



Association canadienne des chefs de police

Appuyer les professionnels du secteur policier par un leadership policier novateur et inclusif afin de promouvoir la sûreté et la sécurité de tous les Canadiens.

OPÉRATION IMPACT - FAITS ET STATISTIQUES NATIONAUX

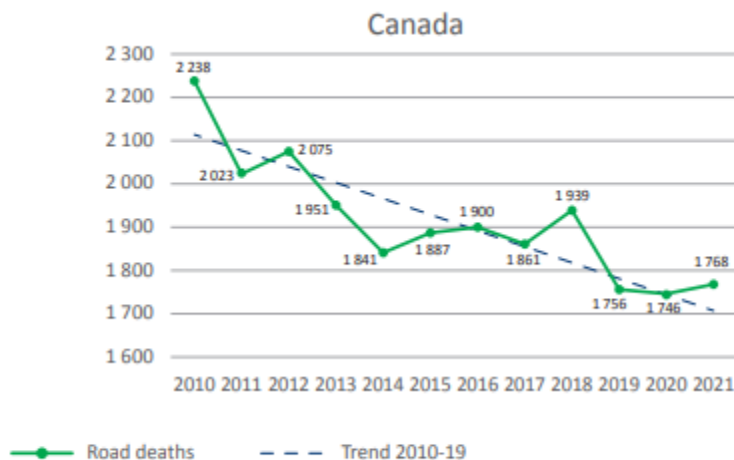
Du 6 au 9 octobre 2023

Sécurité routière au Canada

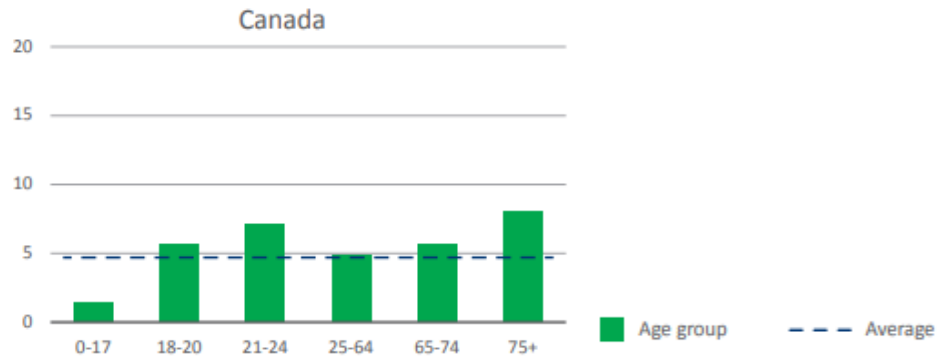
1. International Transport Forum – Rapport sur la sécurité routière de 2022

Selon les données du [Rapport 2022 du International Transport Forum](#) et leur rapport spécifique pour le [Canada](#) :

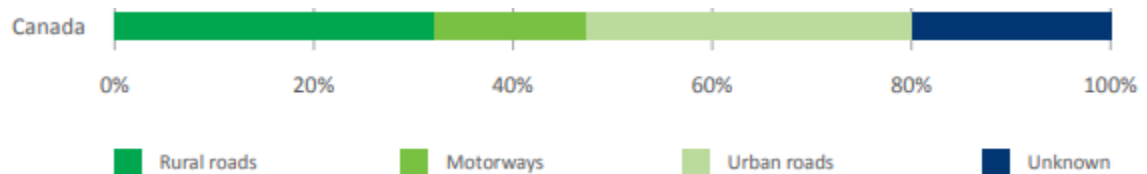
- Au niveau international, le nombre total de décès sur les routes enregistré au premier semestre 2022 reste inférieur aux totaux enregistrés dans les années précédant la pandémie de Covid 19
- Le Canada a enregistré 1.768 décès sur les routes en 2021, soit une hausse de 1,3% par rapport à 2020, mais une baisse de 4,5% par rapport à la moyenne 2017-2019
- Pandémie de COVID-19 : en 2021, les volumes de trafic ont augmenté par rapport à 2020, mais n'ont pas encore atteint les niveaux de 2019 avant la pandémie.
- Décès sur les routes :
 - a. Mortalité routière 2010-2021 par rapport à la tendance linéaire.



b. Mortalité routière pour 100 000 habitants par groupe d'âge, 2019



c. Mortalité routière par type de route, 2019



2. Statistiques sur les collisions de la route au Canada 2021

- En 2021, le nombre de décès sur les routes était de 1 768; en hausse de 1,3% par rapport à 2020 (1 746).
- Le nombre de blessures graves a augmenté pour atteindre 8 185 en 2021; en hausse de 4% par rapport à 2020 (7 868).
- Le nombre total de blessures a augmenté à 108 018 en 2021; en hausse de 3,6% par rapport à 2020 (104 286).
- Le nombre de décès pour 100 000 habitants a augmenté pour atteindre 4,7 en 2021 (contre 4,6 en 2020), et est le deuxième plus faible jamais enregistré.
- Le nombre de décès par milliard de véhicules-kilomètres parcourus est passé à 4,8 en 2021 (contre 4,7 en 2020).
- 2021 a vu une diminution du pourcentage d'occupants tués ou grièvement blessés qui ne portaient pas leur ceinture de sécurité. Par exemple, 28,6 % des conducteurs décédés ne portaient pas leur ceinture de sécurité, contre 33,2 % en 2020, ce qui équivaut à une diminution de 14 %.
- Il existe 8 catégories de facteurs contribuant aux collisions mortelles :

