



Transport
Canada

Transports
Canada

TP 13951 F

La sécurité routière au Canada – 2003

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

Avril 2006

Canada 

ISBN : 0-662-70560-2

No au catalogue : T46-31/2003F-PDF

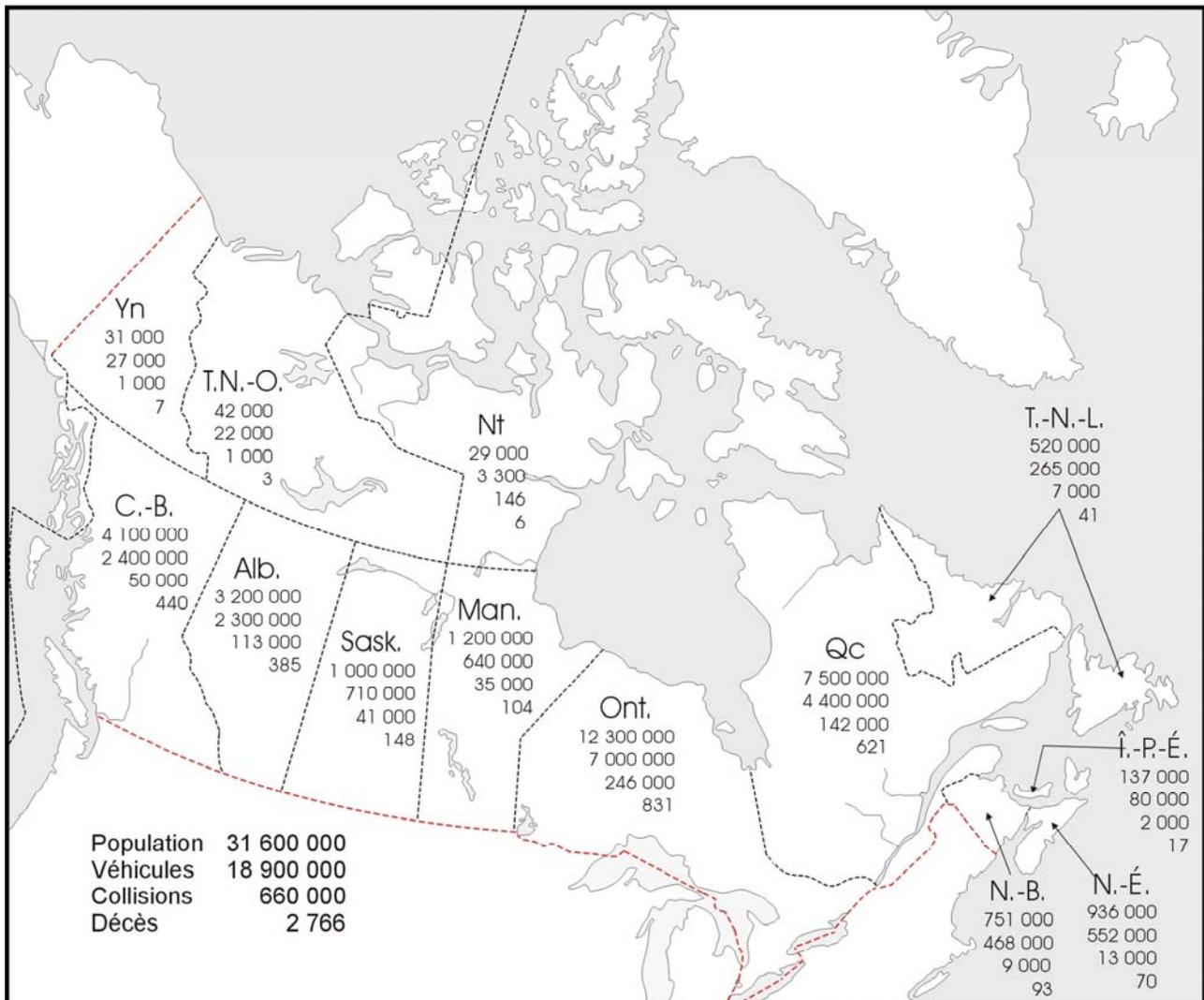
**© Sa majesté la Reine du Chef du Canada,
représentée par le Ministre des Transports, 2005**

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 (*Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*), 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 2003



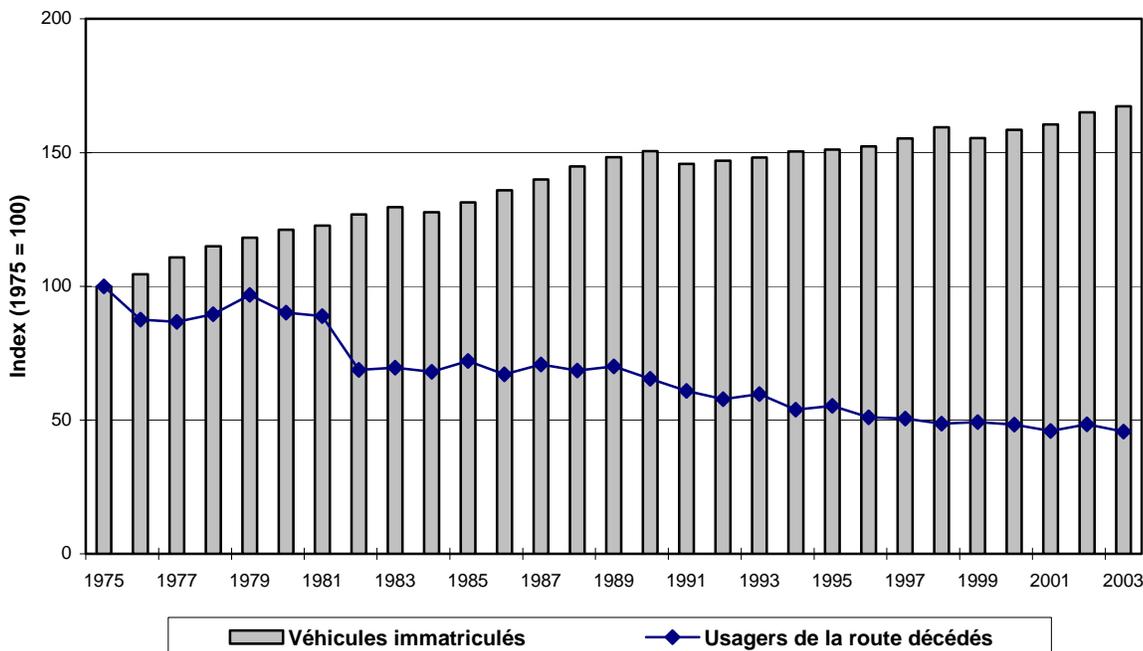
Présentement, il n'existe pas d'abréviation officielle pour le Nunavut. L'abréviation employée ici est provisoire.

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 2003, plus de 21 millions de personnes étaient titulaires d'un permis de conduire au Canada – presque 10 millions de plus qu'en 1975, représentant une augmentation de 81 p. 100, alors que celle de la population ne se chiffrait qu'à un peu plus de 36,8 p. 100. En 2003, 18,9 millions de véhicules immatriculés ont été enregistrés, soit 7,6 millions de véhicules de plus qu'en 1975. Il s'agit d'une augmentation de 67,4 p. 100.

Diminution de 54 % du nombre de décès par rapport à une augmentation de plus de 67 % du nombre de véhicules immatriculés



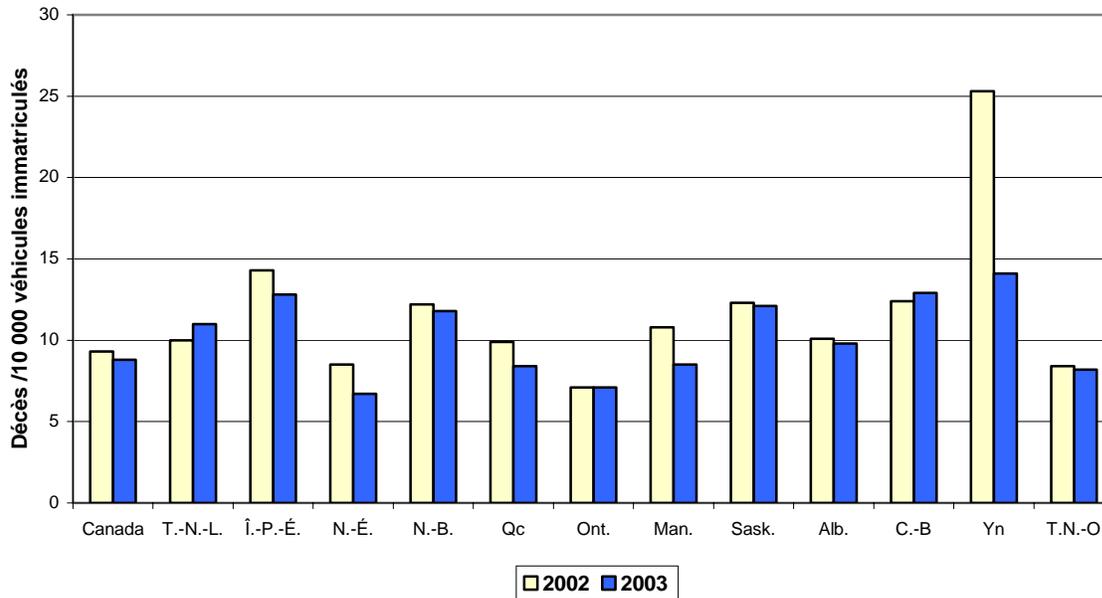
Voyager n'a jamais été aussi sécuritaire depuis presque 30 ans

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

En 2003, 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 222 455 en 2003. La fiche de sécurité du Canada n'a cessé de s'améliorer pendant les années 1990.

