

Les circonstances entourant les décès liés aux véhicules automobiles au Canada, 2019

Diffusé à 8 h 30, heure de l'Est dans *Le Quotidien*, le jeudi 17 novembre 2022

Les véhicules à moteur sont un des principaux modes de transport utilisés quotidiennement par les Canadiens, et leur utilisation ne cesse de croître. Le nombre d'[immatriculations de véhicules automobiles pour usage routier](#) a augmenté de 42 % pour passer de 17,9 millions en 2000 à 25,4 millions en 2019, et le [volume net d'essence à moteur vendue](#) a augmenté de près de 20 % au cours de cette même période. Malgré l'augmentation du nombre de véhicules immatriculés et de la quantité d'essence vendue au Canada au cours de cette période de 20 ans, le [nombre de décès attribuables aux collisions de véhicules à moteur](#) (p. ex. des collisions impliquant des véhicules automobiles, des piétons, des camions de transport, des motocyclettes, des bicyclettes, des véhicules de construction et des véhicules récréatifs) a diminué de 31 % pour passer de 2 672 en 2000 à 1 856 en 2019.

Des lois et des programmes de sécurité, tels que ceux visant à accroître le port de la ceinture de sécurité et à réduire la conduite avec facultés affaiblies, ainsi que des améliorations apportées aux véhicules, comme les freins antiblocage, les coussins gonflables et la stabilité accrue du véhicule, et des améliorations apportées aux ceintures de sécurité et aux dispositifs de protection pour enfants, ont été mis en place pour contribuer à réduire le nombre de blessures et de décès sur la route.

Bien qu'il y ait eu une diminution, les collisions de véhicules à moteur continuent d'être une cause importante de blessures, d'hospitalisations et de décès attribuables à des blessures accidentelles, et les décès liés aux véhicules automobiles représentent une part importante de ces décès à la suite d'accidents de la route. Selon les données de 2019 de la Base canadienne de données des coroners et des médecins légistes (BCDCML), les coroners et les médecins légistes ont enquêté sur plus de 730 décès où la victime conduisait ou se trouvait dans un véhicule automobile, comme une voiture, un véhicule utilitaire sport, une fourgonnette ou une camionnette au moment de l'événement qui a entraîné la mort.

Il est utile de comprendre les circonstances entourant les décès liés aux véhicules automobiles au Canada afin de poursuivre l'élaboration et la mise en place de mesures de sécurité routière et d'infrastructures routières plus sûres. Même si l'on ne connaît pas toujours les circonstances ou les détails entourant les décès, on peut tirer des enseignements à partir des constatations des coroners et des médecins légistes qui enquêtent sur ces événements tragiques. Selon l'[Organisation mondiale de la Santé](#), les facteurs de risque des accidents de la route comprennent les suivants, sans s'y limiter : excès de vitesse, conduite avec facultés affaiblies par l'alcool ou d'autres substances psychoactives, non-port de la ceinture de sécurité et non-utilisation des dispositifs de protection pour enfants, distraction au volant, infrastructures routières dangereuses, véhicules dangereux, insuffisance des soins après un accident et insuffisance de l'application des lois de la circulation.

Pour souligner la Journée mondiale du souvenir des victimes de la circulation routière, qui aura lieu le 20 novembre, Statistique Canada publie des renseignements sur les circonstances entourant les décès causés par des collisions de véhicules automobiles, tirés de la BCDCML pour l'année de référence 2019. Ce rapport vient enrichir l'ensemble des éléments de preuve pour aider à atteindre l'un des objectifs de la Journée mondiale du souvenir des victimes de la circulation routière : promouvoir des mesures fondées sur des données probantes pour prévenir et réduire les décès et les blessures sur la route.

Plus de la moitié des décès liés aux véhicules automobiles mettaient en cause une collision entre deux véhicules ou plus

Les décès liés aux véhicules automobiles peuvent découler d'événements mettant en cause un ou plusieurs véhicules. En 2019, plus de la moitié (53 %) des décès étaient imputables à une collision entre deux véhicules ou plus, tandis que 40 % des décès étaient le résultat d'un événement mettant en cause un seul véhicule (p. ex. une collision avec un objet stationnaire ou un objet en mouvement, comme un lampadaire ou un animal, ou un tonneau). Cette répartition est différente de celle établie pour les décès liés à la [motoneige](#) et ceux liés aux [véhicules tout-terrain](#) où la grande majorité mettait en cause un seul véhicule. Le type de collision n'a pas été précisé dans 7 % des décès liés aux véhicules automobiles.



