

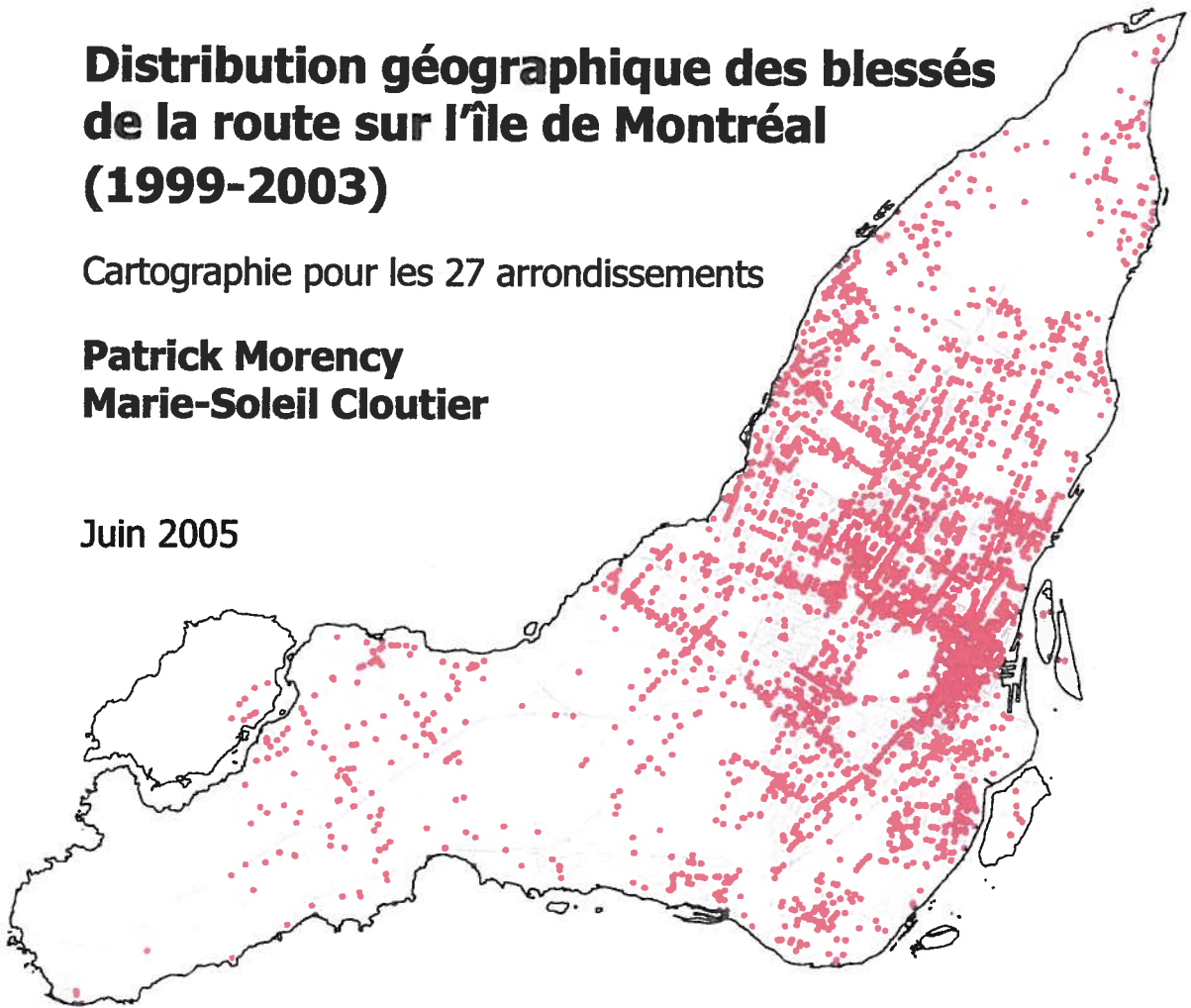


Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003)

Cartographie pour les 27 arrondissements

Patrick Morency
Marie-Soleil Cloutier

Juin 2005



LA PRÉVENTION
EN ACTIONS

Garder notre
monde en santé

Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003)

Cartographie pour les 27 arrondissements

Patrick Morency, M.D., M.Sc., FRCP

Marie-Soleil Cloutier, M.Sc., géographe

Juin 2005

Une réalisation de l'unité Santé au travail et environnementale
Hôpital Maisonneuve-Rosemont, mandataire

© Direction de santé publique
Agence de développement de réseaux locaux de services de santé
et de services sociaux de Montréal (2005)
Tous droits réservés

ISBN : 2-89494-460-8

Dépôt légal : Bibliothèque nationale du Québec, 2005
Dépôt légal : Bibliothèque nationale du Canada, 2005

REMERCIEMENTS

Cette étude a bénéficié du soutien financier du Programme de subventions en santé publique (2004) du Ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec.

Nous aimerions remercier tout le personnel d'Urgences-santé pour leur collaboration, en particulier Éric Lareau, Gisèle Ouimet et David Beaumont, pour la générosité de leur accueil, leur intérêt, la rigueur de leur travail et la pertinence de leurs commentaires.

Cette étude a pu être initiée et réalisée grâce à l'expertise d'Yvonne Robitaille en prévention des traumatismes et au soutien continu et opportun de Francine Trickey, responsable de l'unité Écologie humaine et sociale.

L'adoption du projet par Louis Drouin, responsable de la nouvelle équipe Environnement urbain et santé, a permis de compléter la rédaction et la production de ce premier rapport descriptif.

La mise en forme et l'édition du présent document ont été réalisés par Maryse Arpin-Loranger et Charles Tétrault.

AVANT-PROPOS

La Direction de santé publique de Montréal a le mandat de contribuer à l'amélioration de l'état de santé de la population de Montréal en assumant, entre autres, une surveillance des principaux problèmes de santé et de leurs déterminants.

Les blessures attribuables aux collisions routières restent un problème d'actualité, tant par leur ampleur que parce qu'il existe une panoplie d'interventions reconnues efficaces. Chaque année dans le monde, au moins 50 millions de personnes sont blessées suite à une collision routière, dont environ 1.2 million décèdent. Il s'agit encore aujourd'hui de la première cause de décès chez les enfants et les jeunes adultes, au Canada comme dans les autres pays industrialisés. Seulement sur l'île de Montréal, on compte chaque année plus de 12 000 blessés de la route.

Il y a plusieurs stratégies possibles pour diminuer ce fardeau, et plusieurs d'entre elles requièrent une connaissance des circonstances dans lesquelles l'événement est survenu. L'utilisation d'une nouvelle source d'information – Urgences-santé – a rendu possible ce rapport, qui offre un portrait de la grande dispersion des blessés de la route sur l'île de Montréal.

La prévention des traumatismes routiers commence par une bonne connaissance de l'ampleur du problème et des principaux facteurs impliqués. Nous espérons que ce rapport pavera la voie à une meilleure intégration et utilisation de l'information disponible.



Richard Lessard
Directeur
Direction de santé publique
de Montréal



Francine Trickey
Responsable
Unité Écologie humaine
et sociale



Louis Drouin
Responsable
Secteur Environnement urbain
et santé

SOMMAIRE

Contexte : Selon la Société d'assurance automobile du Québec, le nombre annuel de blessés de la route s'est accru de 1998 à 2003, passant de 10 926 à 12 806 à Montréal, et de 47 016 à 56 516 au Québec. Sur l'île de Montréal, une moyenne de cinq piétons par jour sont blessés par une voiture, près de la moitié des piétons blessés au Québec (47 % pour 1999-2003). Une meilleure connaissance des lieux et des circonstances des collisions est cruciale pour l'amélioration du bilan routier.

Les systèmes d'information de la Corporation d'Urgences-santé n'ont jamais été utilisés pour décrire le bilan routier. Pourtant, ils intègrent les lieux d'intervention dans un système d'information géographique (SIG), permettent d'identifier le type d'utilisateur de la route (ex. : piéton) et comportent des indicateurs de gravité validés. Cette étude vise à illustrer la distribution géographique des personnes blessées sur le réseau routier montréalais, en explorant une nouvelle source d'information - Urgences-santé - à l'aide des systèmes d'information géographique (SIG).

Méthodologie : La population étudiée comprend l'ensemble des blessés de la route pour lesquels il y a eu une intervention ambulancière sur l'île de Montréal entre 1999 et 2003. L'information provient du système de gestion des appels reçus à Urgences-santé et du registre des rapports d'intervention préhospitalière (RIP) complétés par les ambulanciers. Le réseau routier numérique (Géobase) de la Ville de Montréal et la carte des arrondissements montréalais ont aussi été utilisés. Après validation, 37 843 blessés de la route ont été retenus pour l'analyse cartographique avec le logiciel ArcView 8.1.

Résultats : Ce rapport porte sur 5 082 piétons, 4 751 cyclistes, 26 930 occupants de véhicules à moteur et 1 080 motocyclistes blessés sur l'île de Montréal. La proportion de traumatismes sévères est plus élevée chez les piétons et les motocyclistes. L'âge moyen et l'âge médian des blessés de la route sont inférieurs à 40 ans; près du quart des piétons (23 %) et des cyclistes (24 %) blessés ont moins de 18 ans. Le plus grand nombre de blessés survient aux « heures de pointe », à la fin de l'après-midi. Plus de la moitié (58 %) des personnes ont été blessées aux intersections.

Le nombre de blessés est plus élevé dans les arrondissements centraux de Montréal, à l'exception de Westmount, Outremont et Ville Mont-Royal. Dans chaque arrondissement, il y a une grande dispersion des sites impliqués, puisque la majorité des blessés se retrouvent à des sites ne comptant qu'un ou deux blessés au cours des cinq années étudiées. Dans certains arrondissements, jusqu'à un quart des intersections comptent au moins un piéton blessé (Plateau Mont-Royal, 26 %; Rosemont, 23 %; Ville-Marie, 24 %, etc.), et jusqu'à un tiers des intersections comptent au moins un cycliste blessé (Plateau Mont-Royal, 35 %; Ville-Marie, 27 %; Rosemont, 23 %, etc.).

Discussion : L'information provenant des services ambulanciers complète celle provenant des rapports policiers, des registres d'hospitalisations et de décès. La cartographie de l'ensemble des blessés de la route, à l'aide d'un SIG, dresse un portrait radicalement différent de celui offert par la méthode habituelle se limitant à l'identification de sites dangereux (« points noirs »). Le grand nombre et la dispersion des sites impliqués rappellent la nécessité d'orienter la prévention vers des mesures s'appliquant à l'ensemble d'une zone ou d'un arrondissement, voire à toute l'île de Montréal.

Conclusion : L'ampleur des problèmes liés à l'insécurité routière est généralement très sous-estimée. La prise en compte de la sécurité des usagers de la route, et plus particulièrement des piétons, des effets bénéfiques des modes de transports actifs et de la qualité de vie dans les quartiers devrait orienter les acteurs concernés vers une remise en question des stratégies de prévention actuelles et de la prépondérance de l'automobile.

