

Utilisateurs de véhicules hors-route mortellement blessés au Canada | 2000-2021

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

août 2024

FRBR



FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE



PRINCIPALES CONCLUSIONS

Le nombre de victimes parmi les utilisateurs de véhicules hors-route, en particulier les moins de 16 ans, a considérablement augmenté au cours des vingt dernières années. Il est préoccupant de constater que la diminution du nombre de décès chez les utilisateurs de véhicules hors-route n'a pas suivi la tendance à la baisse généralement observée du nombre de décès et de blessures liés à des collisions sur les routes.

- > Plus de la moitié des motoneigistes (57,9 %) et près des deux tiers (64 %) des utilisateurs de VTT/motos tout-terrain de moins de 16 ans décédés dans une collision étaient les seuls utilisateurs au volant du véhicule.
- > En 2021, 27 utilisateurs de VTT/motos tout-terrain de 65 ans et plus ont été tués dans une collision, contre cinq en 2000.
- > En 2021, 142 utilisateurs masculins de véhicules hors-route sont décédés à la suite d'une collision, contre 94 en 2000. Le nombre d'utilisatrices décédées lors d'une collision a atteint 23 en 2021, ce qui représente une hausse préoccupante par rapport aux six femmes décédées en 2000.

Introduction

Les véhicules tout-terrain (VTT) et les motoneiges ont été conçus à l'origine pour le travail, principalement dans les secteurs de l'agriculture, de la sylviculture et des transports, dans des régions éloignées ou enneigées. Récemment, ils sont devenus des véhicules hors-route populaires auprès des Canadiens qui les utilisent pour vivre des expériences hors route (Vanlaar et coll., 2015). Dans le présent rapport, l'expression véhicule non routier désigne les motoneiges, les véhicules tout-terrain (VTT) et les motos tout-terrain. Il convient de noter que les VTT comprennent des modèles à trois roues, à quatre roues et des autoquads biplaces. Ces derniers permettent au passager de s'asseoir à côté du conducteur, tandis que dans le VTT à trois ou à quatre roues, le passager est assis derrière le conducteur. Les voiturettes de golf, les autosables et les tracteurs de pelouse sont exclus de cette étude.

D'une manière générale, la diminution du nombre de décès chez les utilisateurs de véhicules hors-route n'a pas suivi la tendance à la baisse du nombre de décès et de blessures dus à des collisions routières (Santé publique Ontario, 2019). Parmi les conducteurs de VTT et de motos tout-terrain, le taux de blessures graves a augmenté de 150 % et le taux de décès de 85,7 % par tranche de 100 000 habitants au Canada, entre 1995 et 2010. Au cours de cette même période, on a observé une tendance à la baisse des blessures graves (diminution de 38 %) et des décès (diminution de 34,9 %) en motoneige par tranche de 100 000 habitants (Vanlaar et al. 2015). Il est inquiétant de constater que le nombre de victimes parmi les conducteurs de véhicules hors-route a été multiplié par sept au cours des vingt dernières années dans certains sous-groupes, comme chez les moins de 16 ans (MacDougall et coll., 2023).

La présente fiche d'information, commanditée par **Desjardins Assurances**, décrit l'ampleur et les tendances des décès liés aux véhicules hors-route au Canada de 2000 à 2021, établies à l'aide de la **Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR**. Les tendances des décès d'utilisateurs de véhicules hors-route, les caractéristiques des utilisateurs de véhicules hors-route mortellement blessés (p. ex. les conducteurs) et les caractéristiques des collisions mortelles impliquant des véhicules hors-route y sont examinées en vue de déterminer si la hausse du nombre de décès liés à des véhicules hors-route au Canada s'est maintenue ou non au cours des dernières années..

Évolution du nombre de décès associés à des véhicules hors-route par rapport aux véhicules routiers

La figure 1 présente le nombre de décès liés à des véhicules hors-route (motoneige, VTT/moto tout-terrain) et à des véhicules routiers au Canada, entre 2000 et 2021. Les décès liés aux véhicules routiers sont ceux où la victime occupait un véhicule routier principal (p. ex. automobile, camion léger, fourgonnette, motocyclette ou véhicule commercial) ou était un piéton qui a été heurté par ce véhicule. Ils sont représentés par des barres sur l'axe de gauche. En 2021, il y a eu 1 828 décès associés à des véhicules routiers, ce qui représente une baisse substantielle par rapport aux 2 791 décès survenus en 2000. Les collisions mortelles dans lesquelles sont en cause des véhicules hors-route sont représentées par la ligne continue et sont reportées sur l'axe de droite. En revanche, les 184 décès liés à des véhicules hors-route en 2021 dépassent les 133 de l'année 2000.

La figure 2 montre le rapport du nombre de décès par tranche de 100 000 habitants liés à des véhicules routiers, des motoneiges et des VTT/motos tout-terrain. En 2021, il y a eu 4,78 décès liés à des véhicules routiers par tranche de 100 000 personnes, contre 9,10 en 2000. De même, le taux de mortalité en motoneige en 2021 (0,14) était inférieur à celui de 2000 (0,23). Cependant, le rapport de décès en VTT/moto tout-terrain en 2021 (0,34) était supérieur à celui de 2000 (0,21).



Figure 1 | Nombre de décès associés aux véhicules hors-route par rapport aux véhicules routiers : Canada, 2000-2021

