Collisions mortelles causées par la distraction au Canada | 2000-2021

Steve Brown, Ward G.M. Vanlaar et Robyn D. Robertson

mai 2024

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE

Principales conclusions

Le nombre de décès sur les route au Canada impliquant au moins un conducteur distrait a diminué, passant de 458 les 2000 contre 359 en 2021, selon la **Base de données nationale sur les collisions mortelles de la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR)**. En revanche, le pourcentage de collisionsmortels impliquant un conducteur distrait a connu une tendance générale à la hausse depuis 2000.

Parmi les conducteurs mortellement blessés entre 2017 et 2021 :

- le pourcentage des collisions mortelles impliquant au moins un conducteur distrait a augmenté pour atteindre 28,8 % en 2021, contre 19,1 % en 2000
- les conducteurs âgés de 16 à 19 ans et ceux de 65 ans et plus, impliqués dans des collisions mortelles étaient beaucoup plus distraits que ceux des autres groupes d'âge
- les conducteurs de véhicules utilitaires mortellement blessés, en particulier ceux qui conduisent des poids lourds et des semi-remorques, sont plus souvent distraits que les autres automobilistes ou les motocyclistes mortellement blessés

Introduction

Au cours des dix dernières années au Canada, la distraction au volant était une priorité dans la planification de la sécurité routière. Certaines administrations canadiennes ont signalé que les décès causés par la distraction au volant devenaient plus fréquents que ceux qui sont dus à la conduite avec facultés affaiblies, bien qu'une partie de cette hausse puisse être due à une amélioration de la collecte des données (Robertson et coll., 2017).

Le présent feuillet d'information, parrainé par **Desjardins Assurances**, présente l'ampleur du rôle joué par la distraction des conducteurs dans les décès causés par des collisions routières mortelles au Canada, entre 2000 et 2021, ainsi que sur les tendances établies à l'aide des données de la **Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR)**. Les décès pris en compte dans cette analyse sont ceux survenus sur une voie publique, où la victime décède dans les 30 jours suivant la collision et où au moins un des véhicules en cause est un véhicule routier principal (c.-à-d. un automobile, une fourgonnette, un camion, une motocyclette, un autobus). On y examine les tendances quant au rôle de la distraction chez le conducteur parmi les victimes mortellement blessées, les caractéristiques des conducteurs ayant perdu la vie en raison de leur distraction et les caractéristiques des collisions mortelles causées par la distraction, telles que les facteurs temporels, le type de véhicule, les occupants et l'emplacement géographique.

Un décès est défini comme étant lié à la distraction si au moins un des conducteurs dans la collision, survivant ou non, était distrait. La distraction peut être déterminée à partir des données du rapport de police sur la collision ou des explications du coroner ou du médecin légiste. Un conducteur distrait décédé est défini comme une personne morte des suites d'une collision et considérée comme ayant été distraite pendant ou juste avant l'impact. Dans le présent feuillet d'information, la FRBR tient pour acquis que la seule présence de la distraction lui confère un rôle, ce qui ne signifie pas qu'elle a été la principale ni la seule cause de la collision.

La distraction au volant est souvent associée au fait de téléphoner ou de texter. Cependant, d'autres comportements ou événements peuvent distraire les conducteurs, comme l'utilisation d'appareils de divertissement ou de communication, l'interaction avec les passagers ou le fait de manger, de fumer ou de faire sa toilette au volant. Il faut aussi noter qu'un enquêteur peut qualifier un conducteur de « distrait et inattentif », ce qui indique que ce dernier a fait montre d'un manque d'attention général, sans qu'aucun comportement précis ne soit indexé.

Tendances en matière de distraction au volant au fil du temps pour l'ensemble des victimes décédées

Malgré les progrès réalisés ces dernières années, la distraction au volant est un problème persistant, notamment parce que le nombre de décès liés à la distraction n'a pas diminué au même rythme que le

nombre de décès qui ne sont pas liés à la distraction. La figure 1 présente le nombre de décès liés ou non à la distraction au volant au Canada entre 2000 et 2021. Les décès non liés à la distraction sont représentés par les barres verticales qui se rapportent à l'axe de gauche, tandis que les décès liés à la distraction sont représentés par la ligne continue et se rapportent à l'axe de droite. Au cours de ces 22 années, le nombre de décès liés à la distraction a progressivement diminué de 21,6 %, passant de à 359 en 2021 contrairement au 458 enregistré en 2000. En comparaison, le nombre de décès non liés à la distraction a diminué de 52,9 %, pour atteindre 914 en 2021 comparativement au 1 942 enregistré en 2000.

Depuis 2000, on observe une tendance générale à la hausse du pourcentage de collisions mortelles dans lesquelles un conducteur distrait est en cause. La figure 2 présente le pourcentage des décès survenus entre 2000 et 2021, à la suite d'une collision routière dans laquelle était en cause un conducteur distrait, que celui-ci ait perdu la vie ou non. En 2000, 19,1 % des victimes étaient associées à des collisions mortelles causées par au moins un conducteur distrait. Ce pourcentage a atteint un sommet en 2015, lorsque 30,2 % des décès ont été liés à la distraction, avant de diminuer progressivement pour atteindre 25,8 % en 2019, puis remonter à 28,8 % en 2021.

