



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.

SEMAINE CANADIENNE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE – LES FAITS ET STATISTIQUES

16 au 24 mai 2023

Road Safety in Canada

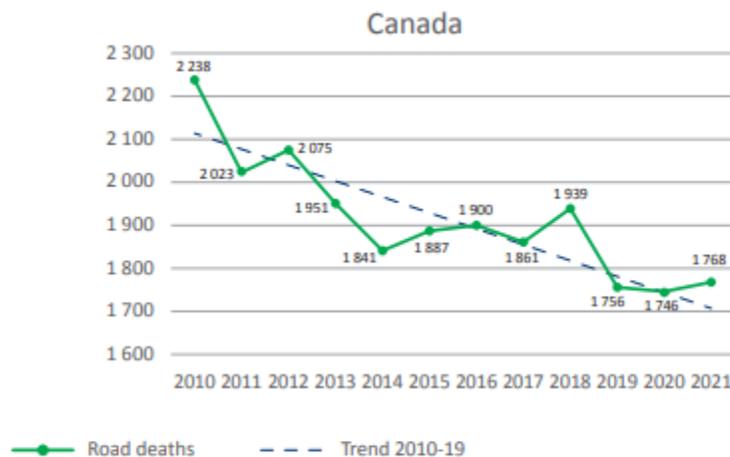
1. La sécurité routière du International Transport Forum

Selon les données [International](#) 2022 et les données pour le [Canada](#)

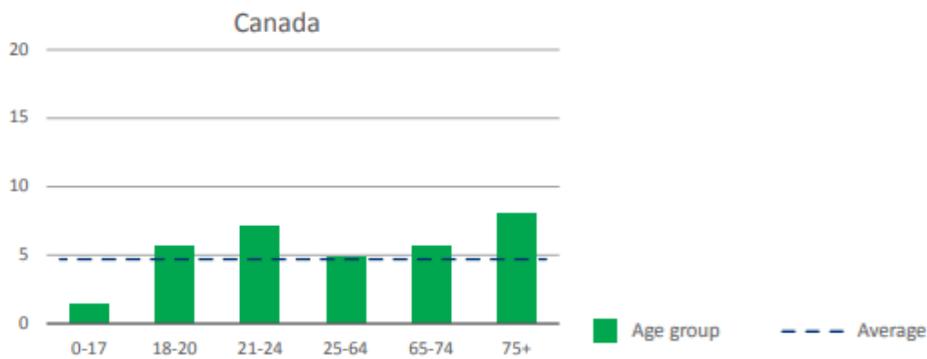
- Au niveau international, le nombre total de décès sur les routes enregistré au premier semestre 2022 reste inférieur aux totaux enregistrés dans les années précédant la pandémie de Covid 19
- Le Canada a enregistré 1.768 décès sur les routes en 2021, soit une hausse de 1,3% par rapport à 2020, mais 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

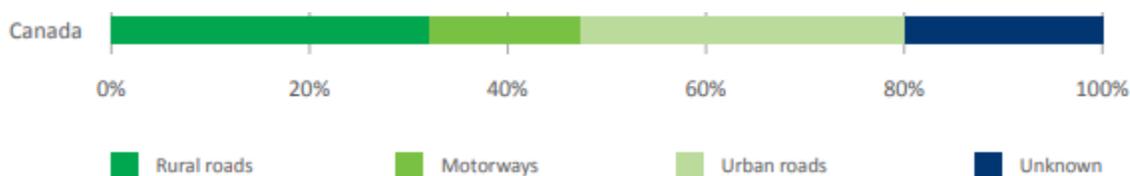
a. Mortalité routière 2010-2021 par rapport à la tendance linéaire.



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

Canada

Canada's Road Safety Strategy 2025 (RSS 2025) was first published in 2016 and adopts the **Safe System approach**.
Canada also has a long-term vision of zero fatalities and serious injuries on the roads (**Vision Zero**).
The RSS 2025 was a collaborative initiative developed by the federal and provincial/territorial departments of Transportation and Highway Safety along with the Canadian Council of Motor Transport Administrators. The Council acts as the custodian of the national strategy.
Efforts will begin in the near future to develop a successor plan that continues beyond 2025.

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.

