



Pertes de vie et blessures chez les piétons 1988 - 1997

Ce document présente les pertes de vie et les blessures chez les piétons qui ont été causées par des collisions routières avec des véhicules automobiles. Le rapport passe en revue le nombre de pertes de vie et de cas de blessures selon le groupe d'âge et le sexe, l'administration, l'heure du jour et le mois. Le rapport présente également des tableaux et des graphiques montrant les taux de mortalité et de blessures par 100 000 personnes, la répartition des pertes de vie et des blessures selon le type de véhicule, la manœuvre du véhicule, le comportement du piéton ainsi que le nombre et la répartition en pourcentage des piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.

Dans les tableaux liés aux groupes d'âge et au sexe, la somme des piétons de sexe masculin et de ceux de sexe féminin ne correspond pas toujours aux totaux des pertes de vie et des blessures, et ce, pour deux raisons¹. La première, les données du Manitoba pour 1989 n'étaient pas disponibles par groupe d'âge et par sexe, et la deuxième, dans le cas de plusieurs personnes tuées et de personnes blessées, le sexe n'était pas précisé sur le rapport de collision, ce qui a forcé à coder le sexe comme étant inconnu dans la base de données.

SOMMAIRE DES RÉSULTATS

Au cours de la période de dix ans, soit de 1988 à 1997 :

- En moyenne chaque année 486 piétons ont perdu la vie et 15 358 autres ont été blessés.
- Dans l'ensemble, les piétons de sexe masculin représentaient 61,5 p. 100 des pertes de vie chez les piétons alors que chez les piétons de sexe féminin, elles ont atteint 38,5 p. 100.
- Le groupe d'âge de 65 ans et plus comptaient 25 p. 100 et 38 p. 100 des pertes de vie chez les piétons de sexe masculin et de sexe féminin respectivement. Au cours de cette période, les pertes de vie chez les piétons de sexe masculin âgés de plus de 64 ans ont diminué de 29,9 p. 100 et chez les piétons de sexe féminin du même groupe d'âge de 38,9 p. 100.
- Les pertes de vie chez les piétons ont diminué de 31 p. 100 en comparaison d'une réduction de 26 p. 100 chez tous les usagers de la route, y compris les piétons. Les pertes de vie chez les piétons de sexe masculin ont diminué de 34 p. 100 et celles chez les piétons de sexe féminin de 27 p. 100.
- Les pertes de vie chez les piétons en zone urbaine représentaient 70 p. 100 de toutes les pertes de vie chez les piétons au cours des dix années.
- Chez les piétons de plus de 64 ans, 64,85 p. 100 des pertes de vie sont survenues en zone urbaine.
- Les cas de blessures chez les piétons ont diminué d'entre 17 et 20 p. 100 chez les piétons de sexe masculin et de 14 p. 100 chez les piétons de sexe féminin, alors que les cas de blessures chez tous les usagers de la route ont diminué de 21 p. 100.
- En moyenne, 94 p. 100 des cas de blessures chez les piétons sont survenus en zone urbaine.

En 1997:

- Les pertes de vie chez les piétons (402) ont diminué de 14 p. 100 par rapport à 1996 et représentaient 13 p. 100 des pertes de vie chez tous les usagers de la route, alors que les cas de blessures (14 090) ont diminué de 3 p. 100 par rapport à 1996, représentant 6 p. 100 de tous les cas de blessures chez les usagers de la route.

- En 1997, les pertes de vie et les cas de blessures ont atteint leur niveau le plus bas au cours de la période de dix ans. En moyenne, 1 perte de vie et 39 cas de blessures sont survenus chaque jour chez les piétons au Canada.
- Les piétons de sexe masculin représentaient 61 p. 100 des pertes de vie chez les piétons et les piétons de sexe féminin, 39 p. 100.
- Les cas de blessures chez les piétons étaient plus également répartis entre les sexes, les piétons de sexe masculin représentant 53 p. 100 et les piétons de sexe féminin, 47 p. 100. Parmi les 295 piétons mortellement blessés qui ont été soumis à un test d'alcoolémie, 45 p. 100 avaient consommé de l'alcool. La majorité de ceux qui avaient consommé de l'alcool avaient un taux d'alcoolémie dépassant la limite légale pour conduire (80 mg %). En fait, le taux d'alcoolémie moyen parmi les piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool était de 210 mg %, ce qui est beaucoup plus élevé que le taux d'alcoolémie moyen de 167 mg % chez les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.

RÉSULTATS DÉTAILLÉS

Les Tableaux 1 et 2 présentent le nombre de piétons tués et de piétons blessés par administration et incluent ceux de sexe inconnu ainsi que les données du Manitoba pour 1989. De 1988 à 1997, un total de 4 856 piétons sont morts de blessures subies dans des collisions avec des véhicules automobiles et 153 583 ont été blessés. Comme on peut le constater dans ces tableaux, les pertes de vie et les cas de blessures ont diminué dans la plupart des administrations au cours de la période à l'étude et, dans l'ensemble, ils ont atteint leur niveau le plus bas au cours de cette période de dix ans, 1988 en ayant eu le plus grand nombre (586) et 1997 ayant enregistré le plus faible nombre (402). Les pertes de vie ont atteint en moyenne 486 par année et ont diminué de 31,4 p. 100 au cours des dix ans. Pendant cette période, les cas de blessures chez les piétons ont atteint en moyenne 15 358 par année et ont diminué de 17,1 p. 100 de 1988 à 1997.

En 1997, le nombre de pertes de vie chez les piétons a diminué pour se situer à 402 (13,5 p. 100) par rapport à l'année précédente et représentait 13,1 p. 100 des pertes de vie chez tous les usagers de la route, alors que les 14 090 piétons blessés représentaient 6,4 p. 100 de tous les blessés chez les usagers de la route, une diminution de 2,5 p. 100 par rapport à 1996. En moyenne, 1,1 perte de vie (0,7 chez les hommes et 0,4 chez les femmes) et 38,6 cas de blessures (20,2 chez les hommes, 18,2 chez les femmes et 0,2 chez les personnes de sexe inconnu) sont survenus chaque jour chez les piétons en 1997.

TABLEAU 1
Piétons tués selon l'administration
1988 à 1997

Administration	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Total de dix ans
T.-N.	4	12	14	11	6	6	4	7	16	6	86
Î.-P.-É.	5	4	7	3	2	3	0	0	2	4	30
N.-É.	15	9	21	17	12	7	10	16	19	10	136
N.-B.	17	18	30	18	14	19	4	11	14	14	159
Qué.	171	148	180	146	130	138	120	131	135	108	1 407
Ont.	186	161	154	157	140	146	127	126	144	133	1 474
Man.	28	19	14	21	12	17	17	14	16	20	178
Sask.	20	15	10	24	13	21	16	15	16	14	164
Alb.	50	59	45	59	34	52	55	39	36	45	474
C.-B.	90	77	108	76	76	70	76	56	61	45	735
Yukon	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	4
T. N.-O.	0	0	0	0	0	0	0	1	5	3	9
Canada	586	522	584	533	440	479	429	416	465	402	4 856

TABLEAU 2
Piétons blessés selon l'administration
1988 à 1997

Administration	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Total de dix ans
T.-N.	231	238	252	242	201	191	193	171	157	112	1 988
Î.-P.-É.	37	43	28	31	34	27	18	16	13	37	284
N.-É.	319	318	289	317	326	360	355	365	344	318	3 311
N.-B.	295	245	282	278	271	206	233	227	180	179	2 396
Qué.	4 997	4 738	4 528	4 240	4 271	4 049	3 996	3 878	3 902	3 806	42 405
Ont.	6 360	6 187	5 839	5 352	5 177	5 181	5 345	5 261	5 336	5 154	55 192
Man.	671	659	650	631	771	711	634	650	535	481	6 393
Sask.	455	429	429	379	387	371	369	365	354	365	3 903
Alb.	1 156	1 192	1 191	1 146	1 018	1 066	1 059	1 052	1 002	1 208	11 090
C.-B.	2 469	2 637	2 850	2 693	2 528	2 563	2 787	2 844	2 583	2 371	26 325
Yukon	16	14	13	13	14	8	8	19	14	20	139
T. N.-O.	0	0	0	0	0	0	43	40	35	39	157
Canada	17 006	16 700	16 351	15 322	14 998	14 733	15 040	14 888	14 455	14 090	153 583

Parmi toutes les pertes de vie chez les piétons, les piétons de sexe masculin représentaient en moyenne 61,5 p. 100 et les piétons de sexe féminin représentaient le reste de ces pertes de vie, soit 38,5 p. 100, à l'exclusion des données codées sexe inconnu et de celles du Manitoba pour 1989. Les Tableaux 3 et 4 montrent le nombre de piétons de sexe masculin et de sexe féminin mortellement blessés selon le groupe d'âge de 1988 à 1997, ainsi que les totaux de 10 ans. Les pertes de vie chez les hommes de tous les groupes d'âge, sauf ceux de la catégorie « inconnu » étaient moindres en 1997 qu'en 1988 avec des fluctuations au cours de la période à l'étude. En comparaison, les pertes de vie chez les femmes dans les groupes d'âge de 05 à 09, 20 à 24, 45 à 54 et dans la catégorie « inconnu » étaient plus élevées en 1997 qu'en 1988. Fait à remarquer, les pertes de vie chez les femmes du groupe de 00 à 04 ont été de zéro pour la première fois au cours de la période de 10 ans.