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	1
2. MÉTHODE	2
2.2 Source des données.....	2
2.3 Sélection des cas.....	2
2.4 Procédures d'exclusion.....	2
2.5 Nombre d'interventions ambulancières et de blessés retenus.....	6
2.6 Cartographie	6
2.7 Analyses	7
2.8 Éthique	8
3. RÉSULTATS : DESCRIPTION SOMMAIRE	9
3.1 Nombre de blessés	9
3.2 Sévérité de l'impact et des blessures.....	9
3.3 Âge et sexe	10
3.4 Mois, jour et heure	11
3.5 Proportion de blessés aux intersections.....	14
3.6 Nombre de blessés par intersection	16
3.7 Nombre d'intersections avec blessés	17
4. RÉSULTATS : DISTRIBUTION DES BLESSÉS PAR ARRONDISSEMENT.....	20
4.1 Répartition entre les arrondissements	20
4.2 Dispersion des blessés dans chaque arrondissement.....	24
5. DISCUSSION	25
5.1 Les sources d'information habituelles.....	25
5.2 L'utilisation d'une nouvelle source d'information : Urgences-santé	26
5.3 Une nouvelle méthode : l'utilisation d'un système d'information géographique (SIG)	26
5.4 Concentration sur l'île et dispersion dans les arrondissements	26
6. CONCLUSION	27
6.1 L'importance des interventions globales	27
6.2 Transports et santé publique	27

Annexe 1 Distribution géographique des blessés de la route sur l'Île de Montréal..	29
Annexe 2 Cartographie des blessés de la route pour chaque arrondissement	35
Annexe 3 Carte des arrondissements montréalais	145
Annexe 4 Rapport d'intervention préhospitalière (RIP)	149
Annexe 5 Tri des arrondissements selon le nombre de blessés de la route	153
RÉFÉRENCES	157

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Nombre d'interventions d'Urgences-santé selon le nombre de blessés par collision	6
Tableau 2 : Nombre de blessés selon la catégorie d'utilisateur de la route (1999-2003)	9
Tableau 3 : Nombre de blessés identifiés par trois indicateurs de sévérité différents	9
Tableau 4 : Âge des blessés de la route selon la catégorie d'utilisateur*	10

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Procédures d'exclusion	3
Figure 2 : Répartition des 3 968 rapports d'intervention ambulancière (RIP) exclus selon la cause de l'exclusion	5
Figure 3 : Répartition des blessés de la route selon le groupe d'âge et le sexe (1999-2003)	10
Figure 4 : Répartition des blessés de la route selon le mois (1999-2003)	11
Figure 5 : Répartition des blessés de la route selon le jour de la semaine (1999-2003)	12
Figure 6 : Répartition des blessés de la route selon l'heure de la journée (1999-2003)	13
Figure 7 : Proportion de blessés aux intersections	14
Figure 8 : Proportion des blessés aux intersections selon le nombre de blessés par intersection (1999-2003)	15
Figure 9 : Répartition des intersections selon le nombre de blessés	16
Figure 10 : Nombre et proportion d'intersections avec piétons blessés, selon l'arrondissement (1999-2003)	17

Figure 11 : Nombre et proportion d'intersections avec cyclistes blessés, selon l'arrondissement (1999-2003)	18
Figure 12 : Nombre et proportion d'intersections avec occupants blessés, selon l'arrondissement (1999-2003)	19
Figure 13 : Répartition des blessés de la route entre les arrondissements montréalais (1999-2003)	20
Figure 14 : Répartition des piétons blessés dans les arrondissements montréalais (1999-2003)	21
Figure 15 : Répartition des cyclistes blessés dans les arrondissements montréalais (1999-2003)	22
Figure 16 : Répartition des occupants de véhicules à moteur blessés dans les arrondissements montréalais (1999-2003)	23

1. INTRODUCTION

Le nombre de personnes blessées suite à un accident de la route s'est à nouveau accru au cours des dernières années, passant de 10 926 en 1998 à 12 806 en 2003 à Montréal, et de 47 016 à 56 516 au Québec. Le bilan routier montréalais se distingue du reste du Québec par une plus faible mortalité et par une surreprésentation des piétons. De 2001 à 2003, il y a eu un décès de la route pour 240 blessés à Montréal tandis que dans le reste du Québec il y a eu un décès pour 69 blessés¹. Chaque année, près de la moitié des piétons blessés au Québec sont heurtés sur l'île de Montréal (46 % pour 2001-2003).

Les bilans routiers habituels puisent leur information à même les rapports d'accidents complétés par les policiers². Les avancées de la géomatique permettent, sous certaines conditions, de cartographier et d'analyser la répartition spatiale des lieux d'accidents^{3,4} mais l'utilisation des rapports des policiers pour la cartographie est actuellement limitée par différentes contraintes techniques⁵.

Pour améliorer la connaissance du bilan routier, cette étude propose d'explorer l'information provenant des services ambulanciers. Sur l'île de Montréal, les services d'urgences préhospitaliers, incluant les services ambulanciers, sont exclusivement offerts par la Corporation d'Urgences-santé. Leurs systèmes d'information comprennent les coordonnées géographiques des lieux d'intervention, le mécanisme du traumatisme, des indicateurs de gravité validés⁶, etc.

Une meilleure connaissance des lieux et des circonstances des collisions est cruciale pour la prévention des traumatismes routiers. Dans une région urbaine comme Montréal, il ne suffit pas d'identifier les « sites dangereux » ou « points noirs » pour connaître la distribution spatiale des accidents. Puisque la majorité des collisions surviennent à des sites comptant peu d'accidents, les intersections dites « dangereuses » ne représentent qu'une très faible proportion des collisions et des blessés⁷.

L'exploitation de l'information disponible à Urgences-santé, à l'aide des systèmes d'information géographique (SIG), permet d'illustrer la distribution géographique des personnes blessées sur le réseau routier montréalais.

2. MÉTHODE

2.1 Population étudiée

La population étudiée est l'ensemble des blessés de la route pour lesquels une intervention ambulancière a été effectuée sur l'île de Montréal entre le 1^{er} janvier 1999 et le 31 décembre 2003.

2.2 Source des données

Trois sources d'informations ont été utilisées : les systèmes d'information d'Urgences-santé, la Géobase de la Ville de Montréal et la carte des arrondissements au 1^{er} janvier 2004 (annexe 3).

Deux sources d'informations complémentaires d'Urgences-santé ont été utilisées : le registre des rapports d'intervention préhospitalière (RIP) complété par les ambulanciers (données démographiques, nature du cas, gravité, etc.; voir annexe 4) et le système de gestion des appels reçus (code de triage, localisation du lieu d'intervention). La catégorie d'utilisateur de la route (occupant de véhicule à moteur, motocycliste, cycliste, piéton) a été identifiée par le mécanisme du traumatisme inscrit sur les RIP.

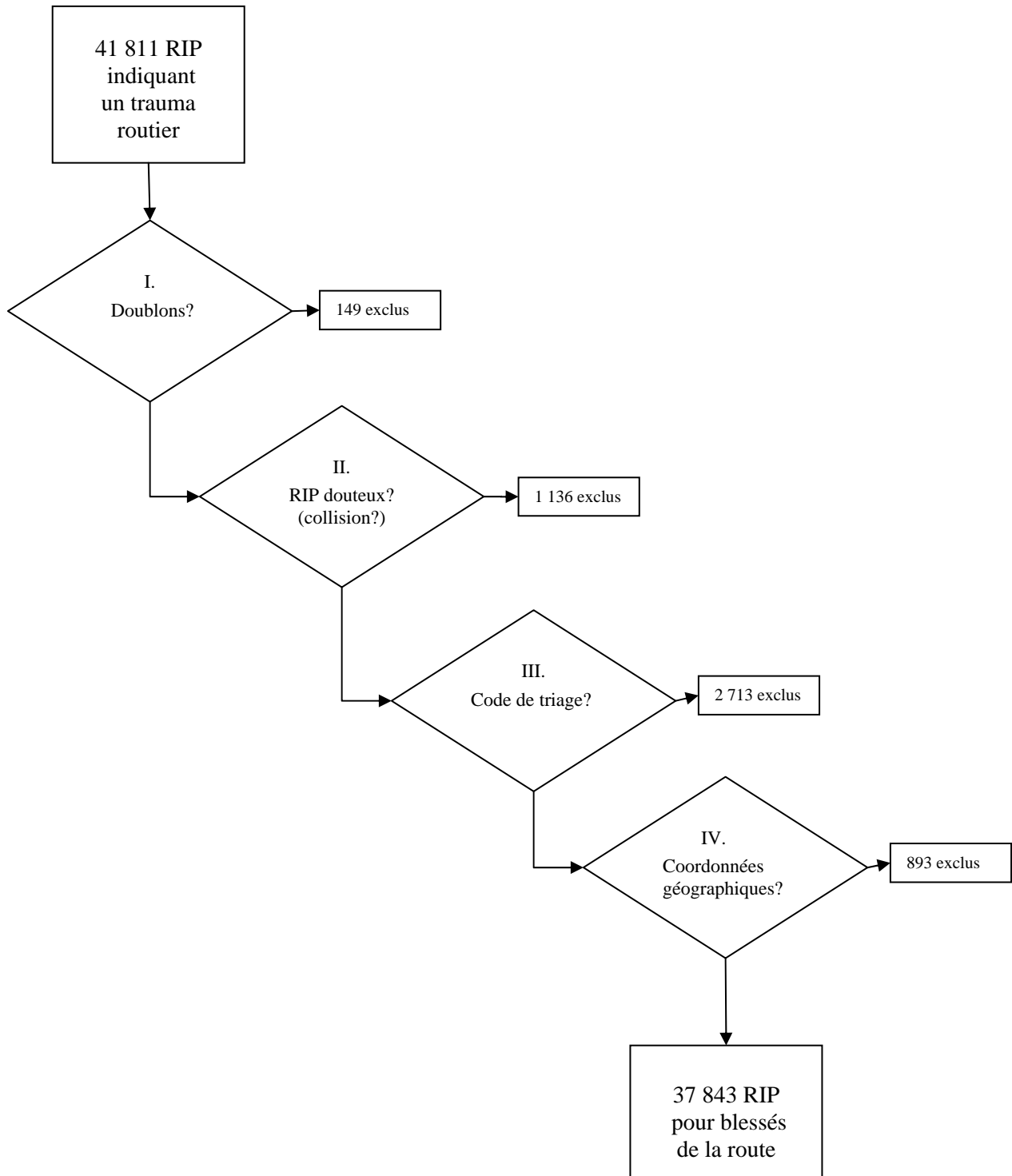
2.3 Sélection des cas

La sélection des cas a été faite à partir du registre des rapports d'intervention préhospitalière (RIP). Seuls les blessés pour lesquels le mécanisme du traumatisme indiquait un accident de la route ont été retenus (« 1. Auto » ou « 2. Moto » ou « 3. Piéton » ou « 4. Cycliste »). Cette procédure a permis d'identifier 41 811 RIP résultant de 38 341 interventions ambulancières.

2.4 Procédures d'exclusion

Les différentes étapes de validation (Figure 1) ont entraîné l'exclusion de 3 968 RIP, plusieurs centaines d'entre eux étant exclus pour plus d'une raison (Figure 1).

Figure 1 : Procédures d'exclusion



Étape I. Identification des RIP multiples pour un même blessé

Environ 1 % (443) des 41 811 RIP pouvaient représenter des doublons, c'est-à-dire un second RIP pour un même blessé. Ces 443 RIP ont été identifiés par le numéro d'événement et la date de naissance (codée). Après vérification, ils portaient sur 294 blessés différents (149 RIP exclus).

Étape II. Exclusion des RIP douteux ou ne portant pas sur un blessé de la route

- **Précision de la catégorie d'usager de la route (« mécanisme du traumatisme »).**

Pour environ 2 % (954) des 41 811 RIP, le mécanisme du traumatisme indiquait plus d'une catégorie d'usager de la route. Les formulaires originaux ont été revus : la majorité des blessés identifiés à la fois comme piéton et comme automobiliste étaient des piétons ($407/457=89\%$); la majorité des blessés identifiés à la fois comme cycliste et comme automobiliste étaient des cyclistes ($114/149=77\%$); environ la moitié des autres RIP ont été exclus parce qu'il ne s'agissait pas de blessés de la route, ce qui fut particulièrement le cas des RIP identifiant trois ou quatre catégories d'usagers de la route.

- **Exclusion des chutes de piétons.**

Une chute peut être indiquée par le code de triage des appels (17-Chute) ou par le mécanisme du trauma (RIP). Seuls les RIP sur lesquels l'usager de la route est précisé ont été considérés pour l'étude, ce qui avait d'emblée exclu plus de 43 000 RIP portant sur une personne blessée à la suite d'une chute entre 1999 et 2003. Tous les cas retenus pour lesquels le RIP ou le code de triage indiquait une chute – en plus de la catégorie d'usager de la route – ont été revus. Après révision, presque tous les piétons pour lesquels une chute était aussi inscrite ont été exclus ($688/766 = 90\%$), parce que la blessure n'impliquait pas une collision routière. Pour les cyclistes, seul un échantillon aléatoire des cas a été révisé : même lorsqu'une chute était inscrite, une majorité des cas ($269/319=84\%$) impliquait néanmoins une collision avec un véhicule à moteur. Les autres RIP de cyclistes n'ont donc pas été exclus lorsqu'une chute avait été inscrite par l'ambulancier.