Figure 1 | Nombre de décès liés et non liés à la distraction : Canada, 2000-2021

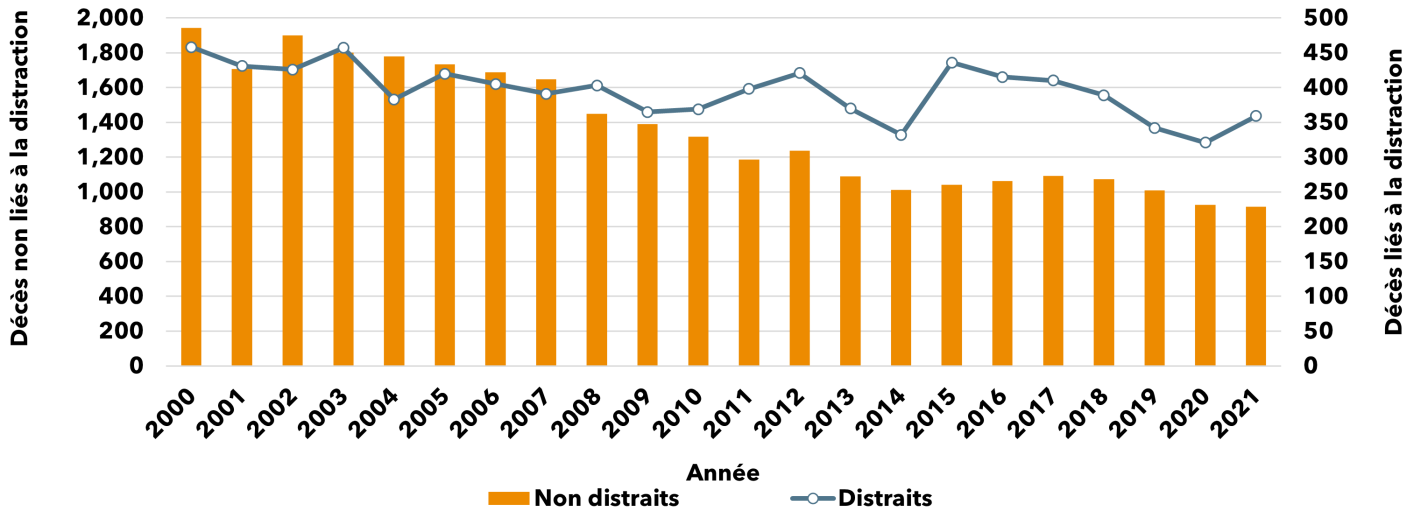
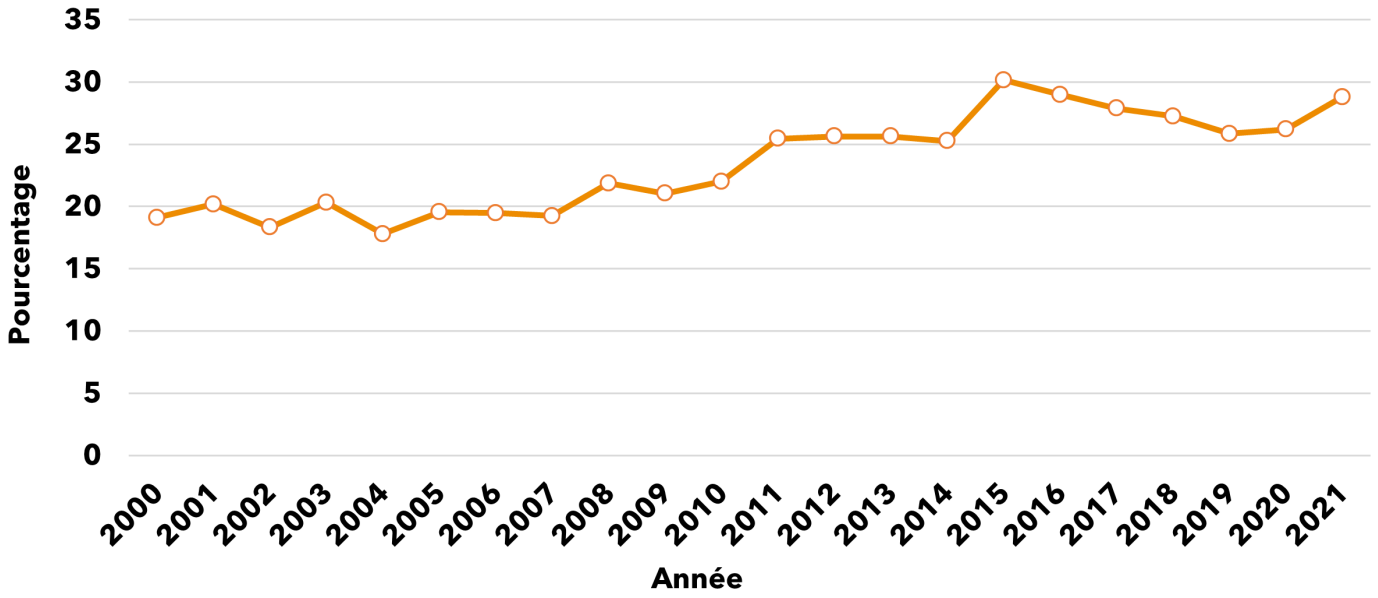


Figure 2 | Pourcentage des décès liés à une distraction : Canada, 2000-2021

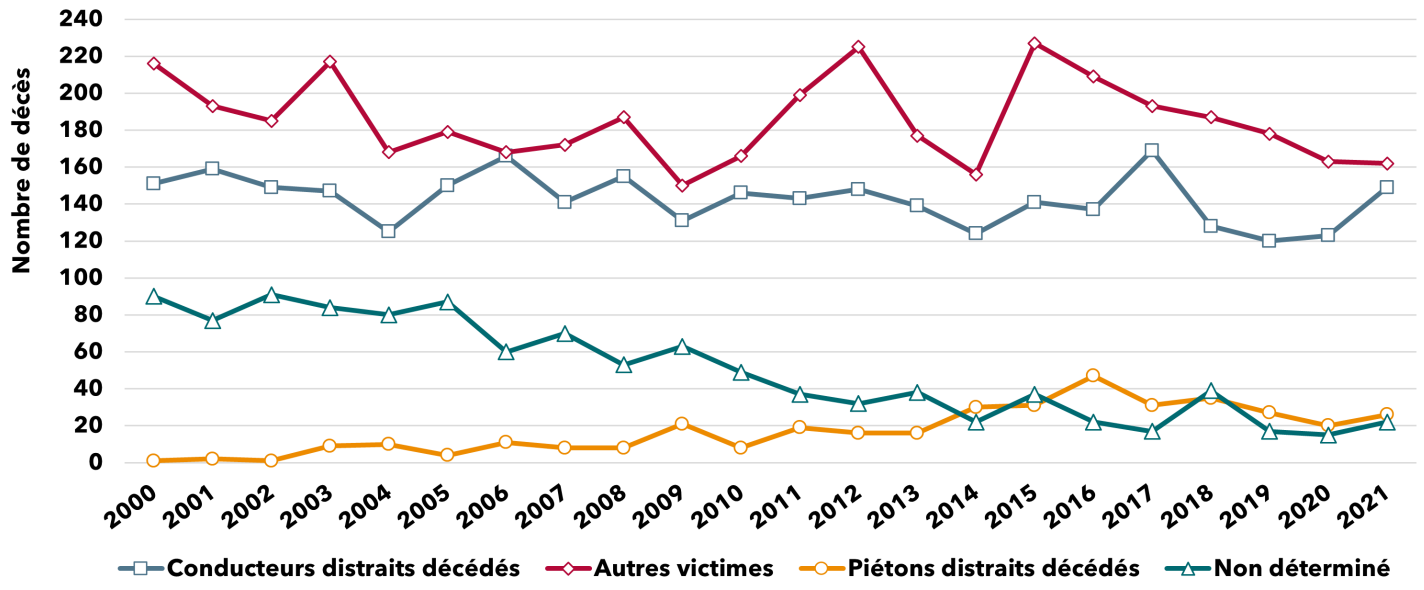


Les victimes non distraites sont plus susceptibles d'être tuées dans des collisions liées à la distraction au volant que les usagers de la route distraits. La Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR divise en catégories les collisions mortelles causées par la distraction. Ces catégories correspondent aux situations suivantes :

- La personne décédée était le conducteur distrait (conducteur distrait décédé);
- La personne décédée était un piéton distrait (piéton distrait décédé);
- La personne décédée n'était pas le conducteur distrait (autre victime). Cette catégorie comprend les conducteurs non distraits entrant en collision avec un véhicule conduit par un conducteur distrait, les passagers décédés à la suite d'une collision incluant au moins un conducteur distrait, ou les piétons happés par un véhicule conduit par un conducteur distrait; ou
- Il est impossible de déterminer lequel des conducteurs était distrait ou laquelle des personnes dans le véhicule était le conducteur distrait (non déterminé).

La figure 3 illustre le nombre de décès dans des collisions mortelles liées à la distraction qui sont survenus entre 2000 et 2021, selon ces catégories. En ce qui concerne les victimes de collisions mortelles causées par la distraction du conducteur décédé, on observe une augmentation progressive de 151 en 2000 à un sommet de 168 en 2017, suivie d'une baisse jusqu'à un creux de 120 en 2019, et d'une hausse subséquente à 149 en 2021. Pendant presque toute la période de 22 ans, la plupart des décès (autres victimes) ont été attribuables à des collisions causées par la distraction d'un conducteur survivant. À titre d'exemple, en 2000, 216 décès liés à la distraction étaient dus à l'autre conducteur – survivant – ce nombre diminuant à 150 en 2009, pour culminer à 227 en 2015, avant de redescendre à 162 en 2021. Le nombre de piétons blessés mortellement et considérés comme ayant été distraits a connu une hausse, passant de 1 en 2016 à 47 en 2000, avant de redescendre à 26 en 2021. Il convient de noter que des données plus complètes sur les piétons distraits sont disponibles depuis 2010. Le nombre de décès pour lesquels il n'a pas été possible de déterminer lequel des conducteurs était distrait a généralement diminué, passant de 90 en 2000 à seulement 22 en 2021. Cela pourrait être dû, en partie, au fait que des données plus complètes sont disponibles depuis quelques années sur le rôle joué par la distraction des conducteurs.