Les piétons de 65 ans et plus ont connu le plus grand nombre de pertes de vie, soit en moyenne 25,3 p. 100 de pertes de vie chez les piétons de sexe masculin et 37,8 p. 100 chez les piétons de sexe féminin au cours de la période de 10 ans, en comparaison de 27,6 p. 100 et de 33,3 p. 100 respectivement en 1997. Les pertes de vie chez les piétons de sexe masculin et de sexe féminin représentaient les plus grandes diminutions en valeurs absolues mais non en changements de pourcentages.

En 1997, les pertes de vie chez les piétons représentaient 13,1 p. 100 de toutes les pertes de vie chez les usagers de la route. Parmi les pertes de vie chez tous les usagers de la route selon le groupe d'âge, les piétons représentaient 38,5 p. 100 dans le groupe de 05 à 09, 25,3 p. 100 dans le groupe de 10 à 14 et 23,1 p. 100 dans celui de 65 ans et plus. Ces pourcentages sont beaucoup plus élevés que ceux de tous les autres groupes d'âge, qui s'étendaient de 5,8 p. 100 dans le groupe de 20 à 24 à 13,8 p. 100 dans le groupe de 55 à 64.

TABLEAU 3
Piétons de sexe masculin tués selon le groupe d'âge
1988 à 1997

Groupe d'âge	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Total de dix ans
00-04	21	14	19	13	8	9	13	4	7	7	115
05-09	33	23	25	21	19	11	12	14	15	15	188
10-14	10	15	13	11	4	19	8	6	9	8	103
15-19	30	17	32	25	21	22	17	27	19	24	234
20-24	33	27	22	24	17	19	31	22	28	12	235
25-34	39	37	69	43	31	40	30	30	31	36	386
35-44	43	40	20	37	30	35	29	23	34	29	320
45-54	33	35	34	29	33	34	25	24	28	24	299
55-64	30	34	35	35	30	33	30	28	31	18	304
65+	97	72	105	71	71	64	63	56	86	68	753
Inconnu	2	2	5	7	2	2	2	3	5	5	35
Total	371	316	379	316	266	288	260	237	293	246	2 972

TABLEAU 4
Piétons de sexe féminin tués selon le groupe d'âge
1988 à 1997

Groupe d'âge	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Total de dix ans
00-04	11	8	7	5	8	8	13	6	5	0	71
05-09	9	16	16	17	9	13	6	6	13	10	115
10-14	16	8	8	9	7	10	6	8	4	12	88
15-19	15	11	14	8	6	15	14	11	11	18	123
20-24	8	12	8	12	6	10	10	6	9	10	91
25-34	17	17	29	21	12	16	20	19	9	13	173
35-44	16	16	16	16	21	19	12	18	20	9	163
45-54	9	7	12	15	12	12	12	11	22	10	122
55-64	26	21	14	26	23	22	12	13	13	19	189
65+	85	65	76	87	69	64	62	79	65	52	704
Inconnu	2	4	5	1	1	2	1	2	1	3	22
Total	214	185	205	217	174	191	168	179	172	156	1 861

Les Figures 1 et 2 présentent la répartition des pertes de vie des tableaux ci-dessus selon le sexe en 1988 et 1997 ainsi que les moyennes de dix ans.

FIGURE 1
Piétons de sexe masculin tués selon le groupe d'âge
1988, 1997 et moyennes de 10 ans

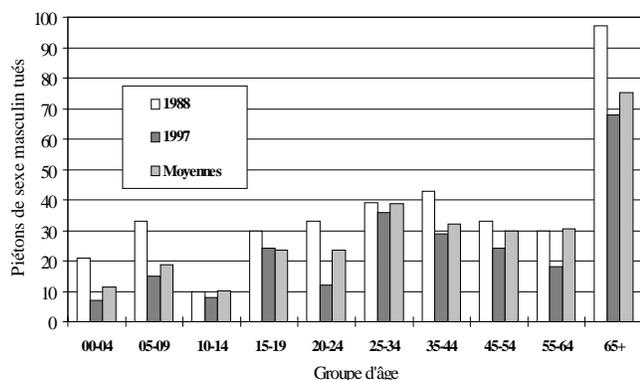
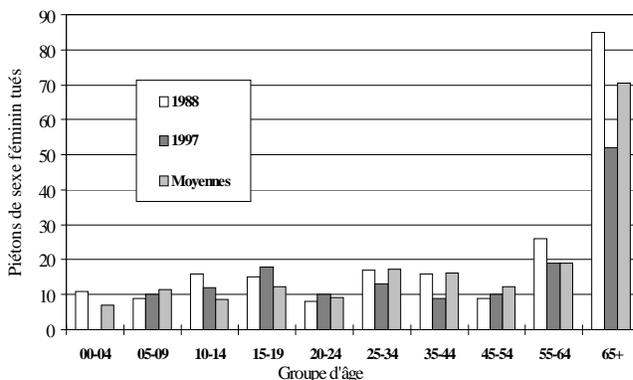


FIGURE 2
Piétons de sexe féminin tués selon le groupe d'âge
1988, 1997 et moyennes de 10 ans



Les Tableaux 5 et 6 montrent le nombre de piétons de sexe masculin et de sexe féminin blessés selon le groupe d'âge ainsi que les totaux de dix ans. Parmi les piétons de sexe masculin et ceux de sexe féminin blessés, les cas de blessures ont été moindres en 1997 qu'en 1988 pour tous les groupes d'âge, sauf les groupes de 34 à 44 et de 45 à 54 et les piétons d'âge inconnu. Les diminutions les plus significatives au cours de la période de dix ans sont survenues dans le groupe de 05 à 09 pour les hommes et les femmes, se situant à -49 p. 100 et -44 p. 100, respectivement. En comparaison, les pertes de vie chez les piétons de sexe masculin et de sexe féminin dans le groupe des 65 ans et plus qui se sont classées au sommet au cours des dix années, les piétons de sexe masculin blessés dans le groupe des 65 ans et plus se sont classés au septième rang et ceux de sexe féminin de ce groupe d'âge, au deuxième.

TABLEAU 5
Piétons de sexe masculin blessés selon le groupe d'âge
1988 à 1997

Groupe d'âge	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Total de dix ans
00-04	444	402	404	361	305	299	339	277	274	256	3 361
05-09	1 414	1 271	1 222	1 052	1 047	962	897	808	823	720	10 216
10-14	927	878	921	916	870	844	918	889	834	870	8 867
15-19	968	931	886	858	879	910	898	891	847	819	8 887
20-24	900	791	811	773	812	732	723	669	657	630	7 498
25-34	1 344	1 323	1 441	1 300	1 282	1 237	1 251	1 135	1 163	1 051	12 527
35-44	897	859	945	908	839	882	916	950	954	934	9 084
45-54	582	574	602	562	524	579	634	679	646	653	6 035
55-64	595	532	552	501	462	493	497	488	422	462	5 004
65+	831	766	740	718	721	689	701	692	688	632	7 178
Inconnu	307	274	323	313	270	316	301	357	341	335	3 137
Total	9 209	8 601	8 847	8 262	8 011	7 943	8 075	7 835	7 649	7 362	81 794

TABLEAU 6
Piétons de sexe féminin blessés selon le groupe d'âge
1988 à 1997

Groupe d'âge	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Total de dix ans
00-04	264	230	243	210	179	188	194	177	157	197	2 039
05-09	776	741	635	654	597	523	549	522	466	438	5 901
10-14	847	746	796	787	808	764	767	785	724	721	7 745
15-19	934	873	881	857	863	901	795	826	824	775	8 529
20-24	655	647	652	609	589	582	613	585	583	614	6 129
25-34	1 038	1 022	1 015	996	924	851	957	944	881	897	9 525
35-44	709	712	761	726	744	765	735	814	759	794	7 519
45-54	581	592	575	533	542	533	573	640	655	629	5 853
55-64	643	573	548	479	500	455	468	502	482	448	5 098
65+	1 041	994	985	848	939	921	971	904	852	851	9 306
Inconnu	229	224	326	250	230	239	268	274	302	263	2 605
Total	7 717	7 354	7 417	6 949	6 915	6 722	6 890	6 973	6 685	6 627	70 249

