



La sécurité routière en Ontario

Rapport annuel 2005



On peut obtenir des exemplaires du présent document à :

Service Ontario Publications

www.serviceontario.ca/publications

Téléphone : 416 326-5300

Sans frais : 1 800 668-9938

ATS : 1 800 268-7095

Pour obtenir des renseignements sur les moyens de réduire les risques de collision, procurez-vous un exemplaire de la plus récente version du Guide officiel de l'automobiliste à votre Bureau d'immatriculation et de délivrance des permis de conduire du ministère des Transports (MTO) ou visitez le site Web du MTO à <http://www.mto.gov.on.ca>. Pour obtenir un exemplaire des autres guides de conduite et documents d'information, composez le 416 235-3473. Pour des renseignements sur le MTO, téléphonez à ServiceOntario au 1 800 268-4686. Vous pouvez également emprunter une copie d'un vidéo sur la sécurité routière auprès de la Ontario Safety League. Pour ce faire, composez le 905 625-0556.

Un grand nombre des publications du ministère sont en vente dans les librairies et les magasins de produits automobiles.

Pour plus de renseignements sur les données figurant dans la présente publication, veuillez téléphoner au Bureau du programme de sécurité routière au 416 235-3585.

Produit par le :

Bureau du programme de sécurité routière

Direction de la sensibilisation et des politiques en matière de sécurité

Ministère des Transports

1201, avenue Wilson

Édifice A, Premier étage, bureau 212

Toronto ON

M3M 1J8

Téléphone : 416 235-3585

Télécopieur : 416 235-3633

 Imprimé sur du papier recyclé

ISSN 1712-8463 (Version imprimée)

ISSN 1712-848X (Version sur cédérom)

ISSN 1712-8471 (Version internet)

Message du ministre

Je suis heureux de présenter le Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario de 2005.

Ce rapport indique que, d'après une comparaison des taux de collisions mortelles dans tous les territoires du Canada, des États-Unis et des 30 pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), l'Ontario demeure un chef de file mondial en matière de sécurité routière. En 2005, le nombre de personnes tuées sur les routes de l'Ontario a diminué pour la troisième année consécutive, passant de 799 en 2004 à 766 en 2005, le nombre de décès le plus faible depuis 1948. Ce résultat est encourageant compte tenu du fait que le nombre de véhicules automobiles immatriculés dans la province n'a jamais été aussi élevé.

Les points saillants de 2005 comprennent les suivants :

- réduction globale du nombre de personnes tuées ou blessées;
- réduction du nombre de personnes tuées ou blessées lors d'une collision attribuable à la conduite en état d'ivresse;
- réduction du nombre de collisions mortelles impliquant de gros camions;
- réduction du nombre de collisions mortelles impliquant des animaux sauvages.

Les progrès accomplis en Ontario en matière de sécurité routière sont le fruit des efforts déployés conjointement par le gouvernement provincial, les municipalités, les services de police, le secteur de la santé publique, les parties qui s'intéressent à la sécurité routière et les collectivités de la province en vue de sensibiliser les Ontariennes et Ontariens et d'appliquer les règles de la circulation. Cette collaboration vise à améliorer continuellement les comportements des conducteurs, à protéger les piétons, à améliorer l'état des véhicules et à rendre l'infrastructure plus sûre pour les résidents et les visiteurs de la province.

Avec l'adoption de la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport* (projet de loi 169) le 21 novembre 2005, l'Ontario a agi en vue d'améliorer la sécurité routière dans la province en ciblant les pires conducteurs et en prenant diverses mesures ayant pour but d'atténuer la congestion et d'accroître le nombre de personnes qui utilisent les transports en commun.

Les mesures que nous prenons ont un effet positif sur la province et je suis confiant que la situation ne fera que s'améliorer. En prenant connaissance du rapport de 2005, vous serez sans doute aussi fier que moi des résultats affichés en Ontario en matière de sécurité routière.

Cordialement,

Le ministre des Transports,



Jim Bradley

Table des matières

Section	Titre	Page
	Avant-propos	6
1	Aperçu	32
1a	Résumé	34
1b	Soins de santé	35
2	Les personnes	36
2a	Personnes impliquées dans des collisions	38
2b	Contexte	47
3	Les collisions	54
3a	Types de collisions	56
3b	Moment et milieu	60
3c	Endroits où surviennent les collisions	63
4	Lieux des collisions	66
5	Le véhicule	82
5a	Véhicules impliqués dans des collisions	84
5b	Contexte	87
6	Les véhicules spéciaux	90
6a	Motocyclettes	91
6b	Véhicules scolaires	92
6c	Camions	93
6d	Véhicules tout terrain	94
6e	Motoneiges	96
6f	Bicyclettes	97
7	Données sur les condamnations, les infractions et les suspensions	98
7a	Données sur les condamnations	100
7b	Données sur les infractions	102
7c	Données sur les suspensions	103
8	Annexe	104
8a	Lexique	104
8b	Remerciements	108

Liste des tableaux et figures – 2005

Tableau

1.1	Certains diagnostics de personnes hospitalisées en Ontario au cours de l'exercice 2004–2005 à la suite d'une collision de véhicules automobiles
1.2	Certaines interventions chirurgicales pratiquées à la suite de collisions de véhicules automobiles en Ontario au cours de l'exercice 2004–2005
2.1	Catégorie de personnes impliquées dans des collisions causant la mort ou des lésions corporelles selon la gravité des blessures, en 2005
2.2	Catégorie de personnes tuées selon le groupe d'âge en 2005
2.3	Catégorie de personnes blessées selon le groupe d'âge en 2005
2.4	Sexe du conducteur selon la catégorie de collision en 2005
2.5	État du conducteur selon la catégorie de collision en 2005
2.6	Âge du conducteur selon son état, pour toutes les collisions en 2005
2.7	État relevé des conducteurs tués en 2005
2.8	Geste apparemment posé par le conducteur selon la catégorie de collision en 2005
2.9	Port de la ceinture de sécurité selon la gravité des blessures subies par le conducteur lors des collisions causant la mort ou des lésions corporelles en 2005
2.10	Port de la ceinture de sécurité selon la gravité des blessures subies par les passagers lors des collisions causant la mort ou des lésions corporelles en 2005
2.11	Dispositif utilisé pour retenir les enfants âgés de 0 à 4 ans qui ont été tués lors d'une collision entre 2001 et 2005
2.12	Dispositif utilisé pour retenir les enfants de 0 à 4 ans impliqués dans une collision causant la mort ou des lésions corporelles, selon la gravité des blessures en 2005
2.13	État des piétons selon la gravité des blessures en 2005
2.14	Geste apparemment posé par les piétons selon la gravité des blessures en 2005
2.15	Catégorie de personnes tuées ou blessées entre 1988 et 2005
2.16	Sexe des conducteurs selon le groupe d'âge en 2005
2.17	Conducteurs selon le groupe d'âge entre 1988 et 2005
2.18	Catégorie de permis de conduire selon le sexe en 2005
2.19	Titulaires d'un permis de conduire, total des collisions, personnes tuées ou blessées, 1931–2005
2.20	Groupes d'âge des conducteurs – titulaires de permis, nombre et pourcentage de conducteurs impliqués dans une collision en 2005
3.1	Catégories de collisions de 1988 à 2005
3.2	Taux de collisions par million de kilomètres parcourus de 1988 à 2005
3.3	Véhicules automobiles impliqués dans une collision, selon l'impact initial, en 2005
3.4	Type d'impact initial selon la catégorie de collision en 2005
3.5	Mois où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2005
3.6	Jour où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2005
3.7	Heure où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2005

3.8	Personnes tuées ou blessées lors d'une collision mortelle survenue un jour férié ou une longue fin de semaine en 2005
3.9	Luminosité, selon la catégorie de collision en 2005
3.10	Visibilité, selon la catégorie de collision en 2005
3.11	Autorité responsable des routes, selon la catégorie de collision en 2005
3.12	Autorité responsable des routes, pour toutes les collisions, de 1996 à 2005
3.13	Endroit où les collisions sont survenues, selon la catégorie de collision en 2005
3.14	État de la chaussée, selon la catégorie de collision en 2005
4.1	Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2005
5.1	Véhicules impliqués dans des collisions en 2005
5.2	État du véhicule selon la catégorie de collision en 2005
5.3	Année modèle des véhicules selon la catégorie de collision en 2005
5.4	Véhicules assurés ou non, selon la catégorie de collision en 2005
5.5	Nombre de véhicules selon le type en 2005
5.6	Certains types de véhicules selon l'année modèle en 2005
5.7	Dommages causés aux véhicules en 2005
6.1	Motocyclistes tués ou blessés entre 1996 et 2005
6.2	Certains facteurs ayant eu une incidence sur les collisions mortelles de motocyclettes en 2005
6.3	Nombre d'élèves transportés tous les jours, nombre total de collisions de véhicules scolaires, années scolaires 2000–2001 à 2004–2005
6.4	Véhicule scolaire selon le type et la nature de la collision en 2004–2005
6.5	Nombre d'élèves blessés selon le type de collision et de véhicule en 2004–2005
6.6	Nombre de personnes tuées lors d'une collision impliquant un camion entre 2001 et 2005
6.7	Nombre de gros camions impliqués dans une collision, toutes catégories, en 2005
6.8	Camions immatriculés en 2005
6.9	Certains facteurs liés aux collisions mortelles impliquant de gros camions en 2005
6.10	Conducteurs de véhicules tout terrain tués ou blessés, selon l'endroit où les collisions sont survenues entre 2001 et 2005
6.11a	Passagers de véhicules tout terrain tués ou blessés, selon l'endroit où les collisions sont survenues entre 2001 et 2005
6.11b	Piétons tués ou blessés par des véhicules tout terrain, selon l'endroit où les collisions sont survenues entre 2001 et 2005
6.12	Véhicules tout terrain immatriculés entre 2001 et 2005
6.13	Certains facteurs liés à toutes les collisions impliquant des véhicules tout terrain en 2005
6.14	Conducteurs de motoneiges tués ou blessés, selon l'endroit où les collisions sont survenues – saisons de motoneige de 2000–2001 à 2004–2005

6.15a	Passagers de motoneiges tués ou blessés, selon l'endroit où les collisions sont survenues – saisons de motoneige de 2000–2001 à 2004–2005
6.15b	Piétons tués ou blessés par des motoneiges, selon l'endroit où les collisions sont survenues – saisons de motoneige de 2000–2001 à 2004–2005
6.16	Motoneiges immatriculées entre 2001 et 2005
6.17	Totalité des collisions de motoneiges en 2004–2005
6.18	Cyclistes tués ou blessés entre 2001 et 2005
6.19	Âge des cyclistes impliqués dans une collision, selon les conditions de luminosité en 2005
6.20	Certains facteurs liés à toutes les collisions de bicyclettes en 2005
7.1	Résumé des condamnations liées à un véhicule automobile en 2005
7.2	Condamnations liées à un véhicule automobile prononcées en vertu du <i>Code de la route</i> en 2005
7.3	Condamnations liées à un véhicule automobile prononcées en vertu du <i>Code criminel</i> en 2005
7.4	Nombre de conducteurs condamnés ayant enfreint le <i>Code criminel</i> du Canada entre 2000 et 2005
7.5	Suspensions administratives du permis de conduire, suspensions mensuelles imposées de 1998 à 2005
7.6	Suspensions imposées en raison de l'accumulation de points d'inaptitude, selon l'âge du conducteur, en 2005

Figure

1	Nombre total de collisions causant la mort ou des lésions corporelles en Ontario, 1988 à 2005
2	Personnes impliquées dans des collisions, selon la gravité des blessures, en 2005
3	Taux de collisions mortelles par 100 millions de kilomètres parcourus en Ontario de 1990 à 2005
5	Répartition des véhicules par catégorie en Ontario en 2005
7	Condamnations liées aux véhicules automobiles en Ontario par type en 2005

Avant-propos



Avant-propos

Le nombre total de décès et le taux de décès de l'Ontario n'ont jamais été aussi bas qu'en 2005.

La comparaison des taux de décès par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire révèle que les routes de l'Ontario étaient parmi les routes les plus sûres d'Amérique du Nord en 2005.

Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario 2005

Qu'est-ce que le Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO)?

Le Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO) est un examen annuel détaillé des données et statistiques sur la sécurité routière en Ontario. Ces renseignements aident le ministère des Transports (MTO) à cerner les tendances récentes et à long terme en matière de sécurité routière, particulièrement en ce qui concerne :

- les conducteurs, les passagers et les piétons tués ou blessés;
- les taux de collision;
- les collisions attribuables à la conduite en état d'ivresse, à l'excès de vitesse, à des conducteurs débutants ou âgés, à de gros camions, etc.

Le rapport est préparé à partir des renseignements inscrits dans les rapports de collision de véhicules automobiles que remplissent les policiers de l'Ontario et des données fournies par le Bureau du coroner en chef, Transports Canada et d'autres ministères et organismes du gouvernement de l'Ontario. On recueille des statistiques sur la sécurité routière en Ontario depuis 1931.

Ces statistiques donnent au ministère des Transports un aperçu de la sécurité des routes de l'Ontario chaque année. En comparant les données sur la sécurité routière en Ontario à celles d'autres territoires ayant une population et des conditions de circulation semblables, particulièrement d'autres territoires nord-américains, le ministère peut distinguer les fluctuations à court terme des tendances à long terme et repérer les nouveaux enjeux en matière de sécurité routière. La capacité de cerner ces enjeux à mesure qu'ils se manifestent aide le ministère et ses partenaires à prendre plus rapidement des mesures efficaces qui rendent les routes de l'Ontario plus sûres et plus efficaces.

La sécurité routière a une incidence sur tous les aspects de la vie en Ontario. Elle a une incidence directe sur le plan des coûts humains et économiques des décès et des blessures qui surviennent sur les routes. Elle a une incidence indirecte sur le plan des retards de circulation causés par les collisions et les fermetures de routes qui nuisent à notre qualité de vie, à la productivité des entreprises ontariennes et à notre environnement naturel. C'est pour cette raison que le ministère des Transports s'efforce d'améliorer la sécurité routière et de réduire le nombre de décès et de blessures évitables sur les routes de la province en prenant des mesures directes par voie législative comme l'adoption de la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport* et en augmentant le financement consacré à l'amélioration des ponts, des routes et des services de transport en commun de la province en vue de réduire les embouteillages. Comme l'indique le RASRO 2005, la planification des transports, la gestion des routes, la mise en œuvre de programmes de sécurité routière, l'adoption de mesures législatives, la mise sur pied d'initiatives de sensibilisation du public et l'application des lois contribuent toutes à faire en sorte que les routes de l'Ontario soient parmi les routes les plus sûres du monde.

Principales constatations sur le plan de la sécurité routière en Ontario en 2005

L'Ontario mesure la sécurité routière en comparant le nombre de décès attribuables aux collisions de véhicules automobiles par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire dans la province au nombre des années précédentes. On peut ainsi comparer les résultats enregistrés en Ontario à ceux d'autres territoires, car il est assez facile d'obtenir le nombre de victimes de collisions mortelles et le nombre de titulaires d'un permis de conduire dans la plupart des territoires nord-américains et européens. Le MTO publie un rapport annuel sur le taux de mortalité routière par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire depuis 20 ans.

Le taux de décès par tranche de 100 millions de kilomètres parcourus est aussi une mesure valide. Toutefois, il est beaucoup plus difficile d'obtenir des données sur le nombre de kilomètres parcourus dans un territoire donné, car les territoires n'utilisent pas tous les mêmes méthodes pour estimer le nombre de kilomètres parcourus (p. ex., certains calculent le débit de circulation sur les autoroutes et d'autres utilisent diverses méthodes d'enquête). Par conséquent, la comparaison du taux de décès par tranche de 100 millions de kilomètres parcourus n'est pas aussi fiable que la comparaison effectuée à partir du nombre de titulaires d'un permis de conduire.

En 2005, le taux de décès par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire en Ontario était de 0,87, une baisse de 5 pour 100 par rapport au taux de 0,92 affiché en 2004. Le taux de décès en Ontario par tranche de 100 millions de kilomètres a lui aussi diminué, passant de 0,66 en 2004 à 0,61 en 2005, une baisse de plus de 6 pour 100. Il s'agit des taux les plus faibles jamais affichés en Ontario.

D'après le taux de décès par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire, l'Ontario est demeuré un chef de file en matière de sécurité routière en Amérique du Nord en 2005. Seuls les Territoires du Nord-Ouest (T.N.-O.), qui comptent peu d'habitants et dont le taux de décès fluctue considérablement d'une année à l'autre, ont affiché un taux plus faible en Amérique du Nord. Précisons que les T.N.-O. comptent moins de 50 000 habitants et que le nombre de titulaires d'un permis de conduire est environ 276 fois moins élevé que celui de l'Ontario. Le nombre de victimes de collisions mortelles dans les T.N.-O. est passé de 3 en 2004 à 2 en 2005, soit un taux de décès par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire de 0,63.

Selon le taux de décès par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire en 2005, l'Ontario devance nettement les territoires avoisinants sur le plan de la sécurité routière. Ainsi, l'État de New York se classe au 9^e rang; le Québec, au 13^e; le Michigan, au 17^e; et l'Ohio, au 23^e.

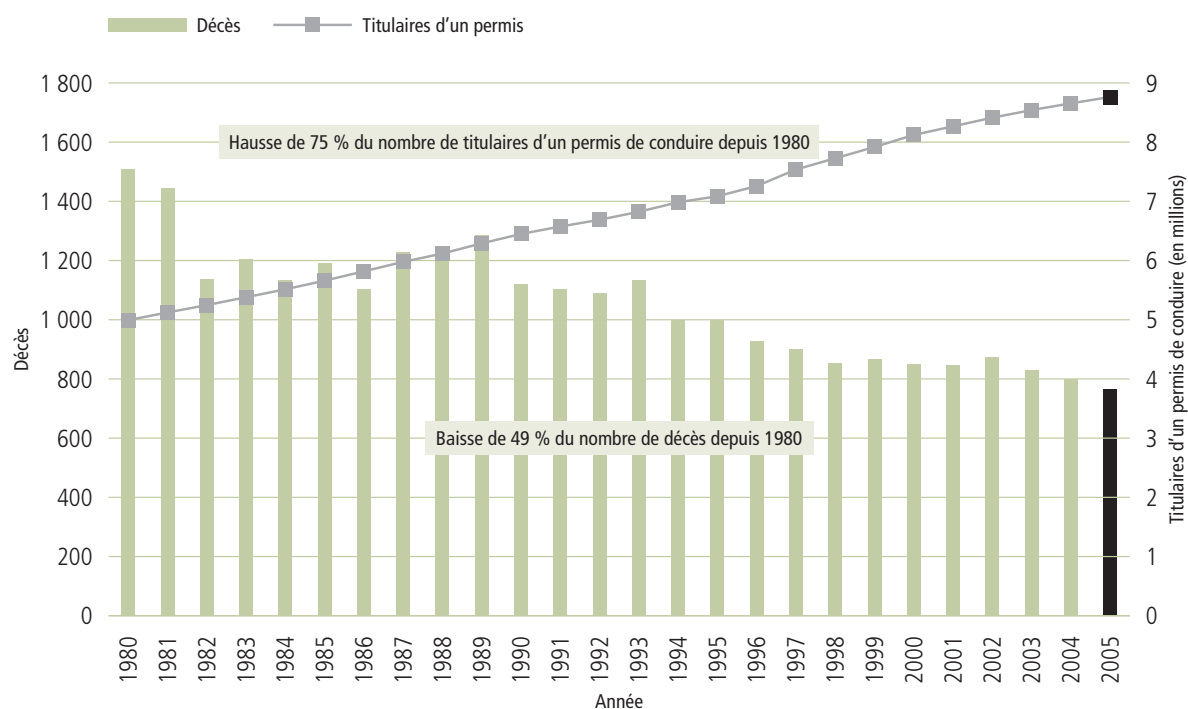
En 2005, le nombre de personnes tuées sur les routes de l'Ontario a diminué pour la troisième année consécutive, passant de 799 en 2004 à 766 en 2005, un nouveau record. Le nombre de personnes ayant subi des blessures mineures lors d'une collision de véhicules automobiles continue lui aussi de baisser, passant de 29 918 en 2004 à 29 518 en 2005, tandis que le nombre de personnes ayant subi des blessures graves a augmenté de 54, passant de 3 565 en 2004 à 3 619 en 2005. Par ailleurs, le nombre de personnes décédées lors d'une collision attribuable à l'ivresse au volant a diminué, passant de 192 en 2004 à 174 en 2005, une baisse de près de 10 pour 100.

Malgré la légère augmentation du nombre de personnes ayant subi des blessures graves, les résultats présentés dans le RASRO 2005 sont positifs dans l'ensemble et témoignent du fait que les efforts constants que déploie l'Ontario en vue d'améliorer la sécurité routière porte fruit puisque le nombre de personnes décédées ou blessées diminue. Des routes plus sûres permettent d'atténuer la douleur et la souffrance causées tous les jours par des collisions de véhicules automobiles qui auraient pu être évitées. Cette sécurité accrue a également pour avantage d'améliorer la qualité de vie des Ontariens et de réduire les coûts financiers associés aux collisions de véhicules automobiles, particulièrement en ce qui concerne le système de santé et la perte de productivité découlant des retards et des embouteillages.

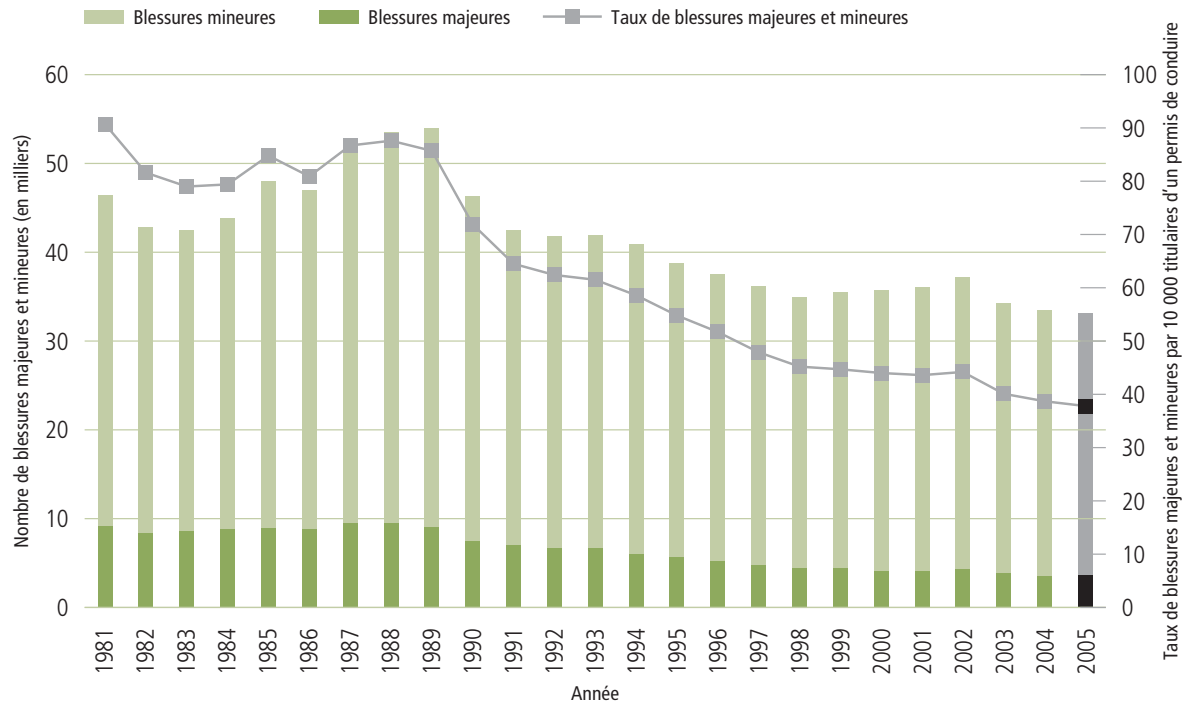
La sécurité routière en Ontario d'après les chiffres

Catégorie	2005	2004
Taux de décès	0,87	0,92
Décès par tranche de 100 millions de km	0,61	0,66
Nombre de titulaires d'un permis de conduire	8 762 210	8 655 597
Nombre de véhicules automobiles	7 854 228	7 698 416
Nombre de décès	766	799
Nombre de personnes gravement blessées	3 619	3 565
Nombre de personnes ayant subi des blessures mineures	29 518	29 918
Nombre de décès attribuables à la conduite en état d'ivresse	174	192

Nombre de décès et de titulaires d'un permis de conduire : 1980–2005



Nombre et taux de blessures majeures et mineures : 1981–2005



Améliorer la sécurité routière pour tous les Ontariens

En 2005, près de la moitié des collisions mortelles de véhicules automobiles survenues en Ontario sont attribuables à un excès de vitesse ou à la perte de maîtrise du véhicule.

RAPPORT ANNUEL SUR LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE EN ONTARIO 2005

Bien que le nombre total de décès survenus sur les routes de l'Ontario ait diminué pour la troisième année consécutive en 2005, le nombre de décès attribuables à un excès de vitesse ou à la perte de maîtrise du véhicule a augmenté, passant de 345 en 2004 à 366 en 2005, une hausse d'environ 6 pour 100. Nous avons également relevé une hausse légère mais troublante du nombre de piétons tués, qui est passé de 104 en 2004 à 105 en 2005.

La situation est encourageante en ce qui concerne les jeunes conducteurs qui, généralement, sont surreprésentés dans les statistiques sur les collisions. Le nombre de décès chez les conducteurs ayant entre 16 et 19 ans a diminué de 7, passant de 38 en 2004 à 31 en 2005. Le nombre de conducteurs de ce groupe d'âge qui ont été blessés a lui aussi baissé, passant de 3 140 en 2004 à 3 077 en 2005.

Les collisions attribuables à un excès de vitesse et celles mettant en cause des piétons et de jeunes conducteurs sont une préoccupation constante pour le ministère des Transports et ses partenaires en sécurité routière. Les résultats positifs qu'a obtenus l'Ontario ces dernières années en vue de réduire le nombre de décès et de blessures attribuables à des collisions de véhicules automobiles témoignent de l'engagement que nous avons pris d'améliorer la sécurité routière et signifient que les routes de l'Ontario sont plus sûres. Cela dit, les données présentées dans le RASRO 2005 indiquent clairement qu'il faut en faire plus pour améliorer la sécurité routière.

Le RASRO 2005 indique également que l'Ontario a réalisé des progrès considérables en vue de respecter les engagements qu'il a pris aux termes de la Vision sécurité routière (VSR) 2010 du Canada, qui fixe comme objectif une réduction de 30 pour 100 à l'échelle nationale du nombre moyen d'usagers de la route tués ou gravement blessés entre 2008 et 2010 comparativement aux moyennes de la période de référence 1996-2001.

Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport

Avec l'adoption, le 21 novembre 2005, de la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport*, l'Ontario a agi en vue de régler des questions clés de sécurité routière dans la province. Il a ciblé les pires conducteurs qui circulent sur les routes de la province et adopté de nouvelles mesures afin de réduire les embouteillages et d'accroître le nombre d'usagers des transports en commun.

Cibler les pires contrevenants

En 2005, près de la moitié des collisions mortelles survenues en Ontario mettaient en cause des conducteurs qui roulaient trop vite ou qui ont perdu la maîtrise de leur véhicule. Les recherches sur les causes des collisions de véhicules automobiles révèlent que les conducteurs qui roulent trop vite sont plus susceptibles de tuer ou de blesser quelqu'un et que le risque de collision grave augmente à mesure que la vitesse s'accroît. Les conducteurs qui dépassent de 30 kilomètres à l'heure (km/h) la limite de vitesse affichée sont six fois plus susceptibles de tuer ou de blesser quelqu'un que les conducteurs qui respectent la limite de vitesse. Les conducteurs qui dépassent de 50 km/h ou plus la limite de vitesse sont dix fois plus susceptibles de causer une collision qui tuera ou blessera quelqu'un. Les preuves sont indéniables – l'excès de vitesse tue.

« Tout ce que nous pouvons faire pour lutter contre l'excès de vitesse rendra nos routes plus sûres. »

TOM CARRIQUE, SERGENT-CHEF
SERVICE DE POLICE RÉGIONAL DE YORK

La *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport* comporte des mesures permettant d'améliorer le comportement des conducteurs, ce qui rendra les routes plus sûres. En vertu de la Loi, le ministère a haussé les amendes imposées aux conducteurs reconnus coupables d'avoir dépassé de 30 à 34 km/h la limite de vitesse et a prolongé la suspension du permis de conduire des récidivistes qui dépassent de 50 km/h ou plus la limite de vitesse affichée. Ces mesures législatives, qui sont entrées en vigueur le 31 mars 2006, prévoient également l'ajout de points d'inaptitude aux sanctions imposées aux conducteurs qui sont reconnus coupables d'avoir utilisé un avertisseur d'appareil de mesure de vitesse (détecteur de radar). En outre, on a doublé les amendes imposées aux conducteurs qui roulent trop vite dans les zones de construction. Enfin, on considère désormais que les conducteurs qui ne respectent pas un panneau de signalisation leur indiquant qu'ils doivent s'arrêter ou ralentir dans une zone de construction ou une zone où l'on effectue des travaux de voirie commettent une infraction.

« Nous appuyons ces mesures visant à assurer la sécurité des travailleurs de la voirie... nous estimons qu'elles sauveront des vies. »

ROB BRADFORD, DIRECTEUR GÉNÉRAL
ONTARIO ROAD BUILDERS' ASSOCIATION

Pour aider les municipalités à gérer les limites de vitesse sur leurs routes, la Loi les autorise à fixer la limite de vitesse à 30 km/h aux endroits où on a pris des mesures pour modérer la circulation.