Figure 3 | Nombre de décès par catégorie de distraction : Canada, 2000-2021



Caractéristiques des victimes distraites mortellement blessées

La présente section permet d'examiner les caractéristiques démographiques des victimes décédées afin de mesurer les variations relatives à la distraction des conducteurs en fonction du sexe, du groupe d'âge et du type de véhicule. Les résultats sont fondés sur les données de cinq années (2017 à 2021) concernant les victimes décédées à la suite de collisions routières. En moyenne, 16,7 % des conducteurs mortellement blessés ont été distraits au cours de cette période. La figure 4 montre que 16,1 % des conducteurs masculins décédés étaient distraits, contre 18,8 % des conductrices décédées.

La figure 5 montre le pourcentage de conducteurs distraits décédés selon le groupe d'âge. Sept groupes d'âge ont été établis : de 16 à 19 ans, de 20 à 24 ans, de 25 à 34 ans, de 35 à 44 ans, de 45 à 54 ans, de 55 à 64 ans et 65 ans et plus. Les conducteurs âgés de 16 à 19 ans (20,6 %) et de 65 ans et plus (20,4 %) sont les plus susceptibles d'avoir été distraits. À l'inverse, 12 % des conducteurs distraits décédés avaient entre 45 et 54 ans.

Figure 4 | Pourcentage de conducteurs distraits décédés selon le sexe : Canada, 2017-2021

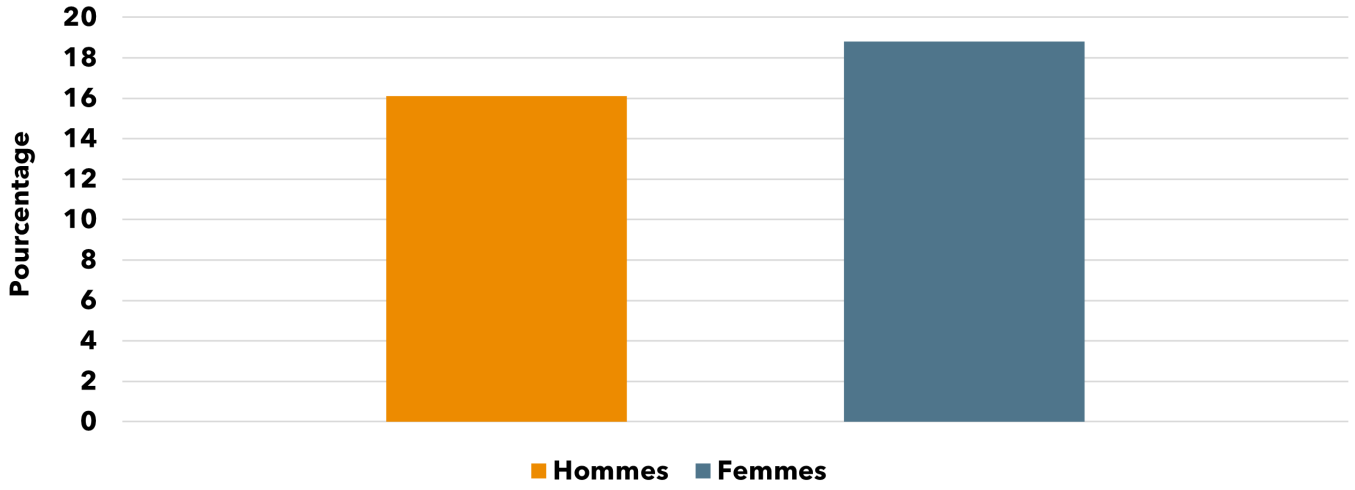
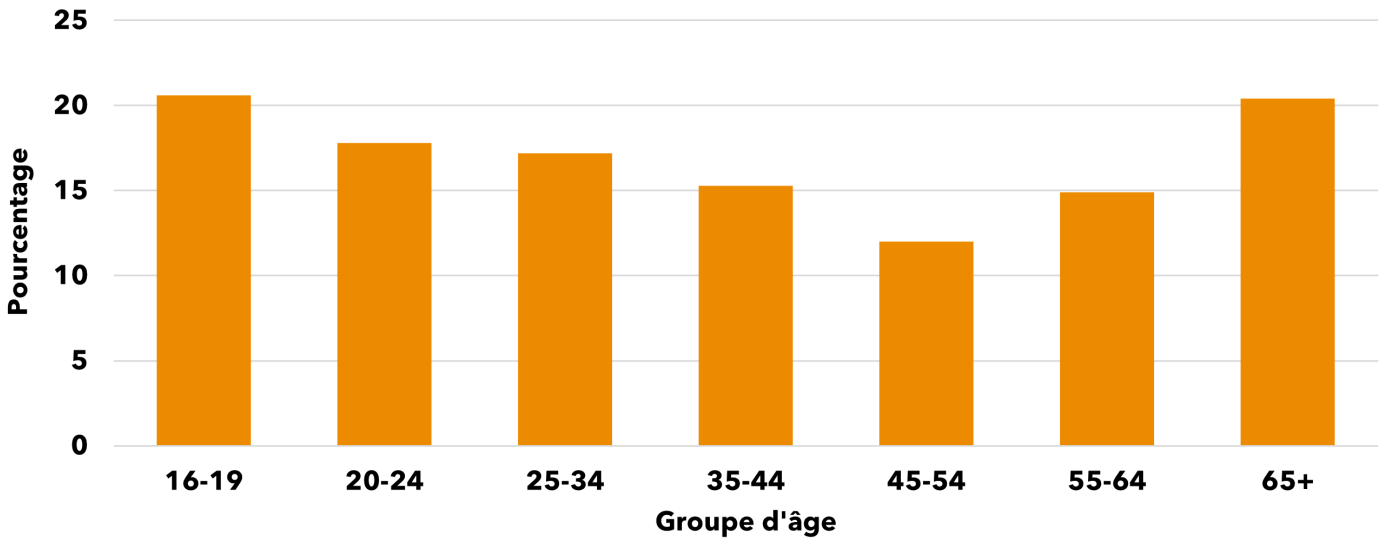


Figure 5 | Pourcentage de conducteurs distraits décédés selon le groupe d'âge : Canada, 2017-2021



La figure 6 présente le pourcentage de conducteurs distraits décédés, selon le type de véhicule qu'ils conduisaient. Les conducteurs de véhicules commerciaux (poids lourds et semi-remorques) décédés étaient presque deux fois plus susceptibles d'avoir été distraits que les motocyclistes (25,6 % contre 13,1 %).

La figure 7 indique le pourcentage de piétons distraits décédés selon le sexe et la tranche d'âge. Les sept groupes d'âge établis sont les suivants : de 16 à 19 ans, de 20 à 24 ans, de 25 à 34 ans, de 35 à 44 ans, de 45 à 54 ans, de 55 à 64 ans et 65 ans et plus. Au cours de la période de 2017 à 2021, un peu plus de 1 sur 10 (11,5 %) piétons décédés avait été distrait. Les hommes décédés n'étaient que légèrement plus susceptibles d'être distraits que les piétonnes (12,2 % contre 10,5 %). Les piétons mortellement blessés ayant entre 55 et 64 ans (15 %) étaient les plus susceptibles d'avoir été distraits. À l'inverse, 6,8 % des piétons mortellement blessés âgés de 16 à 19 ans étaient distraits.

