

COLLISIONS MORTELLES LIÉES À LA CONSOMMATION DE DROGUES | 2000 - 2020

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

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE, AOÛT 2023



FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE



PRINCIPALES CONCLUSIONS

- > Selon la **Base de données nationale sur les collisions mortelles de la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR)**, le nombre de victimes de collisions mortelles dans lesquelles au moins un des conducteurs en cause avait un résultat positif au dépistage de drogues (y compris le cannabis, les drogues illicites, les médicaments sur ordonnance et les médicaments en vente libre) est passé de 230 en 2000 à 474 en 2020. En outre, au cours de cette même période, le pourcentage de toutes les victimes de collisions liées à la drogue est passé de 10,7 % à 37,1 %. Depuis 2013, le pourcentage des collisions liées à la drogue est plus élevé que celui des collisions liées à l'alcool, à la distraction ou à d'autres facteurs.
- > Parmi les conducteurs mortellement blessés entre 2016 et 2020 :
 - » les hommes (52,9 %) étaient légèrement plus susceptibles d'obtenir un résultat positif aux tests de dépistage de drogues que les femmes (49,8 %);
 - » près de trois conducteurs sur cinq (58,1 %) âgés de 20 à 34 ans ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, contre 46,5 % des conducteurs âgés de 65 ans et plus;
 - » avant la légalisation du cannabis à des fins récréatives, 24,0 % des conducteurs obtenaient un résultat positif pour cette drogue particulière, alors qu'après la légalisation, le pourcentage est passé à 28,1 %.
- > Le pourcentage des collisions mortelles liées à la drogue était plus élevé :
 - » pendant la nuit (de 18 h à 5 h 59) par rapport au reste de la journée;
 - » dans des véhicules ayant un seul occupant plutôt que plusieurs.

Introduction

Ces dernières années, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à un test de dépistage de drogues était plus élevé que pour l'alcool au Canada. Bien qu'une partie de cette hausse puisse être attribuable à l'amélioration de la collecte des données, la lutte contre la conduite sous l'emprise de drogues est devenue une priorité de la planification de la sécurité routière (Brown et coll., 2022). Les différentes drogues peuvent avoir des effets négatifs distincts sur la conduite d'une personne. Par exemple, un conducteur sous l'influence de stimulants du système nerveux central peut avoir un comportement agressif et risqué au volant (MacDonald et coll., 2008), tandis que la consommation de cannabis peut nuire à la capacité du conducteur de rester dans sa voie et influencer négativement sur son temps de réaction (Hart et coll., 2001). En outre, la présence combinée de cannabis et d'alcool chez un conducteur est généralement considérée comme plus préjudiciable à la performance au volant que l'une ou l'autre de ces substances prises isolément (Simmons et coll., 2022).

Le présent feuillet d'information, parrainé par Desjardins, porte sur l'ampleur et les tendances du rôle des drogues dans les collisions routières mortelles au Canada, entre 2000 et 2020. Les données de la **Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR** ont été utilisées pour préparer ce feuillet dans lequel sont examinées les tendances du rôle de la consommation de drogues chez les victimes mortellement blessées ainsi que chez les conducteurs mortellement blessés qui obtiennent un résultat positif au test de dépistage de drogues. Parmi les autres sujets abordés figurent les caractéristiques des collisions mortelles liées à la drogue, telles que l'heure de la journée, le jour de la semaine et le nombre d'occupants du véhicule. Au moment de publier, les données des coroners de la Colombie-Britannique pour 2020 n'étaient pas encore disponibles. Ainsi, les données pour l'ensemble du Canada excluent cette province.

Un décès est défini comme étant lié à la drogue si au moins un conducteur dans la collision (décédé ou survivant) est considéré comme ayant un résultat positif au dépistage de drogues (y compris le cannabis, les drogues illicites, les médicaments sur ordonnance et les médicaments en vente libre). Ces données sont basées, par ordre d'importance, sur les données toxicologiques fournies par le coroner ou le médecin légiste, les données sur les collisions déclarées par la police et le rapport narratif du coroner ou du médecin légiste.

Dans le présent feuillet d'information, la déclaration par la FRBR du rôle de la consommation de drogues par les conducteurs est liée à sa présence et ne signifie pas nécessairement que les drogues ont été la cause principale ou unique de la collision.

Prévalence des collisions mortelles liées à la drogue

Cette section traite de la prévalence des collisions mortelles liées à la drogue au Canada sur une période de 21 ans (2000 - 2020). Il convient de noter que de 2000 à 2010, seuls 49,0 % des conducteurs mortellement blessés ont été soumis à des tests de dépistage de drogues. De 2011 à 2020, ce pourcentage atteignait 81,1 %.

Le nombre de décès liés à la drogue au Canada entre 2000 et 2020 est indiqué dans la figure 1. Au cours de cette période de 21 ans, ce nombre a connu une hausse générale, passant de 230 en 2000 à un sommet de 554 en 2018, avant de redescendre à 474 en 2020.

Les décès liés à la drogue entre 2000 et 2020 ont été regroupés en trois catégories. Il s'agit des cas dans lesquels :

- > la personne décédée était le conducteur qui a eu un résultat positif au dépistage de drogues (« conducteur avec résultat positif au dépistage de drogues »);
- > la personne décédée n'était pas le conducteur avec résultat positif au dépistage de drogues (« autre victime »). Il peut s'agir d'un conducteur qui est entré en collision avec un véhicule conduit par un conducteur avec résultat positif au dépistage de drogues, d'un passager décédé lors d'une collision où au moins un des conducteurs avait un résultat positif au dépistage de drogues ou encore d'un piéton heurté par un conducteur avec résultat positif au dépistage de drogues; ou