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 indiqués, le taux de mortalité a diminué en 2003 comparativement à 2002.

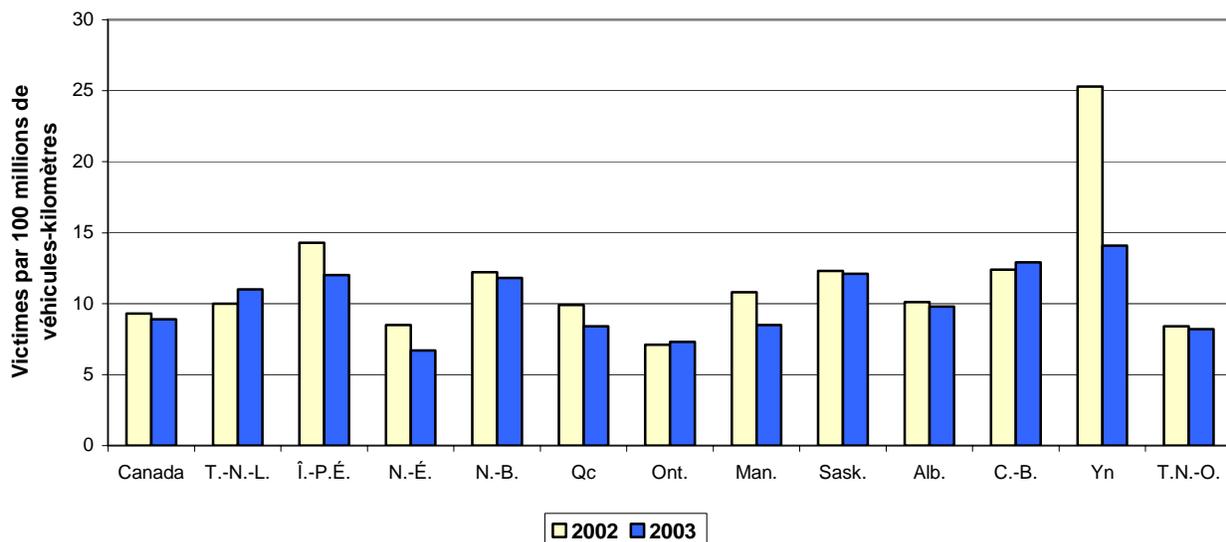
Décès par 10 000 véhicules immatriculés en 2002, 2003



Nota : Le territoire du Nunavut, ayant un taux de mortalité de 9,2 en 2002 et de 18,1 en 2003, a été omis pour ne pas obscurcir le taux de mortalité des autres provinces et territoires.

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. Dans neuf des douze provinces et territoires ci-dessous, le taux de mortalité a diminué en 2003 comparativement à 2002.

Nombre de décès par 100 millions de véhicules-kilomètres parcourus en 2002 et 2003

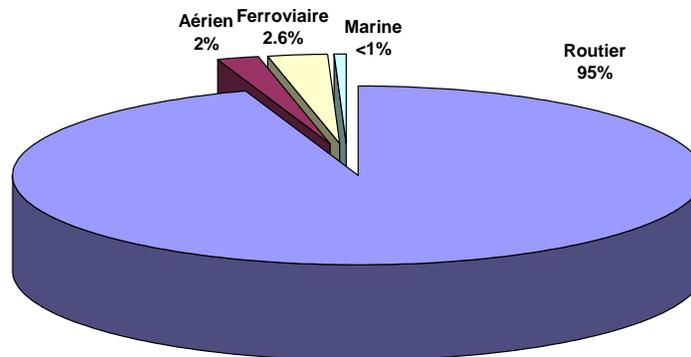


Nota : Le taux de mortalité au Nunavut s'élevait à 73,3 en 2002 et à 222,2 en 2003.

Malgré une nette amélioration quant à la sécurité routière, ils meurent en moyenne 3 000 Canadiens 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 environ 95 p. 100 des décès liés au transport à l'échelle nationale. En 2003, 2 766 usagers de la route ont perdu la vie dans des collisions routières et 222 455 autres ont été blessés.

Comparaison des décès par mode de transport 2003



Un profil des collisions au Canada

Au Canada, on répertoriait environ 1 808 collisions de la route chaque jour au cours de l'année 2003, dont 76,2 p. 100 ont causé des dommages matériels uniquement et 23,7 p. 100 ont entraîné des blessures ou même la mort.

Les pertes de vies humaines sont énormes. En 2003, 7,6 personnes par jour sont décédées sur nos routes et 609 personnes ont été blessées, ce qui coûte à la société environ 26 millions de dollars (en dollars courants) chaque jour.

Collisions de la route en 1994-2003

Année	Mortelles	Avec blessures	Dommages matériels	Collisions totales
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	2 646	150 118	465 950	618 714
1998	2 612	148 414	450 286	601 312
1999	2 636	151 110	442 816	596 562
2000	2 569	156 000	463 492	622 061
2001	2 434	151 834	455 749	610 017
2002	2 593	157 074	486 258	645 925
2003	2 484	154 420	503 189	660 093

Véhicules entrés en collision

Comme le tableau ci-dessous l'indique, le nombre de véhicules automobiles impliqués dans des collisions a atteint près de 1,2 million en 2003. Les automobiles, les camions légers et les mini-fourgonnettes représentent 89 p. 100 de tous les véhicules impliqués dans les collisions.

Nombre de véhicules impliqués dans des collisions par type de véhicule en 2003

Types de véhicule	Mortelles	Avec blessures	Dommmages matériels	Nombre total
Automobiles	2 049	191 665	569 698	763 412
Mini-fourgonnettes et camions légers	988	57 482	220 370	278 840
Autobus scolaires	21	536	2 308	2 865
Autobus urbains	9	751	2 108	2 868
Autobus interurbains	4	180	614	798
Autobus : non définis	6	718	1 543	2 267
Motocyclettes	173	5 423	1 987	7 583
Cyclomoteurs	6	739	140	885
Vélos	49	7 818	1 008	8 875
Camions porteur > 4 536 kg	172	5 145	23 228	28 545
Camions gros porteur	335	4 455	18 530	23 320
Autocaravanes	9	159	658	826
Équipement de chantier et agricole	41	698	3 423	4 162
Véhicules hors route	22	501	367	890
Véhicules d'hiver	19	275	219	513
Trains, tramways	4	32	34	70
Autres	65	4 183	45 713	49 961
Total	3 972	280 760	891 948	1 176 680

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 ont représenté environ 50 p. 100 de toutes les collisions mortelles, 30 p. 100 des collisions causant des blessures corporelles et 26 p. 100 des collisions causant des dommages matériels.

Environ 67 p. 100 des collisions mortelles se produisent sur les routes rurales

La plupart des collisions mortelles se sont produites sur les routes rurales. En 2003, environ 67 p. 100 des 2 484 collisions mortelles se sont produites sur les routes rurales. Parmi toutes les collisions causant des blessures corporelles, 42 268 ou 29 p. 100 d'entre elles se sont produites sur les routes rurales, alors que la grande 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.

Quatre collisions graves sur cinq se sont produites par temps dégagé

Plus de 80 p. 100 des collisions entraînant la mort et des blessures se sont produites par temps dégagé. Environ 67 p. 100 des collisions mortelles et 64 p. 100 des collisions causant des blessures corporelles se sont produites sur une surface sèche.

C'est le vendredi et le samedi que l'on enregistre le plus de collisions mortelles

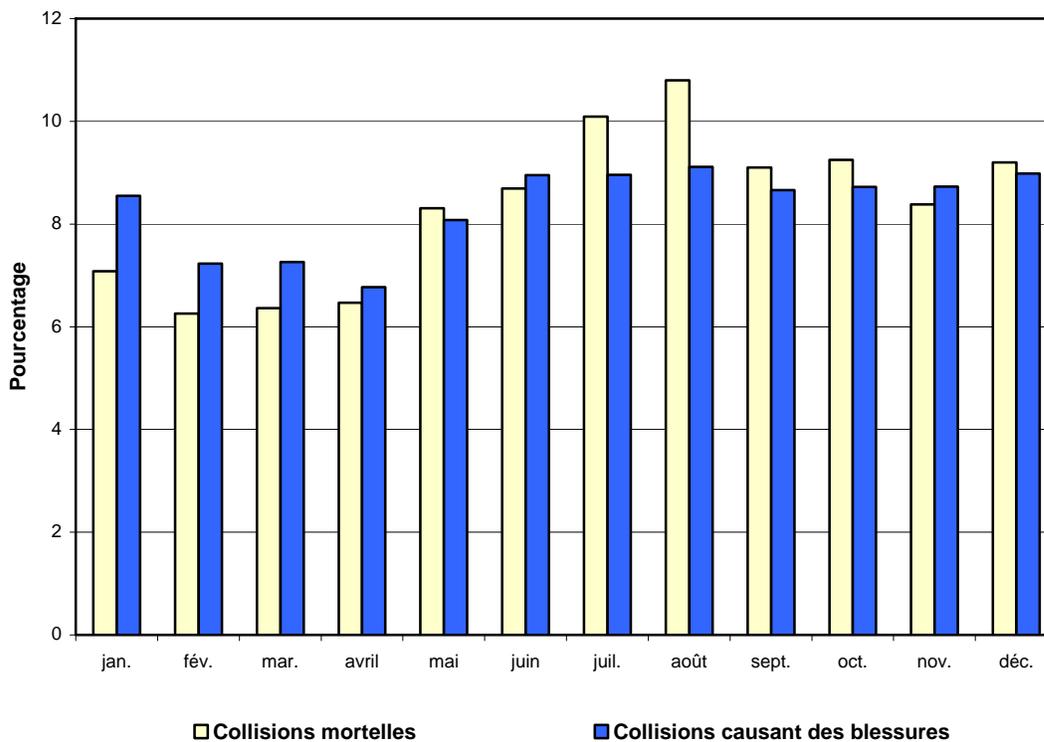
On a enregistré plus de collisions le vendredi qu'à tout autre jour de la semaine. Les collisions mortelles ont été plus nombreuses le samedi, suivi du vendredi et du dimanche. On a enregistré moins de collisions mortelles les autres jours de la semaine, le mardi étant de peu, la journée la plus sûre. Le vendredi se démarque pour son nombre de collisions non mortelles.