Figure 6 | Pourcentage de conducteurs distraits décédés selon le type de véhicule : Canada, 2017-2021

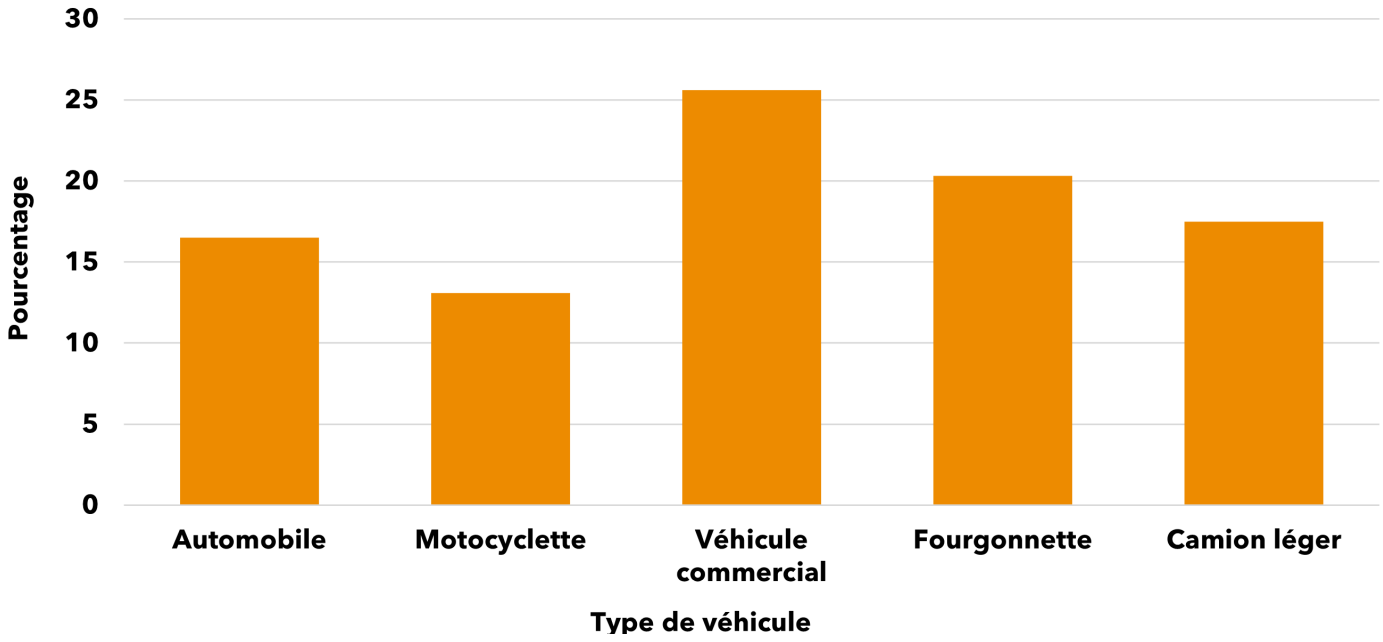
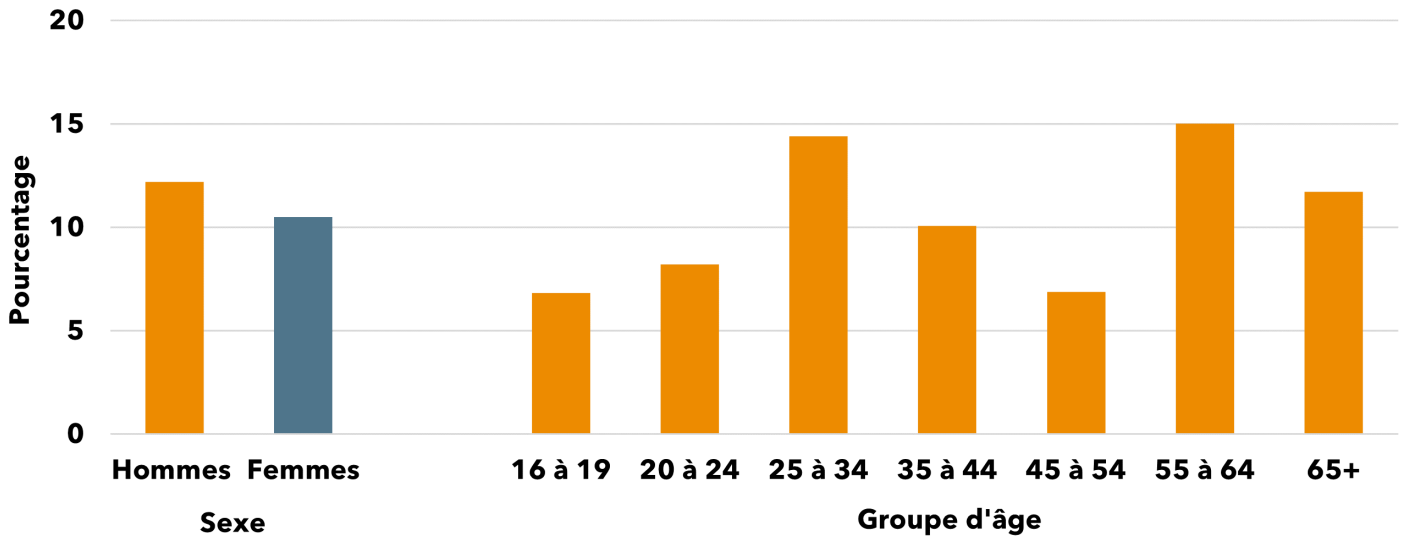


Figure 7 | Pourcentage de piétons distraits décédés selon le sexe et le groupe d'âge : Canada, 2017-2021

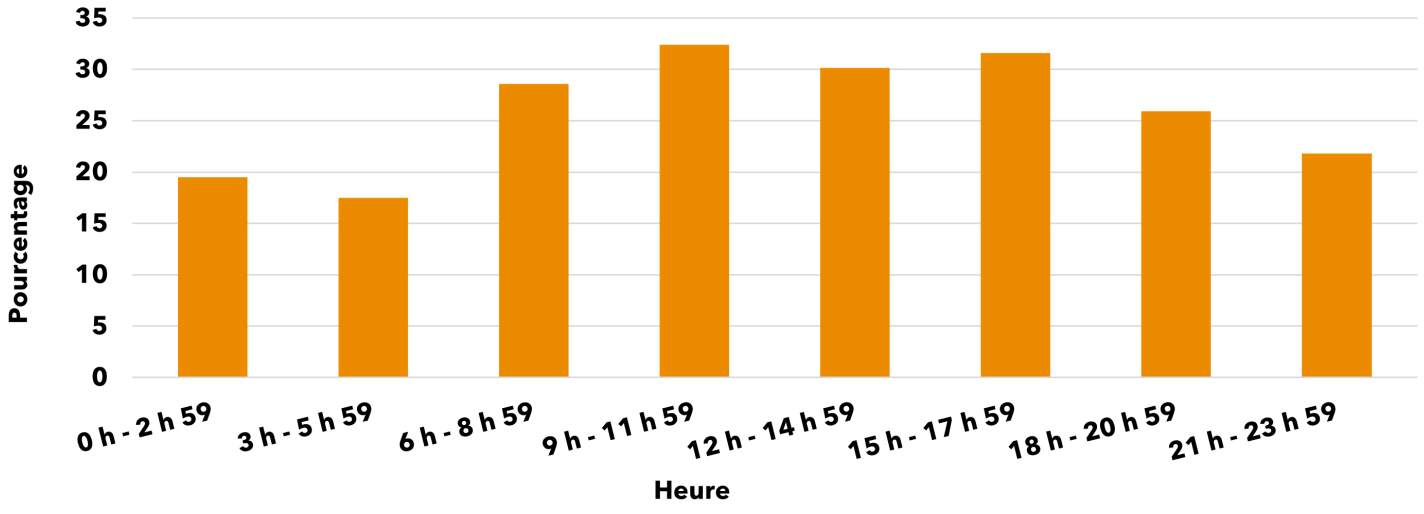


Caractéristiques des collisions mortelles liées à la distraction

La présente section examine la fréquence des collisions mortelles liées à la distraction en fonction de diverses caractéristiques des collisions, notamment l'heure à laquelle les collisions se sont produites, le jour de la semaine, le nombre d'occupants des véhicules, s'il s'agissait d'une collision à un seul ou à plusieurs véhicules, ainsi que le véhicule ou l'objet percuté dans les collisions mortelles au cours de la même période (2017 – 2021).

