



# 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

18 au 24 mai 2021

### La sécurité routière au Canada

Selon [les données sur la sécurité routière du International Transport Forum](#) :

1. Le Canada a signalé 1,922 décès sur les routes en 2018, soit une augmentation de 3,6 % par rapport à 2017.
2. En réponse à la pandémie de la COVID-19, le Canada a mis en place des mesures de confinement qui ont conduit à :
  - a. Une réduction de 30 % à 50 % du volume de trafic.
  - b. Une réduction de 46 % du nombre de décès sur les routes en avril 2020, par rapport à la moyenne de 2017-2019, sur la base de données estimées.
3. Entre 2000 et 2018 :
  - a. le nombre de décès annuels sur les routes a diminué de 34%.
  - b. le nombre de décès sur la route pour 100 000 habitants au Canada a diminué de 45 %. En 2018, ce nombre était de 5,2.
  - c. le nombre de décès sur la route par milliard de véhicules-kilomètres parcourus a diminué de 50 %. En 2018, ce nombre était de 4,9.
  - d. le nombre de décès sur la route pour 10 000 véhicules immatriculés a diminué de 50 %. En 2018, ce nombre était de 0,8.
4. En 2018, les voitures voyageurs (62 %), les piétons (17 %), les motocyclistes (9 %) et les cyclistes (2 %) ont représenté les décès sur la route.
5. En 2018, le groupe d'âge le plus à risque était celui des plus de 75 ans, avec un taux de 8,7 décès pour 100 000 habitants.
6. En 2018, 32 % des décès sont survenus sur des routes rurales, 31 % sur des routes urbaines et 16 % sur des autoroutes.
7. En 2018, les accidents de la route ont représenté un coût très important pour la société, soit 40,7 milliards de dollars canadiens ou 2,1 % du PIB. (Les coûts comprennent les décès, les hospitalisations, les blessures légères, les coûts des dommages matériels et autres).

Selon les [Statistiques sur les collisions de la route au Canada, 2018](#) :

8. En 2018, le nombre de décès sur les routes était de 1 922; en hausse de 3,6% par rapport à 2017 (1 856).
9. En 2018, le nombre de blessures graves sur les routes a diminué pour atteindre 9 494, en baisse de 6,1 % par rapport à 2017 (10 107).
10. En 2018, le nombre de décès par 100 000 habitants était de 5,2 (contre 5,0 en 2017); le deuxième plus faible jamais enregistré.
11. En 2018, le nombre de décès par milliard de véhicules-kilomètres parcourus était de 4,9 (contre 4,8 en 2017); aussi le deuxième plus bas enregistré.

Selon le rapport du [Road Safety Monitor 2017 – Drugs & Driving in Canada](#) publié par la Traffic Injury Research Foundation en octobre 2018 :

12. L'alcool au volant arrive en tête (71,3 %) et la sécurité routière en général en troisième position (64,5 %) parmi les questions de société qui incluent également le prix de l'essence à la pompe (68,5 %), le réchauffement climatique (61,6 %), l'économie (57,4 %) et la pollution (54,6 %).
13. Les Canadiens ont classé les questions de sécurité routière dans l'ordre suivant :
  - a. Les conducteurs qui envoient des textos en conduisant (89%)
  - b. Les conducteurs distraits (80,9 %)
  - c. Les conducteurs utilisant des téléphones portables (qu'ils soient tenus en main ou en mains libres) (76,9%)
  - d. Les conducteurs en état d'ébriété (76,6%)
  - e. Conducteurs sous l'influence de drogues (70,4%)
  - f. Conducteurs âgés consommant des médicaments sur ordonnance (51,9%)

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

14. Le Canada est l'un des premiers pays au monde ayant adopté une stratégie pancanadienne en matière de sécurité routière.
15. Au Canada, près de 2 000 personnes meurent sur la route et quelque 165 000 autres y subissent des blessures (graves pour 10 000 d'entre elles) chaque année, et ce, malgré un système de transport routier coûtant annuellement 37 milliards \$ (2,2 % du PIB canadien) (*Transports Canada (2015), Draft Report on the Social Costs of Collisions in Canada, 1996, 2012*).

16. Il s'agit de la quatrième (4<sup>e</sup>) 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.

Selon le [Rapport sur la sécurité routière au Canada](#) de Transports Canada de 2011 :

17. De 2004 et 2008, les coûts annuels des collisions de la route sur le plan social en matière de perte de vie, de traitements médicaux, de réadaptation, de productivité perdue et de dommages matériels sont mesurés en dizaines de milliards de dollars.

