



Transport
Canada

Transports
Canada

TP13951F

La sécurité routière au Canada – 2005

Destinataires du document :

**Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM)
Le Comité permanent sur la sécurité routière – Recherche et politiques**

Rencontre annuelle, du 13 au 17 mai 2007
Document révisé

Auteur :

La Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile

Avril 2008

TC – 1002702



Canada 

ISBN : 978-0-662-05555-6

Cat. : T46-49/2008

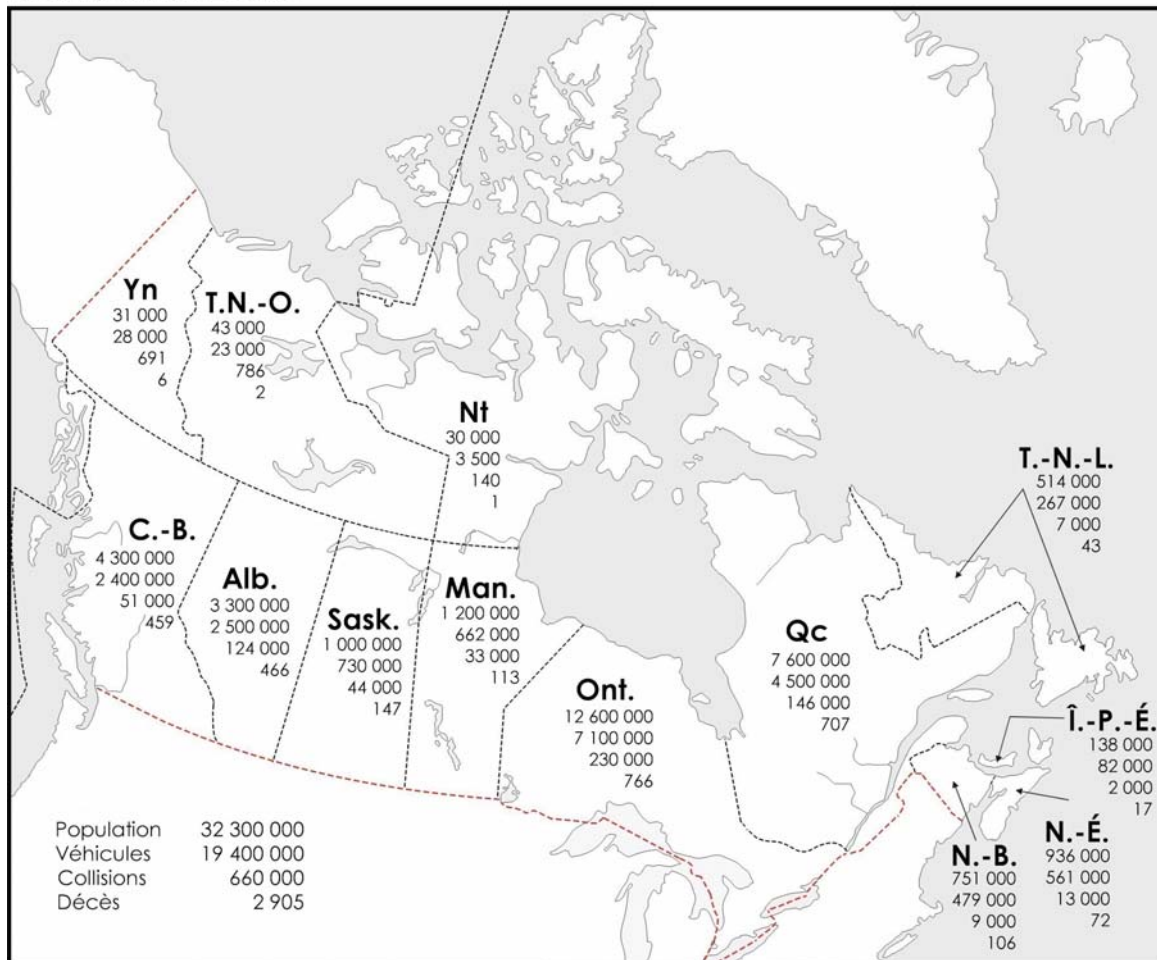
**© Sa Majesté la Reine du chef du Canada,
représentée par le ministre des Transports, 2008**

La sécurité routière au Canada : une responsabilité partagée

Au Canada, la sécurité routière est une responsabilité partagée entre le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations municipales. Pour sa part, le gouvernement fédéral gère la réglementation régissant la fabrication et l'importation de véhicules motorisés prescrits et les accessoires connexes, de même que l'aptitude en matière de sécurité des transporteurs routiers interprovinciaux (*Loi sur les transports routiers*).

Les provinces, les territoires et les municipalités ont, quant à eux, la responsabilité du développement et de l'entretien du réseau routier, de la gestion des activités liées aux véhicules commerciaux, de la gestion des permis et des immatriculations ainsi que de l'élaboration et de la mise en œuvre d'initiatives locales en matière de sécurité. De plus, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et certains organismes non gouvernementaux clés, comme l'Association canadienne des chefs de police, jouent un rôle important dans l'élaboration et la prestation de programmes de sécurité.

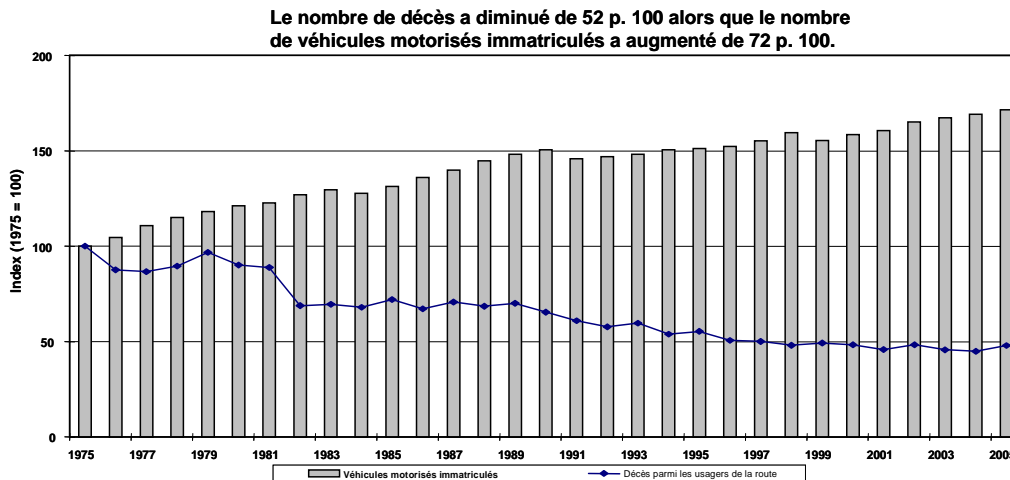
Canada 2005



Les Canadiens sont parmi ceux qui se déplacent le plus au monde.

Les véhicules motorisés aident les Canadiens à faire avec deux caractéristiques fondamentales du pays : un vaste territoire et un rude climat. Le pays compte plus de 1 420 000 kilomètres de route (ayant l'équivalent de deux voies), et l'achalandage n'a jamais été aussi grand.

En 2005, il y avait plus de 21,9 millions de titulaires de permis de conduire au pays, soit 10 millions de conducteurs de plus qu'en 1975. Le nombre de conducteurs a donc augmenté de 85 p. 100 de 1975 à 2005. Parallèlement, la population a augmenté de 39,6 p. 100 pendant cette période. En 2005, on comptait 19,4 millions de véhicules motorisés immatriculés, soit 8,1 millions de plus qu'en 1975, ce qui représente une augmentation de l'ordre de 71,6 p. 100.



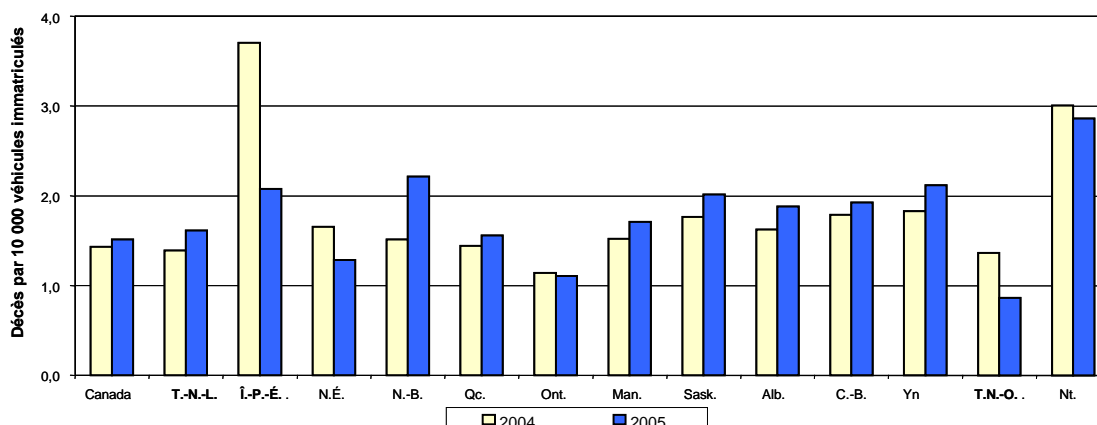
Aujourd'hui, les déplacements sont plus sécuritaires qu'il y a 30 ans.

Malgré l'augmentation constante du nombre de conducteurs et de véhicules, les déplacements sur les routes canadiennes sont plus sécuritaires de nos jours qu'ils ne l'ont été dans le passé.

En 2005, il y a eu 2 905 décès causés par des collisions de la route, ce qui représente une augmentation de 6,7 p. 100. Ce nombre constitue cependant moins de la moitié des 6 061 cas de décès enregistrés en 1975. Depuis 1998, le nombre oscille entre 2 700 et 3 000 décès par année. Au cours des années 90 et de la première moitié de la nouvelle décennie, le bilan du Canada en matière de sécurité a été relativement stable.

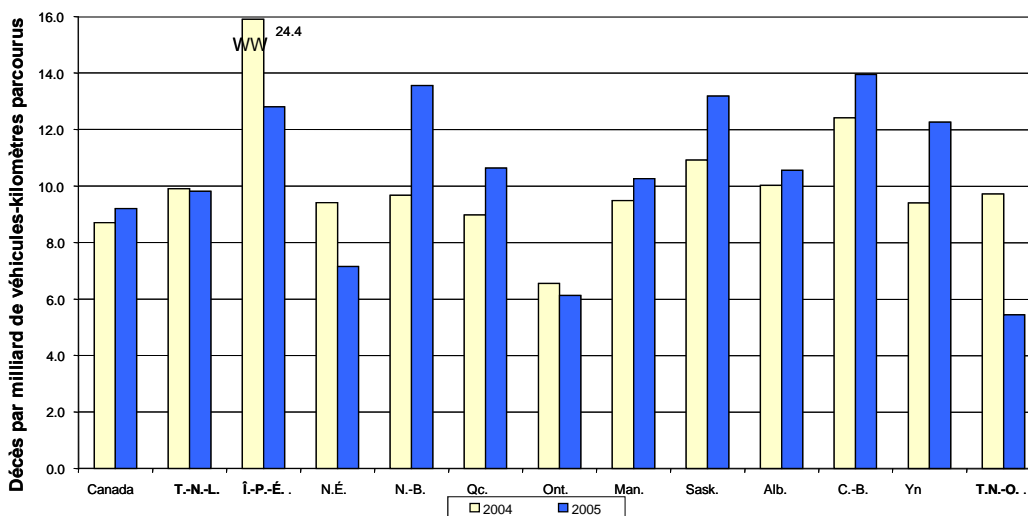
En ce qui a trait au nombre de décès par 10 000 véhicules motorisés immatriculés, le taux est passé de 1,4 par 10 000 en 2004 à 1,5 par 10 000 en 2005. Sur la scène nationale et pour 8 des 13 provinces et territoires, le taux de mortalité a augmenté de 2004 à 2005.