L'expérience nous a appris que l'imposition de sanctions plus sévères aux personnes qui enfreignent les règles de la circulation donne de bons résultats en Ontario. Chaque fois que nous rendons ces règles plus strictes, nous obtenons des résultats concrets. L'augmentation des amendes et des sanctions et les initiatives législatives comme celle autorisant les municipalités à abaisser la limite de vitesse sur leurs routes dans les zones de construction ont pour but de réduire le nombre de collisions qui surviennent dans les zones de construction, qui se sont chiffrées à plus de 10 000 entre 2001 et 2005 et qui ont causé 33 décès.

La Loi modifie le *Code de la route* afin que soit désormais considéré comme une infraction provinciale le fait de prendre des passagers pour les transporter moyennant rémunération à bord d'un véhicule pouvant accueillir moins de 10 personnes sans avoir :

- un permis de taxi municipal là où un tel permis est exigé;
- un permis délivré par un aéroport ou une administration aéroportuaire, là où un tel permis est exigé;
- une autorisation accordée en vertu d'un règlement fédéral;
- un permis d'utilisation d'un véhicule de transport en commun.

Ces dispositions s'appliquent à toute personne qui fournit des services de transport pour compte d'autrui sans être titulaire des permis requis (p. ex., les conducteurs, les personnes qui prennent des arrangements pour des services de transport pour compte d'autrui et les propriétaires des véhicules).

Les personnes reconnues coupables de cette infraction sont passibles d'une amende allant de 300 \$ à 20 000 \$. Si elles ne paient pas l'amende, leur permis de conduire est suspendu (dans le cas des conducteurs et des personnes qui prennent des arrangements pour des services de transport) ou on annule leurs plaques d'immatriculation (pour les propriétaires des véhicules) au moment du renouvellement annuel ou bisannuel.

Les dispositions concernant les services de taxi illégaux sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

Accroître la sécurité des routes locales

Tout le monde a entendu parler d'un conducteur qui ne s'est pas arrêté ou qui a failli heurter un piéton à un passage protégé ou à une intersection. Le ministère des Transports estime que, entre 2001 et 2005, plus de 15 500 piétons ont été tués ou blessés en traversant la rue, un grand nombre d'entre eux à un feu de circulation, un passage protégé ou un passage pour élèves. En 2005, 36 pour 100 des décès de piétons sont survenus à une intersection ou à proximité d'une intersection. Comme c'est le cas pour les excès de vitesse, les conducteurs qui ne s'arrêtent pas en présence d'un piéton à un passage protégé ou à un passage pour élèves ou qui ne cèdent pas le passage aux piétons qui traversent une intersection sont un grave problème.

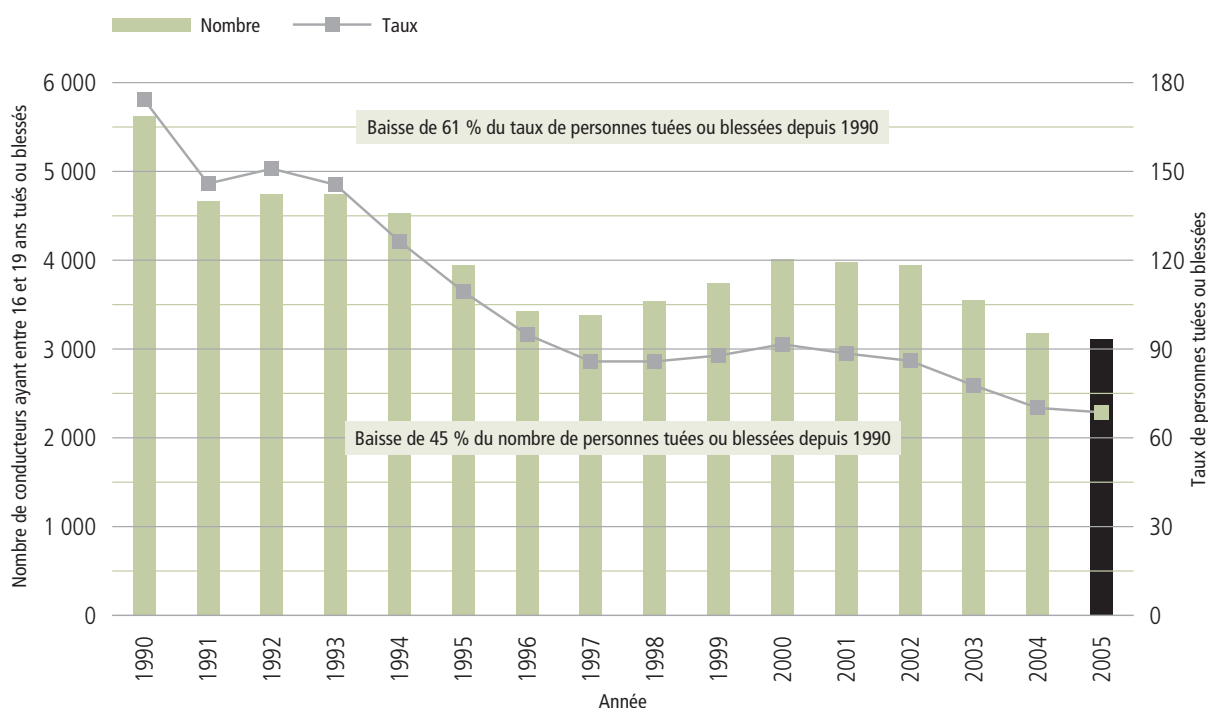
C'est pour cette raison que la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport* clarifie les exigences selon lesquelles les conducteurs doivent s'arrêter et attendre que les piétons et les passeurs scolaires aient traversé la rue aux intersections, aux passages protégés pour piétons et aux passages pour élèves. On a augmenté les amendes imposées aux conducteurs qui ne s'arrêtent pas ou qui ne cèdent pas le passage aux piétons, ainsi que le nombre de points d'incapacité imputés aux conducteurs reconnus coupables de ces infractions. Les amendes plus élevées (qui sont passées de 60 \$ à un montant minimal de 150 \$ et à un montant maximal de 500 \$ – elles sont deux fois plus élevées si l'infraction est commise dans une zone de sécurité communautaire) sont un moyen de dissuasion ayant pour but de bien faire comprendre aux conducteurs la gravité de ces infractions. En outre, l'augmentation du nombre de points d'incapacité imposés aidera le ministère à identifier et à surveiller ces conducteurs. Le personnel du ministère peut obliger les conducteurs concernés à prendre des mesures correctrices afin d'améliorer leur comportement avant que leur conduite imprudente ne cause une tragédie.

Renforcer les cours de conduite et accroître la sécurité des jeunes conducteurs

L'Ontario est la province canadienne qui compte le plus d'habitants et son taux de croissance est parmi les plus élevés. En 2005, il y avait près de neuf millions de titulaires d'un permis de conduire en Ontario et un peu moins de huit millions de véhicules automobiles immatriculés. Le nombre de conducteurs a augmenté de plus de 100 000 en 2005; un grand nombre d'entre eux ont obtenu leur premier permis de conduire. Dans l'ensemble, le nombre de conducteurs en Ontario a augmenté de plus de 75 pour 100 depuis 1980 et rien n'indique que cette croissance ralentira à court terme. En raison de l'augmentation du nombre de personnes autorisées à conduire une automobile et de la complexité de la circulation en Ontario, il importe plus que jamais de veiller à ce que toutes les personnes qui circulent sur les routes de la province aient les capacités et l'expérience nécessaires pour conduire de façon prudente.

En 1994, l'Ontario a été le premier territoire en Amérique du Nord à mettre en œuvre un vaste système de délivrance graduelle des permis de conduire afin de réduire le nombre élevé de conducteurs débutants tués ou blessés lors de collisions de véhicules automobiles. Ces conducteurs, particulièrement ceux ayant entre 16 et 19 ans, risquent le plus d'être tués ou blessés sur les routes de l'Ontario. On a mis en œuvre le système de délivrance graduelle des permis de conduire afin de réduire ce risque en imposant davantage de restrictions aux personnes qui viennent d'obtenir un permis de conduire et qui n'ont pas d'expérience de conduite. On élimine ces restrictions à mesure que les nouveaux conducteurs démontrent, lors d'examen pratiques, qu'ils ont les compétences et l'expérience nécessaires pour conduire de façon prudente. Depuis l'entrée en vigueur de ce système en 1994, le nombre de conducteurs ayant entre 16 et 19 ans tués lors d'une collision a diminué de 24,4 pour 100 et le nombre de jeunes conducteurs blessés a baissé de 21,2 pour 100 entre 1995 et 2005.

Nombre et taux* de conducteurs ayant entre 16 et 19 ans tués ou blessés entre 1990 et 2005



* nombre de personnes tuées ou blessées par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire

Les examens de conduite ne peuvent à eux seuls éliminer les risques auxquels font face les personnes qui commencent à conduire. La *Loi de 2004 visant à accroître la sécurité des enfants et des jeunes sur les routes de l'Ontario* autorise le ministère à adopter un règlement restreignant le nombre de passagers adolescents (ou de passagers plus jeunes) qui peuvent se trouver à bord d'un véhicule automobile conduit par un adolescent et les heures où il peut transporter ces passagers. Ce règlement, qui est entré en vigueur le 1^{er} septembre 2005, interdit aux conducteurs ayant entre 16 et 19 ans de transporter plus d'un jeune passager à bord d'un véhicule automobile qu'ils conduisent entre minuit et cinq heures du matin pendant les six premiers mois où ils sont titulaires d'un permis de catégorie G2.

Après six mois, et jusqu'à ce qu'il obtienne un permis de catégorie G doté de tous les privilèges ou qu'il ait 20 ans, un conducteur adolescent titulaire d'un permis de catégorie G2 peut transporter au plus trois passagers âgés de 19 ans ou moins à bord d'un véhicule automobile. Ce règlement a été adopté en raison du fait alarmant que les conducteurs ayant entre 16 et 19 ans sont trois fois plus susceptibles d'être impliqués dans une collision s'il y a d'autres adolescents à bord du véhicule que s'ils transportent des passagers plus âgés. Trente et un territoires nord-américains restreignent le nombre de passagers que les conducteurs adolescents peuvent transporter.

Le système de délivrance graduelle des permis de conduire n'est qu'un exemple des améliorations que le ministère des Transports a apportées afin de mieux gérer les risques de collisions mettant en cause de jeunes conducteurs et de réduire encore plus le nombre de ces conducteurs qui sont tués ou blessés. Depuis 2004, le ministère des Transports examine activement les écoles de conduite de l'Ontario. Il est essentiel que ces écoles respectent les normes les plus élevées afin que les nouveaux conducteurs développent les compétences nécessaires pour être prudents au volant.

En vertu de la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport*, le ministère des Transports peut adopter des règlements et faire respecter les normes régissant les cours de conduite dispensés aux conducteurs débutants en Ontario. La Loi autorise également le ministère à prendre des mesures efficaces lorsqu'une école de conduite ne respecte pas les normes qu'il a adoptées. On a entrepris des consultations avec les intervenants à ce sujet au début de 2006.

Améliorer les cours offerts aux conducteurs débutants, limiter les risques de collision pour les jeunes conducteurs et poursuivre les campagnes de sensibilisation du public menées en collaboration avec les groupes s'intéressant à la sécurité routière partout en Ontario, notamment la campagne jeCONDUIS parrainée par le ministère, voilà autant d'initiatives contribuant à accroître la sécurité des conducteurs et à réduire le nombre de collisions impliquant de jeunes conducteurs dans la province. Pour ce qui est de l'avenir, le ministère s'attend à ce que ces initiatives continuent de réduire le nombre de jeunes conducteurs tués ou blessés.

Accroître la sécurité dans les collectivités de l'Ontario

Les mesures touchant la sécurité routière prévues par la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport* visent surtout à améliorer les transports en commun et à rendre les routes plus sûres au XXI^e siècle. Les transports en commun permettent de retirer des véhicules de la circulation, rendent les routes et les autoroutes plus efficaces et sont bénéfiques pour les collectivités et l'environnement, car ils protègent notre qualité de vie et permettent de créer un réseau de transport plus sûr pour tous.

En outre, la Loi permet aux conducteurs du Nord de l'Ontario d'utiliser des pneus cloutés. Cette initiative est le fruit d'une collaboration entre le ministère des Transports et le ministère du Développement du Nord et des Mines. Par ailleurs, la Loi renforce les exigences d'inspection quotidienne des véhicules utilitaires et prévoit que le conducteur d'un véhicule dont une pièce ou une chose qui y est fixée se détache pendant qu'il est conduit sur une voie publique commet une infraction.

La Loi autorise la police à porter des accusations contre les mécaniciens, les exploitants d'entreprise de camionnage et les conducteurs si une pièce se détache d'un véhicule. Comme les débris peuvent provenir de n'importe quel véhicule, cette nouvelle disposition s'applique également aux voitures de tourisme.

Rendre les transports en commun plus efficaces et réduire la congestion

La conception, la construction et l'entretien de notre infrastructure de transport sont essentiels pour assurer la sécurité des usagers de la route. Il faut se préparer pour l'avenir et prendre les mesures nécessaires afin que les facteurs pouvant avoir une incidence négative sur le comportement des conducteurs, comme l'encombrement des routes et les retards de circulation, soient gérés adéquatement, notamment en veillant à ce que les municipalités et les régions de la province disposent de services de transport en commun bien développés et efficaces.

Il faut également mettre la sécurité routière dans le contexte de la santé et de la prospérité des collectivités dans leur ensemble.

La *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport* attache autant d'importance aux mesures législatives qui appuient les transports en commun et facilitent les déplacements des navetteurs. Ces mesures portent notamment sur ce qui suit :

- l'aménagement, sur certaines routes, d'accotements à droite que les autobus de transport en commun peuvent emprunter pour contourner les bouchons de circulation;
- l'autorisation accordée à la police de veiller à ce que ces accotements soient utilisés correctement;
- l'aménagement de voies réservées aux véhicules multioccupants (VMO).

Les premières voies réservées aux VMO aménagées en Ontario ont été ouvertes à la circulation en décembre 2005. Elles se trouvent sur l'autoroute 404 en direction sud, entre la route 7 et l'autoroute 401, et sur l'autoroute 403, dans les deux directions, entre les autoroutes 407 et 401. Ces voies encouragent les usagers à faire du covoiturage et à utiliser les transports en commun. Un mois après l'ouverture de ces voies, le nombre de véhicules qui les empruntaient a dépassé les prévisions. Sur l'autoroute 404, environ 900 véhicules l'heure circulent sur les voies réservées aux VMO pendant la période de pointe du matin. Sur l'autoroute 403, un peu plus de 650 véhicules l'heure circulent sur les voies réservées aux VMO en direction est et ouest.

La Loi confère au ministère des Transports de nouveaux pouvoirs grâce auxquels il pourra mieux gérer les routes de la province en permettant à la police de dégager et de rouvrir les routes plus rapidement à la suite d'une collision ou d'un déversement. Le ministère estime que 60 pour 100 des retards de circulation qui surviennent sur les routes urbaines de la province sont causés par des collisions, des déversements et des débris sur les routes. En outre, la fermeture d'une route peut coûter jusqu'à 600 000 \$ l'heure (perte de productivité et augmentation des coûts d'expédition). Enfin, on ne peut mesurer la frustration qu'éprouvent tous les jours des centaines de milliers de navetteurs ontariens, notamment parce qu'ils ne peuvent passer plus de temps avec leur famille.

En rétablissant la circulation plus rapidement à la suite d'une collision ou d'un déversement, on réduit les cas d'excès de vitesse et de conduite agressive qui se produisent souvent lorsque les conducteurs essaient de rattraper le temps perdu.

« Si on dégager les routes plus rapidement, il y aura moins de collisions secondaires. »

PETER BURNS, SURINTENDANT
POLICE PROVINCIALE DE L'ONTARIO

Tout au long de 2005, les fonctionnaires du ministère des Transports ont travaillé à l'élaboration des règlements et des plans requis pour mettre en œuvre les mesures visant à lutter contre les excès de vitesse, à assurer la sécurité des piétons, à améliorer les transports en commun et à accélérer les déplacements des navetteurs. La plupart des mesures prévues par la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport* étaient en vigueur le 31 mars 2006. En 2006 et 2007, le ministère des Transports continuera à mettre en œuvre les mesures restantes prévues par la Loi. Il accordera la priorité aux projets suivants :

- un projet pilote de mise à l'essai de nouveaux types de véhicules électriques comme les bicyclettes électriques, les Segways et les véhicules à basse vitesse;
- de nouvelles méthodes de collecte de données permettant d'améliorer les activités de planification des transports du ministère;
- de nouvelles politiques de planification et d'expropriation permettant d'aménager des installations de transport en commun le long des grands couloirs de transport.

Le ministère des Transports prévoit une amélioration réelle et mesurable de la sécurité des routes et de la qualité de vie en Ontario.

Un réseau de transport pour le XXI^e siècle

La réussite économique de l'Ontario et l'excellente qualité de vie dont jouit la population dépendent du réseau de transport de la province. En 2005–2006, l'Ontario a investi plus de 1,3 milliard de dollars dans des projets d'infrastructure routière.

« Les embouteillages à Toronto et dans les environs coûtent au moins 2 milliards de dollars par année aux entreprises canadiennes en raison de la perte de ventes et de la baisse de productivité. À l'échelle nationale, le manque de routes neuves et de routes bien entretenues pourrait représenter un coût de près de 8 milliards de dollars par année. »

ÉTUDE INTITULÉE ROADS AND HIGHWAYS:
CRITICAL TO CANADA'S COMPETITIVENESS
(ASSOCIATION CANADIENNE DES AUTOMOBILISTES)

Améliorer les transports en commun et en accroître le nombre d'utilisateurs

L'Ontario s'est engagé à instaurer une culture des transports en commun dans la province. L'amélioration des transports en commun fait partie intégrante du mandat du ministère des Transports, au même titre que l'amélioration de la sécurité routière. Ces deux objectifs se complètent l'un l'autre. En effet, des recherches ont démontré qu'en réduisant le nombre de véhicules sur les routes, on assainit l'environnement et la qualité de l'air et on améliore le milieu de conduite. L'équation est simple : lorsqu'il y a moins de véhicules, il y a moins d'embouteillages et moins de collisions. Il est beaucoup plus sûr d'utiliser les transports en commun que de conduire une voiture.

En 2005, le MTO a continué d'accroître ses investissements dans les transports en commun. Il a investi près de 1,7 milliard de dollars dans ce secteur en 2005–2006, une augmentation de 137 pour 100 par rapport à 2004–2005. Ce montant comprend environ 231 millions de dollars pour améliorer et étoffer les services de GO Transit et 232 millions de dollars provenant de la taxe sur l'essence, qui ont été versés aux municipalités de la province. D'ici 2010, la province aura fourni 1,6 milliard de dollars aux municipalités de l'Ontario provenant de la taxe sur l'essence.

Les investissements effectués en 2005–2006 ont appuyé plusieurs projets d'amélioration des services de GO Transit, notamment les suivants :

- Ajout de plus de 2 500 places de stationnement aux gares ferroviaires de GO Transit
- Ouverture de deux nouvelles gares ferroviaires : Kennedy (juin 2005) et Milliken (septembre 2005)
- Ouverture de la gare d'autobus Square One (décembre 2005)
- Commande de 20 wagons à deux étages (janvier 2006)
- Commande de 31 autocars (janvier 2006)
- Commande de 27 locomotives neuves, plus puissantes et consommant moins de carburant (juillet 2005)
- Ajout d'un quatrième train le matin et l'après-midi dans le couloir Bradford (octobre 2005)
- Ajout d'autobus pour un grand nombre de parcours, particulièrement celui de l'autoroute 407

Les investissements effectués en 2005–2006 ont appuyé également des projets d'amélioration des services municipaux de transport en commun, notamment les suivants :

- Amélioration du service pour 45 parcours en périodes creuses, service plus fréquent la nuit et pendant les périodes creuses, renouvellement accru du parc d'autobus et de voitures de métro et entretien de l'infrastructure des tramways à Toronto
- Mise en service de 72 autobus neufs entièrement accessibles et services de transport en commun plus fréquents à Mississauga
- Ajout d'autobus et construction d'un garage pour autobus à Ottawa
- Ajout de parcours d'autobus dans le secteur ouest de Windsor et dans certains secteurs de LaSalle
- Ajout de services de transport en commun le dimanche dans les localités entourant Sudbury

En 2006, le gouvernement de l'Ontario a créé la Régie des transports du grand Toronto (RTGT), qui collabore avec les municipalités de la région du grand Toronto et Hamilton afin de créer un réseau de transport en commun pleinement intégré et plus pratique pour les 1,4 million de déplacements effectués tous les jours en transport en commun dans la région.

Gérer les routes provinciales

« Le programme provincial de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence a apporté une contribution essentielle à la reconstruction de l'infrastructure et à l'expansion des services auxquelles ont procédé les systèmes de transport en commun de l'Ontario pour répondre à la demande croissante. On voit déjà les résultats, car les services ont été améliorés et le nombre d'usagers est à la hausse. J'attends avec impatience la mise en œuvre complète du programme, qui se traduira par le transfert de deux cents le litre. Je suis persuadé que les avantages économiques, environnementaux et sociaux du programme constituent un excellent rendement du capital investi. »

MICHAEL W. ROSCHLAU,
PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL
ASSOCIATION CANADIENNE DU
TRANSPORT URBAIN

Le ministère des Transports est chargé de la gestion d'un réseau de transport constitué de plus de 16 500 km de routes, plus de 2 800 ponts, 29 aéroports en régions éloignées et huit services de traversiers, qui fournissent des services de transport essentiels à des collectivités partout dans la province. L'entretien de l'infrastructure de transport et le maintien de la sécurité et de l'efficacité d'un des plus vastes réseaux routiers en Amérique du Nord sont un défi permanent pour le ministère des Transports et le gouvernement de l'Ontario dans son ensemble.

Plusieurs études de planification de couloirs et évaluations environnementales ont été amorcées ou poursuivies en 2005 afin de planifier la mise en place d'un système de transport multimodal. Ces études appuient les objectifs de transport et ont pour but de fournir des solutions à la croissance de la population et de l'emploi décrite dans le Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe.

On a effectué des évaluations environnementales portant sur le couloir reliant Niagara à la région du grand Toronto (RGT) et sur les projets de prolongement des autoroutes 427 et 407 Est. La *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario exige qu'on définisse le cadre de référence des études de planification des couloirs, qui doit être approuvé par le ministre de l'Environnement avant le début de ces études. Le cadre décrit le processus d'évaluation et de sélection des améliorations qu'on propose d'apporter au système de transport multimodal pour régler les problèmes de transport qui ont été repérés et saisir les occasions qui se présentent dans les secteurs à l'étude. L'élaboration de chaque cadre de référence nécessite de vastes consultations auprès d'un large éventail de parties intéressées et touchées, notamment les municipalités, les organismes de réglementation, les Premières nations et le public.

En 2005, la province a annoncé le plan ReNouveau Ontario, un plan de cinq ans visant à accroître de plus de 30 milliards de dollars les investissements du gouvernement dans l'infrastructure publique d'ici 2010. Ce plan prévoit les investissements suivants :

- 3,4 milliards de dollars sur cinq ans pour agrandir et améliorer le réseau routier dans le Sud de l'Ontario, notamment en construisant 130 km de routes et 64 ponts et en réparant 1 600 km de routes et 200 ponts
- 1,8 milliard de dollars sur cinq ans pour agrandir et améliorer le réseau routier dans le Nord de l'Ontario en collaboration avec le ministère du Développement du Nord et des Mines, y compris :
 - 1,1 milliard de dollars pour réparer et améliorer près de 200 ponts et 2 000 km de routes
 - 700 millions de dollars pour agrandir le réseau routier du Nord de l'Ontario et accélérer les projets d'élargissement à quatre voies de la route 69 près d'Estaire et de la route 11, entre Emsdale et Katrine.

Toujours en 2005, le MTO a amélioré le courant de circulation et la sécurité routière en réalisant des projets d'infrastructure publique, notamment les suivants :

- Élargissement de l'autoroute 401 à Ajax
- Élargissement à six voies de l'autoroute 401 près de Port Hope
- Élargissement à six voies de l'autoroute 401 près de Tilbury – le gouvernement fédéral a contribué à ce projet dans le cadre du Programme stratégique d'infrastructures routières
- Aménagement de voies de dépassement sur la route 69, au sud de French River
- Aménagement de voies pour véhicules lents sur la route 11, à l'est de Thunder Bay
- Diverses améliorations au fonctionnement de routes provinciales partout en Ontario (p. ex., remplacement d'échangeurs et amélioration d'intersections, de dispositifs d'éclairage et de glissières médianes)

Ces investissements records dans l'infrastructure routière de l'Ontario et les autres investissements mentionnés précédemment amélioreront la sécurité, le courant de circulation, les déplacements des navetteurs et l'accès aux ressources pour les Ontariens partout dans la province. De plus, ils faciliteront les échanges commerciaux et rendront les entreprises de la province plus compétitives, particulièrement celles du Nord de l'Ontario, en réduisant la durée des déplacements et en créant plus de 10 000 emplois pendant la réalisation de ces projets.

Fraude touchant les permis de conduire et l'immatriculation des véhicules

Assurer l'intégrité du système ontarien de délivrance des permis de conduire est une des priorités du ministère des Transports. En février 2005, le gouvernement a modifié le *Code de la route* afin de renforcer les dispositions concernant la fraude. On considère désormais que, commet une infraction, toute personne qui fait une fausse déclaration ou fournit des renseignements erronés dans une demande, un affidavit ou un document exigé par le *Code de la route*, que le document soit sur papier ou en version électronique. On a accru considérablement l'amende imposée aux personnes reconnues coupables de cette infraction. Cette amende, qui variait de 100 \$ à 500 \$, est maintenant de 400 \$ à 5 000 \$. Les permis faux ont été ajoutés aux permis de conduire factices, modifiés ou obtenus par fraude qu'il est interdit de présenter et d'avoir en sa possession. Là aussi on a accru considérablement l'amende imposée aux personnes reconnues coupables de cette infraction. Cette amende, qui variait de 60 \$ à 500 \$, est maintenant de 400 \$ à 50 000 \$. Ces modifications législatives ont reçu la sanction royale en novembre 2005.

Rendre les postes frontaliers de l'Ontario plus sûrs et plus efficaces

Comme l'économie de l'Ontario est axée sur les exportations, le gouvernement provincial et le ministère attachent beaucoup d'importance à la sécurité et à l'efficacité des postes frontaliers. Les routes et les postes frontaliers de la province sont essentiels pour soutenir la croissance économique, car ils permettent d'acheminer des marchandises vers les États-Unis et contribuent aux échanges commerciaux considérables avec ce pays. Chaque jour, plus de 700 millions de dollars de marchandises sont transportées sur les routes et passent par les postes frontaliers Ontario-États-Unis.

La région de Windsor-Essex est le plus important couloir commercial de la province pour ce qui est du transport de marchandises entre l'Ontario et les États-Unis. Chaque année, plus de 40 pour 100 des marchandises de la province qui font l'objet d'échanges commerciaux traversent la frontière dans cette région. Tout retard dans ce couloir ou aux principaux postes frontaliers peut coûter des milliards de dollars aux entreprises ontariennes chaque année.

L'Ontario collabore avec ses partenaires américains et canadiens afin d'élaborer des stratégies de transport binationales s'appliquant aux postes frontaliers de Windsor-Detroit et de Niagara. Le Canada, l'Ontario, le Michigan et le gouvernement fédéral des États-Unis ont uni leurs efforts afin de réaliser une évaluation environnementale coordonnée portant sur l'accroissement de la capacité du poste frontalier Windsor-Detroit. Cette initiative se déroule selon le calendrier établi. Le ministère s'est associé au gouvernement fédéral et à d'autres intervenants afin d'investir plus de 800 millions de dollars dans les routes et les autoroutes pour appuyer les échanges commerciaux avec le plus important partenaire commercial de la province.