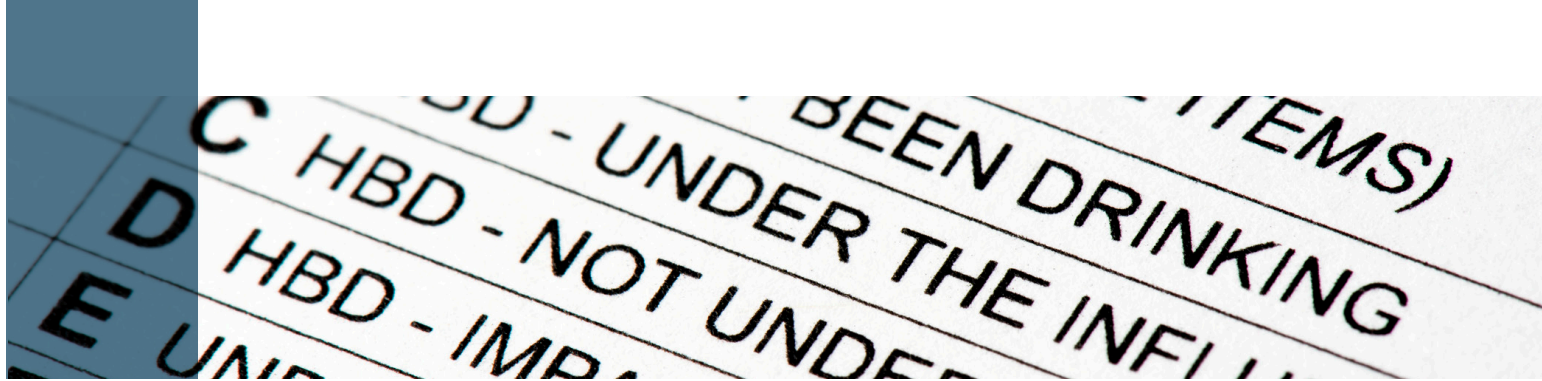
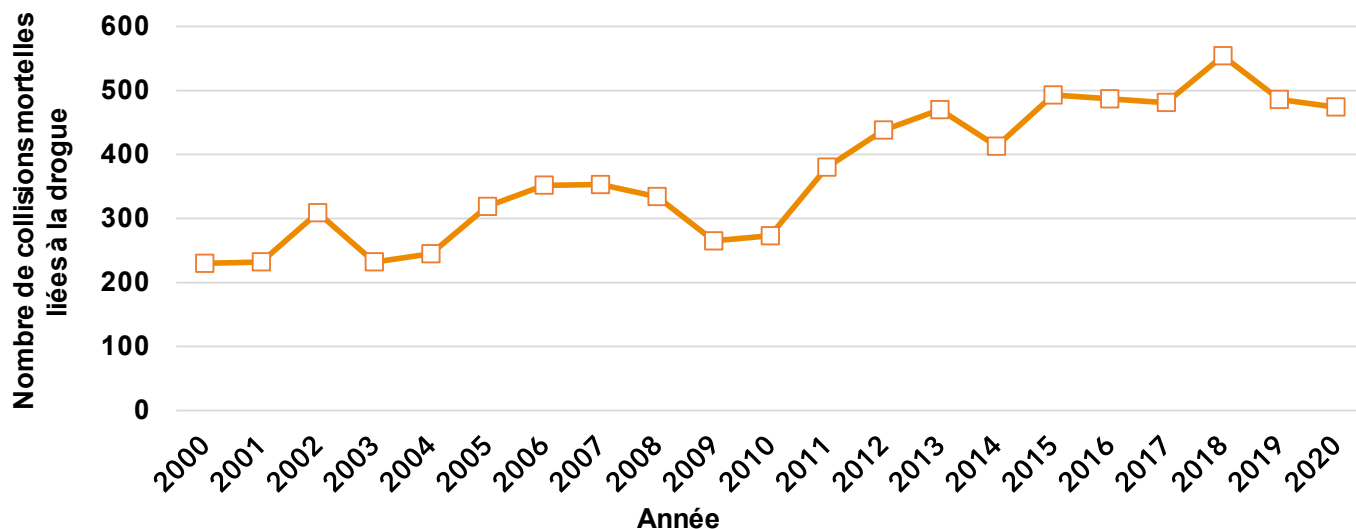


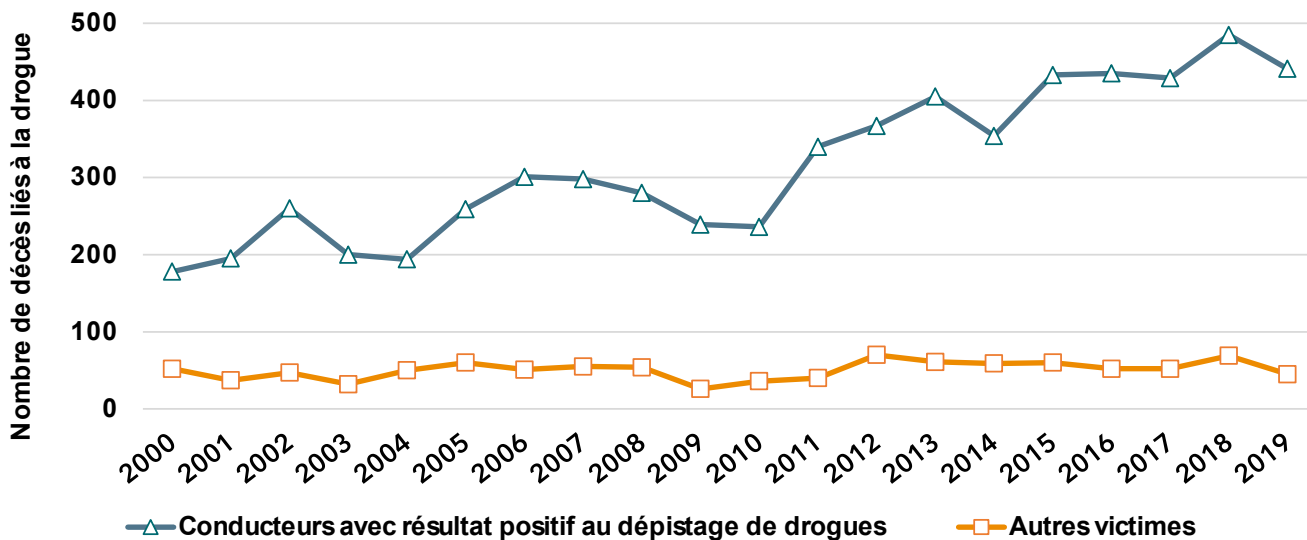
Figure 1 | Collisions mortelles liées à la drogue : Canada, 2000 - 2020



- > il n'a pas été possible de déterminer lequel des conducteurs avait un résultat positif au dépistage de drogues ni quelle personne dans le véhicule était le conducteur (« non déclaré »).

La figure 2 montre que la plupart des décès dans des collisions mortelles liées à la drogue sont des conducteurs avec résultat positif au dépistage de drogues. Le nombre de décès associés à des collisions dans lesquelles le conducteur mortellement blessé avait un résultat positif au dépistage de drogues est passé de 178 en 2000 à un sommet de 485 en 2018, avant de redescendre à 414 en 2020. Pendant la même période, le nombre de décès dans des collisions mortelles liées à la drogue attribuables à l'autre conducteur - survivant - s'établissait à 52 en 2000, a grimpé jusqu'à un sommet de 70 en 2012, avant de baisser à 59 en 2020. Étant donné qu'il n'y a eu que 10 décès liés à la drogue dans la catégorie « non déclaré », ce groupe de victimes n'est pas inclus dans la figure.