Bien que toute collision de véhicules automobiles puisse entraîner des blessures, certains types de collisions sont plus susceptibles de causer de graves préjudices ou la mort. Parmi tous les décès liés aux véhicules automobiles, les cinq types de collision les plus courants déclarés par les coroners et les médecins légistes étaient les collisions frontales (19 %), les collisions avec un objet stationnaire (17 %), les sorties de route, comme les tonneaux dans un fossé (13 %), les collisions à angle droit (10 %) et les tonneaux sur la chaussée (6 %). Si bon nombre de ces décès sont survenus sur des autoroutes (40 %), certains se sont également produits sur d'autres routes (26 %), à des intersections (13 %), ou à d'autres endroits (5 %) (p. ex. parcs de stationnement, plans d'eau, passages à niveau). Le lieu de la collision n'était pas précisé dans 16 % des décès liés aux véhicules automobiles.

Les conducteurs représentent près des trois quarts des décès liés aux véhicules automobiles

En 2019, 25 % des victimes conduisaient seules dans le véhicule (occupant seul), tandis que 40 % des victimes étaient des conducteurs ou des passagers voyageant avec au moins un autre occupant (plusieurs occupants) au moment de l'événement (dans 34 % des décès, les renseignements sur le nombre d'occupants du véhicule n'étaient pas précisés).

Les coroners et les médecins légistes ont indiqué que les conducteurs représentaient 74 % des décès liés aux véhicules automobiles, tandis que plus d'un quart des victimes (26 %) étaient des passagers qui prenaient place dans le véhicule.

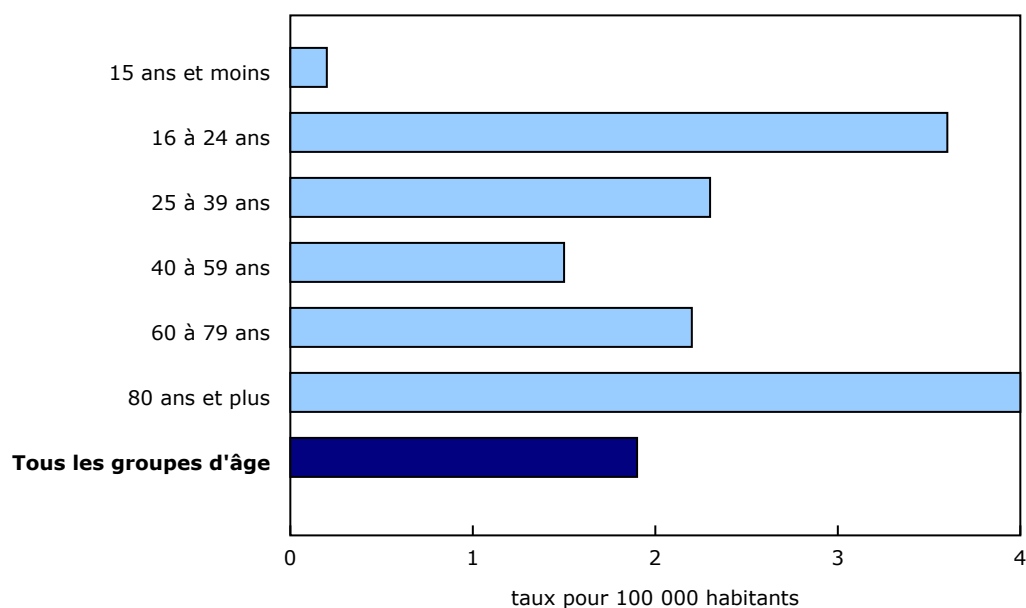
La grande majorité (93 %) des décès liés aux véhicules automobiles étaient associés à un traumatisme contondant. Un traumatisme contondant se produit lorsque le corps de la personne décédée a subi un choc violent lors de la collision du véhicule ou de l'incident. Les autres causes de décès déclarées par les coroners et les médecins légistes comprenaient, sans s'y limiter, la noyade (4 %) ou une autre cause précisée (3 %) (p. ex. asphyxie en raison de la fumée, événement cardiovasculaire, accident vasculaire cérébral).

