



Sécurité routière au Canada 2020



Transport
Canada

Transports
Canada

Canada

Préparé par Transports Canada, 2022, avec le soutien de Brian Jonah.

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Transports, 2022

Tous droits réservés. Il est permis de faire une copie électronique et d'imprimer une copie papier pour usage interne seulement. Aucune partie de cette information ne peut être reproduite, modifiée ou redistribuée sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, à des fins autres que celles mentionnées ci-dessus (y compris la vente), sans l'autorisation écrite préalable du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0S5 ou au copyright.droitdauteur@communication.gc.ca

ISBN: 978-0-660-40529-2

Catalogue No.: T46-54/1-2021F-PDF

TP 15498F

Table des matières

Résumé	5
Introduction	7
Contexte	7
La Décennie d’action pour la sécurité routière des Nations Unies 2011-2020	8
Stratégie de sécurité routière du Canada 2025	8
Niveau global de sécurité routière au Canada	9
Caractéristiques des collisions de véhicules automobiles	16
Caractéristiques des victimes de collisions	18
Coût social des collisions	26
Comparaison internationale	27
Thèmes clés de la sécurité routière	28
Conduite sous l’effet de l’alcool	28
Conduite sous l’effet de drogues	36
Utilisation des dispositifs de sécurité des occupants	41
La distraction au volant	43
Excès de vitesse et conduite agressive	49
Jeunes et nouveaux conducteurs	52
Usagers de la route vulnérables	56
Véhicules utilitaires lourds	61
Sécurité des véhicules	67
Les défis futurs de la sécurité routière	67
Véhicules connectés et automatisés	67
Systèmes avancés d’aide à la conduite.....	70
Nouveaux types de véhicules.....	71
Les conducteurs plus âgés.....	71
Enregistreurs de données routières.....	71
Conduite sous l’effet de drogues	72
Références	73

Résumé

En 2011, un rapport sur la sécurité routière au Canada a été publié par Transports Canada pour souligner l'Année de la sécurité routière au Canada, le début de la Décennie d'action pour la sécurité routière des Nations Unies 2011-2020 et le lancement de la Stratégie de sécurité routière 2015, le troisième programme national de sécurité routière du Canada.

Ce rapport examine les progrès réalisés par le Canada au cours de la Décennie d'action qui s'est terminée en 2020. Son objectif est de déterminer les progrès réalisés par le Canada en vue d'atteindre la vision de la Stratégie de sécurité routière 2025 (SSR 2025), à savoir zéro décès et blessure grave et les routes les plus sûres du monde. La SSR 2025 vise une tendance continue à la baisse des décès et des blessures graves d'année en année.

Les données de la Base nationale de données sur les collisions ont servi à déterminer les taux de décès et de blessures graves de 2011 à 2020. En outre, les thèmes de sécurité routière suivants ont été étudiés pour cette période en vue de déterminer si des progrès ont été réalisés en matière de sécurité : la conduite sous l'effet de l'alcool et des drogues, le port de la ceinture de sécurité, la distraction au volant, les excès de vitesse, les jeunes conducteurs, les usagers de la route vulnérables et les véhicules utilitaires lourds. Outre les données de la Base nationale de données sur les collisions (BNDC), des données provenant des bureaux des coroners et des médecins légistes, ainsi que des enquêtes d'observation ont été employées pour examiner ces indicateurs.

Les taux de décès et de blessures graves par milliard de véhicules kilomètres parcourus ont diminué de 22 % et de 35 % respectivement entre 2011 et 2020. Le taux de décès du Canada en 2018 était le 12^e parmi les 22 membres de l'Organisation de coopération et de développements économiques (OCDE) pour lesquels des données étaient accessibles. Le coût social des collisions de véhicules automobiles au Canada a été estimé à 36 milliards de dollars en 2020.

Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool a diminué, passant de 34 % en 2008 à 28 % en 2016. Lors d'une enquête routière menée en 2018 en Colombie-Britannique, 4,9 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool, ce qui représente une baisse par rapport à 2012, où 6,5 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool. Des enquêtes routières en Ontario démontrent que 4,4 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool en 2017, ce qui est comparable au pourcentage observé en 2014 (4 %).

En ce qui concerne la présence de drogues au volant, en 2016, les coroners ont détecté au moins une drogue psychodynamique (une drogue légale ou illégale qui affecte l'esprit, les émotions et le comportement) autre que l'alcool chez 47 % des conducteurs mortellement blessés. Ce chiffre est comparable au pourcentage de 41 % en 2008. La consommation de cannabis chez les conducteurs mortellement blessés au volant est passée de 18 % en 2008 à 21 % en 2016. Selon des enquêtes routières menées en Colombie-Britannique, 7,4 % des conducteurs ont été déclarés positifs aux drogues en 2012, contre 8,5 % en 2018. Des enquêtes similaires menées en Ontario ont révélé que 10,2 % des conducteurs ont été déclarés positifs aux drogues en 2014 et 14,2 % en 2017.

En 2020, 21 % des décès sur la route impliquaient une distraction, soit le même pourcentage qu'en 2010. D'après des enquêtes d'observation, les conducteurs qui parlent sur des appareils mobiles sont passés de 2,3 % en 2012-2013 à 2,9 % en 2016-2017 et ceux qui envoient des messages textes sont passés de 1,6 % à 2,2 % au cours de la même période.

Le taux de jeunes conducteurs de moins de 20 ans impliqués dans des collisions mortelles a diminué de 34 % entre 2011 et 2020. Les décès de piétons ont diminué de 11 %, les décès de motocyclistes ont augmenté de 40 % et les décès de cyclistes ont diminué de 9 %. Les décès liés aux véhicules utilitaires lourds ont également diminué de 26 %.

Entre 2011 et 2020, une amélioration de la sécurité routière a été constatée en ce qui concerne les taux globaux de décès et de blessures graves. En 2020, les principaux facteurs qui contribuaient aux décès étaient les excès de vitesse (25 %) et la distraction au volant (21 %). Si l'alcool au volant a diminué, la consommation de drogues au volant a augmenté, notamment le cannabis.

Ce rapport décrit également des mesures qui ont contribué aux améliorations observées, telles que les contre-mesures axées sur la distraction, la conduite en état d'ébriété et la sécurité des usagers de la route vulnérables, ainsi que les défis à venir en matière d'amélioration de la sécurité routière, notamment :

Les véhicules automatisés et connectés et les travaux entrepris pour assurer leur sécurité

Les systèmes avancés d'aide à la conduite, tels que la détection des angles morts et le freinage d'urgence

Les nouveaux véhicules associés aux véhicules électriques à basse vitesse et aux scooters

Les conducteurs âgés, une cohorte croissante

Les enregistreurs de données électroniques qui enregistrent et stockent les données des capteurs lors d'une collision

La conduite sous l'effet de la drogue et les questions qui restent à régler

Introduction

En 2011, un rapport sur la sécurité routière au Canada a été publié par Transports Canada pour souligner l'Année de la sécurité routière au Canada, le début de la Décennie d'action pour la sécurité routière des Nations Unies 2011-2020 et le lancement de la Stratégie de sécurité routière 2015, le troisième programme national de sécurité routière du Canada.

Ce rapport examine les progrès réalisés par le Canada au cours de la Décennie d'action qui s'est terminée en 2020. Son objectif est de déterminer les progrès réalisés par le Canada en vue d'atteindre la vision de la Stratégie de sécurité routière 2025, à savoir zéro décès et blessure grave liés aux véhicules automobiles et les routes les plus sûres du monde.

Le rapport souligne également que l'année 2019 marque le 50e anniversaire de ce qui était à l'origine la Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile de Transports Canada, l'organisme fédéral responsable de la sécurité routière au Canada.

Contexte

Au Canada, la sécurité routière est une responsabilité partagée entre les gouvernements fédéral, provinciaux, territoriaux et municipaux.

Le gouvernement fédéral est responsable des règlements relatifs à la fabrication et à l'importation de véhicules ou d'équipements à moteur en vertu de la Loi sur la sécurité automobile, ainsi que de l'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers interprovinciaux et internationaux en vertu de la Loi sur les transports routiers. La Direction générale des programmes multimodaux et de la sécurité routière de Transports Canada est chargée d'appliquer ces lois en élaborant des règlements et des normes de sécurité pour les véhicules automobiles et les transporteurs routiers et en veillant à leur application. En outre, la direction générale :

- recueille les données des gouvernements provinciaux et territoriaux pour la Base nationale de données sur les collisions (BNDC)
- effectue des recherches sur la sécurité des véhicules et des usagers de la route
- mène des enquêtes sur les collisions et les défauts
- informe le public sur l'amélioration de sa sécurité lors des déplacements

Le ministère de la Justice est responsable du *Code criminel*, qui comprend des articles sur la conduite avec facultés affaiblies.

Les provinces, les territoires et les municipalités sont responsables de :

- la construction et l'entretien des autoroutes
- l'exploitation de véhicules utilitaires dans les provinces et les territoires
- l'immatriculation des conducteurs et des véhicules
- la recherche sur les infrastructures routières et la sécurité des usagers de la route
- l'élaboration et la mise en œuvre d'initiatives de sécurité routière relevant de leurs compétences (p. ex. législation, règlement, application de la loi, infrastructure routière, sensibilisation du public et éducation)

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), ainsi que des organismes non gouvernementaux clés, comme l'Association canadienne des chefs de police, jouent également un rôle important dans la conception et la prestation de programmes de sécurité routière au Canada. En outre, tous les paliers de gouvernement participent à l'Association des transports du Canada (ATC), une association technique nationale sans but lucratif qui se concentre sur les infrastructures routières et autoroutières et sur le transport urbain.

La Décennie d'action pour la sécurité routière des Nations Unies 2011-2020

L'Assemblée générale des Nations Unies a adopté une résolution en mars 2010 pour établir la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. La décennie a été menée par l'Organisation mondiale de la Santé afin de « stabiliser, puis diminuer le niveau prévu de décès dus aux collisions de la route dans le monde en multipliant les activités menées à l'échelle nationale, régionale et mondiale » d'ici 2020.

Les principes directeurs de la Décennie d'action sont les suivants :

- Adopter une « approche axée sur un système sûr » pour traiter les collisions routières
- S'appropriier les activités à l'échelle nationale et locale
- Inclure les gouvernements, le secteur privé et les organismes non gouvernementaux dans le processus d'amélioration de la sécurité routière

Stratégie de sécurité routière du Canada 2025

Lancée en 2016 par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière¹, la Stratégie de sécurité routière 2025 représente la quatrième initiative nationale visant à améliorer la sécurité routière au Canada. Les trois premières stratégies nationales ont permis de diminuer les décès et les blessures graves de 44 % et 56 % respectivement entre 1996 et 2015 (Jonah, 2018).

La vision à la base de la Stratégie de sécurité routière 2025 est « Vision zéro – les routes les plus sûres du monde ». La dernière partie de cette vision est similaire aux stratégies précédentes, mais la nouvelle vision ajoute Vision zéro, où les décès et les blessures graves seraient éventuellement réduits à zéro (Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé – CCATM, 2016).

La Stratégie de sécurité routière 2025 promeut la Vision zéro, une initiative multinationale de sécurité routière fondée sur la philosophie selon laquelle personne ne devrait être tué ou gravement blessé dans le système de transport routier². En fin de compte, l'objectif principal de la Vision Zéro est de parvenir à zéro décès ou blessure grave sur la route. Au Canada,

¹ [COMMUNIQUÉ DE PRESSE \(comt.ca\)](http://comt.ca)

² [Stratégie de sécurité routière du Canada](#)

Parachute³ a pris l'initiative nationale de coordonner et de partager les pratiques exemplaires entre toutes les municipalités et communautés qui cherchent à améliorer la sécurité routière. Le CCATM joue le rôle de gardien de la Stratégie de sécurité routière 2025 en apportant son soutien et ses conseils, au besoin.

Les objectifs de la Stratégie de sécurité routière 2025 sont les suivants :

- Sensibiliser le public et le mobiliser en faveur de la sécurité routière
- Améliorer la communication, la coopération et la collaboration entre les intervenants
- Améliorer la législation et l'application du Code de la route
- Améliorer les informations sur la sécurité routière à l'appui de la recherche et de l'évaluation
- Améliorer la sécurité des véhicules et des infrastructures routières
- Tirer parti de la technologie et de l'innovation

La Stratégie de sécurité routière 2025 définit les principes directeurs, les principaux groupes à risque, les facteurs contributifs et les pratiques exemplaires. Tous ces éléments ont pour but d'aider chaque administration à définir et à mettre en place des programmes visant à résoudre les problèmes locaux de sécurité routière. En date de 2019, plusieurs administrations ont conçu et mis en œuvre des stratégies provinciales de sécurité routière (p. ex., la Colombie-Britannique, l'Alberta et le Manitoba).

Niveau global de sécurité routière au Canada

Ce rapport examine l'évolution de la sécurité routière à partir des données sur les décès et les blessures graves survenus entre 2011 et 2020⁴. Il détermine également s'il y a eu des changements liés aux thèmes clés de la sécurité routière au cours de cette période.

Les véhicules automobiles sont un moyen essentiel de se rendre au travail et aident les Canadiens à parcourir notre vaste territoire. Ils transportent également des marchandises à travers le pays et l'Amérique du Nord. Le Canada compte environ 1,13 million de kilomètres-routes de routes équivalentes à deux voies. Un kilomètre-route mesure le nombre de voies de circulation sur chaque section de route (Transports Canada, 2021).

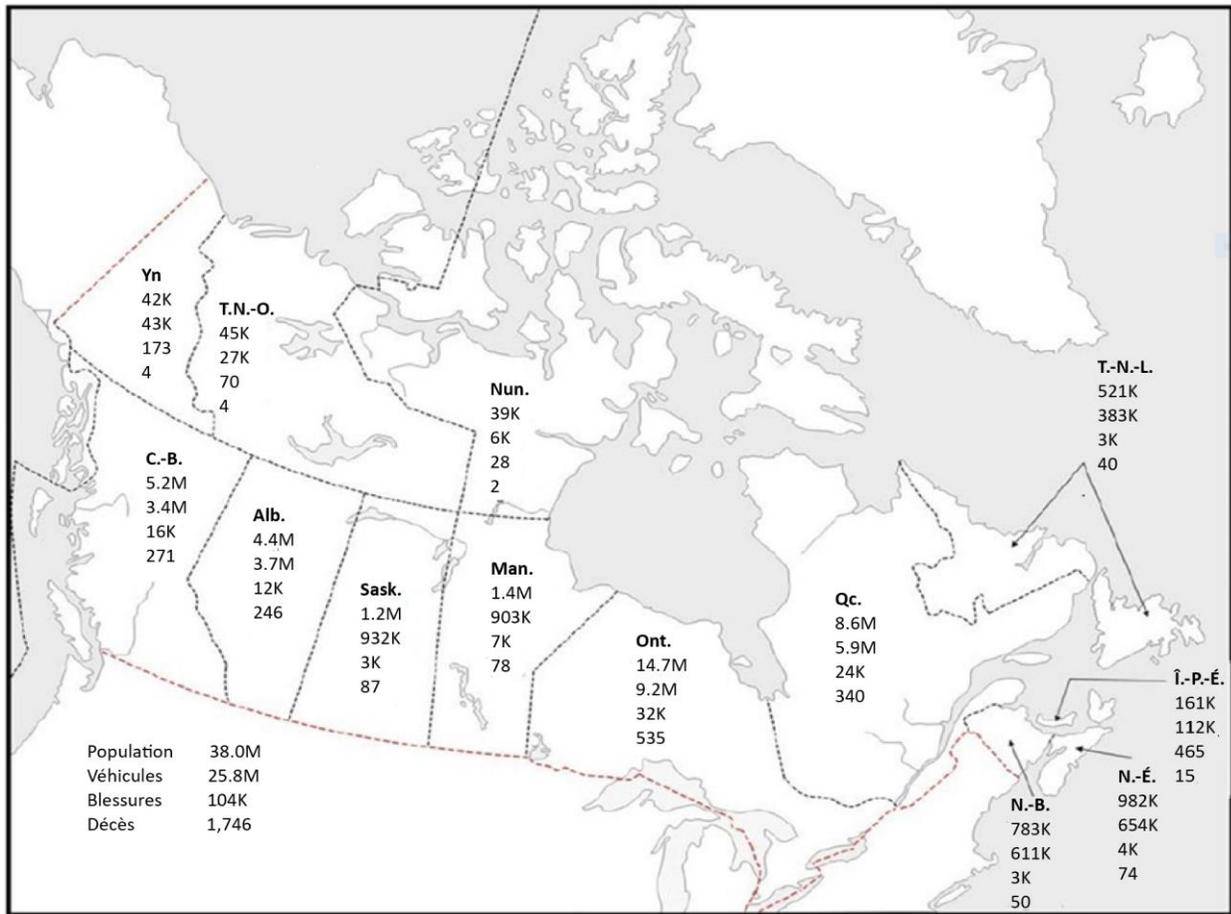
La **Figure 1** présente des statistiques sur la population, les véhicules, les collisions et les décès en 2020. Ils sont regroupés par province ou territoire et le Canada dans son ensemble.

En 2020, le Canada comptait plus de 38 millions d'habitants et près de 26 millions de véhicules immatriculés. Les collisions impliquant ces véhicules ont fait environ 104 286 victimes blessées et 1 746 morts. En 2020, environ 285 victimes blessées et 5 décès ont été signalés chaque jour sur les routes canadiennes.

³ <https://parachute.ca/fr/programme/vision-zero-fr/>

⁴ Les données pour 2020 sont telles que fournies par les provinces ou les territoires ou estimées au besoin.

Figure 1 : Population, véhicules immatriculés, blessures et décès, Canada, 2020

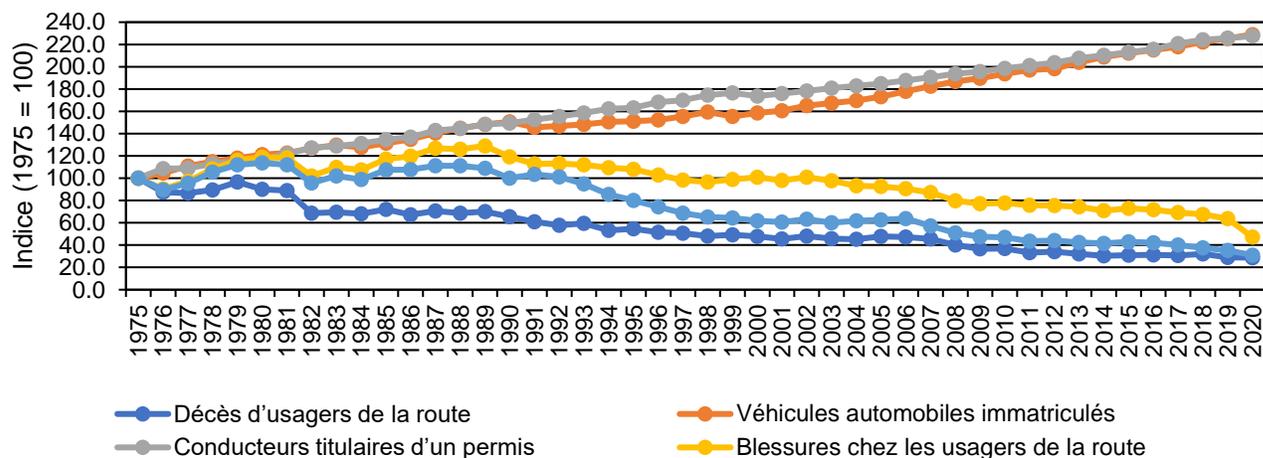


La tendance à long terme des décès et des blessures, des véhicules immatriculés et des conducteurs titulaires d'un permis de conduire est présentée à la **Figure 2**.

Les données les plus récentes disponibles dans la BNDC datent de 2020. Par rapport à 1975, la population du Canada a augmenté de 64 %, le nombre de conducteurs titulaires d'un permis de conduire a augmenté de 128 % et le nombre de véhicules immatriculés a augmenté de 129 %.

Malgré cette croissance, le nombre de décès liés aux véhicules automobiles a diminué de 71 %, le nombre total de blessés a diminué de 53 % et le nombre de blessés graves (ceux qui nécessitent un traitement résidentiel à l'hôpital) a diminué de 69 %.

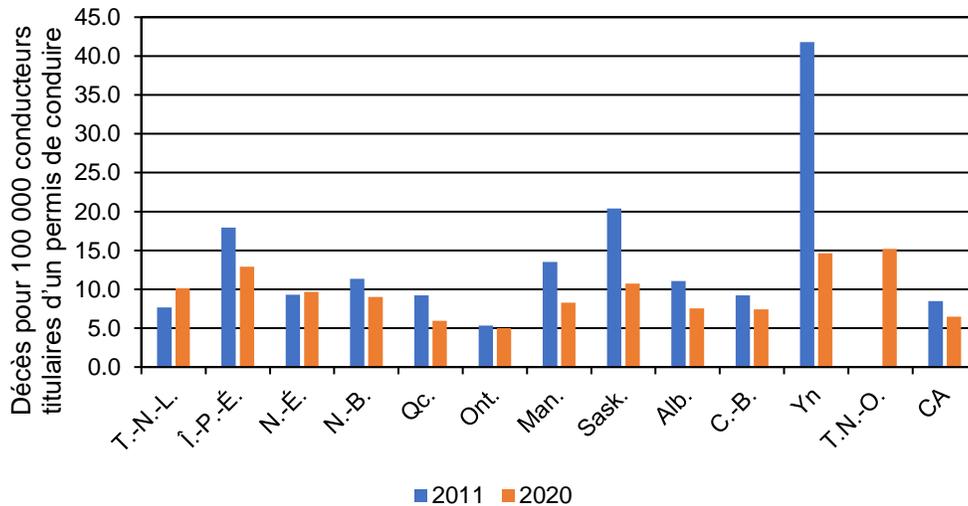
Figure 2 : Nombre de véhicules automobiles immatriculés, de conducteurs titulaires d'un permis de conduire, d'usagers de la route blessés, blessés gravement et tués, par année, de 1975 à 2020



Comme le montre la **Figure 3**, neuf provinces ou territoires ont enregistré une baisse du nombre de décès pour 100 000 conducteurs titulaires d'un permis de conduire entre 2011 et 2020.

Le taux de mortalité des véhicules automobiles au Canada a diminué de près de 24 % entre 2011 et 2020. Sept provinces et territoires ont connu des baisses supérieures à la moyenne nationale, soit l'Île-du-Prince-Édouard, le Québec, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta, le Yukon et le Nunavut.

Figure 3 : Décès pour 100 000 conducteurs titulaires d'un permis de conduire, par province ou territoire, en 2011 et 2020⁵

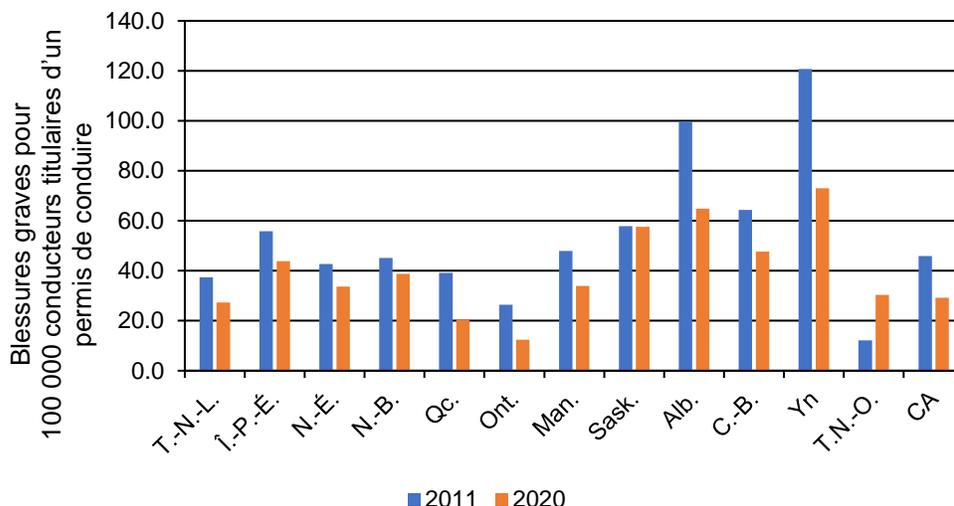


La **Figure 4** montre qu'entre 2011 et 2020, le taux de blessures graves pour 100 000 conducteurs titulaires d'un permis de conduire a diminué dans toutes les administrations, sauf dans les Territoires du Nord-Ouest.

