

# Décès et blessures des jeunes Canadiens dans des collisions routières



FONDATION  
DE RECHERCHES  
SUR LES BLESSURES  
DE LA ROUTE

# **Décès et blessures des jeunes Canadiens dans des collisions routières**

Daniel R. Mayhew  
Deanna Singhal  
Herb M. Simpson  
Douglas J. Beirness

Octobre 2004

# Table des matières —●

Sommaire.....	iii
Introduction .....	1
Ampleur du problème.....	3
Tendances du problème.....	7
Jeunes conducteurs .....	14
Bibliographie .....	17



# Sommaire

Le présent rapport expose l'ampleur, les caractéristiques et les tendances du problème des collisions routières dans lesquelles sont en cause des jeunes ayant entre 15 et 19 ans et 20 et 24 ans, au Canada.

L'objectif du rapport est de fournir des renseignements de base pour un rapport connexe, le *Sondage sur la sécurité routière 2004 : Les Jeunes conducteurs*, dans lequel sont décrits les résultats d'un sondage national sur l'opinion publique. La présente fiche d'information est aussi la première d'une série de rapports découlant d'une enquête importante sur les jeunes et les collisions routières, financée par Toyota Canada Inc.

## Ampleur du problème

- ❑ En 2002, 331 adolescents (entre 15 et 19 ans) et 365 jeunes adultes (entre 20 et 24 ans) sont morts dans des collisions routières; 29 236 autres adolescents et 30 073 jeunes adultes ont été blessés.
- ❑ Les collisions routières représentent la principale cause de décès chez les jeunes – en 2001, elles comptaient pour 35 % de tous les décès des 15 à 19 ans et 30 % de ceux du groupe des 20 à 24 ans. Les collisions routières sont un important problème de santé publique.
- ❑ Les jeunes posent aussi un important problème de sécurité routière parce qu'ils ont le taux de mortalité et de blessure par habitant le plus élevé de tous les usagers de la route et ils sont surreprésentés dans les collisions.



## Tendances du problème

- Bien que les collisions routières dans lesquelles des jeunes sont en cause demeurent d'importants problèmes de sécurité et de santé publiques, on constate tout de même de grandes améliorations depuis une vingtaine d'années :
  - Le nombre de décès et de blessés chez les jeunes des groupes de 15 à 19 ans et de 20 à 24 ans a diminué considérablement, tout comme la contribution relative des jeunes au nombre global de décès et de blessures résultant d'accidents de la route;
  - depuis 1991, ces changements positifs se sont maintenus, malgré l'accroissement démographique des jeunes;
  - cependant, une grande partie des gains se sont produits au cours des années 1980, mais le rythme de progrès est stable depuis quelques années.

## Jeunes conducteurs

- Les jeunes conducteurs, qui ont entre 16 et 19 ans et entre 20 et 24 ans, ont un taux d'accidents mortels élevé comparativement aux conducteurs plus âgés, que le nombre de décès pour les divers groupes d'âge soit normalisé selon leur nombre au sein de la population de titulaires de permis de conduire ou selon le nombre de kilomètres parcourus.
- Le taux de décès le plus haut en fonction du nombre de conducteurs et de la distance parcourue est celui des conducteurs adolescents, qui ont entre 16 et 19 ans.



# Introduction —●

Le présent rapport contient des renseignements de base pour un rapport connexe de la FRBR, intitulé *Sondage sur la sécurité routière 2004 : Les jeunes conducteurs* (Beirness et coll., 2004), dans lequel sont décrits les résultats d'un sondage national sur l'opinion publique au sujet des jeunes conducteurs. La présente fiche d'information fait partie d'une importante étude sur les jeunes et les collisions routières, financée par Toyota Canada Inc.

Les auteurs du rapport se sont penchés sur l'ampleur, les caractéristiques et les tendances du problème des collisions routières dans lesquelles des jeunes sont en cause. Afin de servir de contexte à une bonne compréhension de l'importance du problème global du point de vue de la santé publique et de la sécurité routière, le rapport visait au départ les groupes d'usagers de la route de 15 à 19 ans et de 20 à 24 ans, soit les conducteurs, les passagers, les cyclistes et les piétons. Ensuite, il a ciblé les jeunes *conducteurs* parce qu'ils ont été, historiquement, les usagers de la route qui suscitent le plus d'inquiétude sur le plan de la sécurité publique.

La plupart des données utilisées pour les analyses provenaient de sources fédérales (Transports Canada, Statistique Canada) et de la base de données sur les collisions routières de la Fondation de recherches sur les blessures de la route, financée conjointement par Transports Canada et par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM).



# Ampleur du problème

Les données récentes du gouvernement fédéral (Transports Canada, 2004a) montrent que 331 adolescents (entre 15 et 19 ans) et 365 jeunes adultes (entre 20 et 24 ans) ont été tués dans des collisions routières au Canada, en 2002 (année la plus récente pour laquelle on dispose de données). De plus, 29 236 autres adolescents et 30 073 jeunes adultes ont été blessés dans des collisions routières, la même année. Ces mortalités et ces blessures sont tragiques et pourraient être évitées. Les statistiques font ressortir la nécessité de prendre des mesures préventives.

