l'ensemble des titulaires de permis de conduire dans chaque groupe d'âge, les conducteurs de 34 ans et moins (15-19, 20-24 et 25-34 ans) étaient surreprésentés en ce qui a trait aux collisions mortelles ou causant des blessures. Même si les titulaires de permis de conduire dans les groupes des 15-19 ans et des 20-24 ans comptaient pour 5,2 % et 8,2 % respectivement de tous les titulaires de permis de conduire, ils représentaient 9,4 % et 13,4 % respectivement de tous les conducteurs impliqués dans des collisions mortelles, et 10,3 % et 13,3 % respectivement de tous les conducteurs impliqués dans des collisions causant des blessures corporelles. Les conducteurs dans le groupe des 25-34 ans sont également surreprésentés, mais de façon moindre.



Pour mesurer l'exposition au risque, l'implication des conducteurs dans les collisions mortelles est illustrée dans le tableau sous forme de taux d'implication par 100 000 titulaires de permis. Le tableau ci-dessous montre clairement que les jeunes conducteurs de 24 ans et moins, en particulier, ont été impliqués dans un nombre disproportionnellement plus élevé de collisions faisant des victimes par 100 000 titulaires d'un permis de conduire comparativement au taux pour tous les groupes d'âge au total. En revanche, les conducteurs de 35 ans et plus ont été impliqués dans un nombre disproportionnellement moins élevé de collisions faisant des victimes que le taux pour tous les groupes d'âge. Le nombre total de titulaires de permis exclut près de 6 000 conducteurs dont l'âge n'a pas été précisé.

**Comparaison entre les conducteurs impliqués dans des collisions mortelles et ceux causant des blessures avec les titulaires de permis de conduire en 2001**

Groupe d'âge	Conducteurs impliqués						Titulaires de permis	
	Collisions mortelles	Répartition en %	Taux par 100 000 titulaires de permis*	Collisions avec blessures	Répartition en %	Taux par 100 000 titulaires de permis*	Nombre	Répartition en %
<b>15-19</b>	348	9,4	31,9	25 917	10,3	2 375,0	1 091 223	5,2
<b>20-24</b>	492	13,3	28,7	33 513	13,3	1 954,9	1 714 338	8,2
<b>25-34</b>	697	18,9	18,1	54 133	21,5	1 404,8	3 853 409	18,5
<b>35-44</b>	742	20,1	15,2	56 491	22,5	1 159,8	4 870 887	23,3
<b>45-54</b>	658	17,8	15,8	41 000	16,3	984,1	4 166 407	20,0
<b>55-64</b>	357	9,7	13,7	21 492	8,6	823,0	2 611 381	12,5
<b>65 et plus</b>	400	10,8	15,6	18 739	7,5	730,7	2 564 399	12,3
<b>Total</b>	<b>3 694</b>	<b>100,0</b>	<b>17,7</b>	<b>251 285</b>	<b>100,0</b>	<b>1 203,9</b>	<b>20 872 044</b>	<b>100,0</b>

\*Taux d'implication : représenté par 100 000 titulaires de permis

Le tableau suivant présente les taux d'implication (par groupe d'âge) dans les collisions mortelles et causant des blessures par 100 000 titulaires de permis (données provenant du tableau précédant) de 2001 et les compare avec les taux de 1999 et de 2000. Le groupe des 15-19 ans affiche la réduction des taux d'implication par 100 000 titulaires de permis de conduire la plus notable. En effet, son taux d'implication est passé de 41,7 par 100 000 titulaires d'un permis de conduire en 1999 à 36,8 en 2000, puis à 31,9 en 2001. Cette amélioration remarquable dans le groupe des 15-19 ans pourrait être le résultat de programmes d'immatriculation par étapes progressives mis en œuvre dans au moins sept des douze provinces/territoires recensés dans ces tableaux (on a exclu le Nunavut de cette analyse en raison d'un manque de données).