Une moyenne de 15 204 piétons ont été blessés chaque année, l'année 1988 ayant connu le plus grand nombre de piétons blessés, soit 16 926, et l'année 1997 le plus faible, soit 13 989 (à l'exclusion de la catégorie sexe inconnu et des données du Manitoba pour 1989). Les cas de blessures chez les piétons représentaient 6,4 p. 100 des blessures subies par tous les usagers de la route en 1997. Parmi tous les usagers de la route blessés selon le groupe d'âge, les piétons atteignaient 18,7 p. 100 dans le groupe de 10 à 14, 17,9 p. 100 dans celui de 05 à 09, et 13,3 p. 100 dans le groupe de 00 à 04. Tous les autres groupes d'âge se situaient entre 4,3 p. 100 dans le groupe de 25 à 34 et 9,7 p. 100 dans celui de 65 ans et plus. Les Figures 3 et 4 présentent les cas de blessures pour 1988 et 1997 ainsi que les moyennes de dix ans.

FIGURE 3
Piétons de sexe masculin blessés
selon le groupe d'âge
1988, 1997 et moyennes de 10 ans

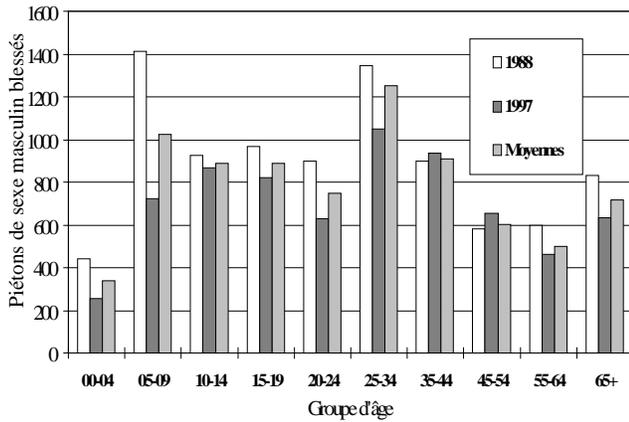
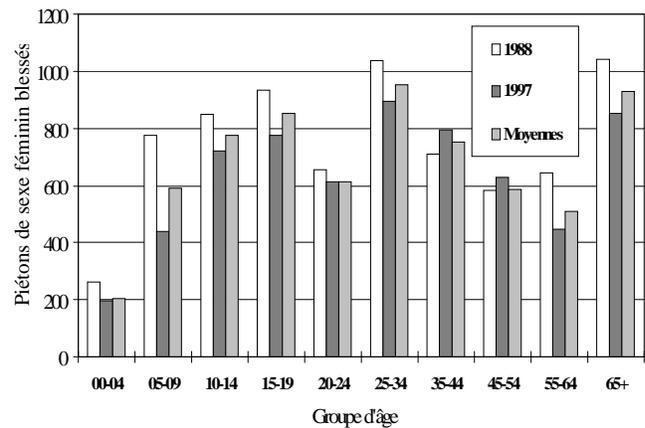


FIGURE 4
Piétons de sexe féminin blessés
selon le groupe d'âge
1988, 1997 et moyennes de 10 ans



La population du Canada a augmenté de 26,8 millions en 1988 à 30,0 millions en 1997, une augmentation de 12,0 p. 100. La population masculine a augmenté de 11,8 p. 100 pour atteindre 14,9 millions et la population féminine de 12,2 p. 100 pour atteindre 15,1 millions en 1997. Il est intéressant de noter les hausses importantes de 1988 à 1997 tant chez les hommes que chez les femmes dans les groupes de 35 à 44 ans et de 45 à 54 ans, ainsi que dans celui de 65 ans et plus. Il y a eu une diminution dans les groupes de 20 à 24 et de 25 à 34 ans tant chez les hommes que chez les femmes. La répartition des populations masculine et féminine est présentée pour 1988 et 1998 selon le groupe d'âge dans les Figures 5 et 6.

FIGURE 5
Population masculine du Canada
selon le groupe d'âge 1988 et 1997

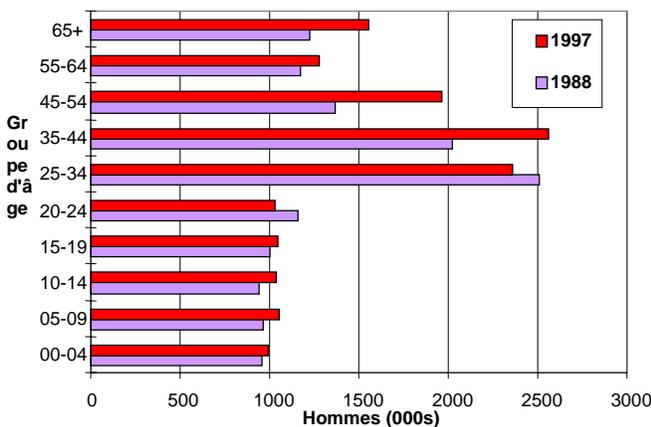
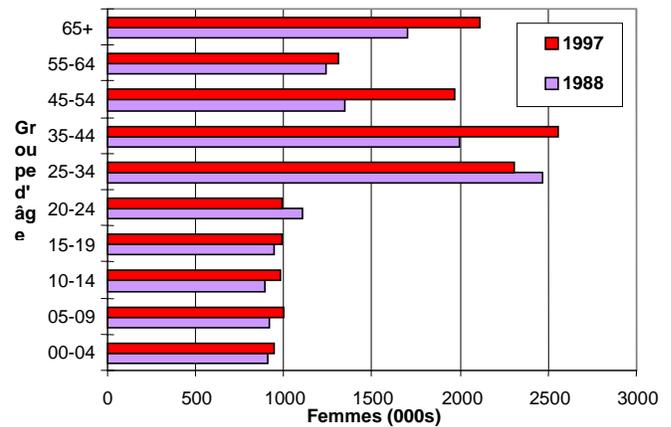


FIGURE 6
Population féminine du Canada
selon le groupe d'âge 1988 et 1997



Les Tableaux 7 et 8 montrent le nombre de pertes de vie chez les piétons selon le sexe et le groupe d'âge par 100 000 personnes. Pour tous les groupes d'âge combinés, le taux de mortalité pour les piétons de sexe masculin a diminué de 2,8 à 1,7 par 100 000 personnes. Cette tendance à la baisse se reflétait dans tous les groupes d'âge individuels.

En comparant la répartition pour 1988 des pourcentages des pertes de vie chez la population masculine selon le groupe d'âge avec la population correspondante, les pertes de vie chez les hommes étaient surreprésentées dans quatre groupes d'âge :

- 65 ans et plus - 26,1 p. 100 par rapport à 9,2 p. 100 de la population;
- 05 à 09 ans - 8,9 p. 100 par rapport à 7,2 p. 100 de la population;
- 20 à 24 ans - 8,9 p. 100 par rapport à 8,7 p. 100 de la population; et
- 15 à 19 ans - 8,1 p. 100 par rapport à 7,5 p. 100 de la population.

En comparant la répartition pour 1997 des pourcentages des pertes de vie chez la population masculine selon le groupe d'âge avec la population correspondante, les pertes de vie chez les hommes étaient surreprésentées dans seulement deux groupes d'âge :

- 65 ans et plus - 27,6 p. 100 par rapport à 10,5 p. 100 de la population; et
- 15 à 19 ans - 9,8 p. 100 par rapport à 7,0 p. 100 de la population.