Taux de mortalité par 10 000 véhicules motorisés immatriculés – 2004-2005



Pour la première fois, on a pu bénéficier d'estimations du nombre véhicules-kilomètres parcourus en 2000 dans chaque province et territoire grâce à l'Enquête sur les véhicules au Canada (réalisée par Statistique Canada). Le tableau ci-dessous montre qu'il y a eu une augmentation dans le taux de mortalité pour le Canada dans son ensemble et dans ceux de sept des douze provinces et territoires de 2004 à 2005. Les motocyclettes et les autobus ont été exclus du calcul du nombre de véhicules-kilomètres parcourus. Dans le cas des autobus, on a cessé d'estimer le nombre de véhicules-kilomètres parcourus après 2003. Dans le cas des motocyclettes, le nombre de véhicules-kilomètres parcourus n'a jamais fait partie des calculs.

Taux de mortalité par milliard de véhicules-kilomètres parcourus – 2004-2005

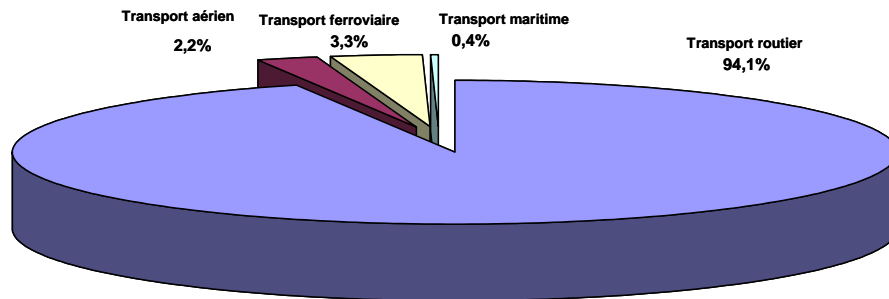


Remarque : les taux de mortalité pour le Nunavut ne sont pas disponibles. Par ailleurs, nous avons remplacé la valeur réelle de 24,4 pour l'Î.-P.-É. par une fausse valeur afin de limiter la plage de valeurs présentées sur l'axe des Y à 16,0 plutôt qu'à 26,0. Cela nous a permis de faire une comparaison graphique plus réaliste dans le cas des autres provinces et des territoires.

Malgré d'importantes améliorations apportées au chapitre de la sécurité routière, près de 3 000 Canadiens meurent sur nos routes chaque année.

Si l'on fait abstraction des améliorations, les chiffres sur les collisions nous fournissent un triste rappel du prix élevé de la mobilité des Canadiens. En 2005, la proportion des décès causés par des collisions de la route comparativement à l'ensemble des décès dans les transports au Canada a été de 94 p. 100.

Proportions des décès associées aux différents modes de transport – 2005



Bilan des collisions au Canada

Environ 1 810 collisions avec des véhicules motorisés sont survenues chaque jour au Canada en 2005. On a enregistré des dommages matériels dans seulement 77,6 p. 100 des cas. L'incidence des blessures corporelles a été de 22 p. 100 et le taux de mortalité a été de l'ordre de 0,4 p. 100.

Le nombre de victimes en 2005 a été énorme. Il y a eu 8 décès et 561 blessés par jour. Une étude approfondie¹ des coûts pour la société des collisions avec des véhicules motorisés au Canada a été publiée en août 2007. Selon cette étude, le coût social total s'élevait à 62,7 milliards de dollars en 2004, soit à 172 millions de dollars par jour, d'après le scénario moyen de la méthode fondée sur la volonté de payer.

Collisions avec des véhicules motorisés – 1996-2005

Année	Collisions mortelles	Collisions ayant causé des blessures non mortelles	Collisions ayant causé des dommages matériels	Nombre total de collisions
1996	2 679	153 966	477 708	634 353
1997	2 617	147 538	467 391	617 546
1998	2 576	145 612	451 898	600 086
1999	2 635	148 660	444 730	596 025
2000	2 569	153 271	465 578	621 418
2001	2 430	148 955	457 992	609 377
2002	2 594	153 850	488 803	645 247
2003	2 486	150 473	506 370	659 329
2004	2 430	145 256	497 874	645 560
2005	2 558	145 604	512 021	660 183

Véhicules ayant causé ou subi une collision

Comme on l'indique dans le tableau qui suit, environ 1,2 million de véhicules motorisés ont causé ou subi une collision en 2005. Sur l'ensemble de ces véhicules, 87,7 p. 100 étaient des automobiles, des véhicules utilitaires légers ou des fourgonnettes.

Dans la moitié des cas de collisions mortelles, un seul véhicule était en cause.

En moyenne, de 1996 à 2005, les collisions ne comprenant qu'un seul véhicule ont représenté 49,5 p. 100 de toutes les collisions mortelles, 31 p. 100 des collisions ayant causé des blessures corporelles et 27 p. 100 des collisions ayant causé des dommages matériels.

Environ 67 p. 100 des collisions mortelles qui se sont produites en 2005 sont survenues sur des routes rurales.

La plupart des collisions mortelles se sont produites sur des routes rurales en 2005, plus précisément dans une proportion d'environ 67 p. 100. En ce qui a trait aux collisions ayant causé des blessures, 30 p. 100 sont survenues sur des routes rurales; la majorité se sont produites dans des zones urbaines où la limite de vitesse était de 60 km/h ou moins. Dans la plupart des provinces et des territoires, on parle de zone urbaine dans les cas où les routes et les rues se situent en zone métropolitaine ou que la limite de vitesse est de 60 km/h ou moins sur les lieux. On parle de « routes rurales » dans le cas de routes principales ou secondaires lorsque la limite de vitesse sur les lieux est de plus 60 km/h. Toutefois, en Alberta et en Saskatchewan, la notion de zone urbaine englobe toutes les zones dans les limites d'une ville ou d'un village et le qualificatif « rural » s'applique aux zones à l'extérieur des zones considérées comme étant des zones urbaines.

Nombre de véhicules motorisés ayant causé ou subi une collision par type de véhicules – 2005

	Collisions mortelles	Blessures non mortelles	Dommmages matériels	Nombre total de véhicules
Automobiles	2 085	169 987	558 955	731 027
Véhicules utilitaires légers et fourgonnettes	1 086	58 997	232 530	292 613
Autobus scolaires	7	481	2 274	2 762
Autobus urbains	8	827	2 214	3 049
Autobus interurbains	1	171	618	790
Autobus – Type non spécifié	13	661	1 622	2 296
Motocyclettes	239	6 160	2 195	8 594
Cyclomoteurs	0	981	176	1 157
Bicyclettes	59	7 867	1 090	9 016
Camions porteurs > 4 536 kg	173	5 271	24 356	29 800
Camions gros porteurs	323	4 540	19 459	24 322
Autocaravanes	11	119	661	791
Équipement agricole et engins de chantier	30	648	3 518	4 196
Véhicules hors route	37	480	234	751
Véhicules d'hiver	15	220	205	440
Trains, tramways	8	120	357	485
Autres	69	4 452	50 024	54 545
Total	4 164	261 982	900 488	1 166 634

Quatre collisions sur cinq, qu'elles aient été mortelles ou qu'elles aient simplement occasionné des blessures, se sont produites par temps clair.

En moyenne, 79 p. 100 des collisions ayant entraîné la mort ou causé des blessures corporelles se sont produites par temps clair au cours de la période de 1996 à 2005. De plus, environ 67 p. 100 des collisions mortelles et 64 p. 100 des collisions ayant causé des blessures sont survenues sur une surface sèche.

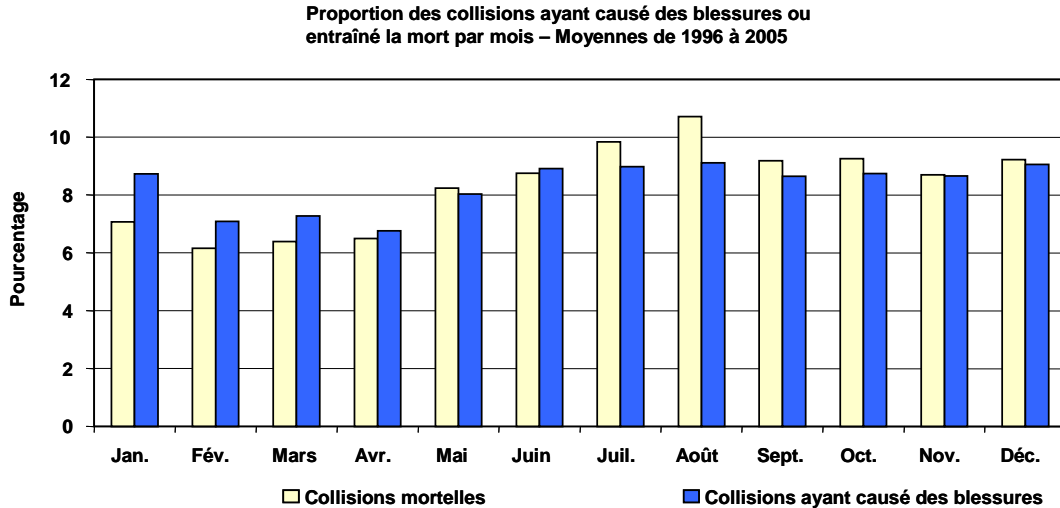
C'est le vendredi et le samedi qu'on a enregistré le plus grand nombre de collisions mortelles.

Il s'est produit plus de collisions le vendredi et le samedi que les autres jours de la semaine. Plus précisément, les collisions mortelles ont surtout été enregistrées le samedi, le vendredi venant au deuxième rang. C'est le mardi qu'on en a enregistré le moins en moyenne. Les collisions non mortelles ayant causé des blessures se sont surtout produites les vendredis. Le dimanche a été la journée pendant laquelle on a enregistré le moins de collisions ayant causé des blessures corporelles, le lundi venant au deuxième rang.

Si on divise la journée en blocs de trois heures, la période de pointe pour les collisions, tous degrés de gravité confondus, a été la période de 15 h à 18 h. La deuxième période la plus achalandée a été celle de midi à 15 h. En ce qui a trait aux collisions mortelles, les périodes les plus risquées ont été celles de 15 h le vendredi à 3 h le samedi matin et de 15 h le samedi à 3 h le dimanche matin. Dans le cas des collisions non mortelles ayant causé des blessures, les fréquences de collisions les plus élevées sont associées aux périodes de 15 h à 18 h et de midi à 15 h.

C'est en juillet et en août que les collisions mortelles ont été les plus fréquentes.

Les mois pendant lesquels on a enregistré le plus de collisions mortelles en moyenne ont été juillet et août. Les collisions mortelles avec deux véhicules ou plus ont surtout été observées en août et en décembre. Dans le cas des collisions mortelles ne comprenant qu'un seul véhicule, elles ont été au plus fort en août et, dans une moindre mesure, en juillet. Les collisions ayant causé des blessures et comprenant deux véhicules ou plus ont été réparties plus uniformément, mais les mois les plus touchés ont été, par ordre de priorité, août, décembre, juin et juillet. Les collisions comprenant un seul véhicule et ayant causé des blessures ont été observées en plus grand nombre en décembre et, dans une moindre mesure, en novembre.