- **Révision des cas où une collision routière est douteuse.**

Pour quelques centaines de RIP, la collision était douteuse même si le mécanisme du traumatisme indiquait un usager de la route. Le traumatisme routier n'était confirmé ni par le code de triage (Clawson = 29, Accident de la route), ni par la nature du cas (trauma mineur ou majeur), ni par l'évaluation objective du traumatisé ($IPT>0$), ni par l'indication de haute vitesse lors de l'impact. Environ 40 % de ces cas ont été exclus parce qu'ils ne résultaient pas d'une collision routière ($188/460 = 41\%$).

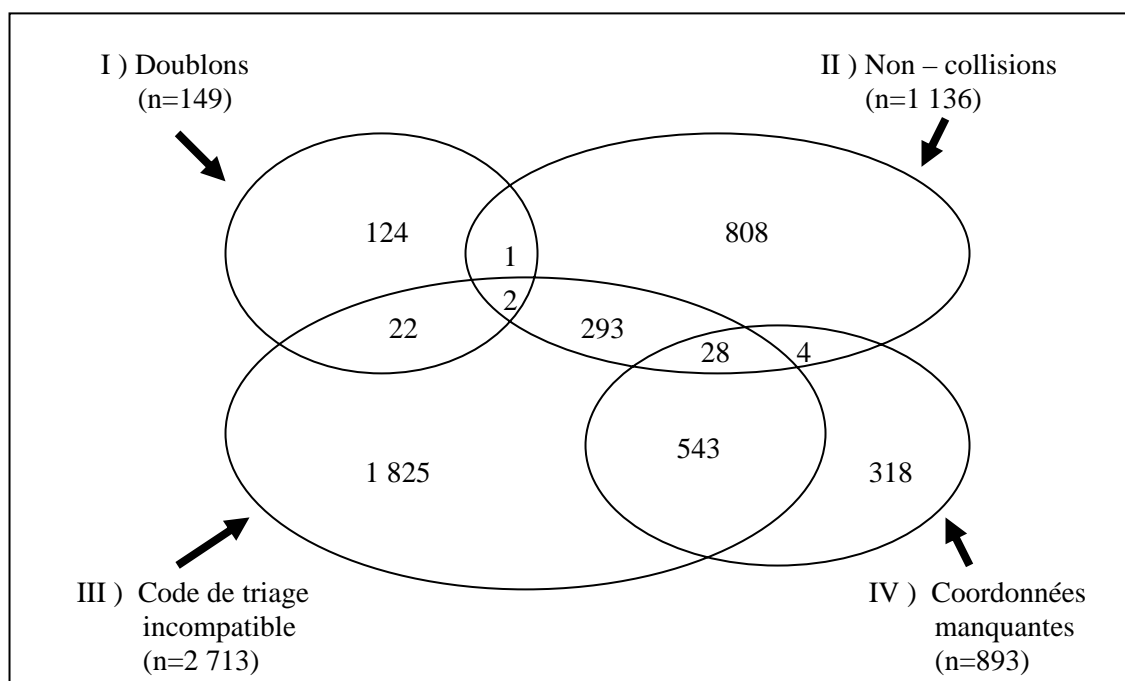
Étape III. Codes de triage non compatibles avec une collision routière

Plus de 3 000 RIP ont été revus. Il a été constaté que la probabilité d'une collision était assez faible lorsque le code de triage n'était pas compatible avec une collision routière (ex. : Clawson = 6, problèmes respiratoires; Clawson = 10, douleur thoracique). Il a donc été décidé d'exclure tous les cas dont le code de triage Clawson n'était pas une chute (validés à l'étape II), un accident de la route, une blessure traumatique, un « appel en cours de traitement » ou une « intervention impromptue » (R08). Ce choix a entraîné l'exclusion de plus de 2 000 RIP, principalement parce que le code de triage était manquant ou correspondait à une « personne malade », à un « problème inconnu - personne gisante », à « inconscience / évanouissement », à un « problème respiratoire », etc. Cette procédure a sans doute exclu quelques centaines de blessés de la route, mais ce choix facilitera la réplication de l'étude.

Étape IV. Absence de coordonnées géographiques (X,Y)

Il n'a pas été possible d'associer une coordonnée géographique à 718 RIP, auxquels il faut ajouter 175 RIP situés en dehors des limites géographiques des arrondissements montréalais (Urgences-santé dessert aussi Laval).

Figure 2 : Répartition des 3 968 rapports d'intervention ambulancière (RIP) exclus selon la cause de l'exclusion



2.5 Nombre d'interventions ambulancières et de blessés retenus

Un total de 34 730 interventions ambulancières d'Urgences-santé portant sur 37 843 blessés de la route ont été retenues. Les interventions d'Urgences-santé pour les piétons, les cyclistes et les motocyclistes n'impliquent presque toujours qu'un seul blessé (Tableau 1). Pour les occupants de véhicules à moteur, un dixième (10 %) des interventions impliquent plus d'un blessé.

Tableau 1 : Nombre d'interventions d'Urgences-santé selon le nombre de blessés par collision

	Nombre d'interventions						Total
	1 blessé		2 blessés		3 blessés et +		
Piétons	4982	99%	50	1%	0	0%	5032
Cyclistes	4700	99%	24	1%	1	0%	4725
Occupants de véhicule à moteur	21488	90%	1991	8%	439	2%	23918
Motocyclistes	1030	98%	25	2%	0	0%	1055

2.6 Cartographie

Provenance des coordonnées géographiques

Pour faciliter le trajet de l'ambulance et réduire le temps d'attente des patients, Urgences-Santé assigne une coordonnée géographique en longitude, latitude (x,y) à chaque enregistrement de la base de données des appels. Les répartiteurs font alors le choix de l'ambulance répondant à l'appel et les ambulanciers ont accès à un calcul de trajet optimal. Le processus d'assignation des coordonnées x,y commence dès la réception d'un appel de détresse (911). Automatiquement, le répondant médical d'urgence (RMU) reçoit sur son écran l'adresse correspondant au lieu de l'appel. Trois alternatives sont alors possibles :

1. L'adresse est positivement validée par le RMU avec son interlocuteur et un géocodage est instantanément fait à partir de la géobase (réseau routier) de la Ville de Montréal. Un point x,y est alors créé (95 % des cas).
2. L'interlocuteur appelle d'un cellulaire et aucune adresse n'est parvenue au RMU. Celui-ci lui demande alors l'adresse ou le coin de rue à proximité et met à jour son écran. Le géocodage instantané se fait seulement après cette étape (2 à 3 % des cas, en hausse par contre).

Pour les cas où le lieu de l'accident correspond à une intersection inexistante en raison d'un viaduc, ou encore à un endroit sur l'autoroute, Urgences-santé a prévu une base de données géographiques incluant des points x,y prédéfinis. Le RMU demande alors à l'interlocuteur d'identifier la sortie la plus proche (dans le cas d'une l'autoroute) ou encore la rue transversale (dans le cas d'un viaduc). Le point x,y est alors instantanément trouvé et enregistré avec l'appel (proportion minime des cas).

Identification des blessés aux intersections

La Géobase de la Ville de Montréal, un réseau numérique très détaillé des rues de Montréal, a permis la création de zones tampons d'un rayon de 15 mètres autour des intersections. Une seule zone tampon a été conservée pour chaque intersection, même pour les rues à double voies. Les interventions ambulancières situées à l'intérieur de ces zones ont été attribuées aux intersections. La proportion de blessés ainsi attribués aux intersections (58 %) correspond approximativement à la proportion de blessés aux intersections rapportée par la Ville de Montréal (55 %), basée sur les rapports policiers d'accidents⁸.

Illustration cartographique

Pour chaque type d'usager de la route, une première agrégation a été faite pour regrouper les interventions ambulancières ayant les mêmes coordonnées géographiques (même longitude et même latitude). Une seconde agrégation a été faite pour regrouper les interventions situées aux intersections.

L'illustration des lieux de collisions par arrondissements a été effectuée pour les piétons, les cyclistes et les occupants de véhicules à moteur. Pour les occupants de véhicules à moteur, les cartes portent sur le nombre de collisions par site. Pour les piétons et les cyclistes, les cartes portent sur le nombre de blessés par site puisqu'il n'y a qu'un seul blessé pour 99 % des interventions.

Pour les cartes, une zone tampon de 15 mètres a été ajoutée autour des arrondissements pour mieux rendre compte des collisions situées sur les rues limitrophes (ex. : la rue Sherbrooke, frontière entre les arrondissements Plateau et Ville-Marie). Par conséquent, l'addition du nombre de blessés comptés et illustrés pour chacun des arrondissements entraînerait une légère surestimation du nombre de blessés sur l'île de Montréal, certains blessés étant illustrés dans deux arrondissements.

2.7 Analyses

Les analyses, exclusivement descriptives, ont été réalisées avec les logiciels SPSS (version 11) et ArcGIS/ArcView (Version 9). Elles incluent, outre la distribution du nombre de blessés de la route selon l'âge, le sexe, le mois, le jour et l'heure, une brève description de la dispersion des blessés. Pour chaque arrondissement, trois cartes illustrant respectivement la distribution géographique des sites de collisions impliquant des piétons, des cyclistes et des occupants ont été produites.

2.8 Éthique

L'étude n'a pas modifié les interventions d'Urgences-santé auprès de sa clientèle. Les informations, collectées de routine par Urgences-santé, ont été obtenues rétrospectivement. Aucune information nominative (ex.: nom, prénom, NASM) n'a été collectée par l'équipe de chercheurs. En ce qui concerne l'âge, seul le nombre d'année de vie au moment de la collision a été retenu, excluant ainsi toute possibilité de connaître la date de naissance. Les fichiers constitués pour l'analyse ne sont accessibles qu'à l'équipe de chercheurs et ne sont utilisés que pour décrire la distribution des traumatismes routiers sur l'île de Montréal. Les rapports d'analyse et les communications ne portent que sur l'ensemble des collisions ou sur des sous-groupes (ex. quartiers, piétons), sans jamais décrire les caractéristiques d'un événement en particulier.

3. RÉSULTATS : DESCRIPTION SOMMAIRE

3.1 Nombre de blessés

La population étudiée comprend 5 082 piétons, 4 751 cyclistes, 26 930 occupants de véhicules à moteur et 1 080 motocyclistes ayant bénéficié d'une intervention ambulancière d'Urgences-santé sur l'île de Montréal, entre 1999 et 2003 (Tableau 2).

Tableau 2 : Nombre de blessés selon la catégorie d'utilisateur de la route (1999-2003)

Catégorie d'utilisateur	Nombre
Piétons	5 082
Cyclistes	4 751
Occupants de véhicules à moteur	26 930
Motocyclistes	1 080

3.2 Sévérité de l'impact et des blessures

Trois indicateurs de sévérité sont utilisés par Urgences-santé. L'un décrit le mécanisme du traumatisme et identifie les impacts à haute vitesse, un autre décrit la nature du cas (trauma mineur ou majeur) et un troisième est basé sur l'évaluation objective du traumatisé par les ambulanciers (IPT : indice préhospitalier de traumatologie¹). Les deux indicateurs basés sur la gravité des blessures subies démontrent qu'une proportion plus grande de piétons et de motocyclistes sont blessés sévèrement (Tableau 3).

Tableau 3 : Nombre de blessés identifiés par trois indicateurs de sévérité différents

	Impact à haute vitesse*		Trauma majeur		IPT de 4 à 24**	
	n	%	n	%	n	%
Piétons	1035	20,4%	800	15,7%	421	8,3%
Cyclistes	358	7,5%	318	6,7%	184	3,9%
Occupants de véhicule à moteur	8304	30,8%	2123	7,9%	910	3,4%
Motocyclistes	276	25,6%	161	14,9%	79	7,3%

* La proportion des impacts qui sont à haute vitesse est sous-estimée parce que cette information est manquante pour le quart des blessés.