Il serait naturel de croire que cette amélioration remarquable est attribuable à une amélioration notable de la conduite tant chez les conducteurs que chez les conductrices. Toutefois, on constate que les réductions les plus notables entre 1999 et 2001 ont principalement eu lieu dans le nombre de conductrices impliquées dans des collisions mortelles. En effet, le taux d'implication des conducteurs du groupe des 15-19 ans dans des collisions mortelles est passé de 56,1 par 100 000 titulaires d'un permis de conduire en 1999 à 47,3 en 2001, alors que celui des conductrices du même groupe d'âge est passé de 24,6 par 100 000 titulaires d'un permis de conduire à 14,1 durant la même période. Un tableau complet de tous les groupes d'âge peut être fourni sur demande.

**Comparaison entre les conducteurs impliqués dans des collisions mortelles et ceux causant des blessures par 100 000 titulaires de permis de conduire**

Groupe d'âge	Conducteurs impliqués dans des collisions mortelles			Conducteurs impliqués dans des collisions avec blessures		
	1999	2000	2001	1999	2000	2001
15 - 19	41,7	36,8	31,9	2 416,9	2 431,7	2 375,0
20 - 24	30,9	30,0	28,7	1 988,0	2 065,8	1 954,9
25 - 34	21,3	20,4	18,1	1 411,8	1 471,5	1 404,8
35 - 44	17,5	16,6	15,2	1 131,1	1 206,2	1 159,8
45 - 54	15,1	16,5	15,8	966,6	1 011,6	984,1
55 - 64	15,9	14,6	13,7	838,8	868,0	823,0
65 et plus	17,8	16,4	15,6	740,2	760,5	730,7
<b>Total</b>	<b>19,9</b>	<b>19,2</b>	<b>17,7</b>	<b>1 206,4</b>	<b>1 258,6</b>	<b>1 203,9</b>

**Presque tous les Canadiens, sans égard au groupe d'âge, étaient plus prudents sur les routes**

Presque tous les Canadiens, sans égard au groupe d'âge, étaient plus prudents sur les routes. Par contre, les 45-54 ans ont connu une augmentation des décès de l'ordre de 10 % sur une période de 10 ans. Il faut toutefois rappeler que le groupe des 45-54 ans a connu une forte hausse de population.

Tous les groupes d'âge de moins de 35 ans ont présenté de fortes diminutions des cas de blessures. Le nombre de blessés dans tous les groupes d'âge de plus de 34 ans a augmenté entre 1992 et 2001. Ces augmentations étaient davantage marquées dans les groupes des 45-54 ans, des 65 ans et plus, et d'âge inconnu, qui ont réalisé respectivement des augmentations de 22 %, de 9 % et de 45 %.

**Les collisions impliquant des véhicules commerciaux sont responsables d'un décès sur cinq**

Dans le *Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers*, on entend par véhicules commerciaux un camion, tracteur ou remorque ou toute combinaison de ces derniers dont le poids brut à l'immatriculation est de 4 500 kg; ou autobus conçu, construit et utilisé pour le transport de passagers et dont la capacité prévue est de plus de 10 personnes incluant le chauffeur, à l'exclusion de son utilisation pour des fins personnelles.

Le Code canadien de sécurité comprend actuellement 15 normes concernant les facteurs nécessaires au fonctionnement sûr de tous les véhicules commerciaux. En vertu de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, le gouvernement fédéral est habilité à réglementer les camions et les autobus qui fonctionnent hors des frontières d'une province. La Loi assure un cadre de responsabilité partagée entre les gouvernements fédéral et provinciaux pour le fonctionnement sûr des transporteurs routiers. Les provinces et territoires réglementent le fonctionnement des transporteurs au sein de leurs administrations respectives.

Entre 1992 et 2001, le nombre de décès causés par des collisions impliquant des véhicules commerciaux est passé de 587 à 548.

Les collisions de véhicules commerciaux sont souvent mortelles, et sont particulièrement dangereuses pour les autres usagers de la route. Même si les véhicules commerciaux, en moyenne, représentent approximativement 8 % de tous les véhicules impliqués dans les collisions, ils étaient à incriminer dans environ 19 % des décès chez tous les usagers de la route, ou un décès sur cinq survenus sur nos routes.