Selon [l'Association canadienne des automobilistes](#) (ACA) :

18. Les pertes économiques entraînées par la perte de productivité et les coûts des soins de santé découlant des accidents de la route totalisent au moins 10 milliards de dollars. Cela représente près d'un pourcent du PIB canadien! (Gouvernement du Canada)
19. On estime que les conséquences économiques et sociales des collisions routières au Canada se chiffrent à 25 milliards de dollars par an, incluant les coûts directs et indirects, sans compter la douleur et la souffrance encourues. (Traffic Injury Research Foundation)

Selon la [Traffic Injury Research Foundation](#) :

20. Plus de 90 % des collisions de la route sont le résultat d'une erreur ou d'une condition humaine. Ainsi, les collisions de la route sont entièrement évitables.

Selon l'étude [Alcohol and/or Drugs Among Crash Victims Dying Within 12 Months, by Jurisdiction Canada, 2014](#) de MADD (avril 2018) :

21. En 2014, les collisions de la route ont causé la mort de quelque 2 297 personnes.

Selon le [Rapport sur le problème des accidents liés à l'alcool et à la drogue au Canada 2015](#) du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) publié en octobre 2019:

22. En 2015, 1 631 personnes sont décédées dans les 30 jours suivants une collision sur la route au Canada (excluant la Colombie-Britannique) (page 16)

---

## La conduite avec capacités affaiblies par l'alcool

---

Selon [les données sur la sécurité routière du International Transport Forum](#) :

1. En 2018, environ une collision mortelle sur cinq aurait eu l'alcool comme facteur contributif. (Base de données nationale sur les collisions)

Selon le [Rapport sur le problème des accidents liés à l'alcool et à la drogue au Canada 2015](#) du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) publié en octobre 2019:

2. En 2015, 464 personnes (30 %) sont décédées dans les 30 jours suivants des accidents liés à l'alcool. (page 16)
3. En 2015, 231 piétons ont subi des blessures mortelles. (page 26)
4. 15% des collisions causant de blessures graves impliquaient un conducteur sous l'influence de l'alcool. (page 31)
5. Moins de la moitié (41 %) des automobilistes tués étaient impliqués dans des accidents à un seul véhicule. Toutefois, ces collisions représentaient environ le deux tiers des automobilistes qui avaient consommé de l'alcool et conduisaient avec les capacités affaiblies.

Selon le rapport sur les évaluations en bordure de route effectuées avant la légalisation du cannabis ( [A Compilation of Jurisdictional Roadside Surveys Conducted Prior to Cannabis Legalization](#) ) du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) publié en septembre 2019 :

6. 4 % des automobilistes ont eu un résultat positive pour le dépistage d'alcool
7. Les automobilistes âgés de 25 à 34 ans étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool (5 %)

Selon le [Rapport sur la sécurité routière au Canada](#) de Transports Canada de 2011 :

8. En 2008, les enquêtes de coroners ont révélé que près de 40 % des conducteurs mortellement blessés avaient consommé de l'alcool avant que survienne la collision.
9. Environ 60 % des collisions mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool n'impliquaient qu'un seul véhicule, tandis que ce pourcentage s'élève à 90 % pour les collisions mettant en cause des conducteurs qui excédaient la limite permise de 0,08.

Selon le rapport du [Road Safety Monitor 2017 – Drugs & Driving in Canada](#) publié par la Traffic Injury Research Foundation en octobre 2018 :

10. En 2014, 28,5% des conducteurs mortellement blessés ont obtenu des résultats positifs aux tests de dépistage d'alcool.

Selon l'étude [Alcohol and/or Drugs Among Crash Victims Dying Within 12 Months, by Jurisdiction Canada, 2014](#) de MADD (avril 2018) :

11. En 2014, les collisions de la route ont causé la mort de quelque 2 297 personnes. Fondé sur une analyse des chauffeurs qui ont été mortellement blessés, environ 1 273 (55,4 %) de ces décès étaient attribuables à des collisions impliquant un individu qui ont testé positif pour la présence d'alcool et/ou de drogues :
  - 299 décès, ou 13 %, ont eu lieu lors de collisions impliquant des individus qui ont testé positif pour la présence d'alcool seulement.
  - 356 décès, ou 15,5 %, ont eu lieu lors de collisions impliquant des individus qui ont testé positif pour la présence d'alcool et de drogues.