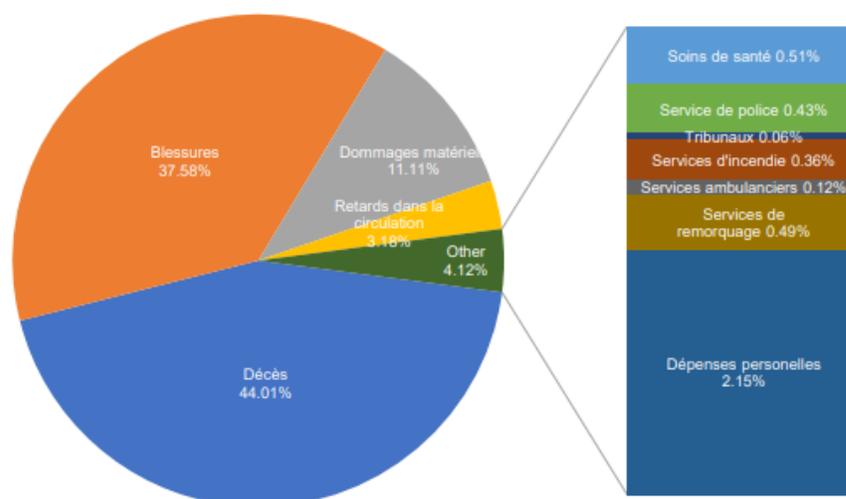
- **2011 : La Stratégie de sécurité routière 2015** – La sécurité routière a été abordée d'un angle différent, en s'éloignant des cibles chiffrées et en intégrant le concept de la sécurité comme un système englobant les usagers de la route, les véhicules et l'infrastructure. Ceci dit, en 2013, le nombre 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 Sécurité routière au Canada 2020

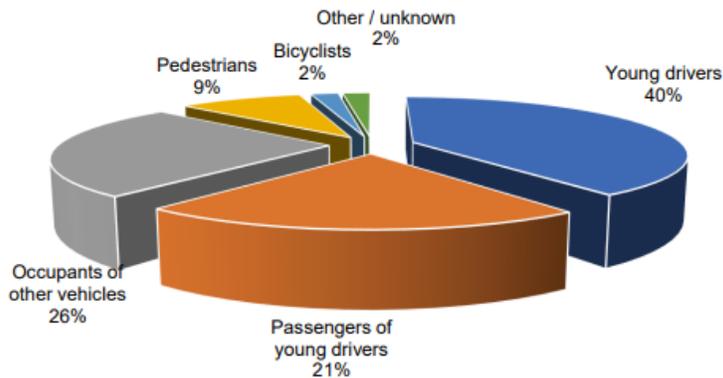
Selon le rapport sur la [sécurité routière au Canada](#) de Transports Canada de 2020

- 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. FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE

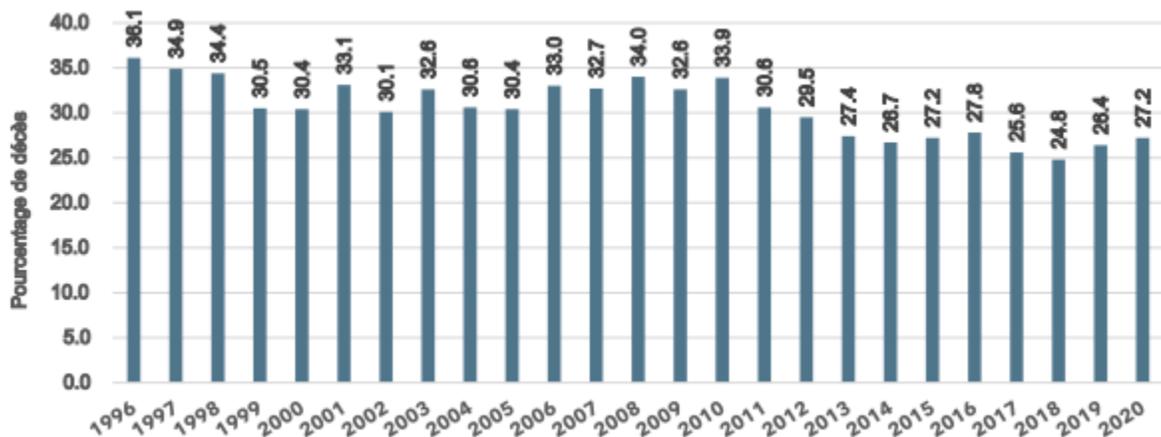
Selon la [Foundation](#)