Les hommes étaient près de deux fois plus susceptibles de mourir à la suite d'une collision avec un véhicule automobile que les femmes

Les décès liés aux véhicules automobiles touchent les personnes des deux sexes et de tous les âges. Cependant, les hommes et les personnes de certains groupes d'âge étaient surreprésentés. En 2019, les hommes (2,5 décès pour 100 000 personnes) étaient près de deux fois plus susceptibles de succomber à des blessures dues à une collision avec un véhicule automobile que les femmes (1,3 décès pour 100 000 personnes). Cette tendance concorde avec les données sur les décès dus à des collisions de la route tirées de la Base nationale de données sur les collisions de Transports Canada et elle a également été observée à l'échelle internationale.

Le taux de décès selon le groupe d'âge liés aux véhicules automobiles était plus élevé que le taux total pour tous les groupes d'âge (1,9 décès pour 100 000 personnes) chez les personnes âgées de 16 à 24 ans (3,6 décès pour 100 000 personnes), de 25 à 39 ans (2,3 décès pour 100 000 personnes), de 60 à 79 ans (2,2 décès pour 100 000 personnes) et de 80 ans et plus (4,0 décès pour 100 000 personnes).

Graphique 1
Taux des décès liés aux véhicules automobiles selon le groupe d'âge, 2019

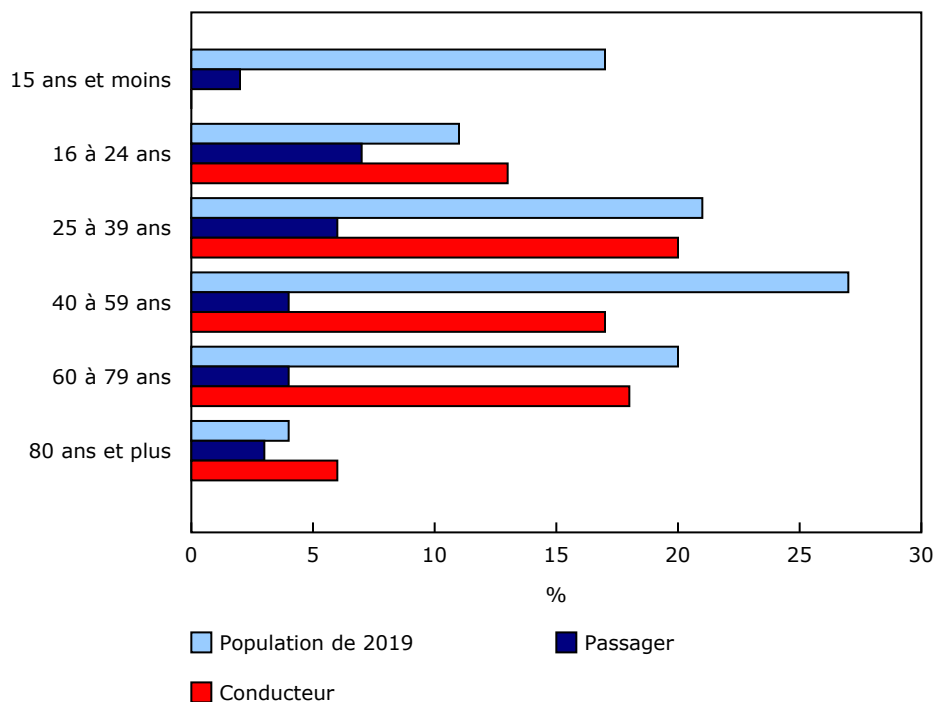


Note(s) : Les données n'étaient pas disponibles pour tous les secteurs de compétence (voir la note aux lecteurs).

Source(s) : Base canadienne de données des coroners et des médecins légistes, 2019 (5125) et tableau 17-10-0005-01.

Lorsqu'on examine les décès des conducteurs, on constate que la proportion de décès est supérieure à la proportion de la population canadienne chez les personnes âgées de 16 à 24 ans et de 80 ans et plus. Des recherches antérieures ont fait état d'un certain nombre de facteurs de risque accru de collision chez les conducteurs de ces groupes d'âge. Par exemple, des études ont révélé que le risque de collision est le plus élevé au cours des premiers mois suivant l'obtention du permis de conduire. De plus, une enquête de Statistique Canada sur [La conduite avec les facultés affaiblies au Canada, 2019](#) a révélé que les jeunes conducteurs âgés de 20 à 34 ans représentaient une part importante des conducteurs accusés d'avoir conduit avec les facultés affaiblies par l'alcool ou l'alcool et la drogue (44 %). Chez les personnes âgées, les altérations de la vision, la capacité physique fonctionnelle et la capacité de raisonner et de se souvenir, ainsi que certaines maladies et certains médicaments, pourraient avoir un effet sur la capacité de conduire.