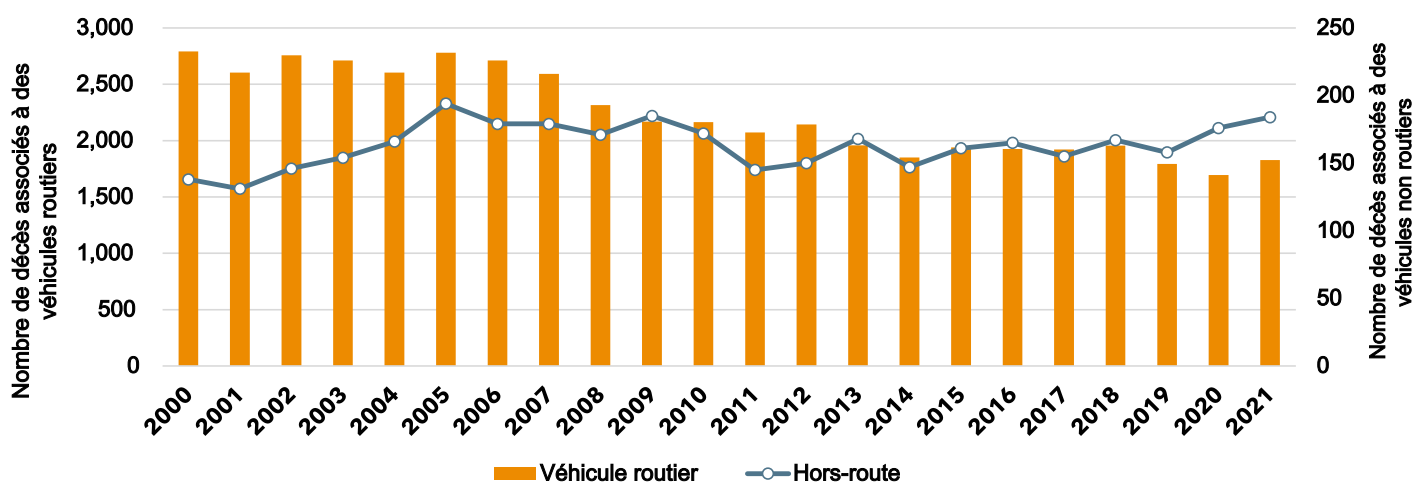
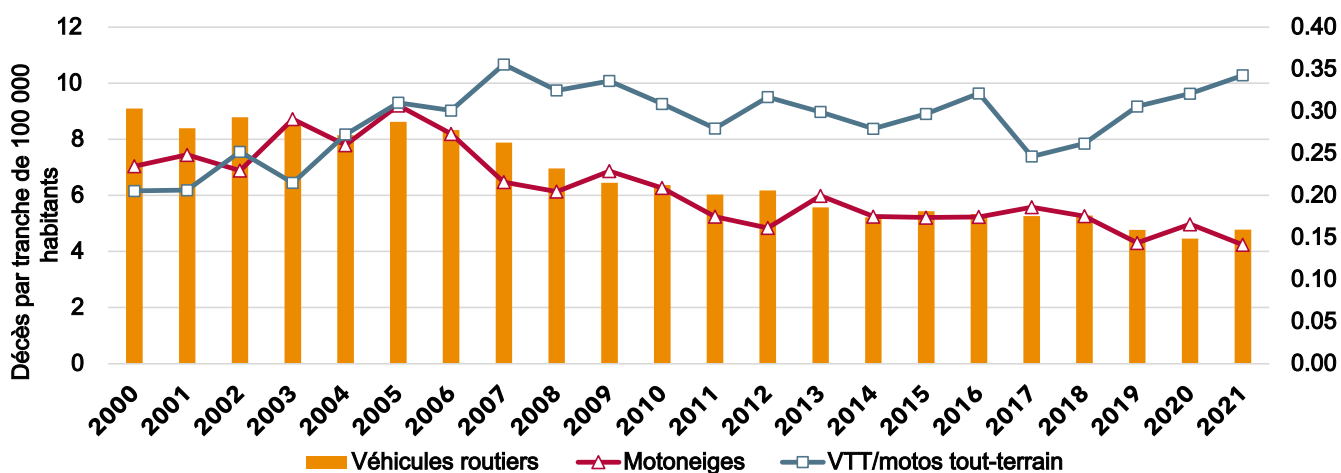


Figure 2 | Nombre de décès par tranche de 100 000 habitants, selon le type de véhicules : Canada, 2000-2021



Caractéristiques des conducteurs dans les collisions de véhicules hors-route

Selon des données de sondage, entre 61,8 % (Statistique Canada, 2018) et 91 % (Harry Cummings & Associates, 2023) des conducteurs ou passagers de véhicules hors-route sont des hommes. La figure 3 montre le nombre de conducteurs masculins et féminins de véhicules hors-route mortellement blessés. Bien que cela ne soit pas indiqué dans la figure, pendant cette période, près de 90 % des conducteurs de véhicules hors-route étaient des hommes (TIRF, 2024). Cela correspond aux données d'études antérieures qui ont montré qu'une forte proportion de victimes de collisions de véhicules hors-route étaient des hommes (Gill et coll., 2019; Vanlaar et coll., 2015). En 2021, 142 conducteurs de véhicules hors-route mortellement blessés étaient des hommes, comparativement à 94 en 2000. La figure 3 montre également, qu'en 2021 il y a eu 23 conductrices mortellement blessées suite à une collision avec un véhicule hors-route, ce nombre est plus élevé que les six (6) décès enregistrés en l'an 2000.

La figure 4 illustre le nombre de conducteurs de véhicules hors-route mortellement blessés dans chaque groupe d'âge. La répartition est la suivante : les moins de 16 ans, les 16 à 19 ans, les 20 à 34 ans, les 35 à 49 ans, les 50 à 64 ans et les 65 ans et plus. En 2021, il y a eu 20 collisions mortelles chez les moins de 16 ans, contre huit en 2000. De même, on dénombre 27 décès chez les 65 ans et plus en 2021, contre seulement cinq en 2000. Par ailleurs, les décès parmi les 20 à 34 ans en 2021 se sont chiffrés à 41, soit un peu moins que les 44 de 2000.

Figure 3 | Nombre de conducteurs de véhicules hors-route mortellement blessés, selon le sexe : Canada, 2000-2021

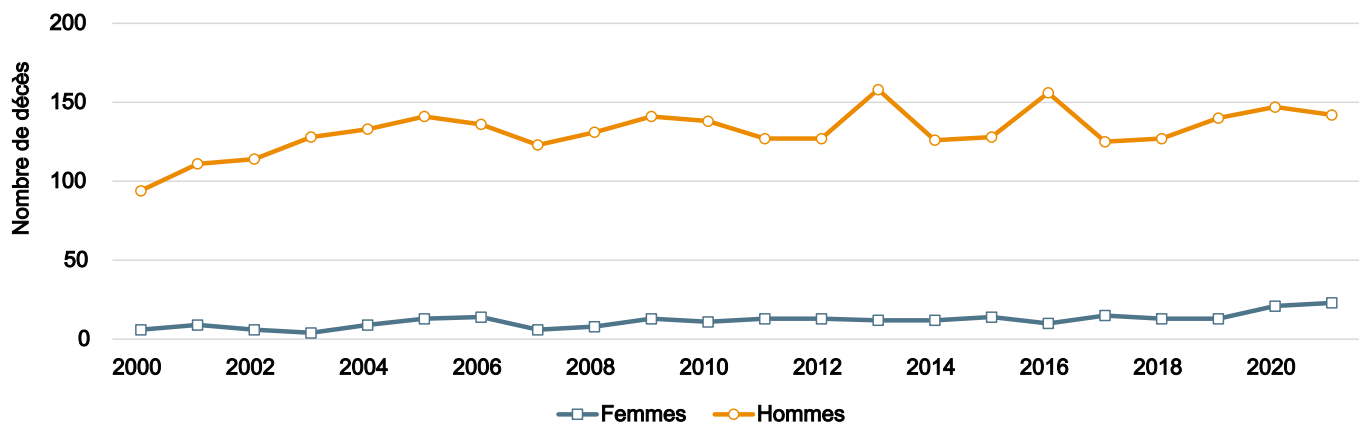
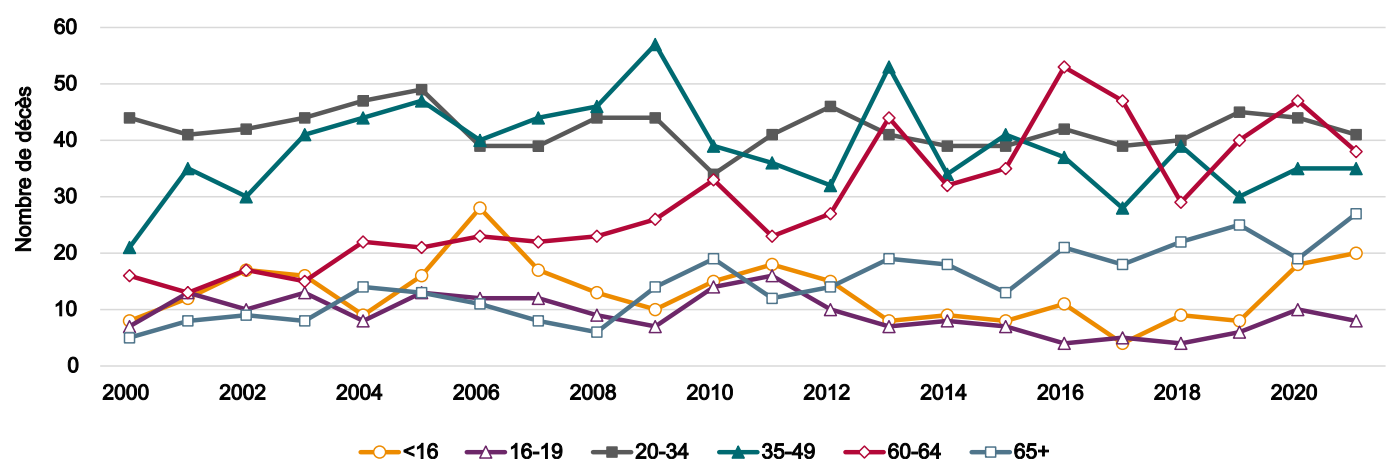