Personnes à risque

Décès par province et territoire

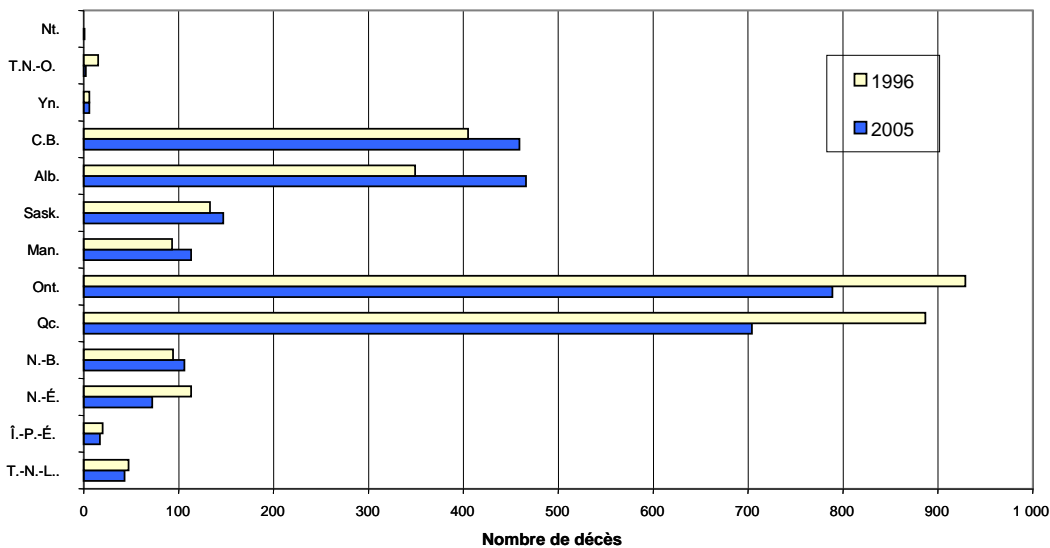
Pour l'ensemble du Canada, on a enregistré une baisse de 5,1 p. 100 dans les décès de 1996 à 2005. Dans cinq provinces et un territoire, soit dans le cas de Terre-Neuve-et-Labrador, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse, du Québec, de l'Ontario et des Territoires du Nord-Ouest, le nombre de décès a diminué pendant cette période, et ce, dans une proportion plus importante que la moyenne nationale. Dans le cas du Nouveau-Brunswick, des provinces des Prairies et de la Colombie-Britannique, le nombre de décès a augmenté alors que dans le cas du Yukon, il est resté le même.

Décès causés par des collisions de la route avec un véhicule motorisé – 1996-2005

Province	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Terre-Neuve-et-Labrador	47	34	35	41	53	43	38	41	37	43
Île-du-Prince-Édouard	20	20	21	19	20	17	20	17	30	17
Nouvelle-Écosse	113	89	84	97	87	80	88	70	90	72
Nouveau-Brunswick	94	105	96	110	89	95	104	93	71	106
Québec	858	766	685	762	765	610	704	623	644	707
Ontario	929	899	854	868	849	845	873	831	799	766
Manitoba	93	119	121	113	111	94	109	104	99	113
Saskatchewan	133	165	148	186	151	166	138	148	126	147
Alberta	349	429	429	347	364	404	372	385	387	466
Colombie-Britannique	405	389	421	414	421	413	468	440	430	459
Yukon	6	4	12	16	9	4	12	7	5	6
Territoires du Nord-Ouest	15	14	5	11	5	3	3	3	3	2
Nunavut					3	2	3	6	1	1
Canada	3 062	3 033	2 911	2 984	2 927	2 776	2 932	2 768	2 722	2 905

Remarque : les décès causés par des collisions avec des véhicules motorisés touchent tous les usagers de la route, que ce soit les conducteurs de voiture, les passagers, les motocyclistes, les piétons et les cyclistes, et incluent les cas où le décès est survenu à l'intérieur de 30 jours à partir du moment de la collision. Le Québec fait toutefois exception à la règle (8 jours).

Comparaison du nombre de décès causés par des collisions de la route impliquant des véhicules motorisés par province en 1996 et en 2005



Décès par groupe d'âge

De 1996 à 2005, le nombre de décès a diminué pour sept des dix groupes d'âge visés. Pour chacun de ces sept groupes, la baisse a été plus importante que celle correspondant à la moyenne nationale de 5,1 p. 100. Les baisses enregistrées pour les deux groupes d'âge inférieurs sont peut-être le fruit des efforts déployés par les professionnels de la sécurité routière pour promouvoir la bonne utilisation des sièges de sécurité pour enfants grâce à l'éducation, à la publication d'information et à l'organisation de séances d'information. Le nombre de décès survenus au sein du groupe des 20-24 ans est le même en 2005 que ce qu'il était en 1996, mais il a fluctué au cours de cette période de dix ans.

Pour déterminer le taux d'exposition au risque de décès associé aux collisions avec des véhicules motorisés au Canada, nous avons comparé le nombre de décès par groupe d'âge de 1996 à 2005. Pendant cette période, le taux d'exposition a diminué pour l'ensemble des groupes d'âge, passant de 10,3 à 9,0 décès par 100 000 personnes. La baisse la plus marquée a été enregistrée pour le groupe des 65 ans et plus, dont le taux est passé de 15,2 en 1996 à 11,5 en 2005. Pour le groupe des 15-19 ans, le taux est passé de 18,8 à 15,3. Les taux les plus élevés en 1996 et en 2005 ont été observés pour le groupe des 20-24 ans, ceux-ci ayant été de 19,6 et de 17,5 respectivement.

Même si le nombre de décès a augmenté de façon notable de 1996 à 2005 pour le groupe des 45-54 ans et pour celui des 55-64 ans (de 22 p. 100 et de 19 p. 100 respectivement), vu l'importante augmentation de la population au sein de ces groupes (de 30 p. 100 et de 39 p. 100 respectivement), le taux de mortalité par 100 000 personnes a diminué pour ces deux groupes d'âge. La majorité des baby-boomers, pour ne pas dire tous les baby-boomers, se retrouvent maintenant dans ces deux groupes d'âge. De 1996 à 2005, la population canadienne de 44 ans et plus a beaucoup augmenté alors qu'elle a diminué dans les deux groupes d'âge inférieurs (00-04 ans et 05-09 ans) et dans le groupe des 25-34 ans.

Décès causés par des collisions avec des véhicules motorisés par groupe d'âge – 1996-2005

Groupe d'âge	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
00-04	39	60	39	48	26	30	30	30	13	23
05-09	74	63	54	56	54	54	49	28	34	27
10-14	56	79	65	72	65	51	80	56	48	53
15-19	378	406	319	410	389	340	336	330	306	328
20-24	392	376	381	356	385	365	366	352	393	392
25-34	534	505	499	475	440	401	406	422	419	458
35-44	423	422	433	418	421	410	454	446	388	393
45-54	341	313	321	344	373	364	400	395	343	416
55-64	262	263	230	252	249	253	286	226	269	312
65 +	545	522	555	536	502	488	516	467	489	484
Âge inconnu	18	24	15	17	23	20	9	16	20	19
Total	3 062	3 033	2 911	2 984	2 927	2 776	2 932	2 768	2 722	2 905

Remarque : les décès causés par des collisions avec des véhicules motorisés touchent tous les usagers de la route, que ce soit les conducteurs de voiture, les passagers, les motocyclistes, les piétons et les cyclistes, et incluent les décès survenus à l'intérieur de 30 jours à partir du moment de la collision. Le Québec fait toutefois exception à la règle (8 jours).

Blessures par province ou territoire

Dans l'ensemble, l'incidence des blessures a diminué de 9,9 p. 100, alors que la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, l'Ontario, le Manitoba, la Colombie-Britannique et le Yukon ont connu des améliorations supérieures à celle obtenue au niveau national en termes de pourcentages. La Saskatchewan, pour sa part, a connu une hausse de 4,7 p. 100, ce qui représente la plus petite hausse, le Québec ayant connu une augmentation de 17 p. 100 et l'Alberta, de 10 p. 100.

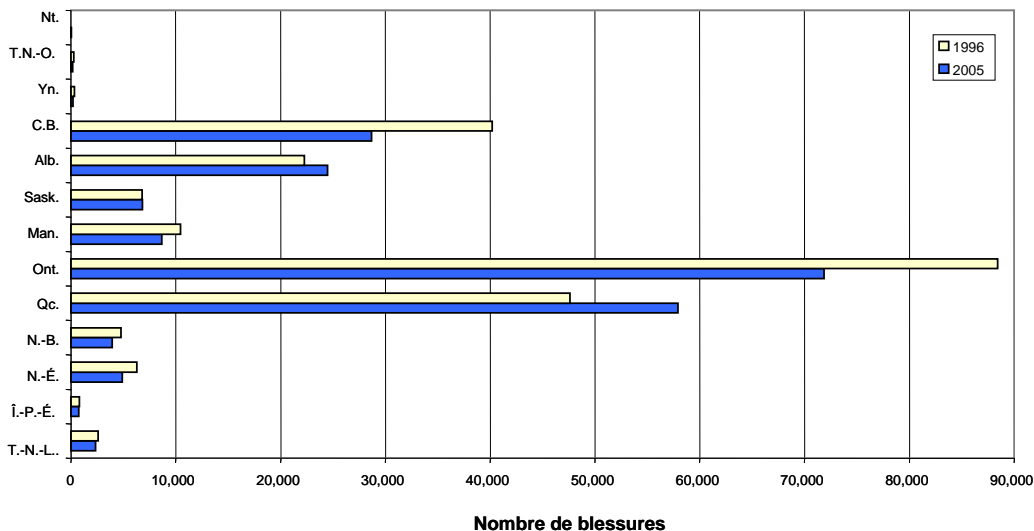
Blessures causées par des collisions avec des véhicules motorisés – 1996-2005

Province	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
T.-N.-L.	2 605	2 701	2 577	2 980	3 068	3 180	2 687	2 862	2 671	2 351
Î.-P.-É.	819	894	931	1 080	1 189	1 094	1 048	1 004	939	750
N.-É.	6 288	6 452	6 529	6 867	6 999	6 327	5 949	5 291	5 118	4 913
N.-B.	4 785	5 265	5 357	5 442	5 556	5 567	5 039	4 517	4 226	3 975
Qc	44 060	43 765	42 412	44 157	46 803	44 886	48 108	49 529	49 597	51 479
Ont.	88 445	85 565	83 320	84 107	85 009	81 783	84 199	77 888	73 011	71 850
Man.	10 467	9 148	9 531	9 697	9 485	9 002	9 533	9 782	9 319	8 679
Sask.	6 793	7 594	7 211	7 995	7 832	6 932	7 277	7 684	7 537	7 111
Alb.	22 268	23 916	24 935	25 451	26 464	27 583	28 989	26 426	24 249	24 504
C.-B.	40 190	31 501	29 911	29 963	29 838	29 577	29 315	30 611	29 136	28 686
Yn	334	320	304	353	310	305	278	233	213	196
T.N.-O.	266	282	286	345	182	205	232	172	150	188
Nt					95	Non dis.	52	90	66	69
Canada	227 320	217 403	213 304	218 437	222 830	216 441	222 706	216 089	206 232	204 751

Remarque : les blessures causées par des collisions avec des véhicules motorisés touchent tous les usagers de la route, que ce soit les conducteurs de voiture, les passagers, les motocyclistes, les piétons et les cyclistes, et les blessés incluent ceux qui souffrent de blessures évidentes ou qui se plaignent de certaines douleurs.