- 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. FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE

[Alcohol impaired driving](#) 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 : 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 le [rapport de 2019](#) Compilation d'enquêtes routières d'administrations canadiennes réalisées avant la législation du cannabis

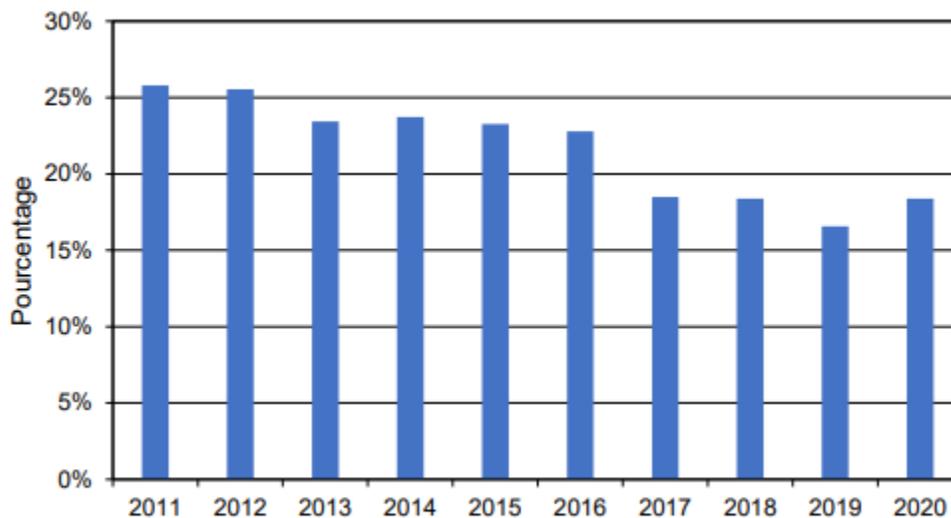
- 4,4 % des conducteurs ont été contrôlés positifs à l'alcool : 0,8 % avaient un taux d'alcoolémie inférieur à 50 mg/dl ; 0,7 % avaient un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg/dl.
- La consommation d'alcool était plus fréquente les vendredi et samedi soirs.

3. Transports Canada Sécurité routière au Canada 2020

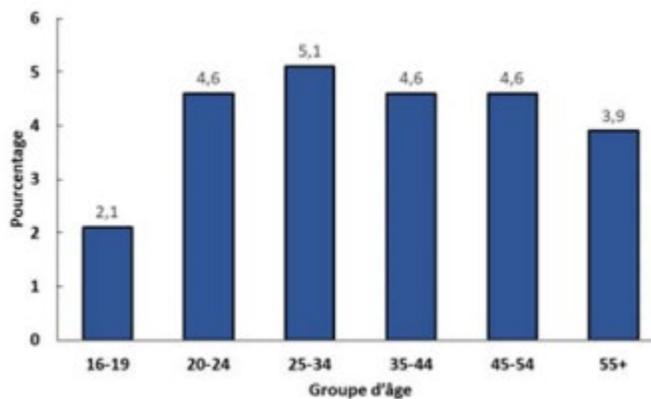
Selon le rapport sur la [sécurité routière au Canada](#) de Transports Canada de 2020

- 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%
- 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 décès dans des collisions de véhicules automobiles impliquant un conducteur sous l'effet de l'alcool comme facteur contributif de 2011 à 2020



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



4. Organization MADD Canada (Mothers Against Drunk Driving)

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

Selon le [MADD Provincial Short-Term Alcohol and Drug-Related Suspensions & Federal Impaired Driving Charges report in 2021](#)

- 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.

Ressources pédagogiques disponibles

[Intoxication à l'alcool chez les jeunes \[infographie\]](#)

[Résumé graphique - Les jeunes et la consommation d'alcool](#)