Facteurs contributifs* dans les collision mortelles - 2017 à 2021

Facteurs contributifs [*]	2017	2018	2019	2020	2021
Distraction	19,9%	18,9%	18,4%	19,2%	19,7%
Vitesse / Conduisait trop vite	22,9%	22,8%	21,5%	25,1%	24,7%
Facultés affaiblies / Sous influence	26,0%	26,1%	23,1%	18,0%	18,4%
Fatigue	3,7%	3,4%	3,4%	2,7%	3,4%
Autre facteur humain	73,6%	71,2%	74,9%	79,7%	76,2%
Facteur environnemental	20,7%	20,3%	20,1%	18,4%	18,0%
Facteur afférent au véhicule	3,6%	3,3%	4,5%	4,1%	4,1%
Aucun facteur contributif	30,6%	27,9%	31,0%	30,3%	32,1%

^{*} Il y aura du double comptage parce que plus d'un facteur contributif est signalé pour la plupart des collisions

3. Stratégie de sécurité routière 2025 du Canada

Le Canada est l'un des premiers pays au monde ayant adopté une stratégie pancanadienne en matière de sécurité routière.

Selon la [Stratégie de sécurité routière 2025 du Canada – Vision zéro : les routes les plus sûres du monde](#) publiée en janvier 2016

Il s'agit de la quatrième (4^e) stratégie nationale de sécurité routière pour le Canada.

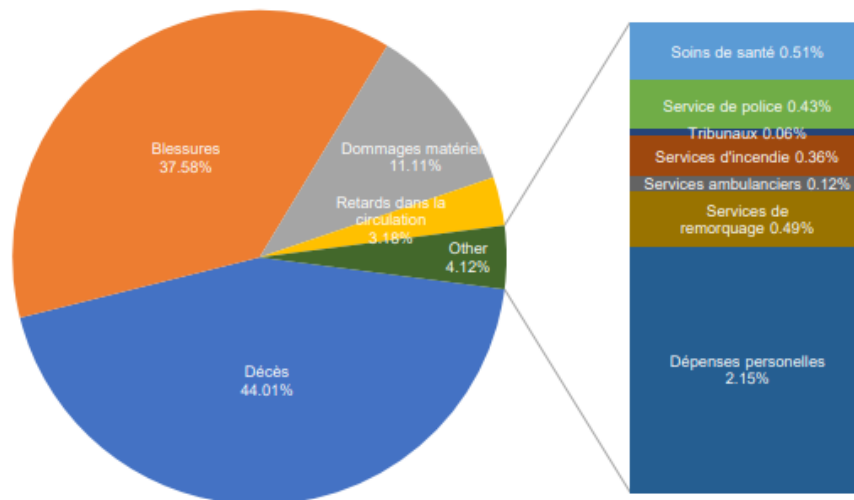
- **1996 : La Vision sécurité routière 2001** – À la suite de la mise en œuvre de ce plan, le nombre de décès de la route a diminué de 10 % et les blessures graves de 16 %, et ce, malgré la hausse constante du nombre d'usagers de la route.
- **2001 : La Vision sécurité routière 2010** – L'objectif général visait à atteindre une baisse de 30 % du nombre moyen des usagers de la route tués ou grièvement blessés durant la période 2008-2010, par rapport aux statistiques de la période 1996-2001. Bien que la réduction de 30 % des décès et blessures graves n'ait pas été atteinte en 2010, elle l'a été peu après, en 2011.
- **2011 : La Stratégie de sécurité routière 2015** – La sécurité routière a été abordée d'un angle différent, en s'éloignant des cibles chiffrées et en intégrant le concept de la sécurité comme un système englobant les usagers de la route, les véhicules et l'infrastructure. Ceci dit, en 2013, le nombre de décès et de blessures graves sur les routes du Canada a chuté de 21 % par rapport à la période de référence de 2006-2010.
- **2016 : La stratégie de sécurité routière 2025** – Cette stratégie est semblable aux prédécesseurs. Elle retient certains des principes décisifs pour le succès de la stratégie qui ont été alignés sur les pratiques exemplaires de la sécurité routière, y compris l'étalement de la stratégie sur dix ans et la constitution d'une base de données de pratiques exemplaires prometteuses et éprouvées couvrant l'ensemble des groupes cibles et des facteurs connexes.

4. Transports Canada

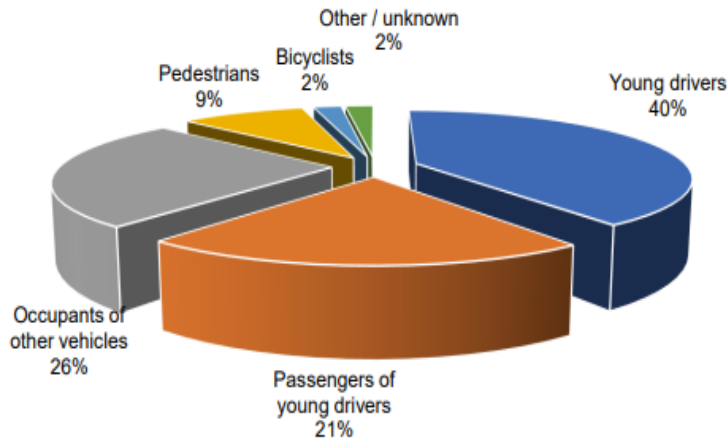
Selon leur rapport sur la [Sécurité routière au Canada 2020](#) :

- 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.
- En 2020, 67 % des usagers de la route tués étaient des occupants de véhicules automobiles o 49 % étaient des conducteurs et 18 % des passagers
- Les usagers de la route vulnérables représentaient 30 % des décès o Les piétons représentaient la catégorie la plus importante d'usagers de la route vulnérables, soit 17 % o Suivis par les motocyclistes à 11 % et les cyclistes à 2 %
- Le coût social des collisions de véhicules à moteur au Canada en 2020 est estimé à 36 milliards de dollars.
- Décès dans des collisions impliquant des jeunes conducteurs, 9% étaient des piétons