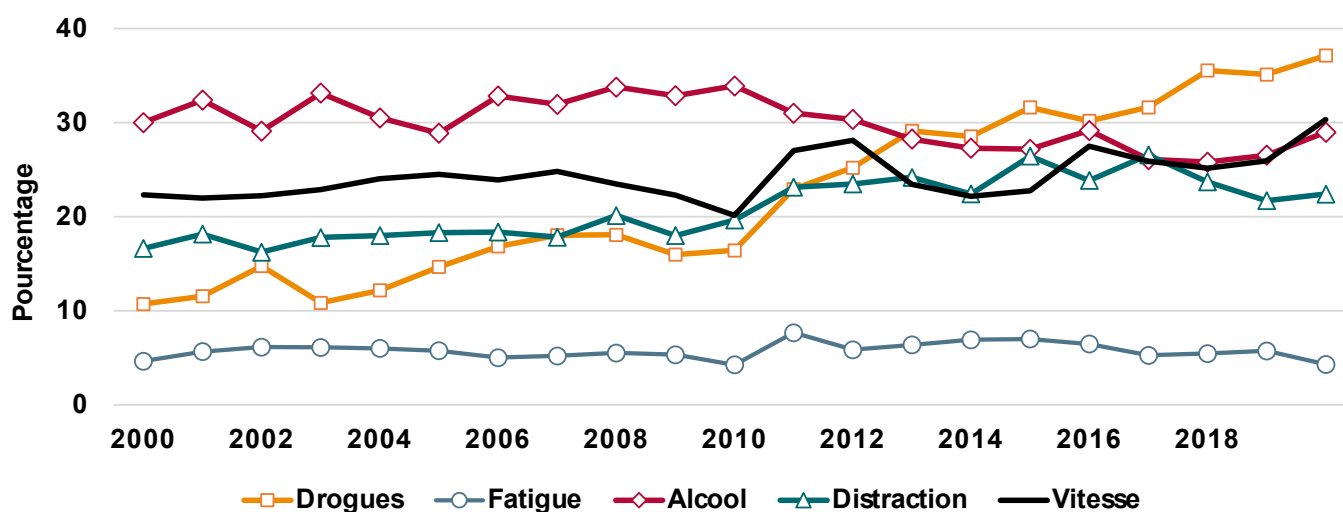
Figure 2 | Nombre de décès liés à la drogue, par catégorie : Canada, 2000 - 2020



La figure 3 sert à illustrer l'évolution du nombre de décès liés à la drogue sur les routes comparativement à ceux qui sont associés à d'autres facteurs importants pouvant contribuer à la collision : l'alcool, la distraction, la vitesse et la fatigue. Le pourcentage de décès liés à la drogue a augmenté de manière spectaculaire, passant de 10,7 % en 2000 à 37,1 % en 2020. Depuis 2013, le pourcentage de décès liés à la drogue est plus élevé que celui des décès liés à d'autres facteurs. Au cours de cette période de 21 ans, il y a également eu des hausses notables, quoique plus modestes, des décès associés à la distraction, qui sont passés de 16,6 % en 2000 à 22,4 % en 2020, et des décès associés à la vitesse (de 22,3 % à 30,3 %). En comparaison, les collisions mortelles liées à la fatigue sont restées stables entre 2000 (4,6 %) et 2020 (4,3 %). Les décès associés à l'alcool ont été les plus fréquents pendant la plus grande partie de cette période; ces dernières années, ils ont été surpassés par les décès liés à la drogue. Toutefois, le pourcentage de décès liés à l'alcool est resté relativement stable durant cette période de 21 ans (30,0 % en 2000 contre 29,0 % en 2020).



Figure 3 | Pourcentage du total des décès de la route liés à la consommation de drogues, à la consommation d'alcool, à la fatigue, à la vitesse et à la distraction : Canada, 2000 - 2020



Caractéristiques des conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au dépistage de drogues

La présente section porte sur l'examen des caractéristiques démographiques des conducteurs mortellement blessés afin d'évaluer toute variation sur le plan de la consommation de drogues en fonction du sexe et du groupe d'âge du conducteur ainsi que du type de véhicule, sur une période de cinq ans (2016 - 2020). En outre, le pourcentage des conducteurs qui ont eu un résultat positif au test de dépistage du cannabis est examiné séparément au cours de cette période.

La figure 4 montre que 52,9 % des hommes conducteurs mortellement blessés ont eu un résultat positif au dépistage de drogues, contre 49,8 % des conductrices mortellement blessées.

L'ensemble des conducteurs mortellement blessés ont été ensuite reclassés selon le groupe d'âge (de 16 à 19 ans, de 20 à 34 ans, de 35 à 49 ans, de 50 à 64 ans et 65 ans et plus). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés de chaque groupe d'âge qui a obtenu un résultat positif au dépistage de drogues est présenté à la figure 5. Les conducteurs âgés de 20 à 34 ans (58,1 %) sont les plus susceptibles d'avoir un résultat

Figure 4 | Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au dépistage de drogues, selon le sexe : Canada, 2016 - 2020

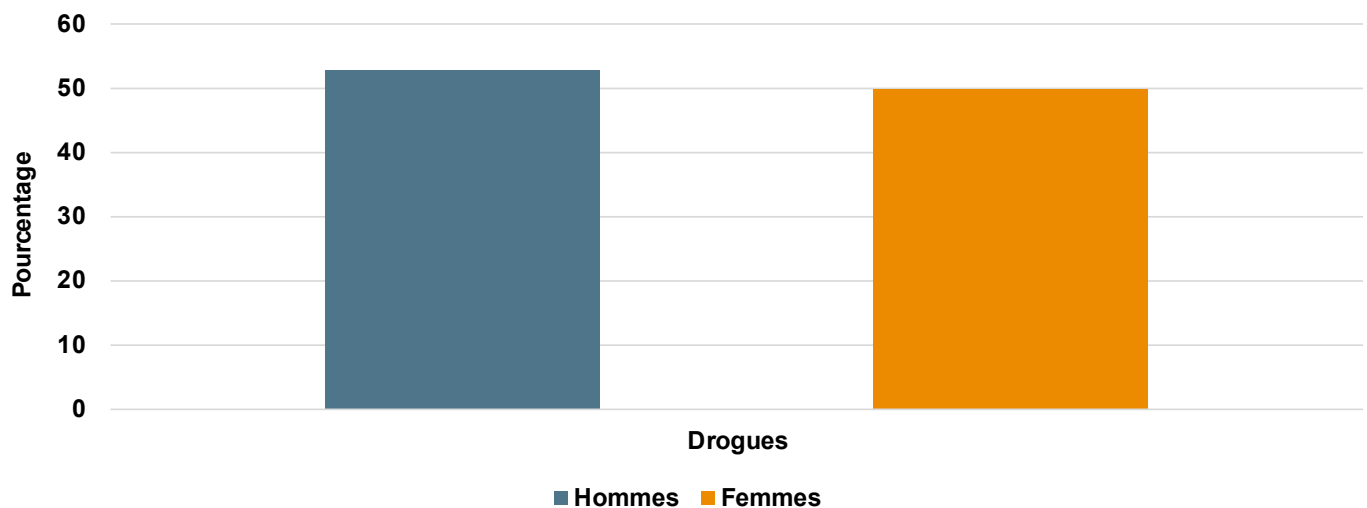
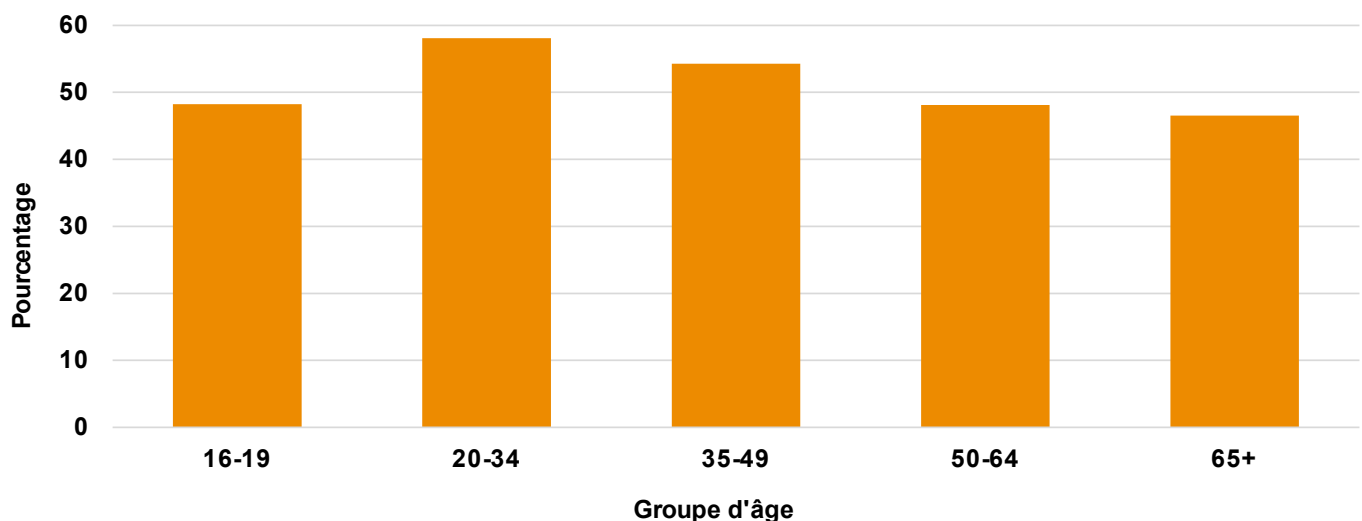


