

Les circonstances entourant les décès de piétons, 2018 à 2020

Diffusé à 8 h 30, heure de l'Est dans *Le Quotidien*, le lundi 30 octobre 2023

La plupart des gens sont des piétons à un moment ou à un autre de la journée. Malheureusement, les piétons, comme d'autres usagers de la route vulnérables tels que les cyclistes et les motocyclistes, courent un risque plus élevé de blessures ou de décès lorsqu'ils sont impliqués dans une collision liée au transport que les autres usagers de la route, en raison du manque de protection de l'enveloppe extérieure d'un véhicule. En moyenne, plus de 300 décès de piétons sont survenus annuellement au Canada de 2018 à 2020.

À l'aide de la Base canadienne de données des coroners et des médecins légistes et de la Base canadienne de données de l'état civil – Décès, on examine, dans le présent rapport, les circonstances entourant les décès de piétons. Cette analyse, qui a permis de compiler et d'examiner tous les rapports fournis par les coroners et les médecins légistes qui enquêtent sur ces événements tragiques, peut aider à orienter l'élaboration continue de mesures préventives visant à réduire les préjudices pour les Canadiens.

Les décès de piétons mentionnés dans ce rapport comprennent les décès résultant de collisions liées au transport entre une personne et un véhicule en mouvement (p. ex. une voiture, un train, un véhicule tout-terrain, une bicyclette). Les décès non liés au transport, comme lorsqu'une personne glisse sur la glace et tombe sur le trottoir, sont exclus.

Le taux de décès de piétons est plus élevé chez les hommes et chez les personnes âgées de 70 ans et plus

Les décès de piétons étaient plus fréquents chez les hommes que chez les femmes. De 2018 à 2020, le taux de décès de piétons était 1,7 fois plus élevé chez les hommes (1,01 décès pour 100 000 personnes) que chez les femmes (0,61 décès pour 100 000 personnes).

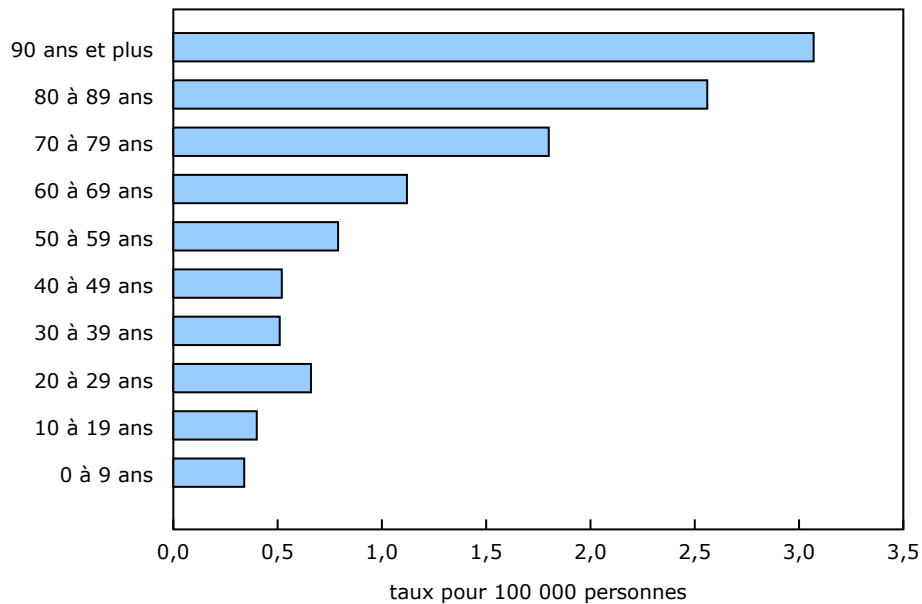
Le taux de décès de piétons augmentait généralement avec l'âge, et les personnes âgées de 70 ans et plus étaient les plus susceptibles d'être victimes d'un incident mortel impliquant un piéton. Le taux de mortalité était particulièrement élevé chez les hommes de 70 ans et plus (2,65 décès pour 100 000 personnes) comparativement à ceux de 69 ans et moins (0,80 décès pour 100 000 personnes). À titre de comparaison, chez les femmes de 70 ans et plus, le taux de mortalité était de 1,68 décès pour 100 000 personnes.