Coûts sociaux des collisions, 2020



Décès dans des collisions impliquant de jeunes conducteurs, par type d'utilisateur de la route, en 2020



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

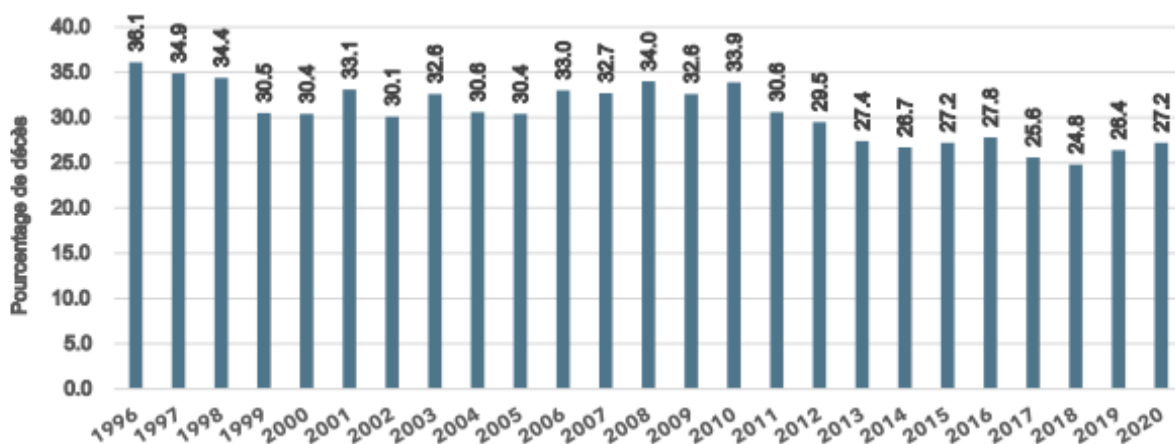
5. Traffic Injury Research Foundation

Selon la [Traffic Injury Research Foundation](#) les conséquences économiques et sociales des accidents de la route au Canada sont estimées à 25 milliards de dollars par an, y compris les coûts directs et indirects, ainsi que la douleur et la souffrance.

La conduite avec capacités affaiblies par l'alcool

1. Traffic Injury Research Foundation

Selon la [Traffic Injury Research Foundation](#), en 2020, le pourcentage des décès liés à une collision de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété était de 27,2 %, soit à peu près un décès sur quatre.



- de 2015 à 2022, le pourcentage de Canadiens qui ont reconnu avoir pris le volant même s'ils croyaient avoir dépassé la limite permise a augmenté de façon constante, surtout au cours des dernières années.

- En 2019, 69 % des personnes interrogées estiment que les conducteurs devraient être obligés de se soumettre à un test de coordination physique s'ils sont soupçonnés d'être sous l'influence de l'alcool ou de drogues.
- En 2019, 56 % des personnes interrogées estiment que la police devrait être autorisée à effectuer des contrôles aléatoires de l'haleine pour détecter les conducteurs en état d'ébriété.

2. Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM)

Selon [le rapport le problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada de 2016](#) :

- Le pourcentage de décès liés à l'alcool est passé de 36,1 % en 1996 à 30,4 % en 2005, a augmenté jusqu'à 33,9 % en 2010, a baissé jusqu'à 26,7 % en 2014 et a augmenté jusqu'à 27,9 % en 2016.
- Ce rapport détaille également les statistiques par province et territoire.

Selon la [Compilation d'enquêtes routières d'administrations canadiennes réalisées avant la législation du cannabis](#) en 2019 :

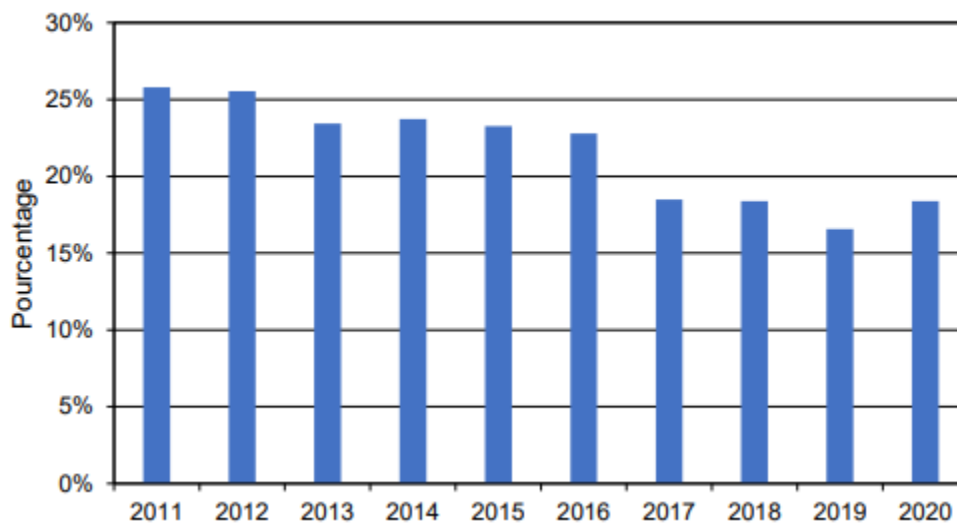
- 4,4 % des conducteurs ont été contrôlés positifs à l'alcool : 0,8 % avaient un taux d'alcoolémie inférieur à 50 mg/dl ; 0,7 % avaient un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg/dl.
- La consommation d'alcool était plus fréquente les vendredi et samedi soirs.