Dans la grande majorité des cas, les victimes de collisions impliquant des véhicules commerciaux étaient les occupants des autres véhicules impliqués dans ces collisions. Par exemple, en 2001, les collisions mettant en cause des véhicules commerciaux ont tué 548 personnes, dont 426 étaient des occupants d'autres véhicules. Dans le rapport « Collisions impliquant des camions lourds, 1994-1998 » (TP 2436, Fiche d'information RS 2001-05), on a déterminé que :

« Pour les conducteurs d'automobiles, de camions légers et de mini-fourgonnettes en cause dans les collisions mortelles, on a consigné un état "autre que apparemment normal" 4,25 fois plus souvent que pour les conducteurs de camions lourds. »

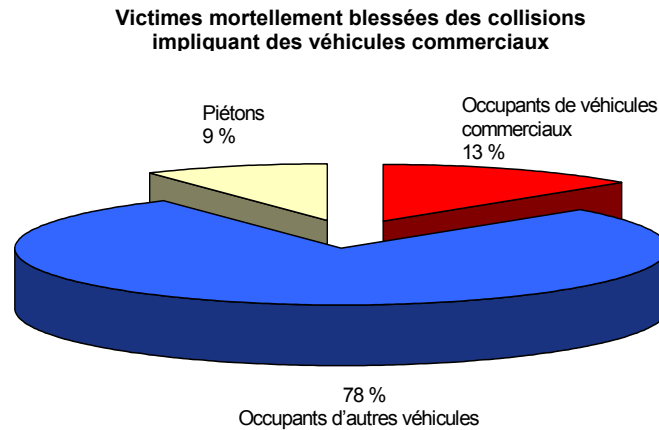
On y précise également que :

« Pour les conducteurs d'automobiles, de camions légers et de mini-fourgonnettes en cause dans les collisions mortelles, on a consigné un comportement "autre que bonne conduite" 2,74 fois plus souvent que pour les conducteurs de camions lourds. »

#### **Victimes mortellement blessées des collisions impliquant des véhicules commerciaux**

Année	Occupants de véhicules commerciaux				Occupants d'autres véhicules	Piétons	Toutes les victimes
	Autobus	Camion porteur	Camion gros porteur	Total des occupants			
1992	5	28	42	75	458	54	587
1993	20	33	44	97	509	64	670
1994	10	40	34	84	496	59	639
1995	6	25	38	69	485	51	605
1996	0	25	33	58	434	64	556
1997	46	18	47	111	492	61	664
1998	4	28	40	72	430	59	561
1999	3	25	44	72	452	65	589
2000	10	30	52	92	442	48	582
2001	5	17	50	72	426	50	548

Le graphique suivant montre la distribution en pourcentage des collisions mortelles impliquant des véhicules commerciaux en 2001.



### Le service d'autobus scolaires est très sécuritaire

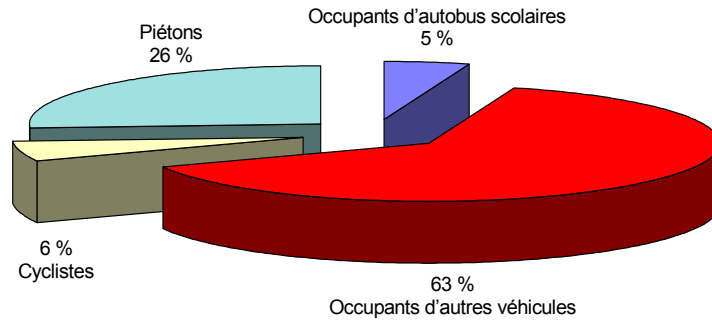
De 1992 à 2001, sept occupants d'autobus scolaires sont décédés dans des collisions, soit un conducteur et six passagers.

### Victimes mortellement blessées dans des collisions impliquant des autobus scolaires

Année	Occupants d'autobus scolaires			Occupants d'autres véhicules	Cyclistes	Piétons	Toutes les victimes
	Conducteurs	Passagers	Tous les occupants				
1992	0	0	0	12	2	8	22
1993	0	0	0	9	1	2	12
1994	0	3	3	16	1	1	21
1995	0	0	0	10	1	2	13
1996	0	0	0	6	0	7	13
1997	0	0	0	8	1	2	11
1998	1	0	1	6	1	3	11
1999	0	1	1	7	0	5	13
2000	0	2	2	8	1	5	16
2001	0	0	0	10	0	3	13

Parmi les 38 piétons tués dans des collisions impliquant des autobus scolaires, 26 d'entre eux étaient des enfants d'âge scolaire (moins de 19 ans). Trois des huit cyclistes tués au cours de ces collisions étaient également des enfants d'âge scolaire. Le graphique ci-dessous montre la distribution en pourcentage des victimes mortellement blessées dans des collisions impliquant des autobus scolaires.