La figure 8 présente le pourcentage de décès liés à la distraction selon l'heure de la collision. À cette fin, la journée est divisée en tranches de trois heures (p. ex. de minuit ou 0 h à 2 h 59) pour les collisions mortelles liées à la distraction. C'est entre minuit et 6 heures que le plus faible pourcentage de décès causés par des collisions liées à la distraction a eu lieu. Une plus grande proportion se produit pendant la journée de travail. Les périodes pendant lesquelles les plus grandes proportions de personnes ont perdu la vie lors d'une collision causée par la distraction étaient de 9 h à 11 h 59 (32,4 %) et de 15 h à 17 h 59 (31,6 %). Un pourcentage semblable des décès causés par la distraction a été observé entre midi et 14 h 59 (30,1 %). Le pourcentage de décès causés par des collisions liées à la distraction est plus faible avant 9 h et après 18 h.

Figure 8 | Pourcentage de décès liés à la distraction selon l'heure : Canada, 2017-2021



La figure 9 indique le pourcentage de décès causés par des collisions liées à la distraction selon le jour de la semaine. C'est le mardi que les décès causés par des collisions liées à la distraction sont le plus élevé (30,4 %). En revanche, on constate que seulement 21,4 % des collisions liées à la distraction surviennent le dimanche.

La figure 10 présente le pourcentage de conducteurs et de passagers décédés lors d'une collision liée à la distraction selon le nombre d'occupants du véhicule. Les véhicules à cinq occupants ou plus étaient les plus susceptibles (35,6 %) d'être en cause dans une collision mortelle liée à la distraction. C'est pour les véhicules comptant seulement un occupant que le taux de collisions mortelles liées à la distraction était le plus bas (23,5 %).

Les véhicules à cinq occupants ou plus (35,6 %) étaient les plus susceptibles d'être en cause dans une collision mortelle liée à la distraction.

Figure 9 | Pourcentage de décès liés à la distraction selon le jour de la semaine : Canada, 2017-2021

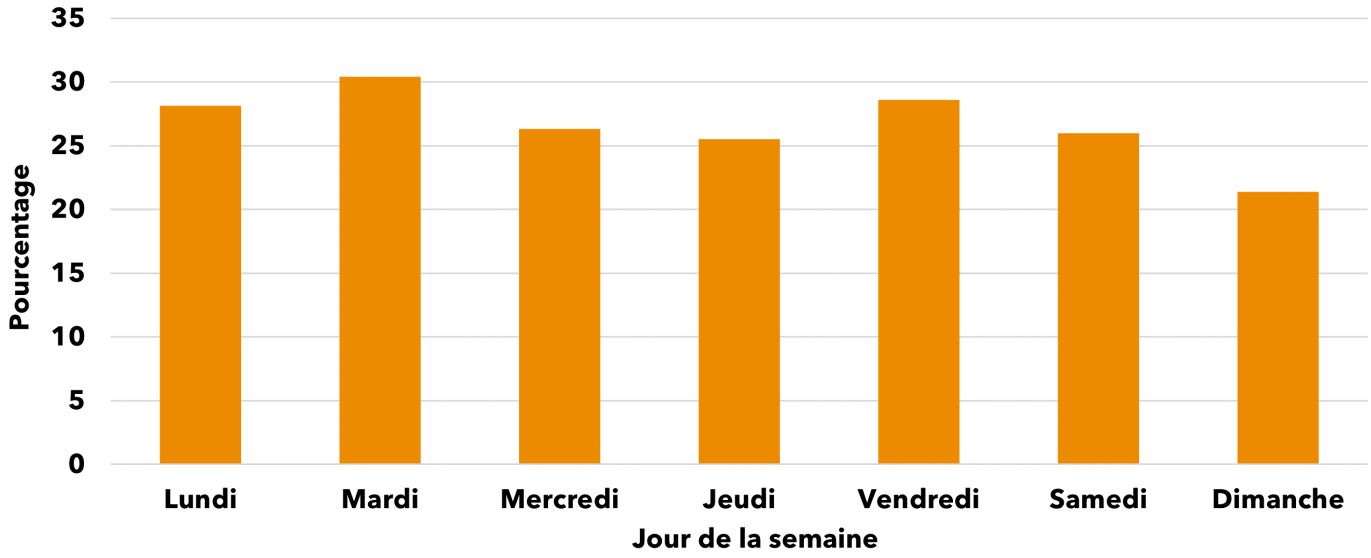
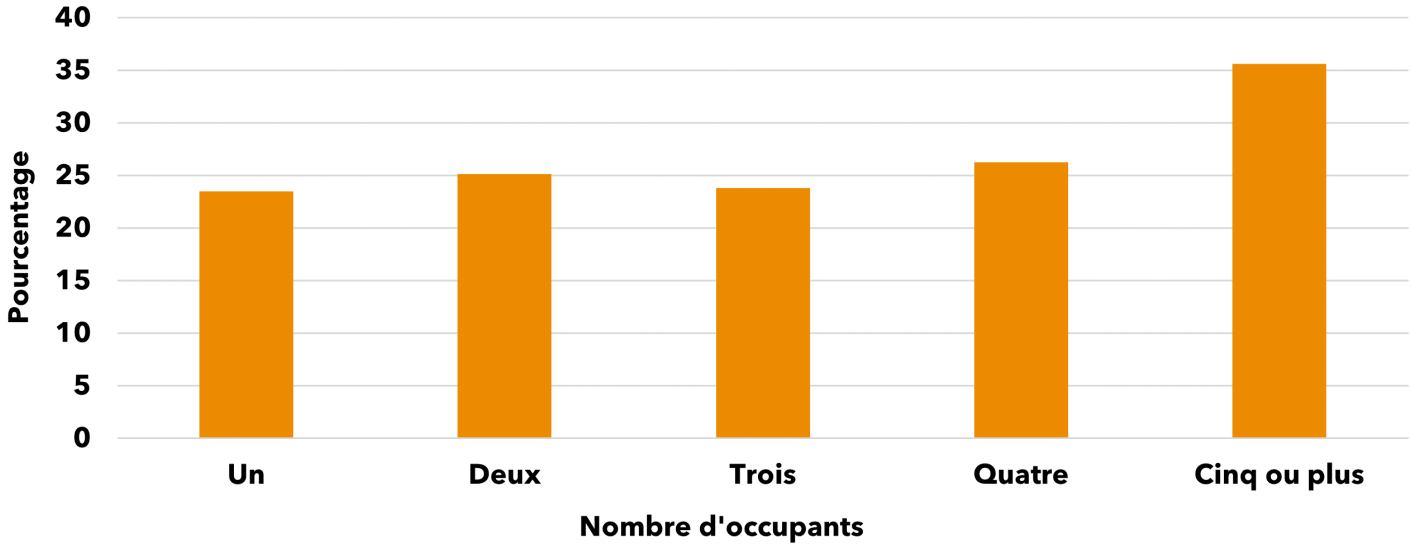


Figure 10 | Pourcentage de décès liés à la distraction selon le nombre d'occupants : Canada, 2017-2021



La figure 11 compare les pourcentages de décès causés par des collisions liées à la distraction à un seul véhicule et à plusieurs véhicules. Ainsi, le pourcentage de décès causés par une collision liée à la distraction entre plusieurs véhicules est plus élevé (31,9 %) que celui des décès survenus dans des collisions à un seul véhicule (21,7 %).