3. Transports

Selon leur rapport sur la [Sécurité routière au Canada 2020](#) :

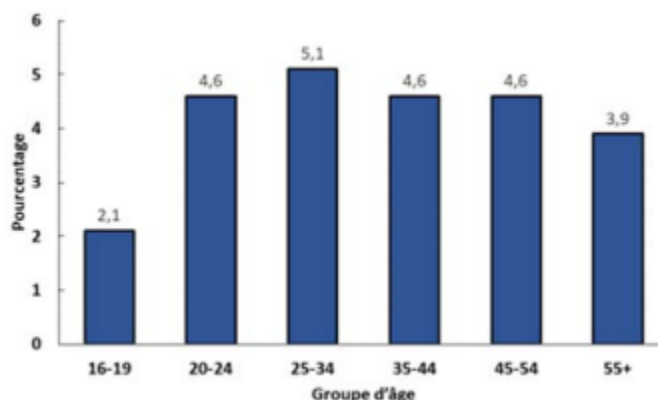
- Le pourcentage de décès qui impliquaient un conducteur sous l'effet de l'alcool comme facteur contributif est passé de 26 % en 2011 à 18 % en 2020, soit une baisse d'environ 29%

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



- Les conducteurs masculins mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir bu (35 %) et d'avoir un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg% (27 %) que les femmes (22 % et 19 % respectivement).
- Les conducteurs âgés de 25 à 34 ans sont les plus susceptibles d'avoir bu (5,1 %).

Pourcentage de conducteurs ayant une l'alcoolémie positive selon le groupe d'âge



4. Organisation MADD Canada (Mères contre l'alcool au volant)

Selon le [site Web de MADD](#) et leur [rapport en 2021](#) intitulé *Provincial Short-Term Alcohol and Drug-Related Suspensions & Federal Impaired Driving Charges* (Suspensions provinciales à court terme liées à l'alcool et aux drogues et accusations fédérales de conduite avec facultés affaiblies) :

- Le nombre d'accusations criminelles liées à l'alcool qui ont été portées au Canada en 2019 a augmenté par rapport à 2017 et 2018. Il s'agit de la première augmentation des accusations criminelles pour conduite avec facultés affaiblies par l'alcool que le Canada a connue depuis 2011.
- Les statistiques sont également disponibles par province.

Year	Alcohol	
	Susp	Charges
2010	28,611	67,219
2011	35,763	72,489
2012	35,799	66,618
2013	31,522	65,404
2014	30,096	62,577
2015	25,799	59,836
2016	24,169	57,412
2017	22,170	53,315
2018	22,760	52,633
2019	23,214	54,431

Ressources pédagogiques

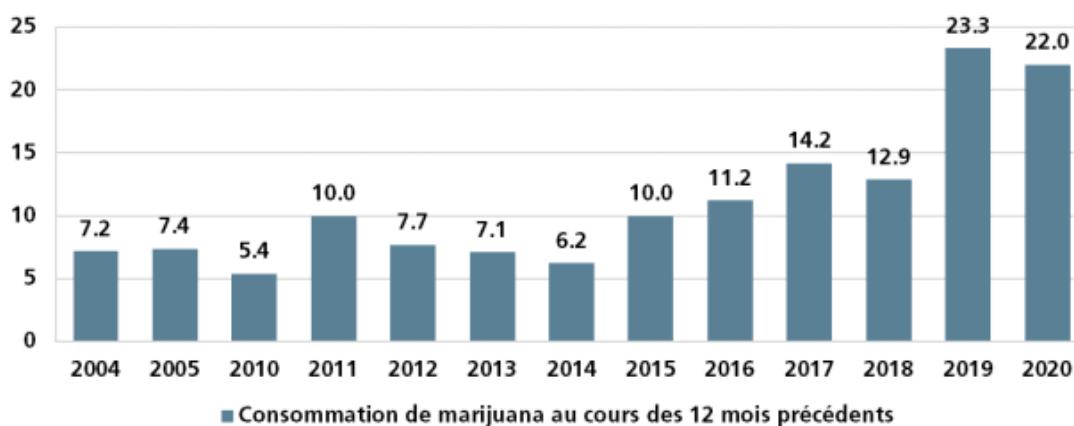
- [Intoxication à l'alcool chez les jeunes \[infographie\]](#)
- [Résumé graphique - Les jeunes et la consommation d'alcool](#)

1. Traffic Injury Research Foundation – Sondage sur les tendances de la consommation de marijuana chez les conducteurs canadiens

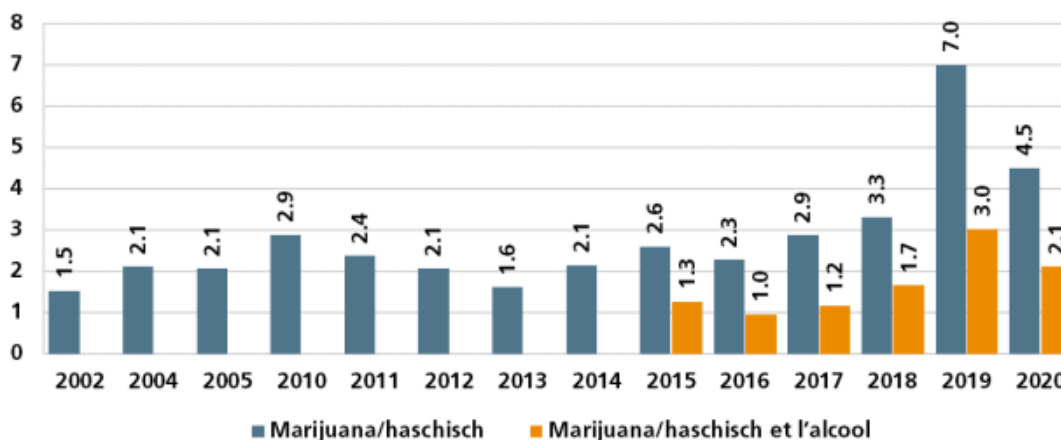
Selon le [Road safety monitor 2020: trends in marijuana use among Canadian drivers](#) :

- La consommation de marijuana est en augmentation constante depuis 2004
- Le pourcentage de Canadiens déclarant conduire dans les deux heures suivant la consommation de marijuana et d'alcool a augmenté depuis 2016.