** Un indice préhospitalier de traumatologie (IPT) supérieur à 3 (de 4 à 24) définit un traumatisme majeur^{6,9}

¹ L'indice préhospitalier de traumatologie (IPT) est basé sur l'état de conscience, les signes vitaux (respiration, pouls, tension artérielle) et la présence de lésions par pénétration au thorax, à l'abdomen, au dos, au cou ou à la tête⁶. Un IPT supérieur à 3 (de 4 à 24) indique un trauma sévère^{6,9}.

3.3 Âge et sexe

Les blessés de la route sont, en moyenne, relativement jeunes. L'âge moyen et l'âge médian des blessés de la route sont inférieurs à 40 ans. Près du quart des piétons et des cyclistes blessés sur l'île de Montréal ont moins de 18 ans (Tableau 4).

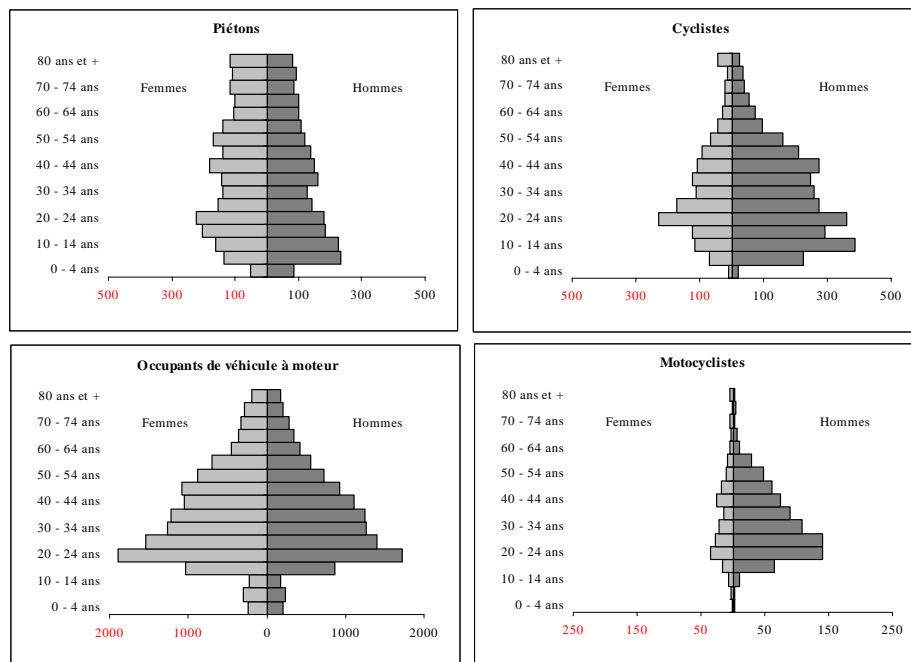
Tableau 4 : Âge des blessés de la route selon la catégorie d'utilisateur*

	Âge (ans)		Groupe d'âge (%)			
	moyen	médian	< 18 ans	18 - 39 ans	40 - 64 ans	65 ans et +
Piétons	38,23	36,00	23%	31%	28%	17%
Cyclistes	31,82	29,00	24%	44%	26%	6%
Occupants de véhicule à moteur	37,22	35,00	8%	51%	31%	9%
Motocyclistes	34,00	31,00	7%	60%	29%	3%

* Le total peut être inférieur à 100 % parce que l'âge est une donnée manquante pour près de un pour cent (1 %) des blessés.

Pour les occupants de véhicules à moteur et les motocyclistes, la majorité des blessés sont de jeunes adultes. Les piétons blessés sont plus également distribués entre les différents groupes d'âge, mais il y a tout de même davantage de victimes parmi les jeunes de 5 à 24 ans et les personnes âgées de 75 ans et plus. Le ratio hommes : femmes est d'environ 1 pour 1, sauf pour les cyclistes et les motocyclistes, où les hommes sont respectivement 2 et 4 fois plus nombreux que les femmes (Figure 3).

Figure 3 : Répartition des blessés de la route selon le groupe d'âge et le sexe (1999-2003)

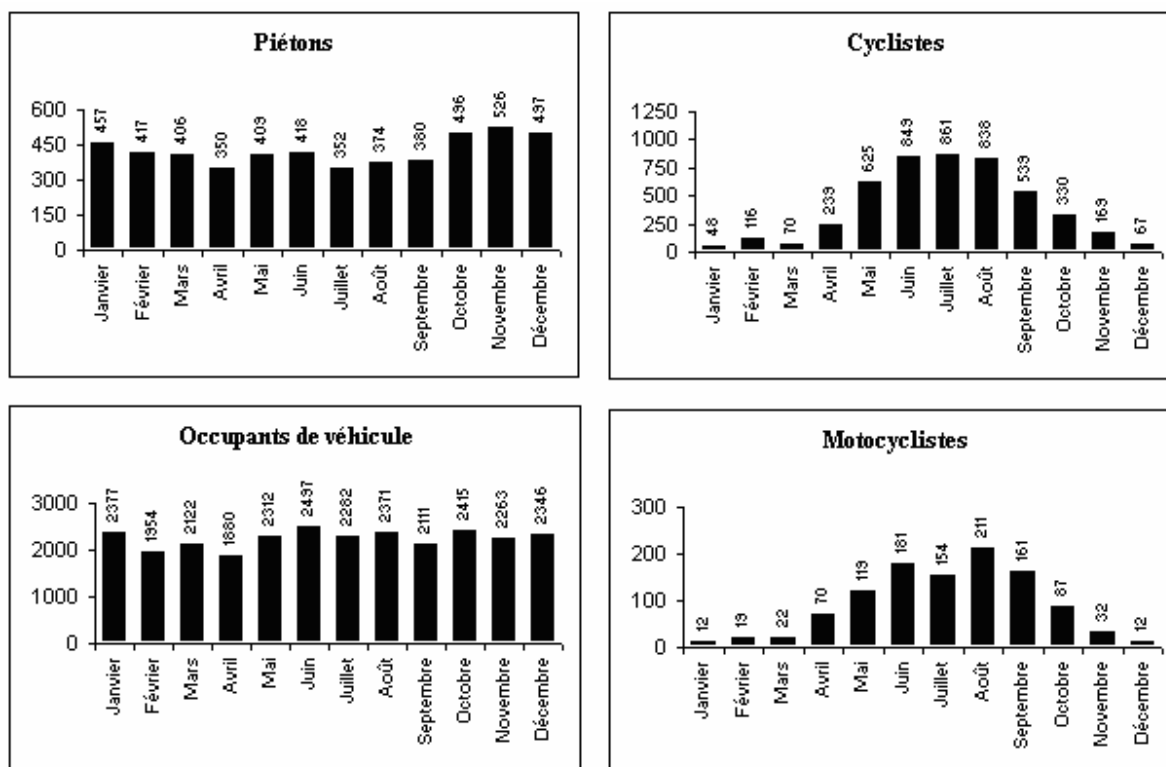


3.4 Mois, jour et heure

Le mois

La répartition des blessés de la route selon le mois illustre deux profils, celui des modes de transport saisonniers – vélo, moto – et celui des déplacements à pied et en voiture. La majorité des cyclistes et des motocyclistes sont blessés durant la période estivale tandis que les piétons et les occupants blessés se répartissent plus également sur les douze mois de l'année (Figure 4). Au cours de la période étudiée, il y a eu un peu plus de piétons blessés en octobre, novembre et décembre.

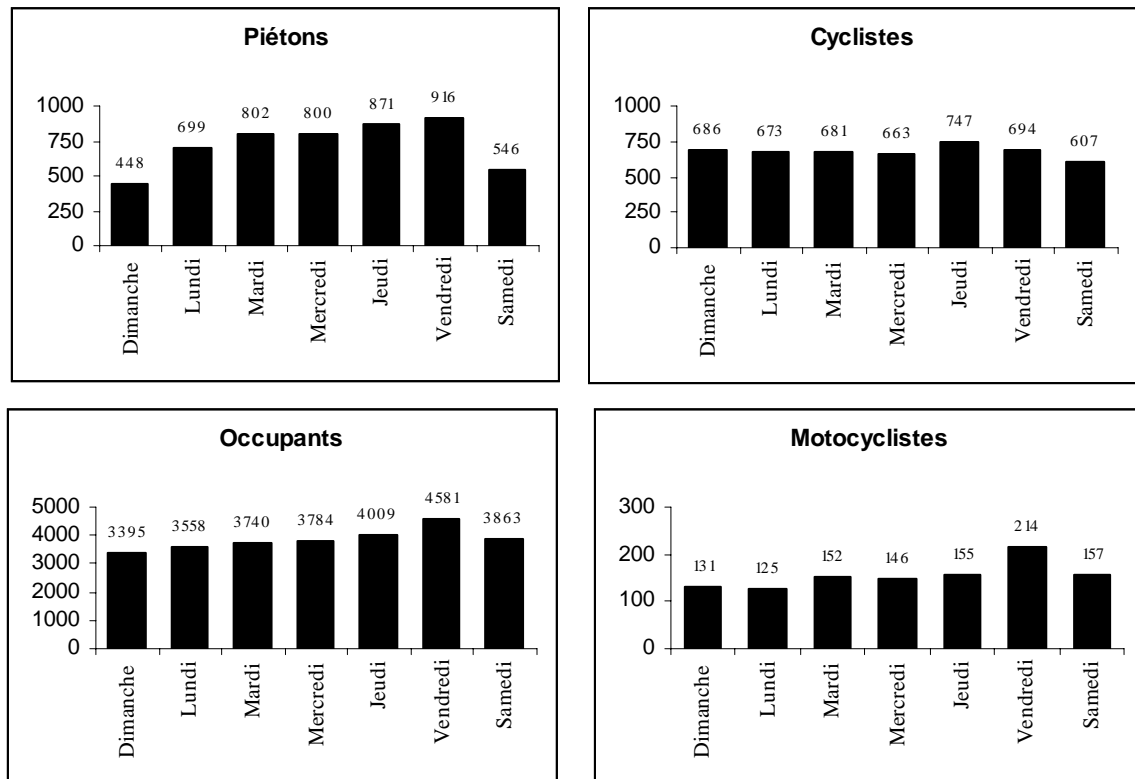
Figure 4 : Répartition des blessés de la route selon le mois (1999-2003)



Le jour

Le nombre de piétons blessés chaque jour est plus élevé durant la semaine que pendant la fin de semaine. Pour les autres usagers de la route, le nombre quotidien de blessés tend à être plus élevé lors des derniers jours de la semaine de travail, le jeudi et le vendredi (Figure 5).