Figure 4 | Conducteurs de véhicules hors-route mortellement blessés, selon le groupe d'âge : Canada, 2000-2021



La figure 5 présente le pourcentage de conducteurs de motoneiges, de VTT/motos tout-terrain et de véhicules routiers décédés dans une collision et dont le résultat au test de dépistage d'alcool était positif. Les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sont toujours moins susceptibles d'avoir un résultat positif au test de dépistage d'alcool que les conducteurs d'autres catégories de véhicules. En 2021, 28,5 % des conducteurs de véhicules routiers ont ainsi obtenu un résultat positif, par rapport à 34,7 % en 2000. La plupart des années, les conducteurs de motoneige ont été les plus susceptibles d'avoir un résultat positif au test de dépistage d'alcool. En 2021, 65,9 % de ces conducteurs ont obtenu un résultat positif, contre 62 % en 2000. Parmi les conducteurs de VTT/motos tout-terrain mortellement blessés, 44,3 % ont obtenu un résultat positif en 2021 comparativement à 40 % en 2000.

La figure 6 montre le pourcentage de conducteurs de motoneiges, de VTT/motos tout-terrain et de véhicules routiers dont le résultat au test de dépistage de drogues était positif. Dans les trois groupes, on observe une hausse du pourcentage de conducteurs ayant un résultat positif au test de dépistage des drogues comme le cannabis et d'autres substances illicites issues des prescriptions médicales en excluant alcool. En 2021, plus de la moitié (52,9 %) des conducteurs de véhicules routiers a obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, contre 34,3 % en 2000. Parmi les conducteurs de motoneige, un peu moins de la moitié (46,2 %) a eu un résultat positif en 2021, soit le double du pourcentage de ceux dont le résultat était positif en 2000 (23,3 %). De même,

Figure 5 | Conducteurs de véhicules hors-route mortellement blessés ayant un résultat positif au test de dépistage d'alcool : Canada, 2000-2021

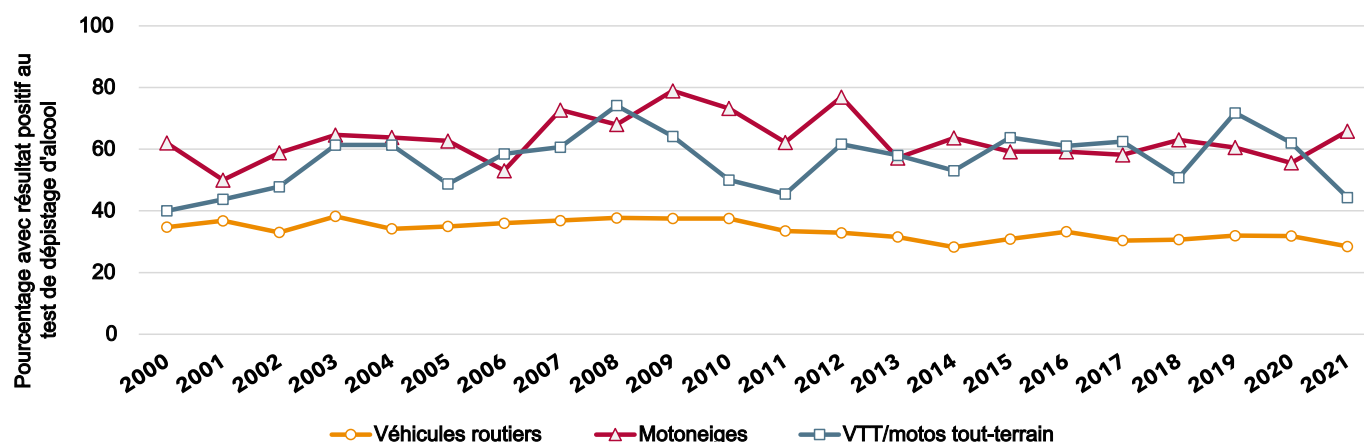
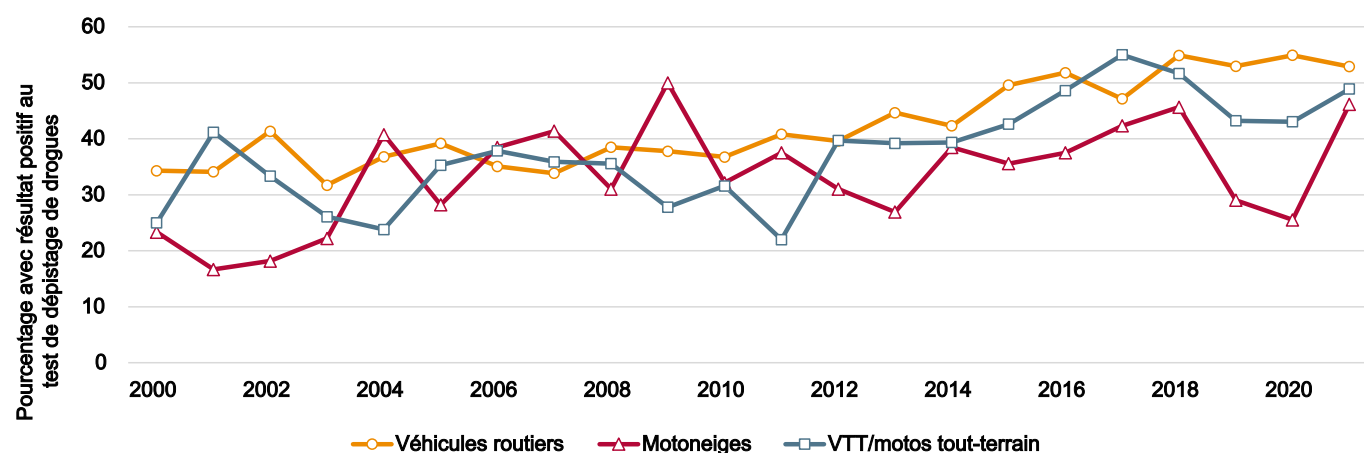