Le taux de blessures graves au Canada a diminué de plus de 36 % au cours de cette période. Quatre provinces et territoires ont connu des baisses supérieures à la moyenne nationale : Québec, Ontario, Yukon et Nunavut.

⁵ Le Nunavut compte très peu de décès, avec un taux de 49,9 en 2011, et de 18,3 en 2020. Ces données ont été omises pour ne pas obscurcir les taux de mortalité des autres administrations.

Figure 4 : Blessures graves pour 100 000 conducteurs titulaires d'un permis de conduire, par province ou territoire, en 2011 et 2020⁶



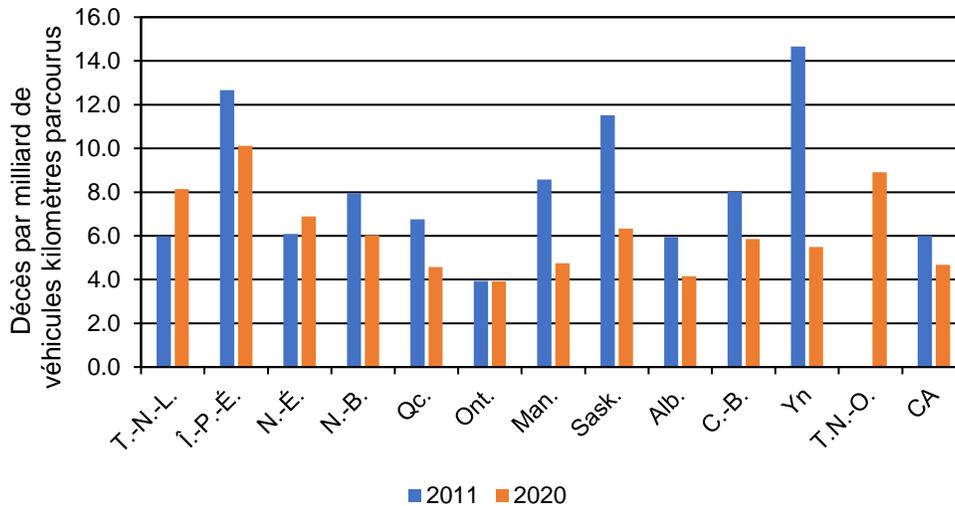
Le nombre de décès par milliard de véhicules kilomètres parcourus (VKP) est présenté dans la **Figure 5**.

En 2020, les taux de décès liés aux véhicules automobiles ont diminué par rapport à 2011 dans dix administrations. Le taux national de décès par milliard de véhicules kilomètres parcourus a diminué de 22 %.

Le Nouveau-Brunswick, le Québec, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta, la Colombie-Britannique, le Yukon et le Nunavut ont enregistré des diminutions en pourcentage des décès par milliard de VKP supérieures à la moyenne nationale.

⁶ Le Nunavut compte peu de blessures graves et, avec un taux de blessures graves de 199,6 en 2011 et de 9,2 en 2020, le territoire a été omis pour éviter d'obscurcir les taux de blessures graves des autres administrations.

Figure 5 : Décès par milliard de véhicules kilomètres parcourus par province ou territoire en 2011 et 2020⁷

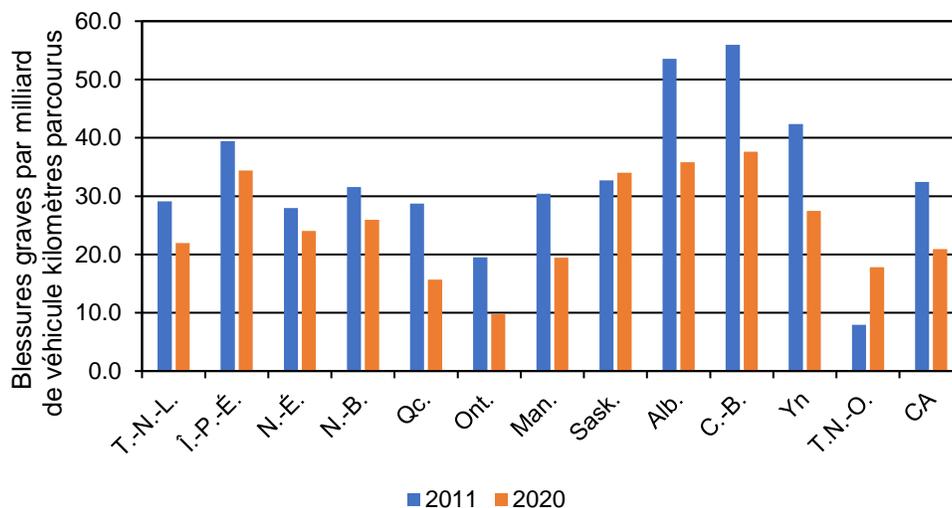


La **Figure 6** montre qu'entre 2011 et 2020, le nombre de blessures graves par milliard de véhicules kilomètres parcourus a diminué dans toutes les administrations, à l'exception de la Saskatchewan et des Territoires du Nord-Ouest.

Le taux national de blessures graves a diminué de 35 % au cours de cette période de 10 ans. Le Québec, l'Ontario, le Manitoba et le Nunavut ont enregistré des diminutions en pourcentage des blessures graves par milliard de VKP supérieures à la moyenne nationale.

⁷ Le Nunavut compte très peu de décès et, avec un taux de mortalité de 81,3 en 2011 et de 45,7 en 2020, le territoire a été omis pour ne pas obscurcir les taux de mortalité des autres administrations.

Figure 6 : Blessures graves par milliard de véhicules kilomètres parcourus par province ou territoire en 2011 et 2020⁸

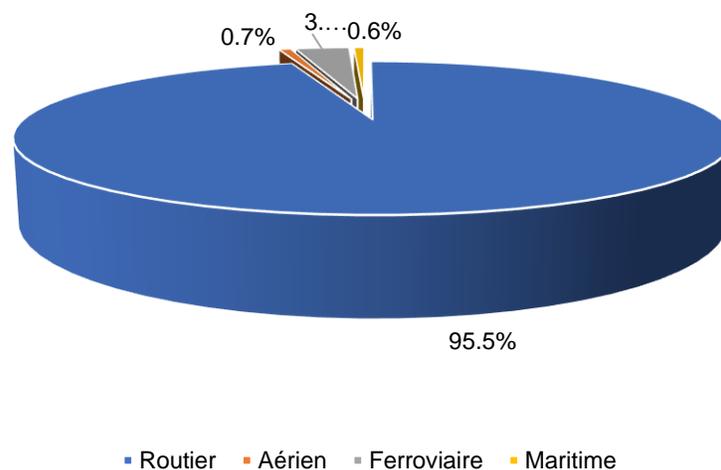


Malgré des améliorations considérables en matière de sécurité, ces chiffres viennent rappeler solennellement le prix que les Canadiens paient pour leur mobilité.

En raison du nombre important d'utilisateurs, comparativement aux autres modes de transport, la **Figure 7** montre que les décès dus aux véhicules automobiles représentaient environ 96 % des décès liés au transport en 2020.

⁸ Le Nunavut compte peu de blessures graves et, avec un taux de blessures graves en 2011 de 325,1 et en 2020 de 22,8, le territoire a été omis pour ne pas obscurcir les taux de blessures graves des autres administrations.

Figure 7 : Comparaison des décès par mode de transport en 2020



Caractéristiques des collisions de véhicules automobiles

Le **Tableau 1** montre qu'en 2020 :

- 46,5 % des collisions mortelles impliquaient des voitures de tourisme
- 25 % concernaient des véhicules utilitaires légers et des fourgonnettes
- 11,5 % concernaient des tracteurs semi-remorques ou des camions porteurs de plus de 4 536 kg

En ce qui concerne les collisions avec blessés :

- 66,1 % concernaient des voitures de tourisme
- 20,6 % concernaient des véhicules utilitaires légers et des fourgonnettes
- 3,6 % concernaient des tracteurs semi-remorques ou des camions porteurs

Tableau 1 : Pourcentage de véhicules impliqués dans des collisions automobiles par type de véhicule et gravité de la collision, 2020

Type de véhicule	Collisions mortelles	Toutes les collisions avec blessures	Collisions avec dommages matériels	Total des véhicules
Véhicules de tourisme	46,5 %	66,1 %	61,3 %	62,2 %
Véhicules utilitaires légers et fourgonnettes	25 %	20,6 %	26,8 %	25,6 %
Autobus scolaires	0,3 %	0,1 %	0,2 %	0,2 %
Autobus urbains	0,3 %	0,4 %	0,3 %	0,3 %
Autobus interurbains	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
Autobus, non précisé	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
Motocyclettes	9,5 %	3,1 %	0,2 %	0,8 %
Cyclomoteurs	0,2 %	0,4 %	0 %	0,1 %
Bicyclettes	2,1 %	3,1 %	0,2 %	0,7 %
Camions porteurs > 4 536 kg	4,6 %	2,1 %	2,8 %	2,7 %
Tracteurs semi-remorques	6,9 %	1,5 %	1,8 %	1,8 %
Autocaravanes	0,3 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
Matériel agricole et de construction	0,7 %	0,3 %	0,4 %	0,4 %
Véhicules hors route	1,4 %	0,2 %	0 %	0,1 %
Tramway	0 %	0 %	0 %	0 %
Autres	1,9 %	1,7 %	5,8 %	5 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

Entre 2011 et 2020, les collisions impliquant un seul véhicule représentaient environ 51 % de toutes les collisions mortelles, 33 % des collisions avec blessés et 29 % des collisions avec dommages matériels. Environ 65 % des collisions mortelles se sont produites sur des routes rurales. La plupart des collisions avec blessés se sont produites sur des routes urbaines (71 %), tandis que 29 % se sont produites sur des routes rurales.

Au cours des dix dernières années, le nombre de collisions survenues le vendredi a été supérieur à celui des autres jours de la semaine. Le nombre de collisions mortelles a atteint un pic pendant la fin de semaine. Le samedi est le jour de la semaine où l'on enregistre le plus de collisions mortelles, suivi du vendredi et du dimanche. Le mardi a connu le moins de collisions mortelles.

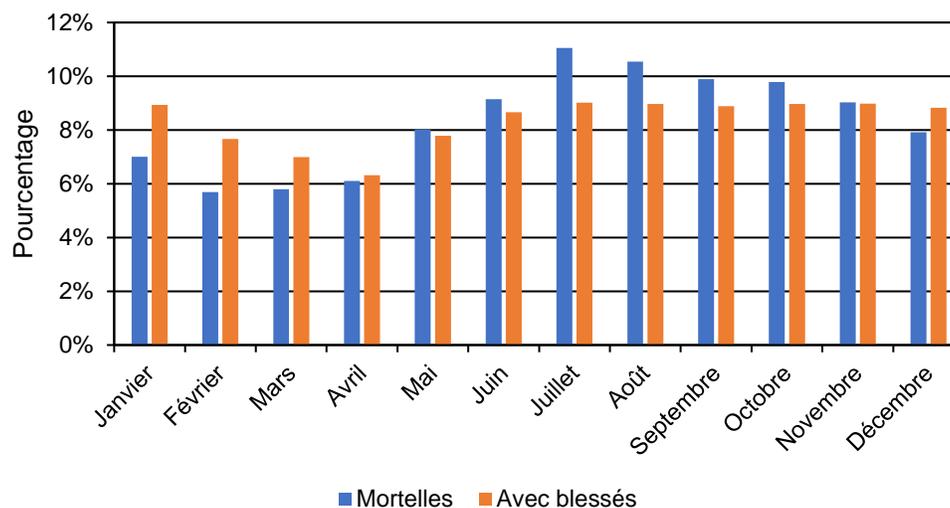
Si l'on considère le moment de la journée où se produisent les collisions (divisé en périodes de trois heures), les périodes les plus à risque pour les collisions mortelles sont les suivantes :

- Les mardis de 15 h à 18 h
- Les vendredis de 15 h à 18 h
- Les vendredis de 18 h à 21 h

Les collisions avec blessés ont atteint un pic entre 15 h et 18 h chaque jour, sauf les samedis. Le vendredi, de 15 h à 18 h, était la période où le risque était le plus élevé.

La **Figure 8** montre que les collisions mortelles ont atteint un pic pendant l'été, les mois de juillet et août présentant le pourcentage le plus élevé. Alors que les collisions avec blessés étaient réparties plus uniformément, elles ont atteint un pic en juillet, août, octobre et novembre. Les collisions mortelles et avec blessés impliquant deux véhicules ont atteint un pic entre juillet et septembre. Les collisions mortelles impliquant un seul véhicule ont atteint un pic de juillet à octobre, tandis que les collisions avec blessures impliquant un seul véhicule ont atteint un pic en novembre et en décembre.

Figure 8 : Répartition en pourcentage des collisions mortelles et avec blessés par mois de 2011 à 2020 (moyenne sur 10 ans)

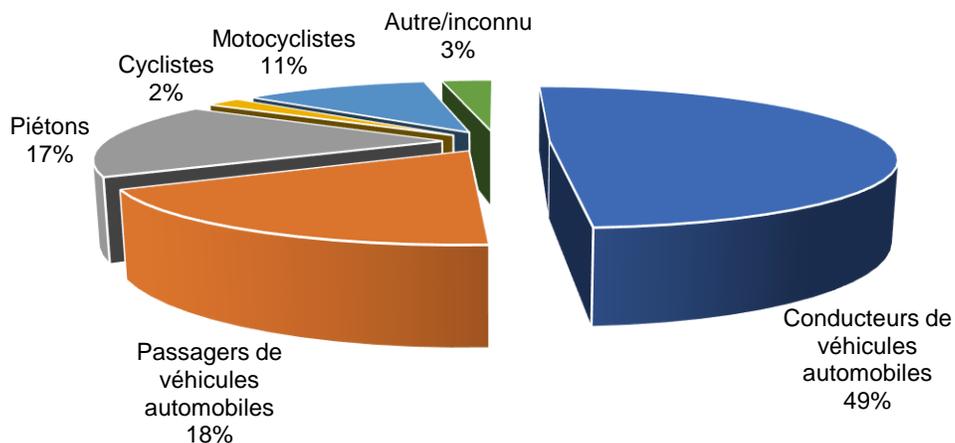


Caractéristiques des victimes de collisions

Comme le montre la **Figure 9** :

- En 2020, 67 % des usagers de la route tués étaient des occupants de véhicules automobiles
 - 49 % étaient des conducteurs et 18 % des passagers
- Les usagers de la route vulnérables représentaient 30 % des décès
 - Les piétons représentaient la catégorie la plus importante d'usagers de la route vulnérables, soit 17 %
 - Suivis par les motocyclistes à 11 % et les cyclistes à 2 %

Figure 9 : Décès causés par des véhicules automobiles en 2020, par catégorie d'usagers de la route

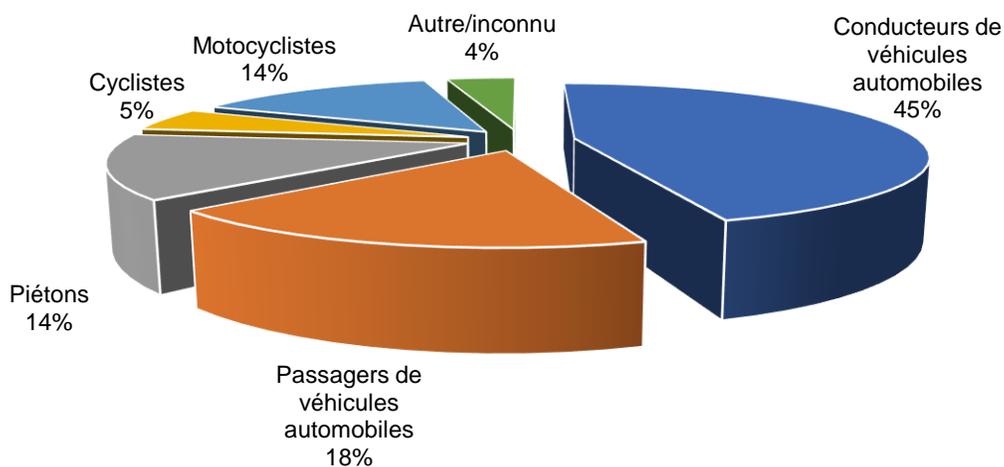


En 2020, les hommes représentaient environ 72 % de tous les décès d'usagers de la route. En 2020, environ 51 % des conducteurs titulaires d'un permis de conduire au Canada étaient des hommes, mais ils représentaient 77 % des conducteurs mortellement blessés.

La **Figure 10** montre qu'en 2020, 63 % des usagers de la route gravement blessés étaient des occupants de véhicules automobiles. Les conducteurs représentaient 45 % et les passagers 18 %. Les usagers de la route vulnérables représentaient 33 % des blessures graves. Les piétons et les motocyclistes étaient les catégories d'usagers de la route vulnérables les plus importantes, représentant 14 %, suivis des cyclistes avec 5 %.

Les hommes représentaient près de 63 % des personnes gravement blessées et 65 % des conducteurs gravement blessés.

Figure 10 : Blessures graves causées par des véhicules automobiles en 2020, par catégorie d'usagers de la route



La **Figure 11** montre qu'en 2020, il y a eu moins de décès qu'en 2011 dans tous les groupes d'âge, sauf pour les adultes de 55 à 64 ans, les deux sexes confondus.

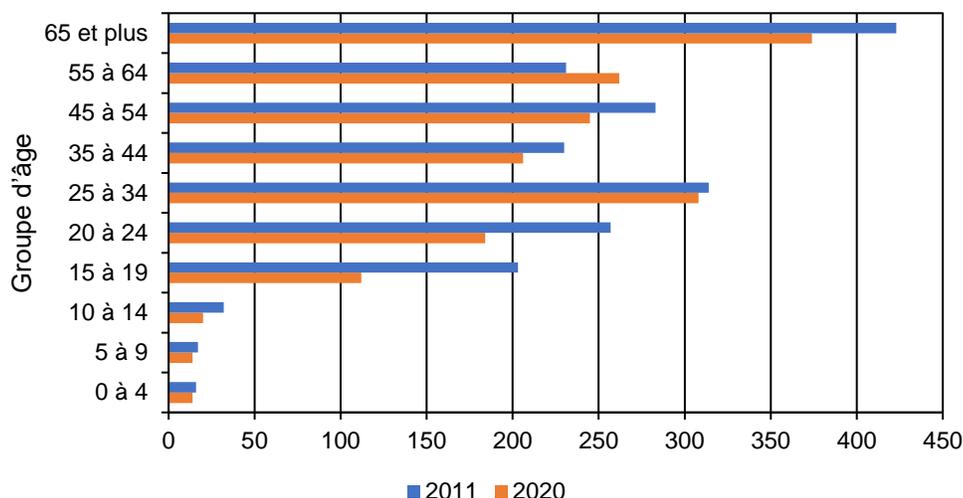
La plupart des groupes d'âge ont connu une baisse du nombre de décès au cours de cette période de dix ans. Le nombre de décès pour :

- les enfants âgés de 0 à 4 ans a diminué de 13 %
- les enfants âgés de 5 à 9 ans a diminué de 18 %
- les jeunes âgés de 10 à 14 ans a diminué de 38 %
- les jeunes âgés de 15 à 19 ans a diminué de 45 %
- les adultes âgés de 20 à 24 ans a diminué de 28 %
- les adultes âgés de 25 à 34 ans a diminué de 2 %
- les adultes âgés de 35 à 44 ans a diminué de 10 %
- les adultes âgés de 45 à 54 ans a diminué de 13 %
- les adultes âgés de 65 ans et plus a diminué de 12 %

Les adultes de 55 à 64 ans ont connu une augmentation de 13 % du nombre de décès en 2020 par rapport à 2011.

Les décès étaient les plus élevés chez les adultes de 65 ans et plus, ce qui peut refléter la taille croissante de la population ou la fragilité de ce groupe d'âge.

Figure 11 : Décès dans des collisions de véhicules automobiles par groupe d'âge, les deux sexes confondus, en 2011 et 2020



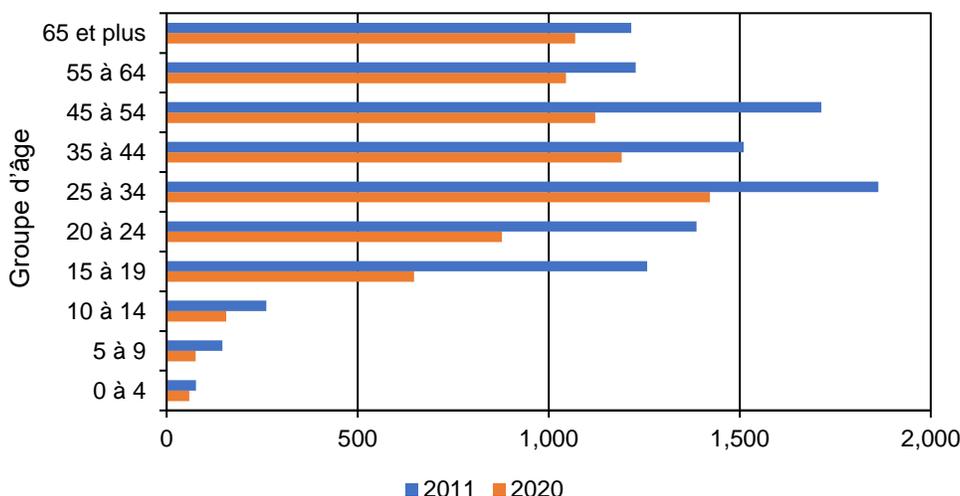
La **Figure 12** montre qu'en 2020, il y a eu moins de blessures graves à la suite d'une collision de véhicules automobiles qu'en 2011 pour tous les groupes d'âge, les deux sexes confondus.

Le nombre de blessures graves pour :

- les enfants âgés de 0 à 4 ans a diminué de 23 %
- les enfants âgés de 5 à 9 ans a diminué de 48 %
- les jeunes âgés de 10 à 14 ans a diminué de 40 %
- les jeunes âgés de 15 à 19 ans a diminué de 48 %
- les adultes âgés de 20 à 24 ans a diminué de 37 %
- les adultes âgés de 25 à 34 ans a diminué de 24 %
- les adultes âgés de 35 à 44 ans a diminué de 21 %
- les adultes âgés de 45 à 54 ans a diminué de 35 %
- les adultes âgés de 55 à 64 ans a diminué de 15 %
- les adultes âgés de 65 ans et plus a diminué de 12 %

Les diminutions pour les enfants âgés de 0 à 4 ans et les adultes âgés de 25 à 34 ans, de 35 à 44 ans et de 55 à 64 ans étaient inférieures à la moyenne nationale.