Ces investissements comprennent les suivants :

- Sarnia-Point Edward : 115 millions de dollars (Ontario : 56,5 millions)
- Région frontalière du Niagara : 207,5 millions de dollars (Ontario : 75,5 millions)
- Windsor : 424,9 millions de dollars (Ontario : 212,4 millions)
- Sault Ste Marie : 15,1 millions de dollars (Ontario : 5,6 millions)

Parmi les autres améliorations aux postes frontaliers, citons les suivantes :

- Réfection du pont international Baudette/Rainy River de la route 11
- Aménagement d'une passerelle pour piétons à la hauteur de Huron Church Road, à Windsor
- Projets d'amélioration de postes frontaliers en cours de planification (p. ex., amélioration du Tunnel Plaza, construction d'une traverse souterraine à la hauteur de l'avenue Howard et élargissement de Manning Road)

En collaboration avec le gouvernement fédéral, le MTO élabore un Plan d'action pour des postes frontaliers intelligents, qui permettra d'utiliser des technologies innovatrices aux postes frontaliers de l'Ontario, notamment les suivantes :

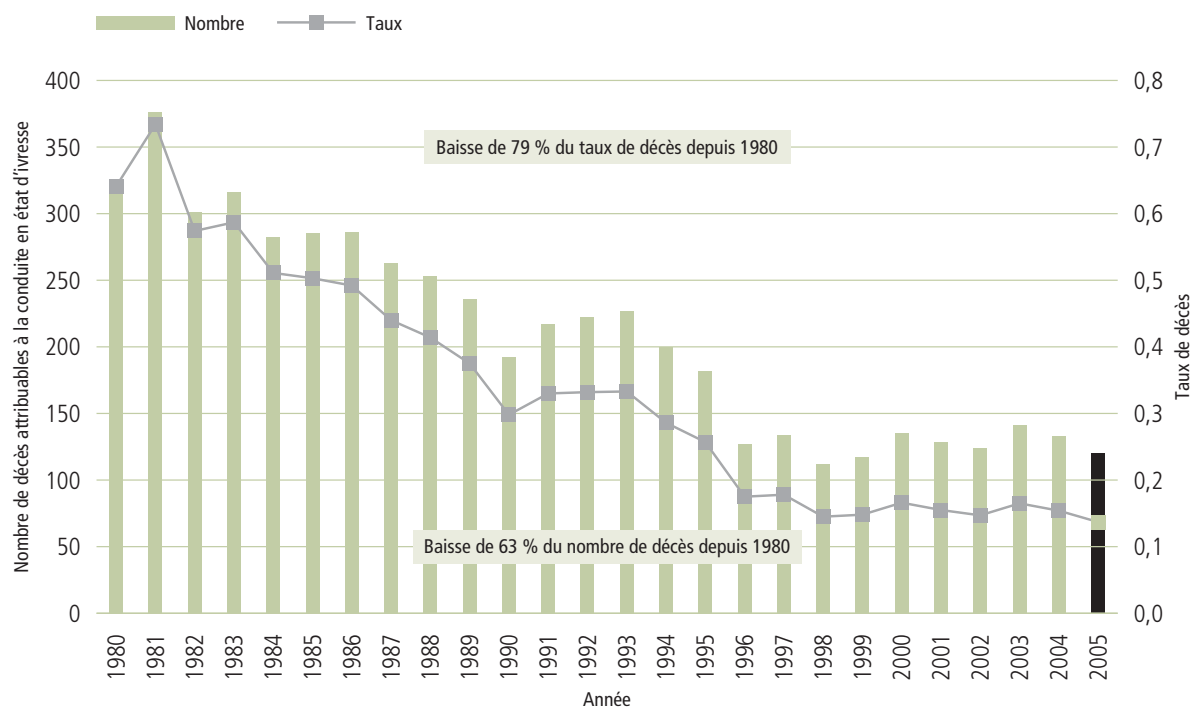
- Systèmes de surveillance et d'avertissement de fin de file d'attente (sur l'autoroute 402 à Sarnia)
- Systèmes de gestion de la circulation (caméras de circulation installées le long de la route 3 et au tunnel Windsor-Detroit)
- Technologies intelligentes telles que des caméras et des tableaux électroniques, qui améliorent la gestion de la circulation à l'approche du pont Blue Water
- Systèmes d'information pour les voyageurs
- Systèmes d'examen préliminaire des véhicules utilitaires et des voitures de tourisme
- Système de collecte électronique des péages
- Systèmes de surveillance des marchandises dangereuses et des charges de dimensions ou de poids exceptionnels

Les investissements qu'effectue le ministère en collaboration avec le gouvernement du Canada et les États des Grands Lacs en vue d'améliorer la sécurité et l'efficacité des postes frontaliers de l'Ontario seront bénéfiques pour les collectivités et les entreprises de la province, car ils réduiront les délais d'expédition et les coûts.

Relever les défis de l'Ontario en matière de sécurité routière

Conduite en état d'ivresse

Nombre et taux* de décès attribuables à la conduite en état d'ivresse : 1980–2005



* nombre de décès attribuables à la conduite en état d'ivresse par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire

Le nombre de décès attribuables à la conduite en état d'ivresse en Ontario a continué de baisser, passant de 192 en 2004 à 174 en 2005. Cette baisse témoigne des effets positifs et durables des mesures de lutte contre la conduite en état d'ivresse que l'Ontario a prises au cours des dix dernières années, qui ont permis de réduire la fréquence de la conduite en état d'ivresse dans la province. Depuis 1996, le nombre de décès attribuables à la conduite en état d'ivresse a diminué de 25 pour 100 dans la province. De plus, au cours de la même période, le nombre de collisions attribuables à la conduite en état d'ivresse a diminué considérablement dans la province, soit de l'ordre de 25 à 45 pour 100.

Le taux de décès attribuables à la conduite en état d'ivresse en Ontario était parmi les plus faibles en Amérique du Nord. En outre, pour la deuxième année consécutive, le taux d'infraction lié à la conduite en état d'ivresse était le plus faible au Canada.

La moitié des provinces ont connu un recul de leur taux de conduite avec facultés affaiblies. Le taux ontarien, qui a fléchi de 4 % en 2005, était le plus faible de tous les taux provinciaux.

EXTRAIT DE STATISTIQUES DE LA CRIMINALITÉ
AU CANADA, 2005

Le ministère des Transports, ses partenaires au sein du gouvernement de l'Ontario — particulièrement le ministère du Procureur général, le ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels, le ministère de la Promotion de la santé et le ministère de la Santé et des Soins de longue durée — les services policiers de l'Ontario, les bureaux de santé publique et les groupes de la province qui se préoccupent de la sécurité routière peuvent être fiers des réalisations dont témoignent ces statistiques. Néanmoins, le ministère des Transports reconnaît que, pour réduire davantage le nombre de conducteurs en état d'ivresse et de personnes tuées ou blessées par ces conducteurs, il doit adopter de nouvelles stratégies innovatrices afin de convaincre les personnes et les groupes qui font la sourde oreille que la conduite en état d'ivresse est inacceptable en Ontario.

Dans cette optique, le ministère des Transports a entrepris un vaste examen, échelonné sur plusieurs années, de toutes les mesures législatives provinciales ayant trait à la conduite en état d'ivresse. Cet examen met l'accent sur les questions suivantes :

- les mesures visant à décourager la récidive chez les personnes ayant pris le volant en état d'ivresse pour la première fois;
- le suivi des conducteurs en état d'ivresse dont l'alcoolémie se situe entre 0,05 et 0,08 selon un échantillon d'haleine;
- les mesures visant les récidivistes graves.

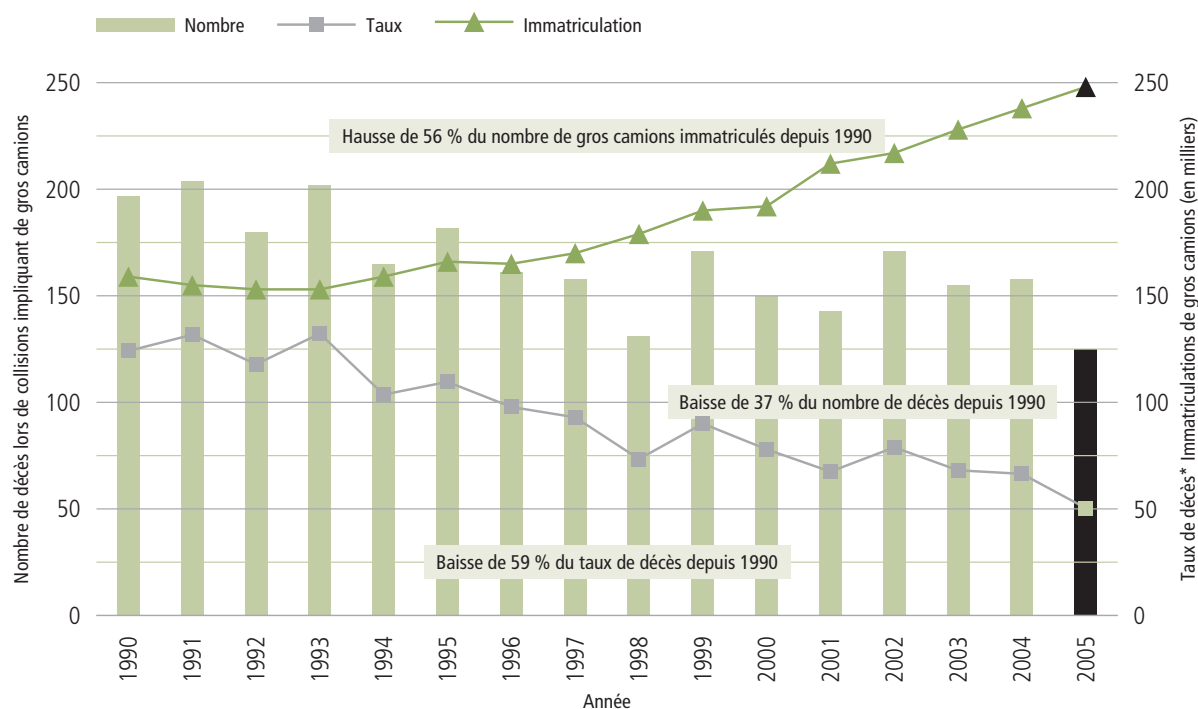
Le MTO a continué d'appuyer fermement les campagnes de sensibilisation du public à la conduite en état d'ivresse et les activités connexes et d'y jouer un rôle actif tout au long de 2005, notamment les campagnes Reduce Impaired Driving Everywhere (RIDE), qui ont lieu en Ontario tous les ans, la campagne du ruban rouge organisée par Les mères contre l'alcool au volant et la campagne « Shut Out Impaired Driving », organisée par le Conseil communautaire ontarien sur la sobriété au volant pendant l'automne et l'hiver 2005. Cette campagne, qui s'adresse aux amateurs de sport qui rentrent à la maison après avoir assisté à un match, comprenait la distribution d'affiches et de sous-verres dans des bars et des restaurants.

Par ailleurs, le ministère a continué de mettre en œuvre le programme jeCONDUIS dans les écoles et les bureaux de santé de la province. Ce programme, qui a remporté un prix de sensibilisation du public et des consommateurs décerné par la American Association of Motor Vehicle Administrators en 2005, sensibilise les jeunes conducteurs aux risques et aux conséquences de la conduite en état d'ivresse, de l'excès de vitesse et d'autres comportements dangereux au volant. Jusqu'à maintenant, plus de 3 500 exemplaires du programme ont été distribués dans la province.

Le ministère des Transports s'est engagé à protéger la population de l'Ontario contre les conducteurs en état d'ivresse. En collaboration avec nos partenaires en sécurité routière, nous déployons des efforts constants afin de mettre un terme à la conduite en état d'ivresse dans la province.

Gros camions

Nombre et taux* de décès lors de collisions impliquant de gros camions, selon le nombre de gros camions immatriculés : 1990–2005



* nombre de décès par tranche de 100 000 gros camions

Le nombre de décès attribuables à de gros camions qui sont survenus sur les routes de la province a diminué de plus de 20 pour 100, passant de 158 en 2004 à 125 en 2005. Le taux de décès par tranche de 100 000 gros camions immatriculés a diminué de près de 25 pour 100 par rapport à l'an dernier. Cette baisse s'inscrit dans le cadre d'une tendance à long terme en ce qui concerne les collisions impliquant de gros camions qui sont survenues sur les routes de l'Ontario. Dans l'ensemble, entre 1990 et 2005, le nombre de gros camions qui circulent sur les routes de la province a augmenté de 56 pour 100, tandis que le nombre de collisions mortelles impliquant ces véhicules a diminué de 37 pour 100.

En 2005, le ministère des Transports a pris d'autres mesures afin d'assurer la sécurité et le bon état mécanique des gros camions qui circulent sur les routes de la province. Ainsi, il a renforcé les exigences d'inspection quotidienne des véhicules utilitaires par l'entremise de la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport*. La Loi prévoit également que TOUS les véhicules desquels se détachent des débris commettent une infraction.

Les statistiques indiquent qu'environ 33 pour 100 des débris qui se détachent des véhicules sont des pièces de ces véhicules. Ces débris projetés constituent un danger grave pour les usagers de la route, un danger qui peut être évité. Les nouvelles règles concernant ces débris s'appliquent à tous les conducteurs, au propriétaire des véhicules et à de tierces parties, comme les mécaniciens, dans la mesure où les gestes qu'ils ont posés contribuent au détachement d'une pièce d'un véhicule. Les amendes imposées peuvent atteindre 2 000 \$ pour les voitures de tourisme et 20 000 \$ pour les véhicules utilitaires. De plus, le permis du conducteur du véhicule peut être suspendu pour une période maximale de 60 jours.

Cette nouvelle disposition et les normes d'arrimage des charges fondées sur le rendement, qui sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2005, atténueront les dangers pour les autres usagers de la route découlant du détachement de pièces de véhicules et d'éléments de leur charge.

Les modifications apportées aux mesures législatives et aux programmes s'inscrivent dans le cadre des initiatives prises par le ministère des Transports pour assurer la sécurité des véhicules utilitaires, qui comprennent l'examen de plus de 140 000 conducteurs et véhicules utilitaires, 12 campagnes éclair sur la sécurité des camions menées à la grandeur de la province et 250 campagnes régionales sur la sécurité des camions menées tous les ans pour favoriser la sécurité du parc de camions de la province. En 2004–2005, les agents d'application des lois du ministère des Transports ont examiné 141 908 conducteurs et véhicules utilitaires et vérifié les installations de 824 entreprises de camionnage.

À la fin de 2005, ces efforts s'étaient traduits par :

- la mise en fourrière de plus de 1 400 véhicules utilitaires depuis l'entrée en vigueur du Programme de mise en fourrière des véhicules utilitaires de l'Ontario en 1998;
- une diminution de près de 60 pour 100 du nombre de cas déclarés de détachement de roues depuis que l'Ontario impose des amendes qui vont de 20 000 \$ à 50 000 \$ aux conducteurs ou aux propriétaires de véhicules qui n'ont pas pris les mesures nécessaires pour empêcher que les roues ne se détachent de leurs véhicules.

Pendant la campagne RoadCheck 2005, les agents d'application des lois de l'Ontario ont effectué 2 894 inspections de sécurité, soit 42 pour 100 de toutes les inspections effectuées au Canada cette année-là. Environ 80,5 pour 100 des gros camions qui ont fait l'objet d'une inspection mécanique complète lors de cette campagne étaient conformes aux normes de sécurité de l'Ontario applicables aux véhicules utilitaires.

Par ailleurs, le MTO a entrepris un programme à long terme en plusieurs étapes visant la réforme du poids et des dimensions des véhicules. Ce programme entraînera une transformation profonde des types de camions lourds circulant sur les routes de l'Ontario. On a constaté que les véhicules actuels causent des dommages excessifs aux routes et aux ponts de la province et que leur rendement contribue au nombre et à la gravité des collisions impliquant des camions lourds. Chacune des quatre étapes du programme porte sur un groupe précis de véhicules utilitaires lourds et de remorques.

Les mesures législatives et réglementaires appuyant les trois premières étapes du programme sont entrées en vigueur en 2000, 2002 et 2005. On a commencé à élaborer les politiques à l'appui de la quatrième étape. On prévoit qu'elles seront terminées d'ici 2009.

Grâce à ce programme, tous les nouveaux tracteurs semi-remorques doivent désormais être conformes aux normes régissant les véhicules sûrs, productifs et n'endommageant pas l'infrastructure (SPNPI). Ces normes portent sur le rendement des véhicules et les dommages excessifs causés aux routes et aux ponts. Elles préservent la productivité de l'industrie et ont été harmonisées avec les règles des partenaires commerciaux de l'Ontario. Au fil des ans, les véhicules non conformes aux normes SPNPI seront remplacés par des véhicules qui y sont conformes.

On prévoit que, à mesure que le nombre de véhicules conformes aux normes SPNPI augmentera, le nombre et la gravité des collisions impliquant des camions lourds diminueront. De plus, les routes et les ponts de l'Ontario dureront plus longtemps, ce qui se traduira par des économies d'environ 300 millions de dollars par année.

Les conducteurs fatigués sont un danger pour eux-mêmes et pour tous les autres usagers de la route. C'est pour cette raison que le ministère prend des mesures concrètes afin de lutter contre la somnolence au volant en Ontario.

Pour aider les conducteurs à rester alertes et prévenir les collisions, on a aménagé 23 centres de services le long des autoroutes 400 et 401. Ces centres, situés à des endroits pratiques et espacés d'environ 80 km les uns des autres, permettent aux conducteurs de se reposer et de reprendre des forces. De plus, il y a près de 200 haltes routières – la plupart étant ouvertes pendant certaines périodes de l'année – le long d'autres routes provinciales.

Le MTO continue d'installer des bandes rugueuses sur l'accotement des autoroutes, où il a été démontré qu'elles réduisent de 20 à 50 pour 100 le nombre de collisions qui surviennent lorsqu'un véhicule quitte la chaussée.

Ces résultats indiquent que l'Ontario demeure un chef de file en matière de normes de sécurité des camions et d'application des lois en Amérique du Nord. Avec la collaboration d'autres ministères du gouvernement de l'Ontario, des organismes chargés de l'application des lois, de l'industrie du camionnage et des camionneurs, les efforts que nous déployons en vue de rendre les routes de l'Ontario plus sûres sont couronnés de succès.

Protéger les usagers de la route les plus vulnérables – La sécurité des enfants, des élèves et des personnes âgées sur les routes de l'Ontario

Accroître la sécurité des passagers les plus jeunes

Selon l'Institut canadien de la santé infantile, les collisions de véhicules automobiles sont la principale cause de décès et de blessures évitables chez les enfants et les jeunes au Canada.

**Les sièges d'appoint assurent une protection supérieure de 60 % aux
aux ceintures de sécurité employées seules.**

SÉCURIEUNES CANADA, ANALYSE DES BLESSURES NON INTENTIONNELLES
CHEZ LES ENFANTS ET LES ADOLESCENTS SUR UNE PÉRIODE DE DIX ANS :
1994–2003

Les résultats présentés dans le RASRO 2005 illustrent cet état de fait de façon frappante. En 2005, il y a eu une augmentation troublante du nombre de jeunes enfants tués ou sérieusement blessés sur les routes de la province. Le nombre d'enfants ayant entre 0 et 4 ans qui ont été tués est passé de 2 en 2004 à 9 en 2005. Quant à lui, le nombre d'enfants tués ayant entre cinq et neuf ans est passé de 7 en 2004 à 8 en 2005. Le nombre d'enfants ayant entre 0 et 4 ans qui ont subi des blessures graves a augmenté considérablement, passant de 27 en 2004 à 47 en 2005. Toutefois, le nombre d'enfants ayant entre cinq et neuf ans qui ont subi de telles blessures a diminué, passant de 69 en 2004 à 57 en 2005.

En 1982, l'Ontario est devenu le deuxième territoire canadien à adopter des mesures législatives exigeant l'utilisation de sièges de sécurité pour les bébés et les tout-petits. Ces mesures ont permis de sauver un grand nombre de vies et ont empêché des blessures chez les plus jeunes usagers de la route. Toutefois, elles ne couvraient pas tous les enfants qui ont besoin d'une protection supérieure à celle que fournit une ceinture de sécurité et n'obligeaient pas tous les conducteurs à attacher leurs jeunes passagers dans un siège approprié. C'est pour cette raison que, en 2004, l'Ontario a déposé un projet de loi obligeant tous les parents et les personnes qui prennent soin d'un enfant à utiliser un siège de sécurité pour enfants et un siège d'appoint lorsqu'ils transportent des enfants de moins de huit ans dans un véhicule automobile en Ontario.

Les règlements obligeant les parents et les personnes qui prennent soin d'un enfant à s'assurer que tous les enfants dont ils s'occupent sont assis sur un siège de sécurité pour enfants ou un siège d'appoint approuvé lorsqu'ils se trouvent à bord d'un véhicule automobile sont entrés en vigueur le 1^{er} septembre dans la province. En vertu de la nouvelle loi, les enfants ayant moins de huit ans qui pèsent entre 18 kg (40 lb) et 36 kg (80 lb) et qui mesurent moins de 145 centimètres (4 pieds, 9 pouces) doivent être assis sur un siège d'appoint approuvé retenu à l'aide d'une ceinture de sécurité. L'enfant n'a plus besoin d'un siège d'appoint lorsqu'il satisfait aux critères de taille, de poids ou d'âge.

Exigences applicables aux sièges pour bébés faisant face à l'arrière :

- Il faut les utiliser pour transporter un nouveau-né ou un bébé pesant moins de 9 kg (20 lb).

Exigences applicables aux sièges pour enfants faisant face à l'avant :

- En 2005, l'obligation d'utiliser un siège de sécurité faisant face à l'avant pour transporter un enfant pesant 9 kg ou plus mais moins de 18 kg a été étendue à un plus large éventail de conducteurs. Désormais, TOUS les conducteurs, qu'il s'agisse de la tante ou du voisin de l'enfant ou d'une personne qui en prend soin, doivent attacher l'enfant dans un siège de sécurité faisant face à l'avant.

Les parents et les personnes prenant soin d'un enfant qui n'attachent pas ce dernier dans un siège de sécurité approprié ou un siège d'appoint, qui ne s'assurent pas qu'il a bouclé sa ceinture ou qui ne veillent pas à ce que ces dispositifs soient utilisés et attachés correctement peuvent se voir imposer une amende de 110 \$ et deux points d'inaptitude pour chaque infraction.

En 2005, le MTO a élaboré la campagne Par amour pour accroître la sécurité des enfants à bord des véhicules en Ontario et réduire le nombre d'enfants tués ou blessés parce qu'ils n'avaient pas été attachés correctement. Cette campagne permet également de sensibiliser davantage le public aux mesures législatives qui exigent l'utilisation d'un siège d'appoint lorsqu'on transporte un enfant jusqu'à l'âge de huit ans et qui obligent un plus grand nombre de conducteurs, y compris les grands-parents et les personnes prenant soin d'un enfant, à utiliser un siège de sécurité pour enfants.

« Selon les inspections effectuées lors des séances d'information sur l'utilisation des sièges de sécurité pour enfants, 80 pour 100 de ces sièges sont utilisés de façon incorrecte. »

TRANSPORTS CANADA

Les recherches sur la sécurité routière démontrent que l'utilisation correcte d'un siège de sécurité pour enfant réduit le risque de décès ou de blessures graves chez les bébés et les tout-petits d'un pourcentage pouvant atteindre 75 pour 100. Les enfants assis sur un siège d'appoint sont trois fois et demi moins susceptibles d'être blessés lors d'une collision que les enfants qui sont retenus uniquement par une ceinture de sécurité. Le ministère des Transports est persuadé qu'en obligeant les parents et les personnes qui prennent soin d'un enfant à utiliser ces dispositifs de sécurité lorsqu'ils transportent un enfant, on augmentera considérablement la sécurité des enfants en Ontario.

Assurer la sécurité des élèves ontariens

Tous les jours, environ 800 000 élèves parcourent plus de 1,9 million de km à bord d'un autobus scolaire en Ontario. Il est donc crucial d'assurer la sécurité des autobus scolaires et de leurs passagers. En 2005, tout comme en 2004, aucun passager d'un autobus scolaire n'est décédé en Ontario. Toutefois, le nombre d'élèves blessés a augmenté, passant de 54 en 2004 à 174 en 2005. Malgré cette hausse, les autobus scolaires demeurent la façon la plus sûre de transporter des enfants en Ontario. En fait, ils sont 16 fois plus sûrs que toute autre forme de transport.

Le risque de décès et de blessures est plus élevé lorsque les élèves montent dans l'autobus scolaire et en descendent. C'est pour cette raison que, en plus d'améliorer la sécurité des enfants à bord des voitures de tourisme, la *Loi de 2004 visant à accroître la sécurité des enfants et des jeunes sur les routes de l'Ontario* comprend des mesures visant à accroître la sécurité des élèves aux endroits où les risques sont les plus élevés, c'est-à-dire dans la zone immédiate entourant l'autobus scolaire.

« Cette nouvelle loi accroîtra la sécurité des enfants lorsqu'ils montent dans un autobus et en descendent. Les conducteurs d'autobus scolaires appuient fermement cette initiative. »

RICHARD DONALDSON, DIRECTEUR GÉNÉRAL ONTARIO SCHOOL BUS ASSOCIATION

Le 1^{er} janvier 2005, les dispositions législatives suivantes sont entrées en vigueur :

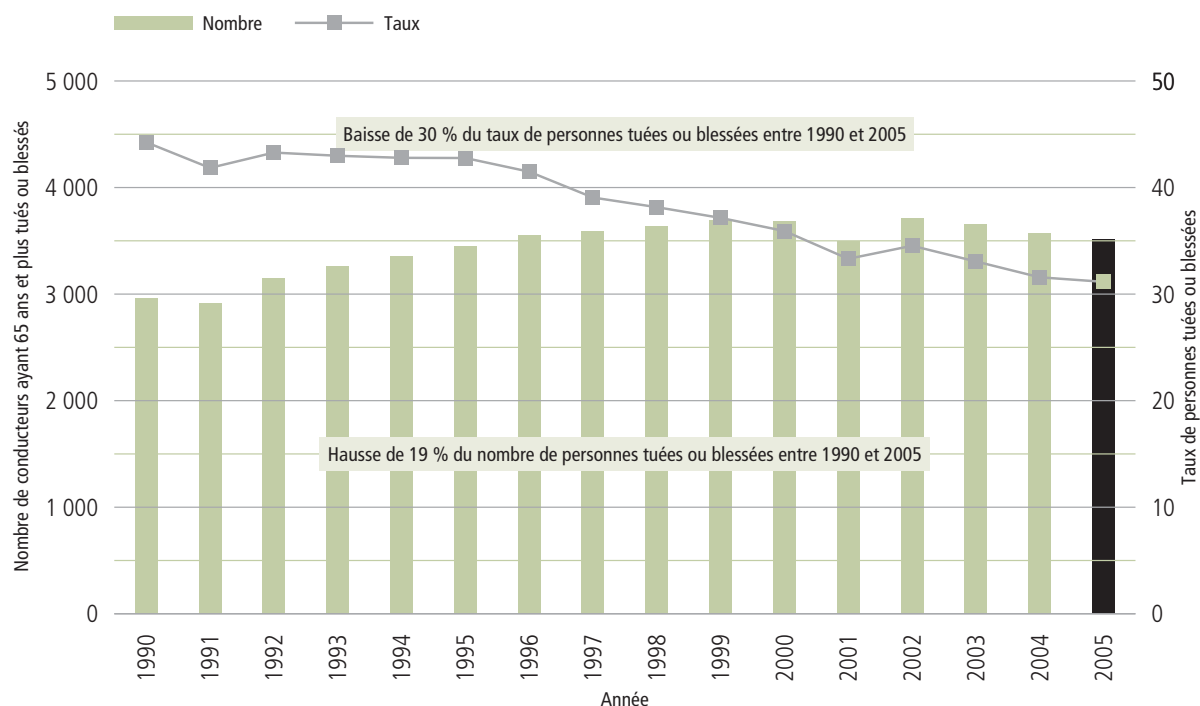
- Tous les autobus scolaires neufs utilisés en Ontario doivent être munis d'une barrière de protection qui empêche les enfants de se placer dans l'angle mort situé à l'avant de l'autobus.
- Des accusations peuvent être portées contre le propriétaire et le conducteur d'un véhicule qui dépasse un autobus scolaire arrêté dont les feux rouges clignotent.
- Les autobus scolaires doivent être munis d'un autocollant à l'arrière rappelant aux conducteurs qu'une amende maximale de 2 000 \$ peut leur être imposée s'ils dépassent un autobus scolaire arrêté dont les feux rouges clignotent.

En tenant les conducteurs et les propriétaires de véhicules responsables si des témoins les voient dépasser illégalement un autobus scolaire arrêté, l'Ontario transmet un message clair et sans équivoque : ce comportement dangereux et irresponsable est inacceptable.

Entre le 1^{er} septembre 2005 et le 31 décembre 2005, 81 propriétaires de véhicules ont été accusés d'avoir commis cette infraction et 24 d'entre eux ont été reconnus coupables. Treize contrevenants ont été déclarés non coupables et aucune décision n'avait encore été prise concernant les 44 autres accusations.

Aider les conducteurs âgés de l'Ontario à rester prudents au volant

Nombre et taux* de conducteurs ayant 65 ans et plus tués ou blessés : 1990-2005



* nombre de personnes tuées ou blessées par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire

Au cours des dernières années, le nombre de conducteurs âgés tués ou blessés a diminué en Ontario. En 2005, 3 519 conducteurs ayant 65 ans et plus ont été tués ou blessés, comparativement à 3 567 en 2004. Le taux de personnes tuées ou blessées par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire ayant 65 ans et plus a lui aussi diminué, passant de 31,58 en 2004 à 30,29 en 2005. À mesure que la population de l'Ontario vieillit, la gestion du risque de collision parmi les conducteurs âgés sera un défi de plus en plus grand pour le ministère des Transports.

Le ministère est un chef de file au Canada pour ce qui est des questions liées aux conducteurs vieillissants. En 2005, à l'issue de l'examen du Programme de renouvellement des permis de conduire des conducteurs âgés de l'Ontario, qui vise les personnes ayant 80 ans et plus, le ministère a modifié le programme d'études utilisé lors des séances d'information de groupe afin d'en améliorer le contenu et la prestation. Les personnes âgées reçoivent désormais un guide qu'elles peuvent revoir à la maison pour se rappeler les leçons de la séance et une présentation mieux adaptée à leurs besoins.

Le ministère prévoit que le programme d'études révisé et les efforts qu'il déploie constamment pour le rendre plus accessible aux personnes dont la langue maternelle n'est ni le français, ni l'anglais, feront fond sur les progrès réalisés en Ontario et amélioreront encore plus la formation et la sécurité des conducteurs.

À la suite de la mise en œuvre du Programme de renouvellement des permis de conduire des conducteurs âgés en 1996, le taux moyen de collisions mortelles par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire ayant 80 ans et plus a diminué de 35 pour 100 en Ontario.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO

Motocyclettes, cyclomoteurs et motocyclettes à vitesse limitée (vélomoteurs)

Catégorie	2005	2004
Nombre de motocyclettes immatriculées	145 194	128 114
Nombre de motocyclistes tués	74	47
Nombre de motocyclistes blessés	1 568	1 404
Nombre de cyclomoteurs immatriculés	2 536	2 019
Nombre de conducteurs de cyclomoteurs tués	0	0
Nombre de conducteurs de cyclomoteurs blessés	29	25

(Les conducteurs de motocyclettes à vitesse limitée tués ou blessés sont inclus dans les conducteurs de motocyclettes tués ou blessés. Une nouvelle catégorie de permis visant ces véhicules est entrée en vigueur le 28 novembre 2005.)

Le nombre de motocyclistes tués a augmenté de 27, passant de 47 en 2004 à 74 en 2005. Le nombre de motocyclistes blessés a lui aussi augmenté, passant de 1 404 en 2004 à 1 568 en 2005. Bien qu'aucun conducteur de cyclomoteur n'ait été tué en 2005, le nombre de conducteurs blessés a augmenté, passant de 25 en 2004 à 29 en 2005.