Figure 6 | Conducteurs de véhicules hors-route mortellement blessés ayant un résultat positif au test de dépistage de drogues : Canada, 2000-2021



48,9 % des conducteurs de VTT/motos tout-terrain ont obtenu un résultat positif en 2021, contre 25 % en 2000.

Caractéristiques des collisions mortelles de véhicules hors-route

La figure 7 montre le pourcentage de décès en motoneige et en VTT/moto tout-terrain selon l'heure, la journée étant divisée en tranches de trois heures (p. ex. de minuit à 2 h 59). Le cinquième (20,3 %) des décès en motoneige s'est produit entre 21 h et 23 h 59. Près du quart des collisions mortelles de VTT/motos tout-terrain a eu lieu entre 18 h et 20 h 59. Pour les deux types de véhicules hors-route, le nombre de victimes le plus bas correspond aux collisions survenues dans les deux créneaux horaires de 3 h à 8 h 59.

Figure 7 | Décès liés aux véhicules hors-route, selon l'heure de la journée : Canada, 2017-2021

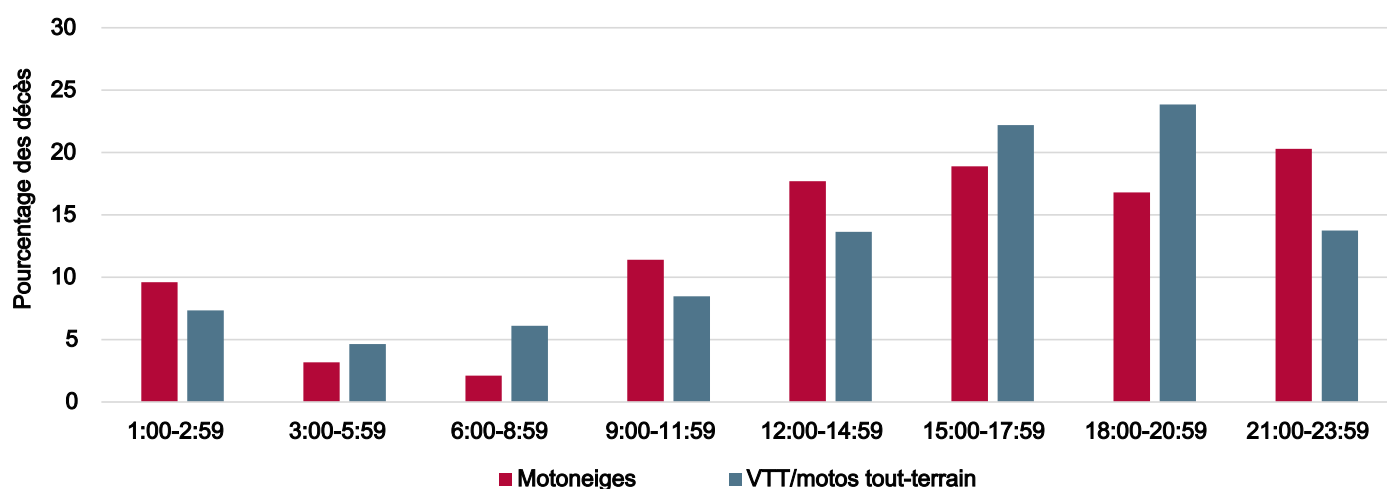
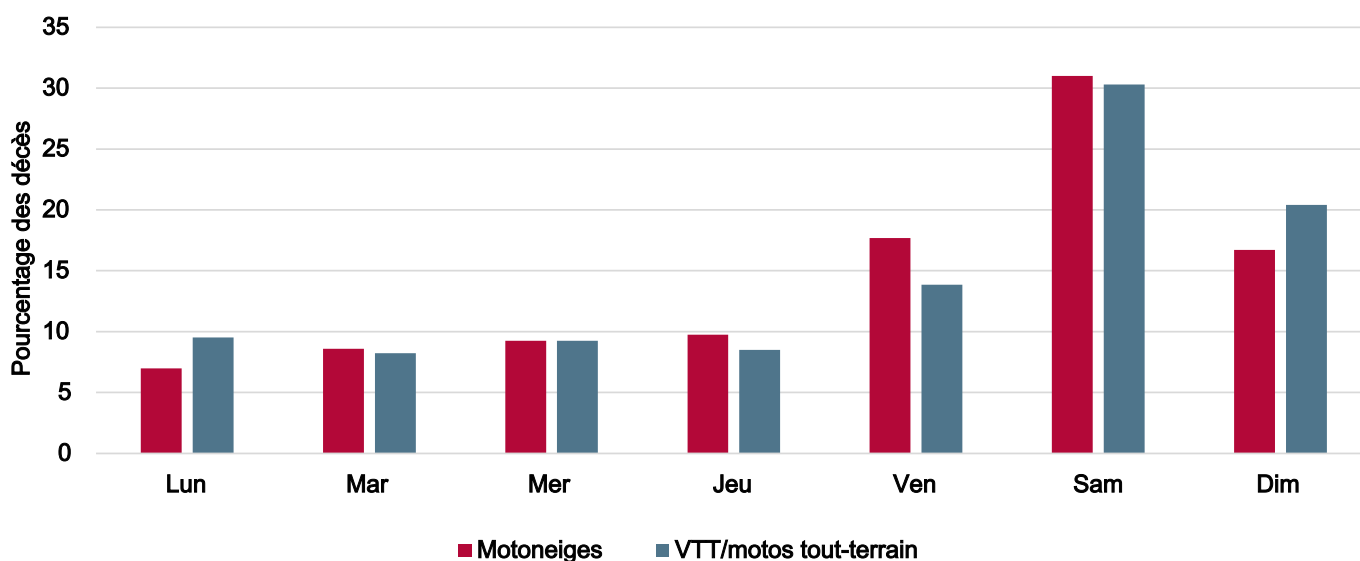


Figure 8 | Décès liés aux véhicules hors-route, selon le jour de la semaine : Canada, 2017-2021



La figure 8 montre le pourcentage de décès liés à des véhicules hors-route en fonction du jour de la semaine. Pour les motoneigistes et les conducteurs de VTT/motos tout-terrain mortellement blessés, le plus grand pourcentage de décès est survenu le samedi (31 % et 30,3 %, respectivement).