Figure 5 | Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au dépistage de drogues, selon l'âge : Canada, 2016 - 2020



positif au dépistage de drogues. À l'inverse, 46,5 % des conducteurs mortellement blessés de 65 ans et plus ont obtenu un résultat positif. Il convient de noter que les conducteurs mortellement blessés de ce groupe d'âge étaient plus susceptibles d'obtenir un résultat positif au dépistage de dépresseurs du système nerveux central (SNC), tandis que les jeunes conducteurs étaient plus susceptibles d'avoir un résultat positif au dépistage du cannabis (Brown et coll., 2020).

La prévalence de la consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés de différents types de véhicules est présentée à la figure 6. Les conducteurs d'automobiles (53,4 %) et de camions/fourgonnettes (52,9 %) mortellement blessés étaient les plus susceptibles d'obtenir un résultat positif aux tests de dépistage de drogues, comparativement à 50,3 % des motocyclistes et seulement 39,8 % des conducteurs de semi-remorques.

Le 16 octobre 2018, l'usage récréatif du cannabis a été légalisé par le gouvernement du Canada. Les différences dans le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage du cannabis au cours des périodes

Figure 6 | Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au dépistage de drogues, selon le type de véhicules : Canada, 2016 - 2020

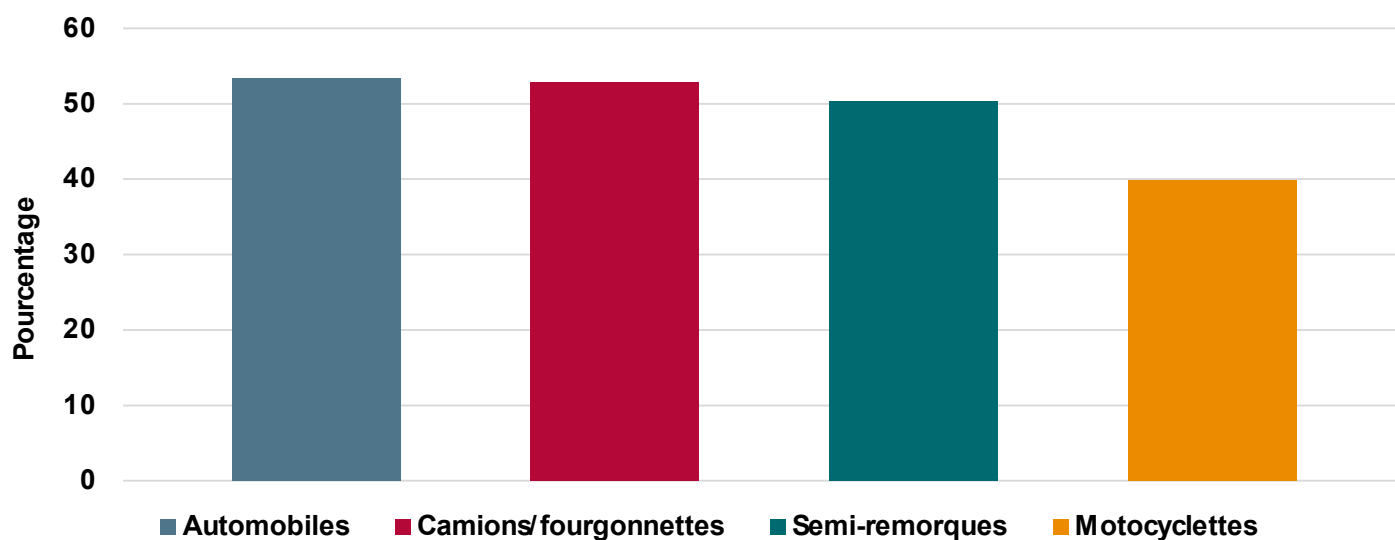
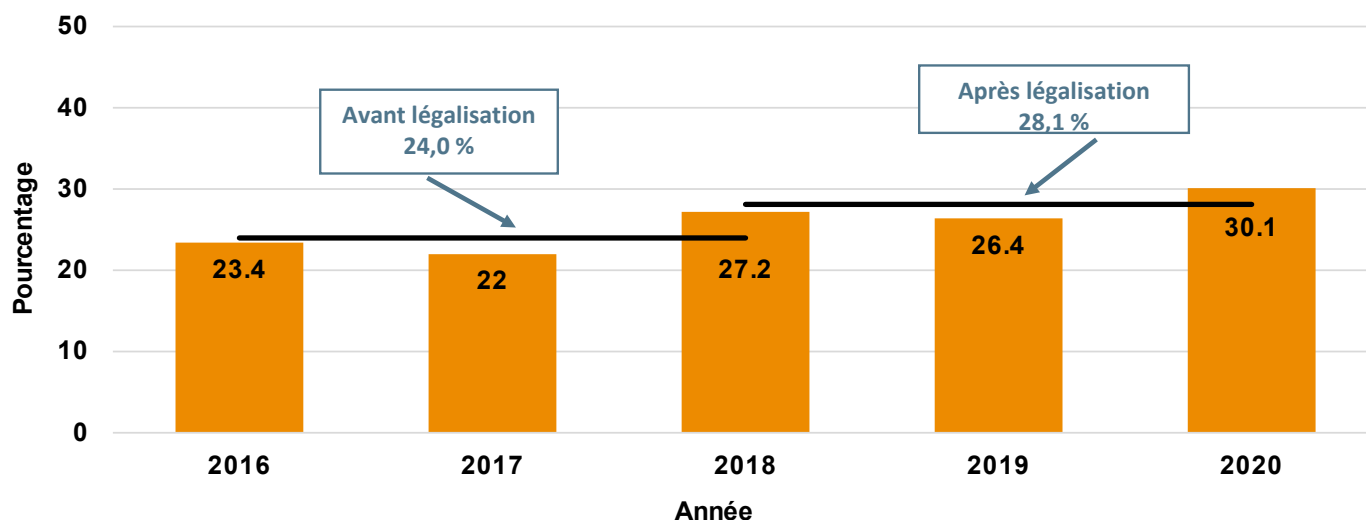