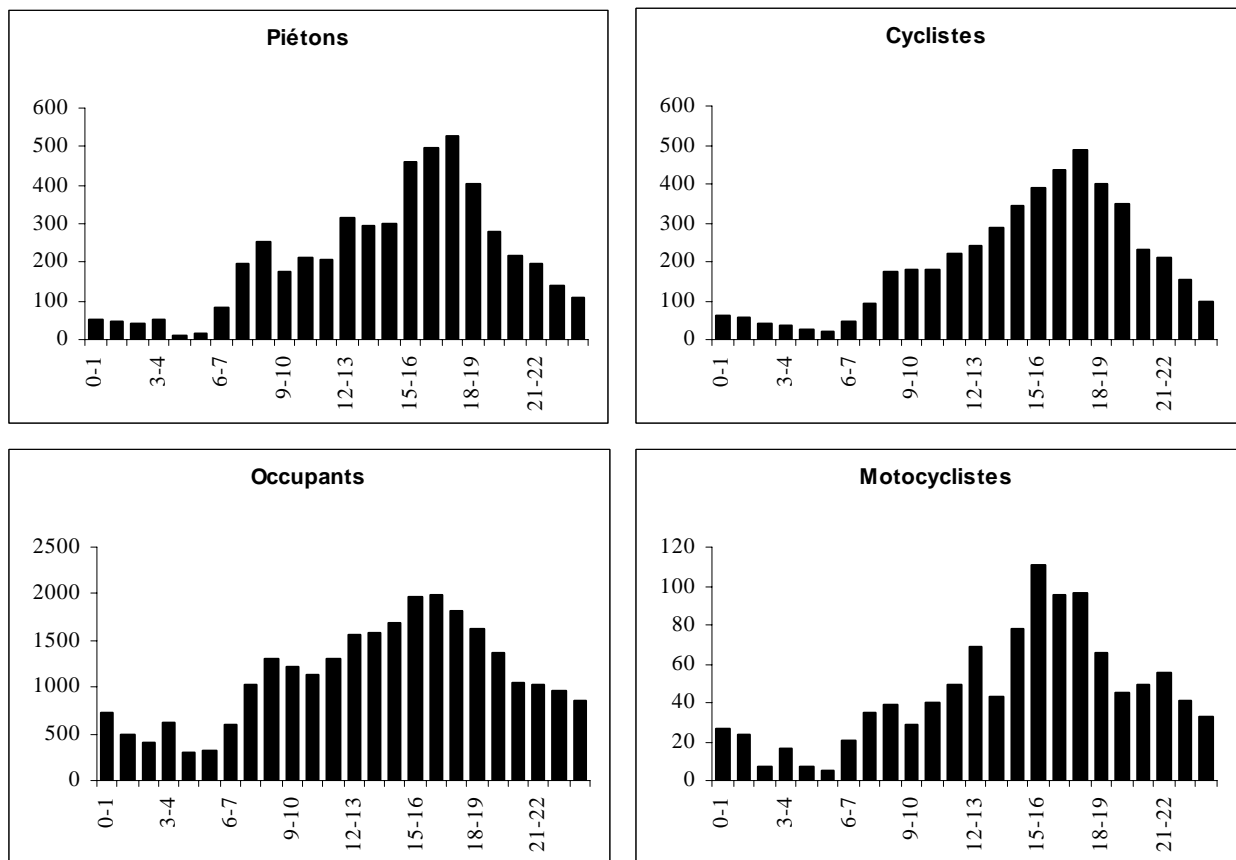
Figure 5 : Répartition des blessés de la route selon le jour de la semaine (1999-2003)



L'heure

Sur l'île de Montréal, les « heures de pointe » liées à la fin de la journée de travail produisent le plus grand nombre de blessés, tant pour les piétons et les cyclistes que pour les motocyclistes et les occupants de véhicules à moteur (Figure 6).

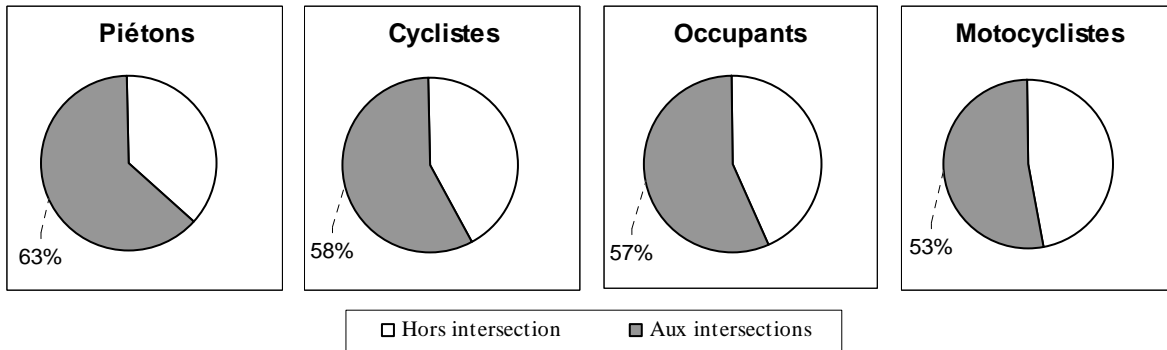
Figure 6 : Répartition des blessés de la route selon l'heure de la journée (1999-2003)



3.5 Proportion de blessés aux intersections

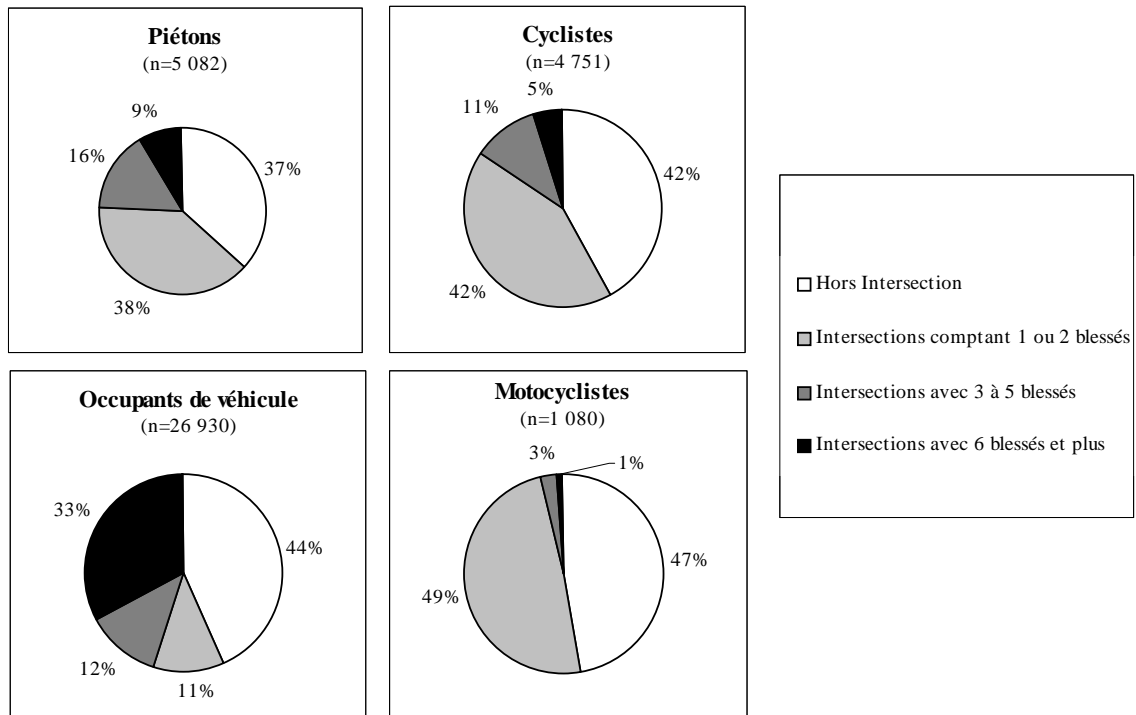
Pour plus de la moitié (58 %) de tous les blessés, la collision est survenue à une intersection. Pour les piétons, cette proportion est encore un peu plus élevée (63 %) (Figure 7).

Figure 7 : Proportion de blessés aux intersections



Les intersections comptant plusieurs blessés ne représentent qu'une faible proportion de l'ensemble des blessés. Moins d'un piéton sur dix (9 %) a été blessé à l'une des 58 intersections comptant six piétons blessés ou plus (Figure 8). Environ un cycliste sur 20 (5 %) a été blessé à l'une des 29 intersections comptant six cyclistes blessés ou plus. Pour les occupants de véhicules à moteur, le tiers des victimes ont été blessées à l'une des 754 intersections comptant six occupants blessés ou plus. Pour les motocyclistes, la proportion des blessés dont l'accident est survenu à une intersection comptant six motocyclistes blessés ou plus est inférieure à 1 %.

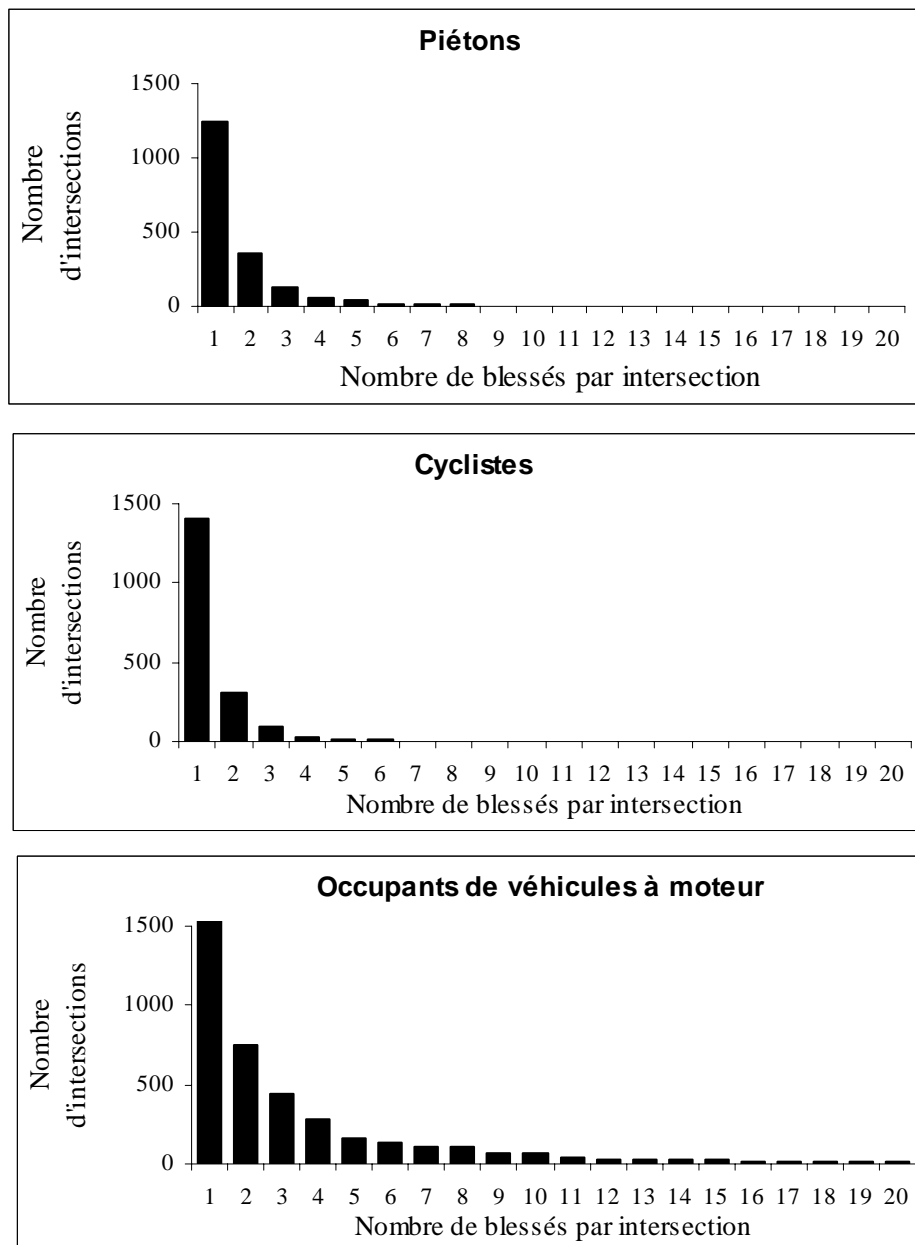
Figure 8 : Proportion des blessés aux intersections selon le nombre de blessés par intersection (1999-2003)



3.6 Nombre de blessés par intersection

La majorité des intersections impliquées dans une collision comptent peu de blessés au cours de la période étudiée (Figure 9). Pour les occupants de véhicule à moteur, 58 % des intersections ne comptent qu'un ou deux blessés. Pour les piétons, les cyclistes et les motocyclistes, respectivement 85 %, 91 % et 98 % des intersections ne comptent qu'un ou deux blessés.