Pourcentage de Canadiens ayant consommé de la marijuana au cours des 12 mois précédents, de 2004 à 2020



Pourcentage de conducteurs canadiens ayant conduit sous l'influence de la drogue, de 2002 à 2020

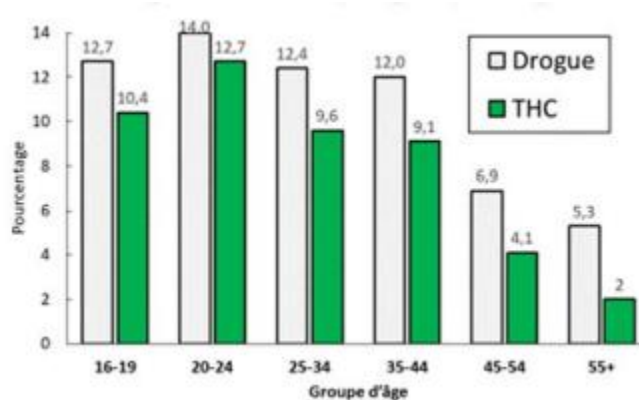


2. Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM)

Selon la [Compilation d'enquêtes routières d'administrations canadiennes réalisées avant la législation du cannabis](#) de 2019 :

- 10,2 % des conducteurs ont été déclarés positifs à la drogue;
- 7,6 % des conducteurs ont été déclarés positifs au cannabis
- La consommation de drogue était plus élevée chez les conducteurs de 20 à 24 ans (14,0 %) et diminuait avec l'âge
- La consommation globale de drogue et de cannabis était la plus répandue le vendredi soir

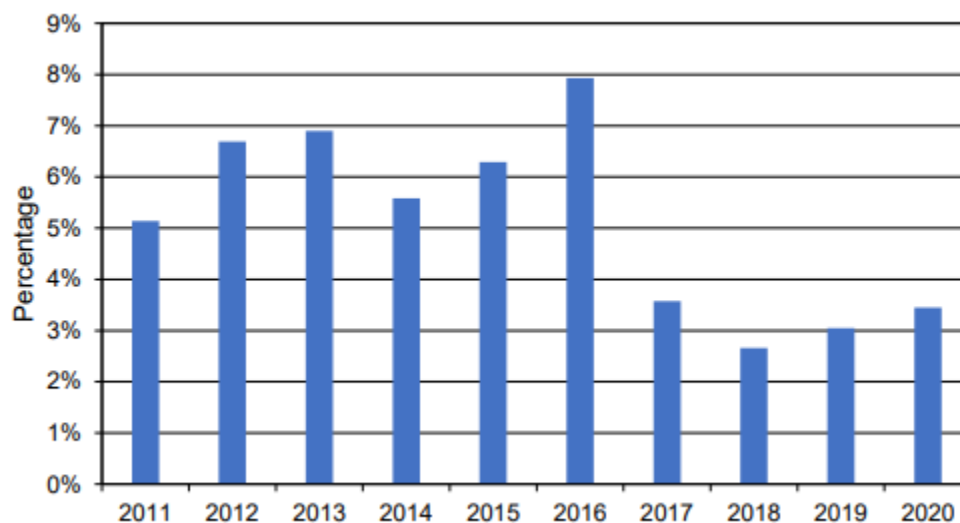
Conducteurs déclarés positifs à la drogue et au THC par groupe d'âge



3. Transports Canada

Selon leur rapport sur la [Sécurité routière au Canada 2020](#), 5,1 % des décès survenus en 2011 impliquaient un conducteur pour qui la conduite sous l'effet de drogues était un facteur contributif.

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



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

3. Organisation MADD Canada (Mothers Against Drunk Driving)

Selon le [site Web de MADD](#) et leur [rapport en 2021](#) intitulé *Provincial Short-Term Alcohol and Drug-Related Suspensions & Federal Impaired Driving Charges* (Suspensions provinciales à court terme liées à l'alcool et aux drogues et accusations fédérales de conduite avec facultés affaiblies) :

- Les statistiques sont également disponibles par province.