Figure 7 | Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au dépistage du cannabis pendant les périodes d'avant et d'après la légalisation : Canada, 2016 - 2020



précédant la légalisation (du 1^{er} janvier 2016 au 15 octobre 2018) et suivant la légalisation (du 16 octobre 2018 à la fin de 2020) sont illustrées à la figure 7. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés dont le résultat au test de dépistage du cannabis était positif est passé de 23,4 % en 2016 à 30,1 % en 2020. On note aussi une hausse (de 24,0 % à 28,1 %) du pourcentage de conducteurs dont le résultat était positif pendant la période précédant la légalisation par rapport à la période suivant la légalisation.

En utilisant les mêmes périodes d'avant et d'après la légalisation pour la consommation de cannabis des conducteurs mortellement blessés, on peut comparer le pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec un résultat positif au dépistage du cannabis parmi les conducteurs de différents groupes d'âge. La figure 8 montre que le pourcentage de conducteurs mortellement blessés de 16 à 19 ans ayant obtenu un résultat positif a chuté, passant de 40,1 % pendant la période d'avant la légalisation à 34,4 % pendant la période d'après la légalisation. Toutefois, dans les autres groupes d'âge, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés dont le résultat était positif a augmenté entre les périodes d'avant et d'après la légalisation, en particulier chez les conducteurs de 20 à 34 ans (de 35,9 % à 44,4 %) et chez les conducteurs de 65 ans et plus (de 4,6 % à 10,4 %).

Figure 8 | Pourcentage de conducteurs mortellement blessés des différents groupes d'âge avec résultat positif au dépistage du cannabis pendant les périodes d'avant et d'après la légalisation : Canada, 2016 - 2020

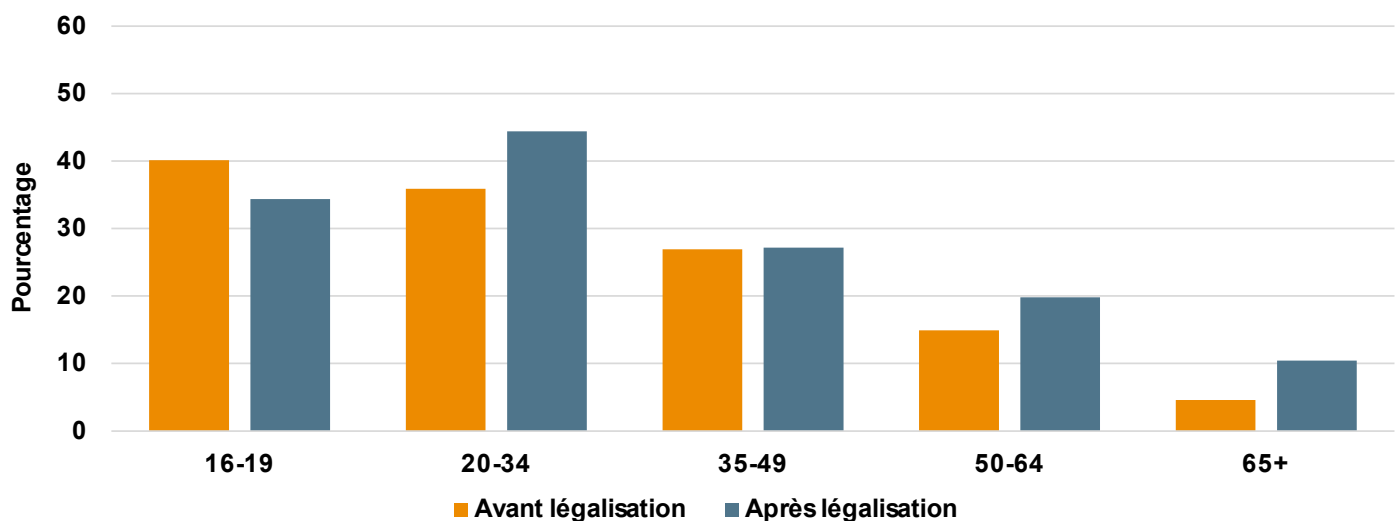
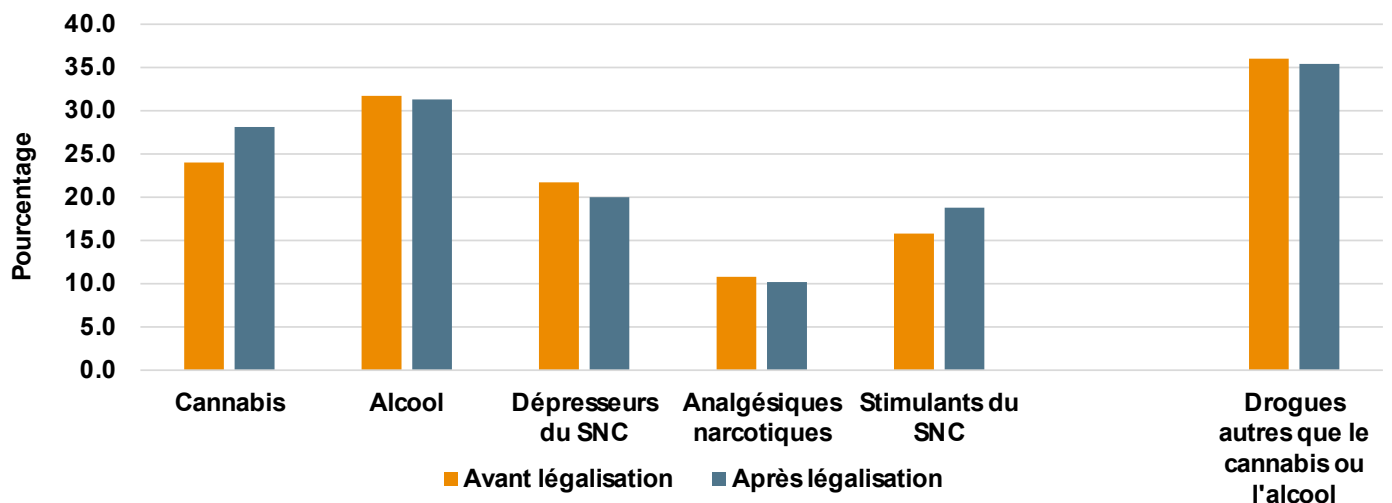