Le moment de la journée où les collisions sont les plus fréquentes, toutes catégories de collisions confondues, mesuré en périodes de trois heures, est de 15 h à 18 h, suivi de midi à 15 h. C'est le vendredi, entre 15 h et 18 h et 9 h à minuit, de même que les samedi et dimanche entre minuit et 3 h, que l'on a enregistré le plus haut taux de risque de collisions mortelles. La période de midi à minuit les vendredi et samedi affichait un taux élevé de collisions.

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 ont été août et juillet. Les collisions avec blessures ont été plus réparties, mais aussi plus élevées en août. Les collisions causant des blessures corporelles (mortelles et avec 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 atteint de hauts niveaux en novembre et en décembre.

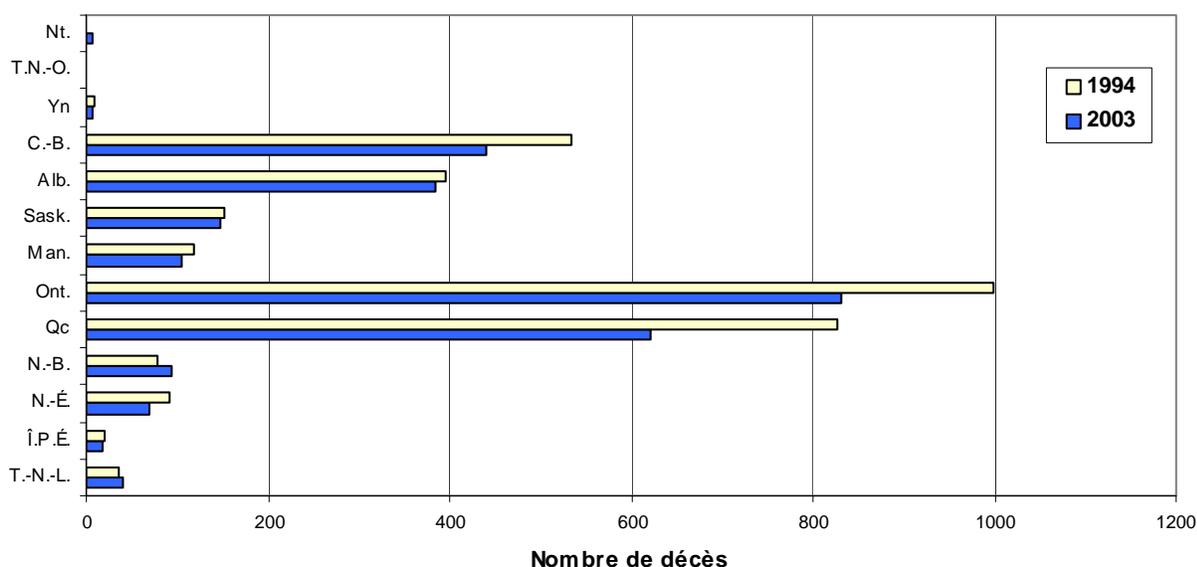
Répartition en pourcentage des collisions mortelles et des collisions causant des blessures par mois entre 1994 et 2003 (moyenne de 10 ans)



Les gens qui courent le plus de risques

Le nombre de décès a connu une baisse importante de 1994 à 2003 dans la plupart des provinces. De 1994 à 2003, le nombre de décès au niveau national a diminué de plus de 15 p. 100. La Nouvelle-Écosse, le Québec, l'Ontario, la Colombie-Britannique et le Yukon ont connu une diminution du pourcentage de décès supérieure à la moyenne nationale. L'Île-du-Prince-Édouard, le Manitoba, la Saskatchewan, et l'Alberta ont connu une diminution inférieure à la moyenne nationale et les Territoires du Nord-Ouest n'ont présenté aucun changement. Le pourcentage d'accidents mortels a augmenté à Terre-Neuve-et-Labrador et au Nouveau-Brunswick de 1994 à 2003.

**Décès causés par des collisions de la route par province
Comparaison entre 1994 et 2003**



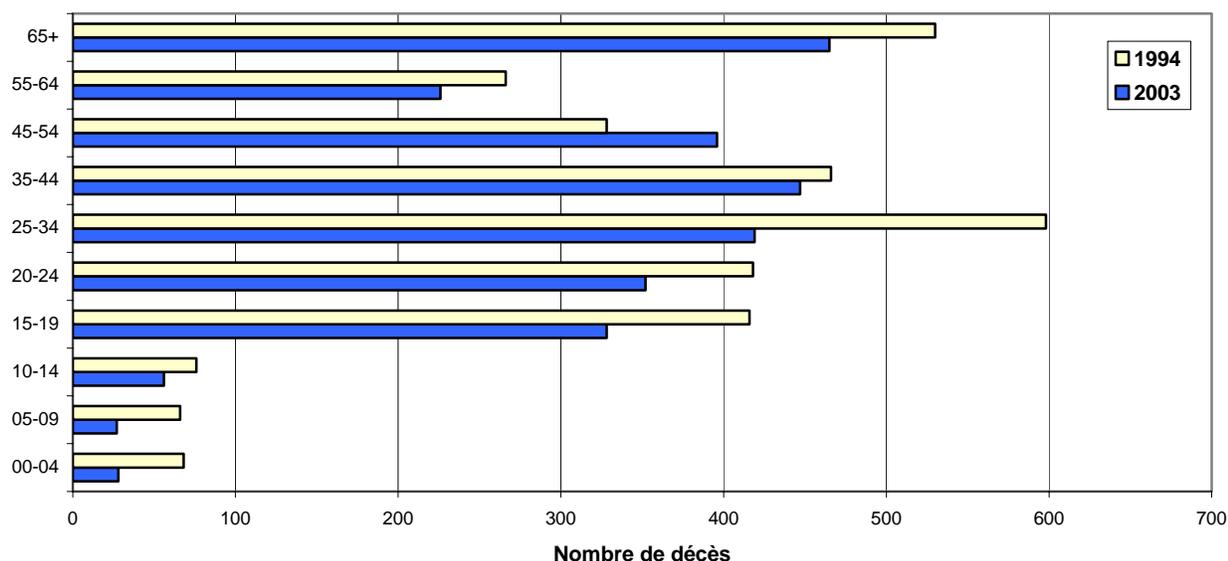
Décès causés par des collisions de la route entre 1994 et 2003

Province	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Terre-Neuve-et-Labrador	36	31	47	34	35	41	53	43	38	41
Île-du-Prince-Édouard	19	19	20	20	21	19	20	17	20	17
Nouvelle-Écosse	91	107	113	89	84	97	87	80	88	70
Nouveau-Brunswick	79	113	94	105	96	110	89	95	104	93
Québec	827	883	887	796	723	763	765	615	703	621
Ontario	999	999	929	899	854	868	849	845	873	831
Manitoba	119	128	93	119	121	113	111	94	109	104
Saskatchewan	151	157	133	165	148	186	151	166	138	148
Alberta	395	403	349	429	429	347	364	404	372	385
Colombie-Britannique	534	493	405	389	421	414	421	413	468	440
Yukon	10	13	6	4	12	16	9	4	12	7
Territoires du Nord-Ouest	3	5	15	14	5	11	5	3	3	3
Nunavut							3	2	3	6
Canada	3 263	3 351	3 091	3 063	2 949	2 985	2 927	2 781	2 931	2 766

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).

De 1994 à 2003, le nombre de décès a diminué dans neuf des dix groupes d'âge. La diminution du nombre de décès est supérieure à la moyenne nationale de 15 p. 100 dans six des groupes d'âge. 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 respectivement diminué de 59, 59 et 26 p. 100. 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). Chez les groupes d'âge 15-19, 20-24, 25-34, 35-44, 55-64 ans et 65 ans et plus, le nombre de décès a diminué de 21, 16, 30, 4, 15 et 12 p. 100 respectivement. Le nombre de décès chez les 45-54 ans a augmenté d'environ 21 p. 100.