Graphique 2
Pourcentage des décès de conducteurs et de passagers par rapport à la proportion de la population, selon le groupe d'âge, 2019



Note(s) : Les données n'étaient pas disponibles pour tous les secteurs de compétence (voir la note aux lecteurs).

Source(s) : Base canadienne de données des coroners et des médecins légistes, 2019 (5125) et tableau 17-10-0005-01.

Au moins un facteur de risque était présent dans 6 décès liés aux véhicules automobiles ayant fait l'objet d'une enquête sur 10

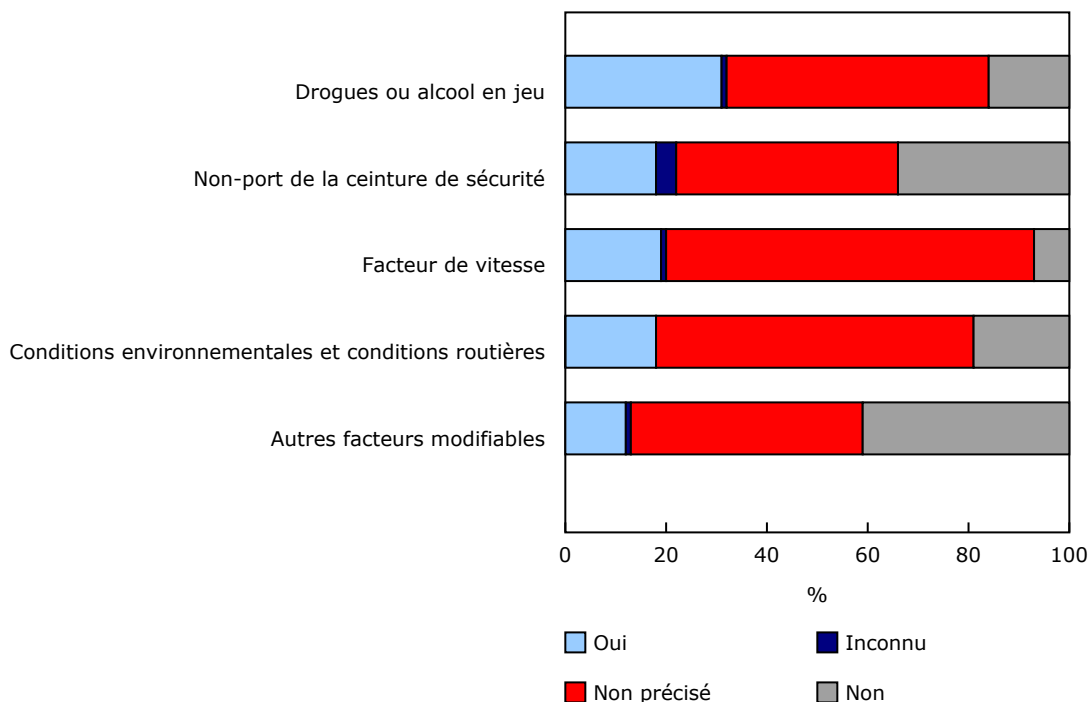
Les coroners et les médecins légistes peuvent inclure d'autres renseignements sur les circonstances dans les rapports présentés à la BCDCML, mais le niveau de détail fourni dans le rapport varie selon la personne enquêtant sur le décès et selon le secteur de compétence.

En plus de fournir des renseignements démographiques et des renseignements sur les causes de décès, les circonstances les plus souvent déclarées par les coroners et les médecins légistes qui enquêtent sur les décès liés aux véhicules automobiles sont les suivantes : la consommation d'alcool ou de drogues, le port ou non de la ceinture de sécurité, une description de la vitesse, les conditions environnementales et les conditions routières, ainsi que d'autres facteurs tels que la fatigue, la distraction au volant et les problèmes mécaniques. En 2019, au moins un de ces facteurs de risque plus souvent déclarés était présent dans 6 décès liés aux véhicules automobiles ayant fait l'objet d'une enquête sur 10. Au moins deux facteurs de risque ont été déclarés dans près du quart (24 %) des décès liés à des véhicules automobiles.