## Problème de santé publique

Les collisions routières constituent un important problème de santé publique, car elles sont la cause principale de décès chez les jeunes. C'est ce qui ressort clairement du tableau 1, où sont présentées les principales causes de décès chez les jeunes hommes et les jeunes femmes du Canada des groupes de 15 à 19 ans et de 20 à 24 ans, en 1999 (année la plus récente pour laquelle des données détaillées sont disponibles; Statistique Canada, 2002). Parmi les 1 064 jeunes de 15 à 19 ans qui sont décédés cette année-là au Canada, 37 % l'ont été dans une collision routière – 34,4 % d'hommes et 41,7 % de femmes. Quant aux 1 285 jeunes du groupe des 20 à 24 ans qui sont décédés, 29 % l'ont été sur les routes – 30,6 % d'hommes et 25,4 % de femmes. Les collisions routières sont de toute évidence la principale cause de décès des jeunes hommes et des jeunes femmes des groupes de 15 à 19 ans et de 20 à 24 ans.

Les données plus récentes de Statistique Canada montrent que cette situation inacceptable n'a pas changé. En 2001, les collisions routières comptaient pour 35 % de tous les décès des 15 à 19 ans et pour 30 % de ceux des 20 à 24 ans. Elle demeurent la principale cause de décès chez les jeunes (Statistique Canada, 2003).



**Tableau 1**  
**Principales causes de décès : Canada, 1999**

Cause	<u>15 - 19</u>				<u>20 - 24</u>			
	Hommes		Femmes		Hommes		Femmes	
	Rang	%	Rang	%	Rang	%	Rang	%
Collisions routières	1	34,4	1	41,7	1	30,6	1	25,4
Suicide	2	28,1	2	14,2	2	27,1	4	13,5
Autres causes extérieures (empoisonnement, etc.)	3	18,5	3	12,1	3	22,4	2	15,8
Cancer	4	4,7	4	8,3	4	6,1	3	14,5
Maladies du système nerveux	5	3,0	5	3,8	6	2,8	6	5,5
Maladies du système circulatoire	6	2,9	6	3,8	5	3,1	5	5,8

## Problème de sécurité routière

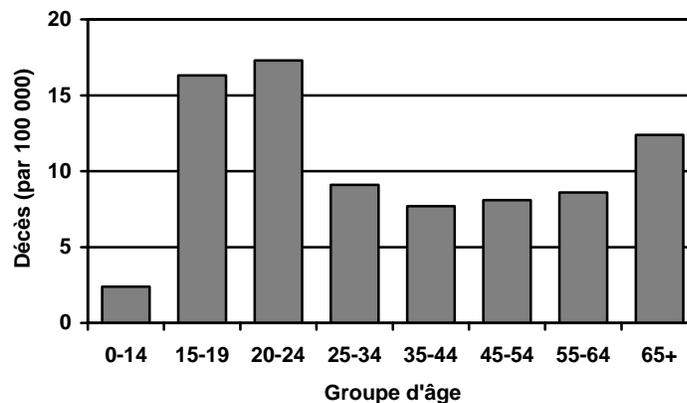
Les collisions routières constituent un important problème de sécurité routière parce qu'un nombre très important des mortalités et des blessures survenant chaque année sur les routes mettent en cause des jeunes gens. En 2002, un total de 2 936 jeunes ont été tués dans des collisions routières au Canada – sur ce nombre 11 % (331) et 12 % (365) étaient des jeunes des groupes de 15 à 19 ans et de 20 à 24 ans, respectivement. Globalement, ces deux groupes d'âge composent le quart (26 %) de toutes les personnes blessées sur les routes au Canada – les jeunes des groupes de 15 à 19 ans et de 20 à 24 ans représentaient 13 % (29 236) et 13 % (30,073) des 227,768 personnes blessées sur les routes au cours de cette même année.

Les jeunes posent aussi un problème de sécurité routière parce qu'ils sont surreprésentés dans les collisions routières par rapport au reste de la population; en effet, ils ont un taux de mortalité et de blessure par groupe d'habitants plus élevé que