Un taux de mortalité plus élevé chez les personnes âgées peut être lié à une diminution de la force musculaire, de l'équilibre, du temps de réaction, de la vision et de l'ouïe. Ces vulnérabilités rendent plus difficile de voir la circulation venant en sens inverse, de se déplacer à pied rapidement et d'évaluer correctement les distances. De plus, les personnes âgées courent un risque plus élevé de blessures graves ou de décès en cas de collision que les jeunes piétons.

Le groupe des 20 à 29 ans affichait un taux de mortalité légèrement plus élevé (0,66 décès pour 100 000 personnes) que les autres groupes d'âge de moins de 50 ans (0,45 décès pour 100 000 personnes).



Graphique 1
Taux de décès des piétons, selon le groupe d'âge, 2018 à 2020



Note(s) : Les données n'étaient pas disponibles pour toutes les années ou tous les secteurs de compétence (voir la note aux lecteurs). Les nombres de la Base canadienne de données des coroners et des médecins légistes référencés dans ce tableau ont été arrondis à un multiple voisin de cinq.

Source(s) : Base canadienne de données des coroners et des médecins légistes, 2018 à 2020 (5125) et tableau 17-10-0005-01.

Les intersections sont l'endroit où les piétons décèdent le plus souvent

De 2018 à 2020, environ 21 % des décès de piétons se sont produits aux intersections, où la personne décédée traversait une intersection d'au moins deux routes publiques ou dans un rond-point. Même si les piétons ne respectaient pas toujours les feux de circulation appropriés, les coroners et les médecins légistes ont indiqué que certains décès étaient survenus même lorsque les signaux étaient respectés.

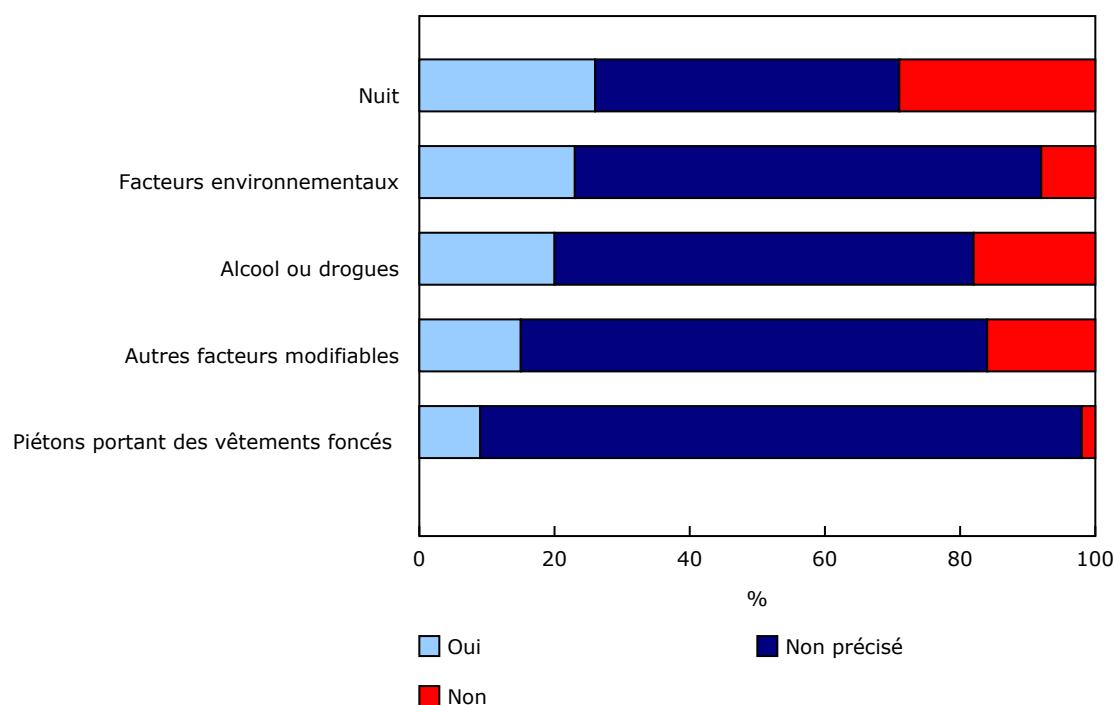
Parmi les autres endroits plus fréquemment déclarés où des piétons ont perdu la vie figurent les routes sans intersection (14 %), les autoroutes (13 %), les parcs de stationnement ou les propriétés privées (10 %) et les chemins de fer (8 %). Les décès de piétons survenus dans les parcs de stationnement ou sur des propriétés privées (10 %) étaient souvent le résultat d'une marche arrière et d'une collision avec le piéton.