Selon l'étude du [Road Safety Monitor 2019: Drinking and Driving in Canada](#) de la Traffic Injury Research Foundation (décembre 2019):

12. En 2016, 480 Canadiens sont décédés dans des accidents de la route impliquant un conducteur avec les capacités affaiblies par l'alcool.
13. Le pourcentages des individus tués lors de collisions de la route sur les autoroutes canadienne impliquant un conducteur avec les capacités affaiblies par l'alcool était de 29 %.
14. Le nombre de personnes décédés lors de collisions impliquant un conducteur avec capacités affaiblies par l'alcool entre 1995 et 2016 a généralement connu une baisse (480 plutôt que 1 067). Bien que cette réduction de 55 % indique du progrès, il est préoccupant de constater deux années consécutives (en 2015 et 2016) avec des taux à la hausse.
15. En 2019, 15% des automobilistes ont avoué avoir consommé un certain montant d'alcool, soit une baisse de 20 % comparé à 2018.
16. En 2019, 69 % des répondants étaient d'accord que les automobilistes soient soumis à des évaluations de coordination si l'on soupçonnait des capacités affaiblies par l'alcool ou la drogue.

17. En 2019, 56% des répondants étaient d'accord que la police puisse effectuer des tests d'haleine aléatoires afin de repérer les conducteurs avec capacités affaiblies par l'alcool.

---

## La conduite avec capacités affaiblies par la drogue

---

Selon le rapport sur les évaluations en bordure de route effectuées avant la légalisation du cannabis ([A Compilation of Jurisdictional Roadside Surveys Conducted Prior to Cannabis Legalization](#)) du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) publié en septembre 2019 :

1. 10 % des automobilistes ont obtenu un résultat positif pour un test de dépistage de la drogue, tandis que 8% ont obtenu un résultat positif pour le cannabis.
2. L'usage de la drogue était plus fréquent parmi les jeunes chauffeurs âgés de 20 à 24 ans (14 %). Ce chiffre s'abaissait plus l'âge augmentait.

Selon le rapport du [Road Safety Monitor 2017 – Drugs & Driving in Canada](#) publié par la Traffic Injury Research Foundation en octobre 2018 :

3. En 2014, 42,4 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu des résultats aux tests de dépistage de la drogue :
  - a. 44,7 % ont obtenu des résultats positifs pour le cannabis
  - b. 41,2 % ont obtenu des résultats positifs pour les dépresseurs du SNC
  - c. 24,9% ont obtenu des résultats positifs pour des stimulants du SNC
  - d. 24% ont obtenu des résultats positifs pour des analgésiques narcotiques
4. En 2017, le pourcentage de conducteurs ayant pris le volant dans les deux heures suivant la consommation de drogues au cours des 12 derniers mois était de :
  - a. Médicaments en vente libre pour les allergies, le rhume des foins, le rhume, la grippe, la toux ou l'insomnie (15,4 %).
  - b. Médicaments sur ordonnance pouvant affecter la conduite (3,1%)
  - c. Marijuana ou hashish (2,9%)
  - d. Drogues illégales (1,3%)
  - e. Marijuana/hachish et alcool (1,2%)

Selon le [Baseline Survey on Awareness, Knowledge and Behaviour Associated with Recreational Use of Marijuana: Final Report 2016](#):

5. Plus de 1 consommateur de cannabis sur 4 au Canada a admis avoir conduit un véhicule sous l'effet de la drogue.
6. 33% des parents de jeunes de 13 à 24 ans ne savent pas si leur enfant a accepté d'embarquer avec un chauffeur qui était sous l'effet du cannabis.
7. Les hommes canadiens sont 2,5 fois plus susceptibles que les femmes d'avoir conduit un véhicule sous l'effet du cannabis.

Selon le [rapport sur la conduite avec facultés affaiblies au Canada, 2015](#) de Statistiques Canada :

8. Une infraction de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue a lieu toutes les 3 heures au Canada, chaque jour.
9. 2 786 cas déclarés de conduite avec facultés affaiblies par la drogue ont été recensés au Canada en 2015.
10. Parmi les affaires de conduite avec facultés affaiblies déclarées par la police en 2015, près de 3 000 concernaient la conduite avec facultés affaiblies par la drogue, dont 7 ont causé la mort et 19, des lésions corporelles.
11. La proportion des cas de conduites avec facultés affaiblies attribuables à la drogue est passée de 2 % en 2009 à 4 % en 2015.