Figure 9 : Répartition des intersections selon le nombre de blessés



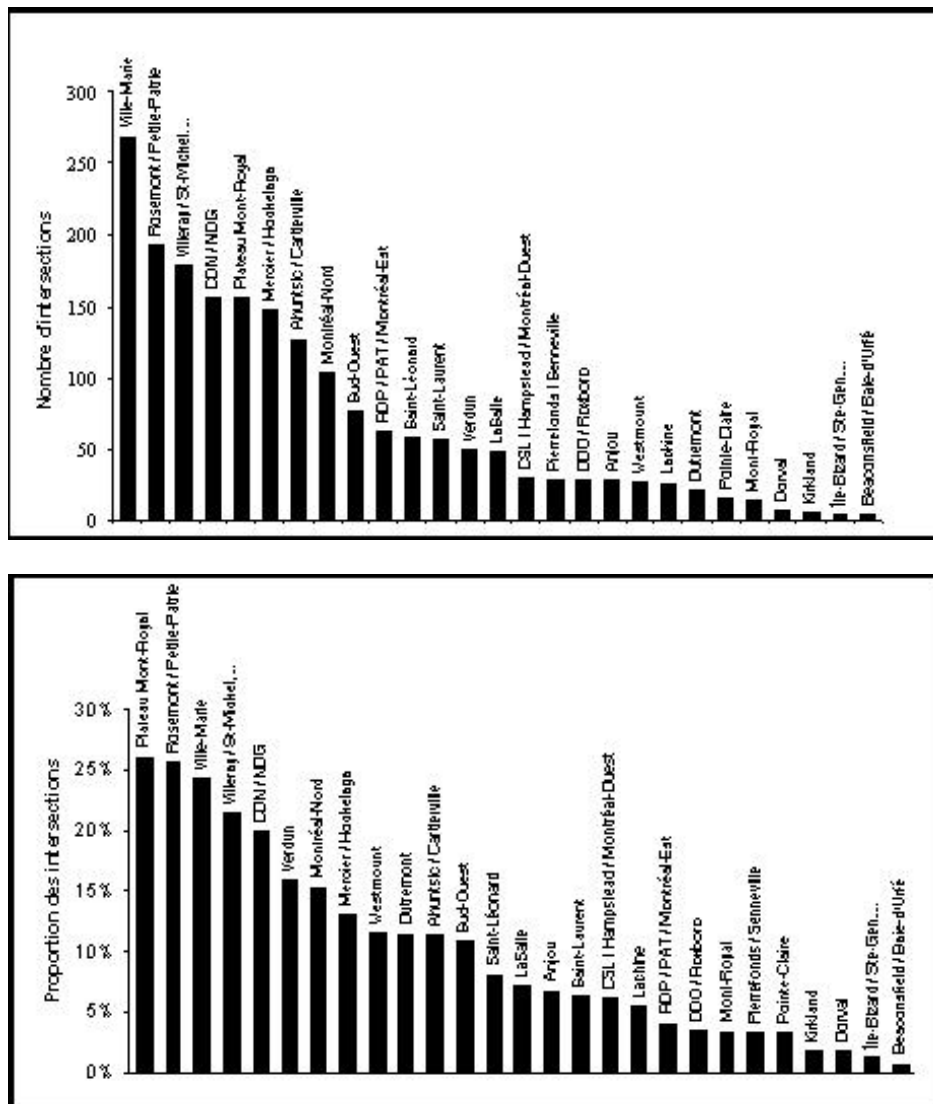
3.7 Nombre d'intersections avec blessés

Sur l'île de Montréal, les collisions avec blessés se répartissent sur des milliers d'intersections différentes. Dans certains arrondissements, plusieurs centaines d'intersections sont le lieu de collisions causant des blessures (Figures 10, 11 et 12).

Piétons

Huit arrondissements comptent plus de 100 intersections différentes avec un ou des piéton(s) blessé(s). Dans les arrondissements centraux, jusqu'à 26 % des intersections comptent au moins un piéton blessé (Figure 10).

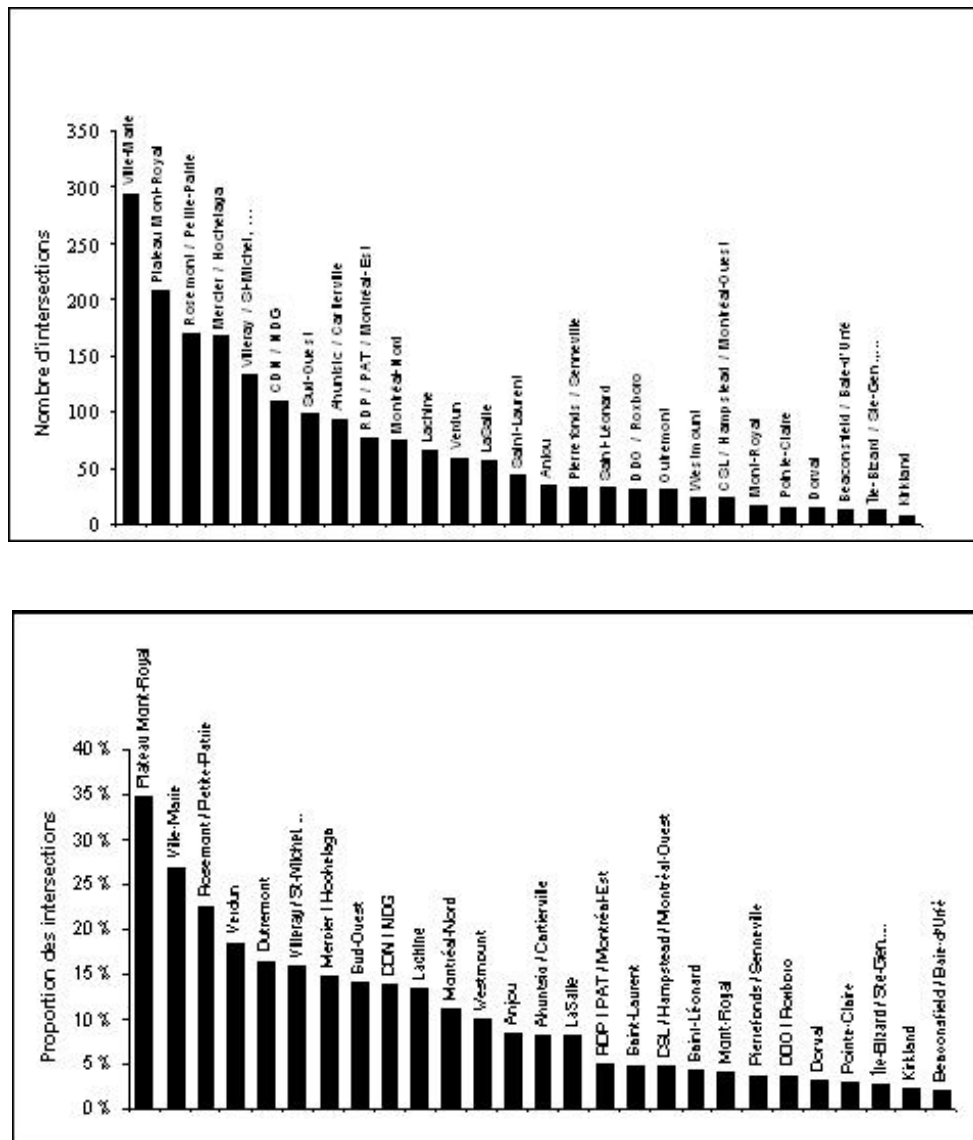
Figure 10 : Nombre et proportion d'intersections avec piétons blessés, selon l'arrondissement (1999-2003)



Cyclistes

Six arrondissements comptent plus de 100 intersections différentes avec un ou des cycliste(s) blessé(s). Dans l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, plus du tiers (35 %) des intersections comptent au moins un cycliste blessé (Figure 11).

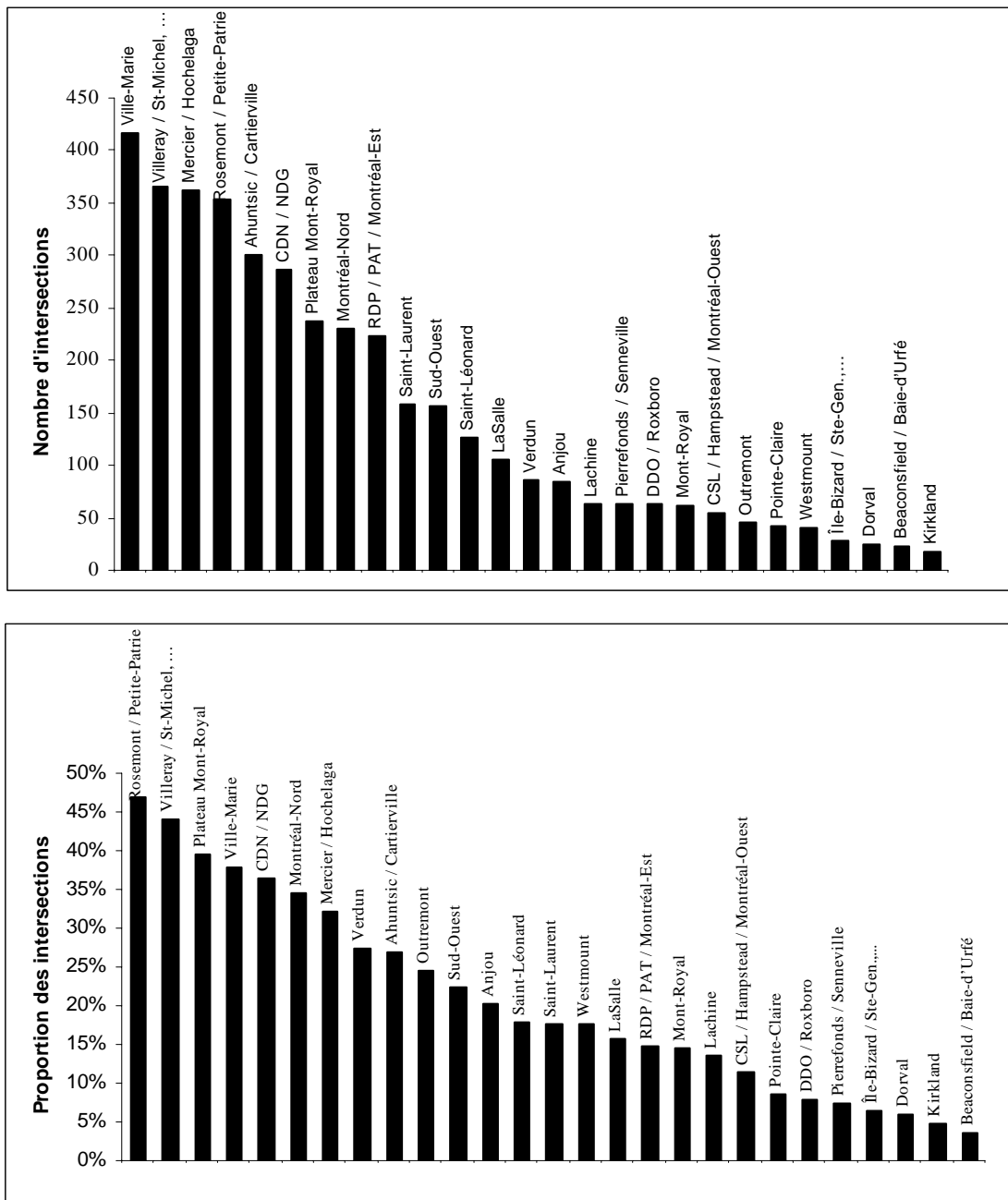
Figure 11 : Nombre et proportion d'intersections avec cyclistes blessés, selon l'arrondissement (1999-2003)



Occupants de véhicules à moteur

Neuf arrondissements comptent plus de 200 intersections différentes avec un ou des occupant(s) blessé(s). Dans sept arrondissements centraux, un tiers ou plus des intersections comptent au moins un occupant blessé (Figure 12).