Au moins un facteur de risque est déclaré dans près de 2 décès de piétons sur 3

Les rapports des coroners et des médecins légistes ont fourni des renseignements sur les circonstances entourant les événements mortels, y compris les comportements des piétons (p. ex. la consommation d'alcool ou de drogues) et les situations environnementales (p. ex. des conditions météorologiques défavorables, des conditions routières difficiles, une visibilité réduite, des problèmes liés à l'infrastructure, l'heure de la collision). Bien que la plupart des rapports aient porté sur la personne décédée, certains contenaient également des renseignements sur le véhicule en cause (p. ex. le type de véhicule, les problèmes mécaniques) et les facteurs liés au conducteur (p. ex. le conducteur a quitté les lieux, la consommation d'alcool ou de drogues). Au moins un de ces facteurs de risque déclarés était présent dans 65 % des décès de piétons, tandis que 40 % des décès présentaient au moins deux facteurs de risque déclarés. Aucun facteur de risque n'a été précisé dans 35 % des décès de piétons.

Un facteur de risque est considéré comme « non précisé » lorsque les renseignements pour un facteur de risque donné sont absents du rapport du coroner ou du médecin légiste. Toutefois, l'absence d'un facteur de risque ne peut être prise en considération que lorsque le coroner ou le médecin légiste a indiqué qu'un facteur donné n'était pas présent.

Graphique 2 Certains des facteurs les plus fréquemment déclarés par les coroners ou les médecins légistes enquêtant sur des décès de piétons, 2018 à 2020



Note(s) : « Nuit » a été indiqué comme facteur lorsque le coroner ou le médecin légiste (C/ML) a déclaré que le décès s'est produit entre 18 h et 5 h 59. « Facteurs environnementaux » a été indiqué lorsque le C/ML a déclaré des conditions météorologiques défavorables, des conditions routières difficiles, une visibilité réduite ou des problèmes d'infrastructure. « Alcool ou drogues » a été indiqué lorsque le C/ML a déclaré que le piéton ou le conducteur impliqué dans le décès avait consommé de l'alcool, du cannabis ou des drogues avant l'événement. « Autres facteurs modifiables » a été indiqué lorsque le C/ML a déclaré des distractions du conducteur ou des piétons, un excès de vitesse du véhicule, des problèmes mécaniques, ou des changements de voie ou des virages inappropriés. « Piétons portant des vêtements foncés » a été indiqué lorsque le C/ML a déclaré que le piéton impliqué dans le décès portait des vêtements de couleur foncée au moment de l'incident. Les données n'étaient pas disponibles pour toutes les années ou tous les secteurs de compétence (voir la note aux lecteurs). Les nombres référencés dans ce tableau ont été arrondis à un multiple voisin de cinq.

Source(s) : Base canadienne de données des coroners et des médecins légistes, 2018 à 2020 (5125).

Des facteurs environnementaux sont déclarés dans plus de 1 décès de piéton sur 5

La mauvaise visibilité, les conditions météorologiques difficiles ou l'état des routes et les problèmes d'infrastructure étaient des facteurs environnementaux déclarés comme étant en cause dans plus de 1 décès de piéton sur 5 survenu de 2018 à 2020. Dans certains cas, des conditions météorologiques difficiles (8 %), comme de fortes pluies ou de la neige, un soleil aveuglant, du brouillard ou de la grêle, ou des conditions routières difficiles (4 %), comme des routes mouillées, glacées ou enneigées, ont été mentionnées. Ces conditions défavorables peuvent nuire à la capacité du piéton et du conducteur de circuler en toute sécurité sur les routes.

Dans d'autres cas, des problèmes de visibilité non liés aux conditions météorologiques (17 %), comme le fait qu'un piéton porte des vêtements foncés la nuit ou qu'un gros objet empêche le conducteur de voir le piéton, ont été déclarés. Pour accroître la sécurité, il est conseillé aux piétons qui se déplacent la nuit d'éviter de porter des

vêtements foncés afin de rester visibles pour les conducteurs de véhicules sur la route. Dans le présent rapport, 21 % des décès de piétons survenus la nuit mettaient en cause des piétons portant des vêtements de couleur sombre.