TABLEAU 7
Piétons de sexe masculin tués selon le groupe d'âge par 100 000 personnes, 1988 à 1997 et
comparaison de la répartition en pourcentage des pertes de vie
par rapport à la répartition de la population

Groupe d'âge	Total des pertes de vie		% de la répartition des pertes de vie		Population (000s)		% de la répartition de la population		Taux de mortalité par 100 000 personnes	
	1988	1997	1988	1997	1988	1997	1988	1997	1988	1997
00-04	21	7	5,7	2,8	955,6	990,6	7,2	6,7	2,2	0,7
05-09	33	15	8,9	6,1	963,2	1 049,1	7,2	7,1	3,4	1,4
10-14	10	8	2,7	3,3	938,4	1 036,3	7,1	7,0	1,1	0,8
15-19	30	24	8,1	9,8	997,6	1 042,5	7,5	7,0	3,0	2,3
20-24	33	12	8,9	4,9	1 153,2	1 030,5	8,7	6,9	2,9	1,2
25-34	39	36	10,5	14,6	2 505,6	2 356,3	18,9	15,9	1,6	1,5
35-44	43	29	11,6	11,8	2 019,2	2 559,6	15,2	17,2	2,1	1,1
45-54	33	24	8,9	9,8	1 363,4	1 961,7	10,3	13,2	2,4	1,2
55-64	30	18	8,1	7,3	1 170,1	1 273,7	8,8	8,6	2,6	1,4
65+	97	68	26,1	27,6	1 225,3	1 553,0	9,2	10,5	7,9	4,4
Total	371	246	100,0	100,0	13 291,5	14 853,4	100,0	100,0	2,8	1,7

Pour tous les groupes d'âge, le taux de mortalité chez les piétons de sexe féminin a diminué de 1,6 en 1988 à 1,0 par 100 000 personnes en 1997. Cette tendance à la baisse se reflétait dans la plupart des groupes d'âge individuels, la diminution la plus importante se retrouvant dans le groupe de 00 à 04 ans, ayant baissé de 1,2 par 100 000 personnes en 1988 à 0 en 1997.

En comparant la répartition pour 1998 des pourcentages des pertes de vie chez la population féminine selon le groupe d'âge avec la population correspondante, les pertes de vie chez les femmes étaient surreprésentées dans trois groupes d'âge :

- 65 ans et plus - 39,7 p. 100 par rapport à 12,6 p. 100 de la population;
- 55 à 64 ans - 12,1 p. 100 par rapport à 9,1 p. 100 de la population; et
- 10 à 14 ans - 7,5 p. 100 par rapport à 6,6 p. 100 de la population.

En comparant la répartition pour 1997 des pourcentages des pertes de vie chez la population féminine selon le groupe d'âge avec la population correspondante, les pertes de vie chez les femmes étaient surreprésentées dans quatre groupes d'âge :

- 65 ans et plus - 33,3 p. 100 par rapport à 13,9 p. 100 de la population;
- 55 à 64 ans - 12,2 p. 100 par rapport à 8,6 p. 100 de la population;
- 15 à 19 ans - 11,5 p. 100 par rapport à 6,5 p. 100 de la population; et
- 10 à 14 ans - 7,7 p. 100 par rapport à 6,5 p. 100 de la population.

Le taux de mortalité par 100 000 femmes a augmenté dans deux groupes d'âge :

- 15 à 19 ans a augmenté de 1,6 par 100 000 femmes en 1988 à 1,8 en 1997; et
- 20 à 24 ans de 0,7 par 100 000 femmes en 1988 à 1,0 en 1997,
- alors que le groupe de 05 à 09 ans est demeuré le même à 1,0 par 100 000 personnes.

TABLEAU 8

Piétons de sexe féminin tués selon le groupe d'âge par 100 000 personnes, 1988 à 1997 et comparaison de la répartition en pourcentage des pertes de vie par rapport à la répartition de la population

Groupe d'âge	Total des pertes de vie		% de la répart. des pertes de vie		Population (000s)		% de la répart. de la population		Taux de mortalité par 100 000 personnes	
	1988	1997	1988	1997	1988	1997	1988	1997	1988	1997
00-04	11	0	5,1	0,0	912,0	941,7	6,8	6,2	1,2	0,0
05-09	9	10	4,2	6,4	912,5	999,1	6,8	6,6	1,0	1,0
10-14	16	12	7,5	7,7	894,0	982,6	6,6	6,5	1,8	1,2
15-19	15	18	7,0	11,5	947,4	986,6	7,0	6,5	1,6	1,8
20-24	8	10	3,7	6,4	1 104,4	991,4	8,2	6,5	0,7	1,0
25-34	17	13	7,9	8,3	2 462,4	2 306,0	18,2	15,2	0,7	0,6
35-44	16	9	7,5	5,8	1 994,4	2 554,7	14,8	16,9	0,8	0,4
45-54	9	10	4,2	6,4	1 343,7	1 970,1	9,9	13,0	0,7	0,5
55-64	26	19	12,1	12,2	1 233,3	1 310,5	9,1	8,6	2,1	1,4
65+	85	52	39,7	33,3	1 702,7	2 107,7	12,6	13,9	5,0	2,5
Total	214	156	100,0	100,0	13 506,8	15 150,5	100,0	100,0	1,6	1,0

Les Tableaux 9 et 10 montrent le nombre et la répartition en pourcentage des pertes de vie et des cas de blessures chez les piétons ainsi que de la population selon l'administration. Les tableaux fournissent aussi une comparaison selon l'administration pour déterminer la surreprésentation ou la sous-représentation des pertes de vie ou des cas de blessures en comparant la répartition des pertes de vie et des cas de blessures selon l'administration et la répartition en pourcentage de la population. La répartition des pertes de vie en 1988 montre que l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick, le Québec, le Manitoba et la Colombie-Britannique étaient surreprésentés dans la répartition des pertes de vie en comparaison de la répartition de la population. Les cinq autres administrations étaient sous-représentées à des degrés divers. Quatre des cinq administrations (sauf la Colombie-Britannique) étaient surreprésentées encore en 1997, de même que la Saskatchewan, l'Alberta et les Territoires du Nord-Ouest. Le taux de mortalité au Canada a diminué de 2,2 à 1,3 par 100 000 personnes. Cette tendance à la baisse se reflétait dans toutes les administrations, à l'exception de Terre-Neuve et des Territoires du Nord-Ouest.

TABLEAU 9
Piétons tués selon l'administration par 100 000 personnes, 1988 à 1997 et comparaison de la répartition en pourcentage des pertes de vie et de la répartition de la population

Administration	Total des pertes de vie		% de la répart. des pertes de vie		Population (000s)		% de la répart. de la population		Taux de mortalité par 100 000 personnes	
	1988	1997	1988	1997	1988	1997	1988	1997	1988	1997
T.-N.	4	6	0,7	1,5	575,0	554,4	2,1	1,8	0,7	1,1
Î.-P.-É.	5	4	0,9	1,0	129,3	136,8	0,5	0,5	3,9	2,9
N.-É.	15	10	2,6	2,5	897,4	934,8	3,3	3,1	1,7	1,1
N.-B.	17	14	2,9	3,5	730,4	754,0	2,7	2,5	2,3	1,9
Qué.	171	108	29,2	26,9	6 839,6	7 307,6	25,5	24,4	2,5	1,5
Ont.	186	133	31,7	33,1	9 843,8	11 260,4	36,7	37,5	1,9	1,2
Man.	28	20	4,8	5,0	1 102,1	1 136,8	4,1	3,8	2,5	1,8
Sask.	20	14	3,4	3,5	1 028,1	1 022,2	3,8	3,4	1,9	1,4
Alb.	50	45	8,5	11,2	2 454,7	2 837,8	9,2	9,5	2,0	1,6
C.-B.	90	45	15,4	11,2	3 115,7	3 959,3	11,6	13,2	2,9	1,1
Yukon	0	0	0,0	0,0	26,6	32,2	0,1	0,1	0,0	0,0
T. N.-O.	0	3	0,0	0,7	55,7	67,8	0,2	0,2	0,0	4,4
Canada	586	402	100,0	100,0	26 798,3	30 004,0	100,0	100,0	2,2	1,3

Dans le Tableau 10, la répartition des cas de blessures pour 1988 montre que le Québec, l'Ontario et la Colombie-Britannique étaient surreprésentés dans la répartition des cas de blessures en comparaison de la répartition de la population. Les autres administrations étaient sous-représentées à des degrés divers. Le Québec et la Colombie-Britannique étaient encore surreprésentés en 1997 de même que les Territoires du Nord-Ouest. Le taux de blessures pour le Canada a diminué de 63,5 à 47,0 par 100 000 personnes. Cette tendance à la baisse se reflétait dans toutes les administrations, sauf le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

TABLEAU 10
Piétons blessés selon l'administration par 100 000 personnes 1988 à 1997 et comparaison de la répartition en pourcentage des cas de blessures et de la répartition de la population