La présence d'un facteur de risque est considérée comme « non précisée » lorsque les renseignements relatifs à un facteur de risque donné sont absents du rapport du coroner ou du médecin légiste, alors que l'absence d'un facteur de risque ne peut être prise en compte que lorsque le coroner ou le médecin légiste a indiqué qu'un facteur donné n'était pas présent.

Graphique 3

Certains facteurs plus fréquemment déclarés par un coroner ou un médecin légiste enquêtant sur des décès liés aux véhicules automobiles, 2019



... n'ayant pas lieu de figurer

Note(s) : « Drogues ou alcool en jeu » a été indiqué lorsque le coroner ou le médecin légiste (C/ML) a déclaré que la personne décédée avait consommé de l'alcool ou des drogues avant l'événement. « Non-port de la ceinture de sécurité » a été indiqué lorsque le C/ML a déclaré que la personne décédée ne portait pas de ceinture de sécurité avant l'événement. « Facteur de vitesse » a été indiqué lorsque le C/ML a déclaré que le conducteur du véhicule roulait trop vite était un facteur dans l'événement. « Conditions environnementales et conditions routières » a été indiqué lorsque le C/ML a déclaré de mauvaises conditions météorologiques ou routières ou que des conditions environnementales ou conditions routières ont eu une incidence sur l'événement. « Autres facteurs modifiables » a été indiqué lorsque le C/ML a déclaré l'inexpérience du conducteur, la distraction au volant, la fatigue ou un malaise (y compris le fait de s'endormir au volant ou de souffrir d'un symptôme attribuable à un problème médical), ou un véhicule dangereux (p. ex. comportant des problèmes liés aux freins ou aux pneus). Les données n'étaient pas disponibles pour tous les secteurs de compétence (voir la note aux lecteurs).

Source(s) : Base canadienne de données des coroners et des médecins légistes, 2019 (5125).

La consommation d'alcool, de cannabis ou de drogues illicites a été déclarée dans un peu moins d'un tiers des décès liés aux véhicules automobiles

La conduite avec les facultés affaiblies est un enjeu de santé publique majeur et constitue la principale cause criminelle de décès et de blessures au Canada. Cependant, des modifications apportées aux lois et à leur mise en application, ainsi qu'une sensibilisation accrue, ont contribué à une diminution des taux de conduite avec facultés affaiblies. Selon un rapport de Statistique Canada sur la conduite avec les facultés affaiblies au Canada, 2019, le taux de conduite avec les facultés affaiblies causant des lésions corporelles en 2019 (1,28 affaire pour 100 000 habitants) était la moitié de ce qu'il était 10 ans plus tôt. Malgré cette baisse, la conduite en état d'ébriété ou sous l'influence de drogues qui affaiblissent les facultés demeure un problème.

Selon le [ministère de la Justice](#), la consommation de la quantité interdite d'alcool, de tétrahydrocannabinol (THC) ou d'autres drogues qui affaiblissent les facultés dans les deux heures suivant la conduite constitue une infraction, mais la capacité d'une personne à conduire peut-être altérée avant d'atteindre ces concentrations. En 2019, les coroners et les médecins légistes ont déclaré qu'un peu moins d'un tiers des conducteurs impliqués dans des collisions mortelles avec des véhicules automobiles avaient consommé de l'alcool, du cannabis ou des drogues

illicites avant l'événement qui a entraîné la mort. Souvent, on a déclaré que la personne décédée avait consommé plus d'un type de substance. Si l'alcool (72 %) représentait la majorité de ces substances, la présence de cannabis (37 %) et de drogues illicites (37 %) a également été déclarée par les coroners et les médecins légistes.

Parmi les décès pour lesquels la consommation d'alcool ou de drogues a été déclarée, 85 % des conducteurs étaient des hommes et 15 %, des femmes. Ces décès étaient également plus fréquents chez les victimes âgées de 25 à 39 ans (41 %) et de 40 à 59 ans (26 %). En outre, plus de la moitié (58 %) des décès liés à la consommation d'alcool ou de drogues résultaient de collisions mettant en cause un seul véhicule, tandis que 37 % étaient imputables à des collisions entre deux véhicules ou plus (5 % des cas n'étaient pas précisés).