Figure 12 : Nombre et proportion d'intersections avec occupants blessés, selon l'arrondissement (1999-2003)

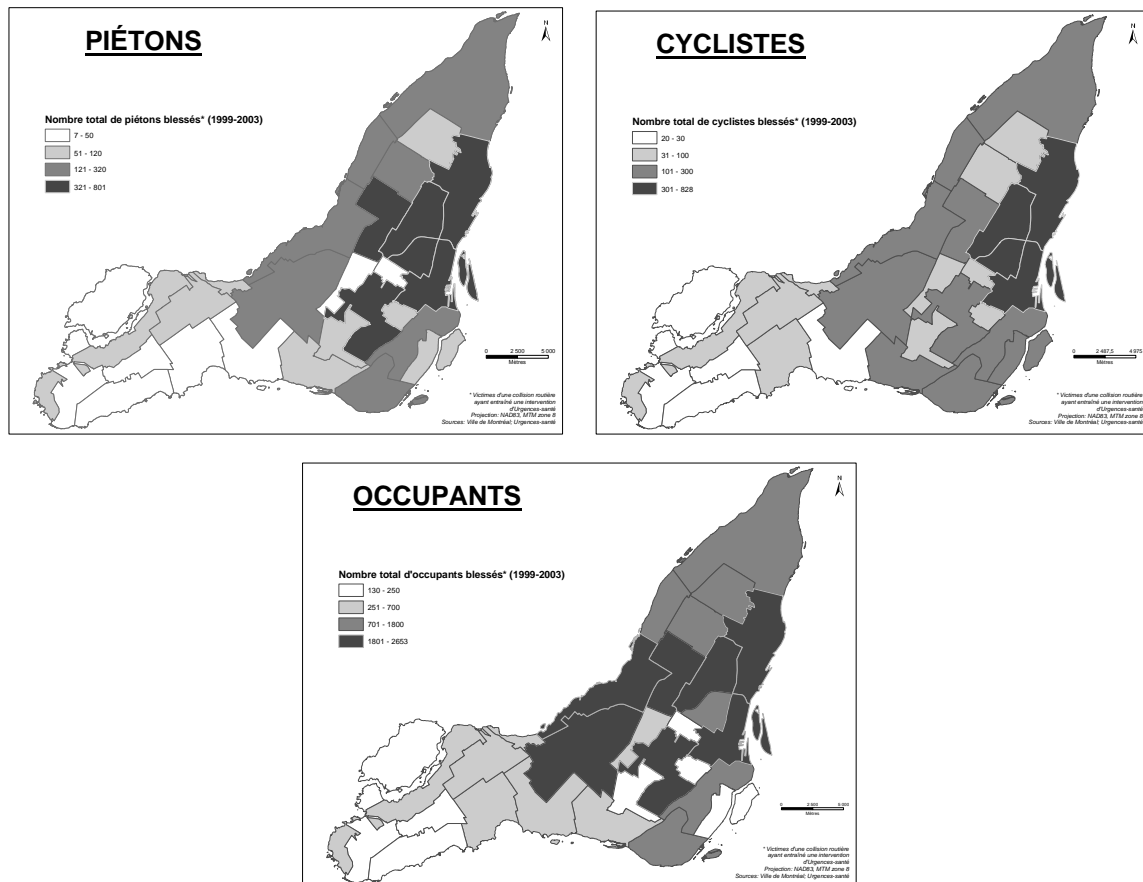


4. RÉSULTATS : DISTRIBUTION DES BLESSÉS PAR ARRONDISSEMENT

4.1 Répartition entre les arrondissements

Le nombre de blessés est plus élevé dans les arrondissements centraux, à l'exception de Westmount et d'Outremont (Figure 13). Il est à noter que le plus grand nombre de blessés dans les quartiers centraux reflète de nombreux facteurs qui ne sont pas l'objet de la présente étude, dont évidemment la taille de la population dans ces arrondissements, la plus grande quantité de déplacements à pied et à vélo, l'ampleur de la circulation automobile, etc.

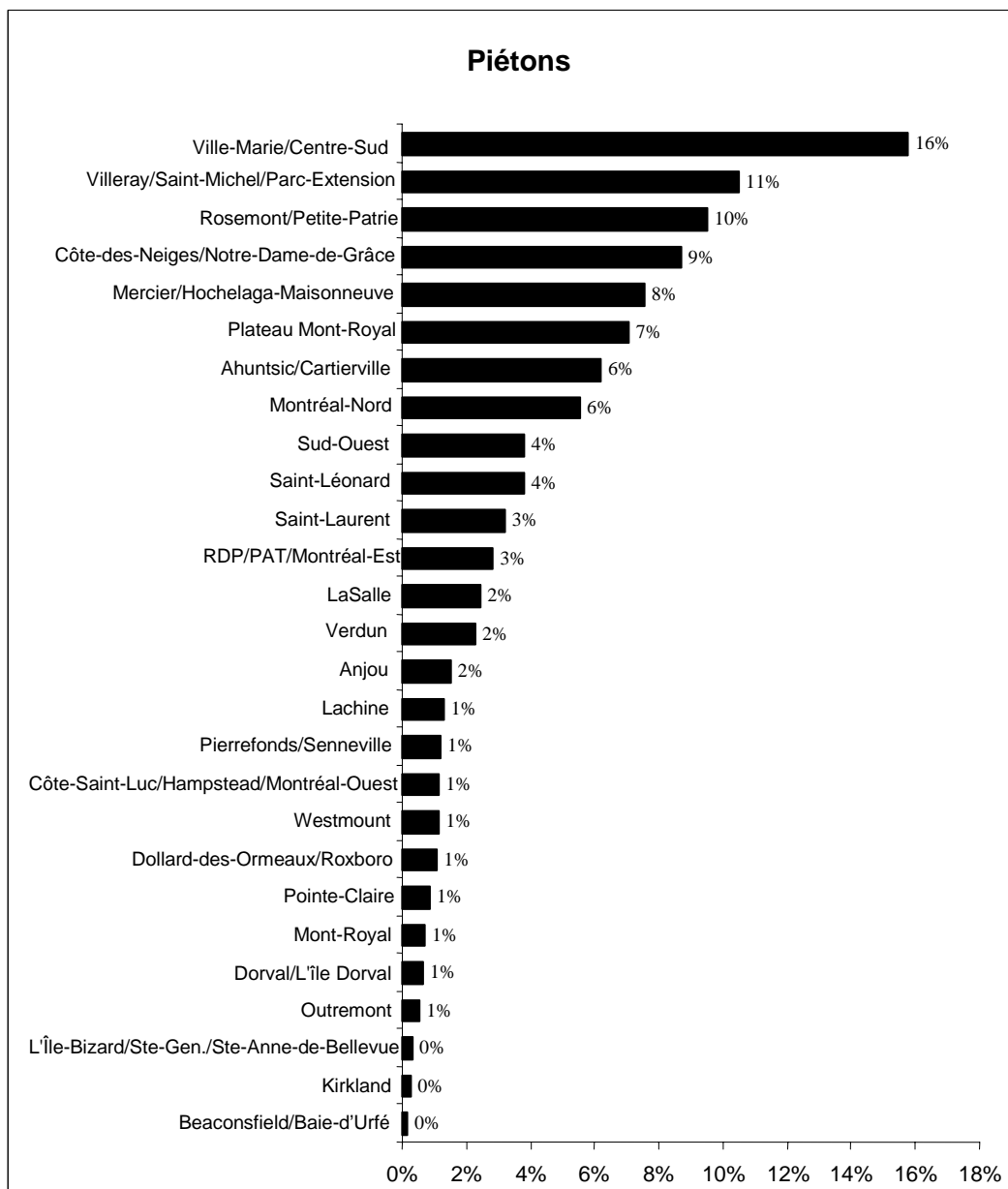
Figure 13 : Répartition des blessés de la route entre les arrondissements montréalais (1999-2003)



Piétons

La moitié (52 %) des piétons blessés se retrouvent dans cinq arrondissements* : Ville-Marie/Centre-Sud; Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension; Rosemont/Petite-Patrie; Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce et Mercier/Hochelaga-Maisonneuve (Figure 14).

Figure 14 : Répartition des piétons blessés dans les arrondissements montréalais (1999-2003)

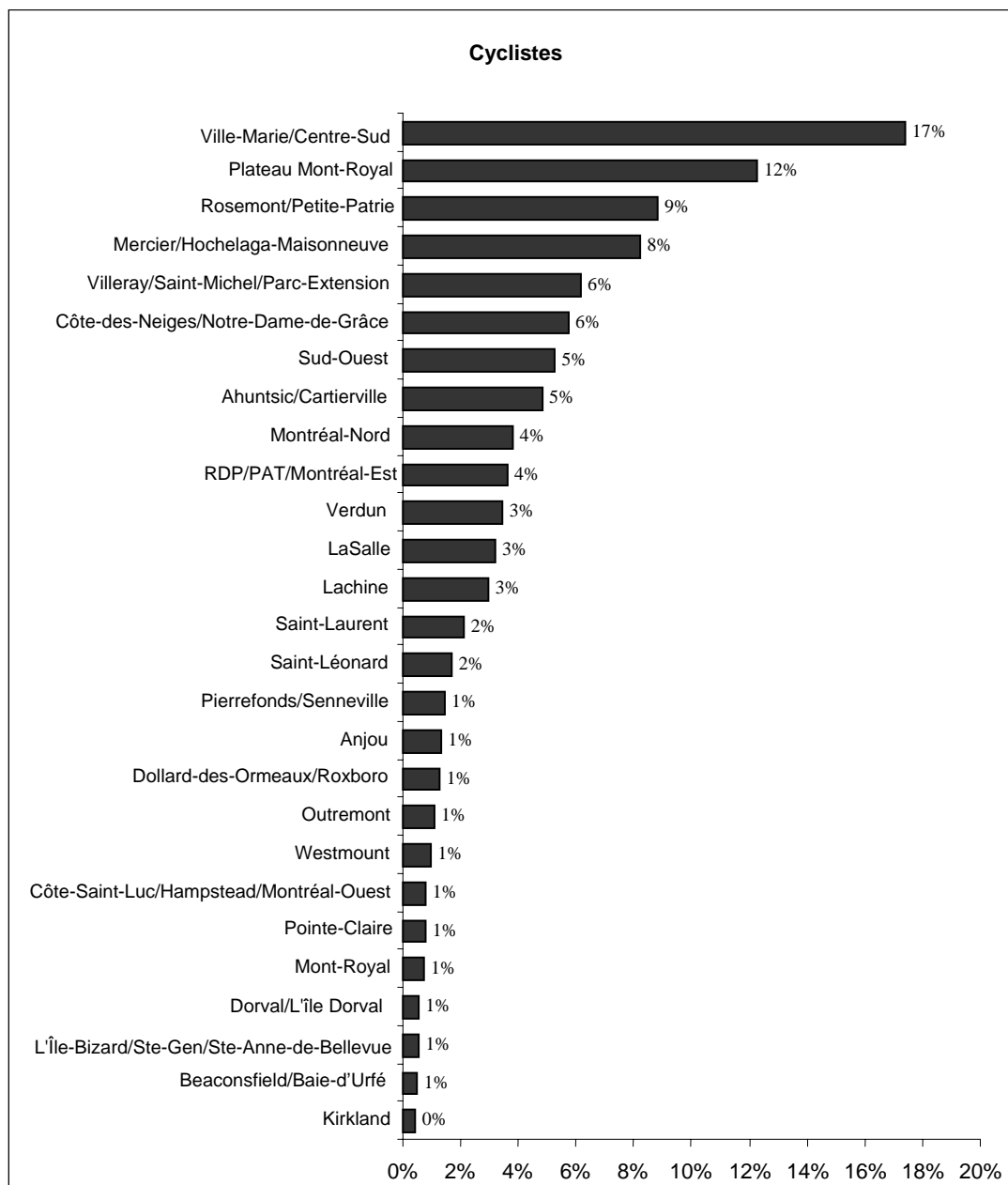


* Les valeurs pour ces arrondissements sont respectivement de 15.8 %, 10.5 %, 9.5 %, 8.7 % et 7.6 %.

Cyclistes

La moitié (53 %) des cyclistes blessés se retrouvent dans cinq arrondissements* : Ville-Marie/Centre-Sud; Plateau Mont-Royal; Rosemont/Petite-Patrie; Mercier/Hochelaga-Maisonneuve et Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension (Figure 15).