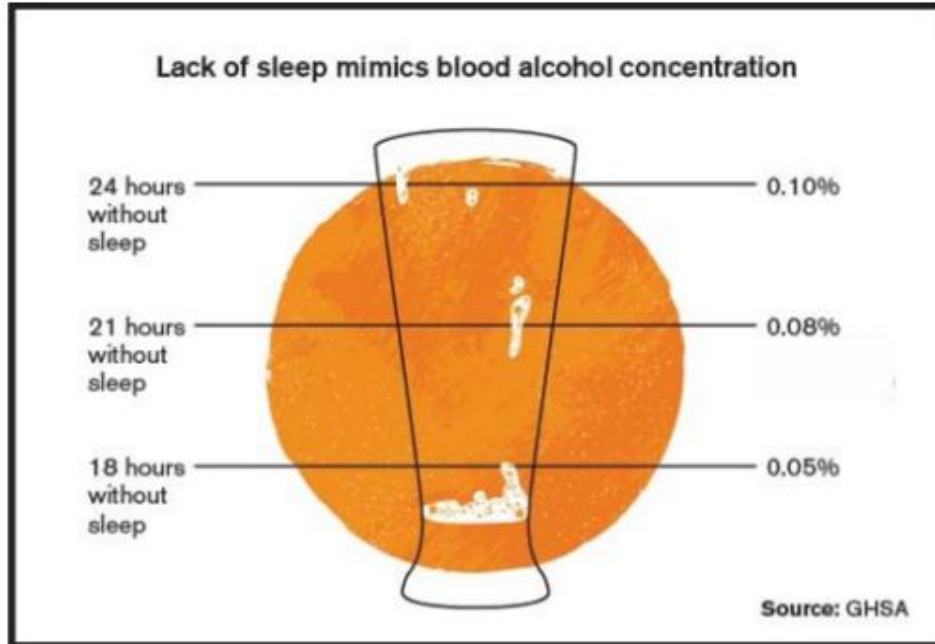
Ressources pédagogiques

- [Infographie – Ne conduis pas gelé](#) (Sécurité publique Canada - 2018)
- [Guide - Parler pot avec les jeunes : un guide de communication sur le cannabis pour les alliés des jeunes](#) (Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances)
- [Brochure - Parler cannabis](#) (Jeunesse sans drogue Canada)

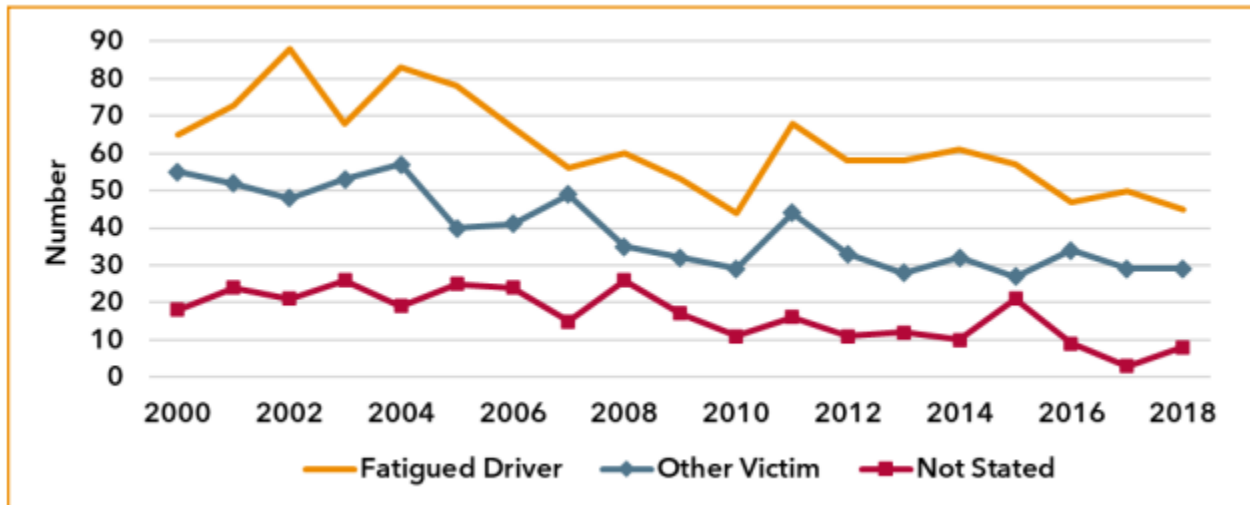
Year	Drugs	
	Susp	Charges
2010	1,534	925
2011	4,524	937
2012	4,262	1,132
2013	5,351	1,191
2014	5,162	1,347
2015	4,719	1,627
2016	4,660	1,917
2017	4,393	2,034
2018	4,624	2,728
2019	3,813	5,506

La conduite avec capacités affaiblies par la fatigue

- En 2018, on estime qu'environ 20 % des collisions mortelles impliquent la fatigue du conducteur. (CCATM, 2010)
- Selon les [données du International Transport Forum](#) pour le Canada en 2011, 20 % des collisions mortelles mettent en cause la fatigue (OECD - 2011)
- 18,5 % des répondants ont avoué avoir tombé endormi ou s'être assoupi au volant au cours de la dernière année (Marcoux et al. 2012) (octobre 2016) [Traffic Injury Research Foundation](#)
- Les collisions mortelles rattachées à la fatigue ont généralement lieu en pleine nuit (entre 3h et 5h59) ou en après-midi (entre 15h et 17h59). (October 2016) [Traffic Injury Research Foundation](#)
- La somnolence au volant se compare à la conduite en état d'ébriété [Traffic Injury Research Foundation](#)
- Le nombre d'accidents mortels dans lesquels le conducteur décédé était fatigué est passé de 65 en 2000 à 88 en 2002.



Nombre de décès liés à la fatigue par catégorie au Canada, 2000-2018

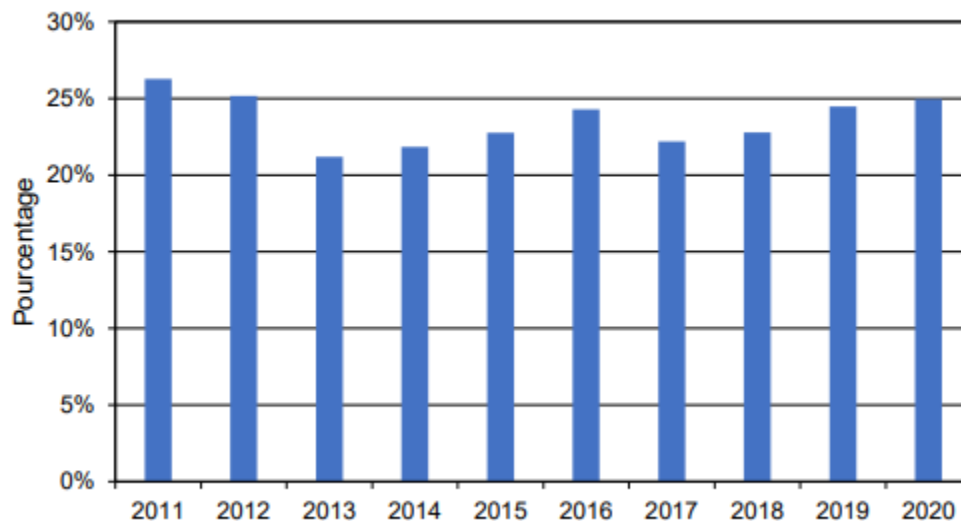


Ressources pédagogiques

- [Fiches d'information et cartes-éclair - Cerveau à bord](#)