Décès causés par des collisions de la route par groupe d'âge Comparaison entre 1992 et 2003



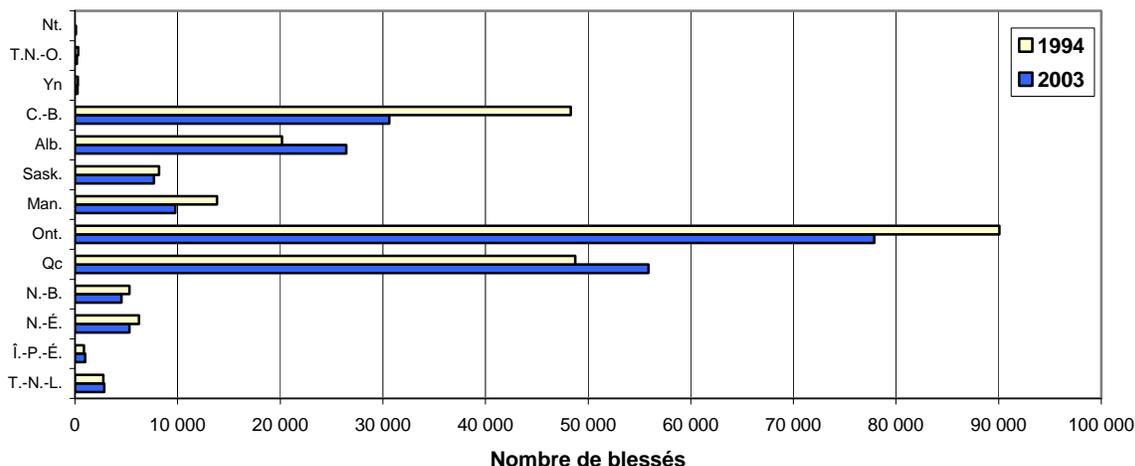
Décès causés par des collisions de la route par groupe d'âge entre 1994 et 2003

Groupe d'âge	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
00-04	68	70	39	61	40	48	26	31	30	28
05-09	66	64	74	65	54	56	54	54	49	27
10-14	76	86	56	79	65	72	65	52	80	56
15-19	416	420	380	408	326	410	389	340	335	328
20-24	418	431	395	379	384	359	385	366	367	352
25-34	598	636	539	511	506	475	440	401	405	419
35-44	466	502	431	429	439	416	421	412	453	447
45-54	328	332	346	319	327	344	373	365	401	396
55-64	266	241	264	268	236	252	249	253	286	226
65 +	530	544	549	519	556	536	502	488	515	465
Inconnu	31	25	18	25	16	17	23	19	10	22
Total	3 263	3 351	3 091	3 063	2 949	2 985	2 927	2 781	2 931	2 766

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 9,3 p. 100; la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, l'Ontario, le Manitoba, la Colombie-Britannique, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest ont connu des améliorations supérieures à la diminution du pourcentage national. Le nombre de blessés en Saskatchewan a moins diminué. L'Alberta, l'Île-du-Prince-Édouard, le Québec et Terre-Neuve-et-Labrador ont affiché une augmentation du pourcentage de personnes blessées.

Blessés dans des collisions de la route Comparaison entre 1994 et 2003



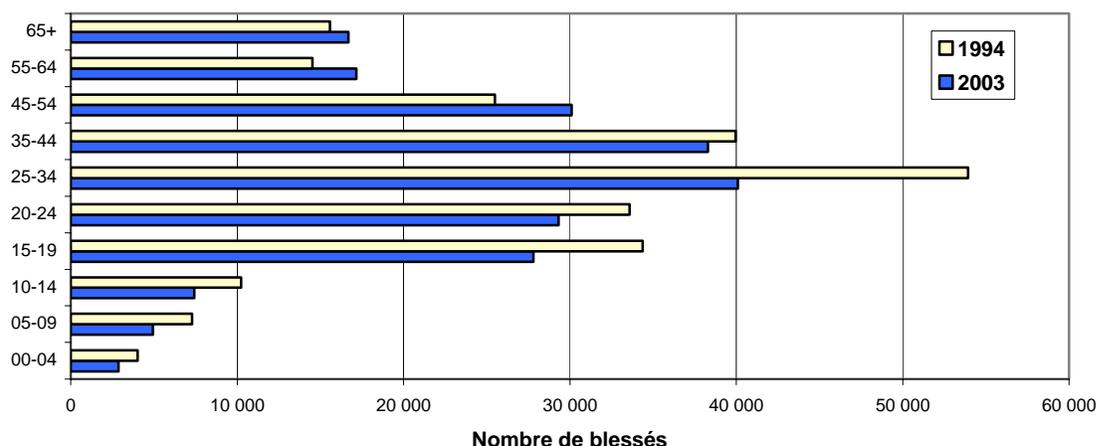
Blessés dans des collisions de la route, 1994 à 2003

Province	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
T.-N.-L.	2 767	2 453	2 605	2 701	2 577	2 980	3 068	3 180	2 687	2 862
Î.-P.-É.	862	833	819	894	931	1 080	1 189	1 094	1 048	1 004
N.-É.	6 246	6 286	6 288	6 452	6 529	6 867	6 999	6 327	5 949	5 291
N.-B.	5 307	5 504	4 785	5 265	5 357	5 442	5 556	5 567	5 039	4 517
Qc	48 756	48 623	47 634	47 861	47 009	48 299	51 489	49 566	53 385	55 895
Ont.	90 063	89 612	88 445	85 565	83 320	84 107	85 009	81 783	84 199	77 888
Man.	13 832	12 138	10 467	9 148	9 531	9 697	9 485	9 002	9 533	9 782
Sask.	8 197	7 466	6 793	7 594	7 211	7 995	7 832	6 932	7 277	7 684
Alb.	20 169	20 866	22 268	23 916	24 935	25 451	26 464	27 583	28 989	26 426
C.-B.	48 299	47 473	40 190	31 501	29 911	29 963	29 838	29 577	29 315	30 611
Yn	294	384	334	320	304	353	310	305	278	233
T.N.-O.	318	297	266	282	286	345	182	205	232	172
Nt							95	S/O	52	90
Canada	245 110	241 935	230 894	221 499	217 901	222 579	227 516	221 121	227 983	222 455

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.
S/O signifie « sans objet »

Tous les groupes d'âge, jusqu'aux 25-34 ans inclusivement, ont affiché une diminution d'environ 13 p. 100 ou plus. Le groupe des 35-44 ans a affiché une diminution de plus de 4 p. 100. Le nombre de blessés chez les groupes des 45-54 et des 55-64 ans a augmenté de 18 p. 100 chacun. De même, pour celui des 65 ans et plus, le nombre de blessés a augmenté de plus de 7 p. 100.

**Personnes blessées dans des collisions de la route par groupe d'âge
1994 et 2003**



Personnes blessées dans des collisions de la route par groupe d'âge entre 1994 et 2003

Groupe d'âge	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
00-04	4 015	4 003	3 645	3 421	3 204	3 339	3 148	2 967	2 862	2 873
05-09	7 301	7 013	6 774	6 462	6 283	6 051	5 879	5 376	5 483	4 944
10-14	10 239	9 801	8 840	8 531	8 297	8 057	7 587	7 348	7 523	7 434
15-19	34 370	32 755	29 863	28 894	28 836	29 338	29 670	29 127	29 260	27 809
20-24	33 594	32 735	30 173	28 402	27 966	28 903	30 187	29 197	30 113	29 317
25-34	53 937	53 014	49 539	45 700	42 970	42 847	42 777	40 660	41 289	40 091
35-44	39 971	40 337	39 630	38 473	38 183	39 216	39 950	38 942	40 202	38 302
45-54	25 494	25 955	25 952	25 919	26 078	27 169	28 367	28 516	29 885	30 103
55-64	14 530	14 634	14 432	13 796	14 168	14 680	15 376	15 355	16 639	17 171
65 +	15 576	15 553	15 606	15 403	15 262	16 207	16 101	16 027	16 680	16 696
Inconnu	6 083	6 135	6 440	6 498	6 654	6 772	8 474	7 606	8 047	7 715
Total	245 110	241 935	230 894	221 499	217 901	222 579	227 516	221 121	227 983	222 455

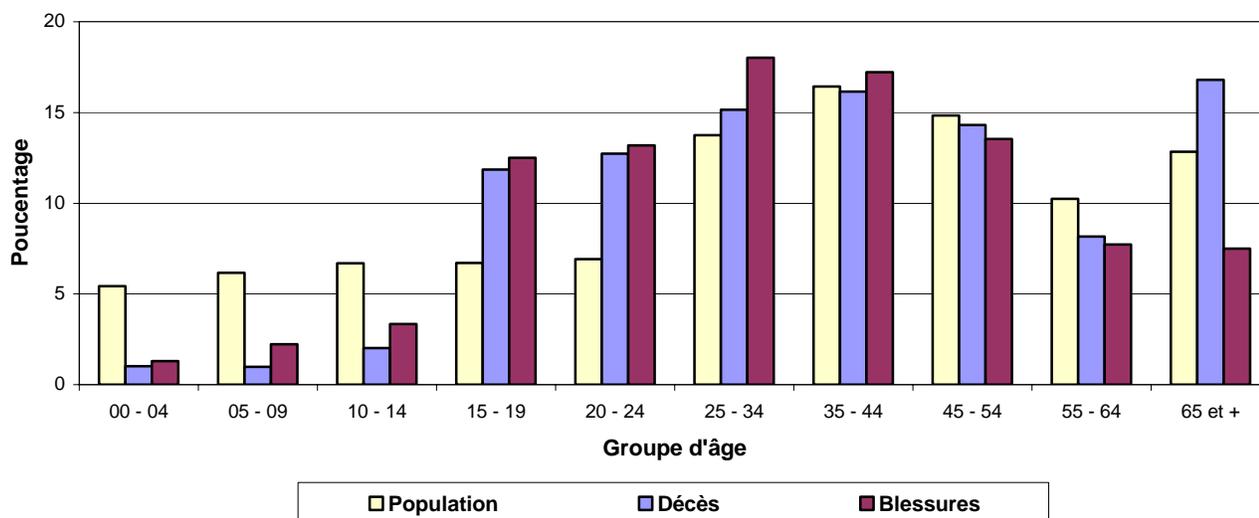
Nota : Le nombre des blessés dans des collisions de la route englobe tous les usagers de la route : conducteurs, passagers, motocyclistes, piétons et cyclistes; tous ceux qui souffrent de blessures visibles ou qui se plaignent de douleur.