« Non dis. » fait référence à « non disponible ».

**Nombre de blessures causées par des collisions avec des véhicules motorisés
1996 comparativement à 2005**



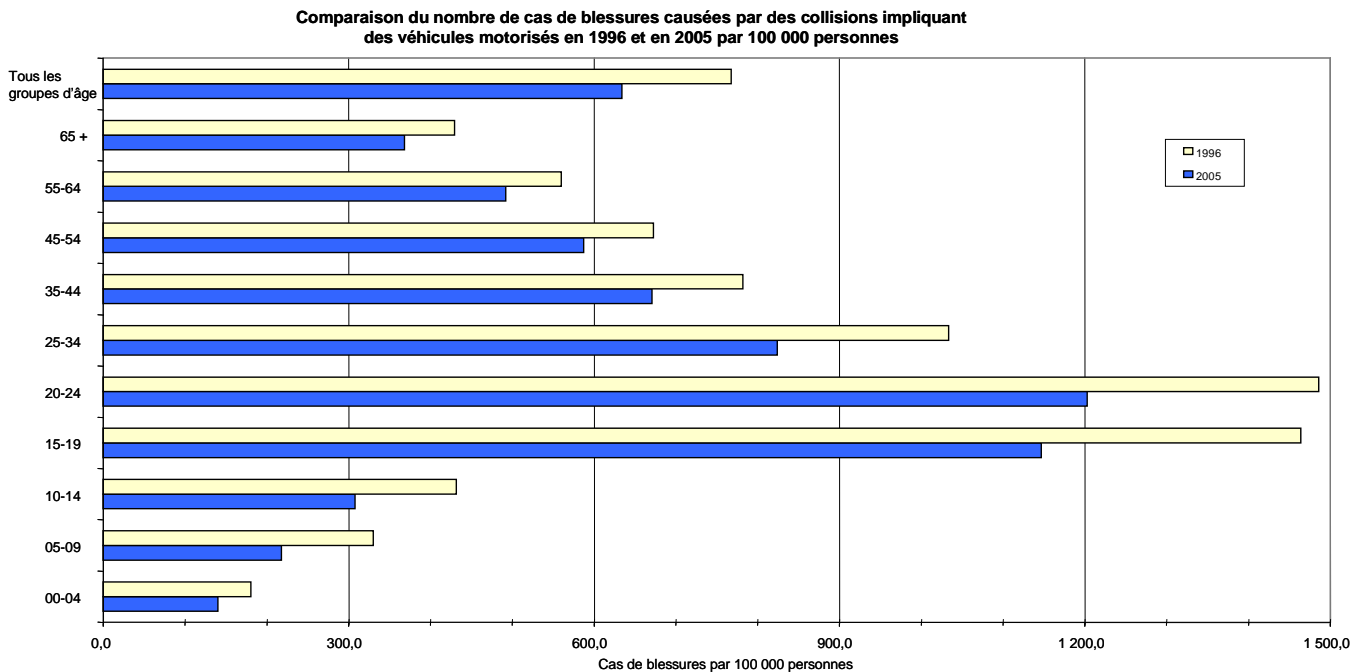
Blessures par groupe d'âge

Pour tous les groupes d'âge jusqu'à celui des 35-44 ans inclusivement, on a enregistré des baisses variant entre 9,2 p. 100 (groupe des 20-24 ans) et 38,3 p. 100 (groupe des 05-09 ans) de 1996 à 2005. Les blessures pour les groupes des 45-54 ans, des 55-64 ans et des 65 ans et plus ont augmenté de 14 p. 100, de 22 p. 100 et de 1,1 p. 100 respectivement. Les blessures chez les usagers de la route d'âge inconnu ont augmenté de 18 p. 100.

Pour déterminer le taux d'exposition au risque de blessures, nous avons comparé l'incidence des blessures par groupe d'âge en 1996 et en 2005. Le taux d'exposition pour l'ensemble des groupes d'âge a diminué, passant de 767,7 à 633,9 cas de blessures par 100 000 personnes au cours de cette période de dix ans. La plus grande baisse a été observée au sein du groupe des 15-19 ans;

le taux est passé de 1 464,3 à 1 146,7 par 100 000 personnes. Au sein du groupe des 20-24 ans, le taux est passé de 1 486,0 à 1 202,9. Les taux les plus élevés en 1996 et en 2005 ont été observés pour le groupe des 20-24 ans, ceux-ci ayant été de 1 486,0 et de 1 202,9 par 100 000 personnes respectivement.

Même si le nombre de blessés a beaucoup augmenté de 1996 à 2005 dans le groupe des 45-54 ans et dans le groupe des 55-64 ans (de 14 p. 100 et de 22 p. 100 respectivement), comme la population au sein de ces groupes d'âge a connu une forte croissance (de 30 p. 100 et de 39 p. 100 respectivement), les taux de blessures par 100 000 personnes ont diminué pour ces groupes. La majorité des baby-boomers, pour ne pas dire tous les baby-boomers, se retrouvent maintenant dans ces deux groupes d'âge. De 1996 à 2005, la population canadienne de 44 ans et plus a beaucoup augmenté alors qu'elle a diminué dans les deux groupes d'âge inférieurs (00-04 ans et 05-09 ans) et dans le groupe des 25-34 ans.



Blessures causées par des collisions avec des véhicules motorisés par groupe d'âge – 1996-2005

Groupe d'âge	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
00-04	3 536	3 264	3 032	3 144	2 954	2 790	2 655	2 620	2 457	2 385
05-09	6 655	6 284	6 076	5 887	5 676	5 199	5 319	4 754	4 459	4 103
10-14	8 667	8 358	8 100	7 912	7 441	7 191	7 343	7 201	6 851	6 483
15-19	29 429	28 394	28 272	28 847	29 115	28 566	28 694	27 146	24 995	24 629
20-24	29 751	27 851	27 408	28 388	29 558	28 594	29 479	28 427	27 229	27 014
25-34	48 829	44 902	42 081	42 124	41 948	39 815	40 322	38 909	36 613	36 461
35-44	39 033	37 794	37 398	38 488	39 164	38 185	39 257	37 261	34 868	34 315
45-54	25 454	25 451	25 516	26 665	27 764	27 884	29 141	29 265	28 842	28 919
55-64	14 193	13 511	13 876	14 371	15 058	15 013	16 213	16 634	16 673	17 357
65 +	15 372	15 138	14 939	15 894	15 734	15 662	16 267	16 207	15 634	15 540
Âge inconnu	6 401	6 456	6 606	6 717	8 418	7 542	8 016	7 665	7 611	7 545
Total	227 320	217 403	213 304	218 437	222 830	216 441	222 706	216 089	206 232	204 751

Remarque : les blessures causées par des collisions avec des véhicules motorisés touchent tous les usagers de la route, que ce soit les conducteurs de voiture, les passagers, les motocyclistes, les piétons et les cyclistes, et les blessés incluent ceux qui souffrent de blessures évidentes ou qui se plaignent de certaines douleurs.

Presque tous les Canadiens, peu importe leur groupe d'âge, étaient plus en sécurité sur la route en 2005 qu'en 1996.

Presque tous les Canadiens, peu importe leur groupe d'âge, étaient plus en sécurité sur la route en 2005 qu'en 1996, mais les groupes des 45-54 ans et des 55-64 ans ont connu une hausse de 22 p. 100 et de 19 p. 100 respectivement dans le nombre de décès survenus entre 1996 et 2005. Les baby-boomers, qui ont intégré ces groupes d'âge depuis 1996, ont fait augmenter le total des victimes au sein des groupes.

Décès et blessures par groupe d'âge en 2005 et proportions de la population

Malgré le succès certain remporté avec les programmes de délivrance graduelle des permis de conduire dans bon nombre de provinces et territoires, les jeunes faisant partie des groupes des 15-19 ans et des 20-24 ans ont été surreprésentés de façon constante de 1996 à 2005 parmi les victimes décédées et blessées. Ces adolescents et ces jeunes adultes représentaient près de 14 p. 100 de la population canadienne en 2005, mais c'est 25 p. 100 des décès causés par des collisions de la route et des cas de blessures qu'ils ont subis. Les groupes des 25-34 ans et des 65 ans et plus étaient également surreprésentés en 2005 si l'on se fie à la proportion de la population qu'ils représentaient. Quant au groupe des 25-34 ans, il a été victime de 15,8 p. 100 des décès, mais il représentait seulement 13,7 p. 100 de la population. Enfin, le groupe des 65 ans et plus a subi 16,7 p. 100 des décès alors qu'il représentait seulement 13,1 p. 100 de la population.

Même si les groupes des 45-54 ans et des 55-64 ans n'ont pas été affectés par les décès dans une plus grande proportion que celle qu'ils occupaient au sein de la population en 2005, le nombre de décès a augmenté de 22 p. 100 et de 19 p. 100 respectivement de 1996 à 2005, comme nous l'avons indiqué dans la section précédente. La population dans ces deux groupes d'âge a augmenté de 30 p. 100 et de 39 p. 100 respectivement alors que la croissance globale de la population a été de 9,1 p. 100 pendant cette période.

Décès et blessures subis par les usagers de la route en 2005 par groupe d'âge et proportion de la population représentée

Groupe d'âge	Décès	Proportion de l'ensemble des décès	Blessures	Proportion de l'ensemble des blessures	Population	Proportion de l'ensemble de la population
00-04	23	0,8	2 385	1,2	1 702 406	5,3
05-09	27	0,9	4 103	2,0	1 884 736	5,8
10-14	53	1,8	6 483	3,2	2 107 333	6,5
15-19	328	11,3	24 629	12,0	2 147 742	6,6
20-24	392	13,5	27 014	13,2	2 245 729	7,0
25-34	458	15,8	36 461	17,8	4 425 217	13,7
35-44	393	13,5	34 315	16,8	5 114 680	15,8
45-54	416	14,3	28 919	14,1	4 923 041	15,2
55-64	312	10,7	17 357	8,5	3 527 409	10,9
65 +	484	16,7	15 540	7,6	4 221 203	13,1
Inconnu	19	0,7	7 545	3,7		
Total	2 905	100,0	204 751	100,0	32 299 496	100,0

Titulaires de permis de conduire par groupe d'âge

Si l'on compare la proportion de titulaires de permis de conduire dans chaque groupe d'âge de 1996 et de 2005, on s'aperçoit que les conducteurs de 34 ans ou moins (c'est-à-dire ceux faisant partie des groupes des 15-19 ans, des 20-24 ans et des 25-34 ans) ont été surreprésentés parmi les victimes des collisions ayant causé des blessures ou entraîné la mort. Même si les titulaires de permis de conduire dans les groupes des 15-19 et des 20-24 ans représentaient 5 p. 100 et 8 p. 100 respectivement de tous les titulaires de permis en 2005, ils ont causé ou subi 8,4 p. 100 et 13,3 p. 100 des collisions mortelles et 9,1 p. 100 et 13,1 p. 100 des collisions ayant causé des blessures. Les conducteurs faisant partie du groupe des 25-34 ans ont également fait l'objet d'une surreprésentation, mais dans une moindre mesure. En ce qui concerne les conducteurs de 35 à 44 ans, ils ont été surreprésentés parmi ceux qui ont été impliqués dans des collisions ayant causé des blessures.