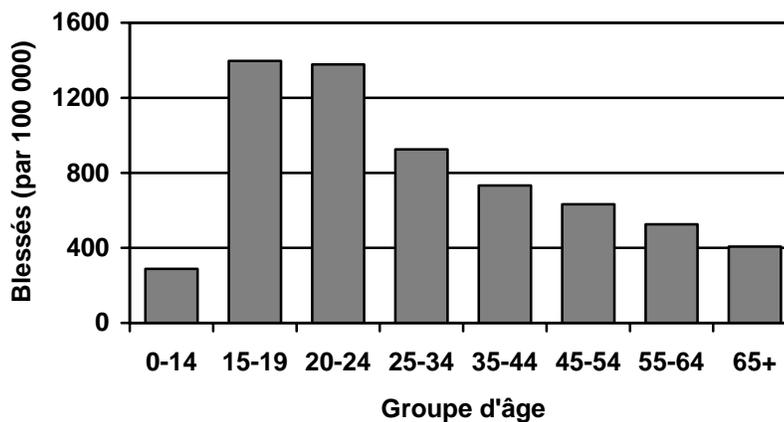


tous les autres groupes d'âge. C'est ce qu'illustrent les figures 1 et 2 où l'on peut voir le taux de mortalité par groupe d'habitants et le taux de blessure sur les routes pour les divers groupes d'âge en 2001<sup>1</sup>. Comme on peut le constater, le plus haut taux de mortalité et de blessure est celui des jeunes des groupes de 15 à 19 ans et de 20 à 24 ans – les taux de décès de 16,3 et de 17,3 correspondent à plus du double de ceux du groupe des 35 à 44 ans (7,7 %); quant au taux de blessure, avec 1 397 et 1 378, il est plus du triple de celui du groupe des plus âgés (408).

**Figure 1**  
**Taux de mortalité sur les routes : Canada, 2001**



**Figure 2**  
**Taux de blessure sur les routes : Canada, 2001**



<sup>1</sup> Les données sont fournies pour des années différentes (2001 et 2002) dans cette section et d'autres parce que la disponibilité des données requises fait qu'il est impossible de fournir des statistiques pour une seule année commune.



## Résumé

Les collisions routières sont la principale cause de décès chez les jeunes – en 2001, elles représentaient 35 % de tous les décès chez les 15 à 19 ans et 30 % de ceux des 20 à 24 ans. Pour cette raison, elles présentent aussi un important problème de santé publique. Les jeunes posent aussi un important problème de sécurité routière parce qu'ils ont les taux de mortalité et de blessure sur les routes les plus élevés de tous les usagers de la route et qu'ils sont surreprésentés dans les collisions.



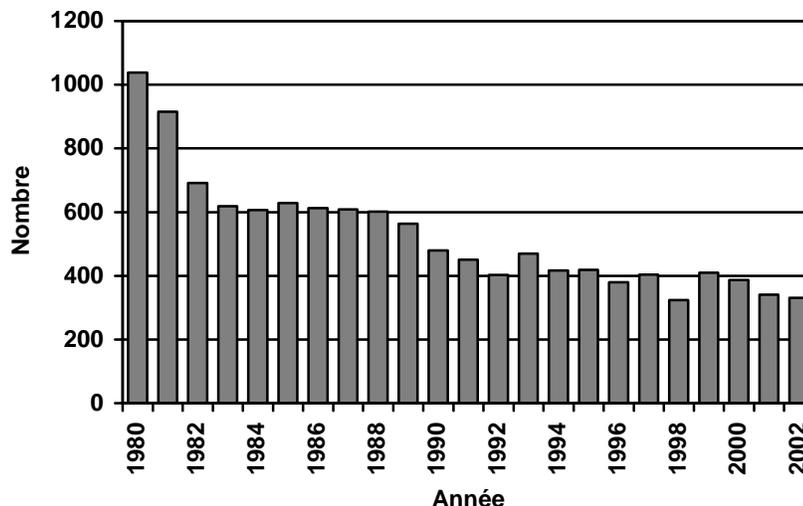
# Tendances du problème

Comme on l'a vu précédemment, les collisions routières dans lesquelles sont en cause des jeunes des groupes de 15 à 19 ans et de 20 à 24 ans sont à la fois un problème de santé publique et une préoccupation pour la sécurité routière. Ce qui est important, toutefois, ce sont les améliorations considérables observées au cours des deux dernières décennies, en ce qui a trait non seulement au nombre de décès et de blessés parmi les jeunes sur les routes, mais aussi à la contribution des jeunes au nombre global de mortalités et de blessures sur les routes. En outre, ces changements positifs se sont produits malgré l'accroissement récent de la population de jeunes.

## Nombre de décès et de blessures sur les routes

Le nombre de décès et de blessures sur les routes parmi les 15 à 19 ans et les 20 à 24 ans a diminué considérablement au cours des vingt dernières années. Tel que l'indique la figure 3, en 2002, il y a eu 331 décès chez les jeunes de 15 à 19 ans, comparativement à 1 038 en 1980 – une baisse de 68 %. Toutefois, une grande part de cette amélioration s'est produite au cours des années 1980 – depuis le début des

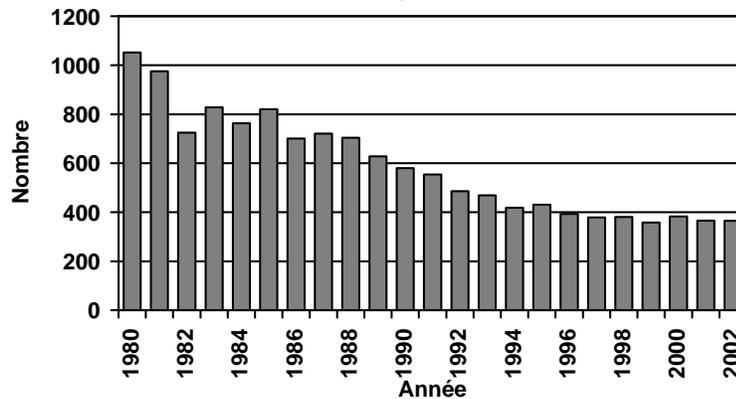
**Figure 3**  
Nombre de décès sur les routes chez les 15 à 19 ans :  
Canada, 1980 - 2002



années 1990, le nombre de mortalités sur les routes a fluctué et on note peu de changement entre 2001 et 2002.