La figure 9 montre le pourcentage de motoneigistes et d'utilisateurs de VTT/motos tout-terrain mortellement blessés qui portaient ou non un casque au moment de la collision. Les trois quarts des motoneigistes (76,9 %) contre la moitié (50,1 %) des utilisateurs de VTT/motos tout-terrain portaient un casque.

La figure 10 montre le pourcentage de décès d'utilisateurs (conducteur et passagers) de véhicules hors-route en fonction du nombre d'utilisateurs. Parmi les décès en motoneige, 82,4 % sont survenus lorsque la victime était le seul utilisateur du véhicule et 16,9 % lorsqu'il y avait deux utilisateurs. De même, 75,1 % des collisions mortelles en VTT/moto tout-terrain ont eu lieu alors que la victime était l'unique utilisateur du véhicule, 19,4 % lorsqu'il y avait deux utilisateurs et seulement 5,4 % lorsqu'il y avait trois utilisateurs ou plus.

75,1 % des collisions mortelles en VTT/moto tout-terrain ont eu lieu alors que la victime était l'unique utilisateur du véhicule.

Figure 9 | Décès liés à des véhicules hors-route, selon l'équipement de sécurité utilisé : Canada, 2017-2021

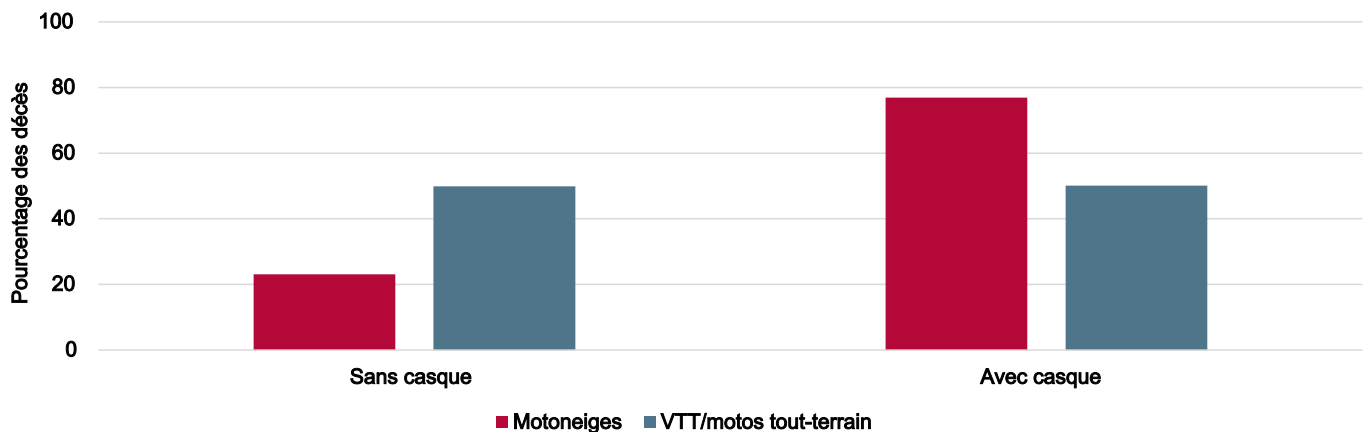
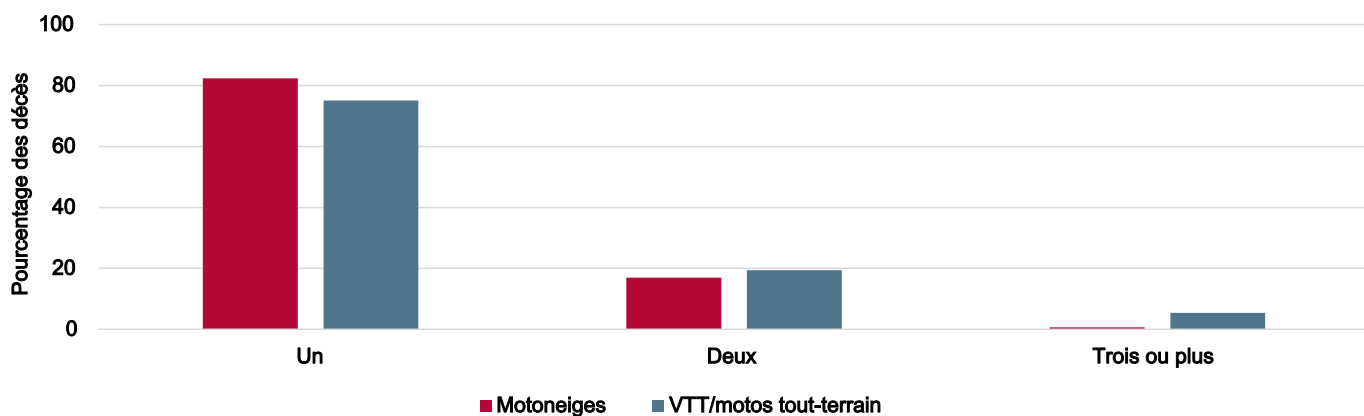


Figure 10 | Décès liés à des véhicules hors-route, selon le nombre d'utilisateurs : Canada, 2017-2021



Au Canada, les personnes de moins de 16 ans ne peuvent pas obtenir de permis avec privilèges complets pour conduire des véhicules automobiles sur les routes. Quant à l'âge minimum pour conduire un véhicule non routier, il varie d'une province ou d'un territoire à l'autre. Cependant, il existe différents règlements qui régissent où et avec qui les conducteurs de véhicules hors-route de moins de 16 ans peuvent conduire ces véhicules. Voici quelques exemples de réglementations particulières :