Administration	Total des cas de blessures		% de la répart. des cas de blessures		Population (000s)		% de la répart. de la population		Taux de blessures par 100 000 personnes	
	1988	1997	1988	1997	1988	1997	1988	1997	1988	1997
T.-N.	231	112	1,4	0,8	575,0	554,4	2,1	1,8	40,2	20,2
Î.-P.-É.	37	37	0,2	0,3	129,3	136,8	0,5	0,5	28,6	27,0
N.-É.	319	318	1,9	2,3	897,4	934,8	3,3	3,1	35,5	34,0
N.-B.	295	179	1,7	1,3	730,4	754,0	2,7	2,5	40,4	23,7
Qué.	4 997	3 806	29,4	27,0	6 839,6	7 307,6	25,5	24,4	73,1	52,1
Ont.	6 360	5 154	37,4	36,6	9 843,8	11 260,4	36,7	37,5	64,6	45,8
Man.	671	481	3,9	3,4	1 102,1	1 136,8	4,1	3,8	60,9	42,3
Sask.	455	365	2,7	2,6	1 028,1	1 022,2	3,8	3,4	44,3	35,7
Alb.	1 156	1 208	6,8	8,6	2 454,7	2 837,8	9,2	9,5	47,1	42,6
C.-B.	2 469	2 371	14,5	16,8	3 115,7	3 959,3	11,6	13,2	79,2	59,9
Yukon	16	20	0,1	0,1	26,6	32,2	0,1	0,1	60,1	62,0
T. N.-O.	0	39	0,0	0,3	55,7	67,8	0,2	0,2	0,0	57,5
Canada	17 006	14 090	100,0	100,0	26 798,3	30 004,0	100,0	100,0	63,5	47,0

Le Tableau 11 présente les pourcentages des pertes de vie et des cas de blessures chez les piétons selon le groupe d'âge et le contrôle de la circulation à l'endroit de la collision. Parmi tous les piétons mortellement blessés de 1988 à 1997, 68,9 p. 100 avaient été frappés par un véhicule automobile où il n'y avait pas de contrôle de la circulation, et 13,5 p. 100 se trouvaient où il y avait des feux de signalisation. Parmi les piétons blessés, 53,1 p. 100 l'avaient été où il n'y avait pas de contrôle de la circulation et 24,9 p. 100 se trouvaient où il y avait des feux de signalisation. Quand il n'y a aucun contrôle de la circulation, cela signifie que les piétons traversaient entre les intersections, marchaient sur le côté de la route dans le sens contraire de la circulation ou dans le sens de la circulation, s'étaient engagés en courant sur la route ou jouaient sur la chaussée et ainsi de suite.

TABLEAU 11
Pourcentage des pertes de vie et des cas de blessures selon le type de contrôle de la circulation
et selon le groupe d'âge totaux de 1988 à 1997

Groupe d'âge	% des pertes de vie				% des cas de blessures				
	Aucun contrôle	Feux de signalisation	Autre	Total	Groupe d'âge	Aucun contrôle	Feux de signalisation	Autre	Total
00-04	73,7	9,1	17,2	100,0	00-04	71,6	11,9	16,5	100,0
05-09	76,0	8,9	15,1	100,0	05-09	68,5	11,8	19,7	100,0
10-14	75,9	9,9	14,1	100,0	10-14	55,5	22,1	22,3	100,0
15-19	70,0	10,6	19,3	100,0	15-19	52,7	24,9	22,4	100,0
20-24	74,2	9,2	16,6	100,0	20-24	49,6	26,9	23,5	100,0
25-34	71,7	9,1	19,1	100,0	25-34	50,2	27,6	22,2	100,0
35-44	71,6	11,8	16,6	100,0	35-44	49,2	28,1	22,8	100,0
45-54	71,3	11,6	17,1	100,0	45-54	47,7	29,7	22,6	100,0
55-64	66,4	14,6	19,0	100,0	55-64	47,4	30,6	22,0	100,0
65+	63,1	19,2	17,7	100,0	65+	47,9	30,1	21,9	100,0
Inconnu	61,0	25,4	13,6	100,0	Inconnu	52,9	21,9	25,2	100,0
Total	68,9	13,5	17,5	100,0	Total	53,1	24,9	22,1	100,0

Nota: La catégorie « Autre » inclut les panneaux d'arrêt, les traverses de piétons et autre - non mentionné.

Le plus grand nombre de piétons ont été mortellement blessés dans des collisions avec des automobiles (57,7 p. 100), suivi de par des camionnettes et des fourgonnettes (22,0 p. 100), des camions de plus de 4 536 kg (5,2 p. 100), des semi-remorques (4,8 p. 100), et des autobus (2,8 p. 100). Parmi les piétons blessés, 75,6 p. 100 ont été impliqués dans des collisions avec des automobiles, 15,2 p. 100 avec des camionnettes et des fourgonnettes, 2,1 p. 100 avec des autobus, et 1,7 p. 100 avec des camions lourds. Ces pourcentages sont présentés dans les graphiques circulaires des Figures 7 et 8, où l'expression « véhicules commerciaux » fait référence aux camions de plus de 4 536 kg, aux semi-remorques et aux autobus, soit les véhicules assujettis au Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers.

Les pourcentages ont été calculés à partir de la base de données sur les rapports de collision de TRAIID montrant précisément que le véhicule a frappé le piéton².

FIGURE 7
Piétons tués selon le type de véhicule
moyennes de 1988 à 1997

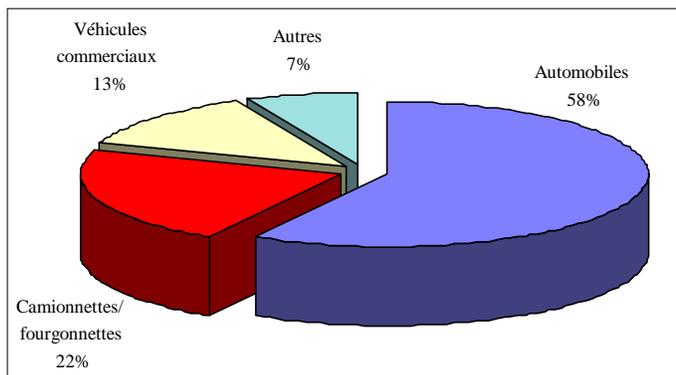
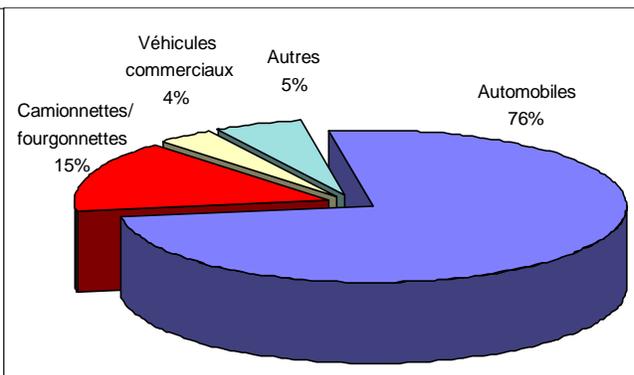


FIGURE 8
Piétons blessés selon le type de véhicule
moyennes de 1988 à 1997



La plupart des pertes de vie chez les piétons sont survenues quand le véhicule circulait en droite ligne, suivi par d'autres manoeuvres, le véhicule tournait dans l'une ou l'autre des directions et le véhicule reculait, tel que présenté à la Figure 9³. La majorité des cas de blessures chez les piétons sont survenus quand le véhicule circulait en droite ligne, suivi par quand le véhicule tournait dans l'une ou l'autre des directions, d'autres manoeuvres, et le véhicule reculait (Figure 10). D'autres manoeuvres incluent un véhicule qui dépasse, change de voie, qui part et arrête dans la circulation, qui ralentit et arrête, qui part de la position de stationnement, qui entre en position de stationnement, qui fait un écart pour éviter un objet et autre (non mentionné).