Figure 12 : Blessures graves dans des collisions de véhicules automobiles par groupe d'âge, les deux sexes confondus, en 2011 et 2020



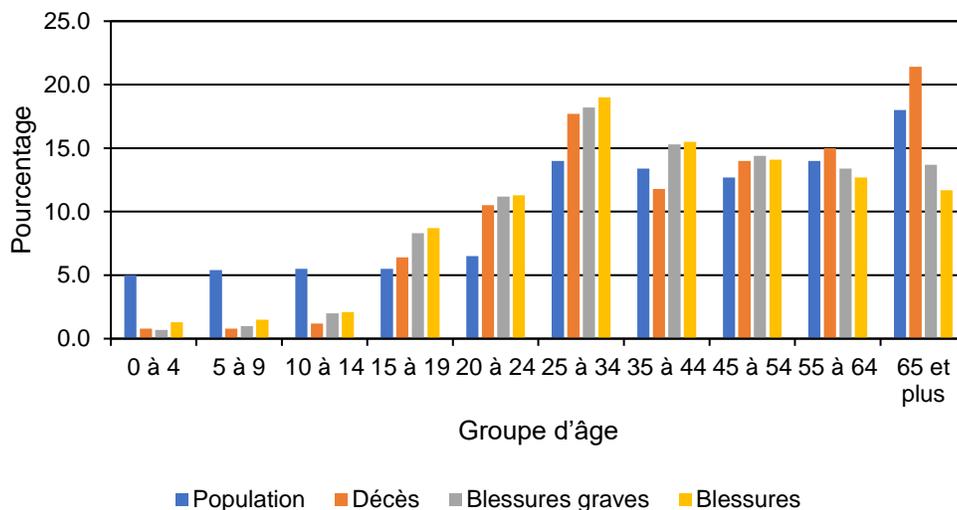
Le **Tableau 2** montre que les personnes âgées de 15 à 19 ans, de 20 à 24 ans et de 25 à 34 ans étaient surreprésentées dans les décès, les blessures graves et les blessures par rapport à la proportion de la population qu'elles représentaient.

Alors que ces groupes d'âge représentaient 26 % de la population canadienne, ils constituaient environ 35 % des décès, 38 % des blessures graves et 39 % de toutes les blessures liées à la circulation. Les décès d'adultes de 65 ans et plus étaient également surreprésentés par rapport à la population qu'ils représentaient. Ces différences sont également illustrées dans la **Figure 13**.

Tableau 2 : Décès, blessures graves et blessures des usagers de la route par groupe d'âge par rapport à la population du Canada, 2020

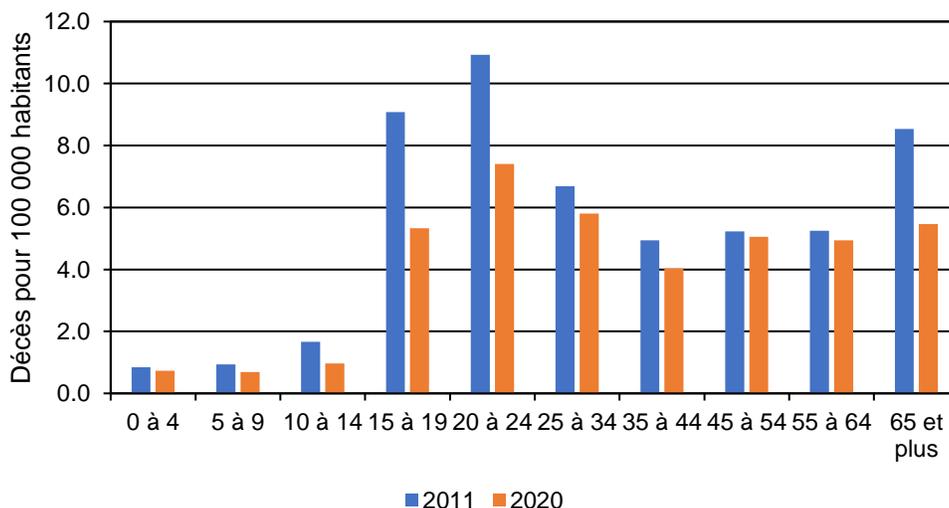
Groupe d'âge	Décès	% des décès	Blessures graves	% des blessures graves	Blessures	% des blessures	Population	% de la population
0 à 4	14	0,8	59	0,7	1 345	1,3	1 919 827	5
5 à 9	14	0,8	76	1	1 531	1,5	2 047 366	5,4
10 à 14	20	1,2	156	2	2 228	2,1	2 074 540	5,5
15 à 19	112	6,4	648	8,3	9 120	8,7	2 102 402	5,5
20 à 24	184	10,5	878	11,2	11 828	11,3	2 484 313	6,5
25 à 34	308	17,7	1 422	18,2	19 814	19	5 312 199	14
35 à 44	206	11,8	1 191	15,3	16 145	15,5	5 097 961	13,4
45 à 54	245	14	1 122	14,4	14 739	14,1	4 844 644	12,7
55 à 64	262	15	1 045	13,4	13 189	12,7	5 308 450	14
65 et plus	374	21,4	1 069	13,7	12 187	11,7	6 845 702	18
Inconnu	7	0,4	141	1,8	2 160	2,1	0	0
Total	1 746	100	7 807	100	104 286	100	38 037 204	100

Figure 13 : Comparaison des répartitions en pourcentage de la population, des décès, des blessures graves et des blessures par groupe d'âge en 2020



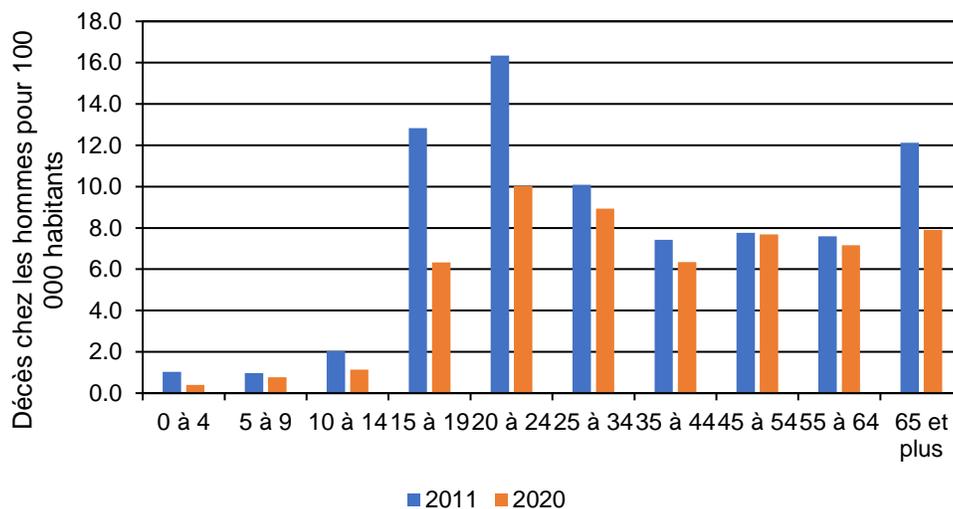
La **Figure 14** montre les taux de mortalité pour 100 000 habitants en 2011 et 2020 par groupe d'âge. Le taux de mortalité a diminué pour toutes les tranches d'âge.

Figure 14 : Décès dans des collisions de véhicules automobiles pour 100 000 habitants, par groupe d'âge, les deux sexes confondus, 2011 et 2020



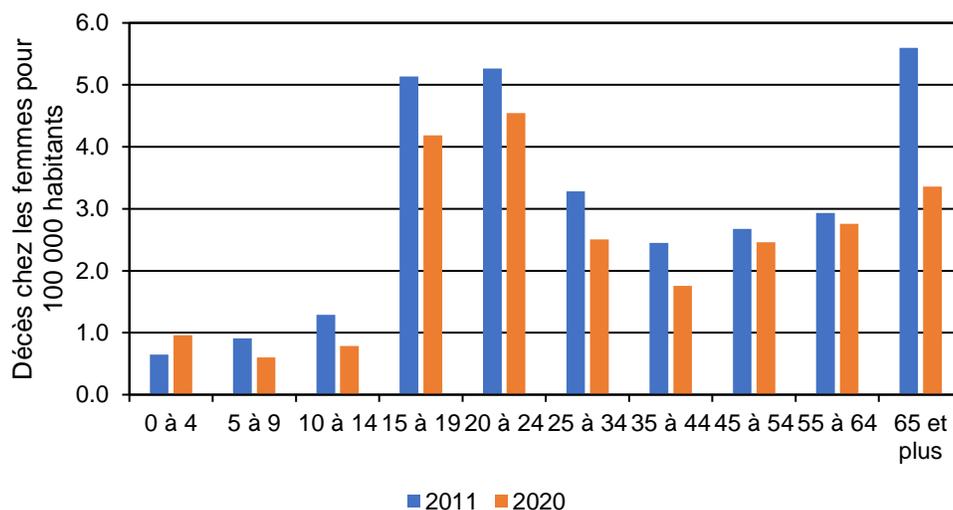
La **Figure 15** montre que pour les hommes, le taux de mortalité a diminué pour tous les groupes d'âge entre 2011 et 2020.

Figure 15 : Décès dans des collisions de véhicules automobiles pour 100 000 habitants par groupe d'âge, chez les hommes, en 2011 et 2020



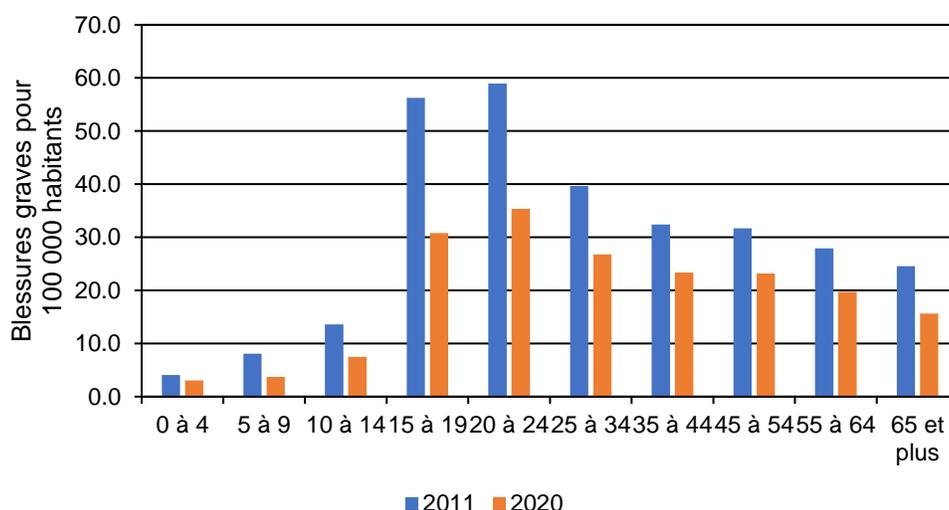
La **Figure 16** montre que chez les femmes, le taux de mortalité a également diminué pour tous les groupes d'âge, à l'exception des enfants âgés de 0 à 4 ans.

Figure 16 : Décès dans des collisions de véhicules automobiles pour 100 000 habitants, par groupe d'âge, chez les femmes, en 2011 et 2020



Le taux de blessures graves a diminué pour toutes les tranches d'âge, comme le montre la **Figure 17**.

Figure 17 : Blessures graves dans des collisions de véhicules automobiles pour 100 000 habitants, les deux sexes confondus, par groupe d'âge, en 2011 et 2020



Les **Figures 18 et 19** montrent qu'il y a eu des diminutions chez les hommes et les femmes de tous les groupes d'âge.

Figure 18 : Blessures graves dans des collisions de véhicules automobiles pour 100 000 habitants, par groupe d'âge, chez les hommes, en 2011 et 2020

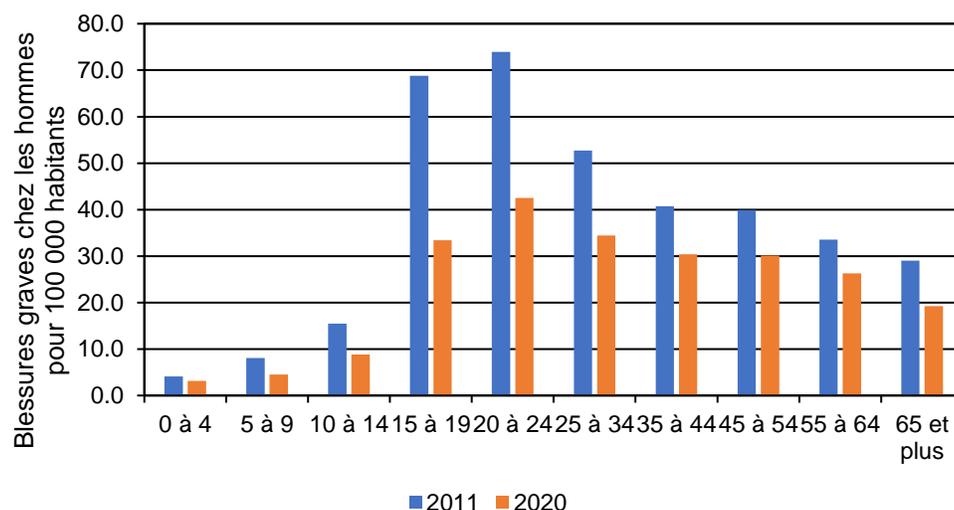
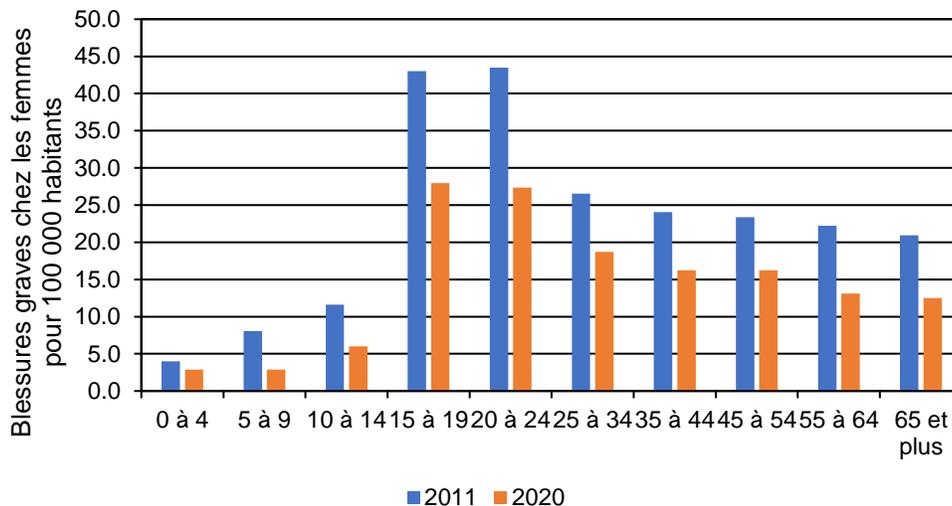


Figure 19 : Blessures graves dans des collisions de véhicules automobiles pour 100 000 habitants, par groupe d'âge, chez les femmes, en 2011 et 2020



Coût social des collisions

Le coût social des collisions englobe deux éléments principaux : les coûts humains et les autres coûts. Ils sont définis comme suit :

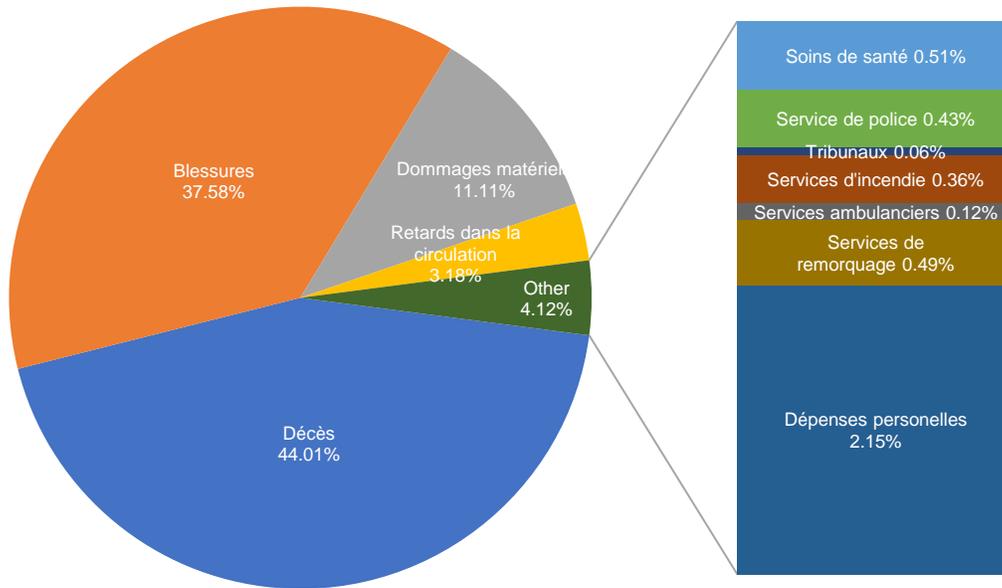
- Les **coûts humains** sont calculés en fonction des victimes, c'est-à-dire qu'ils comprennent le coût des décès, des invalidités et des blessures non invalidantes résultant de collisions avec des véhicules automobiles.
- Les **autres coûts** comprennent les dommages aux véhicules, les soins de santé, les véhicules d'urgence, les dépenses personnelles et les retards dans la circulation (temps de déplacement supplémentaire et pollution associée) dus aux collisions entre véhicules automobiles.

En 2020, le coût social des collisions de véhicules automobiles au Canada a été estimé à environ 36 milliards de dollars, soit environ 99 millions de dollars par jour (en dollars de 2010).

La **Figure 20** montre qu'environ 82 % des coûts des collisions sont des « coûts humains » (p. ex. le coût de la perte de productivité, des séjours à l'hôpital et de la rééducation) dus aux décès et à toutes les blessures. Les dommages matériels aux véhicules représentent environ 11 % des coûts.

Entre 2011 et 2020, le coût social des collisions a diminué d'environ 19 %.

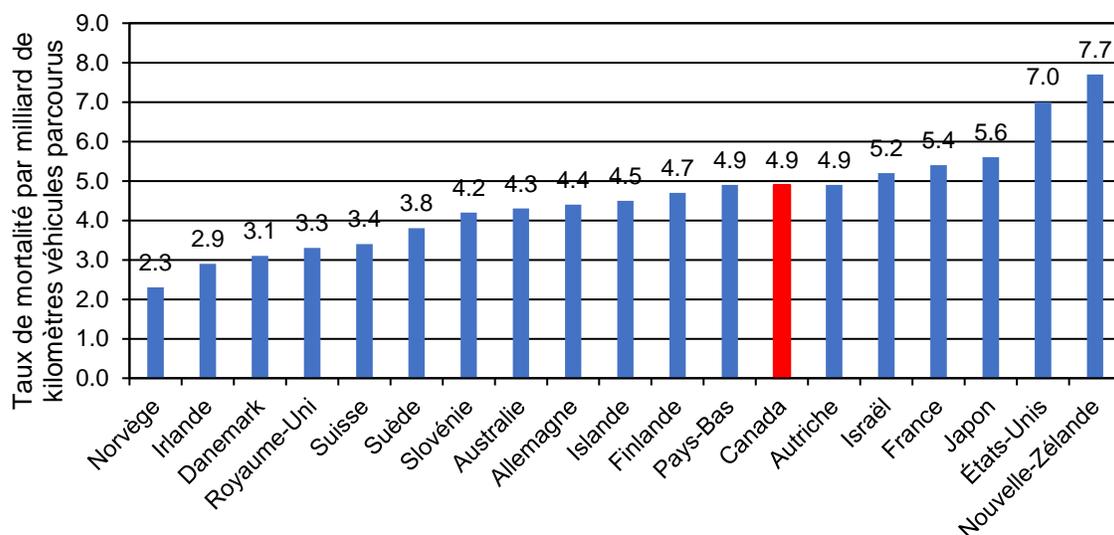
Figure 20 : Coûts sociaux des collisions, 2020



Comparaison internationale

Une partie de la vision de la Stratégie de sécurité routière 2025 vise à avoir les routes les plus sûres du monde. En 2018, le Canada se classait au 12^e rang des décès par milliard de véhicules kilomètres parcourus par rapport aux autres pays membres de l'Organisation pour la coopération et le développement économique, comme le montre la **Figure 21** (IRTAD, 2020).

Figure 21 : Classement du Canada en 2018 en matière de sécurité routière parmi les pays membres de l'OCDE



Thèmes clés de la sécurité routière

Cette section examine les thèmes clés de la sécurité routière en fonction des facteurs contributifs et des groupes à haut risque définis dans la Stratégie de sécurité routière 2025. Certains comportements à haut risque (comme la conduite en état d'ébriété, le non-port de la ceinture de sécurité, la distraction au volant, les comportements agressifs, y compris la vitesse excessive) constituent de graves menaces sur les routes canadiennes et mettent en danger tous les usagers de la route.

La sécurité des jeunes conducteurs et des conducteurs inexpérimentés demeure une préoccupation, car ils sont surreprésentés dans les collisions. Les usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes) constituent également une population importante puisqu'ils représentent près d'un tiers des décès liés aux véhicules automobiles. L'implication des véhicules utilitaires lourds dans des collisions est une préoccupation constante sur le plan de la sécurité, car les collisions impliquant des véhicules de cette taille sont plus susceptibles de produire des conséquences graves, voire plus graves en moyenne que pour les autres types de véhicules.

Les tendances pour ces facteurs contributifs et les groupes à haut risque ont été examinés, ainsi que certaines des contre-mesures qui ont été employées pour améliorer la sécurité en général. Si les données présentées concernent principalement le nombre de décès, les tendances pour les blessures graves sont également similaires.

Conduite sous l'effet de l'alcool

Trois types de données sont utilisés pour démontrer la prévalence de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool : les données sur les collisions de la Base nationale de

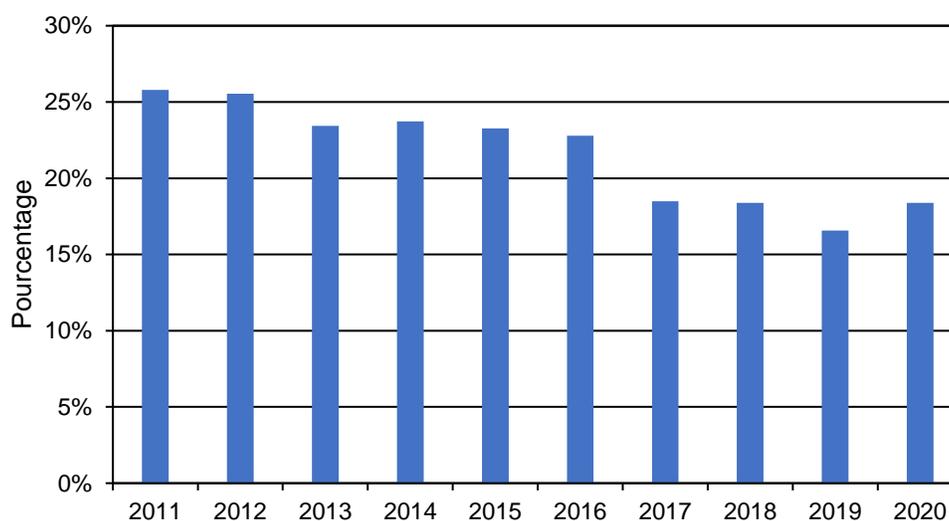
données sur les collisions (BNDC), les données sur les décès fournies par des coroners et des médecins légistes de chaque province et territoire et les enquêtes routières dans certaines provinces et certains territoires.

Données sur les collisions

La BNDC démontre que l'alcool demeure un facteur contributif dans un grand nombre de collisions mortelles tel que déterminé par un agent de police chargé d'enquêter.

Comme le démontre la **Figure 22**, le pourcentage de décès qui impliquaient un conducteur sous l'effet de l'alcool comme facteur contributif est passé de 26 % en 2011 à 18 % en 2020, soit une baisse d'environ 29 %⁹.

Figure 22 : Pourcentage de décès dans des collisions de véhicules automobiles impliquant un conducteur sous l'effet de l'alcool comme facteur contributif de 2011 à 2020



Le **Tableau 3** montre le pourcentage de conducteurs mortellement blessés pour lesquels être sous l'effet de l'alcool était un facteur contributif. Les données sont regroupées par âge, de 2011 à 2020.