Le tableau qui suit présente les taux d'implication des conducteurs dans des collisions ayant causé des blessures ou entraîné la mort par 100 000 titulaires de permis. Ces taux constituent une mesure de l'exposition au risque de collision. Dans le tableau, on peut constater que les jeunes conducteurs de 24 ans ou moins ont été impliqués dans une proportion de 29 à 30 par 100 000 alors que le taux moyen pour l'ensemble des groupes d'âge a été de 17,6 par 100 000. Plus les conducteurs étaient âgés et avaient de l'expérience de conduite et plus leur taux d'implication dans des collisions causant des blessures ou entraînant la mort était bas en 2005.

**Conducteurs impliqués dans des collisions ayant causé des blessures ou entraîné la mort en 2005
en fonction du nombre de titulaires de permis**

Groupe d'âge	Collisions mortelles			Collisions ayant causé des blessures			Titulaires de permis	
	Conducteurs impliqués	Proportion par rapport au total	Taux* d'implication	Conducteurs en cause	Proportion par rapport au total	Taux* d'implication	Nombre	Proportion par rapport au total
15-19	323	8,4	29,7	21 542	9,1	1 979,7	1 088 168	5,0
20-24	514	13,3	29,2	30 991	13,1	1 758,5	1 762 388	8,0
25-34	758	19,6	19,8	48 360	20,4	1 263,8	3 826 607	17,4
35-44	746	19,3	16,1	50 568	21,4	1 090,5	4 637 162	21,1
45-54	623	16,1	13,6	42 002	17,7	920,0	4 565 593	20,8
55-64	454	11,7	14,2	24 463	10,3	765,3	3 196 340	14,6
65 +	448	11,6	15,7	18 803	7,9	657,3	2 860 520	13,0
Total	3 866	100,0	17,6	236 729	100,0	1 079,1	21 936 778	100,0

*Taux d'implication : taux calculés par 100 000 titulaires de permis.

Même si le nombre de conducteurs était sensiblement le même que le nombre de conductrices en 2005, l'implication des hommes dans les collisions mortelles par 100 000 titulaires de permis a été environ trois fois plus élevée que celle des femmes pour tous les groupes d'âge sauf un : celui des 20-24 ans. Dans ce cas, le taux d'implication par 100 000 conducteurs a été 4,16 fois plus élevé que celui des conductrices.

Conducteurs et conductrices impliqués dans des collisions mortelles en 2005 en fonction du nombre de titulaires de permis

Groupe d'âge	Conducteurs			Conductrices			Titulaires de permis	
	Conducteurs impliqués	Proportion par rapport au total	Taux* d'implication	Conductrices impliquées	Proportion par rapport au total	Taux* d'implication	Hommes	Femmes
15-19	245	8,2	42,1	76	9,0	15,0	581 581	506 586
20-24	420	14,1	45,8	93	11,0	11,0	917 884	844 501
25-34	586	19,6	29,9	164	19,4	8,8	1 960 123	1 866 483
35-44	567	19,0	23,8	174	20,5	7,7	2 386 674	2 250 478
45-54	475	15,9	20,1	139	16,4	6,3	2 357 698	2 207 880
55-64	354	11,9	21,0	96	11,3	6,4	1 688 156	1 508 174
65 +	340	11,4	21,4	105	12,4	8,2	1 586 176	1 274 332
Total	2 987	100,0	26,0	847	100,0	8,1	11 478 292	10 458 434

*Taux d'implication : taux calculés par 100 000 titulaires de permis.

Conducteurs impliqués dans des collisions ayant causé des blessures ou entraîné la mort en fonction du nombre de véhicules-kilomètres parcourus en 2005

Groupe d'âge	Collisions mortelles			Collisions ayant causé des blessures			Véhicules-kilomètres parcourus	
	Conducteurs impliqués	Prop.	Taux* d'implication	Conducteurs impliqués	Prop.	Taux* d'implication	Kilomètres (en millions)	Prop.
15 - 19	323	8,4	63,2	21 542	9,1	4 217,9	5 107,3	1,6
20 - 24	514	13,3	63,1	30 991	13,1	3 803,6	8 147,8	2,6
25 - 34	758	19,6	20,9	48 360	20,4	1 333,1	36 277,1	11,5
35 - 44	746	19,3	12,6	50 568	21,4	851,0	59 425,2	18,8
45 - 54	623	16,1	6,1	42 002	17,7	412,9	101 715,1	32,3
55 - 64	454	11,7	7,0	24 463	10,3	377,1	64 870,2	20,6
65 +	448	11,6	11,3	18 803	7,9	473,0	39 754,8	12,6
Total	3 866	100,0	12,3	236 729	100,0	750,8	315 297,5	100,0

*Taux d'implication : taux calculés par milliard de véhicules-kilomètres parcourus.

Pour mesurer l'exposition au risque, nous avons calculé le taux d'implication des conducteurs par milliard de véhicules-kilomètres parcourus. Ces mesures constituent des indicateurs fiables. En 2005, pour l'ensemble des groupes d'âge, les conducteurs ont été impliqués 12,3 fois par milliard de véhicules-kilomètres parcourus dans des collisions ayant entraîné la mort et 750,8 fois par milliard de véhicules-kilomètres dans des collisions ayant causé des blessures. Autant dans le cas des collisions ayant causé des blessures que dans le cas de celles ayant entraîné la mort, les taux d'implication pour les trois groupes d'âge supérieurs ont été moins élevés que le taux pour l'ensemble des groupes d'âge. Les taux d'implication les plus élevés ont été enregistrés pour les groupes des 15-19 ans et des 20-24 ans.

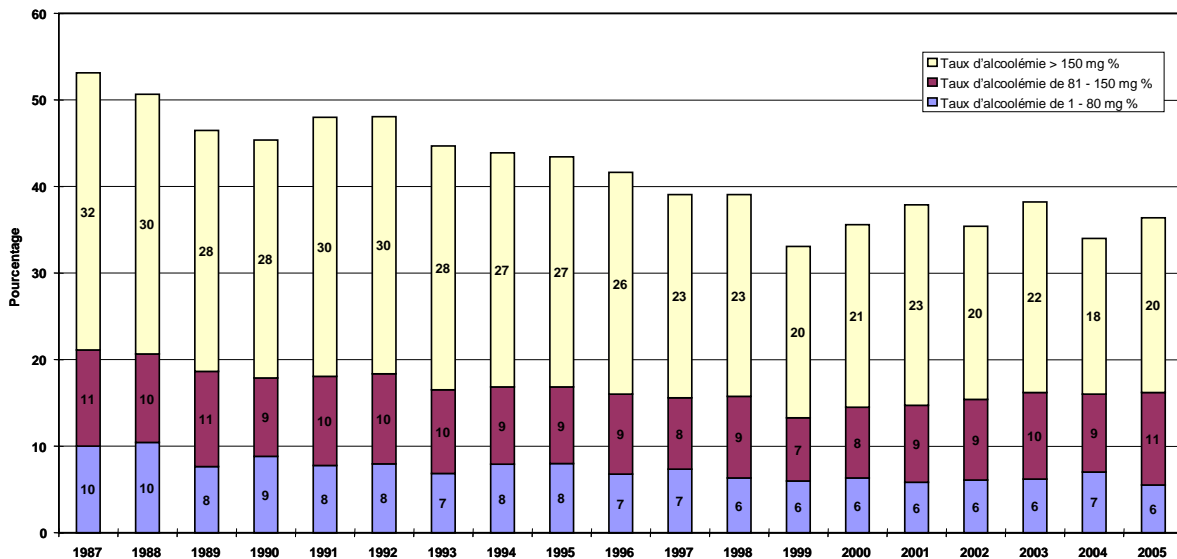
Il faut utiliser les taux de participation avec discernement dans le cas des groupes d'âge inférieurs, car Statistique Canada associe aux estimations du nombre de véhicules-kilomètres parcourus pour les personnes de moins de 25 ans les indicateurs de qualité les plus bas. Les indicateurs de qualité, qui permettent d'évaluer les effets potentiels d'une omission de réponse à un sondage ainsi que les erreurs d'imputation et d'échantillonnage, dépendent du coefficient de variation. En ce qui concerne le groupe des 20-24 ans, on évalue que la variation dans l'estimation du nombre de véhicules-kilomètres parcourus se situe entre 20 p. 100 et 35 p. 100. Dans le cas du groupe des 15-19 ans, on estime qu'elle dépasse 35 p. 100. Comme on l'indique dans le tableau ci-dessus, le nombre de véhicules-kilomètres parcourus par les deux groupes d'âge inférieurs représentait seulement 4,2 p. 100 du nombre total de kilomètres parcourus.

Comportements à haut risque observés sur nos routes

Tous les carnages provoqués par les comportements à haut risque peuvent être évités. Pourtant, on continue d'observer ce type de comportements – la conduite avec facultés affaiblies, la non-utilisation des ceintures de sécurité et les excès de vitesse – sur les routes canadiennes.

Consommation d'alcool : non sécuritaire peu importe la vitesse en cause

Pourcentage des conducteurs blessés mortellement dont l'alcootest a révélé qu'ils avaient consommé de l'alcool



Taux d'alcoolémie

mg % : quantité d'alcool dans la circulation sanguine exprimée en milligrammes par 100 millilitres de sang.

*Depuis 2001, les catégories de taux d'alcoolémie sont les suivantes : 81-160 mg % et >160 mg %.

En 1987, 43 p. 100 des conducteurs canadiens blessés mortellement qui ont subi un alcootest avaient un taux d'alcoolémie supérieur à la limite permise de 0,08 (80 mg d'alcool par 100 ml de sang) au moment de la collision. L'alcool au volant étant graduellement devenu un comportement social inacceptable dans les années 90, le pourcentage de conducteurs blessés mortellement présentant un taux d'alcoolémie dépassant la limite permise a progressivement diminué pour se fixer à 27 p. 100 du nombre total de conducteurs ayant subi un alcootest en 1999. De 1987 à 1994, le pourcentage des conducteurs blessés mortellement qui ont subi un alcootest et dont le taux d'alcoolémie dépassait la norme permise a fluctué entre 27 p. 100 et 32 p. 100. Enfin, de 1987 à 2005, le nombre de conducteurs ayant consommé de l'alcool (taux d'alcoolémie > 0 mg %) est passé de 53 p. 100 à 36 p. 100.

Les chiffres sur les victimes de l'alcool au volant demeurent alarmants. Sur les 2 905 usagers de la route tués en 2005, environ 1 100 personnes sont décédées par suite de collisions dans lesquelles l'alcool était en cause. Parmi les conducteurs blessés mortellement qui avaient bu, bon nombre avaient les facultés très affaiblies.

Si le pourcentage de conducteurs blessés mortellement dont l'alcootest a révélé un taux d'alcoolémie supérieur à la limite permise a été à la baisse de 1987 à 2005, passant de 43,2 p. 100 à 30,9 p. 100, on a observé d'importants écarts entre les groupes d'âge. Les résultats, qui sont présentés dans le tableau qui suit, laissent entendre qu'il faudrait éduquer davantage les conducteurs de 20 à 35 ans.