FIGURE 9
Piétons tués selon la manoeuvre du véhicule
moyennes de 1988 à 1997

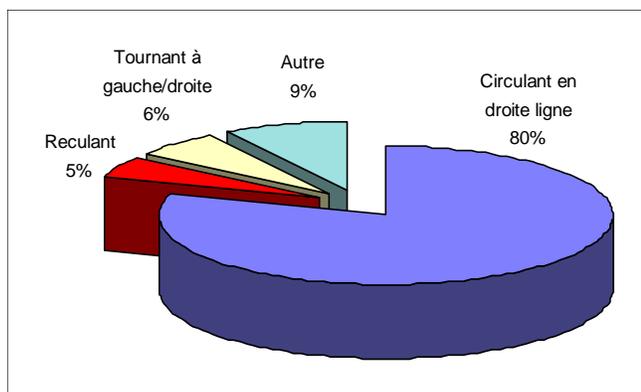
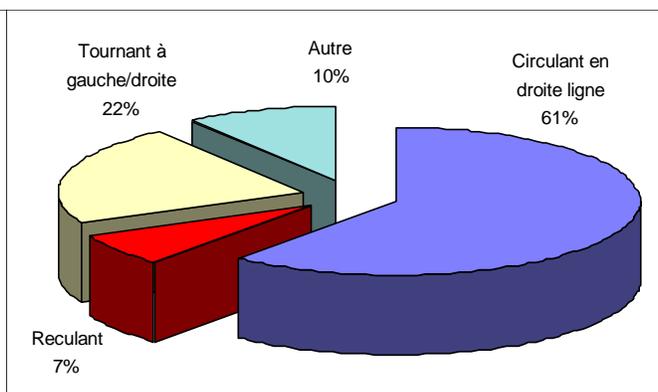


FIGURE 10
Piétons blessés selon la manoeuvre du véhicule
moyennes de 1988 à 1997



En se fondant sur les moyennes de 10 ans, le plus grand nombre de piétons tués l'ont été entre 17 heures et 20 heures, alors que le plus grand nombre de piétons blessés l'ont été entre 15 heures et 18 heures, soit à la fin de l'après-midi. La répartition des pertes de vie et des cas de blessures chez les piétons selon l'heure du jour n'a pas été préparée selon le groupe d'âge, mais évidemment, la répartition varierait selon les différents groupes d'âge.

De 1988 à 1997, les pertes de vie chez les piétons sont survenues le plus souvent à la fin de l'été et à l'automne, d'août à décembre, ce qui peut être attribué au fait que les heures de clarté diminuent pendant les derniers trois mois de l'année. Les mois qui comptaient le plus faible nombre de piétons tués et blessés étaient respectivement avril et juillet. Ces données ont été analysées selon le groupe d'âge et la répartition des pertes de vie et des cas de blessures selon le mois pour certains groupes d'âge varie de façon significative de la répartition de l'ensemble des groupes d'âge.

Le Tableau 12 présente la répartition en pourcentage des pertes de vie et des cas de blessures en zones urbaines et rurales selon le groupe d'âge. Dans le Fichier national sur les accidents (TRAID), la variable « Classification de la route » (c.-à-d., Urbaine/rurale) est un indicateur de la densité de la population, donc de la densité de la circulation près de l'endroit de la collision. « Urbaine » est défini comme des routes métropolitaines, des rues et autres zones urbaines ou une limite de vitesse à l'endroit de la collision de 60 km/h ou moins. « Rurale » inclut les routes primaires et secondaires, ainsi que les routes locales, ou une limite de vitesse à l'endroit de la collision excédant 60 km/h. Par exemple, pour une route à voies multiples comme la 401 qui traverse la ville de Toronto, la classification serait « rurale » même si la collision pouvait survenir dans les limites géographiques de la ville.

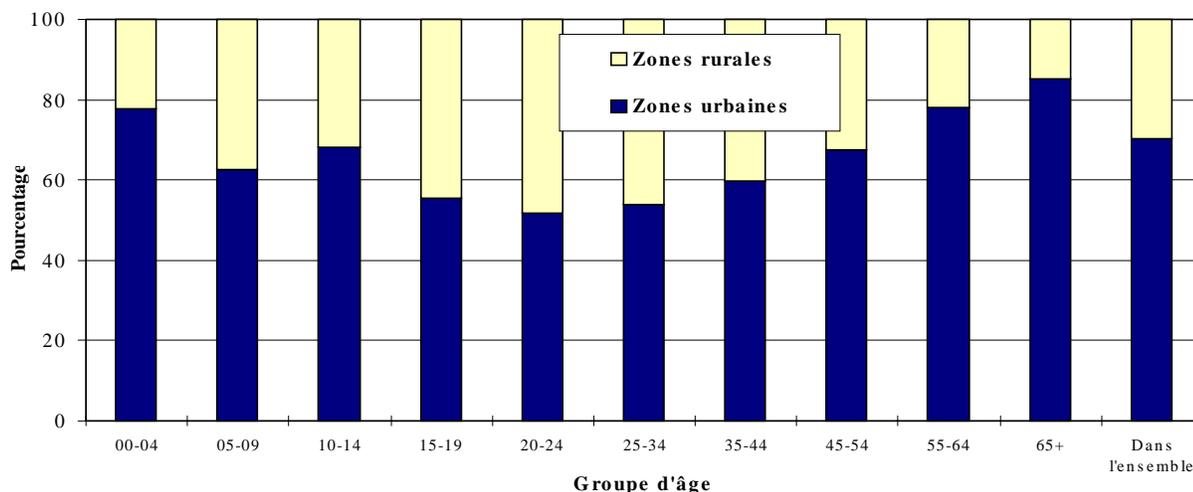
Les données utilisées pour préparer ce tableau et ce graphique exigent quelques explications. Sur un certain nombre de rapports de collision, la variable n'a pas été notée et a été classifiée « Inconnu ». Les classifications « Inconnu » n'ont pas été utilisées dans la répartition en pourcentage, puisque elles ont été jugées non significatives⁴.

La majorité des pertes de vie et des cas de blessures chez les piétons sont survenus dans des zones urbaines, toutefois, dans les groupes d'âge de 15 à 19, de 20 à 24 et de 25 à 34 ans, la répartition des pourcentages dans les zones urbaines et rurales était plus égale. La Figure 11 montre la répartition en pourcentage des pertes de vie en séparant les zones urbaines et rurales selon le groupe d'âge. Les cas de blessures ne figurent pas dans un graphique montrant le partage entre les zones urbaines et rurales, parce que la répartition varie seulement de façon marginale selon le groupe d'âge.

TABLEAU 12
Répartition en pourcentage des pertes de vie et des cas de blessures par zones urbaines et rurales selon le groupe d'âge, basée sur les totaux de 10 ans

	00-04	05-09	10-14	15-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	Dans l'ensemble
PERTES DE VIE- Zones urbaines	77,7	62,5	68,1	55,5	51,8	53,9	59,9	67,5	78,0	85,1	70,3
- Zones rurales	22,3	37,5	31,9	44,5	48,2	46,1	40,1	32,5	22,0	14,9	29,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
BLESSURES- Zones urbaines	94,7	95,4	95,1	92,3	92,5	93,1	93,5	94,5	95,4	97,1	94,3
- Zones rurales	5,3	4,6	4,9	7,7	7,5	6,9	6,5	5,5	4,6	2,9	5,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

FIGURE 11
Répartition en pourcentage des pertes de vie par zones urbaines et rurales selon le groupe d'âge totaux de 10 ans de 1988 à 1997



Les Tableaux 13 et 14 sont inclus en raison de leur importance en montrant le nombre de pertes de vie et de cas de blessures chez les piétons non seulement selon le groupe d'âge mais également selon le comportement du piéton. Les totaux incluent les données où l'âge des piétons n'était pas connu et ils sont moindres que les totaux des tableaux 1 et 2 car ils ne comprennent pas les données du Manitoba pour 1989 qui n'étaient pas disponibles selon le groupe d'âge. Les tableaux montrent que les piétons peuvent prendre certaines précautions pour se protéger contre les blessures ou la mort. Certaines de ces précautions incluent le port de vêtements de couleur lumineuse ou réfléchissante, le fait de faire plus attention en traversant aux intersections avec ou sans contrôle de la circulation, d'éviter de traverser à des endroits où les piétons n'ont pas de droit de passage, de s'engager en courant sur la route, et de toujours marcher en sens contraire de la circulation où il n'y a pas de trottoirs.