Certains véhicules sont plus visibles que d'autres en raison 1) de leur taille ou 2) de leur couleur et de la présence de feux clignotants. La figure 12 illustre la fréquence de la distraction dans les situations où le véhicule de la personne décédée est entré en collision avec un autobus, un train, un poids lourd (p. ex. un camion-benne), une semi-remorque ou un véhicule de secours. Dans cette figure, les décès comprennent les conducteurs et les passagers de collisions à plusieurs véhicules. Dans les collisions avec un train, plus de la moitié (51,1 %) des décès étaient associés à la distraction. En comparaison, 22,2 % des décès dans des collisions avec un véhicule de secours étaient liés à la distraction. Toutefois, le pourcentage concernant les véhicules de secours doit être traité avec prudence en raison du petit nombre de décès dans des collisions avec ce type de véhicule.

Figure 11 | Pourcentage de décès liés à la distraction selon le nombre de véhicules : Canada, 2017-2021

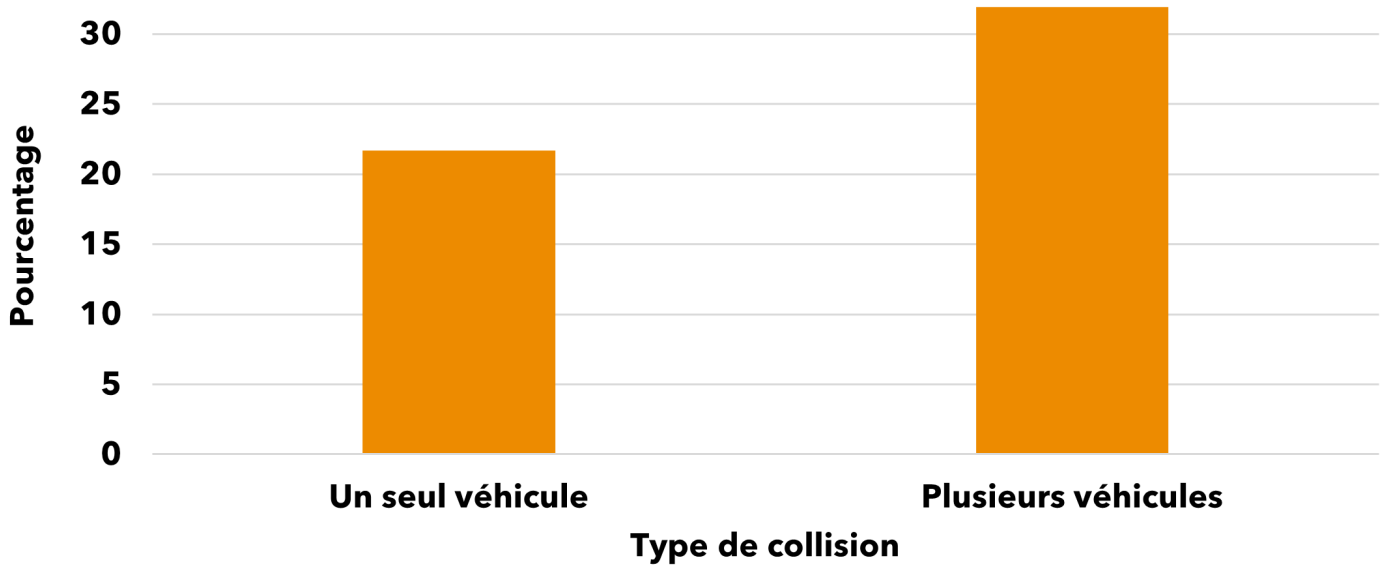
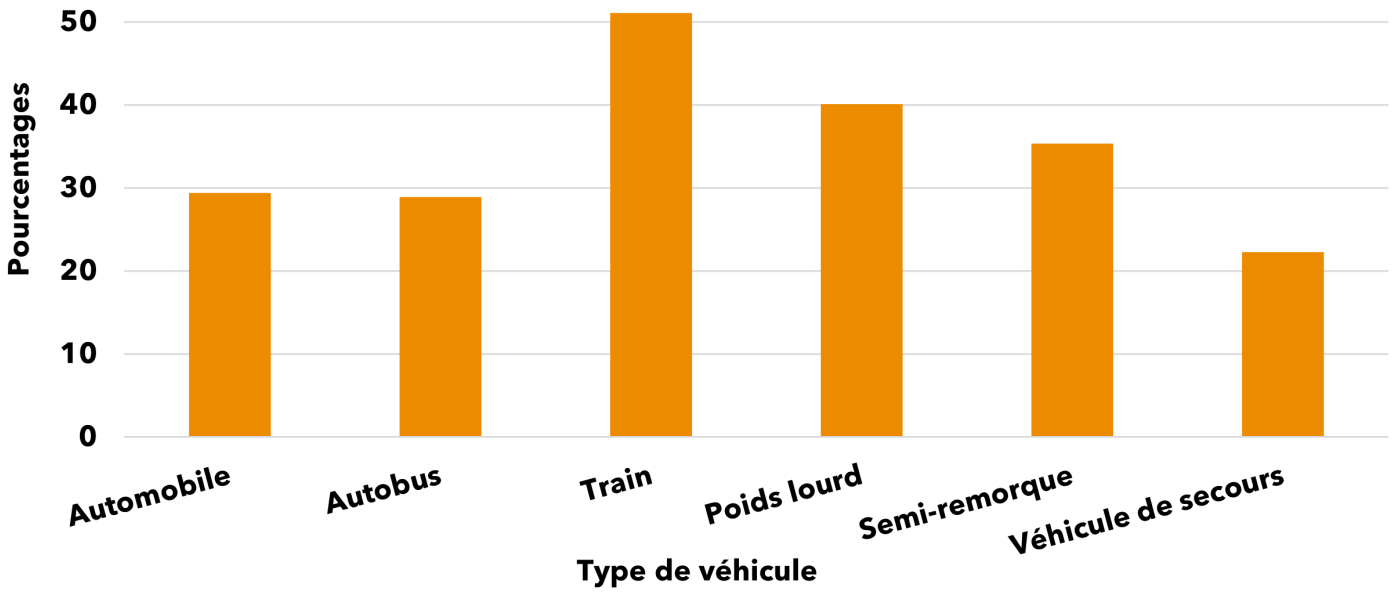


Figure 12 | Pourcentage de décès liés à la distraction selon le type de véhicule percuté : Canada, 2017-2021