La victime ne portait pas sa ceinture de sécurité dans plus de 1 décès lié aux véhicules automobiles sur 6

Le port de la ceinture de sécurité est une exigence prévue par la loi et l'utilisation de la ceinture sauve des vies. Les lois sur le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation des dispositifs de protection pour enfants visant toutes les places occupées dans le véhicule sont en vigueur depuis 1991 dans tous les secteurs de compétence canadiens. Malgré ces exigences législatives de longue date, les occupants n'utilisent pas tous leur ceinture. Selon un rapport de Transports Canada, 95 % des occupants de véhicules canadiens, peu importe la place qu'ils occupent dans le véhicule, portaient la ceinture de sécurité.

Selon un rapport de Transports Canada, lorsqu'elle est portée correctement, la ceinture de sécurité peut réduire de 47 % le risque de décès lors d'une collision. En 2019, les coroners et les médecins légistes ont déclaré que plus de 1 victime d'une collision liée aux véhicules automobiles sur 6 (18 %) ne portait pas sa ceinture de sécurité. Parmi ces victimes, 77 % étaient des hommes et 23 %, des femmes.

La vitesse peut avoir joué un rôle dans près de 1 décès lié aux véhicules automobiles sur 5

La vitesse est un facteur de risque pour les décès liés aux véhicules automobiles. Le coroner ou le médecin légiste a souligné que la vitesse était un facteur ayant contribué à la collision ou qu'au moins un des véhicules impliqués dans la collision se déplaçait à grande vitesse dans 19 % des décès liés aux véhicules automobiles.

L'inexpérience du conducteur, la distraction au volant, la fatigue ou un véhicule dangereux ont été déclarés dans près de 1 décès lié aux véhicules automobiles sur 8

D'autres facteurs modifiables peuvent également jouer un rôle dans les collisions mortelles en nuisant à la capacité du conducteur à manœuvrer son véhicule en toute sécurité. Le coroner ou le médecin légiste a déclaré l'inexpérience du conducteur, la distraction au volant, la fatigue ou un malaise (y compris le fait de s'endormir au volant ou de souffrir d'un symptôme attribuable à un problème médical), ou un véhicule dangereux (p. ex. comportant des problèmes liés aux freins ou aux pneus) dans 12 % des décès liés aux véhicules automobiles.

De mauvaises conditions routières, une visibilité réduite ou des conditions météorologiques défavorables ont été déclarées dans près de 1 décès lié aux véhicules automobiles sur 6

De mauvaises conditions environnementales ou routières peuvent avoir une incidence sur la capacité d'un conducteur à manœuvrer en toute sécurité un véhicule automobile. Les coroners et les médecins légistes ont déclaré une visibilité réduite, des conditions météorologiques défavorables ou de mauvaises conditions routières (p. ex. routes glacées, temps brumeux, pluie verglaçante, neige) dans plus de 1 décès lié aux véhicules automobiles sur 6 (18 %).

Note aux lecteurs

La Base canadienne de données des coroners et des médecins légistes (BCDCML) a été élaborée à Statistique Canada en collaboration avec les 13 coroners et médecins légistes en chef des provinces et des territoires et l'Agence de la santé publique du Canada. Actuellement, elle combine les données de toutes les bases de données provinciales et territoriales, à l'exception du Manitoba. Ce rapport n'inclut pas les données de Terre-Neuve-et-Labrador ou du Nunavut, car les données de 2019 ne sont pas encore disponibles. Toutes les données sont considérées comme provisoires et incluent uniquement les cas fermés. Les cas fermés sont ceux pour lesquels l'examen et l'enquête sont terminés et pour lesquels la nature ainsi que les causes du décès déterminées sont définitives. Les données du présent rapport ont été extraites en mars 2021.

Les données de décès lié aux véhicules automobiles figurant dans le présent rapport comprennent les décès résultant d'événements liés au transport (c-à-d. des véhicules en mouvement) et excluent les décès résultant d'événements liés à la marche au ralenti du moteur (c-à-d. dans lesquels la victime était assise dans un véhicule en stationnement). De plus, ces données de décès excluent les collisions où la personne décédée à la suite d'une collision se trouvait dans un camion de transport, une autre machinerie lourde ou un véhicule hors route. Les accidents mortels où la personne décédée était un piéton, ou était à bord d'une motocyclette ou d'une bicyclette, ont également été exclus. Au moment de la rédaction de ce rapport, 1 610 décès liés aux véhicules automobiles avaient été consignés dans la BCDCML en 2019. De ce nombre, 730 ont été classés comme étant des décès accidentels ou indéterminés impliquant un véhicule automobile pour lesquels l'enquête était terminée (cas fermés). Cette valeur a été utilisée pour rendre compte des circonstances entourant les décès accidentels dans des véhicules automobiles. Le type de véhicule n'était pas précisé dans 130 décès liés au transport. La couverture des données de la BCDCML varie d'une variable à l'autre.