**Usagers de la route décédés et blessés par groupe d'âge
en comparaison avec la population du Canada en 2003**

Groupe d'âge	Décès	Répartition des décès en %	Blessés	Répartition des blessés en %	Population	Répartition de la population en %
00-04	28	1,0	2 873	1,3	1 714 302	5,4
05-09	27	1,0	4 944	2,2	1 949 702	6,2
10-14	56	2,0	7 434	3,3	2 117 613	6,7
15-19	328	11,9	27 809	12,5	2 120 545	6,7
20-24	352	12,7	29 317	13,2	2 188 501	6,9
25-34	419	15,1	40 091	18,0	4 346 845	13,7
35-44	447	16,2	38 302	17,2	5 200 523	16,4
45-54	396	14,3	30 103	13,5	4 692 240	14,8
55-64	226	8,2	17 171	7,7	3 239 259	10,2
65 +	465	16,8	16 696	7,5	4 060 147	12,8
Inconnu	22	0,8	7 715	3,5		
Total	2 766	100,0	222 455	100,0	31 629 677	100,0

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 ont constamment été surreprésentés en ce qui concerne les cas de décès et de blessures. Ces adolescents et jeunes adultes représentaient environ 14 p. 100 de la population du Canada, mais 25 p. 100 des cas de décès et de blessures étaient liés à la route. Le nombre de décès chez les groupes de 25 -34 ans et de 65 ans et plus ont également été surreprésentés par comparaison avec leur population respective. Le groupe des 25-34 ans représentait 15,1 p. 100 des décès, mais 13,7 p. 100 de la population. Le groupe des 65 ans et plus comptait pour 16,8 p. 100 des décès, mais représentait 12,8 p. 100 de la population. Le nombre des blessés dans les groupes des 25-34 et des 35-44 ans était légèrement supérieur à leur répartition de la population.

**Comparaison de la répartition en pourcentage de la population,
de décès et des blessés par groupe d'âge en 2003**

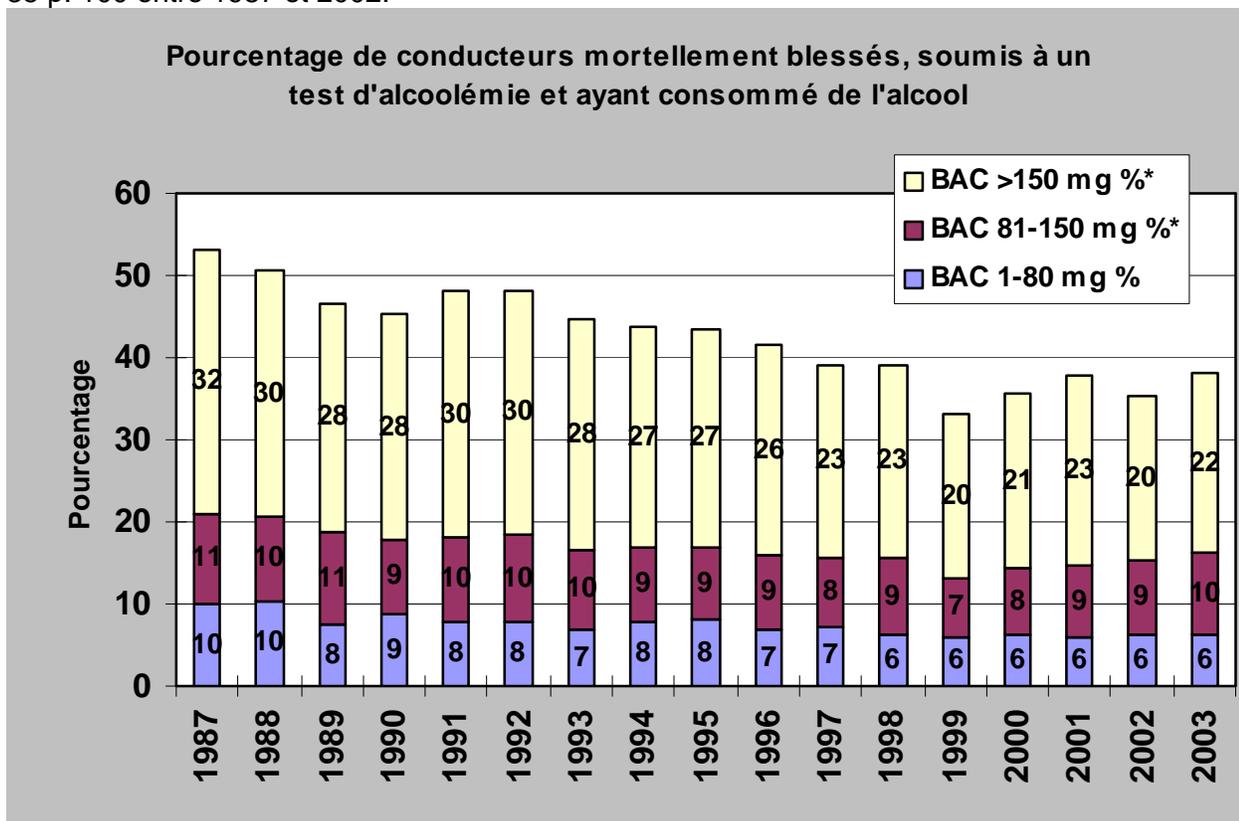


Les comportements à risque élevé sur nos routes

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.

L'alcool : danger, peu importe la vitesse

En 1987, 43 p. 100 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 1990, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés dans cette catégorie a lentement diminué pour représenter 27 p. 100 des conducteurs mortellement blessés soumis à un test d'alcoolémie en 1999, mais ce pourcentage a augmenté à 32 p. 100 en 2001. Ce pourcentage a diminué à 29 p. 100 en 2002 et a augmenté à 32 p. 100 en 2003. Le nombre de personnes ayant bu (TA > 0 mg %) est passé de 53 p. 100 à 35 p. 100 entre 1987 et 2002.



TA : Taux d'alcoolémie

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

* Les catégories de TA sont de 81 à 160 mg %, et plus de 160 mg % pour 2001 et 2003.

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 taux d'alcoolémie (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	2002	2003
≤ 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	23,2	25,9
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	37,9	43,0
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	37,8	42,9
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	37,9	38,5
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	27,6	25,5
> 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	11,8	14,1
Total	43,2	40,4	38,9	36,6	40,3	40,1	37,9	36,0	35,5	34,9	31,7	32,8	27,1	27,1	32,2	29,1	32,0

Les chiffres associés aux pertes de vie humaines reliées à la consommation d'alcool restent préoccupants. L'alcool était en effet en cause dans la mort de plus de 1 000 des 2 766 usagers de la route victimes d'accidents mortels en 2003. Bon nombre des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool avaient conduit avec des facultés très affaiblies.

La plupart des Canadiens 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. De 1999 à 2001, environ 90 p. 100 des Canadiens qui voyagent en voiture, en mini-fourgonnette et en camion léger utilisaient régulièrement leur ceinture de sécurité. Environ 91 p. 100 des conducteurs bouclaient leur ceinture de sécurité en 2001. 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 et atteignait 79 p. 100 en 2003, une augmentation de 4 p. 100 dans l'ensemble du pays par rapport à l'année précédente. Le Canada n'a pas effectué d'enquête nationale sur le port de la ceinture de sécurité en 2002 ou 2003. Au lieu de cela, une enquête visant les occupants du siège avant des véhicules a été effectuée dans les collectivités rurales en 2002, et une enquête similaire pour **tous** les occupants des véhicules a été effectuée dans les collectivités urbaines en 2003. Lorsque l'on combine les résultats des enquêtes de 2002 à ceux de 2003, on obtient un taux de 87,4 p. 100 des occupants du siège avant des véhicules légers portant la ceinture de sécurité. Selon les enquêtes, 87,6 p. 100 des occupants du siège avant des véhicules des collectivités urbaines bouclaient la ceinture de sécurité par rapport à 85,0 p. 100 dans les collectivités rurales. Environ 87,2 p. 100 de tous les occupants des véhicules légers des collectivités urbaines bouclaient la ceinture de sécurité. Il est très difficile de comparer les résultats de 2002-2003 avec les résultats antérieurs puisque l'on a utilisé une méthodologie différente.

**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	2002/2003
T.-N.-L.	90,4	94,5	93,6	91,9	92,4	86,4	82,9	92,7	92,1	82,5
Î.-P.-É.	76,9	77,8	84,5	87,5	82,6	82,7	88,5	85,7	86,7	78,1
N.-É.	82,1	83,5	83,2	88,2	87,1	88,5	86,6	86,5	88,0	89,4
N.-B.	77,9	82,1	84,9	86,6	86,5	87,9	85,9	91,5	91,4	88,8
Qc	86,0	88,8	89,8	90,3	91,7	92,3	93,0	91,4	89,0	93,3
Ont.	76,6	79,4	86,3	89,9	89,2	89,1	91,0	91,7	92,5	86,5
Man.	76,5	80,2	82,6	82,4	84,8	84,4	85,3	84,2	82,3	85,3
Sask.	88,7	89,4	87,7	89,6	91,7	89,7	88,2	90,0	91,7	85,9
Alb.	80,3	81,0	83,1	85,1	83,7	82,4	89,3	87,2	84,9	84,9
C.-B.	87,1	86,4	88,3	88,7	89,4	89,7	89,2	88,7	90,8	83,2
Yn	60,1	72,8	68,2	81,2	83,4	82,1	82,1	79,3	78,1	85,1
T.N.-O.	68,7	51,5	67,4	54,9	64,3	52,6	61,1	60,7	62,7	77,3
Nt.									13,4	21,8
Canada	81,4	83,4	86,8	88,7	88,9	88,7	90,1	90,1	89,9	87,4

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 données combinées de 2002-2003 ne visent que les occupants du siège avant des véhicules.