Figure 9 | Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au dépistage du cannabis et d'autres drogues pendant les périodes d'avant et d'après la légalisation : Canada, 2016 - 2020



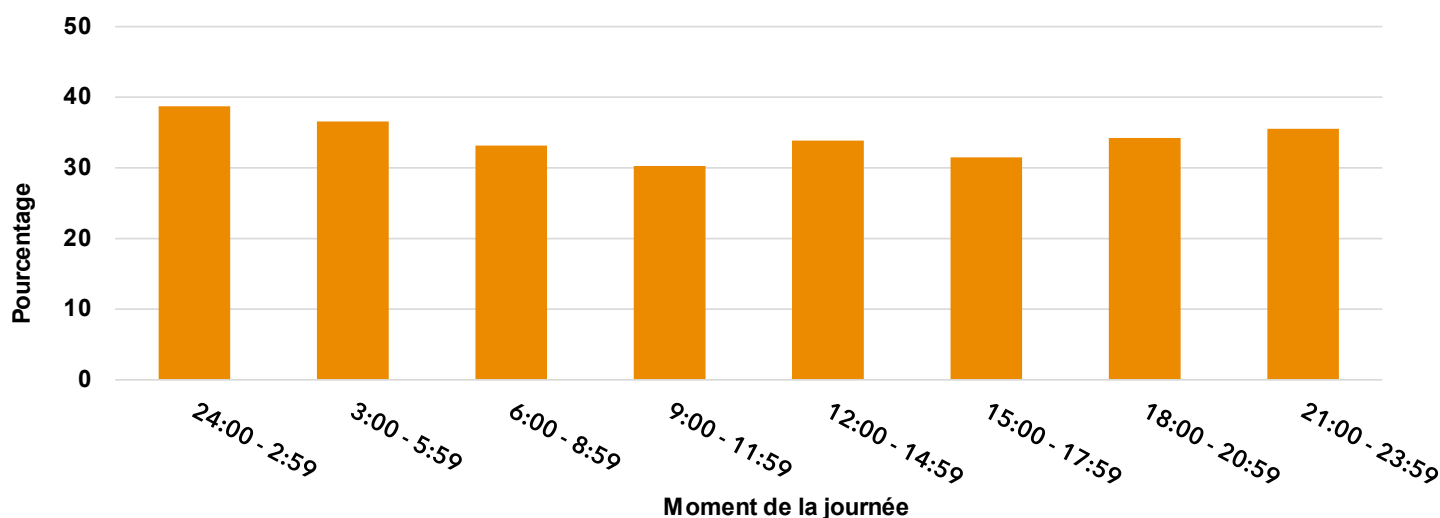
Bien qu'il n'y ait pas eu de nouvelle loi concernant la légalité de la consommation d'alcool ou d'autres drogues, la figure 8 montre une comparaison des pourcentages de conducteurs mortellement blessés avec un résultat positif au dépistage du cannabis, de l'alcool, des dépresseurs du SNC, des analgésiques narcotiques et des stimulants du SNC entre 2016 et 2020. La figure 9 présente le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au dépistage de ces substances au cours des périodes d'avant et d'après la légalisation. Comme nous l'avons mentionné précédemment, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au dépistage du cannabis a augmenté, passant de 24,0 % au cours de la période précédant la légalisation à 28,1 % au cours de la période qui a suivi la légalisation. De même, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au dépistage de stimulants du SNC a connu une hausse (de 15,8 % à 18,8 %). En comparaison, on observe une légère baisse du pourcentage de conducteurs mortellement blessés dont le résultat était positif au dépistage de l'alcool, des dépresseurs du SNC et des analgésiques narcotiques entre la période précédant la légalisation et celle qui suit la légalisation. En outre, le pourcentage de conducteurs dont le résultat était positif au dépistage de drogues autres que le cannabis et l'alcool a légèrement diminué entre la période d'avant la légalisation (36,0 %) et la période d'après la légalisation (35,4 %).

Caractéristiques des décès liés à la drogue

Cette section porte sur les caractéristiques des décès liés à la drogue, telles que le moment de la journée, le jour de la semaine, la saison, le nombre d'occupants du véhicule, l'objet avec lequel le véhicule est entré en collision et l'utilisation des dispositifs de sécurité, pour les collisions mortelles survenues au cours des cinq dernières années (2016 - 2020).

Pour établir le moment auquel se produisent les décès liés aux drogues, la journée est divisée en tranches de trois heures (p. ex. de minuit ou 0 h à 2 h 59). La figure 10 montre une comparaison du nombre de décès liés à la drogue selon le moment de la journée sur une période de cinq ans (2016 - 2020). Le pourcentage le plus élevé de conducteurs avec résultat positif au dépistage de drogues se situe parmi les conducteurs en cause dans des

Figure 10 | Pourcentage des collisions mortelles liées à la drogue selon le moment de la journée : Canada, 2016 - 2020



collisions survenues entre minuit et 2 h 59 (38,7 %). On observe une diminution progressive du pourcentage de conducteurs avec un résultat positif au dépistage de drogues jusqu'à la période de 9 h à 11 h 59 (30,2%). Puis, le pourcentage de conducteurs avec résultat positif au dépistage de drogues augmente en fin de journée (35,5 % entre 21 h et 23 h 59).

Les décès liés aux drogues ont également été regroupés en fonction des collisions survenues en fin de semaine (entre 18 h le vendredi et 17 h 59 le dimanche) et en semaine (de 18 h le dimanche à 17 h 59 le vendredi). La figure 11 établit une comparaison entre les décès liés à la drogue survenus en fin de semaine et en semaine sur une période de cinq ans (2016 - 2020).

La saison au cours de laquelle sont survenues les collisions est définie de la manière suivante : printemps (de mars à mai), été (de juin à août), automne (de septembre à novembre) et hiver (de décembre à février). Les variations saisonnières du pourcentage de décès liés à la drogue sont présentées dans la figure 12. Le pourcentage le plus élevé de décès liés à la drogue est observé en été (36,0 %) tandis que le plus faible est en hiver (30,1 %).