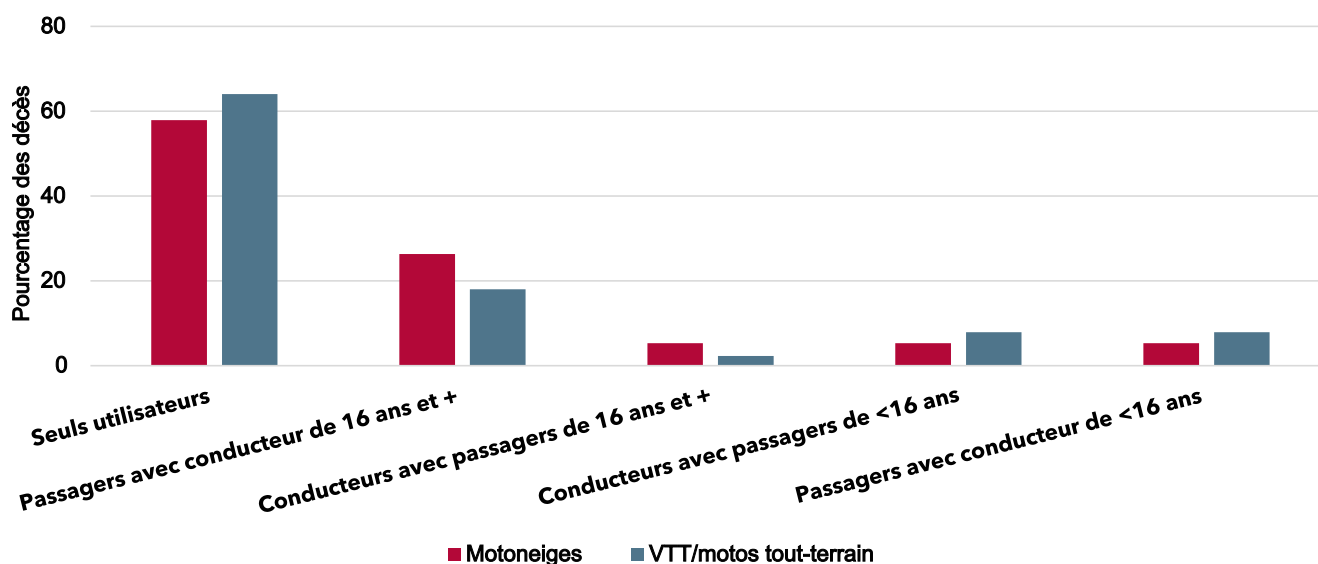
- > il n'y a pas d'âge minimum pour conduire un VTT sur une propriété privée en Alberta
- > la conduite d'un VTT sur une voie publique avec un passager de moins de huit ans est interdite en Ontario
- > il est interdit aux personnes de moins de 14 ans de conduire des VTT qui ne sont pas conçus pour leur taille ou leur poids en Colombie-Britannique, au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse (Parachute, 2023)

Un nombre important de victimes de collisions liées à des véhicules hors-route avaient moins de 16 ans. La figure 11 montre le pourcentage de personnes mortellement blessées de moins de 16 ans dans les situations suivantes :

- > seul utilisateur du véhicule
- > passager d'un véhicule avec un conducteur adulte
- > utilisateur d'un véhicule avec un adulte à bord
- > utilisateur avec d'autres enfants à bord
- > passager d'un véhicule conduit par un conducteur de moins de 16 ans

Plus de la moitié (57,9 %) des motoneigistes et près des deux tiers (64 %) des utilisateurs de VTT/moto tout-terrain de moins de 16 ans décédés dans une collision étaient les seuls utilisateurs au volant du véhicule.

Figure 11 | Rôle des utilisateurs de véhicules hors-route de moins de 16 ans mortellement blessés : Canada, 2017-2021



La figure 12 compare le pourcentage des victimes de collisions de véhicules hors-route à un seul véhicule et à plusieurs véhicules. Les collisions à un seul véhicule représentent 78,5 % des décès en motoneige et 85,9 % des décès en VTT/moto tout-terrain.

On peut aussi étudier les collisions mortelles mettant en cause des véhicules hors-route en comparant le véhicule ou l'objet heurté par le véhicule en question. Cela inclut les collisions du véhicule de l'utilisateur mortellement blessé avec un véhicule routier, un véhicule hors-route, un objet fixe ou sa submersion (p. ex. dans une étendue d'eau). La figure 13 montre le pourcentage d'utilisateurs de véhicules hors-route mortellement blessés qui sont entrés en collision avec ces véhicules ou objets. Parmi les motoneigistes mortellement blessés, 71,4 % sont entrés en collision avec un objet fixe, 11,3 % avec un véhicule routier, 9 % sont décédés lorsque leur véhicule a été submergé et 8,3 % sont entrés en collision avec un autre véhicule non routier.

La plupart des utilisateurs de VTT/motos tout-terrain sont décédés dans des collisions avec un objet fixe (83 %), tandis que 11,1 % sont entrés en collision avec un véhicule routier, 3,1 % sont décédés lorsque leur véhicule a été submergé et 2,8 % sont entrés en collision avec un véhicule hors-route.

Figure 12 | Victimes de collisions de véhicules hors-route à un seul véhicule par rapport à plusieurs véhicules : Canada, 2017-2021

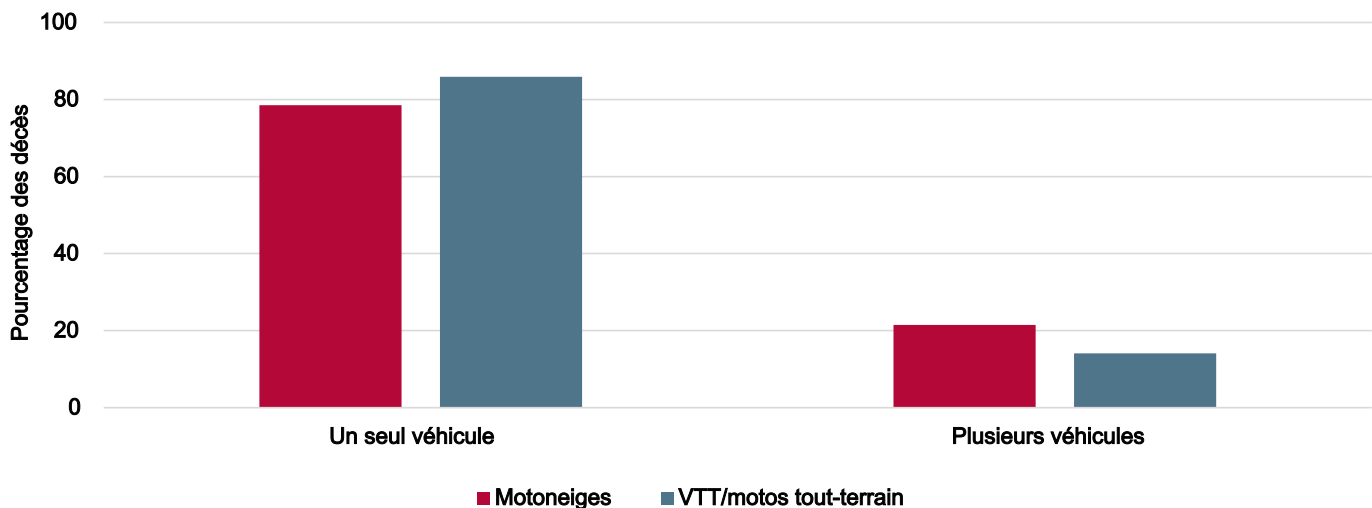
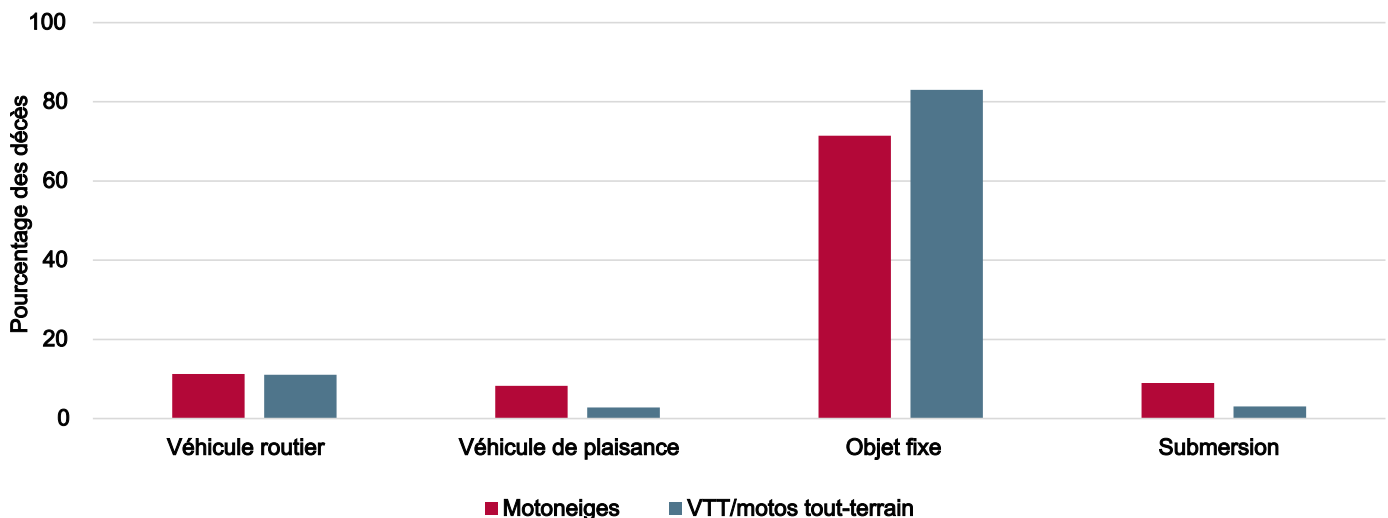