** Les véhicules légers comprennent les automobiles, les camionnettes, les mini-fourgonnettes et les véhicules utilitaires sport (VUS).

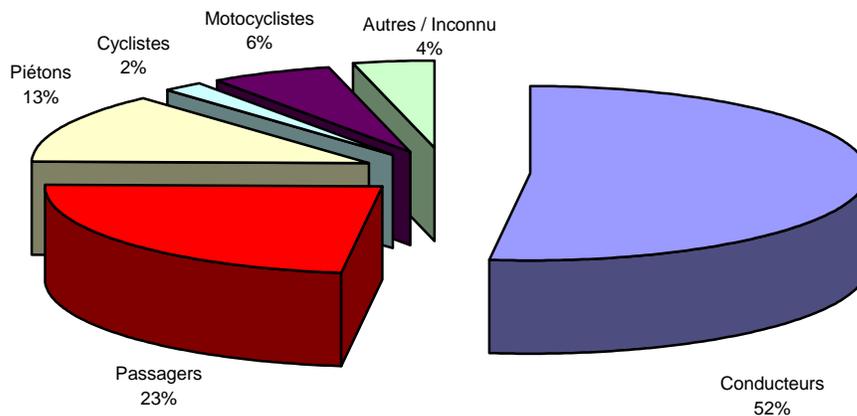
Quarante pour cent des Canadiens décédés n'avaient pas bouclé leur ceinture

La plupart des Canadiens croient que le port de la ceinture de sécurité réduira les risques de décès ou de blessures. En 2003, malgré un taux d'utilisation de la ceinture de sécurité d'environ 87 p. 100, près de 40 p. 100 des occupants de véhicules automobiles qui sont décédés et près de 17 p. 100 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 p. 100 des décès chez les usagers de la route; 52 p. 100 des collisions se traduisent par le décès du conducteur du véhicule et 23 p. 100, 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 (13 p. 100). 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.

Décès par catégorie d'usagers de la route - 2003



Environ 70 p. 100 des victimes de la route au Canada sont des hommes

En 2003, environ 70 p. 100 des victimes de la route étaient des hommes. Même si 53 p. 100 des conducteurs titulaires d'un permis de conduire étaient des hommes, 79 p. 100 des conducteurs mortellement blessés étaient des hommes. La proportion d'hommes blessés constituait environ 50 p. 100 de toutes les personnes et de tous les conducteurs blessés, et il en était de même pour les femmes.

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) ont été 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 5,1 et 8,2 p. 100 respectivement de tous les titulaires de permis de conduire, ils représentaient 9,3 et 11,6 p. 100 respectivement de tous les conducteurs impliqués dans des collisions mortelles, et 9,7 et 13,0 p. 100 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 conducteurs âgés 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 8 738 conducteurs dont l'âge n'a pas été précisé.

Comparaison entre les conducteurs impliqués dans des collisions mortelles et les titulaires d'un permis de conduire en 2003

Groupe d'âge	Conducteurs impliqués						Titulaires d'un permis de conduire	
	Collisions mortelles	Répartition en %	Taux d'implication*	Collisions avec blessures	Répartition en %	Taux d'implication*	Nombre	Répartition en %
15-19	347	9,3	31,9	24 648	9,7	2263,9	1 087 986	5,1
20-24	432	11,6	24,6	33 127	13,0	1887,3	1 754 394	8,2
25-34	729	19,5	19,0	52 966	20,8	1380,7	3 833 556	17,9
35-44	768	20,6	16,1	56 246	22,1	1180,9	4 760 515	22,2
45-54	674	18,1	15,5	43 394	17,0	995,0	4 358 434	20,3
55-64	393	10,5	13,4	24 157	9,5	825,6	2 924 581	13,6
65 +	390	10,5	14,4	20 005	7,9	738,3	2 707 821	12,6
Total	3 733	100,0	17,4	254 543	100,0	1187,2	21 427 287	100,0

*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 précédent) de 2003 et les compare avec les taux de 2001 et de 2002. On remarque une diminution générale du taux d'implication des conducteurs dans les collisions mortelles en 2003 comparativement à 2001 et à 2002. Le groupe des 20-24 ans affiche la réduction des taux d'implication la plus notable quant aux collisions mortelles. En effet, son taux d'implication est passé de 28,4 par 100 000 titulaires de permis de conduire en 2001 à 24,6 en 2003. De plus, le taux d'implication chez les 15-19 et les 25-34 ans a légèrement augmenté en 2003 par rapport à 2001 et à 2002 en ce qui a trait aux collisions mortelles. Le taux de collisions causant des blessures a diminué pour tous les groupes d'âge en 2003, comparativement à 2002.

Malgré la diminution générale, le taux des conductrices impliquées dans des collisions mortelles est passé de 7,5 en 2001 à 8,5 en 2002, puis à 8,0 en 2003. Les conductrices de 15-19 ans ont connu la plus grande augmentation et sont passées de 13,9 en 2001 à 18,8 en 2003 alors que celles de 20-24 ans sont passées de 12,2 à 9,2 au cours de la même période. En ce qui a trait aux collisions causant des blessures, le taux d'implication des conductrices de tous les groupes d'âge a augmenté de 2001 à 2002, mais a diminué en 2003 comparativement à 2002. De même, le taux général des conducteurs impliqués dans les collisions mortelles a diminué. On a observé de légères augmentations de 2001 à 2003 chez les conducteurs des groupes de 25 à 54 ans; toutefois, tous les groupes d'âges de conducteurs ont connu une diminution du taux d'implication dans ce type de collision en 2003 par rapport à 2002. On remarque une tendance similaire pour les conducteurs impliqués dans des collisions causant des blessures entre 2001 et 2003. Un tableau complet de tous les groupes d'âge peut être fourni sur demande.

**Comparaison entre les conducteurs impliqués dans des collisions mortelles
par 100 000 titulaires de permis**

Groupe d'âge	Conducteurs impliqués dans des collisions mortelles			Conducteurs impliqués dans des collisions causant des blessures		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003
15 - 19	31,2	30,4	31,9	2 371	2 364	2 264
20 - 24	28,4	28,5	24,6	1 963	2 004	1 887
25 - 34	17,8	18,8	19,0	1 410	1 425	1 381
35 - 44	15,2	17,4	16,1	1 163	1 210	1 181
45 - 54	15,6	17,7	15,5	990	1 007	995
55 - 64	13,8	14,9	13,4	828	845	826
65 +	15,6	15,8	14,4	737	763	738
Total	17,5	18,8	17,4	1 209	1 230	1 187

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 21 p. 100 sur une période de 10 ans. La plus importante diminution du nombre de décès se trouve chez les enfants de neuf ans et moins ; 59 p. 100.

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 45 ans et plus a augmenté de 1994 à 2003. Ces augmentations sont les plus marquées chez les 45-54 et les 55-64 ans, avec une augmentation de 18 p. 100 pour chaque groupe.

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 quinze 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.

De 1994 à 2003, le nombre de décès causés par des collisions impliquant des véhicules commerciaux est passé de 639 à 578.

Les collisions de véhicules commerciaux sont souvent mortelles, et sont particulièrement dangereuses pour les autres usagers de la route. Bien que tous les véhicules impliqués dans les collisions avec les véhicules commerciaux représentent en moyenne environ 8 à 9 p. 100 de tous les véhicules impliqués dans les collisions, ces collisions représentaient une moyenne de 20 p. 100 des décès chez tous les usagers de la route, ou un décès sur cinq survenus sur nos routes.

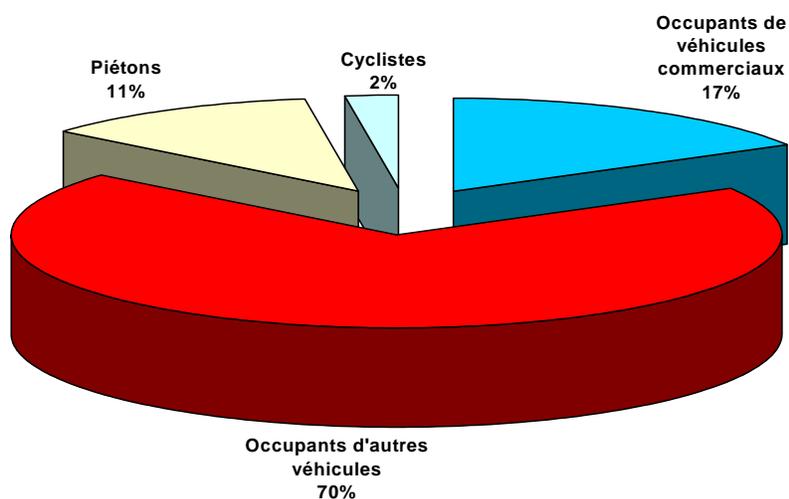
Dans la grande majorité des cas, les victimes de collisions impliquant des véhicules commerciaux étaient les occupants des autres véhicules impliqués dans ces collisions. Par exemple, en 2003, sur les 578 personnes décédées de collisions impliquant des véhicules commerciaux, 402 étaient des occupants d'autres véhicules.