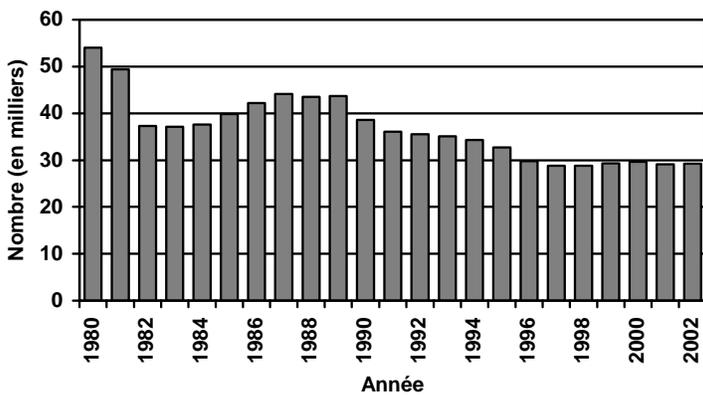
Comme le montre la figure 4, les mortalités sur les routes ont aussi diminué radicalement chez les jeunes du groupe des 20 à 24 ans – 365 décès en 2002, comparativement à 1 052 en 1980, soit une diminution de 65 %. Cependant, depuis 1996, il n’y a à peu près pas de changement dans le nombre de décès au sein de ce groupe, sur les routes.

**Figure 4**  
**Nombre de décès sur les routes chez les 20 à 24 ans :**  
**Canada, 1980-2002**

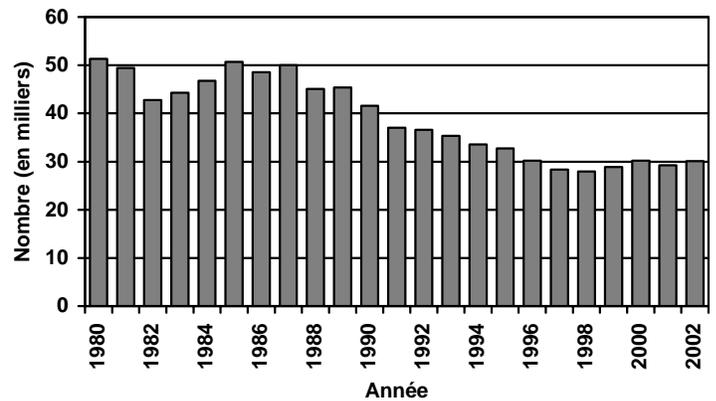


Pendant la même période, il y a eu une diminution substantielle du nombre de blessés sur les routes parmi les jeunes de 15 à 19 ans et de 20 à 24 ans – voir les figures 5 et 6.

**Figure 5**  
**Nombre de blessés sur les routes chez les 15 à 19 ans :**  
**Canada, 1980 - 2002**



**Figure 6**  
**Nombre de blessés sur les routes chez les 20 à 24 ans :**  
**Canada, 1980 - 2002**

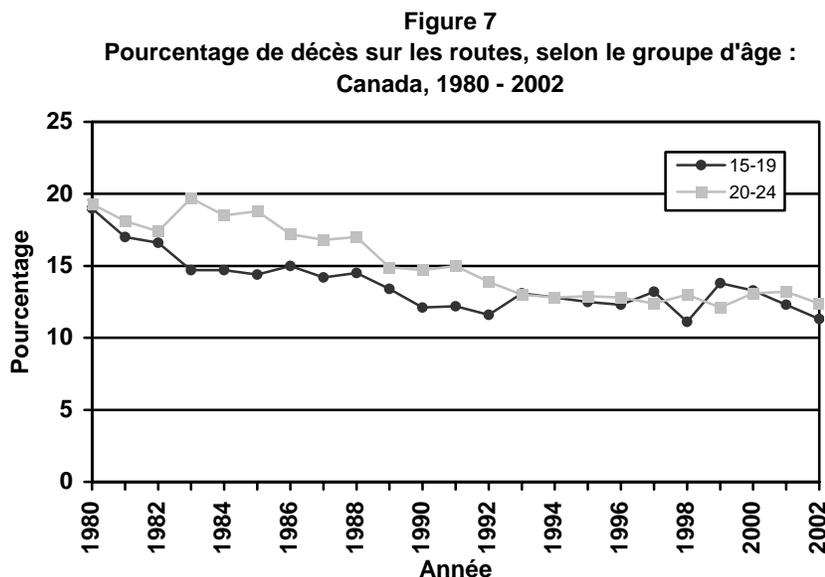


Chez les plus jeunes, le nombre de blessés a chuté de 46 % -- passant de 54 000 en 1980 à 29 236 en 2002. Une baisse similaire de 41 % a été observée chez les jeunes du groupe de 20 à 24 ans – ils sont passés de 51 364 blessés en 1980 à 30 073 en 2002. Une fois encore, cependant, il y a eu très peu d'amélioration ces dernières années.