Ces chiffres s'expliquent notamment par le nombre accru de motocyclettes, de cyclomoteurs et de vélomoteurs (le nombre de motocyclettes immatriculées est passé de 128 114 en 2004 à 145 194 en 2005 et le nombre de cyclomoteurs immatriculés, de 2 019 en 2004 à 2 536 en 2005) qui circulent sur les routes de la province depuis quelques années. En effet, l'augmentation des prix de l'essence a amené certains conducteurs à envisager des moyens de transport plus économiques et consommant moins de carburant. Reconnaissant cette tendance nord-américaine, le ministère des Transports a créé un permis pour les conducteurs de cyclomoteurs et de vélomoteurs ainsi qu'une nouvelle plaque d'immatriculation afin que les Ontariens qui souhaitent conduire ce genre de véhicules reçoivent une formation adéquate, qu'ils fassent un examen de conduite et qu'ils obtiennent un permis les autorisant à conduire ces véhicules. En exigeant que les conducteurs de cyclomoteurs fassent un examen portant sur leurs connaissances des règles de la circulation et l'utilisation sécuritaire des motocyclettes et démontrent qu'ils savent conduire leur véhicule, on réduira le nombre trop grand de collisions impliquant des cyclomoteurs.

Depuis le 28 novembre 2005, les personnes qui veulent conduire un cyclomoteur ou un vélomoteur doivent être titulaires d'un permis de catégorie M assorti ou non de la restriction L. Les motocyclettes à vitesse limitée (également appelées vélomoteurs) sont des véhicules approuvés par le gouvernement fédéral pouvant atteindre une vitesse de 70 km/h et dont le moteur a une cylindrée maximale de 50 centimètres cubes.

Les personnes qui veulent conduire un de ces véhicules doivent respecter les exigences du système de délivrance graduelle des permis de conduire, comme le font les personnes qui demandent un permis les autorisant à conduire une motocyclette (permis de catégorie M). Toutefois, elles peuvent faire les examens pratiques aux commandes d'un cyclomoteur ou d'un vélomoteur au lieu d'une motocyclette. Si elles utilisent ces véhicules plus lents, elles obtiendront le nouveau permis de catégorie M assorti de la restriction L, qui les autorise à conduire uniquement ce type de véhicules. Si elles réussissent l'examen pratique en conduisant une motocyclette, elles obtiendront un permis de catégorie M sans restrictions, qui les autorise à conduire une motocyclette, un cyclomoteur et une motocyclette à vitesse limitée.

« En faisant passer l'examen pratique à l'aide d'un cyclomoteur ou d'un vélomoteur, on accroît la sécurité routière, on accélère la délivrance des permis de conduire et on rend le processus plus pratique. »

BOB RAMSEY, PRÉSIDENT

CONSEIL DE L'INDUSTRIE DE LA MOTOCYCLETTE ET DU CYCLOMOTEUR

En raison de ces modifications, les conducteurs de cyclomoteurs doivent désormais réussir un examen pratique pour obtenir un permis de conduire. Auparavant, il leur suffisait d'être titulaires d'un permis de catégorie G ou d'un permis de conducteur de cyclomoteur, qu'ils pouvaient obtenir simplement en réussissant un examen théorique de catégorie G. Par ailleurs, depuis 1999, le nombre de cyclomoteurs impliqués dans une collision a plus que doublé en Ontario.

Collisions avec des animaux sauvages

La plupart des Ontariens ne savent pas que les animaux sauvages causent un grand nombre de collisions de véhicules automobiles dans la province. En Ontario, le nombre de collisions devant être déclarées mettant en cause un animal sauvage est passé de 13 707 en 2004 à 14 228 en 2005. Le ministère estime qu'environ une collision sur 18 met en cause un animal sauvage en Ontario, une augmentation de près de 90 pour 100 par rapport aux chiffres enregistrés au cours des dix années précédentes. Toutefois, le nombre de personnes tuées ou blessées lors d'une collision avec un animal sauvage a diminué en 2005. En effet, deux personnes ont été tuées et 692 ont été blessées en 2005 comparativement à huit personnes tuées et 726 personnes blessées en 2004.

Catégorie	2005	2004
Nombre de collisions impliquant des animaux sauvages	14 228	13 707
Nombre de personnes tuées lors de collisions impliquant des animaux sauvages	2	8
Nombre de personnes blessées lors de collisions impliquant des animaux sauvages	692	726

À l'automne 2005, le ministère des Transports a publié un livret intitulé « Surveillez les animaux sauvages » afin de sensibiliser les conducteurs aux collisions avec ces animaux et de les aider à les éviter et à prendre des mesures adéquates s'ils en rencontrent sur la route. De plus, le ministère a continué de collaborer avec le ministère des Richesses naturelles afin de repérer et de gérer les zones situées le long des routes où les risques de telles collisions sont élevés en installant des clôtures, en améliorant l'éclairage et en ajoutant des panneaux d'avertissement.

Accroître la sécurité du système de transport de demain

La *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport* a été au cœur des efforts déployés par le ministère des Transports en vue d'accroître la sécurité routière et de rendre le réseau de transport plus efficient en 2005.

Les chiffres présentés dans le RASRO 2005 indiquent qu'il faut intensifier les efforts dans certains secteurs, particulièrement les suivants :

Conduite en état d'ivresse

- Renforcer les pénalités imposées aux conducteurs en état d'ivresse qui récidivent.
- Accroître les sanctions imposées aux conducteurs dont l'alcoolémie se situe entre 0,05 et 0,08 selon un échantillon d'haleine.

Courses de rue

- Adopter des mesures sévères s'appliquant aux personnes qui font des courses sur les routes de la province.

Véhicules tout terrain et motoneiges

- Entreprendre un examen des mesures législatives ontariennes régissant les véhicules tout terrain et les motoneiges portant notamment sur l'âge minimum des conducteurs et les programmes de formation que doivent suivre les jeunes conducteurs.

Distractions au volant

- Continuer de collaborer avec nos partenaires en sécurité routière afin de sensibiliser davantage le public à tous les types de distractions (p. ex., les téléphones cellulaires, la radio).

Transports en commun

- Mettre en place un système de transport intégré et durable qui répond aux besoins d'aujourd'hui tout en protégeant le milieu naturel pour l'avenir.

Ceintures de sécurité et sièges de sécurité pour enfants

- Continuer de collaborer avec les services policiers et les intervenants afin de mieux faire comprendre l'importance de bien boucler la ceinture de sécurité.
- S'assurer que tous les passagers soient tenus de boucler leur ceinture de sécurité ou d'être attachés dans un siège de sécurité pour enfants.

Sécurité à motocyclette

- Continuer à collaborer avec les parties intéressées afin de promouvoir la sécurité à motocyclette et s'attaquer aux taux de décès et de blessures parmi les motocyclistes, notamment en passant en revue le programme ontarien de délivrance des permis de motocycliste.

Mettre à l'essai de nouveaux véhicules

- Encourager encore plus l'adoption de modes de transport qui sont sûrs, qui polluent moins, qui consomment moins d'énergie, qui permettent de réduire la congestion et qui accroissent la mobilité des Ontariens.

Vision sécurité routière (VSR) 2010

- Prendre les mesures nécessaires en vue d'atteindre les objectifs définis dans la VSR 2010.

L'année 2006 marque le 30^e anniversaire de l'adoption de la loi ontarienne obligeant le port de la ceinture de sécurité, la première loi du genre au Canada. Selon une enquête menée par Transports Canada en 2004-2005 sur le port de la ceinture de sécurité au Canada, environ 92 pour 100 des Ontariens bouclent leur ceinture comparativement à 90,5 pour 100 seulement à l'échelle nationale. Néanmoins, le tiers des personnes tuées lors d'une collision de véhicules automobiles n'avaient pas bouclé leur ceinture. Le simple fait de boucler sa ceinture avant de prendre la route aurait pu sauver la vie de ces personnes.

C'est pour cette raison que les campagnes ontariennes sur le port de la ceinture de sécurité, qui ont lieu au printemps et à l'automne, demeurent deux des plus importantes initiatives que prend le ministère chaque année. En collaboration avec les services policiers de la province et les groupes qui se préoccupent de la sécurité routière, le ministère continue d'insister sur l'importance de boucler sa ceinture et d'utiliser un siège de sécurité pour enfants ou un siège d'appoint adéquat afin de sauver des vies dans la province.

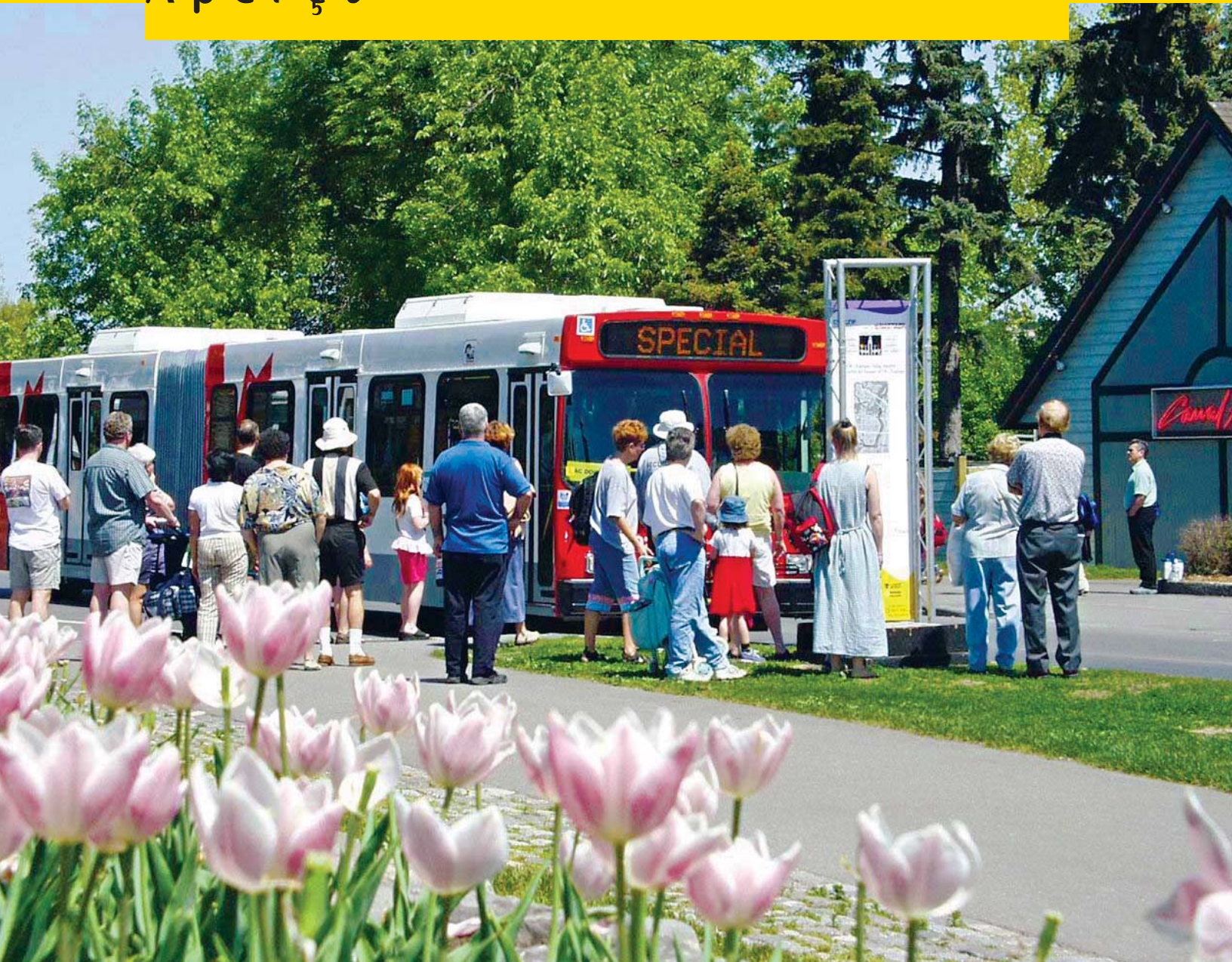
Conclusion

Depuis le début du siècle, la comparaison du taux de décès par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire dans les territoires nord-américains indique invariablement que les routes de l'Ontario sont parmi les plus sûres, voire les plus sûres, du continent. Ce résultat est le fruit du travail acharné, des efforts constants et de l'attitude responsable des organismes du gouvernement, des entités chargées de l'application des lois, des travailleurs de la santé publique et des conducteurs ontariens. Cela dit, le RASRO 2005 révèle qu'on pourrait faire encore mieux.

En raison du vaste territoire et de la géographie variée de l'Ontario, le réseau de transport de la province revêt une importance primordiale, car il assure l'accès aux diverses régions. Pour demeurer vigoureuses, assurer leur développement économique et profiter des ressources dont elles disposent, que ce soit dans les domaines de l'emploi, de la santé ou des loisirs, les collectivités ontariennes ont besoin d'un système de transport efficient. Pour assurer l'écoulement de la circulation et faciliter les déplacements, il faut améliorer le système de transport et veiller à ce que les routes soient sûres et en bon état.

En adoptant la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport*, on a franchi une autre étape en vue de faire du système de transport de l'Ontario un des systèmes les plus sûrs et les plus efficients au monde. En créant un système plus efficient et durable et en ciblant les pires conducteurs, le ministère des Transports veille à ce que la prochaine génération d'Ontariens et leurs descendants continuent de vivre dans des collectivités sûres, saines et prospères, où qu'ils soient dans la province.

Aperçu



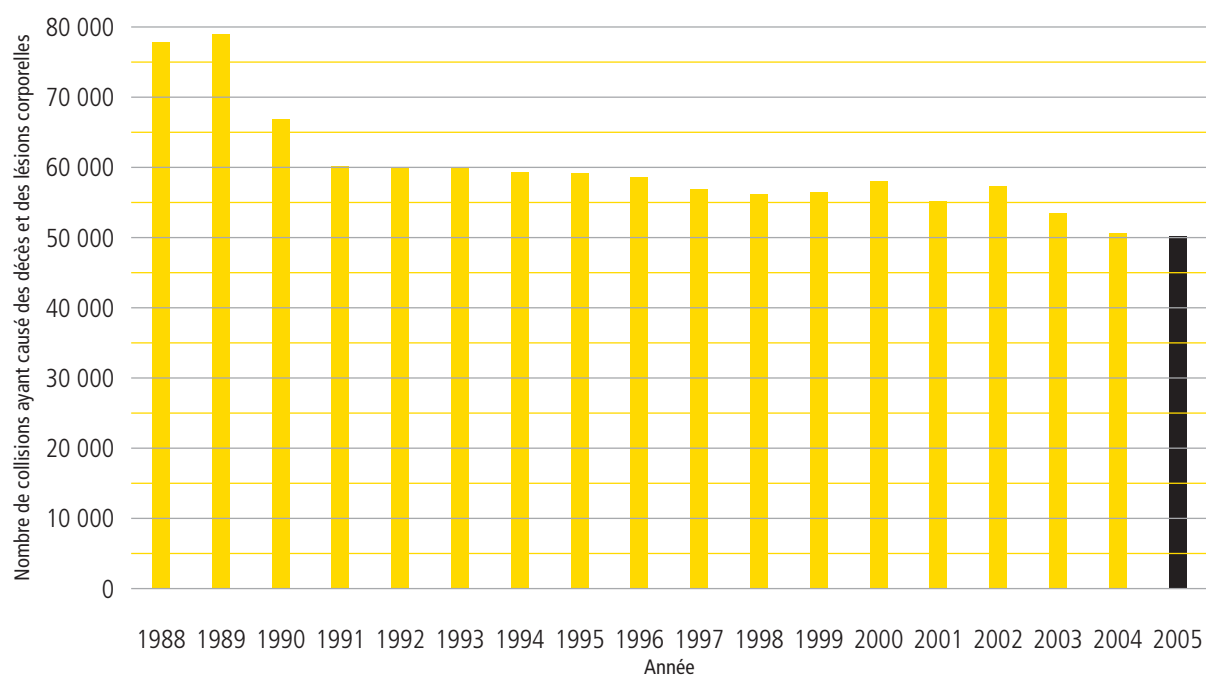
1. Aperçu

La première section du Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO) résume les statistiques clés de la sécurité routière comme le nombre total de victimes de collisions mortelles, de personnes blessées, de collisions, de titulaires d'un permis de conduire et de véhicules immatriculés en Ontario en 2005.

La principale mesure de la sécurité routière en Ontario est le nombre de décès par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire. En 2005, il y a eu 0,87 décès par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire, soit le taux le plus bas enregistré dans la province. Seuls les Territoires du Nord-Ouest, qui occupent une superficie moins grande et qui comptent environ 276 fois moins d'habitants que l'Ontario, ont affiché un taux plus faible (0,63) que celui de la province. D'autres mesures de la sécurité routière comme les taux de décès et de collisions par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire s'améliorent aussi chaque année. Ces résultats confirment que l'Ontario demeure un chef de file en matière de sécurité routière, non seulement au Canada mais dans l'ensemble de l'Amérique du Nord.

Néanmoins, les résultats présentés dans le RASRO et les renseignements sur les hospitalisations figurant dans cette section rappellent la triste réalité du coût humain et financier des collisions de véhicules automobiles en termes de vies humaines perdues, de douleurs et de souffrances, ainsi que l'incidence de ces collisions sur le système de soins de santé de l'Ontario, qui touche tous les résidents de l'Ontario.

Figure 1 | Nombre total de collisions causant la mort ou des lésions corporelles en Ontario, 1988 à 2005



1 a . R é s u m é

Statistiques choisies	2005
Nombre total de collisions à déclarer	230 258
Nombre total de conducteurs impliqués dans une collision	407 127
Nombre total de véhicules impliqués dans une collision	422 903
Collisions mortelles	684
Collisions causant des lésions corporelles	49 584
Collisions causant des dommages matériels	179 990
Personnes tuées	766
Conducteurs tués (à l'exclusion des conducteurs de véhicules tout terrain* et de motoneiges)	466
Conducteurs tués (facultés affaiblies ou avaient bu)	120
Passagers tués	182
Piétons tués	105
Décès d'autres usagers de la route	13
Personnes blessées	71 850
Population estimée de l'Ontario (2005)	12 558 669
Titulaires d'un permis de conduire	8 762 210
Véhicules automobiles immatriculés	7 854 228
Nombre de kilomètres parcourus par les véhicules (estimation) (en millions)	125 102
Nombre de personnes tuées dans des collisions de véhicules automobiles par 100 000 personnes en Ontario	6,10
Nombre de personnes tuées dans des collisions de véhicules automobiles par 100 millions de kilomètres parcourus	0,61
Taux de collisions par 100 millions de kilomètres parcourus	184,06
Taux de collisions mortelles par 100 millions de kilomètres parcourus	0,55
Nombre de personnes tuées dans des collisions de véhicules automobiles par 10 000 titulaires d'un permis de conduire	0,87

* Dans ce tableau, les véhicules tout terrain comprennent les véhicules hors route à deux, trois ou quatre roues.

1b. Soins de santé

Tableau 1.1 | Certains diagnostics de personnes hospitalisées en Ontario au cours de l'exercice 2004–2005 à la suite d'une collision de véhicules automobiles

Certains diagnostics	Admissions à l'hôpital	Nombre de jours d'hospitalisation
Fracture à la tête	226	1 352
Fracture du cou et du tronc	1 014	8 937
Fracture d'un membre supérieur	521	2 773
Fracture d'un membre inférieur	1 361	11 784
Fractures de plusieurs parties du corps	12	136
Dislocation, foulures et entorses	153	626
Dislocations, foulures et entorses multiples	—*	13
Lésion intracrânienne	651	9 069
Lésion interne, poitrine, abdomen et pelvis	429	3 613
Plaie ouverte, tête, cou ou tronc	82	230
Plaie ouverte, membre supérieur	20	98
Plaie ouverte, membre inférieur	30	271
Plaies ouvertes, plusieurs parties du corps	—*	30
Autres diagnostics	1 261	10 293
Total – Admissions et jours**	5 760	49 225

Source : ministère de la Santé et des Soins de longue durée, Division des politiques et de la planification intégrées, Unité de l'aide à la décision et des données sur la santé.

* Les valeurs inférieures à 5 ne sont pas publiées. ** Les totaux ne comprennent pas les petites valeurs.

Tableau 1.2 | Certaines interventions chirurgicales pratiquées à la suite de collisions de véhicules automobiles en Ontario au cours de l'exercice 2004–2005

Certaines interventions	Admissions à l'hôpital	Nombre de jours d'hospitalisation
Tête, cerveau et méninges	84	1 747
Moelle épinière, canal vertébral et méninges	8	133
Nez, bouche et pharynx	18	87
Paroi de la cage thoracique, plèvre, médiastin et diaphragme	62	568
Moelle osseuse et rate	53	1 090
Rein	—*	—*
Os et articulations du visage	97	874
Réduction d'une fracture/dislocation avec ou sans fixation (sauf les os de la tête et du visage)	1 684	15 240
Réparation de la structure des articulations (sauf les os de la tête et du visage)	21	78
Peau et tissu sous-cutané	100	980
Autres diagnostics et interventions thérapeutiques	1 720	19 918
Total – admissions pour chirurgie et jours d'hospitalisation**	5 765	49 225
Aucune intervention chirurgicale pratiquée	1 918	8 510

Source : ministère de la Santé et des Soins de longue durée, Division des politiques et de la planification intégrées, Unité de l'aide à la décision et des données sur la santé.

* Les valeurs inférieures à 5 ne sont pas publiées. ** Les totaux partiels ne comprennent pas les petites valeurs.

Les personnes

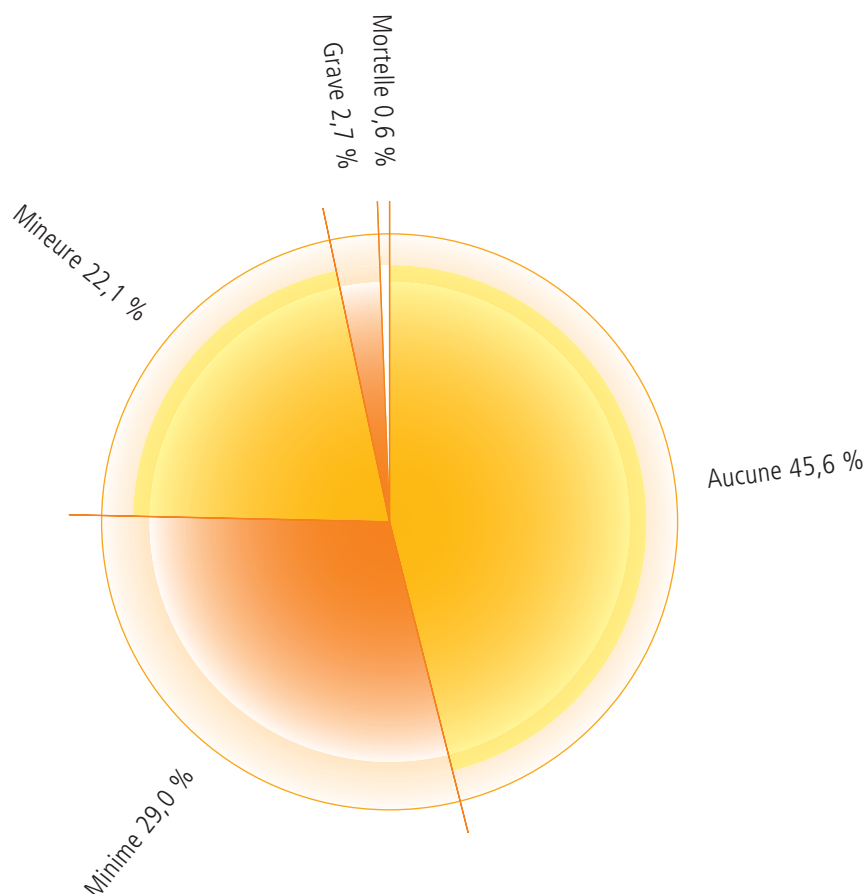


2. Les personnes

Cette section présente les blessures de la route, d'après leur gravité, ainsi que les caractéristiques des usagers de la route impliqués dans des collisions de véhicules automobiles. Les données sur les blessures de la route sont réparties selon l'âge et le sexe des usagers de la route, ainsi que selon l'état du conducteur et du piéton et les gestes posés par ces derniers avant la collision. Ces données sont utiles pour analyser la fréquence des collisions. On trouvera également dans la section des données historiques sur la sécurité routière, couvrant une période de plus de 70 ans, qui aident à analyser les tendances à long terme en matière de sécurité routière en Ontario.

Les points saillants dans cette section comprennent une baisse du nombre de collisions mortelles, qui est passé de 799 en 2004 à 766 en 2005, soit le nombre le plus bas depuis 1948. Bien que le nombre de conducteurs sur les routes de l'Ontario continue d'augmenter, le nombre de personnes tuées ou blessées a baissé. L'Ontario a également enregistré une diminution du nombre de décès et de blessures attribuables à la conduite en état d'ivresse et du nombre de décès mettant en cause de gros camions en 2005. Toutefois, le nombre de motocyclistes tués a augmenté en 2005.

Figure 2 | Personnes impliquées dans des collisions, selon la gravité des blessures, en 2005



2a. Personnes impliquées dans des collisions

Tableau 2.1 | Catégorie de personnes impliquées dans des collisions causant la mort ou des lésions corporelles selon la gravité des blessures, en 2005

Catégorie de personnes impliquées	Gravité de la blessure					Total
	Aucune	Minime	Mineure	Grave	Mortelle	
Conducteur	38 811	22 849	16 631	1 719	377	80 387
Passager*	21 247	12 019	8 198	924	182	42 570
Piéton	131	1 840	2 378	491	105	4 945
Cycliste	36	1 223	1 106	120	21	2 506
Passager de bicyclette	16	147	155	15	0	333
Conducteur de véhicule tout terrain**	7	6	9	8	4	34
Passager de véhicule tout terrain	0	3	6	0	0	9
Conducteur de motoneige	5	8	7	8	2	30
Passager de motoneige	1	3	4	3	0	11
Conducteur de motocyclette	77	340	646	220	68	1 351
Passager de motocyclette	34	95	199	68	6	402
Conducteur de cyclomoteur	2	11	9	1	0	23
Passager de cyclomoteur	2	4	1	3	0	10
Personnes qui s'accrochent	39	68	95	27	1	230
Autres	423	97	74	12	0	606
Total	60 831	38 713	29 518	3 619	766	133 447

* Comprend les passagers des autobus.

** Dans ce tableau, les véhicules tout terrain comprennent les véhicules hors route à deux, trois ou quatre roues.

Ce tableau indique les collisions à déclarer en vertu du *Code de la route* (CR). Pour plus de renseignements sur les véhicules spéciaux, voir le chapitre 6.

Ce tableau exclut les personnes impliquées dans des collisions causant uniquement des dommages matériels.

Blessure mortelle : Personne tuée sur-le-coup ou dans les 30 jours suivant la collision.

Blessure grave : Personne hospitalisée ou admise pour observation.

Blessure mineure : Personne qui s'est rendue à l'hôpital et qui a été traitée dans la salle d'urgence sans être admise à l'hôpital.

Blessure minime : Personne qui ne s'est pas rendue à l'hôpital après avoir quitté les lieux de la collision. Comprend les écorchures et les ecchymoses mineures, et les plaintes de douleurs.

Aucune blessure : Personne non blessée.

Tableau 2.2 | Catégorie de personnes tuées selon le groupe d'âge en 2005

Catégorie de personnes	Groupes d'âge																Total
	0-4	5-9	10-15	16	17	18	19	20	21-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75+	Inc.	
Conducteur	0	0	0	2	3	10	16	18	32	66	69	54	43	33	31	0	377
Passager*	8	5	14	9	9	5	9	6	15	19	17	11	22	12	22	0	183
Piéton	1	3	6	0	1	1	0	1	5	10	12	19	10	12	24	0	105
Cycliste	0	0	3	0	1	0	0	0	1	2	4	7	1	1	1	0	21
Passager de bicyclette	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Conducteur de véhicule tout terrain **	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	4
Passager de véhicule tout terrain	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Conducteur de motoneige	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
Passager de motoneige	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Conducteur de motocyclette	0	0	0	3	1	1	2	1	8	7	10	21	13	1	0	0	68
Passager de motocyclette	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	2	1	0	0	0	6
Conducteur de cyclomoteur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Passager de cyclomoteur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	9	8	26	14	15	18	27	26	61	105	114	115	91	59	78	0	766

* Comprend les personnes qui s'accrochent.

** Dans ce tableau, les véhicules tout terrain comprennent les véhicules hors route à deux, trois ou quatre roues.

Inc. = Inconnues

Ce tableau indique les collisions à déclarer en vertu du *Code de la route* (CR). Pour plus de renseignements sur les véhicules spéciaux, voir le chapitre 6.

Tableau 2.3 | Catégorie de personnes blessées selon le groupe d'âge en 2005

Catégorie de personnes	Groupes d'âge															Inc.	Total
	0-4	5-9	10-15	16	17	18	19	20	21-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75+		
Conducteur	0	0	42	188	761	1 012	1 116	1 033	3 939	8 612	9 292	7 323	4 376	2 015	1 440	50 41	199
Passager*	833	1 233	1 983	620	717	710	737	706	2 013	3 108	2 351	2 164	1 543	1 051	816	683	21 268
Piéton	93	176	590	143	136	112	119	97	377	606	606	546	422	284	306	96	4 709
Cycliste	0	8	29	12	14	13	14	17	41	85	95	81	30	17	5	1 988	2 449
Passager de bicyclette	23	16	78	12	15	9	12	3	30	50	50	36	11	5	7	4	361
Conducteur de véhicule tout terrain**	0	0	4	2	1	0	0	2	3	2	4	0	1	1	0	3	23
Passager de véhicule tout terrain	0	0	4	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	10
Conducteur de motoneige	0	0	3	4	1	1	0	1	4	3	2	1	0	0	0	3	23
Passager de motoneige	0	0	4	1	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	1	10
Conducteur de motocyclette	0	0	4	10	12	15	27	26	109	263	307	288	120	18	5	2	1 206
Passager de motocyclette	2	7	12	3	10	8	16	10	38	59	61	95	32	10	3	11	377
Conducteur de cyclomoteur	0	0	0	1	1	1	1	0	1	3	2	5	3	0	1	2	21
Passager de cyclomoteur	0	0	1	0	0	0	0	1	1	2	2	3	0	0	0	0	10
Autre	1	3	6	2	4	3	2	4	14	24	25	27	18	10	11	30	184
Total	952	1 443	2 760	999	1 673	1 884	2 046	1 900	6 572	12 817	12 799	10 570	6 557	3 411	2 594	2 873	71 850

* Comprend les personnes qui s'accrochent.