L'alcool était un facteur contributif plus fréquent chez les adultes âgés de 20 à 44 ans. Il convient de noter qu'au cours de cette période, la présence de l'alcool comme facteur contributif a diminué dans tous les groupes d'âge, à l'exception des personnes âgées de 65 ans et plus.

⁹ Les données de la Base nationale de données sur les collisions sur le nombre de conducteurs sous l'effet de l'alcool peuvent différer d'autres sources.

Tableau 3 : Pourcentage de conducteurs mortellement blessés pour lesquels être sous l'effet de l'alcool est un facteur contributif, par groupe d'âge, de 2011 à 2020

Groupe d'âge	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
< 20	22,2	26,4	21,5	21,5	29,7	11,1	19,1	20,3	17	21,8
20 à 24	34,2	28,9	31,5	27,7	37,5	37,3	22,4	28,1	19,6	27,7
25 à 34	36,7	45,9	29,2	38,3	32,5	31	27,7	24,6	26	19,8
35 à 44	38,3	30,9	32,7	27,8	23,3	35,6	25,3	24,8	23,7	26,4
45 à 54	27,1	23	30,7	26,8	27,2	27,6	18,3	19,5	16,9	17,9
55 à 64	13,9	17,4	17,6	16,8	23,8	16,7	13,4	12,7	11,6	10,3
65 et plus	5,3	7,2	9,3	8,2	5	6,8	6,6	5,5	8	9,5
Total	25,3	26,4	24,4	23,7	24,2	23,5	18,7	18,3	16,7	17,7

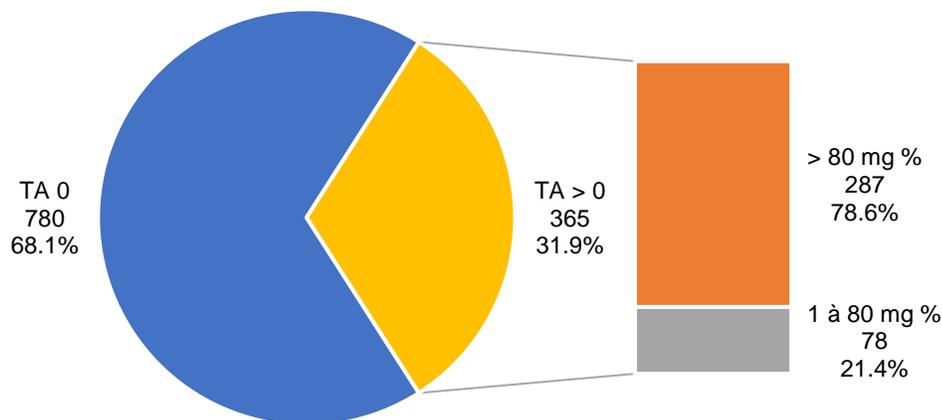
Données du coroner

Selon la Fondation de recherche sur les blessures de la route (Brown, Vanlaar et Robertson, 2018), en 2016, les coroners ont déterminé que 32 % des conducteurs tués dans des collisions mortelles avaient consommé de l'alcool, comme le montre la **Figure 23**.

La présence d'alcool était la plus élevée à l'Île-du-Prince-Édouard (50 %) et au Nouveau-Brunswick (44 %), la plus faible était à Terre-Neuve-et-Labrador (21 %) bien que seul un petit nombre de conducteurs ont été testés.

Parmi ces conducteurs qui avaient consommé de l'alcool, 79 % avaient un taux d'alcoolémie supérieur à la limite de 80 mg % fixée par le Code criminel.

Figure 23 : Taux d'alcoolémie chez les conducteurs mortellement blessés en 2016^{10 11}



La **Figure 24** démontre le pourcentage de conducteurs mortellement blessés en 2016 qui avaient une alcoolémie de zéro, de 1 à 80 mg % ou de plus de 80 mg %. Les données sont regroupées par âge.

Les conducteurs âgés de 20 à 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool (49 %), suivis des conducteurs âgés de 36 à 45 ans (48 %) et de ceux âgés de 26 à 35 ans (42 %). En revanche, seuls 13 % des conducteurs soumis à des tests et âgés de plus de 55 ans avaient consommé de l'alcool.

Les pourcentages de conducteurs mortellement blessés avec un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale étaient les plus élevés pour :

- Les adultes âgés de 36 à 45 ans (44 %)
- Les adultes âgés de 20 à 25 ans (43 %)
- Les adultes âgés de 26 à 35 ans (33 %)

Les groupes d'âge comptant le moins de conducteurs avec un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg % sont les suivants :

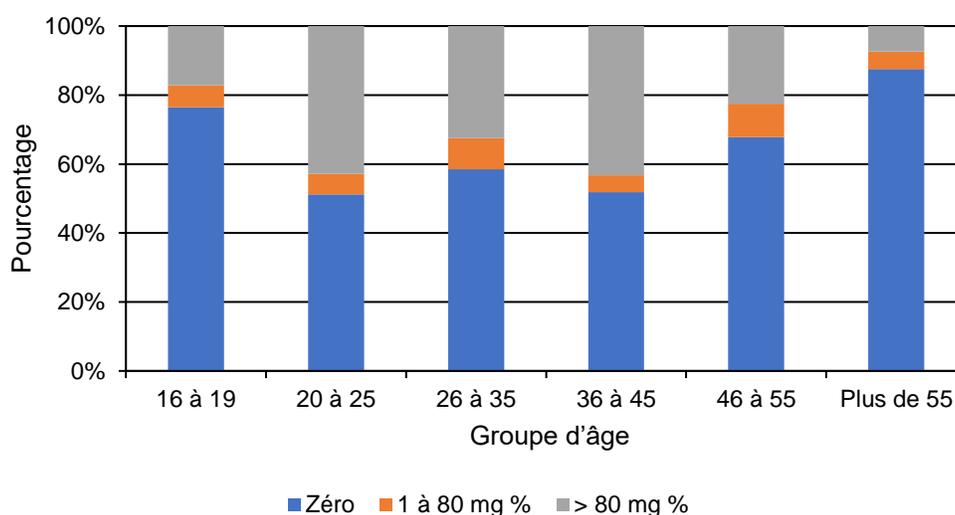
- Les jeunes âgés de 16 à 19 ans (17 %)
- Les adultes âgés de 46 à 55 ans (23 %)
- Les adultes âgés de plus de 55 ans (7 %)

¹⁰ Source : Fondation de recherche sur les blessures de la route (2018). The Alcohol and Drug-Crash Problems in Canada: 2016 Report.

¹¹ Les chiffres sont estimés en fonction de la répartition de la concentration d'alcool dans le sang des conducteurs soumis à un test d'alcoolémie.

Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d’avoir bu (35 %) et d’avoir un taux d’alcoolémie supérieur à 80 mg % (27 %) que les conductrices (22 % et 19 % respectivement). Les conducteurs de véhicules utilitaires légers mortellement blessés étaient plus susceptibles d’avoir consommé de l’alcool (41 %) et d’avoir un taux d’alcoolémie supérieur à 80 mg % (32 %). Les conducteurs mortellement blessés dans des collisions à un seul véhicule étaient plus susceptibles d’avoir consommé de l’alcool (52 %) et d’avoir un taux d’alcoolémie supérieur à 80 mg % (44 %). Il convient de noter que 33 % des piétons mortellement blessés avaient consommé de l’alcool et que la plupart d’entre eux avaient un taux d’alcoolémie supérieur à 80 mg %.

Figure 24 : Pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l’alcool, par groupe d’âge, 2016¹²

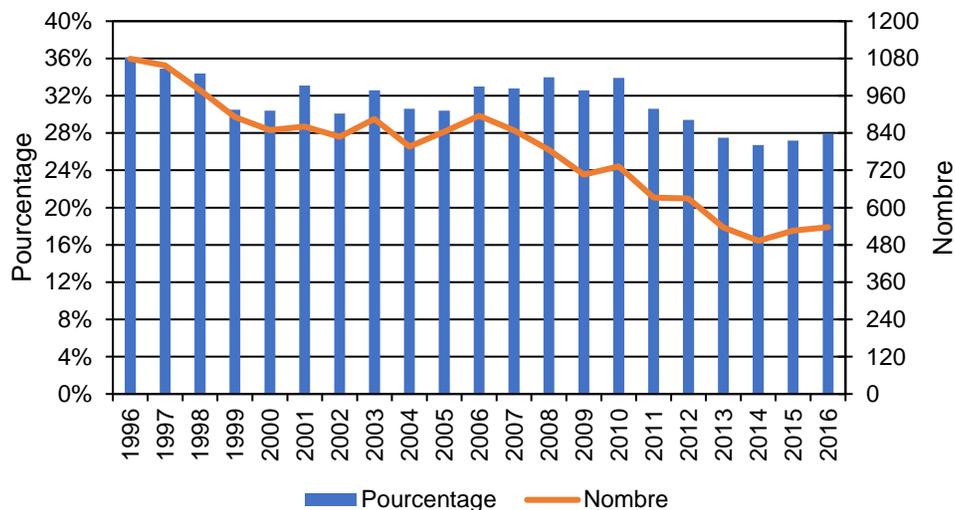


La **Figure 25** démontre le nombre et le pourcentage de décès impliquant un conducteur ayant consommé de l’alcool de 1996 à 2016.

Les pourcentages ont fluctué de 1996 à 2010, ont diminué de 2011 à 2014, puis ont légèrement augmenté en 2015 et 2016. Cependant, ils sont passés de 34 % en 2008 à 28 % en 2016, soit une baisse d’environ 18 %.

¹² Source : Fondation de recherche sur les blessures de la route (2018). The Alcohol and Drug-Crash Problems in Canada: 2016 Report.

Figure 25 : Nombre et pourcentage de décès impliquant un conducteur ayant consommé de l'alcool de 1996 à 2016¹³



Enquêtes routières

En 2017 et 2018, des enquêtes routières de nuit ont été menées en Colombie-Britannique, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Yukon, au Manitoba et en Ontario. Un rapport regroupant les résultats de ces enquêtes a été préparé pour le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (Beirness, 2020).

Dans ces cinq administrations, 7 265 véhicules ont été échantillonnés au hasard pour l'enquête. Parmi ceux-ci, 81 % des conducteurs ont accepté de participer à l'enquête et environ 95 % d'entre eux ont accepté de fournir un échantillon d'haleine. En outre, 90 % d'entre eux ont fourni un échantillon de liquide buccal pour vérifier la présence de drogues.

La **Figure 26** démontre que 4,4 % des conducteurs soumis à un alcootest se sont révélés positifs à l'alcool :

- **2,9 % avaient un taux d'alcoolémie inférieur à 50 mg %**
- **0,8 % avaient un taux d'alcoolémie qui se situait entre 50 et 80 mg %**
- **0,7 % avaient un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg %**

Les hommes étaient plus susceptibles de présenter un test d'alcoolémie positif (5,2 %) que les femmes (2,7 %).

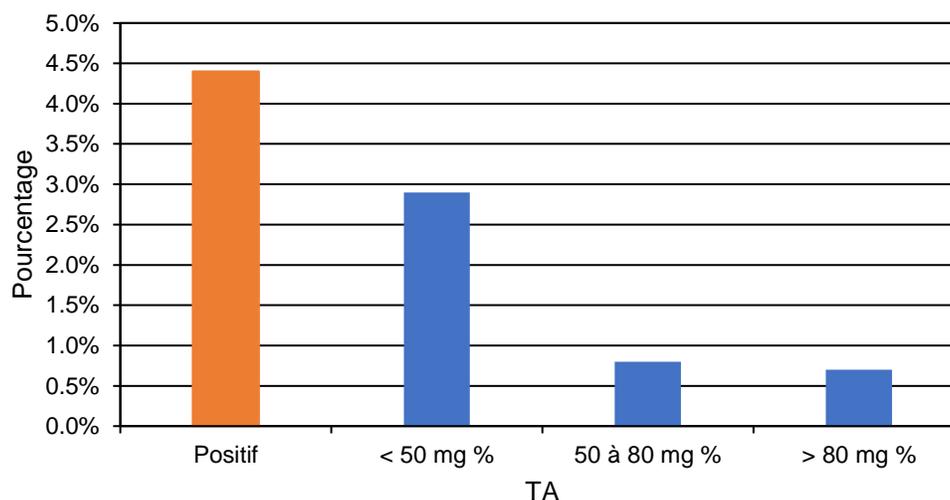
Les conducteurs âgés de 16 à 19 ans étaient les moins susceptibles de présenter un test d'alcoolémie positif (2,1 %) et les conducteurs âgés de 25 à 34 ans étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool (5,1 %).

¹³ Source : Fondation de recherche sur les blessures de la route (2018). The Alcohol and Drug-Crash Problems in Canada: 2016 Report.

Les conducteurs âgés de 20 à 24 ans présentait le pourcentage le plus élevé d'alcoolémie supérieure à 50 mg % (2,3 %). Toutefois, ces différences d'âge n'étaient pas statistiquement significatives.

L'alcool au volant était le plus fréquent les samedis soir (6,2 %) et entre 2 h et 3 h du matin (6,7 %). Les conducteurs de camionnettes étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool (6,1 %), tout comme les conducteurs venant d'un bar, d'un pub, d'un club ou d'une taverne (8,2 %).

Figure 26 : Répartition des taux d'alcoolémie des conducteurs dans le cadre des enquêtes routières, 2017-2018



La Colombie-Britannique a mené des enquêtes routières en 2012 et 2018. La comparaison des résultats des deux enquêtes indique que 6,5 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool en 2012, chiffre qui a diminué à 4,9 % en 2018.

En 2012, 0,9 % des conducteurs dépassaient la limite légale de 80 mg % et 1,1 % avaient un taux d'alcoolémie compris entre 50 et 80 mg %. En 2018, le pourcentage de conducteurs dépassant la limite de 80 mg % a diminué à 0,3 %. Ceux dont le taux d'alcoolémie se situait entre 50 et 80 mg % ont diminué à 0,5 %.

L'Ontario a mené des enquêtes routières en 2014 et en 2017. Les résultats indiquent que 4,0 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool en 2014, chiffre qui a légèrement augmenté pour atteindre 4,4 % en 2017.

En 2017, les conducteurs avec un taux d'alcoolémie supérieur à 50 mg % sont passés de 1,3 % à 1,8 %.

Mesures de lutte contre la conduite sous l'effet de l'alcool

Plusieurs facteurs sont susceptibles de contribuer à la baisse de l'alcool au volant.

Le Canada a adopté un système à plusieurs niveaux pour lutter contre la conduite sous l'effet de l'alcool, lequel comprend des exigences pour les jeunes conducteurs et les conducteurs novices, des sanctions administratives pour les taux d'alcoolémie plus faibles et le *Code criminel*. Comme indiqué précédemment, certaines administrations adoptent une politique de tolérance zéro à l'égard des conducteurs de moins de 21 ans (p. ex., l'Ontario et le Québec) ou des nouveaux conducteurs. La plupart des administrations prévoient des suspensions de permis administratives pour les conducteurs dont le taux d'alcoolémie se situe entre 50 mg % (40 mg % en Saskatchewan) et 80 mg %.

Les suspensions vont de trois à sept jours pour une première infraction et de 30 jours à quatre mois pour les infractions suivantes, selon l'administration. Des droits de rétablissement du permis sont également à prévoir. Dans certaines administrations, comme le Manitoba et la Saskatchewan, le véhicule d'un conducteur peut également être mis en fourrière. Il existe également des infractions au *Code criminel*.
(<https://www.justice.gc.ca/fra/jp-cj/rlcfa-sidl/>)

En outre, les modifications apportées en 2018 au *Code criminel* ont renforcé le cadre juridique en limitant le recours aux arguments de défense tels que les « verres d'après-coup », lorsqu'un conducteur prétend avoir bu un verre après la collision pour calmer ses nerfs ou les « derniers verres », lorsqu'un conducteur prétend qu'il vient de quitter un bar et que sa consommation d'alcool ne l'a pas affecté au moment de la collision.

Les changements ont également permis d'imposer les alcootests obligatoires. Les agents de police peuvent ainsi soumettre les conducteurs à des tests sans soupçonner qu'un crime a été commis. Les conducteurs reconnus coupables de conduite en état d'ébriété s'exposent à de lourdes amendes, à des suspensions de permis, à des casiers judiciaires et, dans certains cas, à de longues peines de prison en cas de décès ou de blessures.

En ce qui concerne l'application de la loi, la police effectue systématiquement des contrôles de sobriété pour la conduite en état d'ivresse. Par exemple, au cours de l'été 2019, la police de la Colombie-Britannique a effectué plus de 65 contrôles routiers « Counter Attack ». Ces contrôles ont été annoncés à la radio provinciale et sur des affiches numériques.

Au terme de la suspension de leur permis, les conducteurs peuvent être tenus d'installer des antidémarrageurs éthylométriques dans leur véhicule pendant une période pouvant aller jusqu'à un an avant de pouvoir rétablir leur permis.

Au Québec, les conducteurs récidivistes de la conduite en état d'ébriété ne peuvent conduire qu'un véhicule équipé d'un antidémarrageur éthylométrique, et ce, pour le reste de leur vie. Dans toutes les administrations, les conducteurs en état d'ébriété doivent suivre des programmes d'évaluation et de traitement avant de voir leur permis rétabli. Alors que certains conducteurs suivent des programmes éducatifs sur l'alcool au volant, les conducteurs jugés dépendants de l'alcool doivent consulter un conseiller.

Au cours des dernières décennies, les gouvernements et des organismes telles que Mothers Against Drunk Driving (MADD) et « Arrive Alive, Drive Sober » ont mené divers programmes de sensibilisation et d'éducation sur l'alcool au volant. Le ministère de l'Infrastructure des Territoires du Nord-Ouest s'appuie sur sa stratégie actuelle pour élaborer une stratégie 2.0 de réduction de la conduite avec facultés affaiblies.

Conduite sous l'effet de drogues

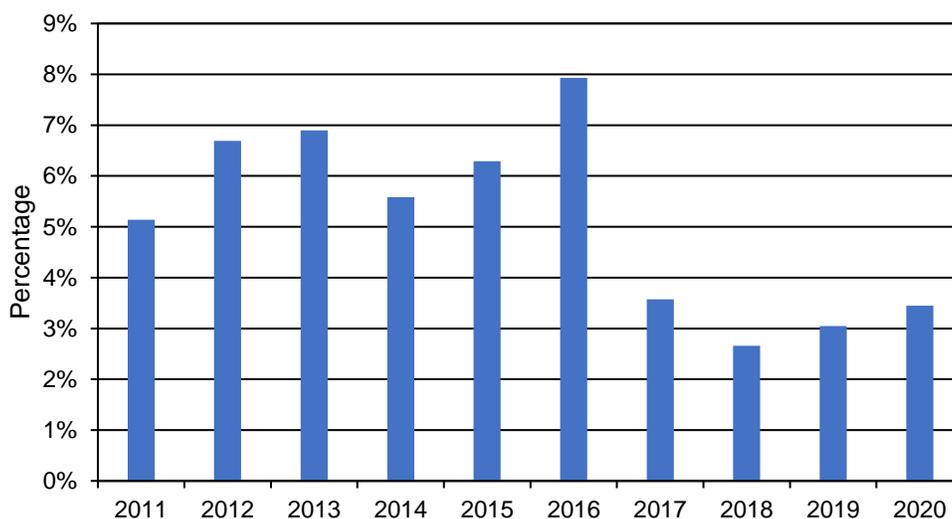
Trois types de données sont utilisés pour démontrer la prévalence de la conduite avec facultés affaiblies par des drogues : les données sur les collisions de la Base nationale de données sur les collisions (BNDC), les données sur les décès fournies par des coroners et des médecins légistes de chaque province et territoire et les enquêtes routières dans certaines provinces et certains territoires. Il convient de noter que la plupart des données sur les collisions ont été recueillies avant la légalisation du cannabis en octobre 2018, et que la présence de drogues est plus difficile à détecter pour la police.

Données sur les collisions de véhicules automobiles

La **Figure 27** indique que 5,1 % des décès survenus en 2011 impliquaient un conducteur pour qui la conduite sous l'effet de drogues était un facteur contributif.

Le pourcentage de décès dans cette catégorie a atteint un pic de 7,9 % en 2016, mais a diminué à 3,5 % en 2020. Par conséquent, le pourcentage de décès impliquant un conducteur pour qui la conduite sous l'effet de la drogue est un facteur contributif est plus faible qu'en 2011.

Figure 27 : Pourcentage de décès impliquant un conducteur étant sous l'effet de drogues comme facteur contributif de 2011 à 2020



Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés pour qui la conduite sous l'effet de drogues était un facteur contributif varie selon les groupes d'âge, comme l'indique le **Tableau 4**.

Entre 2011 et 2020, le pourcentage de conducteurs dans cette catégorie était généralement le plus élevé pour les conducteurs âgés de 20 à 34 ans. Le pourcentage était souvent le plus faible pour les conducteurs âgés de 65 ans ou plus.

Tableau 4 : Pourcentage de conducteurs mortellement blessés pour lesquels être sous l'effet de drogues est un facteur contributif, par groupe d'âge, de 2011 à 2020

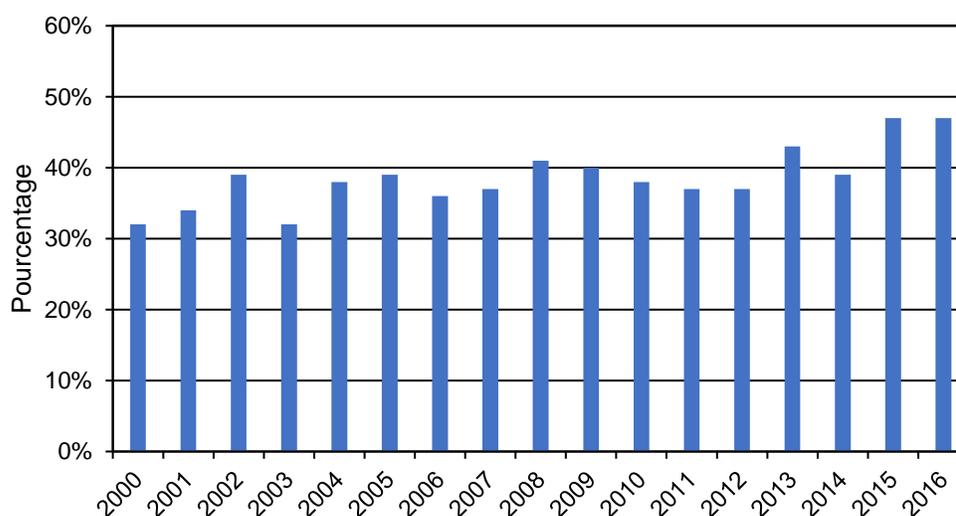
Groupe d'âge	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
< 20	9,1	7,5	10,1	2,5	10,8	13,9	7,4	1,4	1,9	0
20 à 24	10,5	9,4	10,1	15,8	11,6	11,8	3,7	4,4	5,4	6,9
25 à 34	7,1	7,2	11,2	12,6	14,1	10,3	6,3	3,2	5,3	4,1
35 à 44	6,5	5,6	10,2	4,8	9,3	11,1	3,7	4,2	3,6	6,4
45 à 54	6,8	9,8	10	10,4	6,8	12,8	7,7	4,7	4,4	4
55 à 64	6,9	8,3	6,1	4,9	6,1	8,3	3,2	1,9	1,8	1,9
65 et plus	5,3	8,8	3,6	2,2	1	4,7	0	0	0,5	1,1
Total	7,2	8,1	8,6	7,6	8,1	9,8	4,2	2,7	3,1	3,5

Données du coroner

La **Figure 28** indique qu'en 2016, les coroners ont détecté une ou plusieurs drogues psychodynamiques chez 47 % des conducteurs mortellement blessés qu'ils ont testé, contre 41 % en 2008 (Brown et coll., 2018).