**Victimes mortellement blessées dans des collisions impliquant des autobus scolaires entre 1992 et 2001**



Les autobus scolaires comportent plusieurs caractéristiques et sont fabriqués en vue de répondre à de nombreuses normes de sécurité visant à protéger les occupants contre des blessures graves. Les bancs amortisseurs à dossier haut, les feux et les signaux d'arrêt escamotables visibles, la protection contre le circuit d'alimentation en carburant, l'ancrage des sièges, les systèmes de freinage, les issues de secours, les pneus, la résistance de la structure de la carrosserie et les miroirs spéciaux font partie de ces dispositifs de sûreté.

### **Les usagers de la route vulnérables**

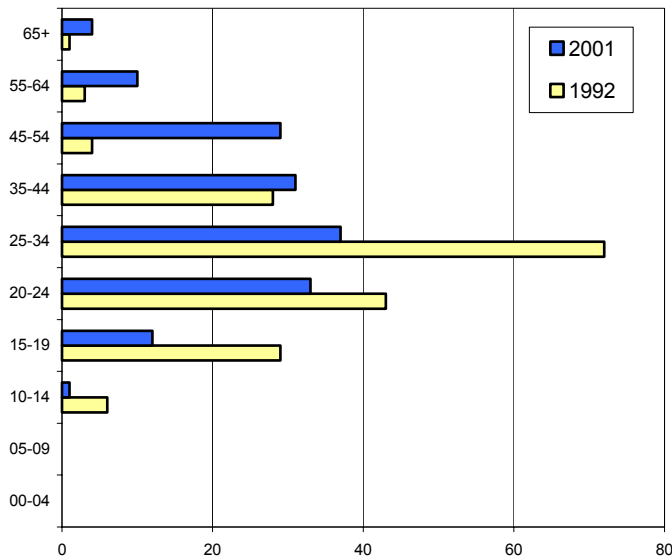
Alors que les occupants des véhicules représentent plus de 75 % des cas de décès et de blessures attribuables à des collisions sur nos routes, les usagers de la route vulnérables courent de grands risques puisqu'ils n'ont peu ou pas de protection comparativement à un passager protégé par l'habitacle d'un véhicule automobile. Les collisions impliquant des motocyclistes, des cyclistes et des piétons ont prélevé un lourd tribut en 2001, soit 522 décès.

### **Les motocyclistes représentaient 1 décès sur 18**

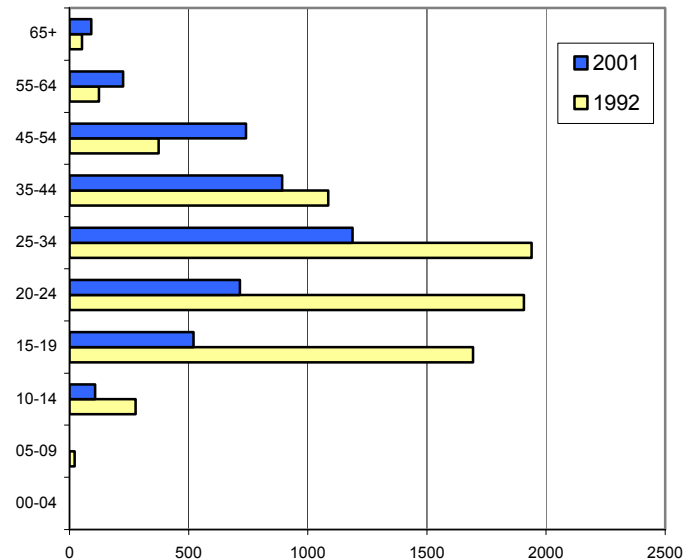
Le nombre d'immatriculations de motocyclettes au Canada est passé de 510 000 en 1983 à 318 000 en 2001. En 2001, il y avait une motocyclette pour 57 véhicules automobiles immatriculés. Néanmoins, les motocyclistes représentaient toujours près de 5 % (157) des décès chez les usagers de la route au Canada en 2001.