** Dans ce tableau, les véhicules tout terrain comprennent les véhicules hors route à deux, trois ou quatre roues.

Inc. = Inconnues

Ce tableau indique les collisions à déclarer en vertu du *Code de la route* (CR). Pour plus de renseignements sur les véhicules spéciaux, voir le chapitre 6.

Tableau 2.4 | Sexe du conducteur selon la catégorie de collision en 2005

Sexe du conducteur	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Homme	863	54 131	190 336	245 330
Femme	264	32 754	103 137	136 155
Inconnu*	35	4 985	20 622	25 642
Total	1 162	91 870	314 095	407 127

* Comprend les situations où l'agent d'application des lois est incapable de déterminer le sexe du conducteur; p. ex. lors d'un délit de fuite.

Collision mortelle : Collision où au moins une personne subit des blessures causant la mort. Avant le 1^{er} janvier 1982, les statistiques sur les collisions mortelles comprenaient les décès attribuables aux blessures subies lors de la collision et pendant une période maximale d'un an par la suite. Depuis cette date, seuls les décès survenant 30 jours après la collision sont inclus.

Collision causant des lésions corporelles : Collision où au moins une personne impliquée subit des lésions corporelles n'entraînant pas la mort.

Collision causant des dommages matériels : Collision où aucune personne ne subit des lésions corporelles, mais qui cause des dommages à des biens publics ou privés, y compris des dommages au véhicule automobile ou à son chargement.

Le montant minimal à déclarer en cas de collision causant uniquement des dommages matériels est passé de 200 \$ à 400 \$ le 1^{er} janvier 1978 et a été majoré de nouveau à 700 \$ le 1^{er} janvier 1985. Depuis le 1^{er} janvier 1998, ce montant est de 1 000 \$.

Le 1^{er} janvier 1997, les personnes visées peuvent déclarer elles-mêmes les collisions causant uniquement des dommages matériels. Pour plus de renseignements à ce sujet, voir l'annexe.

Tableau 2.5 | État du conducteur selon la catégorie de collision en 2005

État du conducteur	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Normal	776	70 900	245 898	317 574
Avait bu	31	1 184	2 333	3 548
Facultés affaiblies – Alcool. sup. à 0,08	118	816	1 711	2 645
Facultés affaiblies par l'alcool	6	483	857	1 346
Facultés affaiblies par la drogue	42	91	134	267
Fatigue	13	624	1 171	1 808
Handicap médical ou physique	12	549	514	1 075
Inattention	68	10 757	22 963	33 788
Autre*	4	282	747	1 033
Inconnu**	92	6 184	37 767	44 043
Total	1 162	91 870	314 095	407 127

* L'état du conducteur n'est pas défini ci-dessus.

** Comprend les situations où l'agent d'application des lois ne peut déterminer l'état du conducteur; p. ex. lors d'un délit de fuite.

Avait bu : Le conducteur avait consommé de l'alcool sans que ses facultés soient affaiblies au sens de la loi.

Facultés affaiblies—Alcoolémie sup. à 0,08 : Le conducteur avait consommé de l'alcool et, après avoir subi un test, on a constaté que son alcoolémie était supérieure à 80 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang.

Facultés affaiblies par l'alcool : Le conducteur avait consommé assez d'alcool pour être accusé de conduite en état d'ivresse.

Inattention : Le conducteur conduisait un véhicule sans la prudence et l'attention nécessaires ou sans se concentrer pleinement sur la conduite, par exemple il changeait les stations de radio, mangeait, lisait, parlait au téléphone ou utilisait une radio avec émetteur-récepteur ou des écouteurs.

Tableau 2.6 | Âge du conducteur selon son état, pour toutes les collisions en 2005*

Âge du conducteur	État du conducteur						Total
	Normal	Avait bu	Facultés aff. Alcoolémie sup. à 0,08	Facultés affaiblies par l'alcool	Autre	Inconnu	
Moins de 16 ans	129	7	5	1	77	42	261
16 ans	1 236	17	9	5	297	100	1 664
17 ans	5 436	56	29	17	1 085	393	7 016
18 ans	6 663	98	59	29	1 214	471	8 534
19 ans	6 828	159	111	46	1 194	548	8 886
20 ans	6 890	171	98	46	1 124	492	8 821
21-24 ans	27 657	580	367	159	3 762	2 132	34 657
25-34 ans	65 428	823	597	307	7 202	4 792	79 149
35-44 ans	75 700	674	626	337	7 537	5 299	90 173
45-54 ans	59 673	480	439	220	5 850	4 139	70 801
55-64 ans	34 754	274	204	109	3 726	2 325	41 392
65-74 ans	15 443	82	67	36	2 154	1 064	18 846
75 ans et plus	8 659	27	21	8	1 846	724	11 285
Inconnu	3 078	100	13	26	903	21 522	25 642
Total	317 574	3 548	2 645	1 346	37 971	44 043	407 127

* Comprend les cyclistes, les conducteurs de véhicules tout terrain, etc.

Tableau 2.7 | État relevé des conducteurs tués en 2005*

État relevé	Nombre de conducteurs	%
Normal	242	51,3
Avait bu	20	4,2
Facultés affaiblies – Alcool. sup. à 0,08	100	21,2
Facultés affaiblies par l'alcool	0	0,0
Facultés affaiblies par la drogue	40	8,5
Fatigue	7	1,5
Handicap médical ou physique	11	2,3
Inattention	20	4,2
Autre	3	0,6
Inconnu	29	6,1
Total	472	100,0

* Le total comprend les conducteurs de tous les types de véhicules tués lors d'une collision à déclarer en vertu du *Code de la route*.

Tableau 2.8 | Geste apparemment posé par le conducteur selon la catégorie de collision en 2005

Geste apparemment posé	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Bonne conduite	491	43 450	156 154	200 095
Talonnage	2	8 085	25 135	33 222
Excès de vitesse	79	1 147	1 907	3 133
Excès de vitesse compte tenu de l'état de la route	83	4 702	15 448	20 233
Conduite trop lente	0	65	192	257
Virage inapproprié	14	3 800	12 098	15 912
Non-respect des signaux	62	4 473	6 335	10 870
Défaut de céder le passage	85	8 939	21 082	30 106
Mauvais dépassement	18	625	2 653	3 296
Perte de maîtrise	164	7 017	19 509	26 690
Mauvaise direction dans une rue à sens unique	4	78	163	245
Mauvais changement de voie	16	1 755	9 343	11 114
Autre*	94	5 437	17 953	23 484
Inconnu	50	2 297	26 123	28 470
Total	1 162	91 870	314 095	407 127

* Comprend les gestes suivants : conduite imprudente, inattention au volant, somnolence au volant, délit de fuite, conduire du mauvais côté de la route, mauvais stationnement, stationnement illégal, conduite dangereuse, etc.

Tableau 2.9 | Port de la ceinture de sécurité selon la gravité des blessures subies par le conducteur lors des collisions ayant causé la mort ou des lésions corporelles en 2005

Dispositif de sécurité utilisé	Gravité de la blessure					Total
	Blessure mortelle	Blessure grave	Blessure mineure	Blessure minime	Aucune blessure	
Ceinture de sécurité	230	1 290	14 505	21 072	35 652	72 749
Autres dispositifs*	11	91	699	700	385	1 886
Pas de dispositif utilisé	109	168	368	158	112	915
Aucun dispositif de sécurité	0	4	17	17	49	87
Utilisation inconnue	27	166	1 042	902	2 613	4 750
Total	377	1 719	16 631	22 849	38 811	80 387

* Dispositif de sécurité approuvé qui a été utilisé et qui n'est pas mentionné ci-dessus. Le policier décrit le dispositif sur le formulaire de déclaration des collisions.

Tableau 2.10 | Port de la ceinture de sécurité selon la gravité des blessures subies par les passagers lors des collisions causant la mort ou des lésions corporelles en 2005**

Dispositif de sécurité utilisé	Gravité de la blessure					Total
	Blessure mortelle	Blessure grave	Blessure mineure	Blessure minime	Aucune blessure	
Ceinture de sécurité	90	591	6 476	10 187	17 060	34 404
Mauvaise utilisation du siège pour enfants	0	2	27	28	85	142
Utilisation correcte du siège pour enfants	6	22	175	384	1 678	2 265
Autres dispositifs*	6	24	197	193	126	546
Pas de dispositif utilisé	47	160	431	185	138	961
Aucun dispositif de sécurité	11	43	424	601	974	2 053
Utilisation inconnue	21	98	493	420	1 116	2 148
Total	181	940	8 223	11 998	21 177	42 519

* Les autres dispositifs comprennent les casques de construction, de motocyclette, etc. utilisés à bord d'un véhicule automobile, ainsi que les coussins gonflables. On n'a pas de données sur le port de la ceinture de sécurité conjointement avec le déploiement des coussins gonflables.

** Comprend les personnes qui s'accrochent et excluent les passagers se trouvant à bord d'un véhicule stationné.

Tableau 2.11 | Dispositif utilisé pour retenir les enfants âgés de 0 à 4 ans qui ont été tués lors d'une collision entre 2001 et 2005

Année d'utilisation	Dispositif utilisé correctement	Dispositif utilisé incorrectement	Ceinture abdom./trois points	Pas de dispositif	Dispositif non utilisé	Utilisation inconnue	Total
2001	5	0	2	1	2	1	11
2002	1	2	4	0	0	0	7
2003	2	1	0	0	0	0	3
2004	1	0	0	0	0	0	1
2005	6	0	0	1	0	1	8

Tableau 2.12 | Dispositif utilisé pour retenir les enfants âgés de 0 à 4 ans impliqués dans une collision causant la mort ou des lésions corporelles, selon la gravité des blessures en 2005

Dispositif utilisé	Gravité de la blessure		
	Grave/Mortelle %	Minime/Mineure %	Aucune blessure %
Dispositif utilisé correctement	54,8	59,3	60,7
Dispositif utilisé incorrectement	2,4	6,0	3,1
Ceinture abdominale/trois points	21,4	27,4	30,0
Pas de dispositif	9,5	3,9	3,1
Dispositif non utilisé	4,8	0,6	0,1
Autre	0,0	0,3	0,2
Inconnu	7,1	2,5	2,7
Total	100,0	100,0	100,0

Tableau 2.13 | État des piétons selon la gravité des blessures en 2005

État du piéton	Piétons tués	Piétons blessés
Normal	54	3 253
Avait bu	3	220
Facultés affaiblies—Alcool. sup. à 0,08	28	12
Facultés affaiblies par l'alcool	0	45
Facultés affaiblies par la drogue	3	18
Fatigue	1	3
Handicap médical ou physique	0	88
Inattention	9	602
Autre	0	34
Inconnu	7	434
Total	105	4 709

Tableau 2.14 | Geste apparemment posé par les piétons selon la gravité des blessures en 2005

Geste apparemment posé	Piétons tués	Piétons blessés
Traverser intersection avec droit de passage	8	1 871
Traverser intersection sans droit de passage	23	671
Traverser intersection sans signalisation	12	349
Traverser à la traverse pour piétons	2	145
Traverser au passage protégé sans droit de passage	4	95
Marcher sur la route dans le sens de la circulation	11	121
Marcher sur la route dans le sens contraire de la circulation	3	60
Sur le trottoir ou l'accotement	7	341
Jouer ou travailler sur la route	2	73
Approcher d'un objet ou d'un véhicule stationné par l'arrière	0	106
Courir sur la route	7	312
Monter dans un autobus ou en descendre*	0	7
Monter dans un véhicule ou en descendre	0	61
Pousser un véhicule ou y travailler	1	12
Autre	25	485
Total	105	4 709

* Année civile

2 b. Contexte

Tableau 2.15 | Catégorie de personnes tuées ou blessées entre 1988 et 2005

Année	Population de l'Ontario (estimation)**	Conducteurs		Passagers*		Piétons		Tous les autres		Personnes tuées, toutes les catégories		Personnes blessées, toutes les catégories	
		Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Nombre	Taux par 100 000	Nombre	Taux par 100 000
1988	9 439 600	563	63 339	350	39 157	186	6 344	138	9 318	1 237	13,1	118 158	1 251,7
1989	9 598 600	627	66 334	369	39 950	161	6 187	129	8 181	1 286	13,4	120 652	1 257,0
1990	9 743 300	540	55 073	321	33 606	154	5 839	105	7 057	1 120	11,5	101 575	1 042,5
1991	10 084 900	542	48 021	298	30 230	157	5 352	105	6 916	1 102	10,9	90 519	897,6
1992	10 098 600	548	49 259	317	30 567	140	5 177	85	6 022	1 090	10,8	91 025	901,4
1993	10 813 200	595	49 628	296	30 584	146	5 181	98	5 756	1 135	10,5	91 149	842,9
1994	10 927 800	508	49 632	273	29 570	127	5 344	91	5 484	999	9,1	90 030	823,9
1995	11 100 000	527	49 916	276	29 440	126	5 261	70	4 955	999	9,0	89 572	807,0
1996	11 320 456	459	49 614	270	28 997	144	5 336	55	4 458	928	8,2	88 405	780,9
1997	11 500 329	474	47 861	224	27 915	133	5 154	68	4 597	899	7,8	85 527	743,7
1998	11 675 497	437	47 088	222	26 422	121	4 978	74	4 704	854	7,3	83 192	712,5
1999	11 513 700	452	47 943	221	26 774	132	4 894	63	4 451	868	7,5	84 062	730,1
2000	11 695 110	437	48 068	243	27 206	112	5 190	57	4 544	849	7,3	85 009	726,9
2001	11 966 960	430	45 758	224	26 510	119	5 063	72	4 451	845	7,1	81 782	683,4
2002	12 027 900	450	47 909	227	26 742	131	4 990	65	4 551	873	7,3	84 192	700,0
2003	12 293 700	425	44 212	216	24 563	120	4 758	70	4 346	831	6,8	77 879	633,5
2004	12 407 300	433	41 608	191	22 396	104	4 505	71	4 499	799	6,4	73 008	588,4
2005	12 558 669	377	41 199	183	21 268	105	4 709	101	4 674	766	6,1	71 850	572,1

* À l'exclusion des passagers de motocyclettes, qui sont inclus dans « Tous les autres ».

** Source : ministère des Finances.

Tableau 2.16 | Sexe des conducteurs selon le groupe d'âge en 2005

	Groupes d'âge							
Sexe des conducteurs	16-19 ans	20-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65 ans +	Total
Homme	237 956	380 720	796 278	992 597	909 762	640 996	642 358	4 600 667
Femme	209 998	346 809	761 198	920 301	838 573	565 378	519 286	4 161 543
Total	447 954	727 529	1 557 476	1 912 898	1 748 335	1 206 374	1 161 644	8 762 210

Tableau 2.17 | Conducteurs selon le groupe d'âge entre 1988 et 2005

	Groupes d'âge							
Année	16-19 ans	20-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65 ans +	Total
1988	310 764	643 691	1 588 516	1 353 841	898 103	714 266	608 931	6 118 112
1989	323 109	631 470	1 634 187	1 409 053	931 991	720 788	639 826	6 290 424
1990	322 542	629 478	1 666 474	1 467 699	964 925	728 380	669 385	6 448 883
1991	319 584	627 931	1 673 502	1 501 765	1 018 365	736 652	696 432	6 574 231
1992	314 685	623 707	1 665 433	1 528 726	1 082 883	745 759	727 568	6 688 761
1993	326 389	621 934	1 655 573	1 566 083	1 136 365	758 840	758 244	6 823 428
1994	358 817	622 704	1 645 962	1 611 972	1 190 442	770 882	783 181	6 983 960
1995	360 847	614 094	1 621 989	1 659 749	1 240 072	782 871	806 396	7 086 018
1996	361 571	612 060	1 608 567	1 717 050	1 297 289	805 486	856 144	7 258 167
1997	394 512	624 532	1 611 708	1 789 110	1 360 555	837 606	919 584	7 537 607
1998	412 589	634 053	1 593 744	1 845 474	1 415 258	872 426	954 212	7 727 756
1999	426 643	642 808	1 576 673	1 895 323	1 475 588	907 235	994 044	7 918 314
2000	438 170	659 331	1 582 207	1 935 150	1 540 499	939 838	1 026 179	8 121 374
2001	449 853	671 424	1 580 758	1 946 713	1 577 920	990 745	1 049 203	8 266 616
2002	458 627	686 561	1 580 837	1 945 944	1 612 219	1 053 877	1 075 439	8 413 504
2003	457 049	704 720	1 575 345	1 940 896	1 653 604	1 105 726	1 104 215	8 541 555
2004	453 157	719 861	1 567 346	1 929 418	1 698 350	1 157 824	1 129 641	8 655 597
2005	447 954	727 529	1 557 476	1 912 898	1 748 335	1 206 374	1 161 644	8 762 210

Tableau 2.18 | Catégorie de permis de conduire selon le sexe en 2005

	Sexe du conducteur					
Catégorie de permis	Homme	%	Femme	%	Total	%
A	102 202	2,22	2 211	0,05	104 413	1,19
AB	4 699	0,10	643	0,02	5 342	0,06
ABM	2 639	0,06	146	0,00	2 785	0,03
ABM1	15	0,00	2	0,00	17	0,00
ABM2	159	0,00	35	0,00	194	0,00
AC	24 832	0,54	906	0,02	25 738	0,29
ACM	9 869	0,21	160	0,00	10 029	0,11
ACM1	76	0,00	3	0,00	79	0,00
ACM2	1 033	0,02	40	0,00	1 073	0,01
AM	29 235	0,63	202	0,00	29 437	0,34
AM1	212	0,00	3	0,00	215	0,00
AM2	2 983	0,06	67	0,00	3 050	0,03
B	17 385	0,38	17 734	0,43	35 119	0,40
BM	4 671	0,10	932	0,02	5 603	0,06
BM1	25	0,00	16	0,00	41	0,00
BM2	323	0,01	268	0,01	591	0,01
C	6 684	0,15	823	0,02	7 507	0,09
CM	1 711	0,04	63	0,00	1 774	0,02
CM1	13	0,00	1	0,00	14	0,00
CM2	198	0,00	16	0,00	214	0,00
D	221 931	4,82	19 944	0,48	241 875	2,76
DE	109	0,00	20	0,00	129	0,00
DEM	30	0,00	0	0,00	30	0,00
DEM1	0	0,00	0	0,00	0	0,00
DEM2	1	0,00	0	0,00	1	0,00
DF	2 243	0,05	144	0,00	2 387	0,03
DFM	897	0,02	25	0,00	922	0,01
DFM1	5	0,00	0	0,00	5	0,00
DFM2	113	0,00	8	0,00	121	0,00
DM	59 810	1,30	1 434	0,03	61 244	0,70
DM1	233	0,01	13	0,00	246	0,00
DM2	3 759	0,08	234	0,01	3 993	0,05
E	1 369	0,03	2 193	0,05	3 562	0,04
EM	166	0,00	42	0,00	208	0,00
EM1	2	0,00	1	0,00	3	0,00

Suite à la page suivante

Tableau 2.18 | Catégorie de permis de conduire selon le sexe en 2005 (suite)

	Sexe du conducteur					
Catégorie de permis	Homme	%	Femme	%	Total	%
EM2	16	0,00	11	0,00	27	0,00
F	7 351	0,16	5 962	0,14	13 313	0,15
FM	1 423	0,03	240	0,01	1 663	0,02
FM1	13	0,00	6	0,00	19	0,00
FM2	260	0,01	122	0,00	382	0,00
G	3 164 341	68,67	3 411 873	81,83	6 576 214	74,92
G1	226 477	4,91	309 772	7,43	536 249	6,11
G1M	70	0,00	22	0,00	92	0,00
G1M1	266	0,01	46	0,00	312	0,00
G1M2	840	0,02	173	0,00	1 013	0,01
G2	321 275	6,97	323 494	7,76	644 769	7,35
G2M	330	0,01	54	0,00	384	0,00
G2M1	252	0,01	33	0,00	285	0,00
G2M2	2 971	0,06	383	0,01	3 354	0,04
GM	334 188	7,25	54 801	1,31	388 989	4,43
GM1	2 760	0,06	680	0,02	3 440	0,04
GM2	43 750	0,95	13 067	0,31	56 817	0,65
M	890	0,02	174	0,00	1 064	0,01
M1	296	0,01	64	0,00	360	0,00
M2	522	0,01	128	0,00	650	0,01
Autre	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Total	4 607 923	100,00	4 169 434	100,00	8 777 357	100,00

En raison des changements apportés aux outils utilisés pour interroger le système de délivrance des permis de conduire, le nombre total de titulaires d'un permis de conduire présenté au tableau 2.18 ne correspond pas au nombre indiqué dans d'autres tableaux du rapport. Les données du tableau 2.18 doivent être utilisées uniquement pour analyser les conducteurs en fonction de la catégorie de permis.

Tableau 2.19 | Titulaires d'un permis de conduire, total des collisions, personnes tuées ou blessées, 1931–2005

Année	Titulaires d'un permis de conduire	Total des collisions	Personnes tuées	Personnes blessées
1931	666 266	9 241	571	8 494
1932	648 710	9 171	502	8 231
1933	638 710	8 634	403	7 877
1934	665 743	9 645	512	8 990
1935	707 457	10 648	560	9 839
1936	755 765	11 388	546	10 251
1937	802 765	13 906	766	12 092

Suite à la page suivante

Tableau 2.19 Titulaires d'un permis de conduire, total des collisions, personnes tuées ou blessées, 1931–2005 (suite)

Année	Titulaires d'un permis de conduire	Total des collisions	Personnes tuées	Personnes blessées
1938	866 729	13 715	640	11 683
1939	899 572	13 710	652	11 638
1940	937 551	16 921	716	13 715
1941	986 773	18 167	801	14 275
1942	961 883	13 490	567	10 205
1943	919 457	11 025	549	8 628
1944	905 650	11 004	498	8 373
1945	971 852	13 458	598	9 804
1946	1 087 445	17 356	688	12 228
1947	1 144 291	22 293	734	13 056
1948	1 209 408	27 406	740	14 970
1949	1 278 584	34 472	830	17 469
1950	1 366 388	43 681	791	19 940
1951	1 461 538	54 920	949	22 557
1952	1 556 559	58 515	1 010	23 643
1953	1 656 259	65 866	1 082	24 353
1954	1 747 567	62 509	1 045	24 607
1955	1 856 845	63 219	1 111	26 246
1956	1 967 789	71 399	1 180	28 626
1957	2 088 551	76 302	1 279	30 414
1958	2 176 417	76 884	1 112	30 106
1959	2 270 246	81 518	1 187	31 602
1960	2 355 567	87 186	1 166	34 436
1961	2 414 615	85 577	1 268	37 146
1962	2 469 425	94 231	1 383	41 766
1963	2 555 015	104 919	1 421	47 801
1964	2 694 023	111 232	1 424	54 560
1965	2 739 138	128 462	1 611	60 917
1966	2 821 648	139 781	1 596	65 210
1967	3 004 654	145 008	1 719	67 280
1968	3 128 509	155 127	1 586	71 520
1969	3 247 979	169 395	1 683	74 902
1970	3 422 892	141 609	1 535	75 126
1971	3 563 197	158 831	1 769	84 650
1972	3 688 541	189 494	1 934	95 181

Suite à la page suivante

Tableau 2.19 | Titulaires d'un permis de conduire, total des collisions, personnes tuées ou blessées, 1931–2005 (suite)

Année	Titulaires d'un permis de conduire	Total des collisions	Personnes tuées	Personnes blessées
1973	3 841 628	193 021	1 959	97 790
1974	3 972 980	204 271	1 748	98 673
1975	4 160 623	213 689	1 800	97 034
1976	4 315 925	211 865	1 511	83 736
1977	4 562 903	218 567	1 420	95 664
1978	4 725 546	186 363	1 450	94 979
1979	4 858 351	197 196	1 560	101 321
1980	4 993 531	196 501	1 508	101 367
1981	5 123 177	198 372	1 445	100 321
1982	5 247 198	187 943	1 138	92 815
1983	5 380 259	181 999	1 204	91 706
1984	5 513 911	194 782	1 132	97 230
1985	5 660 422	189 750	1 191	109 169
1986	5 817 799	187 286	1 102	108 839
1987	5 978 105	203 431	1 229	121 089
1988	6 118 112	228 398	1 237	118 158
1989	6 290 424	247 038	1 286	120 652
1990	6 448 883	220 188	1 120	101 575
1991	6 574 231	213 669	1 102	90 519
1992	6 688 761	224 249	1 090	91 025
1993	6 823 428	228 834	1 135	91 149
1994	6 983 960	226 996	999	90 030
1995	7 086 018	219 085	999	89 572
1996	7 258 167	215 024	929	88 445
1997	7 537 607	221 500	899	85 527
1998	7 727 756	213 356	854	83 192
1999	7 918 314	221 962	868	84 062
2000	8 121 374	240 630	849	85 009
2001	8 266 616	234 004	845	81 782
2002	8 413 504	244 642	873	84 192
2003	8 541 555	246 463	831	77 879
2004	8 655 597	231 548	799	73 008
2005	8 762 210	230 258	766	71 850

Tableau 2.20 | Groupes d'âge des conducteurs – titulaires de permis, nombre et pourcentage de conducteurs impliqués dans une collision en 2005

Âge des conducteurs	Titulaires d'un permis de conduire			Conducteurs impliqués dans une collision*			% des conducteurs de chaque groupe d'âge impliqués dans une collision		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
Moins de 16 ans	0	0	0	141	44	185	s.o.	s.o.	s.o.
16 ans	44 086	38 255	82 341	1 006	621	1 627	2,28	1,62	1,98
17 ans	57 801	51 157	108 958	4 169	2 811	6 980	7,21	5,49	6,41
18 ans	64 941	57 438	122 379	5 328	3 176	8 504	8,20	5,53	6,95
19 ans	71 128	63 148	134 276	5 641	3 213	8 854	7,93	5,09	6,59
20 ans	74 158	66 745	140 903	5 515	3 272	8 787	7,44	4,90	6,24
21-24 ans	306 562	280 064	586 626	21 667	12 883	34 550	7,07	4,60	5,89
25-34 ans	796 278	761 198	1 557 476	49 874	28 948	78 822	6,26	3,80	5,06
35-44 ans	992 597	920 301	1 912 898	56 997	32 740	89 737	5,74	3,56	4,69
45-54 ans	909 762	838 573	1 748 335	45 279	25 131	70 410	4,98	3,00	4,03
55-64 ans	640 996	565 378	1 206 374	28 007	13 194	41 201	4,37	2,33	3,42
65-74 ans	387 587	314 378	701 965	12 810	5 957	18 767	3,31	1,89	2,67
75 ans et plus	254 771	204 908	459 679	7 310	3 949	11 259	2,87	1,93	2,45
Inconnu	0	0	0	38 331	0	38 331	s.o.	s.o.	s.o.
Total	4 600 667	4 161 543	8 762 210	282 075	135 939	418 014	6,13	3,27	4,77

* Ce tableau comprend les collisions avec des véhicules stationnés et exclut les conducteurs de certains véhicules non motorisés, c.-à-d. les cyclistes, les utilisateurs de véhicules d'hiver, etc.

Les collisions

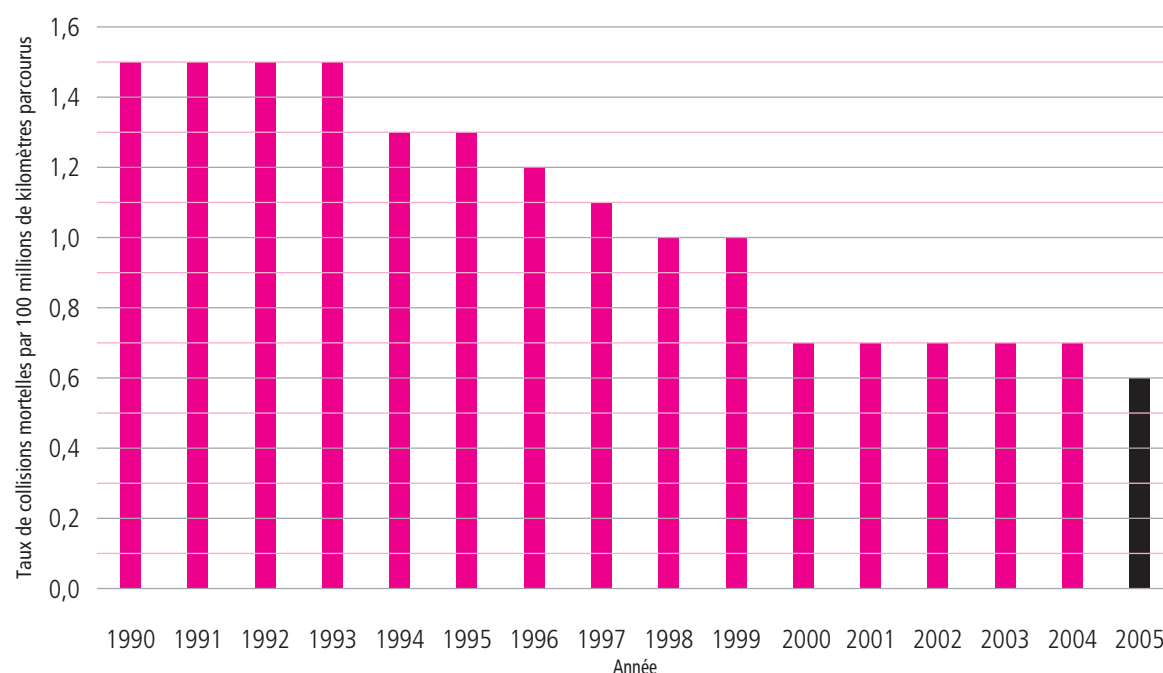


3. Les collisions

Cette section porte sur les types de collisions qui surviennent en Ontario. Pour prévenir les collisions de véhicules automobiles, nous devons comprendre le contexte dans lequel ces collisions ont lieu comme l'heure de la collision, le jour de la semaine, le mois de l'année et le type de collision, l'endroit ou les facteurs environnementaux. La détermination de ces facteurs contributifs est une étape importante en vue de réduire la fréquence des collisions sur les routes de l'Ontario.