Des problèmes d'infrastructure, comme des trottoirs endommagés ou l'absence de trottoirs, l'absence de passages pour piétons en section courante, ou la présence de lampadaires défectueux ou émettant un éclairage partiel, ont été mentionnés dans 8 % des décès de piétons.

La consommation d'alcool, de cannabis ou d'autres drogues est déclarée dans 1 décès de piéton sur 5

La consommation d'alcool, de cannabis ou d'autres drogues a été associée à plusieurs décès évitables liés au transport au Canada, comme [les décès liés au cyclisme](#), [les décès liés aux motoneiges](#), [les décès liés aux véhicules tout-terrain](#), [les décès liés aux véhicules automobiles](#) et [les décès liés aux motocyclettes](#). Bien que la conduite avec facultés affaiblies représente un important problème de santé publique et constitue la principale cause criminelle de décès et de blessures au Canada, marcher sur les routes avec les facultés affaiblies peut également présenter des risques. Dans 20 % des décès de piétons survenus de 2018 à 2020, le piéton ou le conducteur avait consommé de l'alcool, du cannabis ou d'autres drogues. L'alcool (76 %) était la substance déclarée dans la plupart des décès de piétons dans lesquels une substance a été mise en cause, suivi de la présence d'autres drogues (43 %) et du cannabis (24 %).

Le taux de décès de piétons mettant en cause la consommation d'alcool, de cannabis ou d'autres drogues par le piéton était 2,4 fois plus élevé chez les hommes (0,22 décès pour 100 000 personnes) que chez les femmes (0,09 décès pour 100 000 personnes). Cela pourrait en partie expliquer le taux de mortalité des piétons plus élevé chez les hommes que chez les femmes. De plus, le taux de décès de piétons liés à la consommation d'alcool, de cannabis ou d'autres drogues par le piéton était 2,0 fois plus élevé chez ceux de 20 à 59 ans (0,22 décès pour 100 000 personnes) que chez ceux de 60 ans et plus (0,11 décès pour 100 000 personnes).

Bien que l'heure du jour au moment de la collision n'ait pas toujours été déclarée, la consommation d'alcool, de cannabis ou d'autres drogues par les piétons ou par le conducteur a été plus souvent mentionnée parmi les décès de piétons survenus la nuit, de 18 h à 5 h 59 (38 %), comparativement à ceux qui se sont produits le jour, de 6 h à 17 h 59 (11 %), ou lorsque l'heure de la journée n'a pas été précisée (16 %).

Environ 1 décès de piéton sur 12 met en cause un délit de fuite

Un délit de fuite survient lorsqu'un conducteur ne s'arrête pas et ne reste pas sur les lieux d'une collision. Même s'il s'agit d'une infraction criminelle, certains conducteurs quittent tout de même les lieux. Les coroners et les médecins légistes ont déclaré que le conducteur impliqué dans la collision avait quitté les lieux dans environ 8 % des décès de piétons. Alors que près de la moitié de ces conducteurs se trouvaient dans des véhicules automobiles (47 %), environ 13 % se trouvaient dans des véhicules commerciaux ou lourds comme des camions à benne ou des chasse-neige. Dans certains cas, le conducteur du véhicule commercial ou lourd ne savait pas qu'il avait heurté une personne et il a poursuivi sa route. Le type de véhicule mis en cause dans un délit de fuite n'était pas précisé dans environ 33 % des décès.

Recommandations sur la sécurité des piétons

Des recommandations en matière de sécurité à l'intention des piétons et des conducteurs de véhicules sont formulées pour assurer la protection des piétons sur les routes. Pour les piétons, ces mesures comprennent ce qui suit : utiliser les trottoirs; marcher face à la circulation venant en sens inverse en l'absence de trottoir; traverser la rue à un passage désigné; regarder à gauche, à droite, puis de nouveau à gauche avant de traverser la rue; maintenir un contact visuel avec les conducteurs de véhicules venant en sens inverse pour s'assurer d'être vus; éviter d'avoir les facultés affaiblies par l'alcool et les drogues lors des déplacements; porter des vêtements lumineux et réfléchissants; et avoir recours à une lampe de poche la nuit. Les

conducteurs doivent, quant à eux, s'abstenir de conduire sous l'influence de l'alcool ou de drogues, céder le passage aux piétons dans un passage pour piétons, toujours surveiller la présence de piétons et faire preuve de prudence au moment de faire marche arrière.