Selon le [Rapport sur le problème des accidents liés à l'alcool et à la drogue au Canada 2014](#) du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) :

12. Des drogues autre que l'alcool (par ex. un médicament d'ordonnance tel le valium, un médicament en vente libre tel un médicament pour le rhume, ou des substances illégales telle le cannabis) ont été dépisté dans 42,4% des conducteurs décédés des suites de leurs blessures.
13. Les conducteurs victimes d'accidents mortels âgés entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir eu un dépistage positif pour les drogues – 47,7% des conducteurs dans ce groupe d'âge ont eu un dépistage positif pour les drogues. En revanche, 36,2% des conducteurs âgés de 16 à 19 ans ont eu un dépistage positif pour les drogues.

Selon l'étude [Alcohol and/or Drugs Among Crash Victims Dying Within 12 Months, by Jurisdiction Canada, 2014](#) de MADD (avril 2018) :

14. En 2014, les collisions de la route ont causé la mort de quelque 2 297 personnes. Fondé sur une analyse des chauffeurs qui ont été mortellement blessés, environ 1 273 (55,4 %) de ces décès étaient attribuables à des collisions impliquant un individu qui ont testé positif pour la présence d'alcool et/ou de drogues :
  - a. 618 décès, ou 26,9 %, ont eu lieu lors de collisions impliquant des individus qui ont testé positif pour la présence de drogues seulement.
  - b. 356 décès, ou 15,5 %, ont eu lieu lors de collisions impliquant des individus qui ont testé positif pour la présence d'alcool et de drogues.
15. 19 % des individus mortellement blessés ont testé positif pour le cannabis en 2014.

Selon la [Traffic Injury Research Foundation](#) :

16. Depuis 2015, il existe une tendance croissante du nombre de chauffeurs qui avouent avoir pris le volant lorsqu'ils croyaient être au-delà de la limite légale. (Road Safety Monitor)



Selon l'étude de 2012 intitulé [Acute cannabis consumption and motor vehicle collision risk: systematic review of observational studies and meta-analysis](#) :

17. Le cannabis double les risques d'accident.

Autres statistiques intéressantes :

18. À l'heure actuelle, il vous coûtera au moins une contravention de 1 000 \$ et la suspension du permis de conduire pour un an si vous êtes arrêté pour la conduite avec capacités affaiblies.

### **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**

---

Selon [les données sur la sécurité routière du International Transport Forum](#) :

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

Selon le [Rapport sur la sécurité routière au Canada](#) de Transports Canada de 2011 :

2. 20 % des collisions mortelles mettent en cause la fatigue.<sup>1</sup>
3. 60 % des conducteurs canadiens ont admis avoir occasionnellement conduit lorsqu'ils étaient fatigués, et 15 % des répondants ont admis s'être endormis au volant l'année précédente.<sup>2</sup>

Selon le [Traffic Injury Research Foundation](#) (octobre 2016) :

4. 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)
5. En 2000, 4,6 % des décès étaient attribuables à la fatigue et ce, comparé à 6,4 % en 2013.
6. 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).

---

<sup>1</sup> CCMTA, 2010

<sup>2</sup> Vanlaar et al., 2008



---

## La conduite agressive

---

Selon [les données sur la sécurité routière du International Transport Forum](#) :

1. En 2018, on estime qu'environ 23 % des collisions mortelles impliquent de l'excès de vitesse. (CCATM, 2010)

Selon le [Rapport sur la sécurité routière au Canada](#) de Transports Canada de 2011 :