Drug-Impaired Driving

1. La sécurité routière du International Transport Forum

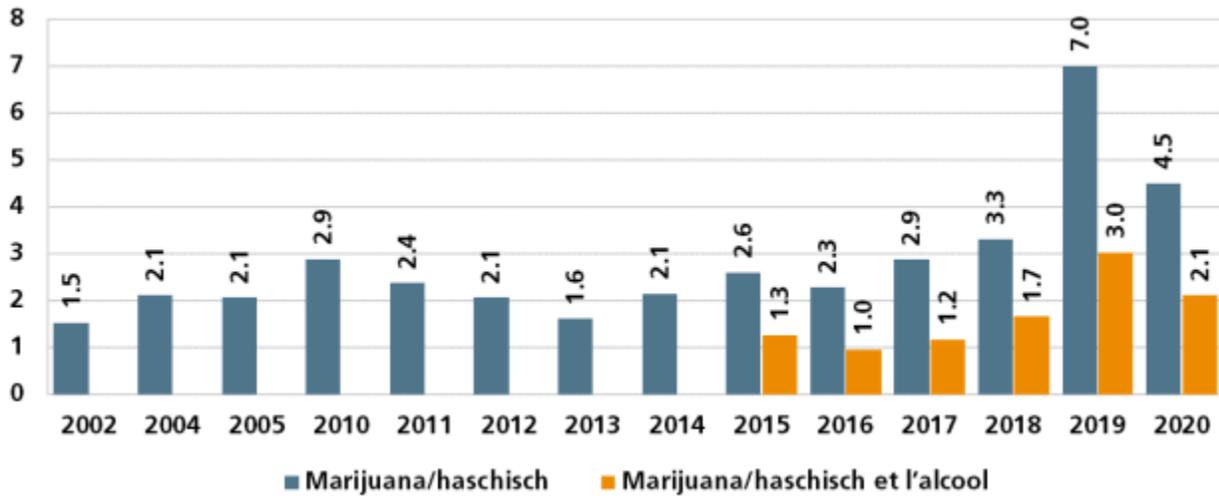
Selon le rapport [SONDAGE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2020 : TENDANCES DE LA CONSOMMATION DE MARIJUANA CHEZ LES CONDUCTEURS CANADIENS](#)

- 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

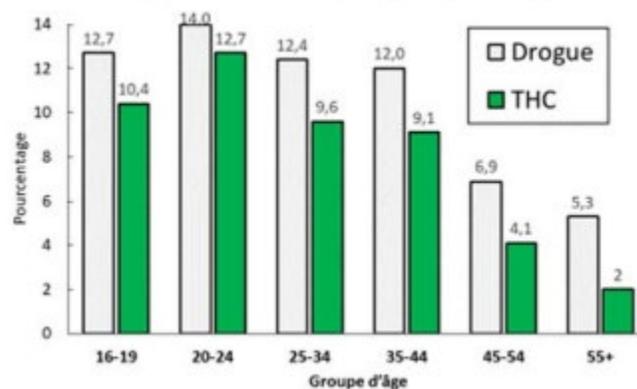


2. Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM)

Compilation d'enquêtes routières d'administrations canadiennes réalisées avant la législation du cannabis [rapport 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 declares positifs à la drogue et au THC par group d'âge

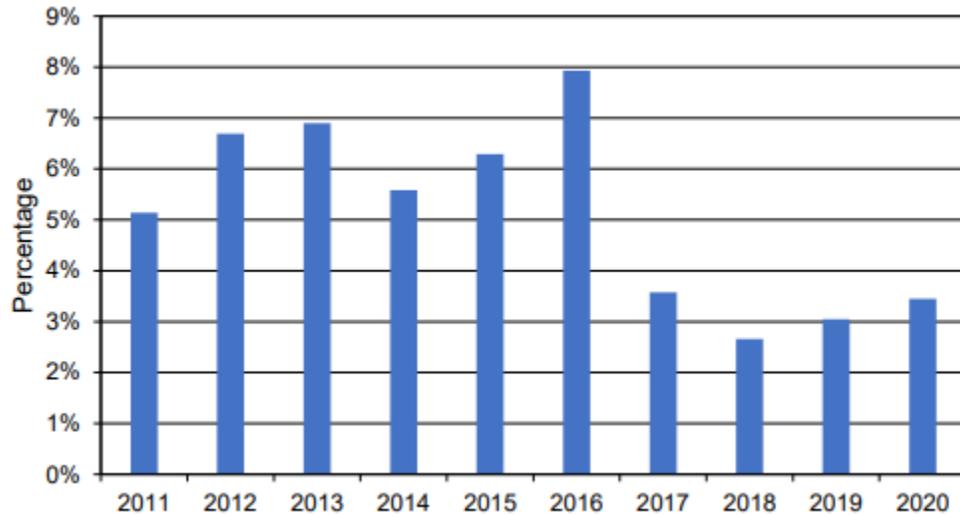


3. Transports Canada Sécurité routière au Canada 2020

Selon le rapport sur la [sécurité routière au Canada](#) de Transports Canada de 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. Organization MADD Canada (Mothers Against Drunk Driving)

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

Selon le [MADD](#) Provincial Short-Term Alcohol and Drug-Related Suspensions & Federal Impaired Driving Charges [report in 2021](#)

- Les statistiques sont également disponibles par province.