Le nombre de collisions mortelles et de collisions causant des lésions corporelles ou des dommages matériels a diminué en 2005 par rapport à 2004. En 2005, le taux de collisions mortelles par 100 millions de kilomètres parcourus en Ontario était le taux le plus bas jamais enregistré en Ontario.

Figure 3 | Taux de collisions mortelles par 100 millions de kilomètres parcourus en Ontario de 1990 à 2005



3a. Types de collisions

Tableau 3.1 | Catégories de collisions de 1988 à 2005

Année	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
1988	1 076	76 724	150 598	228 398
1989	1 106	77 852	168 080	247 038
1990	959	65 912	153 317	220 188
1991	956	59 242	153 471	213 669
1992	942	58 889	164 418	224 249
1993	987	58 932	168 915	228 834
1994	875	58 525	167 596	226 996
1995	860	58 273	159 952	219 085
1996	816	57 791	156 417	215 024
1997	807	56 121	164 572	221 500
1998	768	55 441	157 147	213 356
1999	763	55 764	165 435	221 962
2000	737	57 279	182 614	240 630
2001	733	54 479	178 792	234 004
2002	770	56 516	187 356	244 642
2003	754	52 757	192 952	246 463
2004	718	49 948	180 882	231 548
2005	684	49 584	179 990	230 258

Tableau 3.2 | Taux de collisions par million de kilomètres parcourus de 1988 à 2005

Année	Taux de collisions
1988	3,2
1989	3,2
1990	3,0
1991	2,9
1992	3,1
1993	3,0
1994	2,9
1995	2,8
1996	2,7
1997	2,7
1998	2,5
1999	2,5
2000*	2,0
2001	2,0
2002	2,0
2003	2,1
2004	1,9
2005	1,8

* Depuis 2000, le taux est calculé d'après les estimations du nombre de véhicules-kilomètres faites par Statistique Canada.

Tableau 3.3 | Véhicules automobiles impliqués dans une collision, selon l'impact initial, en 2005

	Catégorie de collision			
Collision impliquant	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	Total
Objets mobiles :				
Autre véhicule automobile	680	71 947	259 593	332 220
Véhicule non surveillé	9	579	13 583	14 171
Piéton	105	4 267	237	4 609
Cycliste	21	2 597	476	3 094
Train	6	21	38	65
Tramway	0	38	252	290
Tracteur agricole	1	20	78	99
Animal domestique	2	77	626	705
Animal sauvage	2	554	13 622	14 178
Autres objets mobiles	0	52	191	243
Total partiel	826	80 152	288 696	369 674
Objets fixes :				
Glissière de câbles	3	59	324	386
Glissière de béton	2	310	982	1 294
Glissière d'acier	7	191	851	1 049
Poteau (services publics)	5	324	1 478	1 807
Poteau (signal./station.)	5	104	796	905
Clôture/écran antibruit	1	29	198	228
Ponceau	0	16	34	50
Appui de pont	1	23	104	128
Paroi de rocher	0	17	30	47
Amoncellement de neige	1	69	283	353
Fossé	13	291	814	1 118
Bordure	11	445	1 542	1 998
Amortisseur d'impact	0	28	46	74
Édifice ou mur	1	42	174	217
Cours d'eau	0	3	7	10
Indicateur de construction	0	13	52	65
Arbre, arbuste ou souche	3	109	391	503
Autre objet fixe	8	319	1 608	1 935
Total partiel	61	2 392	9 714	12 167

Suite à la page suivante

Tableau 3.3 | Véhicules automobiles impliqués dans une collision, selon l'impact initial, en 2005 (suite)

	Catégorie de collision			
Collision impliquant	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	Total
Autres événements :				
Dérapiage hors route	118	3 374	8 039	11 531
Glissement	137	5 132	16 595	21 864
Mise en portefeuille	1	17	108	126
Déversement accidentel	1	6	68	75
Incendie/explosion	0	8	207	215
Submersion	0	4	5	9
Tonneau	4	236	278	518
Débris sur la route	2	81	939	1 022
Débris d'un véhicule	4	95	1 108	1 207
Autre événement non lié à une collision	26	1 327	3 142	4 495
Total partiel	293	10 280	30 489	41 062
Total	1 180	92 824	328 899	422 903

Tableau 3.4 | Type d'impact initial selon la catégorie de collision en 2005

Type d'impact initial	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
En approchant	110	1 406	2 268	3 784
En angle	86	6 584	15 930	22 600
Collision arrière	30	13 517	46 797	60 344
Collision latérale	45	3 100	20 782	23 927
Mouvement de virage	61	8 930	30 384	39 375
Avec véhicule non surveillé	9	601	13 820	14 430
Véhicule automobile seul	343	15 314	47 777	63 434
Autre	0	132	2 232	2 364
Inconnu	0	0	0	0
Total	684	49 584	179 990	230 258

3b. Moment et milieu

Tableau 3.5 | Mois où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2005

	Catégorie de collision							
Mois où la collision est survenue	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%	Total	%
Janvier	55	8,0	4 484	9,0	20 843	11,6	25 382	11,0
Février	29	4,2	3 599	7,3	15 229	8,5	18 857	8,2
Mars	50	7,3	3 296	6,6	13 733	7,6	17 079	7,4
Avril	38	5,6	3 521	7,1	11 607	6,4	15 166	6,6
Mai	55	8,0	3 898	7,9	12 367	6,9	16 320	7,1
Juin	79	11,5	4 523	9,1	13 872	7,7	18 474	8,0
Juillet	55	8,0	4 453	9,0	13 092	7,3	17 600	7,6
Août	68	9,9	4 387	8,8	12 544	7,0	16 999	7,4
Septembre	65	9,5	4 275	8,6	12 849	7,1	17 189	7,5
Octobre	69	10,1	4 198	8,5	14 442	8,0	18 709	8,1
Novembre	65	9,5	4 540	9,2	19 175	10,7	23 780	10,3
Décembre	56	8,2	4 410	8,9	20 237	11,2	24 703	10,7
Total	684	100,0	49 584	100,0	179 990	100,0	230 258	100,0

Tableau 3.6 | Jour où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2005

	Catégorie de collision							
Jour où la collision est survenue	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%	Total	%
Lundi	83	12,1	6 654	13,4	23 956	13,3	30 693	13,3
Mardi	91	13,3	7 197	14,5	25 212	14,0	32 500	14,1
Mercredi	77	11,3	7 288	14,7	27 654	15,4	35 019	15,2
Jeudi	87	12,7	7 527	15,2	28 712	16,0	36 326	15,8
Vendredi	117	17,1	8 526	17,2	31 814	17,7	40 457	17,6
Samedi	115	16,8	6 814	13,7	23 989	13,3	30 918	13,4
Dimanche	114	16,7	5 578	11,2	18 653	10,4	24 345	10,6
Total	684	100,0	49 584	100,0	179 990	100,0	230 258	100,0

Tableau 3.7 | Heure où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2005

	Catégorie de collision							
Heure où la collision est survenue	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%	Total	%
Minuit à 1 h	10	1,5	694	1,4	2 676	1,5	3 380	1,5
1 h à 2 h	20	2,9	606	1,2	2 410	1,3	3 036	1,3
2 h à 3 h	26	3,8	690	1,4	2 391	1,3	3 107	1,3
3 h à 4 h	21	3,1	535	1,1	1 998	1,1	2 554	1,1
4 h à 5 h	18	2,6	411	0,8	1 664	0,9	2 093	0,9
5 h à 6 h	8	1,2	530	1,1	2 384	1,3	2 922	1,3
Total partiel	103	15,1	3 466	7,0	13 523	7,5	17 092	7,4
6 h à 7 h	13	1,9	1 304	2,6	5 015	2,8	6 332	2,7
7 h à 8 h	17	2,5	2 015	4,1	8 072	4,5	10 104	4,4
8 h à 9 h	23	3,4	3 032	6,1	11 764	6,5	14 819	6,4
9 h à 10 h	21	3,1	2 382	4,8	8 938	5,0	11 341	4,9
10 h à 11 h	32	4,7	2 303	4,6	8 401	4,7	10 736	4,7
11 h à midi	36	5,3	2 564	5,2	9 401	5,2	12 001	5,2
Total partiel	142	20,8	13 600	27,4	51 591	28,7	65 333	28,4
Midi à 13 h	34	5,0	3 049	6,1	10 721	6,0	13 804	6,0
13 h à 14 h	38	5,6	2 886	5,8	9 921	5,5	12 845	5,6
14 h à 15 h	37	5,4	3 271	6,6	10 791	6,0	14 099	6,1
15 h à 16 h	36	5,3	3 993	8,1	13 215	7,3	17 244	7,5
16 h à 17 h	58	8,5	3 921	7,9	13 704	7,6	17 683	7,7
17 h à 18 h	51	7,5	3 958	8,0	14 065	7,8	18 074	7,8
Total partiel	254	37,1	21 078	42,5	72 417	40,2	93 749	40,7
18 h à 19 h	47	6,9	3 117	6,3	11 179	6,2	14 343	6,2
19 h à 20 h	37	5,4	2 331	4,7	8 195	4,6	10 563	4,6
20 h à 21 h	31	4,5	1 791	3,6	6 236	3,5	8 058	3,5
21 h à 22 h	27	3,9	1 543	3,1	6 067	3,4	7 637	3,3
22 h à 23 h	23	3,4	1 277	2,6	4 985	2,8	6 285	2,7
23 h à minuit	19	2,8	1 029	2,1	4 086	2,3	5 134	2,2
Total partiel	184	26,9	11 088	22,4	40 748	22,6	52 020	22,6
Inconnu	1	0,1	352	0,7	1 711	1,0	2 064	0,9
Total	684	100,0	49 584	100,0	179 990	100,0	230 258	100,0

Tableau 3.8 | Personnes tuées ou blessées lors d'une collision mortelle survenue un jour férié ou une longue fin de semaine en 2005

	Nombre de collisions mortelles	Conducteurs		Passagers		Autres		Total	
		tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés
Fin de semaine de Pâques	2	2	0	0	0	0	0	2	0
Fête de la Reine	6	4	4	2	9	0	0	6	13
Jour du Canada	9	6	4	4	6	0	0	10	10
Congé civique	8	6	4	3	3	1	0	10	7
Fête du Travail	7	6	3	4	3	0	0	10	6
Action de grâces	8	6	3	1	8	1	0	8	11
Noël/Lendemain de Noël	7	3	5	2	3	3	0	8	8

* La durée peut varier selon l'année civile. Certains jours fériés peuvent comprendre toute la fin de semaine.

Tableau 3.9 | Luminosité, selon la catégorie de collision en 2005

Luminosité	Catégorie de collision						Total	
	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%		
Jour	422	61,7	36 223	73,1	124 226	69,0	160 871	69,9
Aurore	3	0,4	784	1,6	3 312	1,8	4 099	1,8
Crépuscule	24	3,5	1 465	3,0	5 551	3,1	7 040	3,1
Nuit	235	34,4	11 093	22,4	46 639	25,9	57 967	25,2
Autre	0	0,0	19	0,0	262	0,1	281	0,1
Total	684	100,0	49 584	100,0	179 990	100,0	230 258	100,0

Tableau 3.10 | Visibilité, selon la catégorie de collision en 2005

Visibilité	Catégorie de collision						Total	
	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%		
Temps dégagé	553	80,8	39 253	79,2	136 310	75,7	176 116	76,5
Pluie	57	8,3	4 875	9,8	17 117	9,5	22 049	9,6
Neige	47	6,9	4 045	8,2	20 449	11,4	24 541	10,7
Pluie verglaçante	5	0,7	484	1,0	2 402	1,3	2 891	1,3
Poudrierie	10	1,5	332	0,7	1 416	0,8	1 758	0,8
Vent violent	4	0,6	147	0,3	451	0,3	602	0,3
Brouillard, brume, fumée ou poussière	7	1,0	310	0,6	1 207	0,7	1 524	0,7
Autre	1	0,1	138	0,3	638	0,4	777	0,3
Total	684	100,0	49 584	100,0	179 990	100,0	230 258	100,0

3c. Endroits où surviennent les collisions

Tableau 3.11 | Autorité responsable des routes, selon la catégorie de collision en 2005

Autorité responsable des routes	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Municipalité (sauf chemins de canton)	219	30 310	108 552	139 081
Province	189	8 593	31 998	40 780
Canton	43	1 598	6 548	8 189
Comté ou district	117	2 806	9 929	12 852
Municipalité régionale	112	6 151	22 601	28 864
Gouvernement fédéral	2	100	290	392
Autre	2	26	72	100
Total	684	49 584	179 990	230 258

Tableau 3.12 | Autorité responsable des routes, pour toutes les collisions, de 1996 à 2005

Autorité responsable des routes*	Année											Total
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005		
Municipalité	112 980	123 423	123 112	126 063	136 499	143 951	149 533	149 310	139 303	139 081	1 343 255	
Province	46 867	41 947	33 590	37 139	38 366	36 511	39 579	42 518	40 506	40 780	397 803	
Canton	9 236	9 557	8 696	8 672	9 844	8 678	9 602	9 146	8 144	8 189	89 764	
Comté ou district	8 381	9 574	11 114	11 217	12 847	12 692	13 773	14 200	13 929	12 852	120 579	
Municipalité régionale	36 738	36 341	36 295	38 360	42 464	31 659	31 628	30 731	29 195	28 864	342 275	
Gouvernement fédéral	662	504	392	400	439	354	425	423	363	392	4 354	
Autre	160	154	157	111	171	159	102	135	108	100	1 357	
Total	215 024	221 500	213 356	221 962	240 630	234 004	244 642	246 463	231 548	230 258	2 299 387	

* Il peut être impossible de comparer les collisions d'une année à l'autre en raison du transfert de la responsabilité de routes d'une autorité à une autre.

Tableau 3.13 | Endroit où les collisions sont survenues, selon la catégorie de collision en 2005

	Catégorie de collision							
Endroit	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%	Total	%
Ailleurs qu'à une intersection	416	60,8	19 148	38,6	82 491	45,8	102 055	44,3
Près d'une intersection	80	11,7	12 255	24,7	42 376	23,5	54 711	23,8
À une intersection	131	19,2	13 009	26,2	30 996	17,2	44 136	19,2
À une entrée privée ou près d'une telle entrée	40	5,8	4 739	9,6	22 482	12,5	27 261	11,8
Passage à niveau	9	1,3	110	0,2	334	0,2	453	0,2
Passage inférieur ou tunnel	2	0,3	42	0,1	188	0,1	232	0,1
Passage supérieur ou pont	6	0,9	223	0,4	889	0,5	1 118	0,5
Autre	0	0,0	58	0,1	234	0,1	292	0,1
Total	684	100,0	49 584	100,0	179 990	100,0	230 258	100,0

Tableau 3.14 | État de la chaussée, selon la catégorie de collision en 2005

	Catégorie de collision							
État de la chaussée	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%	Total	%
Sèche	490	71,6	33 911	68,4	113 010	62,8	147 411	64,0
Mouillée	113	16,5	8 985	18,1	32 579	18,1	41 677	18,1
Neige folle	29	4,2	2 079	4,2	11 386	6,3	13 494	5,9
Neige fondante	11	1,6	1 272	2,6	5 491	3,1	6 774	2,9
Neige tassée	17	2,5	1 095	2,2	6 556	3,6	7 668	3,3
Glace	19	2,8	1 899	3,8	9 637	5,4	11 555	5,0
Boue	0	0,0	6	0,0	48	0,0	54	0,0
Sable ou gravier	3	0,4	218	0,4	548	0,3	769	0,3
Liquide déversé	0	0,0	9	0,0	28	0,0	37	0,0
Autre	2	0,3	110	0,2	707	0,4	819	0,4
Total	684	100,0	49 584	100,0	179 990	100,0	230 258	100,0

Lieux des collisions



4. Lieux des collisions

Cette section indique le lieu des collisions en Ontario et fournit des précisions sur les diverses catégories de collisions par municipalité. Le lieu des collisions fournit des renseignements essentiels au MTO et aux administrations routières locales sur la sécurité des routes et autoroutes de l'Ontario. En comparant le nombre de collisions et de blessures au fil des ans dans certaines municipalités, nous pouvons mieux déterminer les zones où les tendances en matière de sécurité routière changent avec le temps. Ces données aident le MTO et les administrations locales à établir les priorités de leurs projets d'infrastructure.

Les changements au nom et aux limites des municipalités en raison de fusions ou d'annexions peuvent signifier que les statistiques présentées au tableau 4.1 de la présente section ne sont pas nécessairement comparables d'une année à l'autre. On trouvera les données sur les taux de décès et de blessures par personne ainsi que le nombre d'habitants par municipalité sur le site Web de Statistique Canada à www.statscan.ca.

Tableau 4.1 | Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2005

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Ontario	230 258	684	49 584	179 990	766	71 850	8 090 678
Blind River V	19	0	6	13	0	6	
Elliot Lake C	29	0	5	24	0	7	
Huron Shores M	4	1	1	2	1	1	
Michipicoten Cton	1	0	0	1	0	0	
Sault Ste. Marie C	1 294	1	261	1 032	1	386	
Routes provinciales	568	7	145	416	8	251	
Autres régions	221	0	49	172	0	69	
Algoma	2 136	9	467	1 660	10	720	109 317
Brantford C	1 744	2	316	1 426	2	439	
Routes provinciales	285	2	81	202	2	131	
Autres régions	543	8	128	407	8	190	
Brant	2 572	12	525	2 035	12	760	89 493
Arran-Elderslie M	83	1	20	62	1	31	
Brockton M	281	1	53	227	1	86	
Huron-Kinloss Cton	177	0	35	142	0	47	
Kincardine M	157	0	26	131	0	34	
Saugeen Shores V	119	1	21	97	2	38	
Péninsule de Bruce Sud V	57	0	14	43	0	23	
Routes provinciales	203	1	37	165	1	56	
Autres régions	215	2	39	174	2	55	
Bruce	1 292	6	245	1 041	7	370	63 301
Routes provinciales	196	1	48	147	2	71	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 | Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2005 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Autres régions	1 328	13	316	999	13	443	
Chatham-Kent	1 524	14	364	1 146	15	514	87 065
Cochrane V	78	0	19	59	0	24	
Hearst V	45	0	8	37	0	12	
Iroquois Falls V	32	0	4	28	0	5	
Kapuskasing V	58	0	16	42	0	19	
Smooth Rock Falls V	2	0	0	2	0	0	
Timmins C	629	2	145	482	2	219	
Routes provinciales	373	2	79	292	2	128	
Autres régions	234	1	46	187	1	65	
Cochrane	1 451	5	317	1 129	5	472	82 337
Amaranth Cton	80	0	20	60	0	34	
Garafraxa Est Cton	62	1	14	47	1	22	
Luther Est Grand Valley Cton	31	0	3	28	0	7	
Melancthon Cton	59	0	10	49	0	17	
Mono V	123	3	28	92	4	48	
Mulmur Cton	75	0	16	59	0	25	
Orangeville V	303	0	51	252	0	64	
Shelburne V	44	1	10	33	1	13	
Routes provinciales	188	2	49	137	2	83	
Autres régions	321	3	70	248	3	111	
Dufferin	1 286	10	271	1 005	11	424	42 310
Ajax V	1 111	2	174	935	2	246	
Brock Cton	111	2	13	96	2	21	
Clarington M	739	3	161	575	3	246	
Oshawa C	2 170	4	451	1 715	4	655	
Pickering C	1 297	5	202	1 090	5	290	
Scugog Cton	302	2	60	240	2	91	
Uxbridge Cton	252	6	61	185	6	78	
Whitby V	1 350	4	245	1 101	4	365	
Routes provinciales	1 974	8	364	1 602	8	585	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 | Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2005 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Autres régions	167	0	36	131	0	43	
Durham	9 473	36	1 767	7 670	36	2 620	389 592
Aylmer V	77	1	10	66	1	15	
Bayham M	92	3	19	70	4	35	
Central Elgin M	190	2	44	144	2	67	
Dutton-Dunwich M	53	0	5	48	0	9	
Malahide Cton	125	3	35	87	3	59	
Southwold Cton	75	1	21	53	1	30	
St. Thomas C	404	0	101	303	0	141	
Elgin Ouest M	58	1	9	48	1	14	
Routes provinciales	190	3	36	151	3	53	
Autres régions	149	1	28	120	1	33	
Elgin	1 413	15	308	1 090	16	456	69 761
Amherstburg V	227	2	55	170	2	93	
Essex V	223	3	41	179	3	47	
Kingsville V	223	0	70	153	0	102	
Lakeshore V	393	9	112	272	10	168	
LaSalle V	193	1	43	149	2	65	
Leamington M	461	1	82	378	1	128	
Tecumseh V	303	0	70	233	0	117	
Windsor C	4 694	4	982	3 708	4	1 352	
Routes provinciales	305	5	81	219	5	137	
Autres régions	148	0	36	112	0	52	
Essex	7 170	25	1 572	5 573	27	2 261	265 280
Central Frontenac Cton	67	0	16	51	0	22	
Frontenac Islands Cton	16	1	3	12	1	7	
Kingston C	1 696	5	362	1 329	5	500	
Frontenac Nord Cton	29	0	5	24	0	6	
Frontenac Sud Cton	233	3	44	186	3	63	
Routes provinciales	362	2	91	269	2	137	
Autres régions	104	1	29	74	1	38	
Frontenac	2 507	12	550	1 945	12	773	102 427