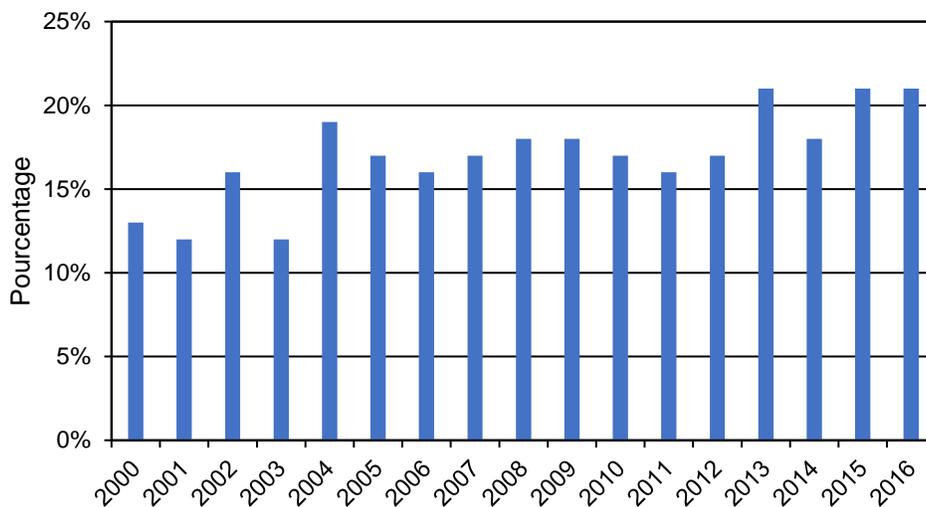
La prévalence du cannabis est passée de 18 % en 2008 à 21 % en 2016, comme le montre la **Figure 29**.

Figure 28 : Pourcentage de conducteurs mortellement blessés positifs aux drogues entre 2000 et 2016¹⁴



¹⁴ Source : Fondation de recherche sur les blessures de la route (2018). The Alcohol and Drug-Crash Problems in Canada: 2016 Report.

Figure 29 : Pourcentage de conducteurs mortellement blessés positifs au cannabis entre 2000 et 2016¹⁵



En 2016, les adultes âgés de 36 à 45 ans présentait le pourcentage le plus élevé de conducteurs déclarés positifs aux drogues (59 %), suivis des adultes âgés de 20 à 25 ans (58 %). Les conducteurs de plus de 55 ans étaient les moins susceptibles d'être testés positifs aux drogues (36 %).

Les hommes (48 %) ont été déclarés positifs aux drogues plus souvent que les femmes (42 %). Les conducteurs de voitures de tourisme et les conducteurs de fourgonnettes, de minifourgonnettes ou de véhicules utilitaires sport présentaient le pourcentage le plus élevé de conducteurs dont le test était positif (51 %), suivis des conducteurs de véhicules utilitaires légers et de véhicules utilitaires lourds (46 %).

Les conducteurs impliqués dans des collisions à un seul véhicule étaient plus susceptibles d'être testés positifs aux drogues (53 %) que ceux impliqués dans des collisions à plusieurs véhicules.

Parmi les conducteurs déclarés positifs aux drogues, 46 % avaient consommé du cannabis et 41 % avaient pris des dépresseurs du système nerveux central.

En 2016, 20 % des conducteurs mortellement blessés qui ont été soumis à un test d'alcoolémie et de drogue étaient positifs pour les deux. L'Île-du-Prince-Édouard (43 %) et le Nouveau-Brunswick (34 %) affichaient les pourcentages les plus élevés de conducteurs mortellement blessés qui ont été déclarés positifs à la fois à l'alcool et aux drogues.

Enquêtes routières

Ces données ont également été tirées de l'étude de 2020 précédemment citée, préparée pour le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (Beirness et coll., 2020).

¹⁵ Source : Fondation de recherche sur les blessures de la route (2018). The Alcohol and Drug-Crash Problems in Canada: 2016 Report.

En 2017 et 2018, pour les conducteurs qui ont fourni un échantillon de fluide buccal dans le cadre de cinq enquêtes routières, 10,2 % ont été testés positifs à la présence d'au moins une substance potentiellement affaiblissante, autre que l'alcool, et 7,6 % ont été déclarés positifs au cannabis. Les conducteurs déclarés positifs au cannabis représentent 75 % des conducteurs qui étaient déclarés positifs aux drogues.

Les données fournissent également des informations sur les conducteurs qui ont été déclarés positifs à la consommation de drogues :

- 12 % des hommes ont été déclarés positifs aux drogues
- 7,4 % des femmes ont été déclarées positives aux drogues
- 14 % des conducteurs âgés de 20 à 24 ans ont été déclarés positifs aux drogues et ce pourcentage diminue avec l'âge des conducteurs
- 5,3 % des conducteurs de plus de 55 ans ont été déclarés positifs aux drogues

Les jeunes conducteurs étaient plus susceptibles d'être testés positifs au cannabis, soit 12,7 % des conducteurs de 20 à 24 ans. À l'inverse, les conducteurs plus âgés étaient les moins susceptibles d'être testés positifs, soit 2 % des conducteurs de plus de 55 ans.

L'étude a également porté sur l'heure de la journée et le jour de la semaine où la conduite sous l'effet de la drogue était la plus fréquente. L'étude a démontré que :

- Plus de conducteurs ont été déclarés positifs aux drogues le vendredi soir (11,8 %) que n'importe quel autre jour de la semaine. Les différences entre les jours de la semaine n'étaient pas statistiquement significatives
- La présence de cannabis n'a pas changé de manière significative en fonction du jour de la semaine
- Le nombre de conducteurs déclarés positifs aux drogues entre 2 h et 3 h du matin (17,3 %) est plus élevé qu'à tout autre moment de la journée
- Plus de conducteurs ont été déclarés positifs au cannabis après 1 h du matin (14 %) qu'à tout autre moment de la journée

En outre :

- 16,1 % des conducteurs de camionnettes ont été déclarés positifs aux drogues, plus souvent que pour tout autre type de véhicule
- 12,9 % des conducteurs de camionnettes ont été déclarés positifs au cannabis, plus souvent que pour tout autre type de véhicule
- 13,9 % des conducteurs en provenance de leur domicile ou du domicile d'un ami ou d'un parent ont été déclarés positifs à une drogue quelconque
- 12,4 % des conducteurs en provenance de leur domicile ou du domicile d'un ami ou d'un parent ont été déclarés positifs au cannabis

Dans le cadre de l'enquête menée en 2012 en Colombie-Britannique, 7,4 % des conducteurs ont été déclarés positifs à une ou plusieurs drogues et parmi eux, 44 % avaient consommé du cannabis. En 2018, 8,5 % des conducteurs ont été déclarés positifs à une ou plusieurs drogues. Parmi les conducteurs déclarés positifs aux drogues, 71 % avaient consommé du cannabis.

Dans les enquêtes routières menées en Ontario, des drogues ont été détectées chez 10,2 % des conducteurs en 2014. Ce chiffre est passé à 14,2 % en 2017. En 2014, 7 % des conducteurs ont été déclarés positifs au cannabis, ce qui a augmenté à 10,6 % en 2017.

Mesures de lutte contre la conduite sous l'effet de drogues

Au cours de la dernière décennie, l'alcool au volant a diminué, mais la consommation d'autres drogues, notamment le cannabis, a considérablement augmenté. L'usage récréatif du cannabis étant désormais légal au Canada, le nombre de personnes qui conduisent après avoir consommé du cannabis pourrait augmenter.

Toutefois, les modifications apportées au *Code criminel* en 2018 ont ajouté de nouvelles infractions concernant la conduite sous l'effet de drogues :

- Conduire avec un taux de THC supérieur à 2 ng est un délit en soi qui entraîne une amende de 1 000 \$
- Conduire avec un taux supérieur à 5 ng entraînera une accusation de conduite avec facultés affaiblies
- Conduire avec un taux de THC supérieur à 2,5 ng et plus de 50 mg % d'alcool entraînera une accusation de conduite avec facultés affaiblies

Si la police soupçonne qu'un conducteur a consommé des drogues, divers outils s'offrent à elle. Par exemple, l'agent peut exiger un test de dépistage buccal sur la route pour vérifier la présence de cannabis ou de cocaïne. La police peut également employer le test de sobriété normalisé sur place pour déterminer si le conducteur a les facultés affaiblies par l'alcool ou des drogues. Une fois qu'un conducteur est arrêté, un évaluateur de reconnaissance des drogues peut lui faire passer divers tests physiques, comportementaux ou sanguins pour vérifier la présence d'une drogue et sa concentration.

Les lois administratives en vigueur dans la plupart des administrations canadiennes prévoient la suspension du permis de conduire des conducteurs dont le test de dépistage de drogues est positif. Cette suspension peut durer d'un à trente jours selon l'administration. Si le conducteur est déclaré à nouveau positif au test de dépistage de drogues, dans certaines administrations comme le Manitoba, la Saskatchewan et l'Île-du-Prince-Édouard, la suspension sera plus longue.

Dans plusieurs administrations (p. ex. en Colombie-Britannique, en Alberta et au Yukon), la police peut également mettre en fourrière le véhicule d'un conducteur pendant un à sept jours pour une première infraction. La Saskatchewan saisit le véhicule du conducteur pendant sept jours en cas de deuxième infraction.

Au Manitoba et à Terre-Neuve-et-Labrador, les conducteurs doivent payer un droit de rétablissement du permis. Dans les Territoires du Nord-Ouest, les conducteurs doivent payer un droit de rétablissement du permis pour les suspensions de 90 jours. En Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba et à Terre-Neuve-et-Labrador, les conducteurs qui ont commis plusieurs infractions sont tenus de suivre un programme d'évaluation et de traitement de l'alcoolisme et de la toxicomanie.

Plusieurs administrations ont lancé des campagnes de sensibilisation axées sur les drogues au volant. Par exemple, la campagne de l'Ontario « À peine un peu affecté, c'est encore trop

risqué pour conduire » était axée sur le cannabis. La campagne comprenait des vidéos, des annonces radiophoniques, des messages et du contenu numérique partageable (des images qui peuvent facilement être partagées à travers les médias sociaux).

Le ministère fédéral responsable, le ministère de la Sécurité publique, a également mené une campagne de sensibilisation « Ne conduis pas gelé » en 2018.

Le Québec a lancé une campagne de sensibilisation sur le Web et dans certains festivals québécois de juin à août 2019. Un message vidéo a été diffusé en ligne et sur les médias sociaux et des affiches ont été placées lors de festivals. La campagne visait les conducteurs âgés de 18 à 44 ans dans des environnements où l'alcool et les drogues étaient susceptibles d'être consommés.

À l'automne 2019, la Saskatchewan a mené la campagne sociale « Driving High = DUI » dans le prolongement des campagnes précédentes, mais en renforçant la sensibilisation à l'affaiblissement des facultés par les comestibles pour compléter 2 campagnes précédentes sur le cannabis et la conduite. L'objectif était d'accroître la sensibilisation à la conduite avec facultés affaiblies par la consommation de cannabis et de drogues et de marquer une présence continue dans l'esprit des conducteurs de la Saskatchewan et de la population en général. Une analyse ultérieure a indiqué que la campagne avait été retenue et que le message avait été bien compris et jugé pertinent.

Utilisation des dispositifs de sécurité des occupants

Le Canada fait partie des pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques dont le taux de port de la ceinture de sécurité est très élevé¹⁶.

En 2016 et 2017, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé a mesuré le port de la ceinture de sécurité par les occupants des sièges avant au Canada. Cette mesure s'inscrivait dans le cadre d'une enquête sur l'utilisation des appareils mobiles par les conducteurs menée dans les zones urbaines et rurales (Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, 2018).

Le **Tableau 5** présente les résultats de l'enquête. Les résultats combinés pour 2016-2017 indiquent que les taux de port de la ceinture de sécurité étaient les suivants :

- 97,2 % des occupants des sièges avant des véhicules légers
- 97,5 % des occupants des sièges avant dans les communautés urbaines
- 95,6 % des occupants des sièges avant dans les communautés rurales

De même :

- Le port de la ceinture était le plus élevé à l'Île-du-Prince-Édouard, soit 98,7 %
- Le port de la ceinture était légèrement plus élevé chez les femmes (98,5 %) que chez les hommes (97,9 %)

¹⁶ Le Canada se classe au septième rang pour le port de la ceinture de sécurité avant, selon les dernières données publiées par le Forum international des transports de l'OCDE dans leur rapport annuel sur la sécurité routière 2017.

- Les occupants de moins de 25 ans étaient moins susceptibles de porter la ceinture de sécurité (97,1 %) que les occupants plus âgés
- La plupart des administrations ont enregistré des augmentations importantes du port de la ceinture entre les enquêtes 2006-2007 et 2016-2017

Même si le port de la ceinture de sécurité par les occupants des sièges avant a atteint 97 % en 2016-2017, près de 35 % des occupants de véhicules automobiles mortellement blessés et près de 15 % des occupants gravement blessés ne portaient pas leur ceinture au moment de la collision en 2020.

Tableau 5 : Port de la ceinture de sécurité par les occupants des sièges avant de 2002-2003 à 2016-2017

Province/territoire	2002-2003	2004-2005	2006-2007	2009-2010	2016-2017
Terre-Neuve-et-Labrador	82,5	86,7	86,6	93	88,6
Île-du-Prince-Édouard	78,1	81,9	97,8	90	98,7
Nouvelle-Écosse	89,4	88,7	92,3	90,3	91,8
Nouveau-Brunswick	88,8	86,7	91,6	95	98,4
Québec	93,3	91,1	93,1	96,3	98,6
Ontario	86,5	92,3	93,2	96,1	96,9
Manitoba	85,3	92,7	89,4	94,2	98,3
Saskatchewan	85,9	94,1	93,6	97,1	95,5
Alberta	84,9	82,8	89,2	92,2	97,4
Colombie-Britannique	83,2	91,9	94,9	97,3	98,2
Territoire du Yukon	85,1	81,4	83,4	77,2	92
Territoires du Nord-Ouest	77,3	75,6	88,5	84,9	92,9
Nunavut	21,8	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Canada	87,4	90,8	92,7	95,5	97,2

L'enquête d'observation la plus récente sur l'utilisation des dispositifs de sécurité pour enfants, menée par Snowden et coll. (2010) a estimé qu'à l'échelle nationale, 64 % des enfants (jusqu'à l'âge de 14 ans) étaient correctement attachés par des dispositifs de sécurité. Le pourcentage le plus élevé d'utilisation correcte a été enregistré au Yukon (92 %), tandis que le plus faible a été enregistré en Saskatchewan (54 %).

L'enquête a également révélé que :

- 76 % des enfants de moins d'un an étaient correctement installés dans un siège pour bébé orienté vers l'arrière
- 14 % étaient dans un siège convertible orienté vers l'arrière
- Dans 82 % des cas, les enfants âgés de 1 à 3 ans étaient assis dans des sièges convertibles orientés vers l'avant
- Les enfants de 4 à 8 ans étaient installés dans des sièges d'appoint (32 %) ou portaient des ceintures de sécurité (48 %)
- Les enfants de 9 à 14 ans portaient la ceinture de sécurité dans 92 % des cas

Le nombre d'enfants transportés dans des véhicules sans être attachés ou installés dans des dispositifs de sécurité inadaptés à leur poids et à leur taille doit encore être réduit.

Mesures visant à améliorer le port de la ceinture de sécurité

Au fil des ans, les lois des différentes administrations ont obligé les occupants des véhicules à porter la ceinture de sécurité et à placer leurs enfants dans des dispositifs de sécurité adaptés à leur taille. Ces lois ont contribué à augmenter le port de la ceinture.

Diverses mesures réglementaires ont été prises en vue de renforcer le port de la ceinture de sécurité et de réduire les blessures en cas de collision. Par exemple, depuis les années 1970, la *Loi sur la sécurité automobile* oblige les constructeurs à équiper les véhicules d'une technologie qui émet un signal sonore répétitif si un occupant du siège avant ne porte pas sa ceinture. En outre, la conception des systèmes de ceintures de sécurité a été améliorée grâce à des prétensionneurs qui se déclenchent pour tendre la ceinture au moment où un impact est détecté. Cela permet de réduire les blessures. Les coussins gonflables frontaux et latéraux sont obligatoires et agissent de concert avec des occupants correctement attachés pour sauver des vies et éviter des blessures graves.

Pour ce qui est de la sensibilisation du public, des programmes périodiques d'application sélective en matière de circulation et des campagnes de sensibilisation qui favorisent et renforcent la compréhension de l'obligation de porter la ceinture de sécurité afin d'accroître la sécurité ont été mis en place. Des ateliers sur les dispositifs de sécurité pour enfants ont également été organisés pour aider les parents à installer correctement les dispositifs de sécurité. Enfin, en juin 2019, la Saskatchewan a lancé « Bucklebot », un nouveau robot interactif servant à sensibiliser les enfants dans les écoles, les événements communautaires et les ateliers consacrés à la sécurité des sièges d'auto et des ceintures de sécurité. Bucklebot mesure près d'un mètre de haut, il est télécommandé et le personnel peut contrôler sa voix à l'aide d'un microphone de casque, ce qui lui permet de parler avec les enfants et d'offrir une présentation très intéressante.

La distraction au volant

La distraction au volant constitue également un facteur important dans les collisions de la route. Selon la Stratégie de sécurité routière 2025, la distraction au volant se produit lorsque l'attention du conducteur est détournée de la conduite par des activités secondaires. Parmi les exemples d'activités secondaires, on peut citer le fait de manger, de parler aux passagers, de parler ou d'envoyer des messages sur des appareils mobiles tels qu'un téléphone portable ou un téléphone intelligent.

Deux types de données sont utilisés pour démontrer la prévalence de la distraction au volant : les données sur les collisions et les données d'enquête d'observation.

Données sur les collisions

La **Figure 30** présente des données sur la distraction au volant. En 2011, la police a constaté que 21 % des décès survenaient lors de collisions impliquant un conducteur distrait ou inattentif. Entre 2011 et 2020, le pourcentage de décès dans cette catégorie a atteint un maximum de 23 % en 2015 et a diminué à 21 % en 2020. Le pourcentage était le même en 2020 qu'en 2011.

Des estimations basées sur les données de quatre administrations canadiennes qui surveillent différents types de distraction révèlent que, chaque année, environ 2 % de toutes les collisions mortelles et avec blessés comportent l'utilisation d'un appareil mobile comme facteur contributif.

Le **Tableau 6** illustre le pourcentage de conducteurs mortellement blessés pour lesquels la distraction ou l'inattention était un facteur contributif. Les données sont regroupées par âge, de 2011 à 2020. Les données montrent que :

- les pourcentages les plus élevés concernaient les conducteurs de 65 ans et plus
- la conduite distraite ou inattentive a augmenté pour les conducteurs de :
 - 20 à 24 ans
 - 25 à 34 ans
 - 65 ans et plus

Figure 30 : Pourcentage de décès impliquant un conducteur pour lequel la distraction ou l'inattention est un facteur contributif de 2011 à 2020

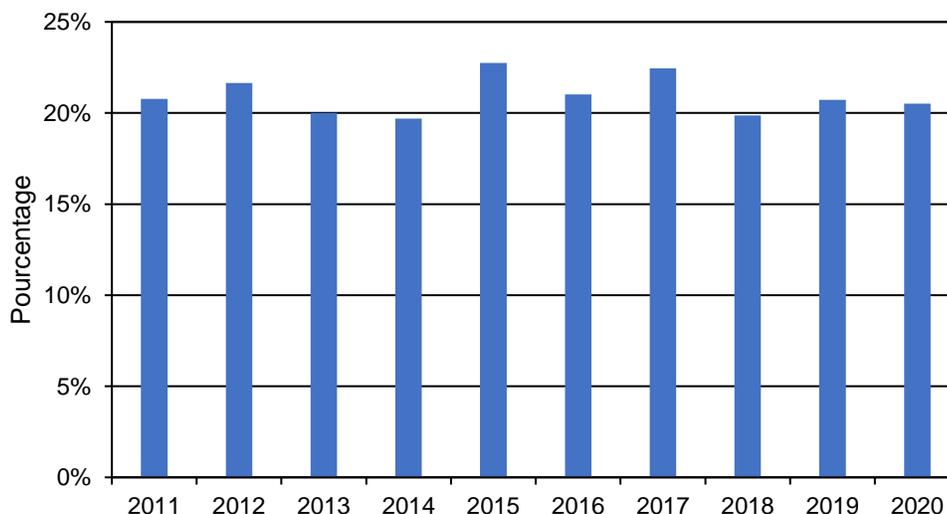


Tableau 6 : Pourcentage de conducteurs mortellement blessés pour lesquels la distraction ou l'inattention est un facteur contributif, par groupe d'âge, de 2011 à 2020

Groupe d'âge	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
< 20	22	17	20,3	19	16,2	19,4	17,6	17,4	22,6	20
20 à 24	13,2	13,4	10,7	13,9	17,9	13,7	15	9,6	12	16,8
25 à 34	13,8	14,4	17,4	12	12,6	16,7	18,9	12,3	14,7	18,6
35 à 44	24	18,5	23,1	22,2	24	12,6	21,6	14,5	16,5	16,8
45 à 54	22,6	16,4	11,3	15,9	19,8	17,3	23,2	20,8	21,3	15,9
55 à 64	19,4	21,4	13,7	19,6	22,4	26,9	21	15,8	18,3	17,3
65 et plus	24,2	27,1	23,8	24,2	28,1	22,9	28,8	22,1	24,4	24,9
Total	19,8	18,3	17,4	18,1	20,5	18,9	21,6	16,4	18,9	18,8

Enquêtes d'observation

La distraction au volant due à l'utilisation d'appareils mobiles est un problème persistant. Transports Canada et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé ont mené des enquêtes sur cette question régulièrement depuis 2006-2007. (Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, 2014, 2018; Transports Canada, 2008, 2011).

Lors des enquêtes urbaines de 2016 et rurales de 2017, environ 7,2 % des conducteurs étaient observés en train d'utiliser des appareils mobiles au volant. L'utilisation d'un appareil mobile pouvait consister à parler, à envoyer des messages, à parler et à envoyer des messages à la fois ou à tenir l'appareil.

Environ 7,9 % des conducteurs en zone urbaine ont été vus en train d'utiliser des appareils mobiles, contre 3 % des conducteurs en zone rurale. Parmi les conducteurs observés lors des enquêtes de 2016-2017, 2,9 % utilisaient des appareils mobiles pour parler et 2,2 % pour envoyer des messages. Les conducteurs de moins de 25 ans étaient plus susceptibles d'utiliser des appareils mobiles (11,6 %) que ceux âgés de 25 à 49 ans (6,8 %) ou de 50 ans et plus (3,4 %). Les conductrices étaient légèrement plus susceptibles d'utiliser des appareils mobiles (7 %) que les conducteurs (6,3 %).

Le **Tableau 7** indique le pourcentage de conducteurs qui utilisaient des appareils mobiles pour parler au volant dans le cadre de quatre enquêtes. L'utilisation des appareils mobiles est passée de 5,5 % en 2006-2007 à 3,3 % dans l'enquête 2009-2010, puis à 2,3 % en 2012-2013. L'utilisation des appareils mobiles est passée à 2,9 % en 2016-2017, soit une augmentation de 26 %.