Le nombre de décès déclarés est inférieur à ce à quoi l'on pourrait s'attendre, car seuls les cas fermés sont publiés. De plus, puisque la source de l'exhaustivité des renseignements disponibles varie entre les provinces et les territoires, les utilisateurs doivent faire preuve de prudence lorsqu'ils effectuent des comparaisons de données d'une année à l'autre et entre les provinces et les territoires.

Le nombre d'immatriculations de véhicules automobiles provient du tableau suivant de Statistique Canada : [Immatriculations de véhicules, par type de véhicule](#). Le volume net d'essence à moteur vendu provient du tableau suivant de Statistique Canada : [Ventes de carburants destinés aux véhicules automobiles](#). Le nombre de décès attribuables aux collisions de véhicules à moteur de 2000 à 2019 provient du tableau suivant de Statistique Canada : [Décès et taux de mortalité par groupe d'âge, selon certains groupes de causes](#).

Les renseignements sur la loi, le port de la ceinture de sécurité, les lois connexes et les programmes de sécurité visant à réduire les accidents de la route mortels proviennent de la publication suivante de Transports Canada : [Sécurité routière au Canada](#), et de l'article « Automobile restraints for children: a review for clinicians », du Journal de l'Association médicale canadienne, 2002.

Les renseignements sur les décès liés à la motoneige et ceux liés aux véhicules tout-terrain (VTT) proviennent des sources suivantes : [Les circonstances entourant les décès liés à la motoneige au Canada, 2013 à 2019](#) et [Les circonstances entourant les décès liés aux véhicules tout-terrain \(VTT\) au Canada, 2013 à 2019](#).

Les renseignements sur l'initiative de la Journée mondiale du souvenir des victimes de la circulation routière proviennent du [site Web des Nations Unies](#) (lien en anglais seulement).

Les renseignements sur les facteurs de risque des accidents de la route proviennent du [feuille de renseignements de l'Organisation mondiale de la Santé](#).

Les renseignements sur les Statistiques sur les collisions de la route au Canada : 2019 de Transports Canada proviennent de la [Base nationale de données sur les collisions rapport](#) et de la [Base nationale de données sur les collisions en ligne](#).

Les renseignements sur les risques d'accident chez les adolescents proviennent des articles suivants : « Changes in collision rates among novice drivers during the first months of driving » de la publication Accident Analysis & Prevention, 2003; « Driving experience, crashes and traffic citations of teenage beginning drivers » de la publication Accident Analysis & Prevention, 2003; « Crash risk and risky driving behaviours among adolescents during learner and independent driving periods » du Journal of Adolescent Health, 2018.

Les renseignements sur les facteurs ayant une incidence sur les aptitudes à conduire des personnes âgées proviennent de l'article suivant « Clinician's Guide to Assessing and Counselling Older Drivers » de l'American Geriatrics Society, 2019.

Les renseignements sur les jeunes conducteurs accusés d'avoir les facultés affaiblies par l'alcool et les drogues sont tirés de l'article suivant de Statistique Canada : [La conduite avec les facultés affaiblies au Canada, 2019](#).

Les renseignements sur la consommation de la quantité interdite d'alcool, de tétrahydrocannabinol (THC) ou d'autres drogues qui affaiblissent les facultés proviennent du site Web suivant du ministère de la Justice : [Lois sur la conduite avec facultés affaiblies](#).

Les chiffres figurant dans le présent rapport ont été arrondis à un multiple voisin de 5.

Tableaux disponibles : [13-10-0386-01](#) et [13-10-0387-01](#).

Définitions, source de données et méthodes : numéro d'enquête [5125](#).

Pour obtenir plus de renseignements ou pour en savoir davantage sur les concepts, les méthodes et la qualité des données, communiquez avec nous au 514-283-8300 ou composez sans frais le 1-800-263-1136 (infostats@statcan.gc.ca), ou communiquez avec les Relations avec les médias (statcan.mediahotline-ligneinfomedias.statcan@statcan.gc.ca).