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 | Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2005 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
The Blue Mountains V	87	0	10	77	0	14	
Chatsworth Cton	69	0	11	58	0	18	
Georgian Bluffs Cton	54	2	12	40	2	17	
Grey Highlands M	83	0	15	68	0	17	
Hanover V	119	0	22	97	0	33	
Meaford M	139	0	31	108	0	46	
Owen Sound C	310	0	80	230	0	112	
Southgate Cton	67	0	12	55	0	18	
Grey Ouest M	326	1	65	260	2	103	
Routes provinciales	374	2	68	304	3	122	
Autres régions	277	3	49	225	3	69	
Grey	1 905	8	375	1 522	10	569	71 630
Routes provinciales	238	5	64	169	10	104	
Autres régions	1 366	10	307	1 049	11	424	
Haldimand-Norfolk	1 604	15	371	1 218	21	528	93 751
Algonquin							
Highlands Cton	7	0	2	5	0	2	
Dysart et al Cton	134	0	19	115	0	24	
Highlands Est M	2	0	1	1	0	3	
Minden Hills Cton	72	1	9	62	1	13	
Routes provinciales	224	3	38	183	4	57	
Autres régions	139	1	20	118	1	52	
Haliburton	578	5	89	484	6	151	19 963
Burlington C	2 257	3	515	1 739	3	690	
Halton Hills V	645	2	147	496	3	222	
Milton V	891	1	220	670	1	321	
Oakville V	2 032	3	378	1 651	3	517	
Routes provinciales	2 382	4	470	1 908	7	712	
Autres régions	81	0	9	72	0	11	
Halton	8 288	13	1 739	6 536	17	2 473	309 441
Hamilton C	8 680	18	1 784	6 878	18	2 566	
Routes provinciales	1 099	4	250	845	8	407	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 | Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2005 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Autres régions	0	0	0	0	0	0	
Hamilton	9 779	22	2 034	7 723	26	2 973	298 080
Bancroft V	88	2	15	71	3	24	
Belleville C	985	1	218	766	1	322	
Centre Hastings M	35	1	4	30	1	5	
Deseronto V	12	0	5	7	0	7	
Madoc Cton	11	0	5	6	0	6	
Marmora et Lake M	36	0	7	29	0	10	
Stirling-Rawdon Cton	47	0	8	39	0	13	
Tweed M	58	0	15	43	0	36	
Tyendinaga Cton	62	1	15	46	1	28	
Routes provinciales	662	3	150	509	4	233	
Autres régions	732	1	180	551	1	273	
Hastings	2 728	9	622	2 097	11	957	110 425
Ashfield-Colborne- Wawanosh Cton	54	0	10	44	0	15	
Bluewater M	1	0	0	1	0	0	
Central Huron M	19	0	4	15	0	5	
Goderich V	51	0	11	40	0	15	
Howick Cton	48	0	6	42	0	8	
Huron Est M	63	0	8	55	0	8	
Morris-Turnberry M	57	0	10	47	0	12	
Huron Nord Cton	16	0	3	13	0	3	
Huron Sud M	3	0	0	3	0	0	
Routes provinciales	190	3	41	146	4	67	
Autres régions	471	3	83	385	3	135	
Huron	973	6	176	791	7	268	49 737
Kawartha Lakes C	1 098	7	224	867	8	305	
Routes provinciales	282	6	64	212	6	121	
Autres régions	6	0	1	5	0	3	
Kawartha Lakes	1 386	13	289	1 084	14	429	67 039
Dryden C	140	0	19	121	0	25	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 | Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2005 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Kenora C	352	0	42	310	0	58	
Red Lake M	17	0	1	16	0	1	
Sioux Lookout M	53	0	7	46	0	9	
Routes provinciales	813	5	135	673	6	209	
Autres régions	147	3	22	122	4	40	
Kenora	1 522	8	226	1 288	10	342	51 769
Brooke-Alvinston Cton	29	0	8	21	0	11	
Dawn-Euphemia Cton	27	0	8	19	0	19	
Enniskillen Cton	59	0	12	47	0	22	
Petrolia V	29	0	6	23	0	8	
Plympton-Wyoming V	96	3	27	66	3	53	
Point Edward v	23	0	4	19	0	6	
Sarnia C	961	3	191	767	3	263	
St. Clair Cton	4	0	0	4	0	0	
Warwick Cton	42	0	5	37	0	9	
Routes provinciales	254	2	57	195	2	94	
Autres régions	334	2	75	257	2	106	
Lambton	1 858	10	393	1 455	10	591	98 590
Beckwith Cton	74	0	7	67	0	12	
Carleton Place V	72	0	13	59	0	23	
Drummond-Elmsley Nord Cton	147	1	22	124	2	37	
Lanark Highlands Cton	153	2	19	132	2	31	
Mississippi Mills V	132	0	23	109	0	31	
Montague Cton	56	0	10	46	0	13	
Perth V	185	0	38	147	0	52	
Smiths Falls VA	204	0	30	174	0	36	
Tay Valley Cton	1	0	0	1	0	0	
Routes provinciales	215	1	36	178	2	64	
Autres régions	203	1	39	163	1	65	
Lanark	1 442	5	237	1 200	7	364	54 685
Athens Cton	32	0	5	27	0	9	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 | Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2005 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Augusta Cton	113	1	12	100	1	16	
Brockville C	413	0	84	329	0	115	
Edwardsburgh/ Cardinal Cton	89	0	16	73	0	19	
Elizabethtown- Kitley Cton	142	0	24	118	0	38	
Front of Yonge Cton	13	0	2	11	0	3	
Gananoque VA	50	0	12	38	0	14	
Merrickville-Wolford v	49	0	9	40	0	9	
Grenville Nord M	210	2	38	170	3	49	
Prescott VA	88	0	20	68	0	22	
Rideau Lakes Cton	111	0	18	93	0	26	
Routes provinciales	689	2	143	544	2	231	
Autres régions	275	1	50	224	1	75	
Leeds et Grenville	2 274	6	433	1 835	7	626	82 795
Addington							
Highlands Cton	21	0	5	16	0	6	
Greater Napanee V	231	0	54	177	0	77	
Loyalist Cton	121	0	19	102	0	31	
Stone Mills Cton	97	4	14	79	4	22	
Routes provinciales	245	3	48	194	3	79	
Autres régions	23	0	5	18	0	9	
Lennox et Addington	738	7	145	586	7	224	30 689
Central Manitoulin Cton	7	0	1	6	0	2	
Routes provinciales	207	2	32	173	2	42	
Autres régions	131	1	27	103	1	36	
Manitoulin	345	3	60	282	3	80	13 490
Adelaide-Metcalf Cton	69	2	14	53	2	29	
London C	7 212	12	1 704	5 496	13	2 399	
Lucan Biddulph Cton	21	0	5	16	0	7	
Middlesex Centre Cton	245	2	64	179	2	100	
Middlesex Nord M	2	0	0	2	0	0	
Middlesex Sud-Ouest M	41	1	13	27	1	19	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 | Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2005 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Strathroy-Caradoc Cton	261	1	58	202	1	85	
Routes provinciales	456	5	105	346	6	170	
Autres régions	553	9	144	400	11	228	
Middlesex	8 860	32	2 107	6 721	36	3 037	273 000
Bracebridge V	211	0	33	178	0	45	
Georgian Bay Cton	32	0	7	25	0	11	
Gravenhurst V	139	0	35	104	0	46	
Huntsville V	295	0	45	250	0	56	
Lake Of Bays Cton	35	0	8	27	0	10	
Muskoka Lakes Cton	131	3	21	107	3	38	
Routes provinciales	667	7	118	542	9	170	
Autres régions	99	0	12	87	0	15	
Muskoka	1 609	10	279	1 320	12	391	60 937
Fort Erie V	412	0	102	310	0	161	
Grimsby V	255	2	52	201	2	74	
Lincoln V	260	0	66	194	0	96	
Niagara Falls C	1 563	1	287	1 275	1	378	
Niagara-On-The-Lake V	215	1	55	159	3	78	
Pelham V	205	1	56	148	1	83	
Port Colborne C	184	1	35	148	1	40	
St. Catharines C	2 091	5	339	1 747	5	454	
Thorold C	253	1	52	200	1	77	
Wainfleet Cton	76	1	16	59	1	23	
Welland C	651	2	141	508	2	188	
Lincoln Ouest Cton	174	3	35	136	3	52	
Routes provinciales	1 322	4	343	975	6	537	
Autres régions	149	0	16	133	0	26	
Niagara	7 810	22	1 595	6 193	26	2 267	306 080
Bonfield Cton	7	0	0	7	0	0	
Ferris Est Cton	22	0	5	17	0	7	
Mattawa V	14	1	3	10	1	4	
North Bay C	755	0	136	619	0	184	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 | Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2005 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Nipissing Ouest M	79	0	12	67	0	13	
Routes provinciales	631	11	136	484	15	209	
Autres régions	95	1	26	68	1	47	
Nipissing	1 603	13	318	1 272	17	464	74 496
Alnwick- Haldimand Cton	76	1	16	59	1	24	
Brighton M	91	0	8	83	0	15	
Cobourg V	267	0	58	209	0	75	
Cramahe Cton	47	0	8	39	0	9	
Hamilton Cton	96	1	24	71	1	38	
Port Hope M	189	2	41	146	2	62	
Trent Hills M	73	0	10	63	0	18	
Routes provinciales	393	2	91	300	2	136	
Autres régions	203	1	42	160	1	63	
Northumberland	1 435	7	298	1 130	7	440	69 152
Ottawa C	13 175	17	2 770	10 388	19	3 848	
Routes provinciales	1 426	9	273	1 144	9	361	
Autres régions	0	0	0	0	0	0	
Ottawa	14 601	26	3 043	11 532	28	4 209	470 262
Zorra-Tavistock Est Cton	38	1	11	26	1	14	
Ingersoll V	114	0	20	94	0	23	
Tillsonburg V	186	1	39	146	1	57	
Woodstock C	507	0	110	397	0	168	
Zorra Cton	182	3	33	146	3	48	
Routes provinciales	408	2	108	298	2	183	
Autres régions	430	5	105	320	5	168	
Oxford	1 865	12	426	1 427	12	661	82 771
Mcdougall M	22	0	8	14	0	9	
Nipissing Cton	7	1	1	5	1	2	
Parry Sound V	120	0	18	102	0	23	
Perry Cton	10	0	2	8	0	7	
Powassan M	16	0	4	12	0	6	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 | Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2005 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Routes provinciales	682	6	138	538	6	206	
Autres régions	177	1	31	145	1	39	
Parry Sound	1 034	8	202	824	8	292	50 612
Brampton C	5 975	13	832	5 130	13	1 179	
Caledon V	1 065	11	202	852	13	313	
Mississauga C	7 859	16	1 195	6 648	18	1 642	
Routes provinciales	3 544	8	602	2 934	9	892	
Autres régions	490	0	27	463	0	38	
Peel	18 933	48	2 858	16 027	53	4 064	706 710
Perth Nord V	160	0	25	135	0	36	
Perth Est Cton	159	3	42	114	4	66	
Perth Sud Cton	110	0	29	81	0	54	
St. Mary's VA	55	0	7	48	0	10	
Stratford C	460	0	110	350	0	165	
Perth Ouest M	92	2	20	70	2	29	
Routes provinciales	173	2	50	121	3	98	
Autres régions	83	0	19	64	0	26	
Perth	1 292	7	302	983	9	484	56 576
Asphodel-Norwood Cton	53	1	11	41	1	14	
Cavan-Millbrook-Monaghan Nord Cton	111	1	31	79	2	51	
Douro-Dummer Cton	87	1	11	75	2	18	
Galway-Cavendish-Harvey Cton	113	2	28	83	2	46	
Havelock-Belmont-Methuen Cton	54	0	6	48	0	10	
Kawartha Nord Cton	35	0	8	27	0	15	
Otonabee-Monaghan Sud Cton	107	1	18	88	1	34	
Peterborough C	723	2	418	303	2	624	
Smith-Ennismore-Lakefield Cton	235	2	53	180	2	73	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 | Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2005 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Routes provinciales	364	0	78	286	0	119	
Autres régions	44	2	6	36	2	9	
Peterborough	1 926	12	668	1 246	14	1 013	103 446
Alfred et Plantagenet Cton	104	0	24	80	0	36	
Casselman v	35	0	2	33	0	5	
Clarence-Rockland C	223	0	54	169	0	89	
Hawkesbury Est Cton	46	1	13	32	1	16	
Hawkesbury V	194	0	34	160	0	45	
La Nation M	221	0	49	172	0	62	
Russell Cton	120	0	35	85	0	45	
Routes provinciales	229	1	62	166	1	103	
Autres régions	155	2	40	113	2	53	
Prescott et Russell	1 327	4	313	1 010	4	454	78 054
Routes provinciales	55	1	13	41	1	22	
Autres régions	424	1	75	348	1	100	
Prince Edward	479	2	88	389	2	122	21 972
Atikokan Cton	31	0	3	28	0	4	
Fort Frances V	160	0	23	137	0	34	
Routes provinciales	322	1	49	272	1	77	
Autres régions	57	1	6	50	1	9	
Rainy River	570	2	81	487	2	124	22 289
Admaston-Bromley Cton	25	0	5	20	0	6	
Arnprior V	92	0	26	66	0	32	
Bonnechere Valley Cton	1	0	0	1	0	0	
Brudenell, Lyndoch et Raglan Cton	20	0	1	19	0	2	
Deep River V	18	0	3	15	0	5	
Greater Madawaska Cton	2	0	1	1	0	1	
Horton Cton	49	2	8	39	2	16	
Laurentian Hills V	22	0	3	19	0	7	
Laurentian Valley Cton	106	1	24	81	1	35	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 | Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2005 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
McNab-Braeside Cton	72	0	18	54	0	25	
Algona Nord							
Wilberforce Cton	28	0	6	22	0	7	
Pembroke C	224	0	49	175	0	63	
Petawawa V	107	0	19	88	0	26	
Renfrew V	151	1	22	128	1	30	
Whitewater Region Cton	1	0	0	1	0	0	
Routes provinciales	534	6	115	413	8	192	
Autres régions	375	2	60	313	2	84	
Renfrew	1 827	12	360	1 455	14	531	89 922
Adjala-Tosorontio Cton	163	1	26	136	1	41	
Barrie C	2 102	4	448	1 650	4	664	
Bradford West							
Gwillimbury V	392	0	73	319	0	95	
Clearview Cton	329	1	77	251	1	139	
Collingwood V	294	0	43	251	0	55	
Essa Cton	228	3	39	186	3	75	
Innisfil V	439	3	108	328	3	159	
Midland V	230	0	41	189	0	56	
New Tecumseth V	350	1	90	259	1	121	
Orillia C	487	0	106	381	0	149	
Oro-Medonte Cton	77	0	18	59	0	24	
Penetanguishene V	49	0	15	34	0	21	
Ramara Cton	127	4	37	86	5	52	
Severn Cton	101	1	27	73	1	38	
Tay Cton	133	1	24	108	1	39	
Tiny Cton	117	0	33	84	0	41	
Wasaga Beach V	173	0	36	137	0	47	
Routes provinciales	1 915	14	383	1 518	15	595	
Autres régions	641	2	157	482	3	236	
Simcoe	8 347	35	1 781	6 531	38	2 647	329 345
Cornwall C	854	1	218	635	1	296	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 | Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2005 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Dundas Nord Cton	26	0	6	20	0	8	
Glengarry Nord Cton	163	0	40	123	0	76	
Stormont Nord Cton	60	0	10	50	0	13	
Dundas Sud Cton	15	0	3	12	0	3	
Glengarry Sud Cton	115	2	23	90	2	37	
Stormont Sud Cton	99	1	10	88	1	16	
Routes provinciales	364	0	86	278	0	147	
Autres régions	247	0	47	200	0	72	
Stormont, Dundas et Glengarry	1 943	4	443	1 496	4	668	88 061
Chapleau Cton	12	0	0	12	0	0	
Espanola V	37	0	5	32	0	5	
Rivière des Français M	6	0	1	5	0	3	
Grand Sudbury C	2 065	7	530	1 528	7	727	
Markstay-Warren M	7	0	0	7	0	0	
Routes provinciales	713	4	227	482	5	381	
Autres régions	394	1	111	282	2	153	
Sudbury	3 234	12	874	2 348	14	1 269	167 108
Greenstone M	16	0	2	14	0	3	
Manitouwadge Cton	16	0	0	16	0	0	
Marathon V	25	0	4	21	0	5	
Nipigon Cton	11	0	2	9	0	2	
Oliver Paipoonge M	41	0	6	35	0	14	
Shuniah Cton	18	0	1	17	0	1	
Terrace Bay Cton	7	0	1	6	0	2	
Thunder Bay C	2 177	3	455	1 719	3	642	
Routes provinciales	1 051	4	188	859	8	279	
Autres régions	132	0	20	112	0	24	
Thunder Bay	3 494	7	679	2 808	11	972	136 262
Englehart V	10	0	2	8	0	3	
Kirkland Lake V	92	0	16	76	0	20	
Temiskaming Shores C	78	2	9	67	2	18	
Routes provinciales	324	2	74	248	2	118	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 | Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2005 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Autres régions	128	1	23	104	1	40	
Timiskaming	632	5	124	503	5	199	35 275
Toronto C	44 783	52	11 693	33 038	59	16 620	
Routes provinciales	8 697	12	1 811	6 874	13	2 644	
Autres régions	0	0	0	0	0	0	
Toronto	53 480	64	13 504	39 912	72	19 264	1 147 567
Cambridge C	2 237	5	514	1 718	5	718	
Kitchener C	3 635	6	802	2 827	6	1 155	
Dumfries Nord Cton	139	0	42	97	0	69	
Waterloo C	1 819	0	391	1 428	0	545	
Wellesley Cton	60	2	16	42	2	42	
Wilmot Cton	180	0	50	130	0	70	
Woolwich Cton	351	2	87	262	2	156	
Routes provinciales	1 102	3	275	824	4	430	
Autres régions	71	0	9	62	0	12	
Waterloo	9 594	18	2 186	7 390	19	3 197	320 065
Centre Wellington Cton	329	2	52	275	2	83	
Erin V	153	1	33	119	1	48	
Guelph C	1 391	2	504	885	2	722	
Guelph/Eramosa Cton	197	0	40	157	0	55	
Mapleton Cton	122	2	25	95	3	40	
Minto V	92	0	13	79	0	25	
Puslinch Cton	242	2	38	202	2	54	
Wellington Nord Cton	128	0	21	107	0	41	
Routes provinciales	755	1	170	584	1	295	
Autres régions	171	1	20	150	1	29	
Wellington	3 580	11	916	2 653	12	1 392	145 002
Aurora V	431	0	85	346	0	118	
East Gwillimbury V	358	3	93	262	4	131	
Georgina V	432	3	105	324	3	160	
King Cton	395	2	74	319	2	117	
Markham V	3 331	4	512	2 815	5	729	
Newmarket V	881	4	168	709	4	253	

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 | Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules en 2005 (suite)

Lieu des collisions	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Richmond Hill V	2 160	2	342	1 816	2	484	
Vaughan C	3 775	11	589	3 175	11	865	
Whitchurch Stouffville V	237	2	45	190	3	64	
Routes provinciales	2 135	6	491	1 638	6	748	
Autres régions	404	0	60	344	0	75	
York	14 539	37	2 564	11 938	40	3 744	602 747

* Ce chiffre correspond au parc automobile figurant au tableau 5.5 mais ne comprend pas 20 357 véhicules qui ne sont pas associés à un comté ou une région de l'Ontario.

Légende :

C = Cité

V = Ville

Cton = Canton

M = Municipalité

VA = Ville autonome

v = Village

Autres régions :

Agglomérations avec une population de moins de 1 500 habitants et/ou ayant connu une fusion, une annexion ou un changement de nom après 1992.

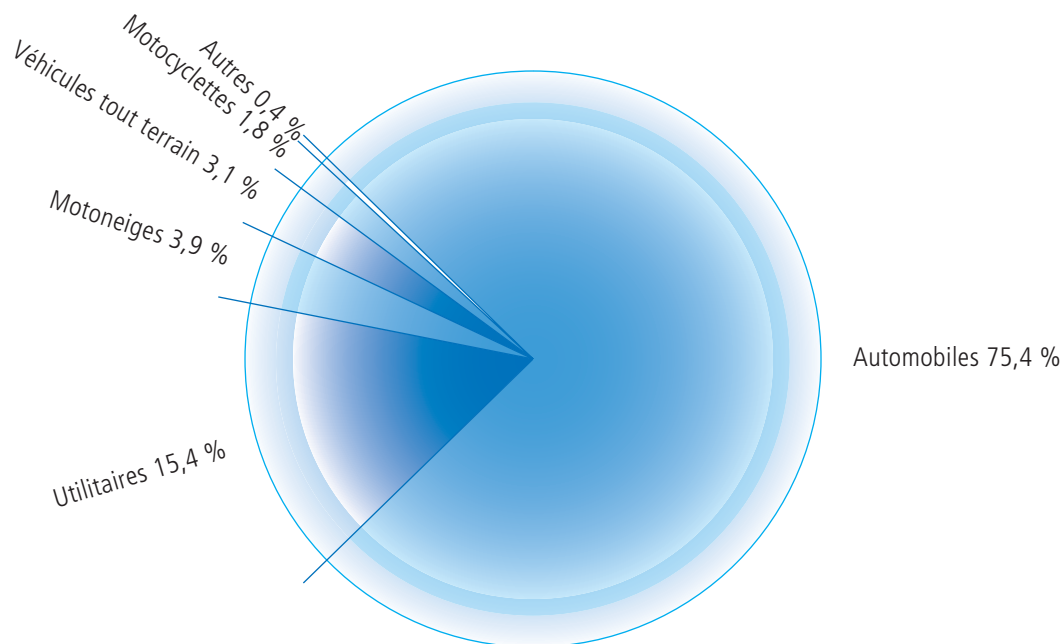
Le véhicule



5. Le véhicule

Cette section porte sur les véhicules impliqués dans une collision en Ontario. Les automobiles représentaient environ 76 pour 100 de tous les véhicules sur les routes de l'Ontario et près de 70 pour 100 de tous les véhicules impliqués dans une collision. En 2005, environ 1,2 pour 100 des véhicules impliqués dans une collision avaient une défectuosité mécanique apparente.

Figure 5 | Répartition des véhicules par catégorie en Ontario en 2005



5a. Véhicules impliqués dans des collisions

Tableau 5.1 | Véhicules impliqués dans des collisions en 2005

Type de véhicule	Nombre de véhicules impliqués dans des collisions			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Automobile	650	64 412	228 877	293 939
Fourgonnette	98	9 594	32 316	42 008
Motocyclette et cyclomoteur	82	1 543	726	2 351
Camionnette	140	7 264	28 285	35 689
Camionnette de livraison	22	1 244	4 995	6 261
Remorqueuse	1	152	448	601
Camion	120	2 922	14 203	17 245
Autobus	8	781	2 430	3 219
Véhicule scolaire	4	230	1 147	1 381
Véhicule tout terrain	4	35	48	87
Motoneige	2	33	46	81
Chasse-neige	0	12	97	109
Véhicule de secours	2	462	1 561	2 025
Véhicule agricole	2	55	141	198
Équipement de construction	1	42	235	278
Caravane motorisée	2	15	94	111
Train	8	25	40	73
Tramway	0	95	317	412
Bicyclette	27	2 929	557	3 513
Autre	0	1	2	3
Autre véhicule non motorisé	0	75	131	206
Inconnu	7	903	12 203	13 113
Total	1 180	92 824	328 899	422 903

Tableau 5.2 | État du véhicule selon la catégorie de collision en 2005

État du véhicule	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Aucune défectuosité apparente	1 118	89 656	297 195	387 969
Freins de service défectueux	1	38	123	162
Direction défectueuse	0	11	52	63
Perforation du pneu/crevaisson	0	28	83	111
Bande de roulement insuffisante	4	6	27	37
Phares défectueux	1	1	10	12
Autres phares ou réflecteurs défectueux	0	1	4	5
Commandes moteur défectueuses	0	7	15	22
Roues ou suspension défectueuses	0	7	14	21
Vision obscurcie	1	9	25	35
Attelage de remorque défectueux	0	2	1	3
Autres défectuosités	15	446	3 760	4 221
Inconnu	40	2 612	27 590	30 242
Total	1 180	92 824	328 899	422 903

Tableau 5.3 | Année modèle des véhicules selon la catégorie de collision en 2005

Année modèle des véhicules	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
2006	6	704	2 794	3 504
2005	84	5 540	21 650	27 274
2004	75	6 531	24 973	31 579
2003	83	7 385	27 978	35 446
2002	88	6 936	25 886	32 910
2001	81	6 449	24 037	30 567
2000	105	7 312	26 894	34 311
1999	94	5 981	21 857	27 932
1998	73	5 935	21 059	27 067
1997	66	5 439	18 163	23 668
1996 et années antérieures	382	29 342	93 228	122 952
Inconnue	43	5 270	20 380	25 693
Total	1 180	92 824	328 899	422 903

Tableau 5.4 | Véhicules assurés ou non, selon la catégorie de collision en 2005

Assurance	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Véhicules assurés	1 129	86 669	306 659	394 457
Véhicules non assurés	15	853	1 570	2 438
Inconnu	36	5 302	20 670	26 008
Total	1 180	92 824	328 899	422 903

5 b. Contexte

Tableau 5.5 | Nombre de véhicules selon le type en 2005

Catégorie de véhicules	Nombre de véhicules
Automobile	6 114 758
Motocyclette	145 194
Cyclomoteur	2 536
Utilitaire*	1 189 442
Autobus	21 930
Autobus scolaire	8 526
Motoneige	317 254
Véhicule tout terrain	254 653
Machine à construire des routes	512
Engin permanent	2 812
Remorque agricole	53 418
Total	8 111 035

* Comprend les véhicules immatriculés faisant partie de la catégorie PRORATA-P (60 477 véhicules).

Tableau 5.6 | Certains types de véhicules selon l'année modèle en 2005

Catégorie de véhicules	Année modèle												Total
	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996+		
Automobile	141 089	481 265	433 706	521 418	495 261	440 271	487 169	390 586	397 398	358 430	1 968 165	6 114 758	
Motocyclette	884	10 572	11 487	14 529	11 334	10 556	9 763	6 534	4 276	3 503	61 756	145 194	
Cyclomoteur	54	505	146	79	145	420	141	60	8	12	966	2 536	
Utilitaire*	27 807	86 733	87 805	91 107	77 799	74 897	89 924	80 268	78 468	65 282	486 094	1 246 184	
Autobus	908	2 225	2 812	2 179	1 922	2 256	2 604	2 338	1 946	1 492	9 774	30 456	
Motoneige	5 468	7 867	8 757	9 358	10 655	7 570	10 464	11 194	13 922	12 790	219 209	317 254	
Véhicule tout terrain	3 450	19 621	24 264	20 023	15 979	18 530	15 097	10 430	7 068	5 045	115 146	254 653	
Total	179 660	608 788	568 977	658 693	613 095	554 500	615 162	501 410	503 086	446 554	2 861 110	8 111 035	

* Comprend les véhicules immatriculés faisant partie de la catégorie PRORATA-P (60 477 véhicules).

Tableau 5.7 | Dommages causés aux véhicules en 2005

Dommages	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Aucun	74	8 732	19 243	28 049
Légers	129	23 840	137 774	161 743
Modérés	121	24 615	98 027	122 763
Graves	185	20 811	31 668	52 664
Démolition	634	9 840	6 138	16 612
Inconnu	37	4 986	36 049	41 072
Total	1 180	92 824	328 899	422 903

Dommages aux véhicules

Aucun : Aucun dommage visible.

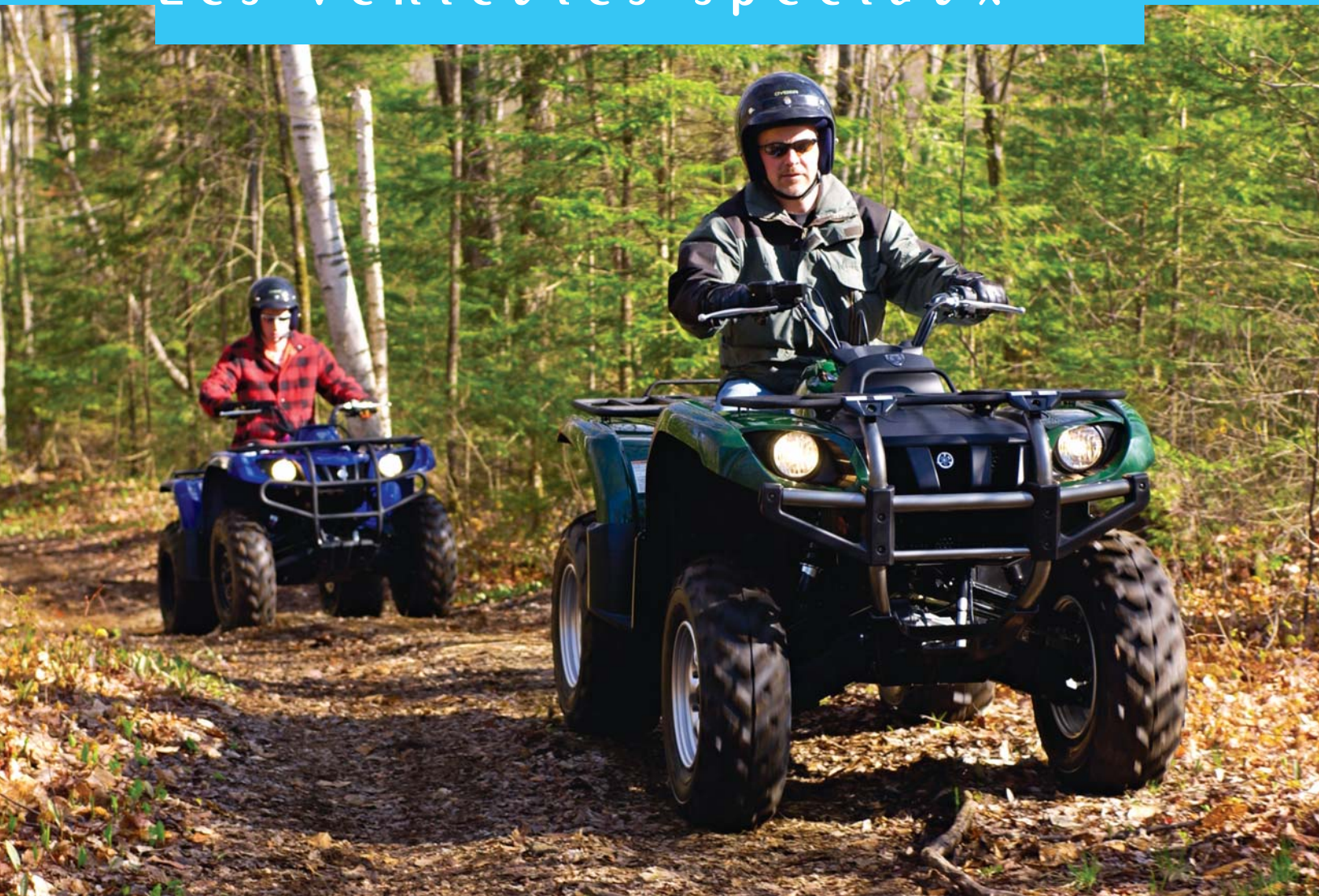
Légers : Dommages légers ou superficiels. Comprennent les rayures, petites bosses et fissures mineures dans la vitre qui n'ont aucune incidence sur la sécurité ou la performance du véhicule.

Modérés : Ces dommages rendent le véhicule dangereux. Il faut le réparer pour qu'il soit conforme à la loi. On peut conduire le véhicule pour le retirer de la route ou le déplacer sur une courte distance, mais il serait dangereux d'agir de la sorte.

Graves : On ne peut conduire le véhicule. Il faut le remorquer. Normalement, le véhicule serait réparé.

Démolition : Le véhicule est endommagé au point où les réparations ne seraient pas rentables.

Les véhicules spéciaux



6. Les véhicules spéciaux

Cette section porte sur les véhicules spéciaux (motocyclistes, autobus scolaires, gros camions, motoneiges, véhicules tout terrain et bicyclettes).

Le ministère surveille continuellement la sécurité des véhicules spéciaux.

6 a. Motocyclistes

Tableau 6.1 | Motocyclistes* tués ou blessés entre 1996 et 2005

Année	Conducteurs		Passagers	
	tués	blessés	tués	blessés
1996	27	1 006	2	244
1997	36	993	2	255
1998	32	1 068	3	263
1999	38	1 115	3	223
2000	37	1 161	1	257
2001	49	1 166	3	318
2002	35	1 161	3	311
2003	46	1 087	6	268
2004	44	1 107	3	297
2005	68	1 206	6	362

* Exclut les personnes qui s'accrochent, les conducteurs de cyclomoteurs et leurs passagers.

Tableau 6.2 | Certains facteurs ayant eu une incidence sur les collisions mortelles de motocyclistes en 2005

	%
Facteurs (non mutuellement exclusifs)	
Motocyclistes sans permis	3
Âgés de moins de 25 ans	24
Consommation d'alcool	
Facultés affaiblies > 0,08	16
Avaient bu	9
Inconnue	3
Casque non utilisé (décès)	14
Erreur de conduite du motocycliste	
Vitesse excessive/perte de maîtrise	53
Autre erreur	15
Collisions impliquant un seul véhicule	41
Jour/nuit	70/30
Fin de semaine	55

6 b. Véhicules scolaires

Tableau 6.3 | Nombre d'élèves transportés tous les jours, nombre total de collisions de véhicules scolaires, années scolaires 2000–2001 à 2004–2005

Année scolaire	Élèves transportés chaque jour	Nombre total de collisions
2000–2001	778 108	1 084
2001–2002	708 294	1 015
2002–2003	721 680	1 283
2003–2004	685 325	1 239
2004–2005*	s.o.	1 186

* Les données du ministère de l'Éducation ne sont pas disponibles.

Tableau 6.4 | Véhicule scolaire selon le type et la nature de la collision en 2004–2005

Type de véhicule scolaire	Nature de la collision				Nombre total de collisions	Total de cinq ans (de 2000–2001 à 2004–2005)
	Blessure mortelle	Blessure d'un élève	Personne blessée autre qu'un élève	Dommages matériels		
Autobus scolaire	1	67	97	926	1 091	5 172
Fourgonnette scolaire	0	8	12	25	45	260
Autres véhicules scolaires	0	2	3	45	50	375
Total	1	77	112	996	1 186	5 807

Tableau 6.5 | Nombre d'élèves blessés selon le type de collision et de véhicule en 2004–2005

Type de véhicule scolaire	Type de collision								Total de cinq ans (de 2000–2001 à 2004–2005)	
	En traversant la route		À bord du véhicule scolaire		Autre		Total			
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Autobus scolaire	0	2	0	174	0	1	0	177	1	640
Fourgonnette scolaire	0	0	0	5	0	0	0	5	0	26
Autres véhicules scolaires	0	0	0	1	0	0	0	1	1	11
Total	0	2	0	180	0	1	0	183	2	677

6 c. Camions

Tableau 6.6 | Nombre de personnes tuées lors d'une collision impliquant un camion entre 2001 et 2005

Année	Nombre de personnes tuées dans des collisions avec des camions			
	Le camionneur conduisait mal	% de collisions où le camionneur conduisait mal	Toutes les collisions de camions	% de tous les décès
2001	39	27,3	143	16,9
2002	66	38,6	171	19,6
2003	51	32,9	155	18,7
2004	55	34,8	158	19,8
2005	34	27,2	125	16,3
Total	245	32,2	752	18,3

Tableau 6.7 | Nombre de gros camions impliqués dans une collision, toutes catégories, en 2005

Type de camion	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Domages matériels	
Camion porteur	33	1 227	5 899	7 159
Camion porteur et remorque	10	115	493	618
Tracteur seulement	8	525	3 058	3 591
Tracteur et semi-remorque	59	855	3 693	4 607
Train double A-C	2	10	58	70
Train double B	4	39	113	156
Autre/inconnu	5	303	1 337	1 645
Total	121	3 074	14 651	17 846

Tableau 6.8 | Camions immatriculés en 2005

Permis de conduire exigé	Camions immatriculés
G	1 058 500
D	65 097
A*	183 034**
Total	1 306 631

* Ensemble tracteur/remorque seulement.

** Comprend les véhicules immatriculés faisant partie de la catégorie PRORATA-P (60 477 véhicules).

Tableau 6.9 | Certains facteurs liés aux collisions mortelles impliquant de gros camions en 2005

Facteurs liés aux collisions mortelles :	%
Conducteurs	
Consommation d'alcool	3
Bonne conduite	70
Collisions	
Véhicule unique	22
Météo – temps dégagé	77
Jour	72
Véhicules	
Défectuosité mécanique*	3

* Exclut la catégorie « Inconnue ».

6 d. Véhicules tout terrain

Tableau 6.10 | Conducteurs de véhicules tout terrain* tués ou blessés, selon l'endroit où les collisions sont survenues entre 2001 et 2005

Endroit	Personnes tuées					Personnes blessées				
	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005
Sur la route	1	10	6	7	9	87	103	93	122	114
Hors route	8	9	3	7	11	87	99	101	100	109
Total	9	19	9	14	20	174	202	194	222	223

* Depuis la publication du Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO) 2004, les statistiques sur les véhicules tout terrain comprennent les victimes de toutes les collisions « sur la route » et non seulement les victimes des collisions à déclarer en vertu du *Code de la route*. Par conséquent, les statistiques fournies ne sont pas comparables avec celles présentées dans les versions précédentes du RASRO.