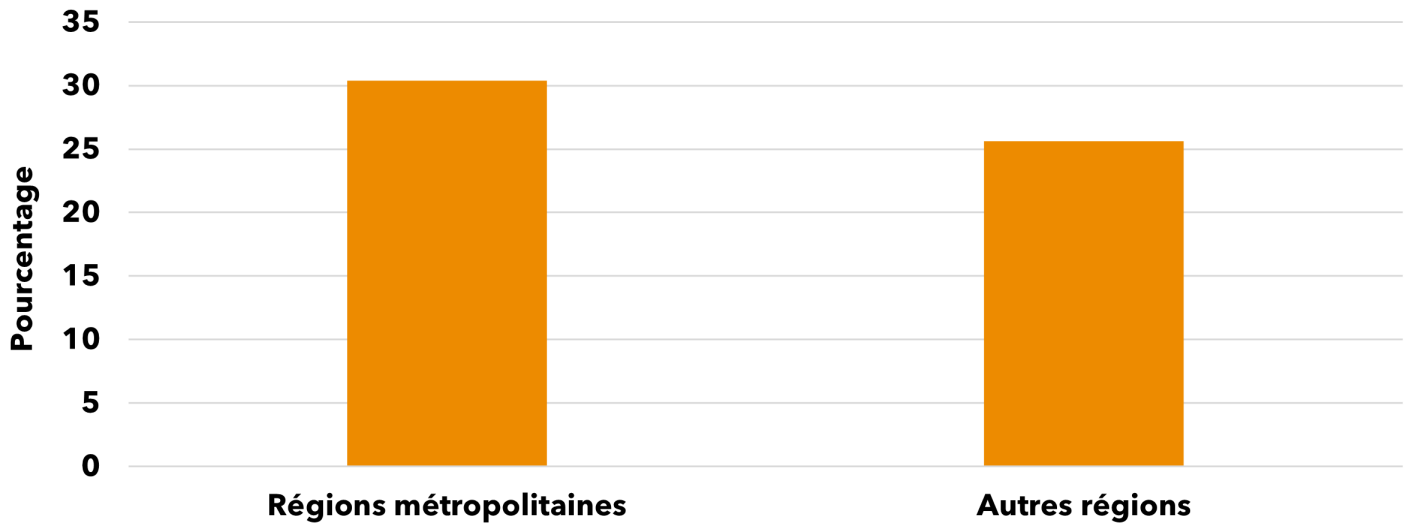
Caractéristiques géographiques des collisions mortelles liées à la distraction

La présente section porte sur la fréquence des décès liés à la distraction entre 2017 et 2021 dans les grandes régions métropolitaines par rapport aux zones non métropolitaines, et dans les diverses régions géographiques (province/territoire).

La figure 13 compare le pourcentage de décès liés à la distraction attribuable à des collisions survenues dans les grandes zones métropolitaines et celles survenues dans d'autres parties du Canada. Les grandes régions métropolitaines se caractérisent par une population d'au moins 500 000 habitants et comprennent :

- Vancouver
- Edmonton
- Calgary
- Winnipeg
- Toronto
- Ottawa-Gatineau
- Hamilton
- Municipalité régionale de Peel
- Kitchener-Waterloo
- London
- Montreal
- Québec (Statistique Canada, 2022)

Figure 13 | Pourcentage de décès liés à la distraction dans les grandes régions métropolitaines par rapport aux autres emplacements : Canada, 2017-2021



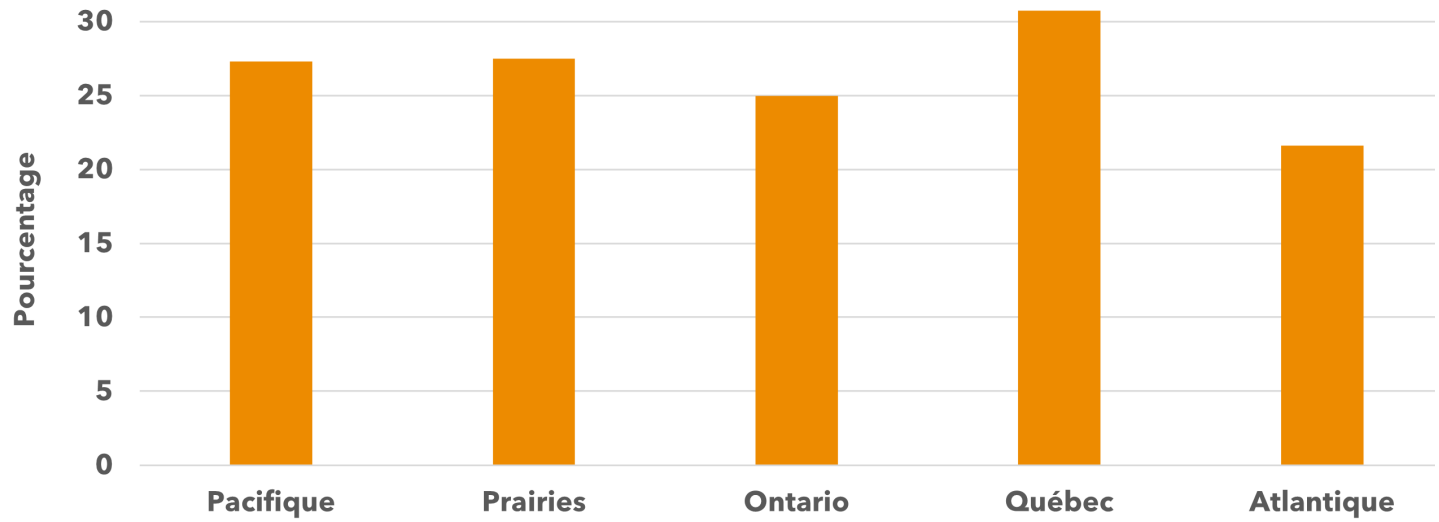
Un pourcentage plus élevé de personnes sont décédées dans des collisions liées à la distraction dans les grandes régions métropolitaines (30,4 %) par rapport à aux collisions survenues ailleurs au Canada (25,6 %).

La figure 14 compare également le pourcentage de décès liés à la distraction en fonction des régions géographiques du Canada :

- Pacifique (Colombie-Britannique, Yukon)
- Prairies (Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Territoires du Nord-Ouest, Nunavut)
- Ontario
- Québec
- Atlantique (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve-et-Labrador)

La région géographique où le pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées à la distraction est le plus élevé est le Québec (30,7 %), par opposition aux provinces de l'Atlantique où 21,6 % des personnes sont décédées dans une collision liée à la distraction.

Figure 14 | Pourcentage de décès liés à la distraction selon la région géographique : Canada, 2017-2021



Conclusions

Le nombre de décès liés à la distraction a légèrement diminué entre 2000 et 2021, en particulier depuis 2015. Cependant, le pourcentage de tous les décès liés à des collisions dans lesquelles la distraction a joué un rôle s'est maintenu entre 25 % et 30 % au cours des dernières années. Cette situation est largement attribuable à une diminution plus marquée du nombre de décès non liés à la distraction (c. à d. le dénominateur utilisé pour calculer le pourcentage). En d'autres mots, la tendance à la baisse des décès dans des collisions mortelles liées à la distraction est moins prononcée que celle des décès dans des collisions mortelles non liées à la distraction. En outre, tout au long de cette période de 22 ans, la plupart des décès liés à la distraction étaient des victimes qui n'étaient pas distraites, qu'il s'agisse de passagers, de piétons ou de conducteurs d'autres véhicules, tandis que le nombre de décès de conducteurs distraits était inférieur. C'est donc une situation tout à fait contraire à celle des décès liés à l'alcool, où la plupart des victimes sont les conducteurs qui ont consommé de l'alcool.

Parmi les conducteurs décédés, le pourcentage de femmes distraites est supérieur à celui des hommes distraits au cours d'une période de cinq ans (2017 – 2021). Ce résultat peut surprendre, car les données autodéclarées révèlent que les femmes sont généralement moins susceptibles d'adopter un comportement

de distraction au volant (Lyon et coll., 2020). Étant donné que les conducteurs décédés sont plus nombreux que les conductrices à obtenir un résultat positif au test de dépistage d'alcool, la distraction n'est peut-être pas aussi souvent codée comme facteur ayant pu contribuer aux collisions chez les hommes dont on sait que les facultés sont affaiblies par l'alcool (Robertson et coll., 2017). Cette pratique de codage pourrait fausser les données et donner l'impression qu'un plus grand nombre de conductrices sont décédées à la suite de collisions liées à la distraction.