Ressources pédagogiques disponibles

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

La conduite avec capacités affaiblies par la fatigue

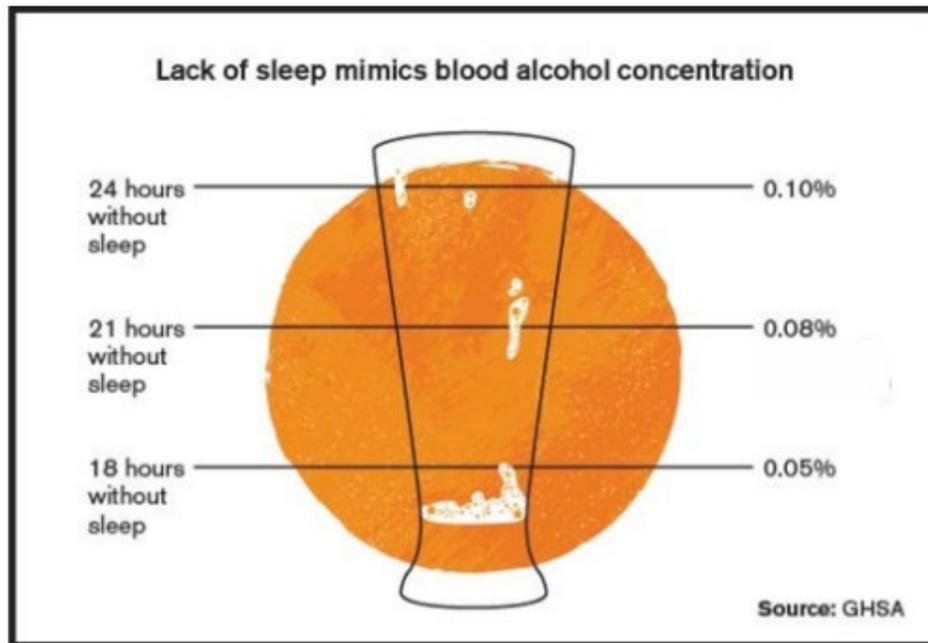
1. En 2018, on estime qu'environ 20 % des collisions mortelles impliquent la fatigue du conducteur. (CCATM, 2010)

Selon les données pour le [Canada](#)

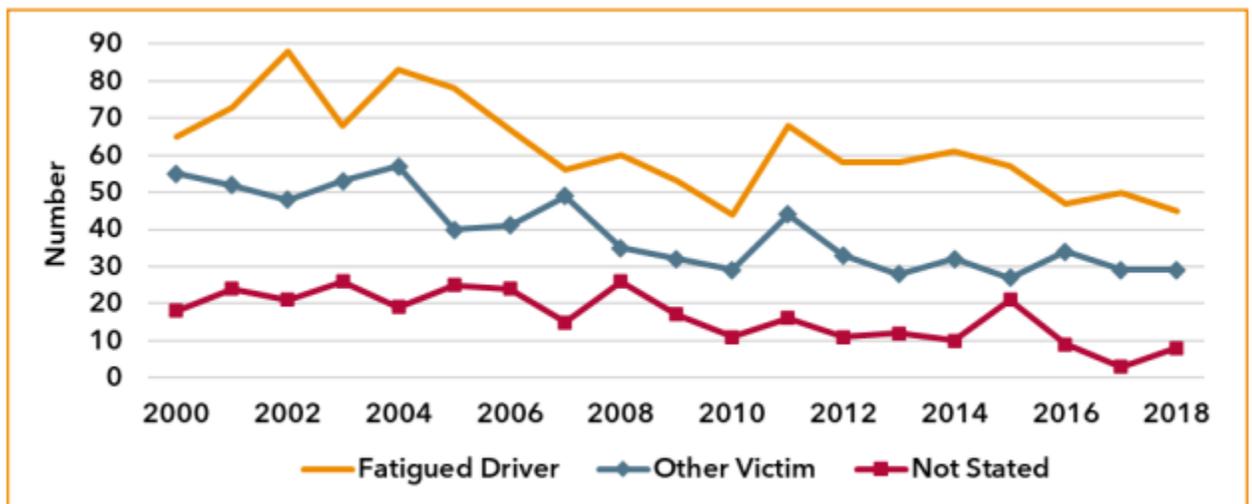
- 20 % des collisions mortelles mettent en cause la fatigue (2011)

2. FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE

- 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)
- 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)
- La somnolence au volant se compare à la conduite en état d'ébriété ([Foundation](#))
- Le nombre d'accidents mortels dans lesquels le conducteur décédé était fatigué est passé de 65 en 2000 à 88 en 2002.



Number of fatigue-related fatalities by category in Canada, 2000-2018

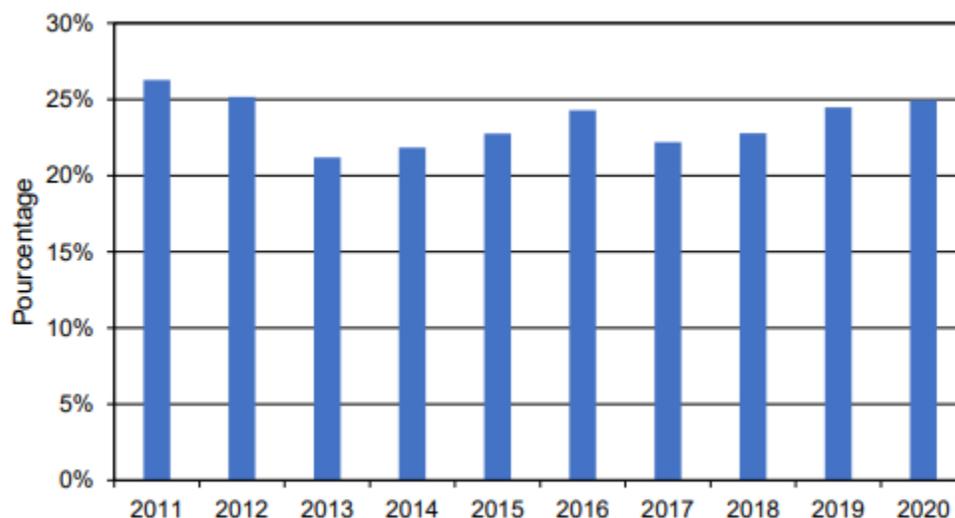


Ressources pédagogiques disponibles

[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 de Transports Canada [sécurité routière au 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 disponibles

[Vitesse et risque](#)

La conduite distraite

1. Canadian Automobile Association

Selon [l'Association canadienne des automobilistes \(ACA\)](#) [statistiques distraction au volant](#)

- Quand vous prenez cinq secondes pour lire un texto à 90 km/h, c'est comme si vous parcouriez la longueur d'un terrain de football les yeux bandés.
- L'utilisation du téléphone mobile au volant entraîne 1,6 million d'accidents par année (National Safety Council, 2019).
- En 2018, on estime qu'environ 20 % des collisions mortelles et environ 21 % des blessures sérieuses lors de collisions sont attribuables à la conduite distraite. (International Transport Road Safety data 2019)



90 %

Plus de 90 % des Canadiens estiment que le cellulaire au volant est une grave menace à leur sécurité.

- Sondage CAA, 2021



1/2

Près de la moitié des Canadiens affirment avoir déjà programmé une destination dans leur GPS ou leur appareil mobile tout en conduisant.

- Sondage CAA, 2020



8 sur 10

Près de 8 conducteurs sur 10 (79 %) admettent s'être laissés distraire au volant.

Parmi les distractions les plus dangereuses, notons le téléphone, la console du véhicule et le système à commande vocale.