La conduite agressive

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



- En 2018, on estime qu'environ 23 % des collisions mortelles impliquent de l'excès de vitesse. (CCATM, 2010) [International Transport Forum Road Safety Data](#)
- Selon le rapport sur la [Sécurité routière au Canada 2020](#) de Transports Canada :
 - ❖ Environ 83 % des conducteurs en excès de vitesse impliqués dans des collisions mortelles étaient des hommes
 - ❖ 70 % des décès liés aux excès de vitesse se sont produits sur des routes rurales
 - ❖ 93 % des conducteurs tués dans des collisions liées à des excès de vitesse étaient les auteurs de l'excès de vitesse

Ressources pédagogiques

- [Infographies sur la mobilité sécuritaire](#) (Parachute)

La conduite distraite

1. Canadian Automobile Association

Selon la [Canadian Automobile Association](#) (CAA) [distracted driving statistics](#)

- Vérifier un texto pendant 5 secondes signifie qu'à 90 km/h, vous avez parcouru la longueur d'un terrain de football les yeux bandés.
- L'utilisation d'un téléphone portable au volant est à l'origine de 1,6 million de collisions par année (National Safety Council, 2019).
- En 2018, on estime que la distraction au volant a contribué à 20 % des collisions mortelles et à 21 % des collisions avec blessures graves. (Données de l'International Transport Road Safety 2019)



90%

More than 90 percent of Canadians said people using their phones while driving is a serious threat to their safety

- CAA, 2021



1/2

Almost half of Canadians have programmed a destination on their GPS or mobile device while driving.

- CAA, 2020



8 in 10

Nearly 8 in 10 (79%) drivers admit to doing something while driving that is distracting. Among the most dangerous distractions are in-vehicle technologies, like a driver's phone, a car's console, or voice-activated features.

- CAA, 2021

#1

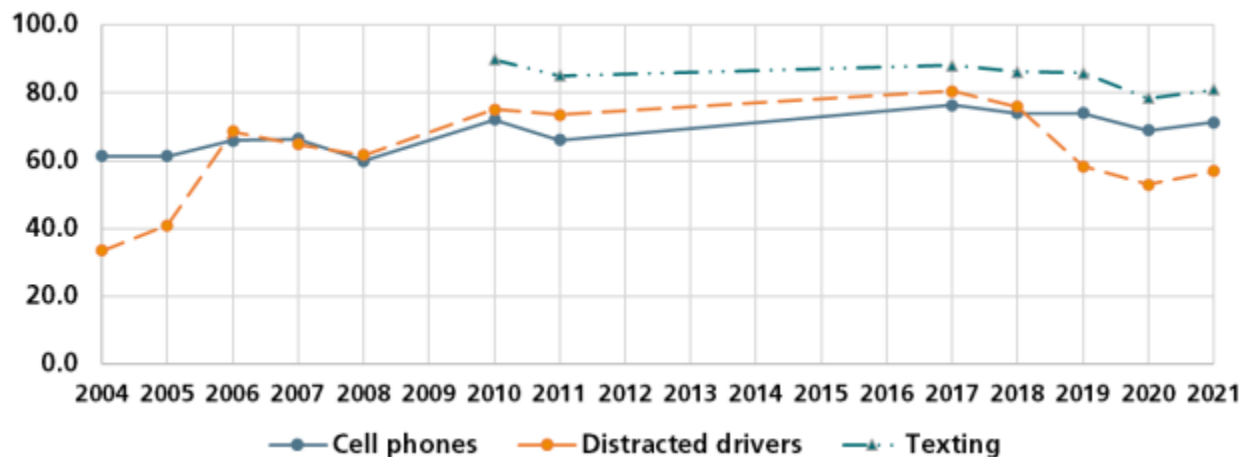
Canadians say that texting while driving is one of the biggest threats to their personal safety on the road.

- CAA, 2021

2. Traffic Injury Research Foundation

Selon la [Traffic Injury Research Foundation](#), un rapport sur les attitudes et les pratiques de 2004 à 2021 démontre une préoccupation au niveau de l'augmentation significative de la conduite distraite qui a connu son taux le plus élevé en 2017, atteignant un taux de 80,5 %.

Pourcentage des répondant préoccupés par la conduite distraite, 2004 - 2021



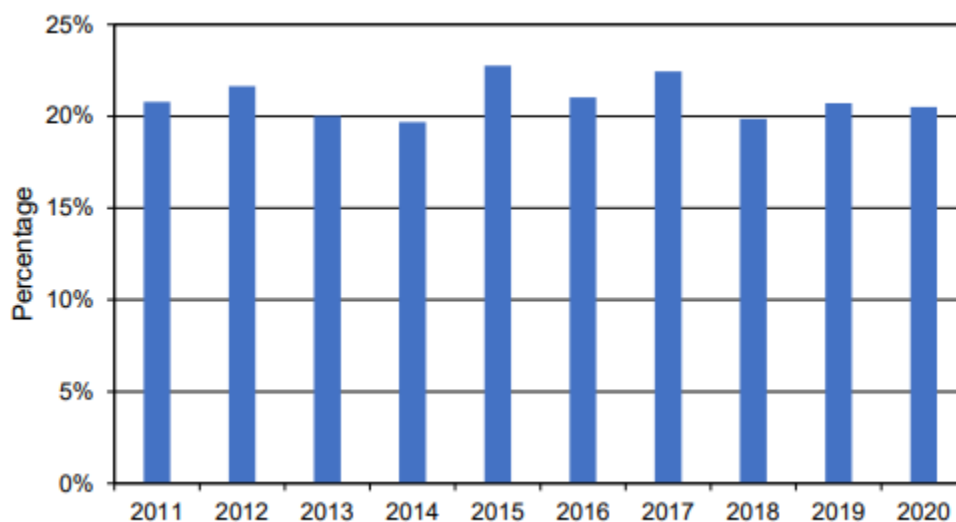
- Entre 2010 et 2021, le pourcentage de répondants ayant déclaré qu'ils envoyaient souvent des textos sur leur téléphone en conduisant a connu une augmentation significative de 173 %..
- Les décès causés par la distraction au volant ont dépassé ceux causés par la conduite en état d'ébriété dans certaines régions du Canada (rapport 2019)