En 2001, les collisions de motocyclettes ont causé 65 % moins de décès qu'en 1983, année au cours de laquelle le nombre de décès avait atteint un sommet (450). Les décès chez les motocyclistes étaient à la baisse de manière significative en 2001 comparativement à 1992 pour les groupes d'âge de moins de 35 ans et les blessures étaient à la baisse pour les groupes d'âge de moins de 45 ans. On a noté une augmentation des décès pour les groupes des 35-44 ans et plus et une augmentation des blessures pour les groupes d'âge des 45-54 et plus.

**Décès chez les motocyclistes par groupe d'âge, 1992, 2001**



**Motocyclistes blessés par groupe d'âge, 1992, 2001**



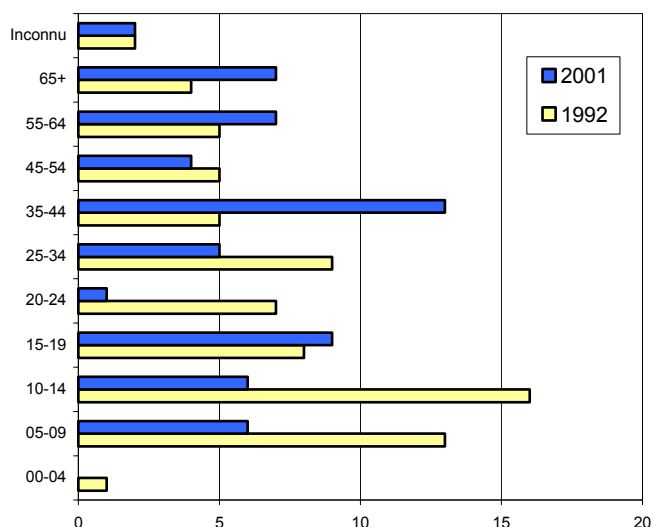
### Deux fois moins de décès chez les cyclistes du groupe des 5-14 ans

Le nombre de décès chez les cyclistes canadiens a laissé entrevoir une tendance générale à la baisse pendant les années 1990, cependant cette tendance s'est renversée au cours des cinq dernières années. Le nombre de ces décès, qui se chiffrait à 40 en 2000, a grimpé à 60 en 2001. Dans l'ensemble, les décès ont diminué de 20 % par rapport au niveau de 1992, et les blessures de 28 % au cours de la période de 10 ans.

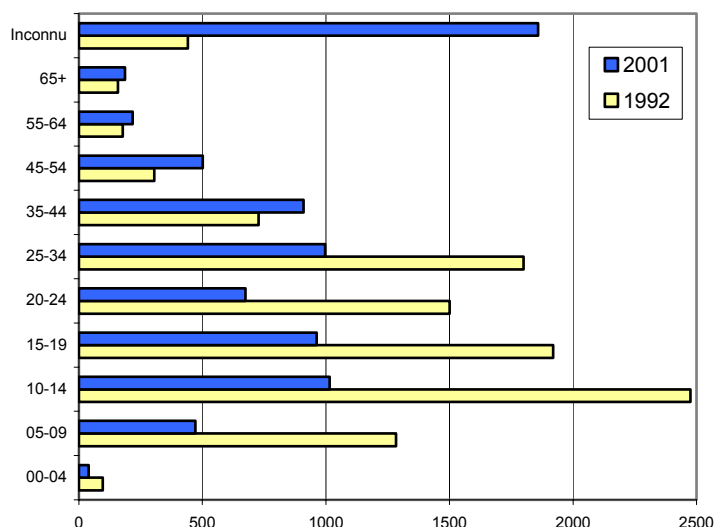
Des 60 cyclistes tués en 2001, 23 % étaient âgés de plus de 55 ans; 22 % étaient âgés de 35 à 44 ans; 10 % étaient âgés 5 à 9 ans; un autre 10 % étaient âgés de 10 à 14 ans; 15 % étaient âgés de 15 à 19 ans.