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. À l'heure actuelle, elle regroupe les données de toutes les bases de données provinciales et territoriales, sauf celles du Manitoba. Les données de l'Île-du-Prince-Édouard sont disponibles jusqu'en 2019 seulement. La Base canadienne de données de l'état civil – Décès (BCDECD) comprend les renseignements sur les décès déclarés à Statistique Canada par les bureaux de l'état civil provinciaux et territoriaux. Les données pour le Yukon n'ont pas été reçues depuis 2017.

Toutes les données sont considérées comme provisoires et ne comprennent que les dossiers fermés. Les dossiers fermés désignent ceux dont l'investigation ou l'enquête est terminée et dont la cause et la nature de décès sont confirmées. Les données du présent rapport ont été extraites en mars 2023.

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, comme la source d'exhaustivité des renseignements disponibles varie d'un secteur de compétence à l'autre, il est conseillé aux utilisateurs de faire preuve de prudence lorsqu'ils comparent les données entre les années et entre les provinces et les territoires.

Les coroners et les médecins légistes peuvent inclure des renseignements supplémentaires sur les circonstances dans les rapports soumis à la BCDCML, mais le niveau de détails fournis dans le rapport varie selon l'enquêteur chargé du décès et la province ou le territoire.

La BCDCML est une base de données sur les personnes décédées. Ainsi, le présent rapport a principalement mis l'accent sur les piétons impliqués dans les décès et non sur les conducteurs des véhicules impliqués.

Les décès de piétons mentionnés dans ce rapport comprennent les décès résultant d'événements liés au transport (c.-à-d. des véhicules en mouvement). Il s'agit notamment des cas où la victime a été heurtée par un véhicule alors qu'elle était à pied, y compris lorsque la victime a été heurtée par un véhicule alors qu'elle s'occupait d'un problème mécanique sur le bord de la route. En outre, les utilisateurs d'un moyen de transport pour piétons, comme un landau pour bébé, des patins à glace, une voiture d'enfant, un chariot, une poussette, des patins à roulettes, un scooter, une planche à roulettes, des skis, un traîneau ou un fauteuil roulant, sont également pris en compte dans cette analyse. En revanche, les personnes à bicyclette ou à motocyclette ne sont pas considérées comme des piétons. Les décès de piétons peuvent survenir sur les routes, des propriétés privées (p. ex. une entrée ou un garage), les voies ferrées ou dans les zones rurales (p. ex. des sentiers ou des champs ouverts).

Le présent rapport exclut les décès non liés au transport (c.-à-d. quand la victime a trébuché et est tombée). Les cas où la victime est tombée en raison d'une collision avec un autre piéton (c.-à-d. qu'elle a heurté une autre personne), ainsi que les cas où la victime a été blessée en montant à bord d'un véhicule ou en en sortant (p. ex. en débarquant d'un autobus), n'ont pas non plus été pris en compte dans l'analyse.

Au moment de la rédaction de ce rapport, environ 4 425 décès liés au transport avaient été documentés dans la BCDCML liée à la BCDECD de 2018 à 2020. Parmi ces décès, 910 ont été classés comme des décès accidentels ou indéterminés de piétons pour lesquels l'enquête était terminée (dossiers fermés). Les décès accidentels ou indéterminés comprennent les décès où le coroner ou le médecin légiste détermine que le décès est accidentel ou indéterminé. Cette valeur a été utilisée pour les rapports sur les circonstances entourant les décès de piétons. La couverture des données de la BCDCML varie d'une variable à l'autre.

Les renseignements sur le risque accru pour les piétons âgés sont tirés de l'article suivant : Wilmot, K., et Purcell, C. (2022). [Why Are Older Adults More at Risk as Pedestrians? A Systematic Review](#) (lien en anglais seulement). *Human Factors*, 64(8), 1269 à 1291.

Les renseignements sur la conduite avec facultés affaiblies proviennent de [La conduite avec les facultés affaiblies au Canada, 2019](#).

Les renseignements sur les recommandations sur la sécurité des piétons proviennent de [Transports Canada](#) et du [National Safety Council](#) (lien en anglais seulement).

Les nombres mentionnés dans le présent rapport ont été arrondis à un multiple voisin de cinq.

Définitions, source de données et méthodes : numéro d'enquête 5125.

L'infographie intitulée « [Décès de piétons au Canada, 2018 à 2020](#) », qui fait partie de la série *Statistique Canada — Infographies (11-627-M)*, est également diffusée aujourd'hui.

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).