TABLEAU 13
Piétons tués selon le comportement du piéton et le groupe d'âge
totaux de 10 ans de 1988 à 1997

Comportement du piéton	00-04	05-09	10-14	15-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	Total
Intersection sans contrôle	17	53	42	43	46	83	76	81	124	471	1 048
Autres comportements	35	30	14	80	92	151	118	84	73	156	842
Intersection sans d. de p.*	9	31	26	42	28	54	49	47	75	290	662
Inconnu	16	24	16	31	27	51	40	39	46	84	385
A marché dans le sens de la circulation	5	7	16	45	35	47	53	27	32	54	325
Intersection avec d. de p. *	3	14	7	8	4	10	16	21	28	156	268
S'est engagé en courant sur la route	29	54	18	20	12	22	20	14	15	31	235
Autre	10	17	11	17	21	30	24	27	19	27	205
Zone de sécurité	9	9	9	15	17	23	17	12	21	49	181
Non disponible	7	10	7	13	12	23	14	14	16	38	154
A surgi de derrière des voitures stationnées	16	27	8	10	4	18	19	12	11	25	152
A marché en sens contraire de la circulation	0	5	11	17	13	17	18	16	13	33	145
Jouait ou travaillait sur la chaussée	1	3	3	11	14	20	12	21	15	12	117
A traversé entre des intersections	2	5	1	3	0	8	5	6	6	31	67
Jouait sur la chaussée	27	15	2	2	1	2	2	0	0	0	51
Total	186	304	191	357	326	559	483	421	494	1 457	4 837

*D. de .p. = Droit de passage

TABLEAU 14
Piétons blessés selon le comportement du piéton et le groupe d'âge
totaux de 10 ans de 1988 à 1997

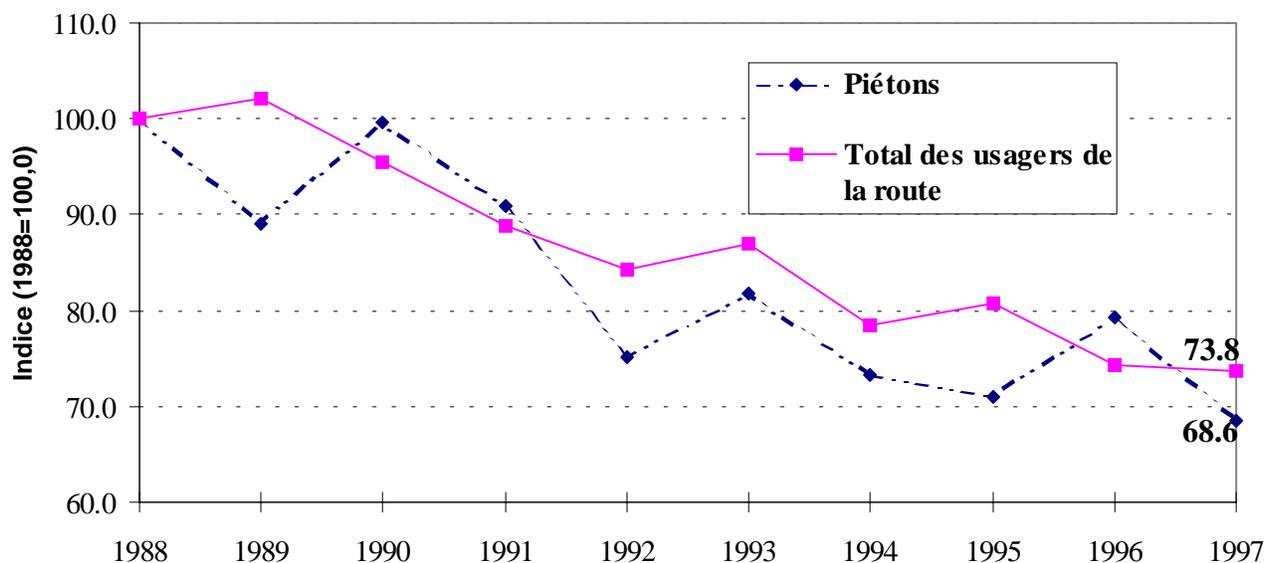
Comportement du piéton	00-04	05-09	10-14	15-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	Total
Intersection avec d. de p.*	475	1 274	2 426	2 799	2 637	4 613	3 669	2 999	2 629	4 376	28 661
Intersection sans contrôle	597	2 724	2 884	2 601	1 875	3 231	2 699	2 010	1 999	4 024	25 606
Intersection sans d. de p.*	452	2 233	2 982	2 654	1 826	2 798	2 274	1 512	1 392	2 377	21 229
Autres comportements	550	1 152	1 405	2 315	2 207	3 620	2 543	1 612	1 234	1 625	19 032
Inconnu	434	987	1 054	1 297	1 053	1 625	1 224	848	705	1 039	11 815
S'est engagé en courant sur la route	933	2 952	1 823	1 010	549	725	459	221	160	203	9 251
A surgi de derrière des voitures stationnées	967	2 477	1 157	722	530	901	647	472	366	545	9 093
Zone de sécurité	179	296	482	818	651	1 074	732	544	416	755	6 224
A marché dans le sens de la circulation	55	155	538	1 096	596	820	571	443	324	379	5 173
Autre	96	368	401	626	531	926	595	402	235	305	4 665
Non disponible	166	464	400	458	349	563	333	243	185	298	3 539
Jouait ou travaillait sur la chaussée	72	169	199	241	367	591	407	241	145	81	2 646
A marché dans le sens contraire de la circulation	38	85	271	434	266	363	297	214	213	297	2 585
Jouait sur la chaussée	325	610	407	180	63	29	19	10	2	6	1 719
A traversé entre des intersections	68	189	195	176	143	188	150	126	108	198	1 686
Total	5 407	16 135	16 624	17 427	13 643	22 067	16 619	11 897	10 113	16 508	152 924

*D. de .p. = Droit de passage

Dans les deux tableaux précédents⁵, quelques nouvelles catégories ont été ajoutées depuis l'édition précédente de ce rapport. Les catégories suivantes « Autres comportements », « Jouait ou travaillait sur la chaussée », « Inconnu » et « Non disponible » ont été enlevées de la catégorie « Autre ». Aucune explication n'est fournie pour ces nouvelles catégories, étant donné qu'elles figurent ici comme elles le font dans TRAIID. Seule la nouvelle catégorie « Jouait ou travaillait sur la chaussée » est évidente en soi.

La Figure 12 montre les tendances au niveau des pertes de vie chez les piétons en comparaison du total des pertes de vie chez les usagers de la route de 1988 à 1997. Les pertes de vie chez les piétons ont diminué de 31,4 p. 100 au cours de la période de 10 ans, alors que le total des pertes de vie chez les usagers de la route a diminué de 26,2 p. 100 par rapport à 1988.

FIGURE 12
Tendances au niveau des pertes de vie chez les piétons et chez l'ensemble des usagers de la route 1988 à 1997



Le Tableau 15 montre le nombre de piétons mortellement blessés qui ont été soumis à un test d'alcoolémie. Un total de 295 piétons mortellement blessés ont été soumis à un test d'alcoolémie en 1997. Parmi les personnes soumises au test, 132 piétons (44,7 p. 100) avaient consommé de l'alcool, 110 (37,3 p. 100) avaient un taux d'alcoolémie plus élevé que la limite légale pour conduire de 80 mg %. Cette limite légale ne s'applique qu'aux conducteurs de véhicules automobiles. Parmi les 110 piétons mortellement blessés qui avaient les facultés affaiblies, 18 avaient un taux d'alcoolémie de 80 mg % à 150 mg % et 92 avaient un taux d'alcoolémie de plus de 150 mg %. Chez les piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, le taux d'alcoolémie moyen était de 210 mg %, ce qui est considérablement plus élevé que le taux d'alcoolémie moyen des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool qui se situait à 167 mg %.

L'alcool était le plus souvent détecté chez les piétons de 26 à 35 ans. Les taux d'intoxication selon le groupe d'âge chez les piétons mortellement blessés soumis à un test d'alcoolémie étaient les suivants : 16 à 19 ans, 54 p. 100; 20 à 25 ans, 54 p. 100; 26 à 35 ans, 62 p. 100; 36 à 45 ans, 52 p. 100; 46 à 55 ans, 39 p. 100; et plus de 55 ans, 16 p. 100. Parmi les piétons mortellement blessés, 46,4 p. 100 des hommes soumis au test avaient consommé de l'alcool et 40,7 p. 100 avaient un taux d'alcoolémie de plus de 80 mg %. En comparaison, 40,7 p. 100 des piétons mortellement blessés de sexe féminin soumis au test ont montré des traces d'alcool, 29,1 p. 100 ayant un taux d'alcoolémie de plus de 80 mg %.