3. Transports Canada

Selon leur rapport sur la [Sécurité routière au Canada 2020](#) :

- La police a constaté que 21 % des décès sont survenus dans des collisions impliquant un conducteur distrait ou inattentif.
- Environ 2 % de toutes les collisions mortelles ou avec blessés impliquent l'utilisation d'un appareil mobile comme facteur contributif.

Pourcentage des décès impliquant un conducteur distrait ou inattentif, 2011 to 2020



Ressources additionnelles

- [TELUS Averti contre les distractions au volant](#) (TELUS)
- [Série d'infographies sur la mobilité sécuritaire](#) (Parachute)
- [Fiche d'information sur la conduit distraite](#) (en anglais) (téléchargement automatique) (Traffic Injury Research Foundation)
- [Infographie et données sur la conduite distraite](#) (2019) (Insurance Canada)

Les ceintures de sécurité et dispositifs de sécurité pour enfants

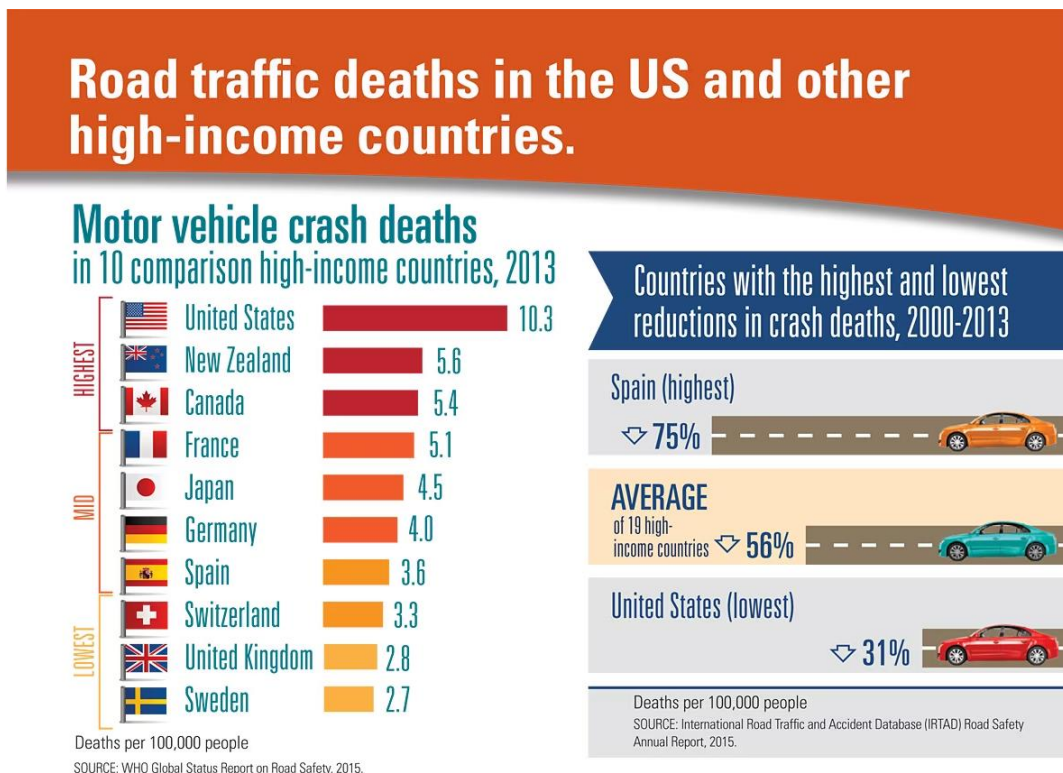
1. Transports Canada

Selon leur rapport sur la [Sécurité routière au Canada 2011](#):

- Le port approprié de la ceinture de sécurité peut réduire de 47 % le risque de décès lors d'une collision et de 52 % le risque de blessures graves.¹
- L'utilisation appropriée des sièges pour enfants peut réduire la probabilité de décès de 71 % et de blessures de 67 %.²
- 30% des conducteurs et 26 % des passagers mortellement blessés ne portaient pas leur ceinture au moment de la collision.³

2. Renseignements additionnels

- Au niveau national, le taux de port de la ceinture est passé de 92,7 % à 97,2 % depuis 2006. La plupart des juridictions ont connu des augmentations significatives du port de la ceinture au fil des ans (Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé).
- Au cours des dernières années, le taux de port de la ceinture de sécurité au Canada était d'environ 95 %. Cependant, plus de 30 % des occupants tués en 2018 n'avaient pas bouclé leur ceinture au moment de l'accident (Forum international des transports, données sur la sécurité routière).



¹ Stewart et al., 1997

² Isaksson-Hellman et al., 1997

³ [Motor Vehicle Traffic Collision statistics, 2016, Transport Canada](#)