2. 27 % des décès et 19 % des blessures graves mettent en cause l'excès de vitesse.
3. 40 % des personnes conduisant à une vitesse excessive impliquées dans des accidents mortels sont âgées de 16 à 24 ans.
4. La plupart des conducteurs tués dans des accidents où la vitesse excessive était en cause étaient ceux qui conduisaient à une vitesse excessive.
5. 80 % des jeunes passagers adultes qui ont été tués dans un accident où la vitesse était en cause se trouvaient à bord d'un véhicule conduit par une personne à peu près du même âge qu'eux.
6. Les accidents n'impliquant qu'un seul véhicule étaient responsables de plus de 50 % des décès et des blessures graves causés par la vitesse excessive.
7. Un conducteur sur trois où la vitesse excessive était en cause lors d'un accident causant des décès avait consommé de l'alcool.
8. Les recherches indiquent que la diminution de la vitesse de 1 % réduit de 5 % la probabilité d'une collision mortelle (OCDE, 2008)
9. Bien que 47 % des répondants conviennent que la vitesse excessive est une cause principale des collisions, 70 % admettent excéder parfois la vitesse permise, particulièrement sur les autoroutes (81 %).<sup>3</sup>
10. 30 % des décès et 40 % des blessures graves surviennent aux intersections.
11. Les conducteurs âgés (65 ans et plus) sont beaucoup plus susceptibles de commettre une infraction entraînant une collision à une intersection que la plupart des autres conducteurs
12. Les jeunes conducteurs de 16 à 24 ans risquent davantage que tous les autres groupes d'âge d'être tués lors d'une collision de la route selon la distance parcourue.

---

<sup>3</sup> Étude nationale réalisée par Ekos Research (2007) pour le compte de Transports Canada  
Fiche d'information – Semaine canadienne de la sécurité routière 2021

---

## La conduite distraite

---

Selon [les données sur la sécurité routière du International Transport Forum](#) :

1. 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.

Selon le [Rapport sur la sécurité routière au Canada](#) de Transports Canada de 2011 :

2. 37 % des répondants ont dit avoir utilisé un téléphone cellulaire en conduisant dans les 7 jours précédents, et cette proportion est encore plus élevée chez les 16 à 34 ans (55 %). (Vanlaar et al. 2006)
3. On a vu environ 3 % des conducteurs canadiens utiliser un téléphone cellulaire. (Enquête menée par Transports Canada sur le port de la ceinture de sécurité dans les collectivités rurales et urbaines du Canada, 2009-2010).

Selon [l'Association canadienne des automobilistes](#) (ACA) :

4. 47 % des Canadiens admettent avoir tapé ou utilisé la fonction de mémorisation vocale pour envoyer un message en conduisant. (Sondage de l'ACA, 2020)
5. Près de la moitié des Canadiens (47 %) ont programmé une destination sur leur GPS ou leur appareil mobile en conduisant (sondage de l'ACA, 2020).
6. L'utilisation du téléphone mobile au volant entraîne 1,6 million d'accidents par année (National Safety Council, 2019).
7. Les décès causés par la distraction au volant ont dépassé ceux causés par la conduite avec facultés affaiblies dans certaines régions du Canada (Fondation de recherches sur les blessures de la route, 2019).
8. La probabilité d'une collision est multipliée par 3,6 lorsqu'on utilise un appareil électronique. (Virginia Tech Transportation Institute, 2019)
9. 94 % des conducteurs adolescents reconnaissent les dangers de l'envoi de textos au volant, mais 35 % d'entre eux admettent le faire quand même. (Think Insure, 2019)
10. Les Canadiens sont d'avis que l'envoi de message text au volant est une des plus importantes menaces à leur sécurité personnelle alors qu'ils sont sur la route. (ACA, 2018)
11. Manipuler et regarder un cellulaire au volant (p. ex. texter) augmente jusqu'à 8 fois le risque de collision pour le conducteur. (AAA, 2017)
12. Parler au téléphone, même en mains libres, augmente jusqu'à 4 fois le risque de collision pour le conducteur. (AAA, 2017)
13. La police canadienne soutient que la distraction au volant est responsable d'un plus grand nombre de collisions sur la route que la conduite avec capacités affaiblies. (ICBC, 2016)

14. 33% des Canadiens admettent avoir texté à un feu rouge, même s'ils trouvent ce comportement inacceptable. (ACA, 2016)
15. On estime que 10 % des collisions mortelles, 18 % des collisions entraînant des blessures et 16 % des accidents de la route rapportés à la police sont causés, entièrement ou partiellement, par la distraction au volant. (National Highway Safety Administration, 2015)
16. La distraction est un facteur dans 6 sur 10 accidents de la route de gravité moyenne à élevée qui impliquent des adolescents. (AAA Foundation for Traffic Safety, 2015)
17. En Amérique du Nord, la distraction au volant est en cause dans près de 4 millions de collisions impliquant des véhicules automobiles chaque année. (GRC, 2014)
18. D'après les estimations, les conducteurs qui utilisent leur téléphone au volant ne voient que 50 % de l'information présente dans leur environnement de conduite. (National Safety Council, 2012)
19. Les conducteurs distraits seraient en cause, d'une façon ou d'une autre, dans 80 % des collisions et 65 % des quasi-collisions. (National Highway Traffic Safety Administration, 2010)
20. La tâche la plus distrayante au volant est la programmation du GPS ou des programmes de navigation.
21. Près de 26 % des accidents de voiture sont causés par l'utilisation du téléphone, y compris avec la fonction mains libres. (National Safety Council)
22. 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.