Tableau 6.11a | Passagers de véhicules tout terrain* tués ou blessés, selon l'endroit où les collisions sont survenues entre 2001 et 2005

Endroit	Personnes tuées					Personnes blessées				
	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005
Sur la route	0	1	0	0	0	54	69	62	64	51
Hors route	0	0	0	2	0	45	56	55	63	51
Total	0	1	0	2	0	99	125	117	127	102

Tableau 6.11b | Piétons tués ou blessés par des véhicules tout terrain*, selon l'endroit où les collisions sont survenues entre 2001 et 2005

Endroit	Personnes tuées					Personnes blessées				
	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005
Sur la route	0	0	0	0	0	5	2	5	3	8
Hors route	0	0	0	1	0	3	5	2	6	2
Total	0	0	0	1	0	8	7	7	9	10

* Depuis la publication du Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO) 2004, les statistiques sur les véhicules tout terrain comprennent les victimes de toutes les collisions « sur la route » et non seulement les victimes des collisions à déclarer en vertu du *Code de la route*. Par conséquent, les statistiques fournies ne sont pas comparables avec celles présentées dans les versions précédentes du RASRO.

Tableau 6.12 | Véhicules tout terrain immatriculés entre 2001 et 2005

Année	Véhicules immatriculés
2001	169 987
2002	189 180
2003	211 073
2004	232 200
2005	254 653

Tableau 6.13 | Certains facteurs liés à toutes les collisions impliquant des véhicules tout terrain en 2005

Facteurs	%
Conducteurs de moins de 25 ans	44
Consommation d'alcool	19
Vitesse excessive	18
Casque non porté	41
Jour	72
Véhicules à deux roues	16
Véhicules à trois roues	6
Véhicules à quatre roues	78

6 e. Motoneiges

Tableau 6.14 | Conducteurs de motoneiges* tués ou blessés, selon l'endroit où les collisions sont survenues – saisons de motoneige de 2000–2001 à 2004–2005

Endroit	Personnes tuées					Personnes blessées				
	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005
Sur la route	3	4	4	4	7	47	65	73	50	55
Hors route	32	11	26	24	16	343	142	161	131	178
Total	35	15	30	28	23	390	207	234	181	233

* Depuis la publication du Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO) 2004, les statistiques sur les motoneiges comprennent les victimes de toutes les collisions « sur la route » et non seulement les victimes des collisions à déclarer en vertu du *Code de la route*. Par conséquent, les statistiques fournies ne sont pas comparables avec celles présentées dans les versions précédentes du RASRO.

Tableau 6.15a | Passagers de motoneiges* tués ou blessés, selon l'endroit où les collisions sont survenues – saisons de motoneige de 2000–2001 à 2004–2005

Endroit	Personnes tuées					Personnes blessées				
	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005
Sur la route	2	0	0	0	0	44	41	36	28	33
Hors route	1	1	2	1	0	83	86	79	59	79
Total	3	1	2	1	0	127	127	115	87	112

Tableau 6.15b | Piétons tués ou blessés par des motoneiges*, selon l'endroit où les collisions sont survenues – saisons de motoneige de 2000–2001 à 2004–2005

Endroit	Personnes tuées					Personnes blessées				
	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005
Sur la route	1	0	0	0	0	10	2	8	4	0
Hors route	0	1	2	1	2	11	2	4	7	8
Total	1	1	2	1	2	21	4	12	11	8

* Depuis la publication du Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO) 2004, les statistiques sur les motoneiges comprennent les victimes de toutes les collisions « sur la route » et non seulement les victimes des collisions à déclarer en vertu du *Code de la route*. Par conséquent, les statistiques fournies ne sont pas comparables avec celles présentées dans les versions précédentes du RASRO.

Tableau 6.16 | Motoneiges immatriculées entre 2001 et 2005

Année	Motoneiges immatriculées
2001	334 129
2002	321 582
2003	331 704
2004	321 445
2005	317 254

Tableau 6.17 | Totalité des collisions de motoneiges en 2004–2005

Facteurs	%
Conducteurs sans permis	9
Erreur du conducteur; excès de vitesse	33
Consommation d'alcool	16
État de la surface; glace ou neige tassée	52

6f. Bicyclettes

Tableau 6.18 | Cyclistes tués ou blessés entre 2001 et 2005

Année	Conducteurs		Passagers	
	tués	blessés	tués	blessés
2001	16	2 349	0	254
2002	13	2 478	0	241
2003	13	2 398	0	243
2004	19	2 526	0	288
2005	21	2 449	0	361

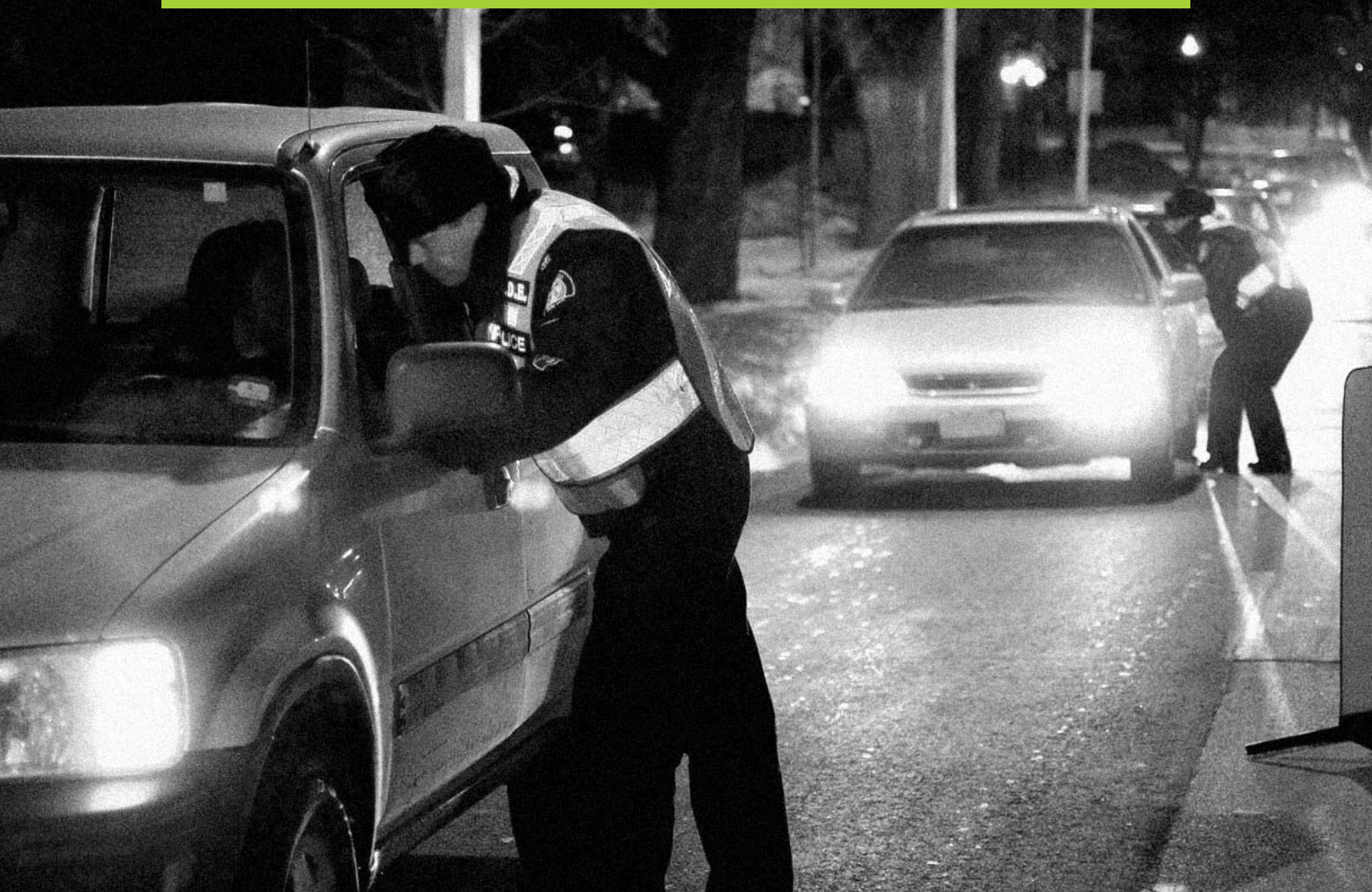
Tableau 6.19 | Âge des cyclistes impliqués dans une collision, selon les conditions de luminosité en 2005

Conditions de luminosité	Groupes d'âge					Inc.	Total
	0–5 ans	6–15 ans	16–30 ans	31–60 ans	61 ans +		
Jour	1	39	166	252	32	2 443	2 933
Aurore	0	1	4	4	1	33	43
Crépuscule	0	4	7	14	2	79	106
Nuit	0	9	42	50	6	321	428
Autre	0	0	1	0	0	1	2
Inconnu	0	0	0	0	0	0	0
Total	1	53	220	320	41	2 877	3 512

Tableau 6.20 | Certains facteurs liés à toutes les collisions de bicyclettes en 2005

Facteurs	%
Bonne conduite (cycliste)	46
Bonne conduite (conducteur de véhicule automobile)	48
Près d'une intersection	66
Défaut de s'arrêter (cycliste)	82
Consommation d'alcool (cycliste)	3
Pas de défectuosité apparente de la bicyclette	89
Bonne visibilité	92
Fin de semaine	18

Données sur les condamnations, les infractions et les suspensions

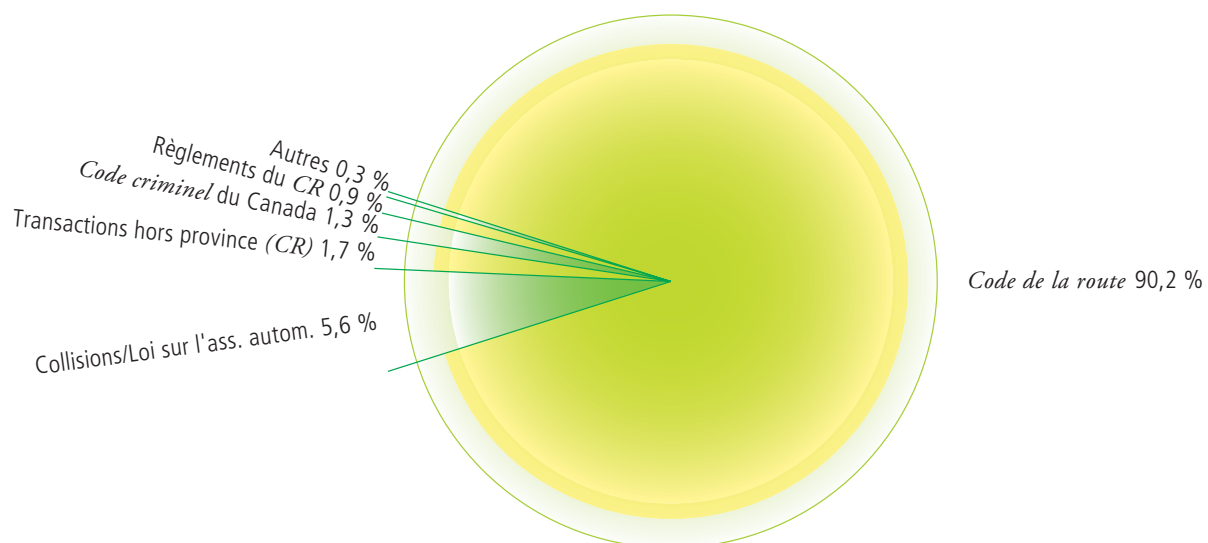


7. Données sur les condamnations, les infractions et les suspensions

Cette section présente des données sur les condamnations, les infractions et les suspensions relatives aux véhicules automobiles utilisés en Ontario. Les condamnations sont résumées selon la loi, les infractions et le type. On trouvera également dans cette section des données sur le nombre total de suspensions administratives des permis de conduire (suspension immédiate du permis pendant 90 jours pour refus ou défaut de fournir un échantillon d'haleine) imposées depuis le lancement du programme en 1998.

En 2005, plus de 90 pour 100 des condamnations liées aux véhicules automobiles faisaient suite à des infractions au *Code de la route* et seulement 1,3 pour 100 faisaient suite à des infractions au *Code criminel* du Canada (par exemple conduite en état d'ivresse, conduite dangereuse, délit de fuite). Le nombre de condamnations liées aux véhicules automobiles faisant suite à des infractions au *Code criminel* du Canada a légèrement diminué entre 2004 et 2005.

Figure 7 | Condamnations liées aux véhicules automobiles en Ontario par type en 2005



7a. Données sur les condamnations

Tableau 7.1 | Résumé des condamnations liées à un véhicule automobile en 2005

Condamnations*	Nombre
<i>Code de la route</i>	1 137 141
Règlements du <i>Code de la route</i>	10 829
<i>Code criminel</i> du Canada**	16 786
Règlement municipal***	1
Réclamation à la suite d'une collision de véhicule automobile/ <i>Loi sur l'assurance-automobile obligatoire</i>	70 094
<i>Loi sur les motoneiges</i>	2 217
<i>Loi sur les véhicules tout terrain</i>	1 533
Transactions hors province (<i>Code de la route</i>)	22 055
Autres****	443
Total	1 261 099

* Comprend les condamnations inscrites à la main.

** Ce nombre ne comprend pas 500 condamnations prononcées à l'endroit de jeunes contrevenants en vertu du *Code criminel*.

*** Au cours des années précédentes, une grande partie des condamnations prononcées en vertu des règlements du *Code de la route* étaient imputées aux condamnations prononcées en vertu des règlements municipaux.

**** La catégorie « Autres » peut inclure des lois qui ne sont pas indiquées ci-dessus comme la *Loi de la taxe sur les carburants*, la *Loi sur le camionnage*, la *Loi sur le transport de matières dangereuses* et la *Loi de 1987 sur les transports routiers*.

Tableau 7.2 | Condamnations liées à un véhicule automobile prononcées en vertu du *Code de la route* en 2005

Condamnations	Nombre
Équipement	21 628
Administratives*	153 906
Ceinture de sécurité (conducteur et passager)**	55 811
Autres condamnations ne donnant pas lieu à des points d'inaptitude***	53 758
Excès de vitesse	722 509
Autres condamnations donnant lieu à des points d'inaptitude (de 2 à 4 points)	110 563
Autres condamnations donnant lieu à des points d'inaptitude (de 5 à 7 points)	9 377
Conduite avec permis suspendu	9 589
Total	1 137 141

* Infraction commise avec un véhicule immobilisé ou liée au poids, à l'immatriculation du véhicule, au renouvellement du permis, etc.

** On ne tient plus compte des condamnations liées au défaut de boucler la ceinture de sécurité prononcées à l'endroit des passagers de plus de 16 ans.

*** Comprend maintenant certaines condamnations prononcées à l'extérieur de la province.

Tableau 7.3 | Condamnations liées à un véhicule automobile prononcées en vertu du *Code criminel* en 2005*

Condamnations	Nombre
Liées à l'alcool**	12 797
Négligence criminelle	29
Défaut de rester sur le lieu de la collision	542
Défaut de s'arrêter à la demande d'un policier	429
Conduite en période d'interdiction	1 823
Conduite dangereuse	1 166
Homicide involontaire à l'aide d'un véhicule automobile	0
Total	16 786

* Ce nombre ne comprend pas 500 condamnations prononcées à l'endroit de jeunes contrevenants.

** Comprend certaines condamnations prononcées à l'extérieur de la province.

7b. Données sur les infractions

Tableau 7.4 | Nombre de conducteurs condamnés* ayant enfreint le *Code criminel* du Canada entre 2000 et 2005

Type de condamnation	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Négligence criminelle	20	31	26	22	10	7
Défaut de rester sur le lieu de la collision	656	623	616	570	515	298
Conduite dangereuse	1 073	1 154	1 098	1 115	1 001	674
Conduite avec facultés affaiblies	9 264	8 856	8 146	7 203	6 186	4 059
Alcoolémie supérieure à 0,08	7 169	7 166	6 395	5 531	4 926	3 044
Défaut de fournir un échantillon d'haleine	1 313	1 365	1 217	1 129	953	500
Conduite en période d'interdiction	2 005	1 812	1 769	1 784	1 683	1 215
Homicide involontaire à l'aide d'un véhicule automobile	0	0	0	0	0	1
Non défini	0	212	415	469	403	314
Total	21 500	21 219	19 682	17 823	15 677	10 112

* Le même conducteur peut être représenté plus d'une fois dans ce tableau.

Au 1^{er} avril 2006, 10 112 infractions au *Code criminel* avaient été inscrites pour 2005. La ventilation des données de 2005 sera mise à jour dans le rapport annuel de 2006 pour tenir compte du retard dans l'inscription des infractions (celles-ci n'étant inscrites qu'à la date de condamnation).

Tableau 7.5 | Suspensions administratives du permis de conduire, suspensions mensuelles imposées de 1998 à 2005*

Suspensions	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Janvier	1 337	1 352	1 550	1 500	1 416	1 349	1 203	1 330
Février	1 471	1 567	1 487	1 450	1 452	1 391	1 501	1 330
Mars	1 608	1 664	1 662	1 874	1 683	1 566	1 400	1 424
Avril	1 681	1 592	1 799	1 816	1 574	1 412	1 494	1 393
Mai	1 801	1 763	1 634	1 752	1 756	1 578	1 528	1 468
Juin	1 665	1 531	1 646	1 768	1 811	1 608	1 391	1 366
Juillet	1 665	1 720	1 854	1 795	1 712	1 589	1 483	1 531
Août	1 750	1 660	1 808	1 699	1 675	1 639	1 476	1 317
Septembre	1 609	1 570	1 699	1 837	1 720	1 498	1 385	1 386
Octobre	1 663	1 839	1 724	1 691	1 671	1 568	1 555	1 450
Novembre	1 617	1 686	1 624	1 790	1 668	1 591	1 377	1 315
Décembre	1 810	1 760	1 879	1 986	1 792	1 578	1 468	1 645
Total	19 677	19 704	20 366	20 958	19 930	18 367	17 261	16 955

** Le Programme de suspension administrative du permis de conduire (PSAPC) est entré en vigueur le 29 novembre 1996.

Pour plus de renseignements sur le PSAPC, voir l'annexe.

7c. Données sur les suspensions

Tableau 7.6 | Suspensions imposées en raison de l'accumulation de points d'inaptitude, selon l'âge du conducteur, en 2005

Âge du conducteur	Suspensions en raison de l'accumulation de points d'inaptitude				
	Conducteur stagiaire	Conducteur débutant Première accumulation	Conducteur débutant Deuxième accumulation	Conducteur ordinaire Première accumulation	Conducteur ordinaire Deuxième accumulation
16 ans	0	1	0	0	0
17 ans	0	19	0	0	0
18 ans	0	172	6	3	0
19 ans	0	334	15	16	0
20-24 ans	0	1 257	137	369	24
25-34 ans	0	500	77	485	52
35-44 ans	0	143	24	271	30
45-54 ans	0	48	7	138	8
55-64 ans	0	18	3	50	3
65-74 ans	0	4	1	10	1
75 ans +	0	0	0	2	0
Total	0	2 496	270	1 344	118

Annexe

8a Lexique

Auto-déclaration d'une collision :

En vertu du *Code de la route* [par. 199 (1.1)], la ou les personnes impliquées dans une collision qui cause uniquement des dommages matériels (aucun décès ni blessure) et au cours de laquelle il n'y a eu aucune activité criminelle (comme la conduite avec facultés affaiblies) peuvent déclarer la collision sur-le-champ en se rendant, à bord de leur véhicule, à un centre de déclaration des collisions. L'auto-déclaration des collisions a commencé le 1^{er} janvier 1997.

Avait bu :

Conduire un véhicule après avoir consommé une quantité d'alcool insuffisante pour que les facultés soient considérées comme affaiblies au sens de la loi ou conduire avec une alcoolémie supérieure à zéro mais inférieure à 80 milligrammes par 100 millilitres de sang. Si l'alcoolémie est entre 0,05 et 0,08, le permis de conduire est suspendu pendant 12 heures.

Blessure grave :

Blessure non mortelle qui nécessite une hospitalisation, même si c'est uniquement pour observation.

Blessure mineure :

Blessure non mortelle qui doit être traitée dans une salle d'urgence, mais qui ne nécessite pas d'hospitalisation.

Blessure minime :

Blessure non mortelle, y compris les éraflures et les ecchymoses mineures, qui ne nécessite pas d'hospitalisation.

Collision à déclaration obligatoire :

Collision causant des blessures ou des dommages à des biens privés d'une valeur pécuniaire supérieure à celle prescrite par les règlements*.

Collision causant des dommages matériels :

Collision de véhicule automobile au cours de laquelle personne n'est blessé, mais où des dommages sont causés à des biens publics ou privés*, y compris des dommages causés au véhicule automobile ou à son chargement.

Collision causant des lésions corporelles :

Collision de véhicule automobile au cours de laquelle au moins une personne subit des blessures non mortelles.

Collision de véhicule automobile :

Tout incident au cours duquel surviennent des lésions corporelles ou des dommages matériels en raison du déplacement d'un véhicule automobile ou de son chargement pendant que le véhicule est en mouvement.

Collision hors route :

Collision qui survient hors route et qui implique un véhicule automobile visé par le *Code de la route*, la *Loi sur les motoneiges* ou la *Loi sur les véhicules tout terrain*.

Collision mortelle :

Collision de véhicule automobile au cours de laquelle au moins une personne subit des blessures qui s'avèrent mortelles. Avant le 1^{er} janvier 1982, les statistiques sur les collisions mortelles comprenaient les décès attribuables aux blessures subies lors d'une collision et survenant jusqu'à un an après la collision. Depuis, seuls les décès qui surviennent dans les 30 jours suivant la collision sont inclus.

Collision sur route :

Collision de véhicule automobile qui se produit sur une voie publique, entre les lignes de propriété.

Condamnation :

Les condamnations sont inscrites lorsque la personne plaide coupable ou est reconnue coupable d'une infraction liée à un véhicule automobile en vertu d'une loi de l'Ontario ou d'un règlement connexe, d'une loi du Canada, d'une ordonnance connexe ou d'un règlement municipal.

Conducteur :

À moins d'indication contraire, s'entend de toute personne, qu'elle soit titulaire ou non d'un permis de conduire, qui était considérée comme ayant la garde et le contrôle d'un véhicule au moment de la collision.

Consommation d'alcool :

Cette catégorie englobe les conducteurs dont les facultés étaient affaiblies par l'alcool et ceux qui avaient bu.

Cyclomoteur :

Les cyclomoteurs sont munis de pédales qui peuvent être actionnées en tout temps. Leur moteur est électrique ou à piston et sa cylindrée est d'au plus 50 centimètres cubes. Les cyclomoteurs peuvent atteindre une vitesse maximale de 50 km/h.

Facultés affaiblies par l'alcool :

Conduire un véhicule avec des facultés affaiblies par l'alcool ou conduire avec une alcoolémie supérieure à 80 milligrammes par 100 millilitres de sang.

Motocyclette à vitesse limitée (vélomoteur) :

Les motocyclettes à vitesse limitée sont également appelées vélomoteurs. Les vélomoteurs sont dotés d'un moteur électrique ou à essence et d'un passe-pied. De plus, ils ne peuvent rouler à plus de 70 km/h. La plupart d'entre eux ont une transmission automatique et la cylindrée de leur moteur ne dépasse pas 50 centimètres cubes.

Nombre de kilomètres parcourus :

Avant 2000, on estimait la distance parcourue par les véhicules d'un parc en se basant sur les ventes d'essence et d'autres carburants taxés. On convertissait le nombre total de litres vendus en kilomètres parcourus à l'aide d'un facteur de conversion de 22,0 km par gallon. Depuis 2000, on calcule la distance parcourue par les véhicules à l'aide d'estimations fournies par Statistique Canada et Transports Canada.

Permis de catégorie M2 ou M avec restriction L :

Le permis de catégorie M2 ou M avec restriction L est un permis de motocycliste qui permet au titulaire de conduire uniquement un cyclomoteur ou une motocyclette à vitesse limitée.

Permis de conduire de catégorie G1 :

Le titulaire d'un permis de conduire de catégorie G1 :

- doit avoir une alcoolémie nulle quand il conduit;
- doit être accompagné d'un seul passager sur le siège avant (cette personne, le conducteur accompagnateur, doit avoir un permis de conduire doté de tous les privilèges (catégorie A, B, C, D, E, F ou G), au moins quatre années d'expérience de conduite et une alcoolémie inférieure à 0,05);
- ne doit pas conduire, à moins d'être accompagné par un moniteur de conduite automobile autorisé, sur les autoroutes ontariennes de la série 400 et d'autres autoroutes dont les suivantes : Queen Elizabeth Way, Don Valley Parkway, E.C. Row Expressway et Conestoga Parkway;
- ne doit pas transporter, sur le siège arrière, plus de passagers que le nombre de ceintures de sécurité qui s'y trouvent;
- ne doit pas conduire entre minuit et cinq heures du matin;
- peut conduire uniquement des véhicules de catégorie G.

Le niveau 1 dure 12 mois, mais peut être ramené à huit mois si le conducteur suit un cours de conduite automobile approuvé. Pour des renseignements sur les cours approuvés, téléphoner à ServiceOntario au 1 800 268-4686. Une fois le niveau 1 terminé, les conducteurs doivent réussir un examen pratique avant de passer au niveau 2.

Permis de conduire de catégorie G2 :

Le titulaire d'un permis de conduire de catégorie G2 :

- doit avoir une alcoolémie nulle quand il conduit;
- peut conduire n'importe quel véhicule pour lequel on exige un permis de catégorie G (p. ex., une automobile);
- ne doit pas transporter plus de passagers que le nombre de ceintures de sécurité qui se trouvent dans le véhicule.

Au cours des six premiers mois du niveau G2, les conducteurs de moins de 20 ans qui prennent le volant entre minuit et cinq heures du matin ne doivent pas transporter plus d'un passager adolescent s'il n'y a pas de conducteur accompagnateur ayant un permis de catégorie G doté de tous les privilèges à bord du véhicule. Après ce délai, le nombre de passagers adolescents ne doit pas dépasser trois (depuis 2005).

Le niveau 2 dure 12 mois. Une fois ce niveau terminé, le conducteur peut faire un examen pratique. S'il le réussit, il obtiendra un permis de conduire doté de tous les privilèges.

Permis de motocycliste de catégorie M1 :

Le titulaire d'un permis de motocycliste de catégorie M1 :

- peut conduire une motocyclette, une motocyclette à vitesse limitée (vélomoteur) ou un cyclomoteur aux fins de formation;
- doit avoir une alcoolémie nulle quand il conduit;
- peut conduire le jour seulement (entre une demi-heure avant le lever du soleil et une demi-heure après le coucher du soleil);
- peut conduire uniquement sur les routes où la limite de vitesse est de 80 km/h ou moins, sauf s'il ne peut emprunter d'autres routes;
- peut conduire sur les routes 11, 17, 61, 69, 71, 101, 102, 144 et 655;
- ne doit pas transporter de passagers.

Le niveau 1 dure au moins 60 jours et le permis est valide pendant 90 jours. Le motocycliste de niveau 1 doit réussir l'examen pratique de niveau M1 avant de passer au niveau 2. Pendant qu'il est au niveau 1, il peut également suivre un cours approuvé sur la sécurité à motocyclette ou à vélomoteur comprenant un examen pratique au lieu de faire l'examen pratique du ministère.

Permis de motocycliste de catégorie M2 :

Le titulaire d'un permis de motocycliste de catégorie M2 :

- doit avoir une alcoolémie nulle quand il conduit.

Après avoir terminé le niveau 2, le conducteur peut faire un examen pratique. S'il le réussit, il obtiendra un permis de conduire doté de tous les privilèges.

Personne qui s'accroche :

S'entend d'une personne qui s'accroche à l'aile, au pare-chocs, à la portière ou à une autre partie d'un véhicule automobile en mouvement et ne se trouvant pas à l'intérieur du véhicule, p. ex., s'asseoir à l'arrière d'un pick-up.

Piéton :

Toute personne ne se trouvant pas à l'intérieur d'un véhicule ou sur un véhicule lors d'une collision.

Route :

Route ordinaire ou voie publique, rue, avenue, etc. dont une partie quelconque est prévue pour le passage de véhicules ou utilisée par le public à cette fin. Est incluse la zone comprise entre les limites latérales de propriété de ces ouvrages.

Suspension :

Retrait, pour une période prescrite, du privilège accordé à une personne lui permettant de conduire un véhicule automobile.

Suspension administrative des permis de conduire (SAPC) :

Ce programme, qui vise à réduire la conduite en état d'ivresse, a été mis en œuvre le 29 novembre 1996. Les lois provinciales autorisent un agent de police à suspendre un permis de conduire sur-le-champ pendant 90 jours si des preuves lui indiquent que a) l'alcoolémie du conducteur est supérieure à 80 milligrammes par 100 millilitres de sang; b) le conducteur refuse de fournir un échantillon d'haleine ou de sang ou est incapable de le faire.

* La valeur pécuniaire des dommages matériels à partir de laquelle il faut déclarer une collision ayant causé uniquement des dommages matériels est passée de 200 \$ à 400 \$ le 1^{er} janvier 1978 et à 700 \$ le 1^{er} janvier 1985. Depuis le 1^{er} janvier 1998, cette valeur est de 1 000 \$.

8 b Remerciements

Le ministère des Transports remercie les entités suivantes de l'aide qu'elles lui ont apportée :

Agents de police de l'Ontario

Ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels

Bureau du coroner en chef

Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR)

Ministère du Procureur général

Direction de la Planification de l'information et statistiques sur les tribunaux

Direction de la planification interne

Planification stratégique et information

Ministère de la Santé et des Soins de longue durée

Direction de la planification et de l'évaluation de l'information

Unité de gestion des connaissances

Ministère des Finances

Ministère de l'Éducation

La présente publication peut être reproduite, réimprimée, stockée et transmise et peut être utilisée en totalité ou en partie si cette reproduction ou ce stockage est à des fins personnelles ou éducatives et non à des fins pécuniaires, quelles qu'elles soient. Il faut obtenir la permission écrite du ministère des Transports avant d'utiliser la présente publication ou d'en tirer un profit financier.