Malgré les lois sur le port du casque de vélo et les programmes de sensibilisation, les cyclistes âgés de 5 à 14 ans demeurent ceux qui courent le plus de risques de se faire tuer ou d'être blessés, représentant 19 % des blessés. La majorité de ces jeunes gens – c.-à-d. cinq décès sur six et 73 % des blessés – étaient des garçons.

**Décès chez les cyclistes par groupe d'âge, 1992, 2001**



**Cyclistes blessés par groupe d'âge, 1992, 2001**



**Les piétons plus âgés représentaient un tiers de l'ensemble des décès chez les piétons**

Partout au Canada, pendant la période de 1992 à 2001, le nombre de décès chez les piétons a diminué de 24 %, et le nombre de blessés a diminué de 10 %. En 2001, 334 piétons ont été tués et 13 475 ont été blessés. Ainsi, en moyenne chaque jour, un piéton perd la vie et 37 piétons se blessent. Près de 70 % sont décédés dans des zones urbaines et près des deux tiers à une intersection.

Nos aînés sont particulièrement vulnérables. Les gens de 65 ans et plus représentaient un tiers des décès chez les piétons en 2001, alors qu'ils représentaient seulement 12,6 % de la population. Les décès chez les piétons parmi les hommes du groupe d'âge de 65 ans et plus ont diminué de 13 % au cours de la période de 10 ans, tandis que les décès chez les piétons parmi les femmes du même groupe d'âge ont diminué de 30 %.

**Nombre de décès chez les piétons pour une population de 100 000 personnes par groupe d'âge et par genre**

Groupe d'âge	Hommes		Femmes		Total	
	1992	2001	1992	2001	1992	2001
00-04	0,8	0,5	0,8	0,5	0,8	0,5
05-09	1,9	0,5	0,9	0,6	1,4	0,5
10-14	0,4	0,8	0,7	0,5	0,6	0,7
15-19	2,1	1,9	0,6	0,7	1,4	1,3
20-24	1,6	1,8	0,6	0,6	1,1	1,2
25-34	1,2	0,8	0,5	0,4	0,9	0,6
35-44	1,3	1,1	0,9	0,5	1,1	0,8
45-54	2,1	1,4	0,8	0,6	1,4	1,0
55-64	2,5	0,9	1,9	0,8	2,2	0,9
65+	5,1	3,7	3,6	2,1	4,2	2,8
<b>Total</b>	<b>1,9</b>	<b>1,4</b>	<b>1,2</b>	<b>0,8</b>	<b>1,6</b>	<b>1,1</b>

Les extraits tirés de la Base nationale de données sur les collisions (BNDC) reflètent une compilation des statistiques sur les collisions les plus fréquemment demandées à notre bureau de renseignements, sur notre site Web et à notre groupe des communications.

---

**Sources de renseignements :**

Transports Canada, Sécurité routière, *Base nationale de données sur les collisions* (BNDC).  
Fondation de recherches sur les blessures de la route, *Le problème des accidents liés à l'alcool au Canada : 2000*.

Statistique Canada, *Enquête sur les véhicules au Canada : 2000*.

Les données de 1998 et 1999 dans les tableaux ci-dessus ont été redressées lorsque cela a été nécessaire en raison de la réception de renseignements mis à jour.

Pour en connaître davantage sur les programmes et projets nationaux en matière de sécurité routière, veuillez téléphoner à Transports Canada au 1 800 333-0371 ou au (613) 998-8616 dans la région de la Capitale nationale ou faire parvenir vos questions et commentaires par adresse postale :

Direction de la sécurité routière et de la  
réglementation automobile  
Transports Canada  
330, rue Sparks  
Place de Ville, Tour C, 8<sup>e</sup> étage  
Ottawa (ON) K1A 0N5

ou par courriel à : [securiteroutiere@tc.gc.ca](mailto:securiteroutiere@tc.gc.ca). Vous pouvez également visiter le site Web de Transports Canada au [www.tc.gc.ca/securiteroutiere](http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere).

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