Victimes mortellement blessées des collisions impliquant des véhicules commerciaux

Année	Occupants de véhicules commerciaux				Occupants d'autres véhicules	Piétons	Cyclistes	Toutes les victimes
	Bus	Camions porteur	Camions gros porteur	Total des occupants				
1994	10	40	34	84	479	59	17	639
1995	6	25	38	69	474	51	11	605
1996	0	25	33	58	424	64	10	556
1997	46	18	47	111	480	61	12	664
1998	4	28	40	72	413	59	17	561
1999	3	25	44	72	447	65	5	589
2000	10	30	52	92	431	48	11	582
2001	5	17	50	72	415	50	11	548
2002	3	25	59	87	424	62	8	581
2003	3	37	56	96	402	67	13	578

Le graphique suivant montre la distribution en pourcentage des collisions mortelles impliquant des véhicules commerciaux en 2003.

Victimes mortellement blessées dans des collisions impliquant des véhicules commerciaux en 2003



Le service d'autobus scolaires est très sécuritaire

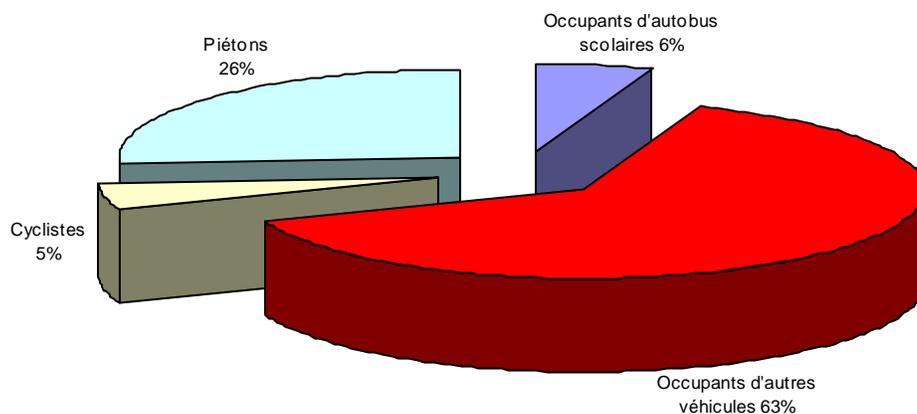
De 1994 à 2003, huit occupants d'autobus scolaire sont décédés dans des collisions – deux conducteurs et six passagers.

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				
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
2002	1	0	1	6	0	5	12
2003	0	0	0	14	2	4	20

Des 37 piétons tués dans des collisions impliquant des autobus scolaire, 24 d'entre eux étaient des enfants d'âge scolaire (moins de 19 ans). Deux des sept 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 de 1994 à 2003



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

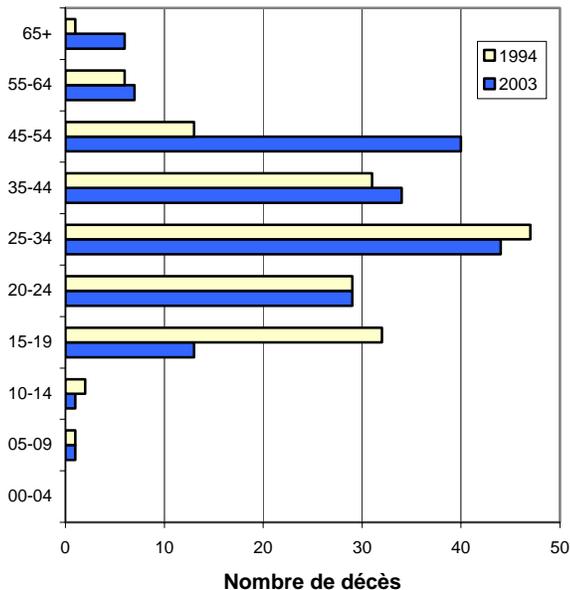
Alors que les occupants des véhicules représentent plus de 75 p. 100 des cas de décès et de blessures attribuables à des collisions sur nos routes, les usagers de la route vulnérables courent de grands risques puisqu'ils n'ont peu ou pas de protection comparativement à un passager protégé par l'habitacle d'un véhicule automobile. Les collisions impliquant des motocyclistes, des cyclistes et des piétons ont prélevé un lourd tribut en 2003, soit 597 vies.

Les motocyclistes représentaient 1 décès sur 16 du nombre total des décès sur les routes au Canada

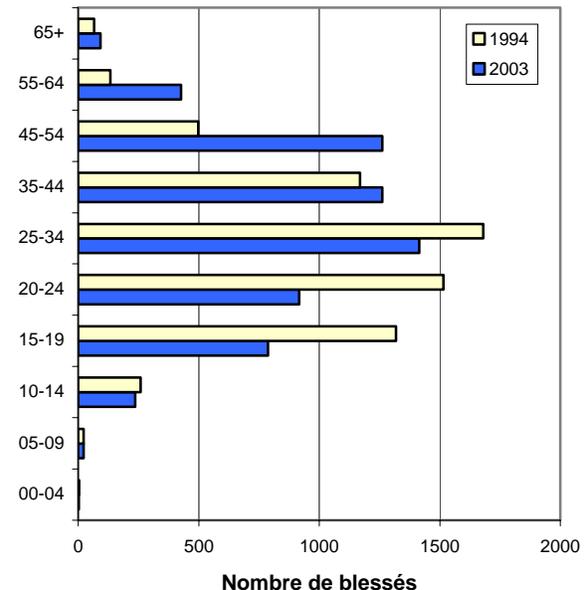
Le nombre d'immatriculations de motocyclettes au Canada est passé de 510 000 en 1983 à 373 000 en 2003, soit un motocycliste pour 51 véhicules automobiles immatriculés. Néanmoins, les motocyclistes représentaient toujours 6,4 p. 100 (177) des décès chez les usagers de la route au Canada en 2003.

En 2003, les collisions de motocyclettes ont causé 61 p. 100 moins de décès qu'en 1983, année au cours de laquelle le nombre de décès avait atteint un sommet (450). Le nombre de décès et de blessures des motocyclistes a diminué pour les moins de 35 ans en 2003 comparativement à 1994. En revanche, ces nombres ont augmenté pour les 35 ans et plus, plus particulièrement dans le groupe d'âge des 45-54 ans.

Décès chez les motocyclistes par groupe d'âge, 1994, 2003



Motocyclistes blessés par groupe d'âge, 1994, 2003



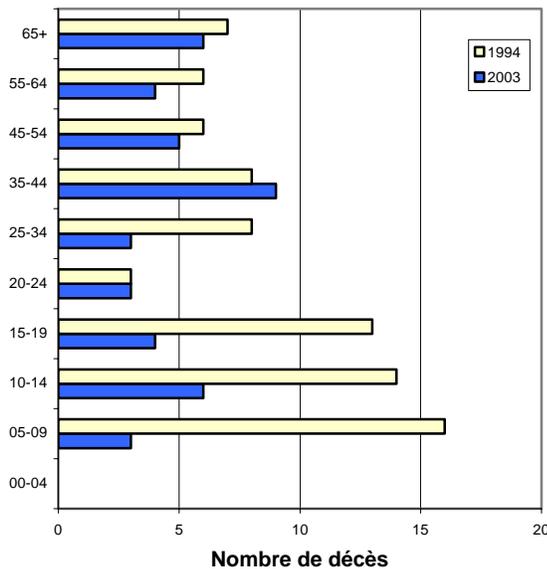
Le nombre de décès chez les cyclistes a diminué de 70 p. 100 pour les 5-14 ans

Le nombre de décès chez les cyclistes canadiens a laissé entrevoir une tendance générale à la baisse pendant les années 1990 et au début du XXI^e siècle. En effet, seulement 40 décès se sont produits en 2000. Toutefois, ce nombre est passé à 60 en 2001, puis à 63 en 2002, mais a chuté à 44 en 2003. Dans l'ensemble, les décès ont diminué de 49 p. 100 de 1994 à 2003, et les blessures ont diminué de 27 p. 100 au cours de la même période.

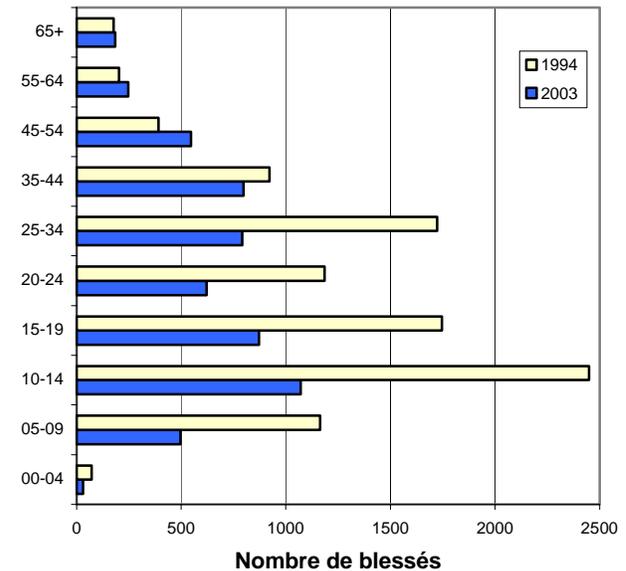
Sur les 44 cyclistes décédés en 2003, 23 p. 100 avaient plus de 55 ans, 20 p. 100 avaient de 35 à 44 ans, 14 p. 100 de 10 à 14 ans, 11 p. 100 de 45 à 54 ans, 9 p. 100 de 15 à 19 ans et 7 p. 100 provenaient des groupes d'âge 05-09, 20-24 et 25-34 ans.

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 21 p. 100 des blessés. La majorité de ces jeunes gens – c.-à-d. huit décès sur neuf et 76 p. 100 des blessés – étaient des garçons.