## Contribution au nombre global de mortalités et de blessures sur les routes

Un changement positif s'est produit dans la contribution relative des 15 à 19 ans et des 20 à 24 ans au nombre global de mortalités et de blessures. La figure 7 montre le pourcentage de toutes les mortalités sur les routes correspondant aux groupes de 15 à

19 ans et de 20 à 24 ans. En 1980, parmi toutes les personnes tuées sur les routes, 19 % avaient entre 15 et 19 ans et 19,3 %, entre 20 et 24 ans. En 2002, les 15 à 19 ans et les 20 à 24 ans comptaient pour 11,3 % et 12,4 % de toutes les mortalités – cela représente une diminution de 41 % et de 36 % respectivement. Une grande part de cette baisse, toutefois, s'est produite au cours des années 1980; il y a eu peu de changement depuis lors dans le pourcentage de décès des jeunes sur les routes.

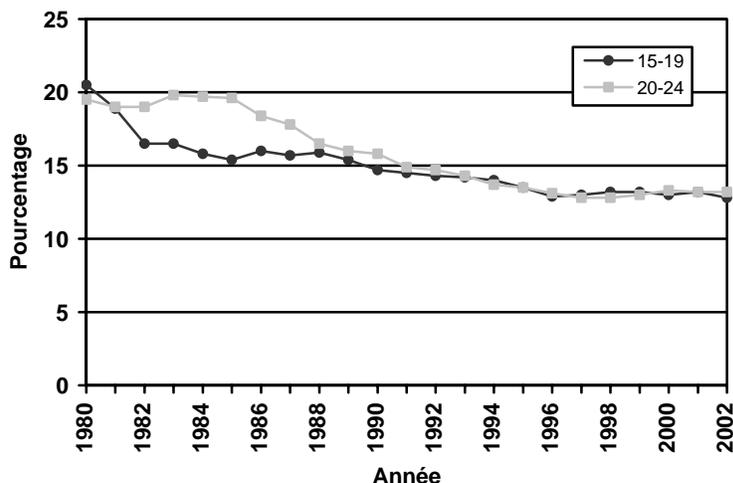


On observe une tendance semblable pour les blessures, comme l'illustre la figure 8. De 1980 à 2002, le pourcentage de blessés sur les routes pour les groupes des 15 à 19 ans



et des 20 à 24 ans a diminué de 36 % (passant de 20,5 à 12,8) et de 32 % (passant de 19,5 à 13,2), respectivement. Comme dans le cas des mortalités, la baisse de la

**Figure 8**  
**Pourcentage de blessés sur les routes, selon le groupe d'âge :**  
**Canada, 1980-2002**



contribution relative des jeunes au nombre total de blessures sur les routes a été plus marquée au cours des années 1980. Il y a eu peu d'améliorations ces dernières années.

## Changements démographiques et taux de mortalité et de blessure selon le nombre d'habitants

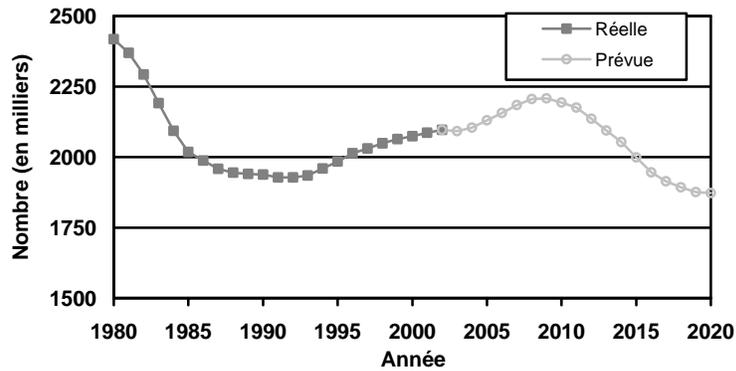
Une tendance positive des décès et des blessures sur les routes a été observée malgré des changements démographiques importants au sein de la population de jeunes. Comme le montre la figure 9, de 1980 à 1991, la population de jeunes (de 15 à 19 ans) a connu une baisse en flèche de 20 %. Toutefois, depuis, elle augmente et devrait continuer ainsi jusqu'en 2009. Comme on peut s'y attendre le nombre de jeunes du groupe des 20 à 24 ans suit une tendance similaire, sauf qu'elle est décalée de quatre ans (données non illustrées).