Tableau 7 : Estimations de l'utilisation des appareils mobiles
Pourcentage de conducteurs parlant sur des appareils mobiles de 2006-2007 à 2016-2017

Province/territoire	2006-2007	2009-2010	2012-2013	2016-2017
Terre-Neuve-et-Labrador	4,2	3,5	3,3	1,7
Île-du-Prince-Édouard	4,2	3,5	1,6	1
Nouvelle-Écosse	1,7	3,6	2,2	2,1
Nouveau-Brunswick	2,1	1,8	1,6	1,1
Québec	3,2	3,3	2,7	1,7
Ontario	6,8	3,3	2,3	4,7
Manitoba	4,4	1,8	0,9	2,1
Saskatchewan	2,8	1,8	0,8	2,6
Alberta	10,7	4,9	1,5	1,2
Colombie-Britannique	4	3,3	3	1,6
Territoire du Yukon	3,8	2,2	4,8	1,4
Territoires du Nord-Ouest	4,7	2,1	1	5,6
Canada	5,5	3,3	2,3	2,9

Le **Tableau 8** indique que le pourcentage de conducteurs observés utilisant un appareil mobile pour envoyer des messages est passé de 1,6 % en 2012-2013 à 2,2 % en 2016-2017, soit une augmentation de 38 %.

Tableau 8 : Estimations de l'utilisation des appareils mobiles
Pourcentage de conducteurs envoyant des messages sur des appareils mobiles de 2012-2013 à 2016-2017

Province/territoire	2012-2013	2016-2017
Terre-Neuve-et-Labrador	0,8	2,1
Île-du-Prince-Édouard	1,3	1,1
Nouvelle-Écosse	0,8	1,1
Nouveau-Brunswick	0,4	1
Québec	1,5	2
Ontario	2,3	3,2
Manitoba	0,4	2,1
Saskatchewan	0,8	1,8
Alberta	0,3	1,8
Colombie-Britannique	2	0,8
Territoire du Yukon	3,8	1,3
Territoires du Nord-Ouest	0	3,3
Canada	1,6	2,2

Mesures pour lutter contre la distraction au volant

La diminution de l'utilisation d'appareils mobiles entre 2006-2007 et 2012-2013 reflète peut-être les nouvelles lois provinciales et territoriales qui interdisent l'utilisation d'appareils mobiles au volant. En revanche, l'augmentation du nombre de conversations et de

messages texte en 2016-2017 peut refléter la popularité croissante de l'utilisation d'appareils mobiles, malgré les lois, et pourrait également refléter la conviction des conducteurs que la police pourra difficilement détecter l'utilisation d'appareils mobiles et réussir ensuite à poursuivre l'infraction.

Néanmoins, la police a mis au point des moyens créatifs pour détecter l'utilisation des appareils mobiles. Par exemple, ils peuvent utiliser des télescopes, monter dans des bus urbains et regarder les conducteurs de haut, se faire passer pour des ouvriers sur la route ou conduire des motos.

Quant à l'application de la loi, de nombreuses administrations ont augmenté les amendes et les points d'inaptitude déduits pour les conducteurs qui sont pris en flagrant délit d'utilisation d'appareils mobiles. En Ontario, la première condamnation d'un conducteur peut entraîner :

- une amende comprise entre 615 et 1 000 dollars (selon si l'accusation est portée devant le tribunal)
- trois points d'inaptitude
- une suspension de permis de trois jours (les nouveaux conducteurs recevront une suspension de 30 jours)

En Colombie-Britannique, la première condamnation d'un conducteur peut entraîner :

- une amende de 368 \$
- quatre points d'inaptitude
- une prime de 175 \$ ajoutée à l'assurance de leur véhicule

En Saskatchewan, un conducteur qui a fait l'objet de deux condamnations ou plus dans un délai de 12 mois verra son véhicule mis en fourrière pendant sept jours, quel que soit le propriétaire du véhicule. La Saskatchewan ne permet pas non plus aux nouveaux conducteurs d'utiliser des téléphones à mains libres.

En 2015, la Nouvelle-Écosse a porté les amendes pour distraction au volant à :

- 233,95 \$ pour la première infraction
- 578,95 \$ pour une troisième infraction, plus quatre points d'inaptitude si le conducteur est reconnu coupable

Au Nouveau-Brunswick, une accusation de distraction au volant peut entraîner :

- une amende de 172,50 \$
- 4 points d'inaptitude

Une liste de sanctions en vigueur dans d'autres administrations peut être consultée sur le site Web de l'Association canadienne des automobilistes. (<https://www.caa.ca/fr/conduite-securitaire/distraction-au-volant/lois-sur-la-distraction-au-volant-au-canada/>)

Les campagnes de sensibilisation du public menées par les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux jouent un rôle important dans la lutte contre les risques liés à

l'utilisation d'appareils mobiles au volant. Par exemple, en Colombie-Britannique, les mois de mars et septembre 2019 ont été consacrés à rappeler aux conducteurs de ne pas utiliser d'appareils mobiles au volant. Ces campagnes ont également recouru à des annonces à la radio et dans les médias sociaux à l'échelle de la province pour informer le public que la police renforcerait l'application de la loi tout au long des campagnes. En mars 2019, la police de la Colombie-Britannique a donné un total de 8 000 contraventions pour des infractions de distraction au volant.

Après avoir mis l'accent sur les messages texte pendant de nombreuses années, le Québec a lancé une campagne de sensibilisation qui met en évidence les autres risques liés à l'utilisation d'un téléphone mobile au volant, comme la navigation sur Internet ou le visionnage d'une vidéo. La campagne s'est déroulée du 9 septembre au 6 octobre 2019 et a permis de partager des messages à la télévision, à la radio, sur Spotify (un service musical en ligne de diffusion continue), sur des sites Web, dans les médias sociaux et aux pompes à essence.

Une autre campagne de sensibilisation du public a été celle de la Saskatchewan, « Distracted Driving Kills », qui a été lancée à la fin du mois de mai 2019. La campagne comprenait un segment dramatique mettant en scène une jeune fille de 16 ans qui a été mortellement blessée lorsqu'elle s'est retrouvée sur la trajectoire d'un train parce qu'elle regardait son téléphone. La campagne a également diffusé cinq annonces en ligne et des annonces radio. Chacune des publicités portait sur une distraction précise, comme l'utilisation d'un téléphone portable, l'application de rouge à lèvres ou l'interaction avec un enfant sur le siège arrière. La campagne s'est déroulée du 3 au 30 juin 2019 et du 7 octobre au 2 décembre 2019.

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé mène la campagne « Laisse faire le cellulaire ». La campagne a encouragé des milliers de conducteurs à s'engager à ne jamais utiliser leur téléphone au volant. De nombreuses municipalités ont commencé à adopter cette campagne.

D'autres interventions jouent également un rôle dans la lutte contre la distraction au volant. Par exemple, certains employeurs adoptent des politiques qui interdisent aux employés d'utiliser des appareils mobiles au volant. Parmi ceux-ci figurent la Société d'assurance publique du Manitoba, le ministère des Transports de l'Ontario et Transports Canada.

L'Insurance Corporation of British Columbia recrute des conducteurs qui ont quatre ans ou moins d'expérience de conduite pour un projet pilote impliquant la télématique. Le comportement, le nombre de collisions et les contraventions des conducteurs participants seront suivis.

Transports Canada a parrainé une recherche¹⁷ qui compare l'expérience américaine et canadienne en matière de distraction au volant. Les administrations canadiennes ont des peines plus sévères pour la distraction au volant que de nombreux États américains. Cette

¹⁷ Ehsani, J.P., Harbluk, J.L., Bärgrman, J., et coll. (2021) Naturalistic Driving Studies: An Overview and International Perspective. Dans : Vickerman, Roger (éd.) *International Encyclopedia of Transportation*. vol. 7, p. 20 à 38. RU : Elsevier Ltd <http://dx.doi.org/10.1016/B978-0-08-102671-7.10651->

recherche a révélé que les conducteurs américains et canadiens semblent avoir des taux de collisions similaires associés à la réalisation de tâches secondaires. En outre, si les jeunes conducteurs adultes canadiens utilisent beaucoup moins souvent des appareils portatifs que les jeunes adultes américains, les conducteurs adolescents canadiens sont très semblables aux conducteurs adolescents américains en ce qui concerne l'utilisation du téléphone mobile, même en présence de lois beaucoup plus strictes sur le téléphone mobile que celles qui existent actuellement aux États-Unis (Guo et coll., 2017).

Excès de vitesse et conduite agressive

La conduite agressive englobe des comportements tels que l'excès de vitesse, le non-respect des feux rouges, le talonnage, le zigzag dans la circulation et le refus de céder le passage.

Excès de vitesse

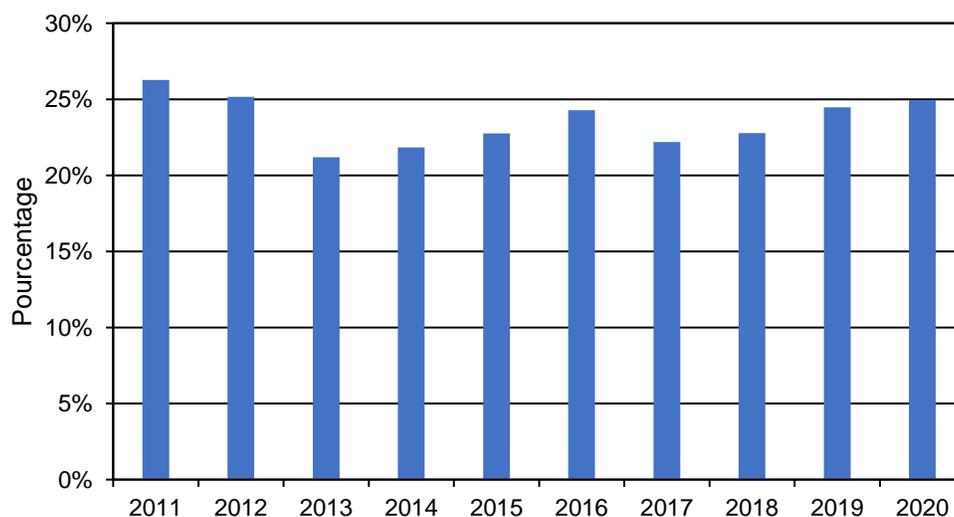
La Base de données nationale sur les collisions définit les collisions liées à l'excès de vitesse comme des collisions où la conduite trop rapide pour les circonstances a été un facteur contributif.

La **Figure 31** indique que :

- de 2011 à 2020, le pourcentage de décès dans des collisions liées aux excès de vitesse n'a pas connu de tendance claire
- en 2020, le pourcentage était de 25 % et en 2011, il était de 26 %

Ces données suggèrent que la prévalence des excès de vitesse n'a pas sensiblement changé.

Figure 31 : Pourcentage de décès dans des collisions liées aux excès de vitesse de 2011 à 2020



Le **Tableau 9** montre le pourcentage de conducteurs mortellement blessés impliqués dans des collisions liées aux excès de vitesse. Les données sont regroupées par âge pour les années 2011 à 2020. Les données indiquent que le pourcentage le plus élevé de conducteurs mortellement blessés impliqués dans des collisions liées à la vitesse est celui des conducteurs de moins de 20 ans, de 20 à 24 ans et de 25 à 34 ans. Le pourcentage a ensuite en grande partie diminué avec l'âge, les conducteurs âgés de 65 ans et plus ayant les plus faibles pourcentages chaque année.

De même :

- Environ 83 % des conducteurs en excès de vitesse impliqués dans des collisions mortelles étaient des hommes
- 93 % des conducteurs tués dans des collisions liées à des excès de vitesse étaient les auteurs de l'excès de vitesse
- 76 % des décès liés aux excès de vitesse sont survenues dans des véhicules légers
- Pour 28% des conducteurs en excès de vitesse impliqués dans une collision mortelle, la conduite sous l'effet de l'alcool était un facteur contributif
- La distraction ou l'inattention était un facteur contributif pour 13 % des conducteurs en excès de vitesse
- Plus de la moitié des décès liés aux excès de vitesse se sont produits dans des collisions impliquant un seul véhicule (54 %) ou la nuit (54 %)
- 70 % des décès liés aux excès de vitesse se sont produits sur des routes rurales

Tableau 9 : Pourcentage de conducteurs mortellement blessés dans des collisions liées aux excès de vitesse, par groupe d'âge, de 2011 à 2020

Groupe d'âge	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
< 20	34,3	34	38	24,1	24,3	31,9	33,8	26,1	35,8	40
20 à 24	36,8	32,9	35,6	38,6	39,3	35,3	31,8	33,3	38,8	29,7
25 à 34	37,8	35,4	37,6	32	35,1	31,5	34	40,1	45,3	39,5
35 à 44	34,4	27,2	22,4	27,8	28,7	31,1	27,8	29,7	28,8	36
45 à 54	25,4	29	18	15,9	23,5	24,4	19	21,5	21,3	27,8
55 à 64	18,1	20,7	17,6	23	22,4	17,9	19,4	20,3	18,3	20,5
65 et plus	10	11	9,8	13,2	18,6	16,7	12,1	12,9	10,8	13,2
Total	27,7	27,1	24,5	23,6	27	25,8	24,2	25,7	25,7	27,9

Ces statistiques indiquent que les excès de vitesse contribuent de manière importante aux collisions et qu'ils n'ont pas connu de diminution entre 2011 et 2020. Les recherches révèlent qu'une augmentation de 5 % de la vitesse moyenne entraîne une hausse d'environ 10 % du nombre de collisions avec blessés et de 20 % du nombre de collisions mortelles. De même, une diminution de 5 % de la vitesse moyenne entraîne généralement une baisse de 10 % des collisions avec blessés et de 20 % des collisions mortelles (Nilsson, 2004).

Autres comportements agressifs

Outre les excès de vitesse, il existe d'autres comportements agressifs au volant qui présentent un risque de collision.

Les statistiques indiquent que 27 % des décès se sont produit aux intersections et que 39 % de ces décès se sont produit à des endroits qui ne sont pas équipés de dispositifs de signalisation.

Les statistiques indiquent également le pourcentage de décès survenus :

- pendant la journée (63 %)
- sur les routes dont la limite de vitesse affichée est de 60 km/h ou moins (55 %)
- sur les routes urbaines (54 %)

Les statistiques indiquent que les conducteurs ne cédant pas le passage ont contribué à environ 10 % des décès. Ces décès se sont produits principalement pendant la journée (75 %) et dans des collisions impliquant plusieurs véhicules (72 %).

Les décès survenus lorsque les conducteurs n'ont pas cédé le passage étaient légèrement plus susceptibles de se produire sur des routes urbaines (53 %) que sur des routes rurales. Pour ces collisions, 47 % des personnes étaient des occupants de véhicules légers et 17 % des motocyclistes. En outre, la distraction ou l'inattention constituait également un facteur pour 43 % des conducteurs impliqués dans ces collisions.

Désobéir à un dispositif de signalisation (p. ex. un feu de circulation) ou à un agent de circulation constitue un autre comportement agressif au volant. Les statistiques indiquent que cette désobéissance a été un facteur dans environ 7 % des décès :

- 90 % des cas sont survenus dans des collisions impliquant plusieurs véhicules
- 79 % des cas se sont produits par temps clair
- 77 % se sont produits sur des routes sèches

Pour les collisions survenues lorsqu'un conducteur a désobéi à un dispositif de signalisation ou à un agent de circulation, environ 78 % se sont produites à un endroit où il y avait des feux de circulation (30 %) ou des panneaux d'arrêt (48 %).

Mesures visant à lutter contre la conduite agressive

Diverses mesures sont en place pour lutter contre la conduite agressive. Les radars représentent un instrument clé employé par plusieurs villes canadiennes, comme Edmonton et Winnipeg, pour contrôler la vitesse, grâce à des lois habilitantes des gouvernements provinciaux ou territoriaux. La Saskatchewan a accordé un financement de 500 000 \$ pour aider les collectivités à mettre en place des programmes de contrôle de la vitesse par photo surveillance.

Certaines administrations autorisent l'utilisation de radars dans les zones à haut risque comme les chantiers routiers et les zones scolaires. Certaines municipalités, comme Ottawa, ont réduit les limites de vitesse à 40 km/h, voire 30 km/h, dans les zones résidentielles et les zones scolaires. Un examen de l'efficacité de ces caméras a révélé que le taux moyen de collisions mortelles et graves a diminué de 36 % après l'installation des caméras (Owen et coll., 2016).

En ce qui concerne le cadre juridique, la plupart des administrations, y compris la Nouvelle-Écosse, l'Ontario et la Colombie-Britannique, ont adopté des lois sur les cascades au volant, de sorte que les conducteurs qui se déplacent à grande vitesse peuvent se voir infliger de lourdes amendes, voir leur permis suspendu et leur véhicule mis en fourrière. En Ontario, la loi sur les cascades au volant s'applique dès que les conducteurs dépassent la limite de vitesse de plus de 50 km/h. Une étude a montré que la loi ontarienne a entraîné une diminution des excès de vitesse et des collisions (Meirambayeva et coll., 2014).

Les municipalités ont également recours à diverses méthodes d'infrastructure pour réduire les vitesses, telles que le rétrécissement des routes, les avancées de trottoir, les dos d'âne et les dos d'âne allongés.

Les caméras de surveillance des feux rouges sont également utilisées dans plusieurs villes canadiennes (p. ex. Toronto, Ottawa, Calgary, Edmonton et Vancouver) pour dissuader les conducteurs de brûler les feux rouges. Les caméras sont souvent déplacées à différentes intersections, de sorte que les conducteurs ne peuvent pas savoir si une caméra est présente. Certaines administrations, dont la Colombie-Britannique et Edmonton, utilisent des caméras de surveillance des feux rouges pour détecter les conducteurs qui traversent une intersection à toute vitesse alors que le feu est vert.

Dans une étude, Hu et coll. (2011) ont analysé les données sur les collisions mortelles de 14 grandes villes américaines qui ont adopté des programmes de surveillance par caméra aux feux rouges et de 48 villes sans programme de caméras. Les données portent sur les années 1992 à 1996 et 2004 à 2008. Le taux annuel moyen de collisions mortelles liés au non-respect des feux rouges à l'échelle de la ville a diminué pour les deux groupes, mais le taux dans les villes équipées de caméras de surveillance des feux rouges a diminué davantage. Le taux de mortalité dans les villes équipées de caméras a diminué de 35 %, contre 14 % dans les villes sans caméras.

Enfin, sur le plan de la sensibilisation du public, la campagne « Traffic Culture » du Manitoba invite les gens à réfléchir à leurs actions et à leurs attitudes envers les autres usagers de la route par rapport à l'étiquette sociale normale. Elle souligne également comment la « rage au volant » entraîne des situations de conduite risquées et dangereuses. La campagne emploie la marque « Friendly Manitoba », qui reflète le slogan inscrit depuis longtemps sur les plaques d'immatriculation du Manitoba.

Jeunes et nouveaux conducteurs

En raison de leur âge et de leur manque d'expérience, les jeunes et les nouveaux conducteurs sont plus susceptibles d'être impliqués dans des collisions mortelles ou avec blessés.

Le **Tableau 10** indique les taux d'implication dans les collisions mortelles pour 100 000 conducteurs titulaires d'un permis de conduire, par groupe d'âge, de 2011 à 2020. Les conducteurs âgés de 24 ans ou moins avaient un taux d'implication dans des collisions mortelles plus élevé que tous les autres groupes d'âge. Le taux d'implication dans les collisions mortelles a diminué pour tous les groupes d'âge au cours de la période de dix ans. Plus précisément, pour les conducteurs âgés de 15 à 19 ans et de 20 à 24 ans, les taux ont

diminué de 34 % et 20 % respectivement. En général, le taux d'implication dans une collision a diminué avec l'âge.

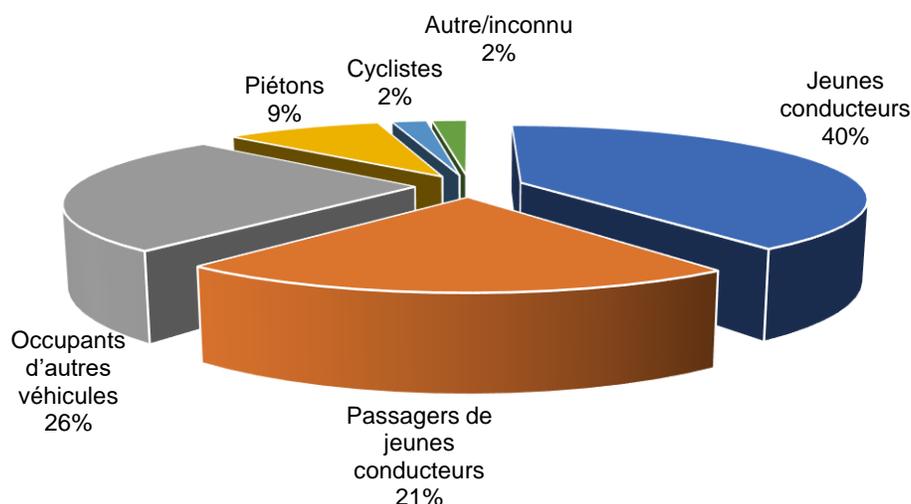
Tableau 10 : Conducteurs impliqués dans des collisions mortelles pour 100 000 conducteurs titulaires d'un permis de conduire, par groupe d'âge, de 2011 à 2020

Groupe d'âge	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
15 à 19	18,4	15,6	14,4	12,3	11,7	12,2	12,8	11,1	10,3	12,1
20 à 24	15,1	16,3	14,3	12,1	11,5	12,6	13,3	12,4	10,5	12,1
25 à 34	11,2	12,1	10,3	10,8	9,7	10,7	10,9	10,3	8,5	8,9
35 à 44	9,5	8,8	9,6	8,5	8,7	8,9	8,9	9,5	8,6	7,4
45 à 54	9,1	8,7	8,5	8,3	8	8,2	8,4	8,6	8,4	8,1
55 à 64	8,4	8	8	7,6	7,4	8,4	8,3	7,7	7,7	7,2
65 et plus	10,2	8,9	8,7	8,5	9,4	8,2	7,5	8,3	8,1	6,2
Total	10,5	10,1	9,7	9,2	9	9,3	9,3	9,2	8,5	8

La **Figure 32** indique le pourcentage de décès dans des collisions impliquant de jeunes conducteurs (15 à 24 ans) en 2020. Les données sont regroupées par type d'usagers de la route :

- 40 % des personnes mortellement blessées étaient les jeunes conducteurs eux-mêmes
- 21 % étaient des passagers de jeunes conducteurs
- 26 % étaient des occupants d'autres véhicules impliqués dans la collision
- 9 % étaient des piétons
- 2 % étaient des cyclistes

Figure 32 : Décès dans des collisions impliquant de jeunes conducteurs, par type d'usager de la route, en 2020



Le **Tableau 11** démontre que les jeunes conducteurs représentaient le pourcentage le plus élevé de décès pour toutes les années entre 2011 et 2020, suivis des passagers de jeunes conducteurs de 2011 à 2013 et des occupants d'autres véhicules de 2014 à 2020.

Tableau 11 : Pourcentage de décès dans des collisions impliquant de jeunes conducteurs, par type d'usagers de la route, de 2011 à 2020

Année	Jeunes conducteurs	Passagers de jeunes conducteurs	Occupants d'autres véhicules	Piétons	Cyclistes	Autre/inconnu
2011	45,3	22,7	22,5	7,6	1,1	0,8
2012	41,2	26,5	19,3	9,7	2	1,3
2013	44,9	22	19,8	8,4	1,6	3,3
2014	39,4	22,6	26,7	9,1	1,2	1
2015	42,3	19,7	25,8	9,2	2	1
2016	37,9	20,1	27	11,6	2,1	1,3
2017	38,7	15,6	33,9	9	1,3	1,5
2018	39,7	19,6	31	8,1	0,3	1,3
2019	37	23,4	29,6	6,2	1,9	1,9
2020	40,3	20,5	25,5	9,3	2,3	2,1

Mesures visant à gérer les risques liés aux jeunes et nouveaux conducteurs

Au cours de la dernière décennie, les jeunes et les nouveaux conducteurs ont été moins impliqués dans des collisions mortelles et avec blessés. Plusieurs facteurs ont probablement contribué à réduire ce type de collisions.