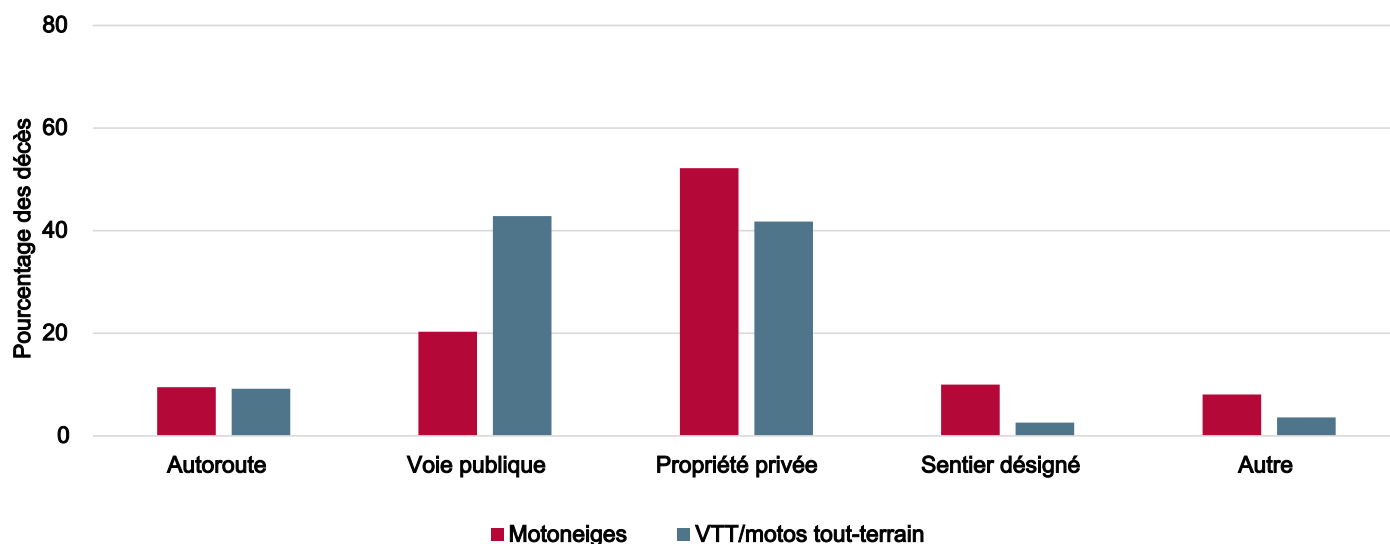
Figure 13 | Décès liés à des véhicules hors-route, selon le véhicule ou l'objet heurté : Canada, 2017-2021



Enfin, la figure 14 illustre le pourcentage de décès en motoneige et en VTT/moto tout-terrain qui résultent de collisions survenues sur des autoroutes, des voies publiques, des propriétés privées et des sentiers désignés. Parmi les motoneigistes mortellement blessés, un peu plus de la moitié (52,2 %) est décédée dans des collisions survenues sur des propriétés privées, 20,3 % sont décédés dans des collisions sur des voies publiques et 10 %, dans des collisions sur des sentiers désignés. Les conducteurs de VTT/motos tout-terrain étaient légèrement plus susceptibles d'être victimes de collisions sur des voies publiques (42,8 %) que sur des propriétés privées (41,8 %).



Figure 14 | Décès liés à des véhicules hors-route, selon le lieu de collision : Canada, 2017-2021



Conclusions

La baisse du nombre de décès d'occupants de véhicules routiers entre 2000 et 2021 ne se reflète pas dans le nombre de décès de motoneigistes et d'utilisateurs de VTT/motos tout-terrain au cours de la même période. En fait, on a plutôt noté une hausse générale du nombre de décès dans les véhicules hors-route au cours de cette période de 22 ans.

La hausse du nombre de décès liés aux véhicules hors-route est principalement due à l'augmentation du nombre de décès associés aux VTT et aux motos tout-terrain. Le nombre de décès chez les motoneigistes a certes connu une baisse, mais celle-ci est beaucoup moins importante que l'augmentation du nombre de décès en VTT et en motos tout-terrain.

Chez les hommes comme chez les femmes, le nombre d'utilisateurs de véhicules tout-terrain mortellement blessés a augmenté régulièrement entre 2000 et 2021. En ce qui concerne le nombre de décès, les groupes d'âge qui ont connu la plus forte hausse au cours de cette période sont ceux des utilisateurs de moins de 16 ans et de 65 ans et plus. Il convient donc d'assurer un suivi pour voir si cette tendance se poursuit.

Un pourcentage plus élevé d'utilisateurs de motoneiges et de VTT/motos tout-terrain mortellement blessés ont obtenu un résultat positif au test de dépistage d'alcool par rapport aux conducteurs de véhicules automobiles sur les autoroutes. Pour ce qui est de la consommation de drogues, le pourcentage de conducteurs de véhicules hors-route ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage était semblable à celui des conducteurs de véhicules routiers. Les pourcentages annuels sont plus volatils pour les conducteurs de motoneiges et de VTT/motos tout-terrain, ce qui est normal étant donné le nombre réduit de ces véhicules sur nos routes.