Décès chez les cyclistes par groupe d'âge, 1994, 2003



Blessures chez les cyclistes par groupe d'âge, 1994, 2003



Les piétons plus âgés représentent un tiers des décès chez les piétons

Partout au Canada, pendant la période de 1994 à 2003, le nombre de décès chez les piétons a diminué de 11,7 p. 100 et le nombre de blessés a diminué de 11,3 p. 100. En 2003, 379 piétons ont été tués et 13 340 blessés. Ainsi, en moyenne chaque jour, un piéton perd la vie et 37 piétons sont blessés. Plus de 70 p. 100 sont décédés dans des zones urbaines dont environ 50 p. 100 à des intersections.

Nos aînés sont particulièrement vulnérables. Les personnes de 65 ans et plus représentaient 31,4 p. 100 des décès chez les piétons en 2003, même s'ils ne représentaient que 12,8 p. 100 de la population. Les décès chez les piétons parmi les hommes du groupe d'âge de 65 ans et plus n'a pas changé au cours des 10 dernières années, et celui des femmes du même groupe d'âge a diminué de 11,3 p. 100.

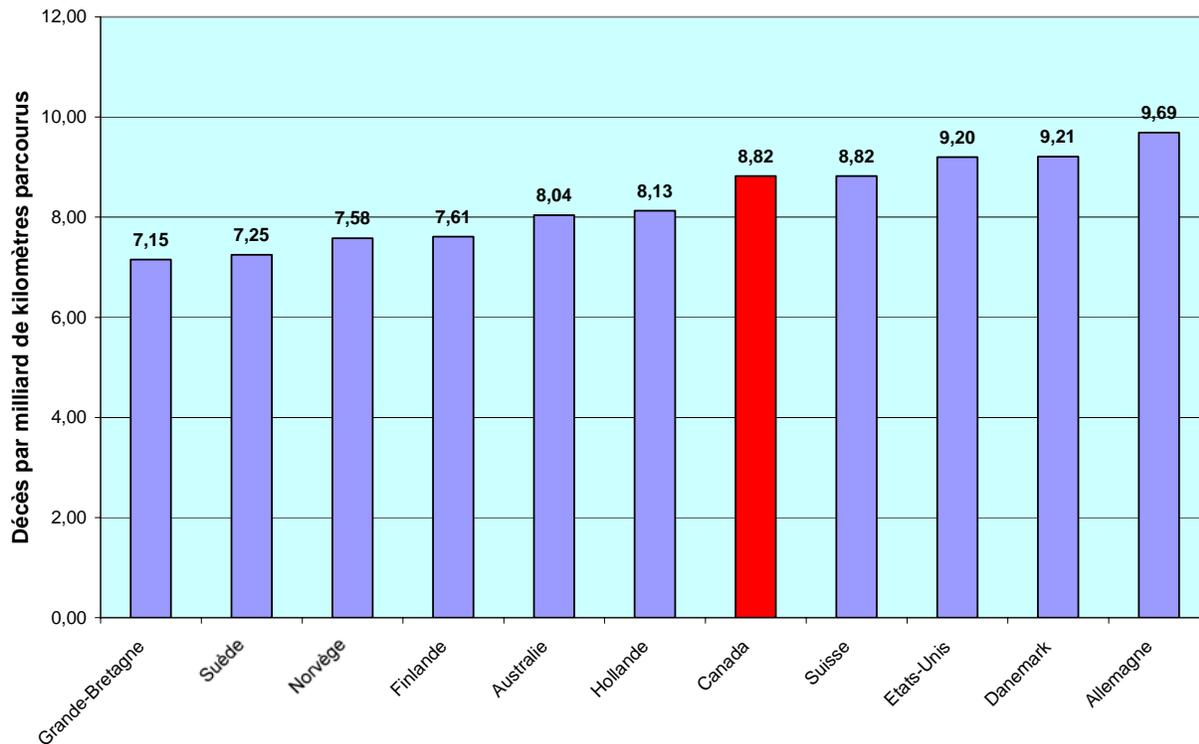
**Décès chez les piétons par 100 000 personnes,
par groupe d'âge et sexe**

Groupe d'âge	Homme		Femme		Total	
	1994	2003	1994	2003	1994	2003
00-04	1,3	0,8	1,3	0,8	1,3	0,8
05-09	1,2	0,6	0,6	0,0	0,9	0,3
10-14	0,8	0,6	0,6	0,3	0,7	0,5
15-19	1,7	2,1	1,5	0,5	1,6	1,3
20-24	3,0	1,3	1,0	0,8	2,0	1,1
25-34	1,2	1,1	0,8	0,2	1,0	0,7
35-44	1,2	1,3	0,5	0,7	0,9	1,0
45-54	1,4	1,2	0,7	1,1	1,1	1,2
55-64	2,5	1,4	1,0	1,1	1,7	1,2
65+	4,4	3,6	3,1	2,4	3,6	2,9
Total	1,8	1,5	1,1	0,9	1,5	1,2

Comparaison à l'échelle internationale

En 2003, le Canada s'est classé au septième rang des pays membres les mieux classés de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) avec un taux de 8,8 décès par milliard de kilomètres parcourus. Un taux de 8,9 avait positionné le Canada en cinquième place en 2001. En 2002, le Canada était huitième avec 9,3.

**Décès par milliard de kilomètres parcourus
Pays membres sélectionnés de l'OCDE, 2003**



Résumé

Les décès et les blessures ont diminué d'environ 15 p. 100 au cours de la période de dix ans et de 5,6 p. 100 de 2002 à 2003. Toutefois, environ 3 000 personnes meurent annuellement sur nos routes et représentent 95 p. 100 des décès liés au transport à l'échelle nationale. La majorité des collisions mortelles se sont produites sur les routes rurales. Cinquante pour cent des collisions mortelles n'impliquaient qu'un seul véhicule. Il y avait plus de collisions mortelles la nuit pendant les week-ends qu'à tout autre moment de la semaine, et elles étaient plus fréquentes pendant l'été que toute autre saison. La plupart des collisions, quelle qu'en soit la gravité, se produisaient sur une surface sèche et par temps dégagé.

La grande majorité des personnes décédées étaient les occupants de véhicules automobiles et la plupart d'entre elles, les conducteurs. Les hommes représentaient la plus grande proportion du nombre total de décès et étaient surreprésentés parmi les conducteurs mortellement blessés. Environ 40 p. 100 des occupants mortellement blessés ne portaient pas leur ceinture de sécurité au moment de la collision. Les conducteurs âgés de 24 ans et moins avaient davantage tendance à être impliqués dans des collisions mortelles ou causant des blessures que les conducteurs plus âgés. La conduite avec facultés affaiblies constituait toujours un problème majeur et 32 p. 100 des conducteurs mortellement blessés ayant fait l'objet d'un test avaient un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale au moment de la collision.

Le nombre d'enfants blessés a diminué, particulièrement chez les moins de 15 ans. Les enfants piétons de moins de dix ans ont connu la plus grande diminution de décès. Les déplacements en autobus scolaire demeurent très sécuritaires, mais ce sont surtout les piétons d'âge scolaire qui perdent la vie dans le cas de collisions. Toutefois, chez les cyclistes, les garçons de 5 à 14 ans ont le plus souvent été blessés ou tués, malgré une diminution de l'ensemble des décès chez les cyclistes.

Les décès des usagers de la route de 65 ans et plus ont diminué de 1994 à 2003; néanmoins, ces décès étaient surreprésentés en 2003. Les usagers de la route de 45 à 54 ans étaient le seul groupe dont le nombre de décès a augmenté pendant la même période, malgré une sous-représentation des décès en 2003. Même si le nombre de décès et de blessures des piétons a diminué dans l'ensemble, le nombre de décès chez les piétons de 65 ans et plus était surreprésenté en 2003. La plupart des piétons ont été tués en zone urbaine dont la moitié à une intersection. Les décès chez les motocyclistes de 35 ans et plus a augmenté au cours de la période de dix ans, malgré une diminution à plus long terme. Les collisions impliquant des véhicules commerciaux sont responsables de 20 p. 100 des décès de tous les usagers de la route en 2003; toutefois, les décès découlant de collisions avec des véhicules commerciaux ont diminué au cours de la période de dix ans.

L'objectif national de la Vision sécurité routière 2010 est le suivant : « une diminution de 30 p. 100, par rapport aux chiffres comparables de 1996-2001, du nombre moyen d'usagers de la route tués ou grièvement blessés au cours de la période 2008-2010. » Le Canada approche du but si l'on considère qu'en 2003, on a connu une diminution de 6,7 et de 3,0 p. 100 des décès et des blessures graves, respectivement, comparativement aux données repères de 1996-2001.

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* : 2002.

Statistique Canada, *Enquête sur les véhicules au Canada* : 2003, n° au cat. 53-223-XIE.

Statistique Canada, *Statistiques démographiques annuelles*, 2003, n° au cat. 91-213-XPB.

Vision sécurité routière 2010, Rapport annuel de 2002, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et Transports Canada.

Organisation de coopération et de développement économiques, International Road Traffic and Accident Data (IRTAD).

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.

Pour en connaître davantage sur les programmes et projets nationaux en matière de sécurité routière, téléphonez à Transports Canada au 1 800 333-0371 ou au (613) 998-8616 dans la région de la capitale nationale. Vous pouvez aussi envoyer vos questions et commentaires par adresse postale :

La Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Transports Canada
330, rue Sparks
Place de Ville, Tour C, 8^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Ou encore, nous envoyer un courriel à l'adresse securiteroutiere@tc.gc.ca, ou visiter le site Web de Transports Canada au www.tc.gc.ca/securiteroutiere/.