On pourrait s'attendre à ce que les conducteurs âgés de 16 à 19 ans soient plus enclins à la distraction en raison de leur manque d'expérience de la conduite, et à ce que les conducteurs âgés de 65 ans et plus soient plus souvent distraits en raison de facteurs cognitifs. Bien que la distraction soit plus fréquente que la moyenne chez les conducteurs décédés de 16 à 19 ans et de 65 ans et plus, le pourcentage de décès liés à la distraction chez les conducteurs âgés de 20 à 24 ans, de 25 à 34 ans et de 35 à 44 ans est également élevé. On peut s'attendre à ce que les conducteurs de ces trois groupes trouvent la tâche de la conduite combinée à une tâche secondaire moins exigeante que les conducteurs les plus jeunes ou les plus âgés. Cependant, les conducteurs de ces groupes d'âge sont plus exposés aux collisions liées à la distraction puisqu'ils conduisent plus souvent que les conducteurs plus jeunes et plus âgés et peuvent également avoir plus souvent des responsabilités professionnelles qui contribuent à la distraction que les conducteurs plus âgés ou plus jeunes. Des études plus approfondies sont nécessaires afin de déterminer laquelle de ces tranches d'âge reste surreprésentée parmi les conducteurs distraits mortellement blessés. Au cours de la période de cinq ans, les conducteurs de véhicules commerciaux étaient surreprésentés. Historiquement, le pourcentage de ces conducteurs obtenant un résultat positif au test de dépistage de l'alcool est plus faible que celui des conducteurs d'autres types de véhicules et la distraction pourrait alors être plus susceptible d'être codée comme ayant joué un rôle pour ces conducteurs dans les données sur les collisions.

Parmi les piétons mortellement blessés, on constate que les hommes étaient distraits légèrement plus souvent que les femmes. Les piétons âgés de 55 à 64 ans sont les plus susceptibles d'être distraits. Une étude plus poussée sera nécessaire pour déterminer si ces tendances se maintiennent. Bien que les piétons mortellement blessés soient moins aptes à être distraits que les conducteurs mortellement blessés, il faut penser que les données déclarées par la police sur les piétons ne sont pas aussi étoffées que pour les conducteurs en cause dans des collisions. En outre, dans certains secteurs de compétence, le formulaire du rapport de collision ne peut contenir qu'un seul facteur. Il est possible qu'un piéton distrait qui avait consommé de l'alcool soit classé dans la catégorie alcool plutôt que dans la catégorie distraction. Ainsi, bien que les 55 à 64 ans puissent être plus enclins à la distraction, il peut exister un certain biais puisque ces piétons sont généralement moins susceptibles d'avoir bu que les piétons moins âgés.

Le pourcentage de décès liés à la distraction est plus élevé entre 9 heures et 18 heures qu'à d'autres moments de la journée. En outre, les décès liés à la distraction continuent d'être plus fréquents en semaine que pendant les fins de semaine. Il est possible que d'autres priorités contribuent à distraire les conducteurs pendant les heures de travail qu'à d'autres moments. Par ailleurs, comme il y a plus de collisions liées à l'alcool la nuit et la fin de semaine, la distraction peut être plus souvent citée comme facteur contributif dans les collisions mortelles qui se produisent à d'autres moments.

Le fait d'avoir cinq passagers ou plus dans le véhicule semble augmenter le risque d'être en cause dans un accident lié à la distraction, alors que la différence entre les conducteurs seuls et les conducteurs avec un ou deux passagers qui sont décédés dans une collision liée à la distraction n'est pas aussi marquée. Cela porte à croire que, quel que soit le nombre d'occupants dans le véhicule, les conducteurs doivent être conscients des risques associés à la distraction au volant.

En ce qui concerne le nombre de véhicules en cause dans une collision, le pourcentage de personnes décédées dans des collisions à plusieurs véhicules liées à la distraction est plus élevé que dans le cas des collisions à un seul véhicule. C'est l'inverse de ce que l'on observe dans les collisions liées à l'alcool où le pourcentage de conducteurs décédés ayant consommé de l'alcool est plus élevé dans des collisions à un seul véhicule (Brown et coll., 2021). Il convient de noter que le pourcentage d'occupants de véhicules qui

sont décédés dans des collisions au cours desquelles leur véhicule a heurté un autobus, un train, un poids lourd ou une semi-remorque était plus élevé que la moyenne. On pourrait s'attendre à ce que la grande taille de ces autres véhicules les rende plus visibles pour un conducteur qui les croise sur la route. Il convient de rappeler que le fait de heurter l'un de ces grands véhicules ou d'être heurté par ceux-ci entraîne généralement des blessures plus graves en raison de leur taille et de leur poids.

Le pourcentage d'occupants de véhicules qui sont décédés dans des collisions au cours desquelles leur véhicule a heurté un autobus, un train, un poids lourd ou une semi-remorque est plus élevé que la moyenne.

En conclusion, les collisions liées à la distraction au volant présentent des caractéristiques particulières différentes de celles des autres types de collisions. Par exemple, elles ne se produisent pas aux mêmes heures, ni le même jour de la semaine, ni avec le même nombre de véhicules que les collisions liées à l'alcool. En outre, les caractéristiques démographiques des conducteurs distraits diffèrent de celles des conducteurs en état d'ivresse. Par conséquent, les activités d'application de la loi et les initiatives de sensibilisation visant à lutter contre la distraction au volant doivent être adaptées au public cible en fonction de ces caractéristiques.

Bibliographie

Brown, S.W., Robertson, R.D., Vanlaar, W.G.M. (2021). Impaired & Distracted Driving Data Comparison. Ottawa, Ontario. Fondation de recherche sur les blessures de la route.

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. (2018). Livre blanc sur la distraction au volant. Ottawa, Ontario. Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

Lyon, C., Vanlaar, W., Robertson, R. (2020). Attitudes et pratiques liées à la distraction au volant, 2004 à 2019. Résultats du sondage sur la sécurité routière 2019 de la FRBR. Ottawa, Ontario. Fondation de recherche sur les blessures de la route.

Robertson, R.D., Bowman, K., Brown, S.W. (2017). Distracted Driving: A National Action Plan. Ottawa, Ontario. Fondation de recherche sur les blessures de la route et Drop It And Drive®.

Statistique Canada. (2022). Chiffre de population et des logements : Régions métropolitaines de recensement, agglomérations de recensement et subdivisions de recensement (municipalités). Tableau : 98-10-0003-0. **https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=9810000301**

Avertissement à propos de la base de données sur les collisions mortelles

Les données que contient la **Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR** peuvent être modifiées au fur et à mesure de la clôture des dossiers. Ainsi, il pourrait y avoir des différences mineures dans ce document par rapport à des documents antérieurs portant sur le même sujet.

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE

WWW.TIRF.CA/DONATE

La vision de la **Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR)** est de s'assurer que les usagers de la route rentrent chez eux en toute sécurité chaque jour, en éliminant les décès sur la route, les blessures graves et leurs coûts sociaux. La mission de la FRBR est d'être une source de connaissances pour la sécurité des usagers de la route et un chef de file mondial en matière de recherche, de développement de programmes et de politiques, d'évaluation et de transfert de connaissances. La FRBR est un organisme de bienfaisance canadien enregistré qui dépend de bourses, de contrats et de dons afin d'offrir des services au public. Pour plus d'informations, visitez tirf.ca ou bien consultez tous les sites Web et les médias sociaux de la FRBR sur le site **linktr.ee/tirfcanada**

Courriel | **tirf@tirf.ca**

Numéro d'enregistrement d'organisme de bienfaisance 10813 5641 RR0001
© Fondation de recherche sur les blessures de la route 2024
ISBN | 978-1-77874-029-9

Remerciements

La production de ce feuillet d'information a été rendue possible grâce au soutien financier de **Desjardins Insurance**. Les données qui y sont présentées proviennent de la Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR, pour le maintien de laquelle Desjardins offre aussi une aide financière.

Desjardins Assurances