L'un d'eux est le succès continu des programmes de permis de conduire progressifs qui existent maintenant dans toutes les administrations canadiennes. Les programmes de permis de conduire progressif initient lentement les jeunes et les nouveaux conducteurs à la conduite en les tenant à l'écart des situations à haut risque. Il y a généralement une période « nouveau conducteur » de douze mois. Dans certaines administrations, cette période peut être réduite à huit mois si le conducteur suit une formation certifiée. Les programmes de permis de conduire progressif aident également les parents à se tenir au courant des programmes de formation à la conduite et à s'assurer que les nouveaux conducteurs ont suffisamment d'expérience de conduite avant de passer l'examen du permis de conduire.

Les nouveaux conducteurs sont soumis à plusieurs règles, notamment :

- Être âgé d'au moins 16 ans
- Conduire uniquement avec un conducteur expérimenté
- L'obligation pour tous les occupants d'un véhicule de porter une ceinture de sécurité

En général, il est interdit ou restreint au conducteur de :

- Consommer de l'alcool ou des drogues
- Conduire tard la nuit
- Conduire avec de jeunes passagers
- Conduire sur les autoroutes

Après cette première période, une autre période de douze mois, dite « intermédiaire » ou « de pratique », est prévue. Cette période comporte moins de restrictions (p. ex. taux d'alcoolémie zéro et interdiction de consommer des drogues, ceinture de sécurité pour tous les occupants).

Certaines administrations, comme l'Ontario et le Québec, ont une politique de tolérance zéro en matière d'alcool et de drogues pour les conducteurs de moins de 21 ans, même s'ils ont suivi un programme de permis de conduire progressif.

Vous trouverez de plus amples renseignements sur ces programmes pour chaque province et territoire sur le site Web de la Fondation de recherche sur les blessures de la route. (https://yndrc.tirf.ca/gdl/program_inventory.php?dos=edit&classes=15)

Des programmes de formation à la conduite automobile sont également en place dans certaines administrations. Par exemple, la Société d'assurance publique du Manitoba a officiellement lancé son nouveau programme de formation à la conduite automobile dans les écoles secondaires, baptisé « Driver Z ». Le programme comporte une conception progressive du programme d'études, de nouveaux éléments technologiques et un nouveau modèle de prestation qui offre un engagement prolongé et interactif avec les étudiants.

En septembre 2019, l'Île-du-Prince-Édouard a mis en place un cours de conduite novice pour les nouveaux arrivants destiné aux conducteurs qui effectuent un échange de permis de conduire depuis un pays qui n'a pas conclu d'accord officiel d'échange de permis de conduire avec la province.

Usagers de la route vulnérables

Les usagers de la route vulnérables sont les piétons, les cyclistes et les motocyclistes. Le terme « vulnérable » est utilisé parce que ces usagers de la route ne sont pas protégés par la structure d'un véhicule comme le conducteur d'un véhicule automobile.

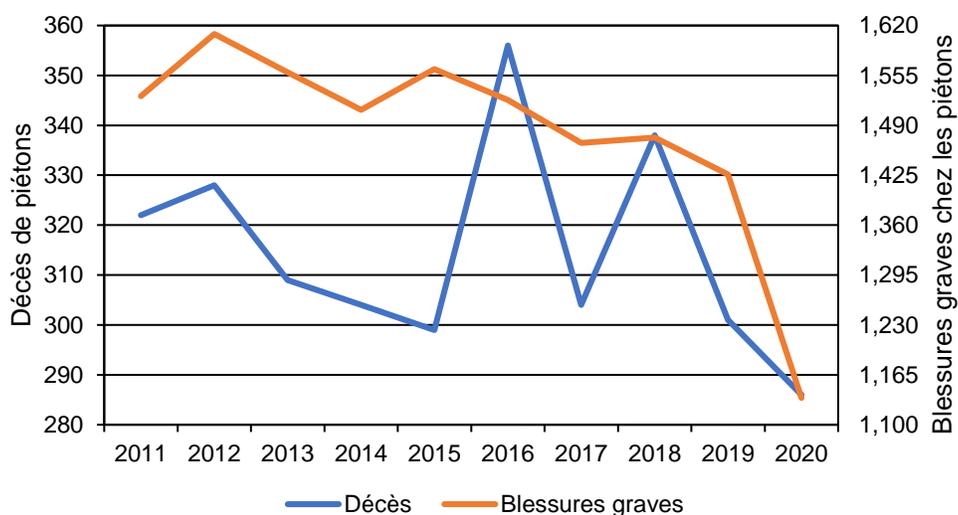
Piétons

De 2011 à 2020, le nombre de décès et de blessures graves chez les piétons a varié d'une année à l'autre. C'est ce que démontre la **Figure 33**.

Toutefois, les décès de piétons ont diminué de 11 % et les blessures graves de 26 % entre 2011 et 2020.

Environ 68 % des décès de piétons se sont produits sur des routes urbaines et, parmi ceux-ci, environ 54 % ont eu lieu à des intersections. Ainsi, un tiers de tous les décès de piétons se sont produits dans des intersections urbaines.

Figure 33 : Décès et blessures graves chez les piétons de 2011 à 2020



Comme le montre le **Tableau 12** :

- Le taux de décès de piétons pour 100 000 habitants a diminué ou est resté le même pour la plupart des groupes d'âge entre 2011 et 2020, sauf pour :
 - les jeunes âgés de 10 à 14 ans
 - les adultes âgés de 25 à 34 ans
 - les adultes âgés de 35 à 44 ans
- Les piétons âgés de 65 ans ou plus ont enregistré le taux le plus élevé de décès pour 100 000 habitants au cours des deux années.
- Les piétons âgés représentaient 32 % des piétons tués en 2020.

- Ce chiffre représente presque le double de la part de la population qu'ils représentent dans son ensemble (18 %).
- Les taux pour les hommes et les femmes âgés de 65 ans ou plus étaient également les plus élevés de tous les groupes d'âge
- Malgré les taux élevés pour les piétons âgés, ceux du groupe d'âge des 65 ans et plus ont connu une baisse de 40 % du taux de mortalité des piétons entre 2011 et 2020
 - Il s'agit de la troisième plus forte baisse pour tous les groupes d'âge.
 - La diminution était de 53 % pour les hommes et de 13 % pour les femmes.

Tableau 12 : Décès de piétons pour 100 000 habitants, par groupe d'âge et par sexe, en 2011 et 2020

Groupe d'âge	Homme, 2011	Homme, 2020	Femme, 2011	Femme, 2020	Total, 2011	Total, 2020
0 à 4	0,31	0,10	0,22	0,21	0,26	0,21
5 à 9	0,65	0,29	0,23	0,10	0,44	0,20
10 à 14	0,30	0,28	0,11	0,20	0,21	0,24
15 à 19	1,40	0,56	0,55	0,29	0,98	0,43
20 à 24	1,17	1	1,04	0,34	1,11	0,68
25 à 34	0,98	0,99	0,47	0,62	0,72	0,81
35 à 44	0,86	0,95	0,30	0,35	0,58	0,65
45 à 54	1,21	0,96	0,48	0,53	0,85	0,74
55 à 64	1,14	0,99	0,68	0,60	0,91	0,79
65 et plus	3,09	1,46	1,34	1,16	2,16	1,31
Total	1,25	0,92	0,62	0,57	0,94	0,75

Motocyclistes

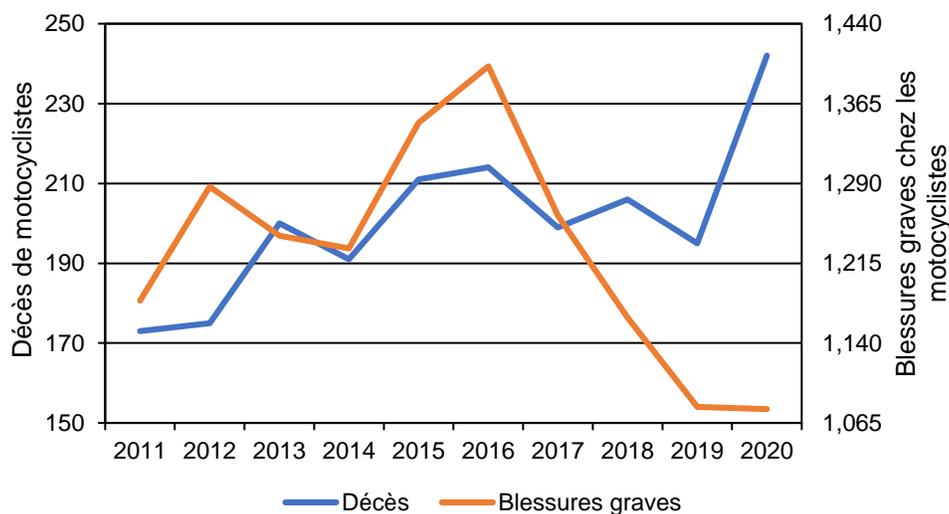
En 2020 :

- Seuls 3 % des véhicules immatriculés étaient des motocyclettes.
- Bien que les motocyclettes ne représentent qu'un faible pourcentage du total des véhicules, les motocyclistes représentent :
 - 11 % des décès d'usagers de la route au Canada
 - 14 % des blessures graves d'usagers de la route

La **Figure 34** indique :

- Le nombre de décès de motocyclistes a varié au cours de la décennie, mais il a augmenté de 40 % en 2020 par rapport à 2011
- Les blessures graves ont varié entre 2011 et 2016, mais étaient 19 % plus élevées en 2016 par rapport à 2011.
- Les blessures graves ont ensuite diminué de 23 % entre 2016 et 2020.

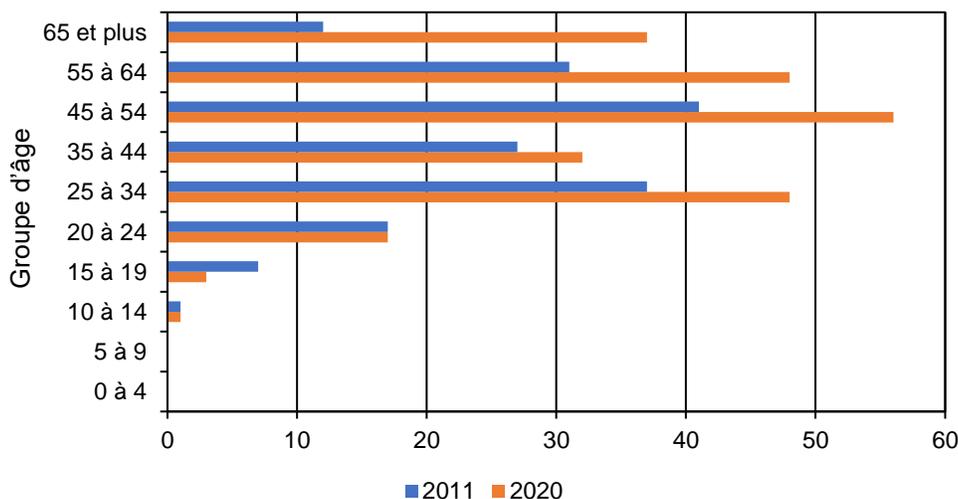
Figure 34 : Décès et blessures graves chez les motocyclistes de 2011 à 2020



La **Figure 35** montre qu'entre 2011 et 2020, il y a eu plus de décès de motocyclistes pour tous les groupes d'âge de 25 à 34 ans et plus. Pendant cette période, les décès pour :

- les motocyclistes âgés de 25 à 34 ans ont augmenté de 30 %
- les motocyclistes âgés de 35 à 44 ans ont augmenté de 19 %
- les motocyclistes âgés de 45 à 54 ans ont augmenté de 37 %
- les motocyclistes âgés de 55 à 64 ans ont augmenté de 55 %
- les motocyclistes de 65 ans et plus ont augmenté de 208 %

Figure 35 : Décès de motocyclistes par groupe d'âge en 2011 et 2020



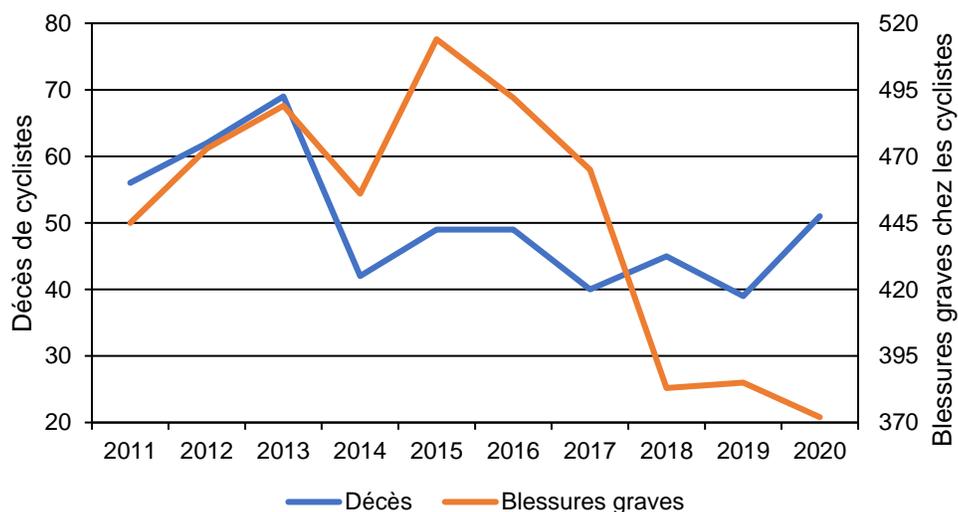
Cyclistes

En 2020, 2 % de tous les décès liés à la circulation concernaient des cyclistes.

La **Figure 36** indique que :

- Le nombre de décès de cyclistes a diminué de 9 % entre 2011 et 2020.
- Les blessures graves chez les cyclistes ont augmenté de 16 % entre 2011 et 2015.
- Les blessures graves ont ensuite diminué de 28 % entre 2015 et 2020.

Figure 36 : Décès et blessures graves chez les cyclistes de 2011 à 2020



La **Figure 37** indique le nombre de décès de cyclistes en 2011 et 2020 par âge. En 2020 :

- 41 % étaient âgés de plus de 55 ans
- 27 % étaient âgés de 45 à 54 ans

Ainsi, 68 % des cyclistes mortellement blessés avaient plus de 45 ans.

Le **Tableau 13** indique qu'en 2020 :

- Les cyclistes âgés de 45 à 54 ans affichaient le taux de mortalité pour 100 000 habitants le plus élevé, suivis par ceux âgés de 55 à 64 ans
- Entre 2011 et 2020, les taux de mortalité ont diminué pour tous les groupes d'âge, à l'exception des cyclistes âgés de 0 à 4 ans, de 25 à 34 ans, de 45 à 54 ans et de 55 à 64 ans

Figure 37 : Décès de cyclistes par groupe d'âge en 2011 et 2020

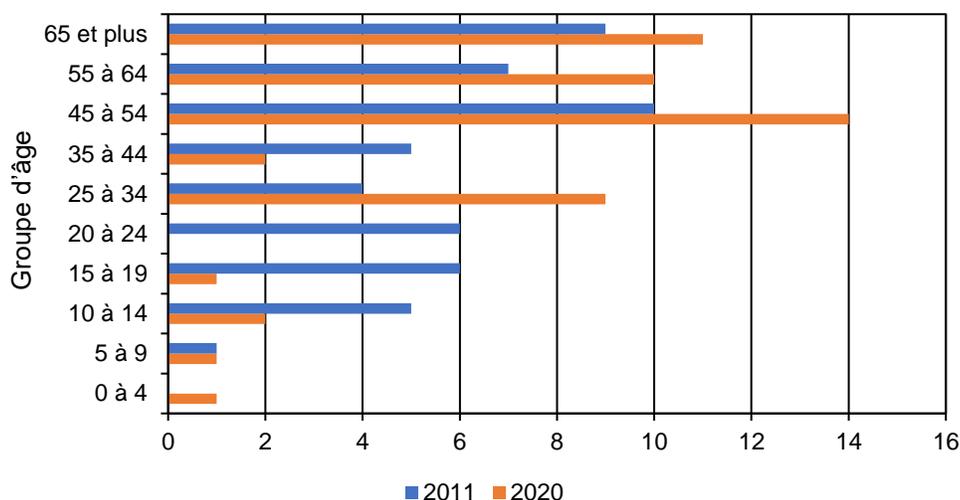


Tableau 13 : Décès et blessures graves de cyclistes pour 100 000 habitants, par groupe d'âge, en 2011 et 2020

Groupe d'âge	Décès, 2011	Décès, 2020	Blessures graves, 2011	Blessures graves, 2020
0 à 4	0	0,05	0	0,05
5 à 9	0,06	0,05	0,61	0,54
10 à 14	0,26	0,10	1,67	1,40
15 à 19	0,27	0,05	1,70	1,28
20 à 24	0,26	0	1,40	1,05
25 à 34	0,09	0,17	1,30	0,94
35 à 44	0,11	0,04	1,31	1,02
45 à 54	0,18	0,29	1,18	1,28
55 à 64	0,16	0,19	0,82	1,26
65 et plus	0,18	0,16	0,46	0,58
Total	0,15	0,13	1,30	0,98

Mesures pour améliorer la sécurité des usagers de la route vulnérables

En 2018, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a publié un rapport intitulé Mesures de sécurité pour les cyclistes et les piétons à proximité des véhicules lourds, qui recense les méthodes susceptibles d'améliorer la sécurité des usagers de la route vulnérables à proximité des véhicules utilitaires lourds ou dans la circulation en général.

Parmi celles-ci, citons les suivantes :

- les technologies telles que les caméras de surveillance de la vitesse ou de feux rouges
- des améliorations de l'infrastructure routière telles que des pistes cyclables séparées

- des sas vélo pour tourner
- des feux verts avancés pour les piétons et les cyclistes
- la détection automatique des piétons aux passages pour piétons
- des dispositifs sur les véhicules lourds pour détecter les piétons ou les bicyclettes à proximité
- l'application par la police des règles de circulation
- des programmes de sensibilisation et d'éducation pour tous les usagers de la route

Diverses administrations ont mené des campagnes de sensibilisation du public aux problèmes particuliers des usagers de la route vulnérables. Par exemple, le Québec a lancé une campagne de sensibilisation à la sécurité des piétons en octobre 2019. La campagne visait à sensibiliser les conducteurs et les piétons à l'importance d'établir un contact visuel aux passages pour piétons, de traverser aux passages pour piétons et de respecter le droit de passage des piétons aux passages pour piétons. Transports Canada s'est associé à Parachute Canada pour créer un répertoire de contre-mesures nouvelles et émergentes pour protéger et soutenir les piétons et les cyclistes¹⁸.

En ce qui concerne les motocyclettes, une campagne québécoise pour le printemps et l'été 2019 a encouragé les motocyclistes et les conducteurs à adopter de bons comportements. Elle a également encouragé les conducteurs à anticiper les motocyclistes. La Nouvelle-Écosse a mené une campagne de sécurité concernant les motocyclettes au cours de l'été 2019.

Véhicules utilitaires lourds

Dans le *Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers*, un véhicule utilitaire est défini comme suit :

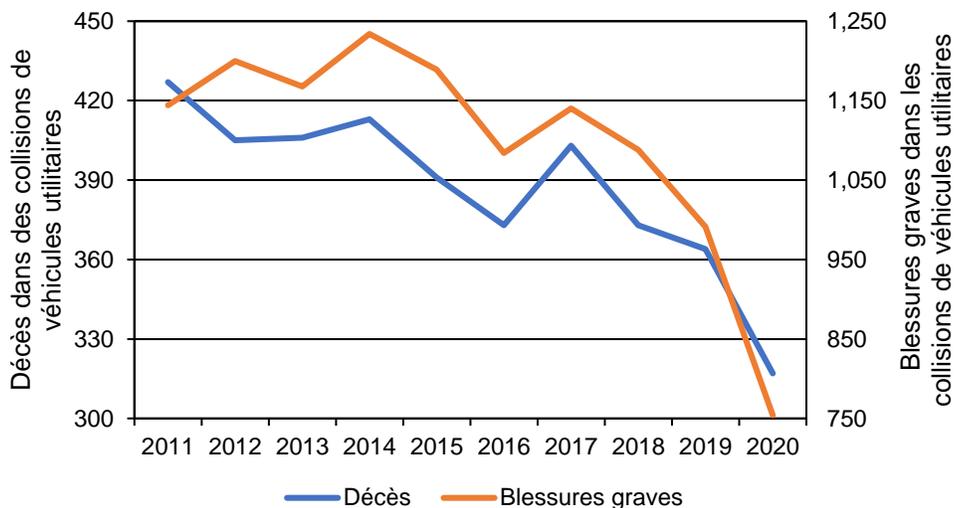
« ... un camion, un tracteur, une remorque ou une combinaison de ceux-ci, dont le poids brut enregistré est supérieur à 4 500 kg, ou un autocar conçu et construit pour contenir un nombre désigné de places assises supérieur à 10, la place du conducteur étant comprise, mais excluant l'exploitation à des fins personnelles. »

La **Figure 38** indique que de 2011 à 2020 :

- le nombre de décès annuels dans des collisions impliquant des véhicules utilitaires lourds a diminué de 26 %
- les véhicules utilitaires représentaient environ 9 % de tous les véhicules impliqués dans des collisions, mais ils étaient impliqués dans environ 18 % de tous les décès d'usagers de la route

¹⁸ [Répertoire des ressources de sécurité pour les usagers vulnérables de la route \(UVR\) – Parachute \(parachutecanada.org\)](http://parachutecanada.org)

Figure 38 : Décès et blessures graves dans des collisions impliquant des véhicules utilitaires de 2011 à 2020



La **Figure 39** montre le pourcentage de victimes mortellement blessées lors de collisions impliquant des véhicules utilitaires lourds en 2020. Les données sont regroupées par type d’usagers de la route et indiquent que :

- 67 % des personnes décédées dans des collisions étaient des occupants d’autres véhicules impliqués dans la collision
- 15 % étaient des occupants de véhicules utilitaires lourds
- 15 % étaient des piétons
- 3 % étaient des cyclistes

Le **Tableau 14** montre que ces pourcentages sont restés relativement stables entre 2011 et 2020.

Figure 39 : Victimes mortellement blessées dans des collisions impliquant des véhicules utilitaires par type d’usagers de la route en 2020

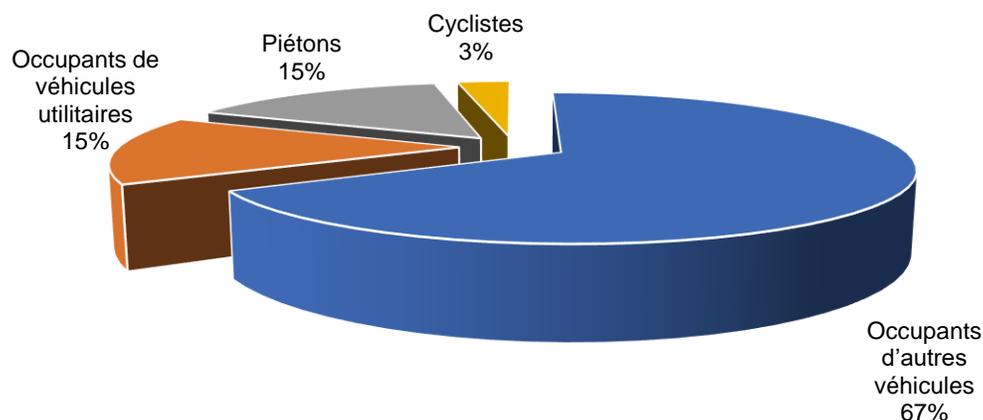


Tableau 14 : Pourcentage de victimes mortellement blessées dans des collisions impliquant des véhicules utilitaires par type d’usagers de la route de 2011 à 2020

Année	Occupants de véhicules utilitaires	Occupants d'autres véhicules	Piétons	Cyclistes
2011	15,7	69,6	12,6	2,1
2012	17,5	67,2	11,6	3,7
2013	16,3	66,7	12,6	4,4
2014	13,8	72,4	11,4	2,4
2015	11,5	76,5	10,2	1,8
2016	15,3	67,8	13,4	3,5
2017	16,9	68,5	11,9	2,7
2018	19,8	63,3	14,2	2,7
2019	12,9	70,6	13,7	2,8
2020	14,8	66,9	14,8	3,5

Le **Tableau 15** indique que :

- 64 % des occupants de véhicules utilitaires décédés dans des collisions en 2020 se trouvaient dans des tracteurs semi-remorques, soit le deuxième pourcentage le plus élevé pour la période depuis 2011.
- 36 % étaient dans des camions porteurs (camions lourds sans remorque) en 2020.
- En 2018, 27 % des occupants de véhicules utilitaires décédés dans des collisions se trouvaient dans des autobus.