Pourcentage de conducteurs blessés mortellement dont l'alcootest a révélé un taux d'alcoolémie supérieur à la limite permise (> 80 mg %)

Groupe d'âge	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
≤ 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	26,7	29,7
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	38,0	42,8
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	37,8	41,0
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	36,4	36,0
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	21,5	28,7
> 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	8,5	14,9	11,8	14,1	9,7	13,1
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	29,3	32,2	29,1	32,0	27,8	30,9

La plupart des Canadiens bouclent leur ceinture!

Les Canadiens figurent parmi ceux qui portent le plus la ceinture de sécurité au monde. Il y a vingt ans, moins de trois personnes sur quatre s'attachaient. Graduellement, le degré de port de la ceinture a augmenté. Les taux ne sont toutefois pas uniformes d'une province et d'un territoire à l'autre.

Peu d'autres pays affichent d'aussi bons résultats que le Canada à cet égard. Aux États-Unis, les taux associés au port de la ceinture de sécurité se sont améliorés au fil du temps, et, en 2005, le taux s'élevait à 82 p. 100 pour l'ensemble des automobilistes alors qu'il était de 58 p. 100 à l'échelle nationale en 1994. Au Canada, l'*Enquête nationale sur la ceinture de sécurité* a été revue en 2001. Celle-ci est effectuée de façon alternée (une année sur deux) en zone rurale et en zone urbaine. En 2002, on a procédé à un sondage sur le port de la ceinture par les occupants du siège avant dans les communautés rurales. En 2003, on a mené un sondage similaire en zone urbaine qui visait tous les occupants. En 2004, on a mené une étude par observation sur le port de la ceinture de sécurité par l'ensemble des occupants des voitures en zone rurale. En 2005, on a fait la même chose, mais en zone urbaine. Les données combinées des deux études fournissent une indication du pourcentage associé au port de la ceinture de sécurité par l'ensemble des occupants des véhicules légers, lesquels incluent les voitures de tourisme, les camionnettes, les fourgonnettes et les véhicules utilitaires sport. Au moment où les résultats des sondages de 2004 et de 2005 ont été compilés, 90,5 p. 100 de tous les occupants des véhicules légers bouclaient leur ceinture. Plus précisément, dans les zones urbaines, le taux pour l'ensemble des occupants était de 91,1 p. 100 tandis qu'il était de 86,9 p. 100 dans les zones rurales.

Estimations du degré de port de la ceinture de sécurité – Pourcentage de tous les occupants des véhicules légers portant la ceinture de sécurité**

Provin./Ter.	1992	1993	1994	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002/ 2003	2004/ 2005
T.-N.-L.	90,4	94,5	93,6	91,9	92,4	86,4	82,9	92,7	92,1	82,5	87,0
Î.-P.-É.	76,9	77,8	84,5	87,5	82,6	82,7	88,5	85,7	86,7	78,1	81,4
N.-É.	82,1	83,5	83,2	88,2	87,1	88,5	86,6	86,5	88,0	89,4	88,7
N.-B.	77,9	82,1	84,9	86,6	86,5	87,9	85,9	91,5	91,4	88,8	85,9
Qc	86,0	88,8	89,8	90,3	91,7	92,3	93,0	91,4	89,0	93,3	90,9
Ont.	76,6	79,4	86,3	89,9	89,2	89,1	91,0	91,7	92,5	86,5	92,1
Man.	76,5	80,2	82,6	82,4	84,8	84,4	85,3	84,2	82,3	85,3	92,1
Sask.	88,7	89,4	87,7	89,6	91,7	89,7	88,2	90,0	91,7	85,9	93,7
Alb.	80,3	81,0	83,1	85,1	83,7	82,4	89,3	87,2	84,9	84,9	82,9
C.-B.	87,1	86,4	88,3	88,7	89,4	89,7	89,2	88,7	90,8	83,2	91,6
Yn	60,1	72,8	68,2	81,2	83,4	82,1	82,1	79,3	78,1	85,1	81,5
T.N.-O.	68,7	51,5	67,4	54,9	64,3	52,6	61,1	60,7	62,7	77,3	75,1
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	90,5

1992 est la première année pour laquelle nous avons des données sur le sujet. Cette année-là, on a élargi la portée de l'Enquête nationale pour couvrir non seulement les conducteurs mais l'ensemble des occupants des véhicules. Aucune enquête n'a été effectuée en 1995. Les taux combinés de 2002-2003 sont rattachés aux occupants du siège avant uniquement tandis que ceux de 2004-2005 sont associés à l'ensemble des occupants des véhicules légers.

** Les véhicules légers incluent les voitures de tourisme, les camionnettes, les fourgonnettes et les véhicules utilitaires sport.

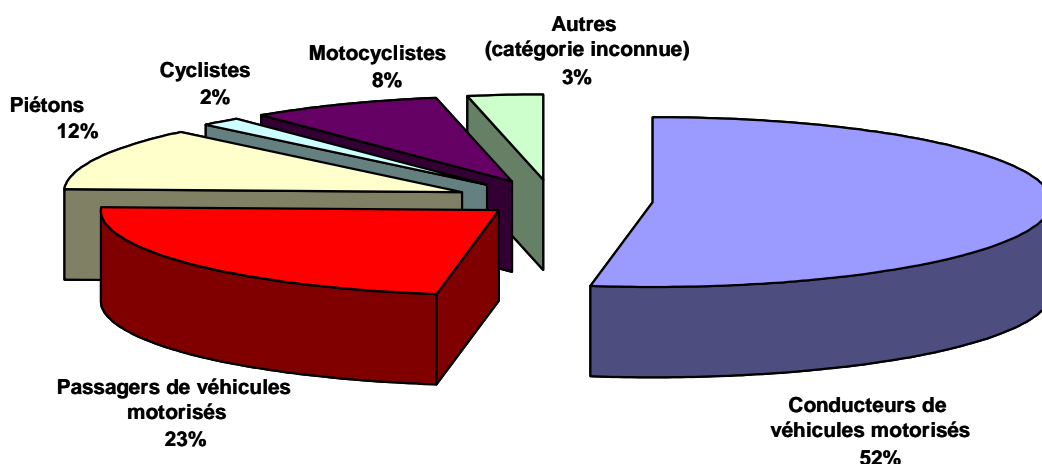
Parmi les Canadiens tués sur la route, 35 p. 100 ne portaient pas leur ceinture de sécurité.

La plupart des Canadiens croient que le port de la ceinture de sécurité réduit le risque de décès et de blessures. En 2005, même si 90,5 p. 100 des conducteurs et des passagers de véhicules motorisés portaient leur ceinture de sécurité, 35 p. 100 des conducteurs et des passagers qui sont morts des suites d'une collision de la route ne portaient pas leur ceinture de sécurité lorsque la collision s'est produite. Environ 14 p. 100 des conducteurs et 20 p. 100 des passagers qui ont subi des blessures graves ne portaient pas non plus leur ceinture au moment de l'impact.

Conducteurs et passagers à risque

Parmi les victimes décédées dans des collisions de la route en 2005, 75 p. 100 étaient des occupants de véhicules motorisés. Dans 51,9 p. 100 des cas, ce sont des conducteurs qui ont été touchés. La proportion associée aux passagers a été de 22,8 p. 100. La deuxième catégorie d'usagers de la route la plus touchée au chapitre des décès a été celle des piétons, son taux ayant été de 11,8 p. 100. Même si, parmi les types d'usagers, ce sont les occupants des véhicules motorisés qui affichent le plus grand nombre de décès, ce ne sont pas les plus vulnérables. Sur ce plan, ceux qui ne sont pas protégés par un habitacle – soit les piétons, les cyclistes et les motocyclistes – sont plus à risque que ceux qui bénéficient d'une telle protection.

Proportion des accidents mortels en 2005 par catégorie d'usagers de la route



Deux tiers des victimes de la route au Canada sont des hommes.

En 2005, 52,3 p. 100 des titulaires de permis de conduire canadiens étaient des hommes. Pourtant, le taux de décès chez les conducteurs masculins était de 69 p. 100. La proportion d'hommes et la proportion de femmes ayant subi des blessures étaient sensiblement les mêmes et concordaient d'assez près avec les pourcentages associés aux conducteurs et aux conductrices par rapport à l'ensemble des titulaires de permis.

Usagers de la route vulnérables

Même si 75 p. 100 des victimes décédées ou blessées sur les routes canadiennes sont des occupants de véhicules, les motocyclistes, les cyclistes et les piétons sont confrontés à des risques considérables puisqu'ils ne bénéficient d'aucune protection ou, au mieux, qu'ils bénéficient d'une protection minimale comparativement aux occupants des véhicules motorisés, qui sont protégés par un habitacle. Les collisions avec des usagers de la route vulnérables ont fait 625 victimes en 2005, ce qui représente une baisse de 4 p. 100 par rapport à 1996.

Un décès sur 12,7 touche un motocycliste.

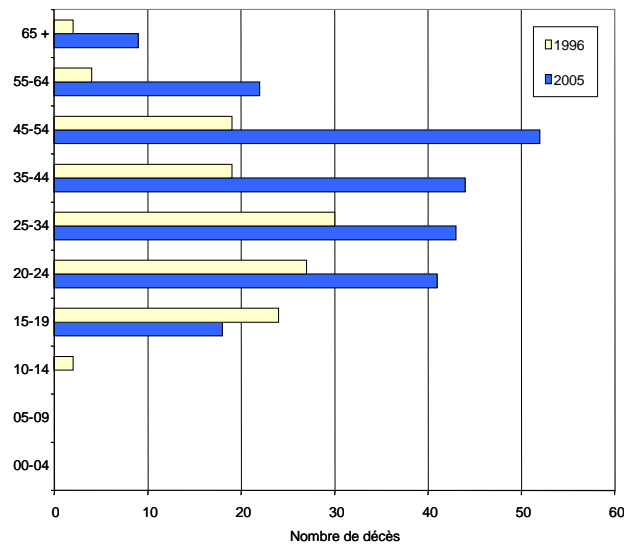
Le nombre d'immatriculations de motocyclettes a diminué au pays de 1983 à 1999. De son sommet de 510 000 en 1983, il a chuté pour se fixer à 274 000 en 1999. Depuis 1999, les motocyclettes ont graduellement regagné la faveur du public et le nombre d'immatriculations a augmenté. En 2005, le nombre total atteignait 443 000. On comptait alors une motocyclette par 44 véhicules motorisés immatriculés, et celles-ci représentaient 2,3 p. 100 des immatriculations de véhicules. Le pourcentage des décès subis par les motocyclistes par rapport aux autres usagers de la route était de 8 p. 100 (229). En 1996, le taux a chuté jusqu'à 4,1 p. 100 (126). En somme, de 1996 à 2005, les décès touchant les motocyclistes ont augmenté de 81,7 %.