- Sondage CAA, 2021

No 1

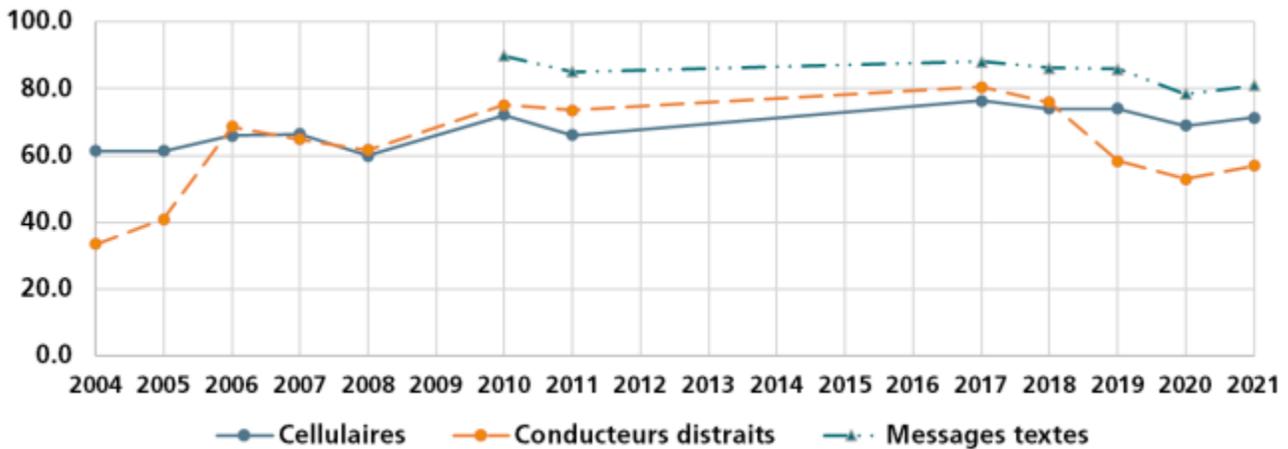
Les Canadiens considèrent que l'envoi de textos au volant constitue l'une des plus grandes menaces à leur sécurité sur la route.

- CAA, 2021

2. FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE

- [Distracted Driving](#) *Attitudes et Pratiques liées à la distraction au volant* Quand on compare les données de 2004 à 2021, on constate que la préoccupation relative à la distraction au volant a augmenté de façon à un sommet en 2017 (80,5 %).

Pourcentage de répondants préoccupés par la distraction au volant 2004-2021



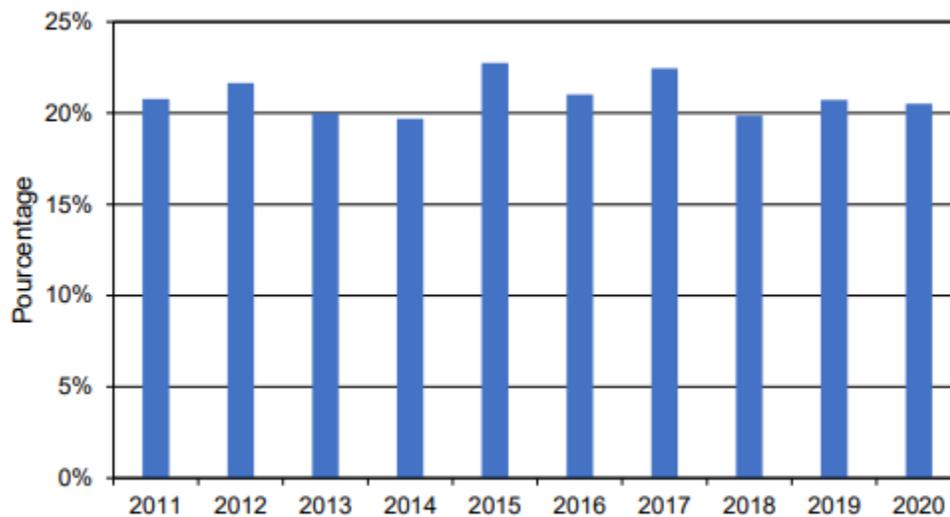
- Une augmentation importante (173 %) a été observée entre 2010 et 2021 quant au pourcentage de répondants déclarant avoir souvent envoyé des messages texte avec leur téléphone en conduisant
- Les décès causés par la distraction au volant ont dépassé ceux causés par la conduite avec facultés affaiblies dans certaines régions du Canada (rapport 2019)

3. Transports Canada Sécurité routière au Canada 2020

Selon le rapport de Transports Canada [sécurité routière au Canada 2020](#)

- La police a constaté que 21 % des décès survenaient lors de collisions impliquant un conducteur distrait ou inattentif.
- environ 2 % de toutes les collisions mortelles et avec blessés comportent l'utilisation d'un appareil mobile comme facteur contributif.