On aurait pu s'attendre à ce que l'augmentation de la population de jeunes depuis 1991 se traduise par une hausse de la représentation de ces groupes dans le nombre de décès et de blessés sur les routes. Les conclusions décrites dans les sections précédentes démontrent clairement que ce n'est pas ce qui se produit. Les figures 10 à 13 l'illustrent effectivement, indiquant le nombre de décès et de blessés chez les 15 à

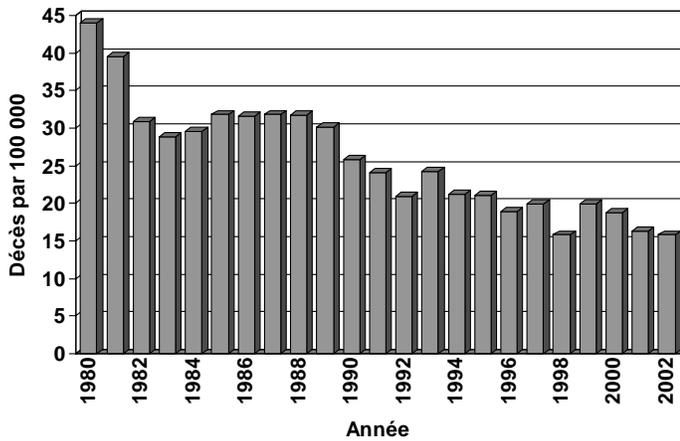


19 ans et chez les 20 à 24 ans, normalisé en fonction de leur nombre au sein de la population – soit le taux de mortalité et le taux de blessure en proportion du nombre d'habitants, de 1980 à 2002.

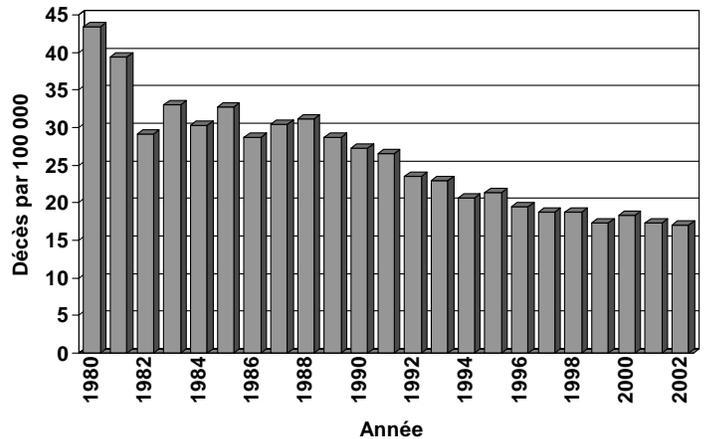
**Figure 9**  
Population de jeunes (15 à 19 ans) : Canada, 1980 - 2020



**Figure 10**  
Mortalité sur les routes des 15 à 19 ans :  
Canada, 1980-2002



**Figure 11**  
Mortalité sur les routes des 20 à 24 ans :  
Canada, 1980-2002



Comme on peut le constater, le taux de mortalité des jeunes de 15 à 19 ans et de 20 à 24 ans a diminué radicalement au cours des deux dernières décennies, les changements étant particulièrement prononcés au début des années 1980. Le taux de blessure des jeunes de ces deux groupes d'âge a aussi diminué, tout au moins au début des années 1980, mais s'est mis à augmenter rapidement par la suite jusqu'à la fin de cette décennie. Depuis, on note des baisses annuelles assez systématiques pour les taux de blessure des deux groupes de jeunes, mais, tout comme pour le taux de décès annuel, elles ont ralenti et se sont stabilisées ces dernières années.

Figure 12  
Blessures de la route chez les 15 à 19 ans :  
Canada, 1980-2002

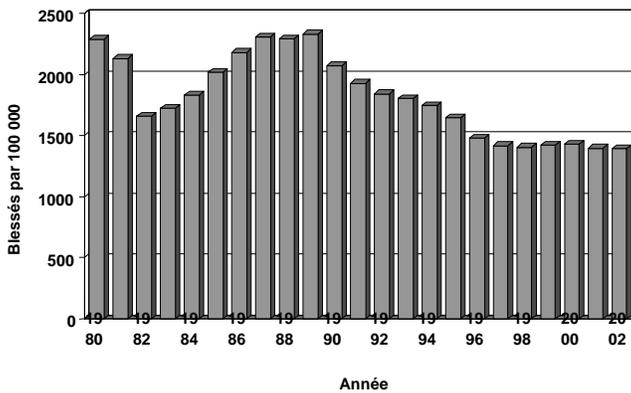
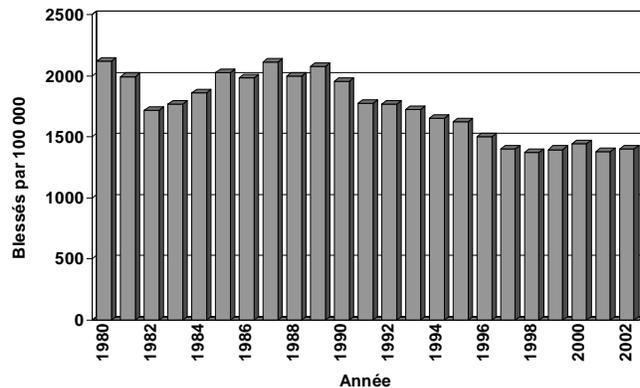