Figure 11 | Pourcentage des décès liés à la drogue survenus en fin de semaine et en semaine : Canada, 2016 - 2020

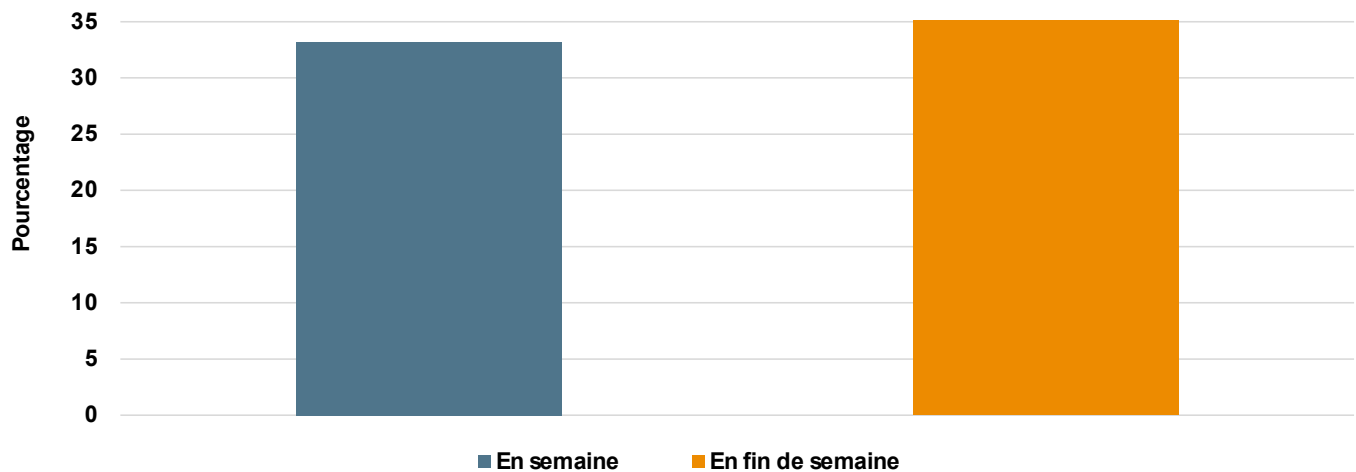
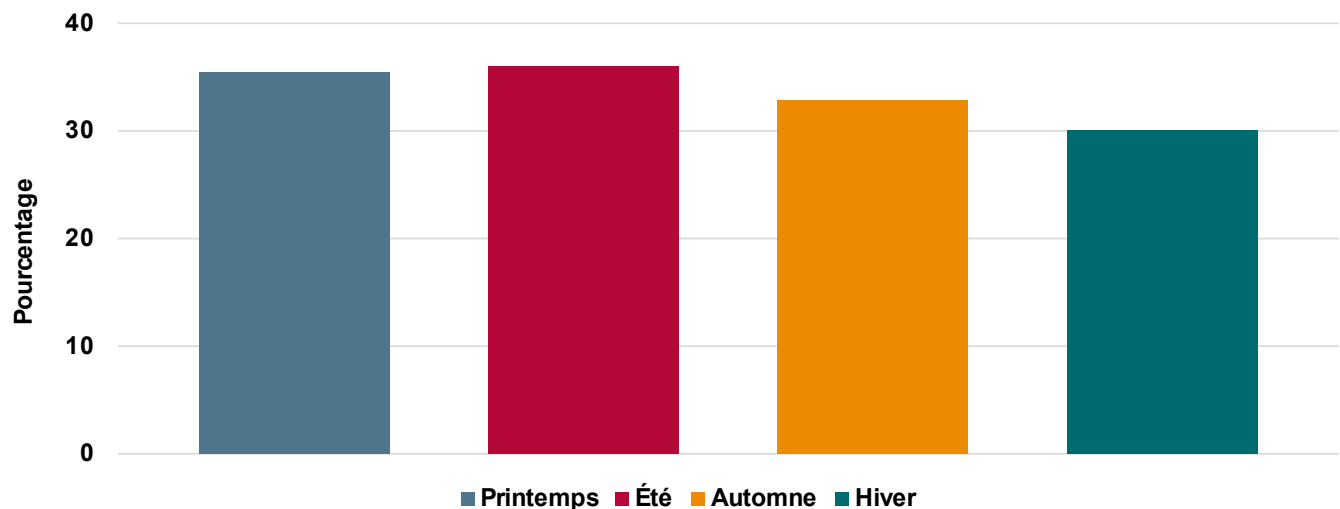


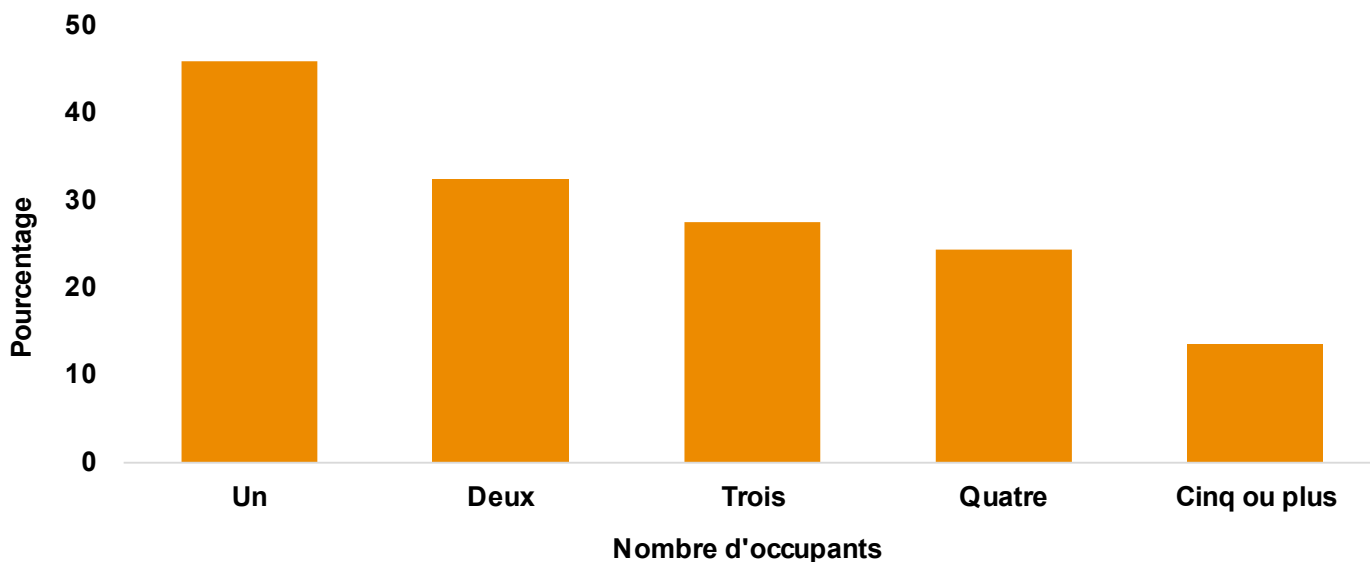
Figure 12 | Pourcentage des décès liés à la drogue, selon la saison : Canada, 2016 - 2020



Pour la période de 2016 à 2020, nous avons établi une comparaison du pourcentage des décès liés à la drogue en fonction du nombre d'occupants du véhicule. La figure 13 montre que le pourcentage des décès liés à la drogue diminue avec l'augmentation du nombre de personnes dans le véhicule.