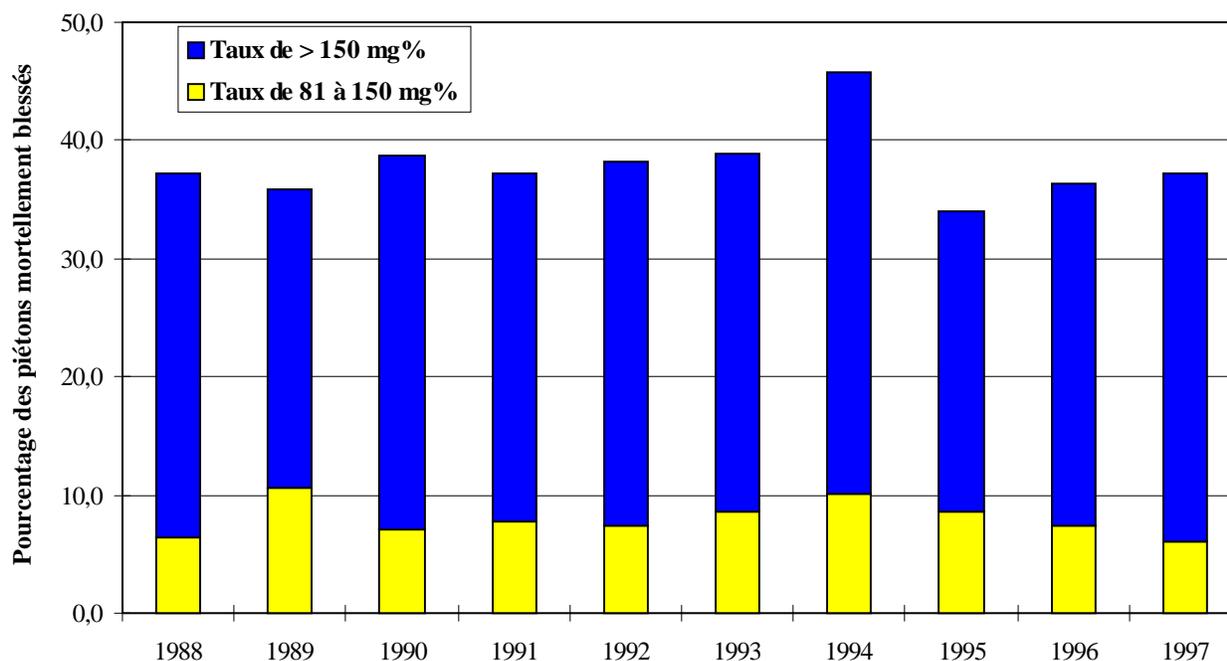
TABLEAU 15
Consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés
Canada 1988 à 1997

Année	Nombre de personnes testées	Taux d'alcoolémie de 0		Taux d'alcoolémie de 1 à 80 mg%		Taux d'alcoolémie de 81 à 150 mg%		Taux d'alcoolémie de plus de 150 mg%	
		% de personnes testées		% de personnes testées		% de personnes testées		% de personnes testées	
		Nombre		Nombre		Nombre		Nombre	
1988	358	208	58,1	17	4,7	23	6,4	110	30,7
1989	368	209	56,8	27	7,3	39	10,6	93	25,3
1990	356	195	54,8	23	6,5	25	7,0	113	31,7
1991	347	188	54,2	30	8,6	27	7,8	102	29,4
1992	296	166	56,1	17	5,7	22	7,4	91	30,7
1993	301	169	56,1	15	5,0	26	8,6	91	30,2
1994	295	145	49,2	15	5,1	30	10,2	105	35,6
1995	303	178	58,7	22	7,3	26	8,6	77	25,4
1996	325	194	59,7	13	4,0	24	7,4	94	28,9
1997	295	163	55,3	22	7,5	18	6,1	92	31,2

Le Tableau 15 a été partiellement reproduit à partir de la publication « *Consommation d'alcool chez les conducteurs et les piétons décédés dans des accidents de la route, Canada 1997* » TP 11759 préparé pour Transports Canada par la Fondation de recherches sur les blessures de la route.

La Figure 13 montre le pourcentage des piétons mortellement blessés qui avaient un taux d'alcoolémie de plus de 80 mg % (la somme des pourcentages dans les taux d'alcoolémie de 81 à 150 mg % et de plus de 150 mg % apparaît dans le tableau ci-dessus).

FIGURE 13
Pourcentages des piétons mortellement blessés qui avaient les facultés affaiblies au sens de la loi
(taux d'alcoolémie de > 80 mg %)



CONCLUSIONS

Les pertes de vie chez les piétons ont diminué de 31,4 p. 100 au cours de la période de 10 ans, alors que le total des pertes de vie chez les usagers de la route a diminué 26,2 p. 100 par rapport à 1988. Cette diminution significative au niveau des pertes de vie chez les piétons reflète la diminution globale des pertes de vie chez les usagers de la route au cours de cette période et était attribuable à une plus grande sensibilisation à la sécurité routière en général.

Bien que les pertes de vie et les cas de blessures aient diminué au cours de la période de 10 ans, le groupe de 65 ans et plus compte encore le plus grand nombre de pertes de vie chez les piétons, – 25 p. 100 chez les hommes et 38 p. 100 chez les femmes, et ce, basé sur les moyennes de 10 ans. Si on considère qu'en 1988, 9,2 p. 100 de la population masculine se trouvaient dans le groupe de 65 ans et plus augmentant à 10,5 p. 100 en 1997, et que 12,6 p. 100 de la population féminine se trouvaient dans le même groupe d'âge en 1988 augmentant à 13,9 p. 100 en 1997, les pertes de vie dans ce groupe d'âge étaient surreprésentées de manière significative pour les deux sexes. Chez les professionnels de la sécurité routière il s'agit d'une cause de préoccupations, qui grandira dans l'avenir à mesure que la population du Canada vieillira.

La plupart des pertes de vie chez les piétons de 65 ans et plus sont survenues dans les zones urbaines (85 p. 100) et la plupart à des intersections, avec ou sans contrôle (63 p. 100). La sécurité des personnes âgées pourrait facilement être encouragée par l'intermédiaire de la communauté médicale, discutée entre médecin et patient ou dans des groupes de personnes âgées. Les planificateurs urbains et les ingénieurs et spécialistes de la circulation urbaine pourraient aussi être plus sensibilisés à la durée de la signalisation pour les piétons dans les zones habitées par des personnes âgées.

Tel que mentionné ci-dessus, 45 p. 100 des piétons mortellement blessés soumis au test d'alcoolémie avaient un taux d'alcoolémie de 210 mg %. Ce taux était beaucoup plus élevé que le taux moyen des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool qui se situait à 167 mg %. De façon évidente, les piétons mortellement blessés constituent une menace non seulement pour eux-mêmes, mais également pour les conducteurs malchanceux qui frappent ces piétons. On devrait envisager la mise sur pied d'un programme visant à prévenir ces pertes de vie.

Notes explicatives :

- ¹ À moins d'indication contraire, les données du Manitoba n'étaient pas incluses puisqu'elles n'étaient pas disponibles avec n'importe quelle répartition (âge, sexe) et les piétons de sexe inconnu ont aussi été laissés de côté.
- ² L'Alberta ne rapporte pas ces données, les graphiques sont donc basés sur les données de onze administrations. On a assumé que la province manquante aurait environ les mêmes pourcentages que ceux que l'on retrouve au niveau national.
- ³ L'Alberta ne rapporte pas la variable « Manoeuvre du véhicule ».
- ⁴ L'Alberta ne rapporte pas ces données, les graphiques sont donc basés sur les données de onze administrations. On a assumé que la province manquante aurait environ les mêmes pourcentages que ceux que l'on retrouve au niveau national.
- ⁵ L'Alberta a commencé à rapporter cette variable en 1991 et aucune tentative n'a été faite pour répartir ses données de 1988 à 1990 parmi les éléments de « Comportement du piéton ». Pour ces trois années, ses données ont été incluses dans « Non disponible ». La Nouvelle-Écosse et les Territoires du Nord-Ouest ont cessé de rapporter cet élément de données en 1991, leurs données sont donc aussi incluses dans « Non disponible ».

Sources : Transports Canada, Sécurité routière et réglementation automobile, Base de données TRRID.
Transports Canada et la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, « *Consommation d'alcool chez les conducteurs et les piétons décédés dans des accidents de la route : Canada 1997* », TP 11759.
Statistique Canada, 91-002-XIB Statistiques démographiques trimestrielles.

Pour plus de renseignements au sujet des programmes et des initiatives en matière de sécurité routière à l'échelle nationale, veuillez communiquer avec Transports Canada, sans frais au 1-800-333-0371 ou au (613) 998-8616 si vous téléphonez de la région d'Ottawa, ou envoyer par courrier électronique vos commentaires ou questions à securiteroutiere@tc.gc.ca. Vous pouvez également visiter le site Web de Transports Canada à www.tc.gc.ca/securiteroutiere/

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada, représenté par le ministre des Transports, 2001

Cette publication peut être reproduite sans permission à condition qu'elle soit utilisée uniquement pour des études privées, de la recherche, de la critique, de l'analyse ou pour faire l'objet d'un sommaire dans un journal et que la source soit parfaitement identifiée.