Figure 13  
Blessures de la route chez les 20 à 24 ans :  
Canada, 1980-2002



## Résumé

Bien que les collisions routières dans lesquelles de jeunes sont en cause demeurent un important problème de santé et de sécurité publiques, on constate quelques améliorations au cours des deux dernières décennies. Le nombre de décès et de blessures chez les jeunes des groupes de 15 à 19 ans et de 20 à 24 ans a connu des baisses importantes, tout comme la contribution relative des jeunes au nombre global de mortalités et de blessures sur les routes. Depuis 1991, ces changements positifs se sont produits malgré l'accroissement de la population de jeunes. Cependant, une grande partie des gains ont eu lieu au cours des années 1980 et 1990, le rythme des progrès s'étant stabilisé ces dernières années.



# Jeunes conducteurs —●

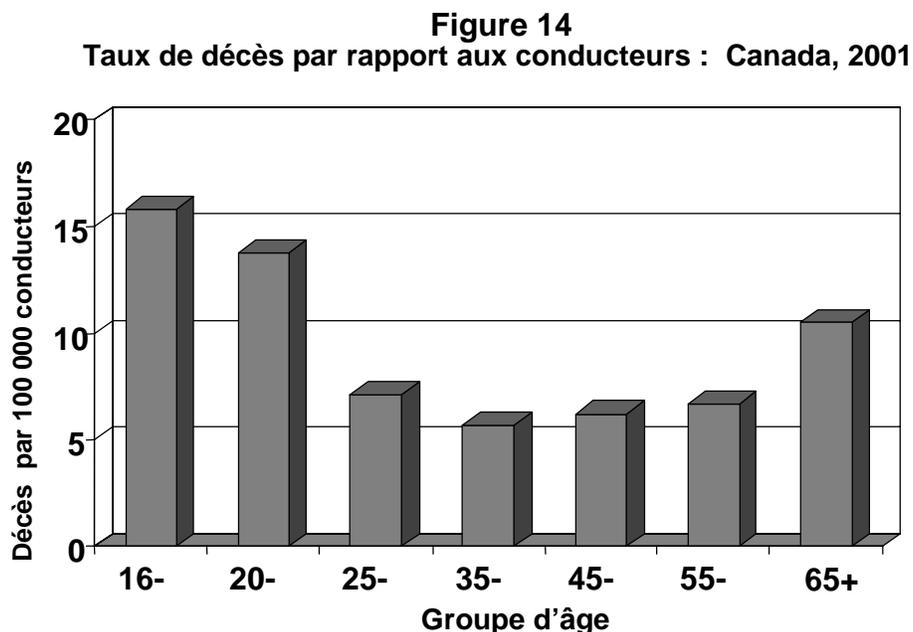
La présente section porte exclusivement sur les jeunes conducteurs parce qu'ils représentent la catégorie d'usagers des routes qui suscite le plus de préoccupations en matière de sécurité routière. Ce n'est pas surprenant, puisque la plupart des décès et des blessures de jeunes sur les routes se produisent lorsqu'ils sont les conducteurs ou les passagers et que la plupart des décès de jeunes passagers ont lieu quand un jeune est au volant du véhicule (Mayhew et Simpson, 1999). En 2001, 401 jeunes conducteurs de 16 à 24 ans ont été tués et 33 750 blessés; 207 autres jeunes passagers ont été tués et 21 651 blessés.

De plus, les jeunes conducteurs sont surreprésentés dans des collisions graves – les décès et les blessures graves de jeunes conducteurs de 16 à 19 ans et de 20 à 24 ans représentent environ 25 % de l'ensemble des décès et des blessures graves de conducteurs au Canada, mais ces jeunes conducteurs constituent aussi 13 % environ de tous les conducteurs titulaires de permis au Canada (Transports Canada, 2004a). L'étendue de la surreprésentation (c.-à-d. le taux) des jeunes conducteurs dans des collisions routières peut être quantifiée de plusieurs façons. L'une d'entre elle consiste à calculer le taux de mortalité par rapport aux *conducteurs* en divisant le nombre de conducteurs tués dans des collisions routières par le nombre correspondant de titulaires de permis. Une autre serait de calculer le taux de mortalité des conducteurs selon la *distance*, en divisant le nombre de décès de conducteurs par le nombre annuel de kilomètres parcourus par chaque groupe d'âge. Ces deux méthodes révèlent si les jeunes conducteurs ont un taux de mortalité plus élevé que les conducteurs d'autres groupes d'âge après avoir pris en compte leur nombre au sein de la population de conducteurs et les distances qu'ils parcourent chaque année.