Tableau 15 : Pourcentage d’occupants de véhicules utilitaires mortellement blessés par type de véhicule de 2011 à 2020

Année	Autobus	Camions porteurs	Tracteurs routiers
2011	3	53,7	43,3
2012	22,5	39,4	38
2013	18,2	31,8	50
2014	7	35,1	57,9
2015	6,7	37,8	55,6
2016	8,8	28,1	63,2
2017	7,4	29,4	63,2
2018	27	32,4	40,6
2019	0	34	66
2020	0	36,2	63,8

Le **Tableau 16** montre que de 2011 à 2020, sept occupants d’autobus scolaires sont décédés dans des collisions. Cinq de ces personnes étaient des conducteurs et deux des passagers. L’un des passagers d’autobus scolaire décédé était d’âge scolaire et la collision s’est produite pendant les heures normales de classe.

La **Figure 40** indique le pourcentage de victimes mortellement blessées lors de collisions impliquant des autobus scolaires. Les données sont regroupées par type d’usagers de la route.

- Environ 61 % étaient des occupants de véhicules autres que des autobus scolaires.
- Entre 2011 et 2020, 63 % des collisions mortelles impliquant des autobus scolaires étaient des collisions à deux véhicules, contre 41 % pour l’ensemble des collisions mortelles.
- Environ 48 % des collisions mortelles impliquant des autobus scolaires se sont produites à des intersections, contre 29 % pour l’ensemble des collisions mortelles.

Tableau 16 : Victimes mortellement blessées dans des collisions impliquant des autobus scolaires par type d'usagers de la route de 2011 à 2020

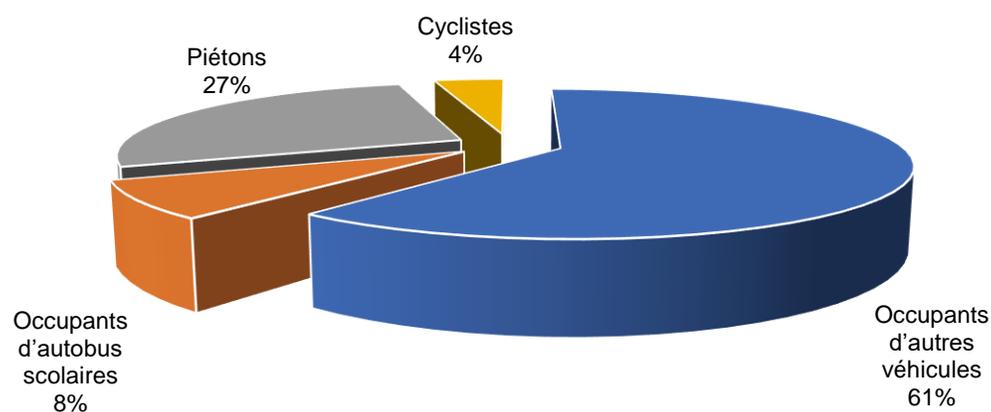
Année	Occupants d'autobus scolaires	Occupants d'autres véhicules	Piétons	Cyclistes	Toutes les victimes
2011	0	11	4	0	15
2012	0	4	1	0	5
2013	1	6	1	0	8
2014	0	1	3	1	5
2015	1	7	2	0	10
2016	2	9	1	0	12
2017	1	3	4	1	9
2018	2	4	3	1	10
2019	0	2	3	0	5
2020	0	7	2	0	9

Si l'on tient compte de l'ensemble des types de véhicules, les décès d'occupants d'autobus scolaires sont moins fréquents que dans les autres modes de transport routier.

Entre 2011 et 2020 :

- le taux annuel moyen de décès d'occupants d'autobus scolaires était de 0,1 décès par 10 000 autobus scolaires.
- il y a eu 0,5 décès d'occupants pour 10 000 véhicules immatriculés, tous types de véhicules confondus.

Figure 40 : Victimes mortellement blessées dans des collisions impliquant des autobus scolaires par type d'usagers de la route de 2011 à 2020



Mesures visant à améliorer la sécurité des véhicules utilitaires

Diverses mesures sont en place ou en cours d'élaboration pour améliorer la sécurité des véhicules utilitaires. Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, Transports Canada et les provinces et territoires ont élaboré le *Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers*. Il se compose de 16 normes visant à maintenir la sécurité des transporteurs routiers et aborde des questions telles que les exigences en matière de permis, l'arrimage des charges et les inspections périodiques des véhicules automobiles.

Une autre mesure importante est le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* (le Règlement) qui fixe des limites de travail et de conduite et des exigences en matière de repos afin de réduire les collisions, les blessures et les décès liés à la fatigue. Le 12 juin 2019, Transports Canada (TC) a publié des modifications au [Règlement dans la Gazette du Canada](#), partie II, pour imposer l'utilisation de dispositifs de consignation électronique (DCE) aux transporteurs routiers par autobus et par camions sous réglementation fédérale et à leurs conducteurs. Les modifications au règlement sont entrées en vigueur le 12 juin 2021. Ces dispositifs enregistrent automatiquement le temps de conduite en se connectant au module de commande du moteur.

Les modifications apporteront des avantages sur le plan de la sécurité en réduisant le nombre de collisions, en diminuant le temps de mise hors service des conducteurs pour des infractions au règlement et en réduisant les coûts d'administration pour l'industrie et l'application de la loi par les provinces et territoires. Parmi les autres avantages, citons une concurrence plus juste et plus équitable pour les transporteurs routiers sous réglementation fédérale, une plus grande harmonisation avec les exigences réglementaires américaines, une meilleure conformité au Règlement et une meilleure qualité de vie pour les conducteurs.

En ce qui concerne la formation des conducteurs de camions, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a chargé le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux) d'élaborer une norme minimale pour la formation de base des conducteurs de véhicules utilitaires de classe 1 (tracteurs semi-remorques), afin de s'assurer qu'ils possèdent les connaissances et les compétences nécessaires pour conduire ces véhicules en toute sécurité au Canada et aux États-Unis. La formation de base (ELT) a été ajoutée aux normes du Code national de sécurité (CNS 16¹⁹).

En 2019, l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba se sont joints à l'Ontario pour exiger que les conducteurs suivent un cours de formation avant de passer l'examen de conduite d'un véhicule utilitaire de classe 1 ou A (tracteur semi-remorque) et de se voir délivrer un permis. La Colombie-Britannique a introduit une formation de base pour les nouveaux conducteurs de classe 1 en octobre 2021.

L'Alberta exige également une formation obligatoire de base (MELT) pour les conducteurs qui souhaitent obtenir un permis de conduire de classe 2 (autobus). Les autres administrations se sont engagées à être sur la bonne voie pour adopter MELT dans leurs administrations respectives d'ici 2021. Terre-Neuve-et-Labrador et la Saskatchewan offrent

¹⁹ <https://ccmta.ca/web/default/files/PDF/NSC-French/ELT%20Standard%2016%20Update%202021%20FINAL%20French.pdf>

une partie de la formation en classe sous forme de programme de formation en ligne. Certaines administrations renforcent leurs examens routiers pour ceux qui veulent obtenir un permis de classe 1 (p. ex. le Manitoba).

Enfin, dans le domaine de la sécurité des autobus scolaires, en 2021, le Nouveau-Brunswick a augmenté les amendes et les points d'inaptitude pour les conducteurs qui dépassent un autobus scolaire arrêté alors que ses feux rouges clignotent. La province autorise également l'utilisation de caméras sur les bras d'arrêt des autobus scolaires pour aider à faire respecter la loi sur les feux clignotants.

En outre, Transports Canada a publié des modifications au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* en vue d'améliorer la sécurité des occupants des autobus. Des exigences techniques ont été introduites pour obliger les entreprises de transport scolaire qui choisissent d'installer des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires à respecter ces normes afin de garantir une installation correcte²⁰.

Sécurité des véhicules

Entre 2011 et 2020, environ 5 % des décès et 4 % des blessures graves ont eu pour facteur contributif un problème lié au véhicule, tel que des freins ou des pneus défectueux.

Au cours de la dernière décennie, Transport Canada a mis en place plusieurs améliorations aux règles de sécurité des véhicules. Il s'agit notamment des exigences en matière de :

- Contrôle électronique de la stabilité
- Verrouillage et rétention des portes
- Réduction des distances de freinage pour les véhicules lourds
- Systèmes de direction et de commande
- Appuis-tête
- Dispositifs de sécurité pour enfants
- Résistance de l'ancrage des sièges
- Protection des occupants en cas de collision frontale
- Pneus
- Systèmes de visibilité arrière

Les défis futurs de la sécurité routière

Véhicules connectés et automatisés

Les véhicules connectés et automatisés (VCA) offrent un grand potentiel pour rendre les routes du Canada plus sûres. Selon les données de 2020 de la Base nationale de données sur les collisions, le comportement du conducteur était un facteur contributif dans environ 87 % des collisions mortelles, notamment l'excès de vitesse (25 %), la distraction au volant (22 %) et la conduite en état d'ivresse (18 %).

²⁰ <https://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2018/2018-07-11/html/sor-dors143-2-fra.html>

Les experts en sécurité routière estiment qu'à l'avenir, les véhicules connectés et automatisés contribueront à réduire considérablement les collisions et à améliorer la sécurité de tous les usagers de la route.

Ainsi, la collaboration de tous les paliers de gouvernement est importante pour répondre aux nouveaux enjeux de sécurité routière liés à l'introduction des véhicules connectés et automatisés, notamment la validation de la sécurité, la cybersécurité et la protection de la vie privée, entre autres.

Alors que Transports Canada est responsable de l'établissement et de l'application des règlements de sécurité, les provinces et les territoires sont responsables des questions liées à l'exploitation sécuritaire des véhicules sur les routes publiques. Cela comprend le permis de conduire et l'immatriculation des véhicules. Les provinces et les territoires sont également responsables de l'établissement et de l'application du code de la route, ainsi que de l'approbation des essais de technologies de véhicules expérimentaux sur les voies publiques.

Pour soutenir une approche commune de la sécurité des véhicules connectés et automatisés, Transports Canada a collaboré avec les intervenants pour mettre au point des documents d'orientation qui précisent et fournissent des directives concernant les véhicules connectés et automatisés. Le ministère jette également les bases de l'élaboration d'une réglementation sur les véhicules connectés et automatisés axée sur la sécurité, tout en favorisant l'alignement des politiques au Canada et en encourageant l'harmonisation des politiques et des normes avec les États-Unis et à l'échelle internationale, selon le cas.

Les principaux documents²¹ rédigés à ce jour sont :

- Le Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules connectés et automatisés, définit la vision du ministère en matière de sécurité et donne accès à un large éventail de conseils et d'outils qui soutiennent l'essai et le déploiement sécuritaires des VAC au Canada
- Évaluation de la sécurité des systèmes de conduite automatisés au Canada (2018) aide l'industrie de la fabrication de véhicules à contrôler la sécurité des véhicules hautement automatisés qu'elle a l'intention de construire, d'importer, d'exploiter ou de vendre au Canada
- Essais des véhicules hautement automatisés au Canada : Lignes directrices à l'intention des organismes d'essais (2018) promeut un ensemble minimum de pratiques de sécurité et appuie une approche nationale cohérente pour les essais des VCA
- Lignes directrices aux administrations canadiennes sur la sécurité des essais et du déploiement des véhicules hautement automatisés (2018²²), qui ont été publiées par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

²¹ Les documents sont accessibles sur la page [Sécurité des véhicules connectés et automatisés : ce qu'il faut savoir \(canada.ca\)](#)

²² [CCMTA-AVGuidelines-sm-French.pdf \(canada.ca\)](#)

Les VCA et l'infrastructure qui les prend en charge peuvent être vulnérables aux menaces de cybersécurité, ce qui signifie que la sécurité routière dépend de plus en plus de la cyberrésilience du système de transport canadien. Transports Canada collabore avec un large éventail d'intervenants, y compris des fabricants, l'industrie et le milieu universitaire, pour appuyer la recherche, la mise à l'essai et l'élaboration de directives et d'outils en matière de cybersécurité des véhicules. En outre, Transports Canada travaille activement avec la communauté internationale pour élaborer des directives et des normes mondiales pour la sûreté et la sécurité des technologies des véhicules. Dans le cadre de ces travaux, Transports Canada participe à des réunions et surveille les travaux de l'équipe spéciale internationale pour la cybersécurité et les questions de sûreté des transmissions sans fil, qui relève du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés du Forum mondial de l'harmonisation des règlements (WP.29) concernant les véhicules de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies. Transports Canada suit également les efforts d'autres organismes de normalisation qui mettent au point des exigences en matière de cybersécurité des véhicules, comme la *norme internationale ISO/SAE 21434 : Véhicules routiers – Ingénierie de la cybersécurité*.

S'appuyant sur la [Stratégie nationale de cybersécurité \(SNC\)](#) du Canada et en étroite collaboration avec les parties prenantes, Transports Canada a publié des ressources contenant des renseignements utiles sur les menaces à la cybersécurité des véhicules, les pratiques exemplaires pour maintenir une solide posture de cybersécurité et les possibilités d'harmonisation au Canada et avec nos partenaires internationaux :

- [Les Lignes directrices sur la cybersécurité des véhicules au Canada \(2020\), qui établit des principes directeurs neutres sur le plan technologique pour renforcer la cybersécurité tout au long du cycle de vie des véhicules.](#)
- [La Stratégie de cybersécurité des véhicules de Transports Canada \(août 2021\)](#) définit des objectifs et des priorités primordiaux qui guideront collectivement les efforts de TC à l'appui d'un écosystème de cybersécurité des véhicules sûr et résilient.
- [L'outil d'évaluation de la cybersécurité des véhicules au Canada \(août 2021\)](#), un outil non réglementaire et volontaire conçu pour aider les fabricants et les fournisseurs à évaluer la performance et la résilience en matière de cybersécurité de leurs véhicules et de leurs composants.

Ces documents s'inspirent du régime de sécurité automobile souple et modernisé du ministère et viennent compléter la plus vaste série de lignes directrices et d'outils de Transports Canada pour appuyer l'introduction sécuritaire de nouvelles technologies pour les véhicules. Transports Canada s'est engagé à continuer de travailler avec les intervenants pour surveiller les tendances et les progrès en matière de sécurité des véhicules pour renforcer encore davantage le niveau de cybersécurité des véhicules au Canada.

Les travaux de Transports Canada dans le domaine de la sécurité des véhicules connectés et automatisés ont porté sur plusieurs aspects. Il s'agit notamment de recherches et d'essais au Centre d'essais pour véhicules automobiles de Transports Canada afin d'évaluer la performance des nouvelles technologies de véhicules. L'approche de Transports Canada est également éclairée par la participation à divers forums internationaux visant à élaborer

des orientations et des normes et à partager les pratiques exemplaires pour l'essai et le déploiement sécuritaires des véhicules automatisés. Ces forums comprennent :

- Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routière (WP.1)
- Le Forum mondial pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29)
- L'Organisation internationale de normalisation (ISO)
- SAE International

En outre, la page Web du ministère consacrée aux véhicules automatisés (https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-connectes-automatisees?utm_campaign=tc-connected-automated-vehicles-ongoing&utm_medium=vurl&utm_source=canada-ca-automatedvehicles) contribue à informer le public sur les capacités, les limites et l'utilisation sûre de ces nouvelles technologies automobiles.

À l'avenir, Transports Canada poursuivra sa collaboration avec ses partenaires pour faire progresser les directives, les normes et la recherche nécessaires au déploiement sécuritaire et efficace des véhicules connectés et automatisés.

Systemes avancés d'aide à la conduite

Les systèmes avancés d'aide à la conduite, tels que le freinage d'urgence automatique et l'adaptation automatique de la vitesse, sont actuellement installés sur certains véhicules et peuvent contribuer à réduire le nombre de décès et de blessures sur les routes canadiennes.

En adoptant une approche similaire à celle du règlement révisé de l'Union européenne sur la sécurité générale, qui rend obligatoires des technologies de sécurité sur les nouveaux véhicules à partir de 2022, le Canada contribuerait à protéger les passagers, les piétons et les cyclistes.

Les caractéristiques des systèmes avancés d'aide à la conduite couvertes par le règlement de sécurité générale de l'Union européenne sont les :

- Surveillance du conducteur (alerte en cas de somnolence ou de distraction)
- Adaptation intelligente de la vitesse
- Sécurité en marche arrière avec caméra ou capteurs
- Enregistreurs de données routières
- Avertisseur de sortie involontaire de voie
- Freinage d'urgence avancé
- Détection d'usagers de la route vulnérables

Le Canada collabore avec l'Union européenne et d'autres partenaires internationaux au sein de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe afin de mettre au point des règlements sur la sécurité des véhicules et des politiques de sécurité routière, des exigences de performance et des procédures d'essai nécessaires pour s'assurer que

chaque caractéristique des systèmes avancés d'aide à la conduite répond au degré de sécurité souhaité.

Nouveaux types de véhicules

Des administrations comme le Québec et l'Ontario mettent au point des règlements visant les scooters électriques à basse vitesse, une innovation. Plusieurs organisations dans l'industrie et administrations travaillent également au développement, à l'essai et au déploiement de navettes automatisées à basse vitesse.

La possibilité d'introduire de nouveaux modèles de véhicules sur le marché obligera à revoir les règlements et les types de véhicules existants. Les nouveaux véhicules peuvent présenter des risques opérationnels différents par rapport à ce qui était prévu par la définition initiale du type de véhicule et les règlements applicables.

L'introduction de nouveaux types de véhicules peut entraîner des modifications des règles et règlements existants. En effet, des exigences pourraient devoir être éliminées ou créées selon le mode de fonctionnement des nouveaux véhicules.

Les conducteurs plus âgés

Les conducteurs âgés (65 ans et plus) représentent une part croissante des conducteurs titulaires d'un permis de conduire sur les routes canadiennes. Cette tranche d'âge représente aujourd'hui environ 20 % de l'ensemble des conducteurs, par rapport à environ 12 % il y a 20 ans.

À mesure que la population vieillit et que la technologie des véhicules devient plus complexe, plusieurs questions se posent. Celles-ci comprennent :

- Les conducteurs âgés éprouveront-ils des difficultés à utiliser les véhicules de haute technologie?
- Lesquelles de ces technologies sont susceptibles d'aider les conducteurs âgés à conduire?
- La distraction au volant aura-t-elle un impact différent sur les différents groupes d'âge à l'avenir en raison de cette technologie?

En outre, à mesure que les personnes âgées prennent de l'âge, elles sont plus susceptibles de développer des problèmes physiques et cognitifs qui pourraient nuire à la sécurité de leur conduite (c'est-à-dire des problèmes de conduite à risque sur le plan médical).

Enregistreurs de données routières

Les enregistreurs de données d'événements joueront un rôle important à mesure que les systèmes avancés d'aide à la conduite et les véhicules connectés et automatisés afflueront sur les routes canadiennes.

Ces dispositifs enregistrent et stockent les données des capteurs lorsqu'une collision se produit. Ils constitueront un outil important pour les enquêteurs sur les collisions et les

concepteurs de véhicules. Le type, le format et l'extraction des données devront être normalisés afin de les rendre accessibles aux parties prenantes concernées pour analyser les défaillances et développer des contre-mesures de sécurité.

Conduite sous l'effet de drogues

Mesurer la quantité de drogues consommées est bien plus compliqué que de mesurer la quantité d'alcool. Actuellement, il n'existe pas de systèmes de verrouillage en bord de route ou en laboratoire qui permettent de mesurer la quantité de drogues consommées par un conducteur. En outre, il n'existe pas de relation dose-réponse pour le cannabis ou d'autres drogues. Définir un niveau qui est non sécuritaire pour les conducteurs est donc difficile. Enfin, le temps nécessaire pour que le cannabis ait un effet sur l'utilisateur dépend de la façon dont le cannabis est consommé.

Sans faire de commentaire sur les politiques de décriminalisation des autres drogues psychotropes, ces difficultés doivent être prises en compte à l'avance pour permettre de mieux surveiller et évaluer les impacts éventuels sur la sécurité routière.

Références

Beirness, D. J. (2020). Une compilation des enquêtes routières menées par les administrations avant la légalisation du cannabis. Rapport préparé pour le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

Brown, S., Vanlaar, W. et Robertson, R. (2018). The Alcohol and Drug-Crash Problem in Canada : 2016. Rapport préparé pour le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (2016). Stratégie de sécurité routière 2025 – Vision zéro : les routes les plus sûres du monde.

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (2014). Use of Electronic Communication Devices by Canadian Drivers: [Rural Areas (2013); Combined Urban/Rural Sites (2012-2013)] – Summary Report.

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (2018). Use of Electronic Communication Devices by Canadian Drivers [Urban Areas (2016); Rural Areas (2017); Combined Urban/Rural Sites (2016-2017)] – Summary Report.

Conseil canadien des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (2018). Mesures de sécurité pour les cyclistes et les piétons à proximité des véhicules lourds : rapport sommaire.

Hu, W., McCartt, A. T., Teoh, E. R. (2011). Effects of red-light camera enforcement on fatal crashes in large U.S. cities. *Journal of Safety Research*.

International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) du Forum International Transport Forum (ITF) (2020). Rapport annuel 2020 sur la sécurité routière.

Jonah, B.A. (2018). Canadian Road Safety Strategies. Article présenté à la conférence de l'Association canadienne des professionnels de la sécurité routière, Victoria, 2018.

Meirambayeva, A., Vingilis, E., McLeod, A. I., Elzohairy, Y., Xiao, J. Zou, G. et Lai, Y. (2014). Road safety impact of Ontario's street racing and stunt driving law. *Accident Analysis and Prevention*, vol. 71, p. 72 à 81.

Nilsson, G. (2004). Traffic Safety Dimension and the Power Model to describe the effect of speed on safety. Lund Institute of Technology, Suède.

Owen, G. Ursachi, R. Allsop, R. (2016). The Effectiveness of Average Speed Cameras in Great Britain, RAC Foundation & Road Safety Analysis.

Snowdon, A. W., Hussein, A. et Ahmed, E. (2010). Rapport technique : Enquête nationale canadienne 2010 sur l'utilisation des dispositifs de retenue d'enfant. Rapport réalisé pour Transports Canada, en partenariat avec AUTO21.

Statistique Canada, n° de catalogue 53-223-X : Enquête sur les véhicules au Canada, annuelle.

Statistique Canada, tableau 17-10-0009-01 : Estimations de la population, trimestrielles.

Statistique Canada, tableau 23-10-0067-01 : Immatriculations de véhicules automobiles, par type de véhicule.

Statistique Canada, tableau 17-10-0005-01 : Estimations de la population au 1er juillet, par âge et sexe.

Transports Canada (2011). Sécurité routière au Canada. TP 15 145 F.

Transports Canada, Base nationale de données sur les collisions (BNDC).

Transports Canada (2021). Rapport « Les Transports au Canada 2020 ».

Transports Canada, Résultats de l'enquête de Transports Canada sur le port de la ceinture de sécurité