On observe que 45,9 % des décès sont liés à la drogue dans des collisions de véhicules à un seul occupant, et que seulement 13,5 % des décès sont liés à la drogue lorsqu'il y a cinq occupants ou plus dans le véhicule.

Figure 13 | Pourcentage des décès liés à la drogue selon le nombre d'occupants : Canada, 2016 - 2020



Conclusions

Selon la Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR, le nombre de décès liés à la drogue au Canada a connu une tendance à la hausse entre 2000 et 2020. Cela s'explique peut-être, en partie, par le pourcentage plus grand de conducteurs mortellement blessés soumis à des tests de dépistage de drogues dans les années qui ont suivi 2011. Dans les collisions liées à la drogue, la majorité des victimes sont des conducteurs mortellement blessés qui ont été soumis à un test de dépistage de drogues. Cette situation s'apparente à celle des décès liés à l'alcool qui étaient pour la plupart des conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool.

Parmi les conducteurs mortellement blessés, un pourcentage légèrement plus élevé d'hommes que de femmes a été soumis au dépistage de drogues. Les conducteurs mortellement blessés de 20 à 34 ans sont les plus susceptibles d'avoir obtenu un résultat positif au dépistage de drogues et on observe une baisse progressive chez les groupes d'âge plus élevés.

Entre 2016 et 2020, un pourcentage croissant de conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif au dépistage de cannabis. Bien que l'on ait pu s'attendre à ce qu'un pourcentage élevé de conducteurs mortellement blessés soumis à des tests de dépistage de drogues aient un résultat positif au cannabis pendant la période qui a suivi sa légalisation par rapport à la période qui l'a précédée, il convient de noter qu'il y a aussi eu une hausse du pourcentage de conducteurs dont les résultats étaient positifs au dépistage des stimulants du SNC.

Dans l'ensemble, si l'on considère les drogues autres que le cannabis et l'alcool, on constate une légère diminution de la présence de ces substances chez les conducteurs mortellement blessés au cours de la période d'après la légalisation par rapport à la période d'avant la légalisation, ce qui porte à croire que la

légalisation du cannabis à des fins récréatives a effectivement entraîné une hausse des collisions mortelles liées au cannabis.

Les collisions mortelles liées à la drogue se produisent le plus souvent entre minuit et 6 heures du matin. Le pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées à la drogue varie peu entre les jours de semaine et de fin de semaine. C'est en été que les collisions mortelles liées à la drogue sont les plus fréquentes. En général, les facteurs temporels jouent un rôle moins important comme prédicteurs des collisions mortelles liées à la drogue que des collisions mortelles associées à l'alcool.

Le pourcentage de décès liés à la drogue est plus faible dans les véhicules à plusieurs occupants que dans ceux à un seul occupant. Il est possible que les conducteurs qui transportent des passagers se sentent plus responsables. Cette constatation diverge du cas de la distraction, car il semble que le pourcentage de décès liés à la distraction soit plus élevé dans les véhicules à occupants multiples (Brown et coll., 2023). Depuis longtemps, les campagnes de sensibilisation informent les passagers des dangers de voyager avec un conducteur en état d'ébriété. Peut-être le public devrait-il également être informé des dangers de rouler avec un conducteur sous l'influence de drogues.

Dans le passé, la possibilité de rédiger des rapports sur le rôle des drogues dans les collisions était limitée. Depuis un certain nombre d'années, les taux de dépistage de la consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés ont augmenté, en particulier au cours de la dernière décennie. De plus en plus souvent, les données sur les collisions déclarées par la police font état de consommation de drogues chez les conducteurs survivants. Il convient également de noter que puisque de plus en plus de policiers reçoivent une formation d'expert en reconnaissance de drogues (ERD), il est possible que la consommation de drogues chez les conducteurs survivants soit documentée plus fréquemment et avec plus de précision.

En conclusion, les données montrent une augmentation des décès liés à la drogue depuis 2000. En outre, ces dernières années, le pourcentage des décès liés à la drogue a dépassé celui des décès associés à l'alcool, à la distraction et à la vitesse.

Références

- Brown, S.W., Vanlaar, W.G.M., Robertson, R.D. (2020). La consommation de marijuana chez les conducteurs au Canada, 2000 à 2017. Ottawa, Ontario. Fondation de recherche sur les blessures de la route.
- Brown, S.W., Vanlaar, W.G.M., Robertson, R.D. (2022). Le problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada : Rapport de 2018. Ottawa, Ontario. Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.
- Brown, S.W., Vanlaar, W.G.M., Robertson, R.D. (2023). Collisions mortelles causées par la distraction, 2000 - 2020. Ottawa, Ontario. Fondation de recherche sur les blessures de la route.
- Hart, C.L., Van Gorp, W., Haney, M., Foltin, R.W., Fischman, M.W. (2001). Effects of acute smoked marijuana on complex cognitive performance. *Neuropsychopharmacology*, 25(5), 757-765.
- MacDonald, S., Mann, R., Chipman, M., Pakula, B., Erickson, P., Hathaway, A., MacIntyre, P. (2008). Driving behavior under the influence of cannabis or cocaine. *Traffic Injury Prevention*, 9(3), 190-194.
- Simmons, S.M., Caird, J.K., Sterzer, F., Asbridge, M. (2022). The effects of cannabis and alcohol on driving performance and driver behaviour: a systematic review and meta-analysis. *Addiction*, 117(7): 1843-1856.
- Vanlaar, W.G.M., Brown, S.W., Robertson, R.D. (2021). Collisions mortelles associées aux drogues et à la fatigue au Canada | 2000 à 2018. Ottawa, Ontario. Fondation de recherche sur les blessures de la route.

Avertissement concernant la Base de données sur les collisions mortelles

Les données que contient la Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR sont susceptibles d'être modifiées au fur et à mesure de la clôture des dossiers. Il peut donc y avoir des différences mineures dans ce document par rapport à des documents antérieurs portant sur le même sujet.

La vision de la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) est de s'assurer que les gens qui utilisent les routes 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'information, consultez [TIRF.CA](https://turf.ca)
Courriel | turf@turf.ca

Numéro d'enregistrement d'organisme de bienfaisance
10813 5641 RR0001

© Fondation de recherche sur les blessures de la route 2023
ISBN | 978-1-77874-015-2

[WWW.CANADAHELPS.ORG/EN/CHARITIES/TIRFCANADA](https://www.canadahelps.org/en/charities/turfcanda)

Remerciements

La production de ce feuillet d'information a été rendue possible grâce au soutien financier de **Desjardins**. 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.