## Taux de mortalité par rapport aux conducteurs

Les jeunes conducteurs des groupes de 16 à 19 ans et de 20 à 24 ans ont le plus haut taux de mortalité de tous les groupes d'âge. Les taux de décès des conducteurs (c.-à-d. le nombre de décès par 100 000 conducteurs) de ces groupes et des groupes plus âgés sont indiqués à la figure 14. Comme on peut le voir, les conducteurs de 16 à 19 ans ont un taux de mortalité qui est plus du double de celui des conducteurs de 25 à 34 ans (15,8 comparativement à 7,1 décès par 100 000 conducteurs, respectivement). Il est aussi évident que les jeunes conducteurs de 20 à 24 ans ont un taux de mortalité qui dépasse celui des conducteurs d'âge moyen et âgés – un taux de 13,8 pour les 20 à 24 ans, comparativement à 5,7 pour les conducteurs du groupe de 35 à 44 ans et à 10,5, pour ceux de 65 ans et plus.



## Taux de décès selon la distance

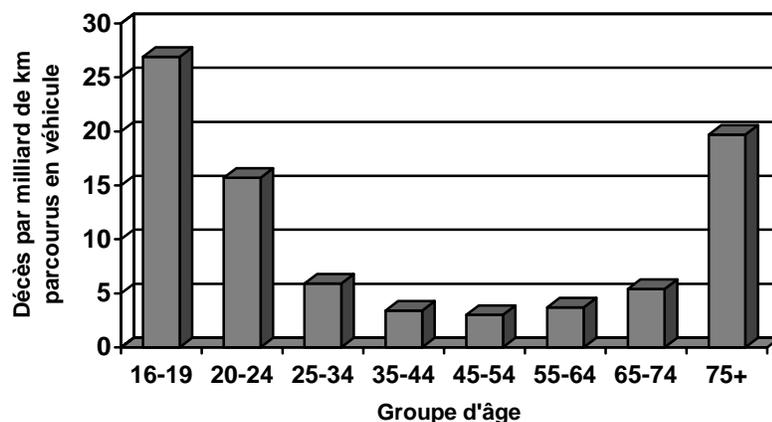
Les jeunes conducteurs pourraient avoir des taux de collision aussi élevés parce qu'ils conduisent davantage que les conducteurs plus âgés. Un examen du taux de mortalité selon la distance (le nombre de décès par milliard de kilomètres parcourus en véhicule)



donne une excellente idée de cette possibilité. Comme l'indique la figure 15, quand on tient compte de la distance parcourue, le taux de mortalité élevé des jeunes conducteurs est encore plus prononcé (Transports Canada, 2004b). Les conducteurs de 16 à 19 ans ont un taux de mortalité qui est quatre fois plus grand que celui des 25 à 34 ans, et neuf fois plus que celui du groupe des 45 à 54 ans (un taux de mortalité de 27 par milliard de kilomètres parcourus en véhicule pour les 16 à 19 ans, par rapport à un taux de 6 pour les conducteurs de 25 à 34 ans et de 3 pour ceux qui ont entre 45 et 54 ans).

Les conducteurs du groupe des 20 à 24 ans ont aussi un taux de mortalité plus élevé que tous les autres groupes de conducteurs plus âgés, à l'exception des très âgés.

**Figure 15**  
**Taux de décès des conducteurs selon la distance parcourue :**  
**Canada, 2001**



## Résumé

Les jeunes conducteurs de 16 à 19 ans et de 20 à 24 ans ont des taux de mortalité élevés comparativement aux autres, quelle que soit la méthode de normalisation, c'est-à-dire qu'on tienne compte de leur nombre au sein de la population de conducteurs titulaires de permis ou des kilomètres qu'ils parcourent en conduisant. Les taux de mortalité les plus élevés par rapport aux conducteurs et à la distance sont clairement ceux des conducteurs adolescents du groupe de 16 à 19 ans.



# Bibliographie

Beirness, D.J., Mayhew, D.R., Simpson, H.M. et Desmond, K. (2004). *Sondage sur la sécurité routière : Les jeunes conducteurs*. Ottawa (Ontario) : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.

Mayhew, D.R. et Simpson, H.M. (1999). *Youth and Road Crashes*. Ottawa (Ontario) : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.

Statistique Canada (2002). *Les principales causes de décès à différents âges, Canada*. Catalogue 84F0503XPB. Ottawa (Ontario) : Statistique Canada.

Statistique Canada (2003). *Causes de décès, 2001*. Catalogue 84-208-XIF. Ottawa (Ontario) : Statistique Canada.

Transports Canada. (2004a). *Statistiques sur les collisions de la route au Canada : Canada*. TP 3322. Ottawa (Ontario) : Transports Canada.

Transports Canada. (2004b). *Rapport annuel : Vision sécurité routière 2010*. Ottawa (Ontario) : Transports Canada.