Les collisions mortelles avec une motocyclette ont enlevé la vie à 49 p. 100 moins de personnes en 2005 qu'en 1983 (au moment où la mortalité était à son plus fort : 450 décès). Aucun décès n'a été enregistré chez les motocyclistes de moins de 15 ans en 2005, et il y a eu moins de décès chez les motocyclistes du groupe des 15-19 ans en 2005 qu'en 1996. Dans le cas de tous les

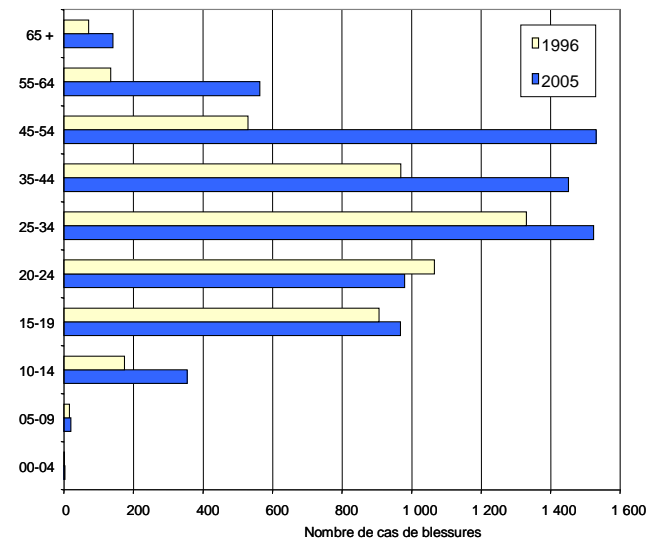
groupes d'âge à partir de 20 ans, il y a eu une hausse marquée des décès en 2005 comparativement à 1996, surtout pour les motocyclistes de 35 à 64 ans. Dans ce cas, le nombre a pratiquement triplé, passant de 42 en 1996 à 117 en 2005.

Dans l'ensemble, l'incidence des blessures a augmenté de 45 p. 100 en dix ans. Le groupe des 20-24 ans est le seul à avoir connu une baisse. Tous les autres groupes d'âge, surtout les 35-44 ans et les groupes supérieurs, ont vu leur taux de blessures augmenter sensiblement et ont contribué à la hausse globale.

Comparaison des décès chez les motocyclistes en 1996 et en 2005 par groupe d'âge



Comparaison des blessures subies par les motocyclistes en 1996 et en 2005 par groupe d'âge



Le nombre de cas de décès chez les cyclistes de moins de 15 ans a diminué de 1996 à 2005, passant de 16 à 4.

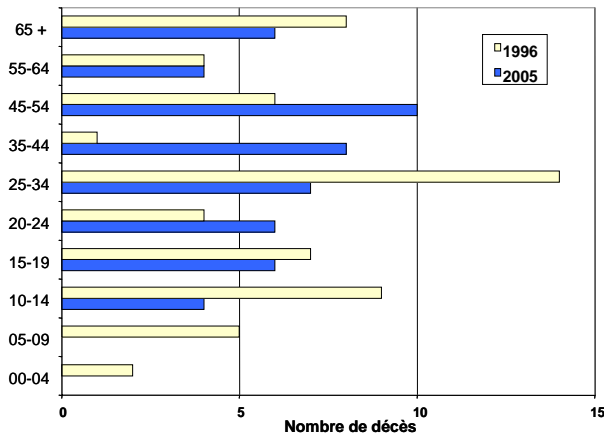
La tendance globale concernant le nombre de cyclistes canadiens tués sur la route a été à la baisse pendant les années 90 et au début du nouveau millénaire. La meilleure année à ce chapitre a été l'année 2000 alors que le total des victimes a été de 40. En 2005, le nombre de décès s'élevait à 52. De 2000 à 2005, le nombre de décès a fluctué. Dans l'ensemble, le nombre de cas de décès a diminué de 13 p. 100 alors que le nombre de cas de blessures a diminué de 11 p. 100 de 1996 à 2005. Les nouvelles lois sur le port du casque et les campagnes de sensibilisation peuvent avoir contribué à faire diminuer le nombre de décès.

La Colombie-Britannique, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard ont adopté des lois sur le port du casque s'appliquant aux personnes de tous âges. En Ontario et en Alberta, de telles lois ont également été adoptées, mais elles s'appliquent uniquement aux cyclistes de moins de 18 ans. Par ailleurs, deux municipalités de Terre-Neuve-et-Labrador, une en Saskatchewan et une au Yukon et une dans les Territoires du Nord-Ouest ont des règlements municipaux sur le port du casque.

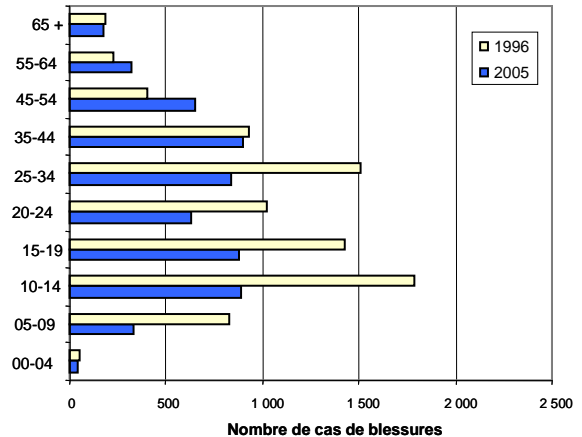
Étonnamment, même s'il y a eu 350 cyclistes de moins de 10 ans qui ont été blessés dans des collisions avec des véhicules motorisés en 2005, il n'y a pas eu de décès parmi ces victimes. Sur les 52 cyclistes tués en 2005, 19 p. 100 étaient âgés entre 10 et 19 ans, 25 p. 100 avaient entre 20 et 34 ans, 15,4 p. 100 avaient entre 35 et 44 ans et 38,5 p. 100 avaient plus de 44 ans.

Malgré les lois régissant le port du casque et les campagnes de sensibilisation, les cyclistes de 15 à 24 ans et ceux entre 45 et 54 ans ont tout de même été les plus susceptibles d'être victimes d'une collision mortelle puisqu'ils représentaient 42 p. 100 des cyclistes. La plupart des victimes de collisions chez les jeunes de 10 à 24 ans (75 p. 100) étaient des garçons.

Comparaison des décès chez les cyclistes en 1996 et en 2005 par groupe d'âge



Comparaison des cas de blessures subies par les cyclistes en 1996 et en 2005 par groupe d'âge



Un tiers des décès chez les piétons touchent des personnes âgées.

Au Canada, le nombre de décès enregistrés dans le cas des piétons a diminué de 26 p. 100 de 1996 à 2005. Les blessures, quant à elles, ont diminué de 9 p. 100. En 2005, 344 piétons ont été tués tandis que 12 918 ont été blessés, ce qui signifie qu'en moyenne, il y a eu 1 décès et 35 cas de blessures par jour. Approximativement 68 p. 100 des décès sont survenus dans des zones urbaines et moins de la moitié se sont produits à des intersections.

Les personnes âgées sont particulièrement vulnérables. Elles ont subi 31 p. 100 de tous les décès chez les piétons en 2005, même si elles représentaient seulement 13,1 p. 100 de la population. Le taux de mortalité chez les piétons masculins de 65 ans ou plus a diminué de 27 p. 100 de 1996 à 2005 alors que le taux pour les femmes de ce même groupe d'âge a diminué de 34 p. 100.

**Taux de mortalité chez les piétons par 100 000 personnes
par groupe d'âge et par sexe**

Groupe d'âge	Hommes		Femmes		Total	
	1996	2005	1996	2005	1996	2005
00-04	0,7	0,5	0,5	0,0	0,6	0,2
05-09	1,5	0,3	1,3	0,5	1,4	0,4
10-14	0,9	0,5	0,4	0,4	0,6	0,4
15-19	1,8	0,8	1,1	0,5	1,5	0,7
20-24	2,8	1,7	0,9	0,8	1,8	1,2
25-34	1,3	1,0	0,4	0,5	0,8	0,7
35-44	1,4	1,1	0,8	0,6	1,1	0,8
45-54	1,5	1,8	1,2	0,7	1,3	1,2
55-64	2,5	1,1	1,0	0,8	1,7	0,9
65 +	5,7	3,4	3,1	1,8	4,2	2,5
Total	2,0	1,4	1,1	0,8	1,6	1,1

Les collisions avec des véhicules commerciaux ont été à l'origine d'un décès sur cinq.

Dans le *Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers*, on définit un véhicule commercial comme étant un camion, un tracteur, un tracteur semi-remorque ou une combinaison de ce type de véhicules dont le poids brut consigné excède 4 500 kg, ou encore un autobus conçu, construit et utilisé à des fins de transport de passagers, et non à des fins personnelles, et ayant une capacité de plus de dix sièges, incluant le siège du conducteur.

Le *Code canadien de sécurité* comporte maintenant 15 normes régissant les facteurs qui permettent de faire en sorte que la conduite des véhicules commerciaux s'effectue en toute sécurité. En vertu de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, c'est le gouvernement fédéral qui a la responsabilité de la réglementation concernant les camions et les autobus qui effectuent des transports interprovinciaux. La Loi offre un cadre pour le partage des responsabilités entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux afin de garantir que les transporteurs routiers circulent de façon sécuritaire. Les provinces et les territoires réglementent les activités des transporteurs à l'intérieur de leurs frontières.

Le nombre de décès causés par des collisions avec des véhicules commerciaux a fluctué à la hausse et à la baisse entre 1996 et 2005. En 2005, il s'élevait à 577, un résultat 2,5 p. 100 plus élevé qu'en 1996. Pendant la période de 2002 à 2005, le nombre de décès n'a essentiellement pas changé, s'élevant successivement à 577 et à 578.

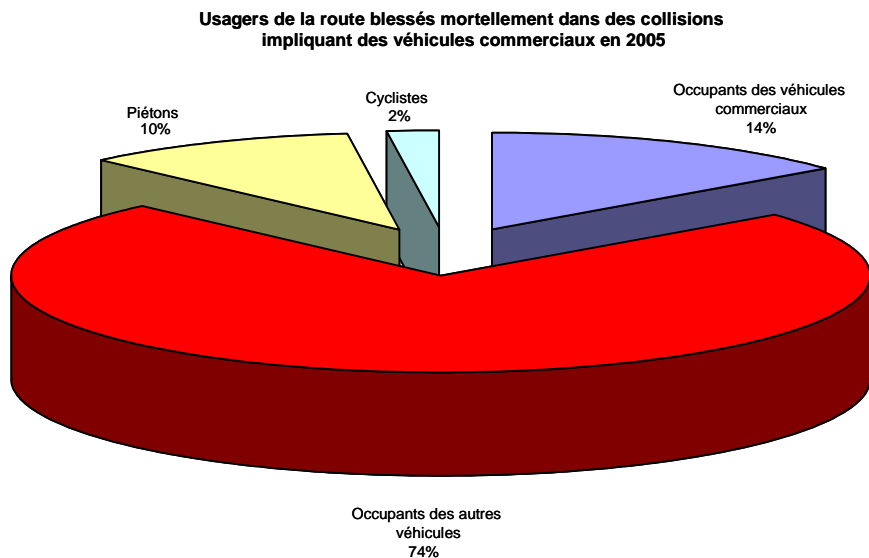
Les collisions avec des véhicules commerciaux sont souvent mortelles et particulièrement dangereuses pour les autres usagers de la route. Même si, en moyenne, seulement 8 à 9 p. 100 des véhicules ayant causé ou subi une collision au cours de la période de référence étaient des véhicules commerciaux, dans 20 p. 100 des cas de décès d'usagers de la route (une personne sur cinq), en moyenne, un véhicule commercial était en cause.

Dans la grande majorité des cas, ce sont les occupants des autres véhicules ayant causé ou subi une collision avec un véhicule commercial qui ont été les victimes des collisions. En 2005, des 577 personnes tuées dans des collisions avec des véhicules commerciaux, 424 (73 p. 100) étaient des occupants d'autres véhicules ayant causé ou subi une collision et 82 étaient des occupants du véhicule commercial en cause. Parmi les 577 victimes, il y a aussi eu 59 piétons et 12 cyclistes.