Le plus grand nombre de collisions mortelles mettant en cause des véhicules hors-route a eu lieu entre 18 heures et minuit. Cela s'explique peut-être en partie par une visibilité réduite ou une baisse de perceptibilité (c. à d. que les objets sont plus difficiles à voir ou à percevoir en raison de leur plus petite taille) dans les cas où ces usagers de la route sont heurtés par d'autres véhicules.

Comme on pouvait s'y attendre, de nombreuses collisions mortelles de véhicules hors-route se sont produites les fins de semaine. Pour les motoneiges et les VTT/motos tout-terrain, c'est le samedi que l'on observe la plus grande fréquence de collisions mortelles. Bien que plusieurs utilisateurs de ces deux types de véhicules effectuent divers travaux tels que l'agriculture, le piégeage et l'arpentage, la plupart des utilisateurs de motoneiges et de VTT/motos tout-terrain sont des utilisateurs hors-route qui sont plus susceptibles de conduire ces véhicules les fins de semaine.

Les personnes décédées en motoneige et en VTT/moto tout-terrain l'ont été en majorité dans des collisions où elles étaient les seules utilisatrices. Le pourcentage de conducteurs de VTT/moto tout-terrain décédés lors de collisions comptant deux occupants ou plus est plus important que celui des décès en motoneige. Cependant, avec l'arrivée des autoquads biplaces, il est possible que le nombre d'utilisateurs de VTT augmente.

En ce qui concerne les décès dans les deux catégories d'utilisateurs de véhicules hors-route de moins de 16 ans, les trois cinquièmes des victimes étaient les seuls utilisateurs au volant du véhicule. Bien que les données ne révèlent pas le degré de supervision par un adulte, l'expérience du conducteur ou sa force physique, il est évident qu'une déficience dans l'un ou l'autre de ces domaines peut nuire à la sécurité du conducteur. Que les véhicules hors-route soient utilisés sur la voie publique ou sur une propriété privée, les campagnes de sensibilisation pourraient inclure la surveillance des jeunes utilisateurs par des adultes.

Ce sont pour une grande majorité les collisions à un seul véhicule qui ont fait des victimes parmi les motoneigistes et les utilisateurs de VTT/motos tout-terrain qui ont le plus souvent frappé un objet fixe. Les motoneigistes étaient plus susceptibles de perdre la vie dans des incidents de submersion que les

conducteurs de VTT/moto tout-terrain, ayant mené leurs véhicules sur un plan d'eau où la glace n'était pas aussi épaisse que prévu. Compte tenu de l'évolution non seulement des conditions météorologiques, mais aussi du climat en général, il convient d'envisager de nouvelles campagnes de sensibilisation aux dangers liés à la conduite de véhicules hors-route sur des étendues d'eau ou à proximité de celles-ci. Une attention particulière pourrait être accordée à une meilleure compréhension de la relation entre le poids du véhicule, l'épaisseur de la glace et ce qu'il faut faire si le véhicule défonce la glace.

Le pourcentage de décès en VTT/moto tout-terrain susceptibles de se produire sur des voies publiques était plus élevé que celui des décès en motoneige. Cela s'explique en partie par l'autorisation accordée aux VTT de rouler sur des voies publiques et des autoroutes par certains codes de la route provinciaux. Par ailleurs, le pourcentage de décès en VTT/moto tout-terrain survenus sur des sentiers désignés est inférieur à celui des décès en motoneige. Il reste à voir si les collisions sur les sentiers désignées sont sous-déclarées ou si les utilisateurs de VTT/moto tout-terrain qui empruntent les réseaux de sentiers conduisent leurs véhicules de manière plus prudente que ceux qui roulent ailleurs.

Parmi les conducteurs mortellement blessés, les utilisateurs de motoneige et de VTT/moto tout-terrain étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conducteurs de véhicules routiers. Idéalement, une application plus rigoureuse des lois existantes sur la conduite en état d'ivresse pourrait réduire ce problème. Cependant, si les utilisateurs de véhicules tout-terrain ont l'impression que le risque d'être pris en flagrant délit est faible, ils peuvent être moins enclins à modifier leur comportement. En outre, certaines de ces personnes ne savent peut-être pas que la conduite en état d'ivresse d'un véhicule ailleurs que sur une voie publique figure dans le Code criminel. Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour informer le public de l'existence de la conduite en état d'ivresse de tout moyen de transport dans le Code criminel.



La sensibilisation aux mérites du port du casque pourrait aussi réduire le nombre de décès au sein de cette population. Certains utilisateurs de véhicules hors-route sont parfois moins enclins à porter un casque lorsqu'ils se servent de leur véhicule pour parcourir une courte distance, pendant une brève période ou dans des endroits où le port du casque n'est pas obligatoire, par exemple, sur une propriété privée. Peut-être que la possibilité d'être appréhendé pour n'avoir pas porté de casque est suffisamment faible pour que cela vaille la peine de prendre le risque de ne pas en porter. Néanmoins, les lois de la physique s'appliquent toujours et une chute du véhicule peut toujours entraîner des blessures graves, voire mortelles.

Références

Chu, A., Orr, S., Moloughney, B., McFaull, S., Russell, K., Richmond, S.A. (2019). The epidemiology of all-terrain vehicle and snowmobile-related injuries in Ontario. Toronto, Ontario : Agence ontarienne de protection et de promotion de la santé (Santé publique Ontario).

Fondation de recherche sur les blessures de la route (2024). Base de données nationale sur les collisions mortelles. Consultée le 8 avril 2024.

Gill, P.J., McLaughlin, T., Rosenfield, D., Moore Hepburn, C., Yanchar, N.L., Beno, S. 2019. All-terrain vehicle serious injuries and death in children and youth: A national survey of Canadian paediatricians. *Paediatrics & Child Health*, 2019, e13–e18 doi: 10.1093/

Harry Cummings & Associates. (2023). The Economic Impact of Snowmobile Trails in Ontario: 2022-2023. Ontario Federation of Snowmobile Clubs.

MacDougall, W., Jiang, X., Sobhan, S., Balshaw, R., Haas, B., Moore, L., et al. (2023). Severity of all-terrain vehicle-related injuries by age in Canada, 2002-2019. *JAMA Network Open*, 6(5), e2316060. doi:10.1001/jamanetworkopen.2023.16060

Parachute. Véhicules tout-terrain (VTT) – Tableau de la législation canadienne. 2023. <https://parachute.ca/fr/ressource-professionnelle/politique/politique-relative-aux-vehicules-hors-route/>

Statistique Canada. (2018). Tableau 45-10-0030-01. La participation dans les activités extérieures au cours des 12 derniers mois, selon le groupe d'âge, le sexe, le statut d'emploi actuel et la santé perçue, Canada, provinces et régions DOI: <https://doi.org/10.25318/4510003001-fra>

Vanlaar, W., McAteer, H., Brown, S., Crain, J., McFaull, S., Hing, M.M. (2015). Injuries related to off-road vehicles in Canada. *Accident Analysis and Prevention*, 75, 264-271.

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.



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 | 978-1-77874-045-9

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.