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



Ressources pédagogiques disponibles

[TELUS Wise against distracted driving infographic](#)

[PENSEZ-VOUS ...à l'équité?](#)

[Distracted driving factsheet](#)

[Sharing the road with large trucks infographic](#)

Les ceintures de sécurité et dispositifs de sécurité pour enfants

1. Transports Canada Sécurité routière

Selon le [Rapport sur la sécurité routière au Canada](#) de Transports Canada

- La bonne utilisation de la ceinture de sécurité peut, lors d'une collision, réduire les risques de décès de 47 % et ceux de blessures graves de 52 %.¹
- L'utilisation appropriée des dispositifs de sécurité pour enfants peut réduire la probabilité de décès de 71 % et de blessures de 67 %.²
- 30 % des conducteurs mortellement blessés et 26 % des passagers mortellement blessés ne portaient pas leur ceinture de sécurité au moment de la collision.³

2. Informations supplémentaires

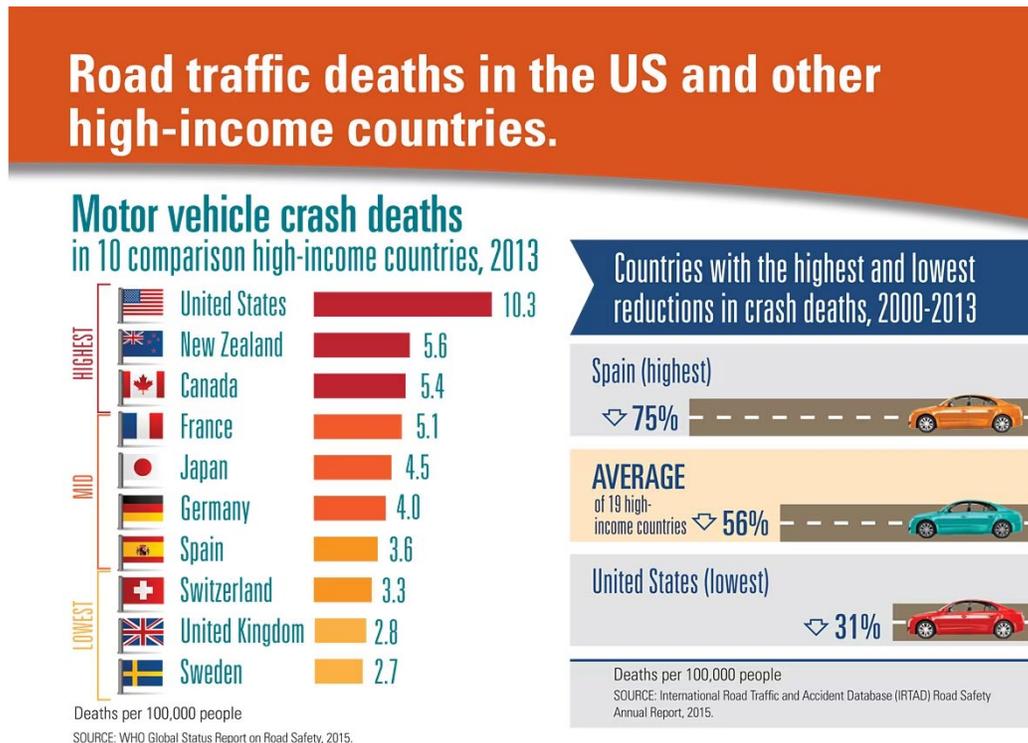
1. Le port de la ceinture de sécurité a augmenté de 92,7 % à 97,2 % depuis 2006. La majorité des régions ont connu une croissance en matière d'utilisation des ceintures de sécurité au cours des dernières années. (CCMAT)

¹ Stewart et al., 1997

² Isaksson-Hellman et al., 1997

³ [Statistiques sur les collisions de la route au Canada, 2016](#), Transports Canada

2. Le port de la ceinture de sécurité au Canada au cours des dernières années était d'environ 95 %. Cependant, plus de 30 % des occupants tués en 2018 ne portaient pas leur ceinture au moment de l'accident. (International Transport Forum Road Safety Data)
3. Centers for Disease Control and Prevention United States of America



<https://www.cdc.gov/vitalsigns/motor-vehicle-safety/infographic.html>