Usagers de la route blessés mortellement dans des collisions avec des véhicules commerciaux

Année	Occupants des véhicules commerciaux				Occupants des autres véhicules	Piétons	Cyclistes	Total des victimes
	Autobus	Camions porteurs	Camions gros porteurs	Total des occupants				
1996	0	26	33	59	429	65	10	563
1997	46	19	47	112	483	63	12	670
1998	4	28	40	72	413	59	17	561
1999	3	25	44	72	447	65	5	589
2000	10	32	52	94	440	48	11	593
2001	6	20	50	76	415	48	11	550
2002	3	25	59	87	422	60	8	577
2003	3	37	55	95	403	67	13	578
2004	6	30	70	106	399	61	12	578
2005	1	41	40	82	424	59	12	577

Le graphique ci-dessous illustre la proportion de chaque type d'usagers de la route blessés mortellement dans des collisions avec des véhicules commerciaux en 2005.



Le transport scolaire est très sécuritaire.

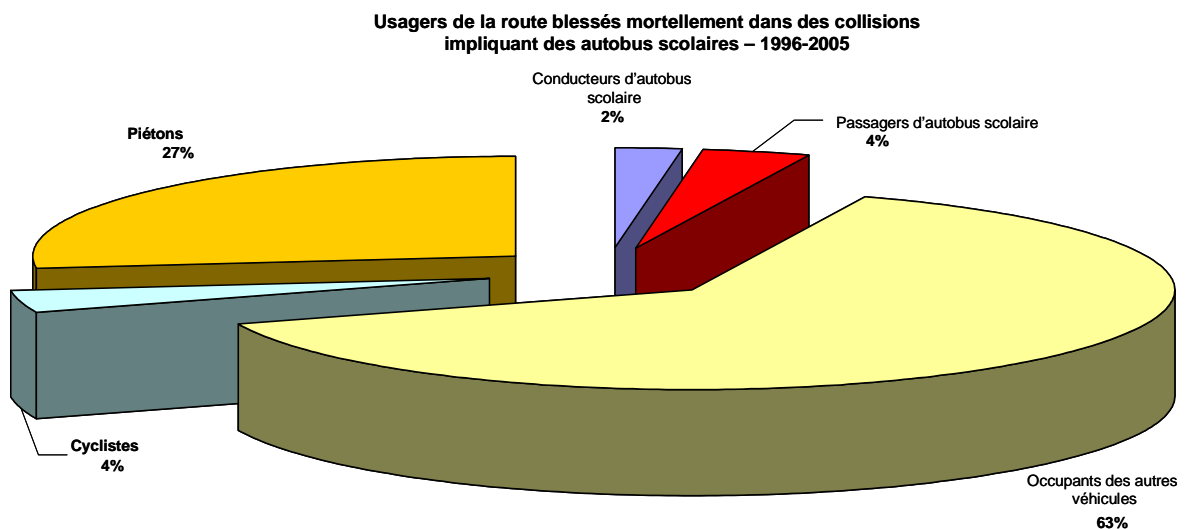
De 1996 à 2005, 8 occupants d'autobus scolaires sont décédés des suites d'une collision, soit 3 conducteurs et 5 passagers. Des 37 piétons qui ont été tués dans des collisions avec des autobus scolaires, 24 étaient des enfants d'âge scolaire (de moins de 19 ans). Parmi les victimes, 11 piétons ont été happés mortellement lorsqu'ils montaient à bord d'un autobus ou qu'ils en descendaient. Deux des 5 cyclistes qui sont morts dans de telles collisions étaient également des

enfants d'âge scolaire. De 1996 à 2005, le nombre de décès a varié de 7 à 20; les résultats ont été dans les deux chiffres tous les ans sauf en 2005 (7).

Victimes blessées mortellement dans des collisions avec des autobus scolaires

Année	Occupants des autobus scolaires			Occupants des autres véhicules	Cyclistes	Piétons	Total des victimes
	Conducteurs	Passagers	Tous les occupants				
1996	0	0	0	6	0	7	13
1997	0	0	0	8	1	3	12
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	1	1	10	0	3	14
2002	1	0	1	6	0	5	12
2003	0	0	0	14	2	4	20
2004	1	1	2	15	0	2	19
2005	0	0	0	7	0	0	7

L'année 2005 a été une année remarquable sur le plan du transport scolaire. Non seulement il n'y a pas eu de décès parmi les occupants des autobus scolaires, mais il n'y a pas eu non plus de décès de piétons ni de cyclistes occasionnés par une collision avec un autobus scolaire. Le nombre de décès parmi les occupants des autres véhicules a également chuté de moitié comparativement à l'année précédente. Le graphique ci-dessous illustre le pourcentage de distribution des victimes blessées mortellement à la suite des collisions avec des autobus scolaires pendant la période de référence.



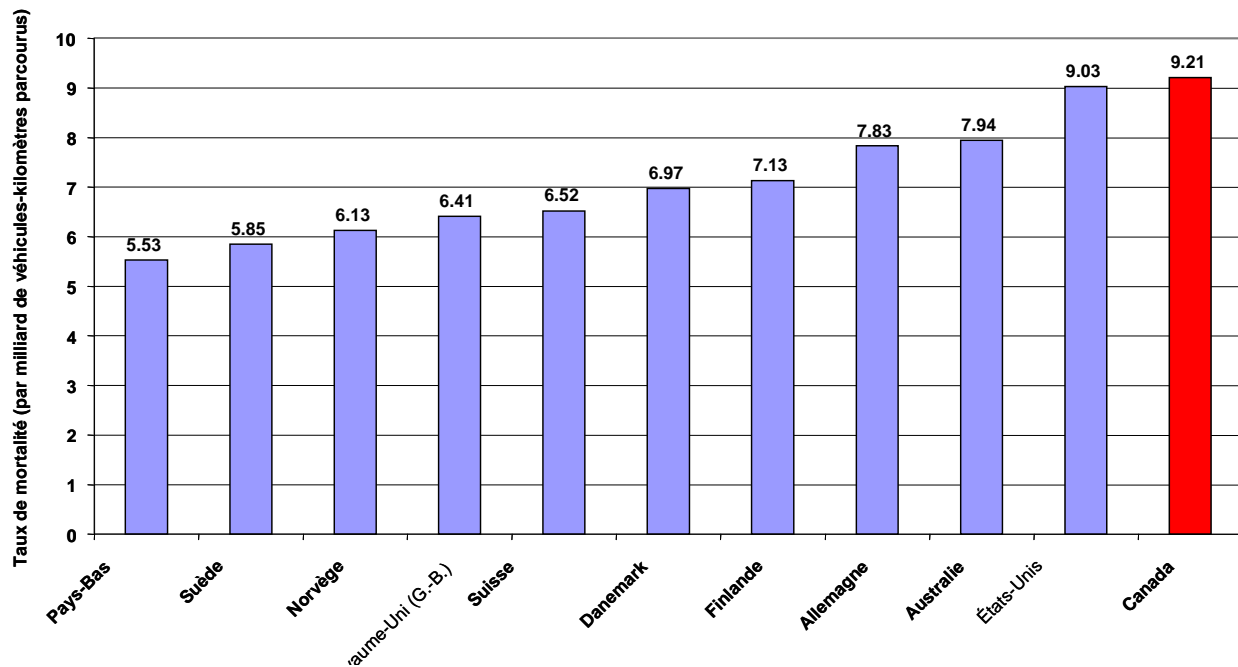
Les autobus scolaires sont conçus et construits dans l'optique de satisfaire aux normes de sécurité et de faire en sorte d'éviter que les occupants s'exposent à des blessures graves. L'ancrage des

sièges, les organes de freinage, l'éclairage, le dispositif de protection du circuit d'alimentation, la présence de sorties de sécurité, la robustesse de la structure de la carrosserie, les pneus utilisés, les signaux d'arrêt escamotables, les miroirs spéciaux ainsi que le fait que l'arrière des autobus soit surélevé et que les sièges absorbent l'énergie sont toutes des caractéristiques qui contribuent à rendre les autobus sécuritaires.

Comparaisons internationales

En 2005, le Canada se classait au onzième rang des 30 pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) au chapitre du bilan de mortalité sur les routes. Son taux de mortalité s'élevait alors à 9,21 décès par milliard de véhicules-kilomètres parcourus. Ce taux est comparable au taux de 9,45 enregistré en 2001. À ce moment-là, le Canada occupait le cinquième rang.

**Taux de mortalité par milliard de véhicules-kilomètres parcourus
Pays membres de l'OCDE sélectionnés – 2005**



Résumé

L'objectif global visé par l'initiative *Vision sécurité routière 2010* est une réduction de 30 p. 100 du nombre moyen d'usagers de la route tués ou blessés gravement pour la période de 2008 à 2010 comparativement aux données moyennes pour la période de 1996 à 2001. À ce chapitre, nous avons déjà franchi un pas dans la bonne direction, car on a déjà noté des baisses de l'ordre de 1,5 p. 100 dans le nombre de décès et de 6 p. 100 dans les cas de blessures graves si l'on compare les résultats avec les données repères.

Des extraits de la Base nationale de données sur les collisions (BNDC) et du Fichier national sur les accidents donnent un aperçu des statistiques compilées les plus demandées au sujet des collisions, que ce soit par l'entremise de notre service d'information, de notre site Web ou de notre service des communications.

¹VODDEN, Keith et Douglas SMITH, Frank EATON et Dan MAYHEW (2207). *The Full Cost Investigation on Transportation in Canada, - An Analysis and Estimation of the Social Cost of Motor Vehicle Collisions in Ontario – Final Report – August 2007.*

Sources :

Transports Canada, Direction générale de la sécurité routière, *Fichier national sur les accidents (TRAID)*.

Transports Canada, Direction générale de la sécurité routière, *Base nationale de données sur les collisions (BNDC)*.

Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, *Le problème des accidents liés à l'alcool au Canada : 2004.*

Statistique Canada, *Enquête sur les véhicules au Canada 2005*, n° de cat. 53-223-XIF.

Statistique Canada, *Statistiques démographiques annuelles 2005*, n° de cat. 91-213-XPB.

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

Organisation de coopération et de développement économiques, *Banque de données internationale sur la circulation et les accidents de la route (TRAID)*.

Pour en savoir davantage sur les initiatives et les programmes nationaux en matière de sécurité routière, vous pouvez communiquer avec Transports Canada au 1-800-333-0371 (numéro sans frais) ou au 613-998-8616 (région d'Ottawa). Vous pouvez aussi communiquer vos questions et vos commentaires par la poste à l'adresse suivante :

Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Transports Canada
330, rue Sparks
Place de Ville, tour C, 8^e étage
Ottawa, Ont. K1A 0N5

Vous pouvez également communiquer par courriel à l'adresse roadsafetywebmail@tc.gc.ca et visiter le site Web de Transports Canada au www.tc.gc.ca/roadsafety/.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2007.

La présente publication peut être reproduite sans autorisation dans la mesure où l'utilisation qu'on en fait est considérée comme une utilisation équitable aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur* et qu'elle est faite uniquement aux fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou de préparation d'un résumé destiné aux journaux. Il est nécessaire d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de la publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du ministre de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Vous pouvez aussi communiquer avec l'équipe du service de Droit d'auteur de la Couronne et octroi de licences, par téléphone, au 613-996-6886, ou par courriel, à l'adresse suivante : copyright.droitdauteur@pwgsc.gc.ca.