Selon l'infographie de TELUS AVERTI sur la conduite distraite met en valeur les statistiques suivantes:

23. La distraction au volant réduit de 35% votre temps de réaction.<sup>4</sup>
24. La distraction au volant augmente de 500% le risque de subir un accident.<sup>5</sup>
25. Lorsque vous êtes distrait au volant, vous ne voyez que 50% de votre environnement.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Transport Research Laboratory, 2014

<sup>5</sup> Kidd & McCartt, 2015

<sup>6</sup> National Safety Council, 2012

Selon le [Guide sur la distraction au volant](#) de TELUS AVERTI :

26. La probabilité d'une collision ou d'une quasi-collision augmente selon les proportions suivantes, en fonction des distractions suivantes :
- a. Échanger des messages texte sur un téléphone intelligent : 23 fois plus de risques
  - b. Parler sur un téléphone mobile ou un téléphone intelligent : 4-5 fois plus de risques
  - c. Lire: 3 fois plus de risques
  - d. Se maquiller : 3 fois plus de risques
  - e. Tenter d'atteindre un objet en mouvement : 9 fois plus de risques
  - f. Composer un numéro sur un appareil : 3 fois plus de risques
  - g. Parler ou écouter quelqu'un parler sur un appareil : 1,3 fois plus de risques

Selon l'étude intitulée [Use of Electronic Communication Devices by Canadian Drivers: Combined Urban/Rural Sites \(2016-2017\)](#) du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé :

27. À l'échelle nationale, on estime que 7,2 % des conducteurs font l'usage des appareils de communication électronique.
- a. 62 % des conducteurs étaient des hommes tandis que 38 % étaient des femmes.
  - b. 11 % des conducteurs étaient âgés de moins de 25 ans, 62 % avaient de 25 à 49 ans et 27 % avaient 50 ans et plus.
28. Il est plus fréquent pour un conducteur de parler sur un appareil de communication électronique (2,9 %) que de taper/texter (2,2 %), de parler et taper/texter simultanément, ou de tenir l'appareil (0,9 %).

Autres statistiques intéressantes :

29. 36 % des Canadiens ont admis avoir fait l'usage de leur téléphone cellulaire au volant au cours des derniers sept jours. <sup>7</sup>
30. On a observé environ 7 % des conducteurs canadiens faire l'usage de leur téléphone cellulaire.<sup>8</sup>
31. Quitter la route des yeux pour deux secondes double le risque d'un accident.
32. 22,5 % des blessures graves (par ex. hospitalisation pour au moins une nuit) au Canada étaient attribuables à la conduite distraite (CCATM, National Collision Database, 2015)

---

<sup>7</sup> [2011 Road Safety Monitor by TIRF](#)

<sup>8</sup> CCMTA ECD Use by Driver survey 2016/17

---

## Les ceintures de sécurité et dispositifs de sécurité pour enfants

---

Selon [les données sur la sécurité routière du International Transport Forum](#) :

1. 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.

Selon le [Rapport sur la sécurité routière au Canada](#) de Transports Canada de 2011 :

2. 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 %.<sup>9</sup>
3. L'utilisation appropriée des dispositifs de sécurité pour enfants peut réduire la probabilité de décès de 71 % et de blessures de 67 %.<sup>10</sup>
4. 30 % des conducteurs mortellement blessés et 26 % des passagers mortellement blessés ne portaient pas leur ceinture de sécurité au moment de la collision.<sup>11</sup>

Selon l'étude intitulée [Use of Electronic Communication Devices by Canadian Drivers: Combined Urban/Rural Sites \(2016-2017\)](#) du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé :

5. 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.

---

<sup>9</sup> Stewart et al., 1997

<sup>10</sup> Isaksson-Hellman et al., 1997

<sup>11</sup> [Statistiques sur les collisions de la route au Canada, 2016](#), Transports Canada