Figure 15 : Répartition des cyclistes blessés dans les arrondissements montréalais (1999-2003)

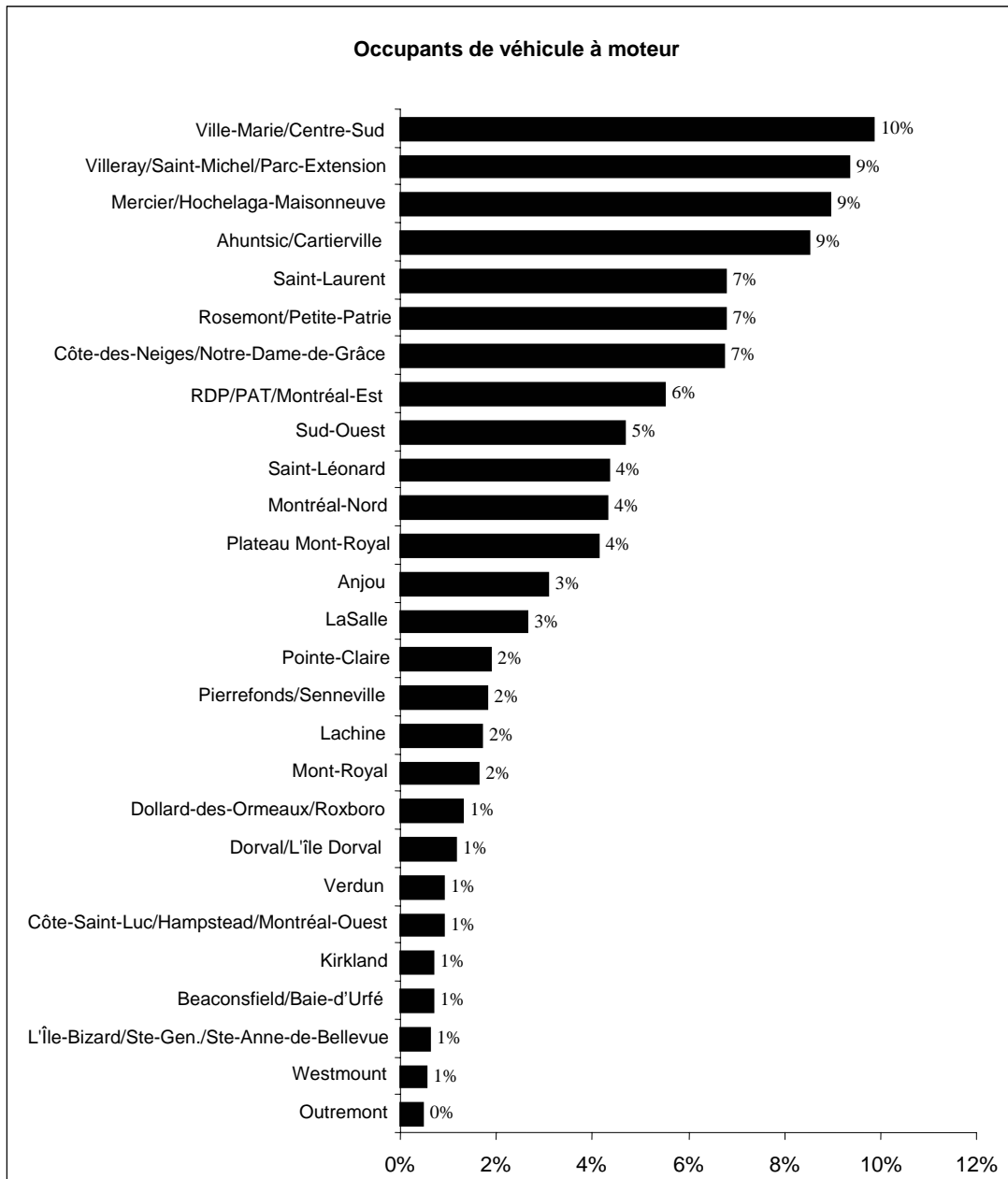


* Les valeurs pour ces arrondissements sont respectivement de 17.4 %, 12.3 %, 8.8 %, 8.2 % et 6.2 %.

Occupants de véhicules à moteur

La moitié (50 %) des occupants blessés se retrouvent dans six arrondissements* : Ville-Marie/Centre-Sud; Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension; Mercier/Hochelaga-Maisonneuve; Ahuntsic/Cartierville; Saint-Laurent et Rosemont/Petite-Patrie (Figure 16).

Figure 16 : Répartition des occupants de véhicules à moteur blessés dans les arrondissements montréalais (1999-2003)



* Les valeurs pour ces arrondissements sont respectivement de 9.9 %, 9.4 %, 9.0 %, 8.5 %, 6.8 % et 6.8 %.

4.2 Dispersion des blessés dans chaque arrondissement

La distribution géographique des sites où des piétons, des cyclistes et des occupants de véhicule à moteur ont été blessés sur l'île de Montréal est illustrée par trois cartes à l'annexe 1. Ces cartes illustrent à la fois la concentration de blessés dans les quartiers centraux et la dispersion des événements sur de multiples sites.

L'annexe 2 comprend, pour chaque arrondissement, trois cartes illustrant les sites où des piétons, des cyclistes et des occupants de véhicule à moteur ont été blessés, ainsi qu'un tableau sommaire détaillant le nombre de blessés selon le sexe, l'âge et le type d'usager de la route. Les arrondissements sont triés par ordre alphabétique :

1. Ahuntsic/Cartierville
2. Anjou
3. Beaconsfield/Baie-d'Urfé
4. Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce
5. Côte-Saint-Luc/Hampstead/Montréal-Ouest
6. Dollard-des-Ormeaux/Roxboro
7. Dorval/L'île Dorval
8. Kirkland
9. L'Île-Bizard/Ste-Geneviève/Ste-Anne-de-Bellevue
10. Lachine
11. Lasalle
12. Mercier/Hochelaga-Maisonneuve
13. Mont-Royal
14. Montréal-Nord
15. Outremont
16. Pierrefonds/Senneville
17. Plateau Mont-Royal
18. Pointe-Claire
19. Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est
20. Rosemont/Petite-Patrie
21. Saint-Laurent
22. Saint-Léonard
23. Sud-Ouest
24. Verdun
25. Ville-Marie/Centre-Sud
26. Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension
27. Westmount

5. DISCUSSION

Cette étude porte sur l'exploration d'une nouvelle source d'information – les services ambulanciers d'Urgences-santé – et sur une technologie jusqu'à maintenant peu utilisée pour décrire le bilan routier, les systèmes d'information géographique (SIG).

Ce rapport est exclusivement descriptif et ne permet pas d'identifier ou de quantifier les causes des traumatismes routiers sur l'île de Montréal, quoiqu'il puisse aider à générer certaines hypothèses. Les résultats présentés portent sur la répartition des blessés, en nombres absolus. Ce type d'information est surtout utile pour décrire l'ampleur du problème et orienter la planification des interventions préventives (ex. : aménagements, surveillance policière). L'estimation des taux de blessés par habitant ou par déplacement effectué pourra être l'objet d'études ultérieures.

5.1 Les sources d'information habituelles

Pour décrire l'ampleur et l'évolution des traumatismes routiers, l'information provient habituellement de trois sources différentes : le registre des décès, les systèmes d'information décrivant les hospitalisations et les constats d'accidents complétés par les policiers^{1,10}.

Le registre des décès est une source d'information incontournable mais seule une minorité des personnes blessées meurent des conséquences d'une collision, même parmi les blessés graves¹¹. Les fichiers d'hospitalisations (ex. : MED-ECHO) couvrent une population plus large que les registres de décès et permettent d'obtenir un diagnostic médical (ex. trauma crânien, fracture, etc.). Au Québec, le registre des traumatismes, implanté depuis 1997-1998 ajoute un indicateur synthétique de sévérité – l'Injury Severity Score (ISS) - aux données déjà disponibles dans le système d'information MED-ECHO. Les fichiers d'hospitalisation, comme les registres de décès, contiennent peu d'informations sur les circonstances des blessures et ne permettent pas, par exemple, de connaître le lieu de la collision.

Les constats d'accidents complétés par les policiers constituent, avec les enquêtes du coroner, la source d'information principale sur les circonstances de l'accident. Le constat d'accident identifie le lieu de la collision, décrit le déplacement des véhicules et des usagers impliqués, la vitesse estimée, etc. Leur utilisation pour la cartographie est toutefois limitée, notamment en raison du manque de standardisation des informations géographiques⁵. Les fichiers constitués à partir des constats d'accident portent sur un très grand nombre de blessés : 56 515 blessés pour l'ensemble du Québec en 2003, dont 12 806 sur l'île de Montréal. Ils sous-estiment tout de même le nombre réel de blessés^{12,13,14,15,16}, particulièrement pour les cyclistes^{17,18}. Une étude réalisée à Montréal au début des années quatre-vingt a démontré que près de 40 % des enfants de 0 à 14 ans ayant consulté à l'urgence suite à un accident de la route n'étaient pas inscrits dans les registres de la police^{16,18}.

5.2 L'utilisation d'une nouvelle source d'information : Urgences-santé

Les systèmes d'information d'Urgences-santé ont permis d'identifier un grand nombre de blessés de la route. De nombreuses précautions ont été prises pour s'assurer que les blessés inclus dans l'étude soient réellement des blessés de la route. Premièrement, seuls les RIP identifiant spécifiquement la catégorie d'usager de la route ont été inclus dans l'étude. Deuxièmement, plus de 3 000 RIP ont été revus, afin d'exclure les RIP douteux. Troisièmement, seules les interventions ambulancières dont le code de triage initial était compatible avec une collision routière ont été conservées, même si cette procédure a éliminé des centaines de blessés de la route. Par ailleurs, les piétons dont le RIP ou le code de triage initial indiquait une chute ont été exclus, sauf si le commentaire de l'ambulancier spécifiait qu'il s'agissait d'une collision.

L'étude sous-estime évidemment le nombre réel de blessés de la route sur l'île de Montréal, puisque seuls les blessés ayant bénéficié d'une intervention ambulancière ont pu être inclus. L'ampleur de cette sous-estimation varie probablement peu sur le territoire montréalais puisque les services ambulanciers sont largement accessibles partout sur l'île; cela ne devrait pas biaiser la dispersion géographique observée. Pour obtenir un portrait plus complet du bilan routier, il faudrait intégrer les données de plusieurs sources différentes, provenant du système de santé et des services policiers, ce qui améliorerait l'information sur les lieux de collision, sur les circonstances et sur les blessures subies, en plus d'accroître le nombre estimé de blessés de la route.

5.3 Une nouvelle méthode : l'utilisation d'un système d'information géographique (SIG)

La méthode habituelle d'identification des sites dangereux (« points noirs ») ne localise que les sites comptant le plus grand nombre de blessés. Le portrait ainsi dressé reste parcellaire et ne représente qu'une très faible proportion de l'ensemble des collisions et des blessés^{19,20}. L'utilisation d'un SIG offre la possibilité d'inclure l'ensemble des blessés et de localiser tous les sites de collisions. En outre, un SIG permet de relier, sur une base spatiale, les nombreux facteurs environnementaux pouvant affecter l'occurrence et la distribution des collisions. Par exemple, l'utilisation d'un SIG facilite l'étude du lien entre l'aménagement du territoire, les débits routiers et les lieux de collisions⁴.

5.4 Concentration sur l'île et dispersion dans les arrondissements

À l'échelle de l'île, il y a une concentration des collisions avec blessés dans les quartiers centraux de l'île de Montréal (voir les figures 13 à 16, les annexes 1 et 5). La moitié des blessés de la route se retrouvent dans six arrondissements centraux : Ville-Marie, Villeray, Hochelaga-Maisonneuve, Ahuntsic, Rosemont et Côte-des-Neiges.

À l'échelle des arrondissements, il y a une très grande dispersion des blessés de la route, puisque la majorité des blessures surviennent à des sites ne comptant qu'un ou deux blessés au cours des cinq années étudiées. Dans certains arrondissements, jusqu'à un quart des intersections comptent au moins un piéton blessé (Plateau Mont-Royal, 26 %; Rosemont, 23 %; Ville-Marie, 24 %, etc.), et jusqu'à un tiers des intersections comptent au moins un cycliste blessé (Plateau Mont-Royal, 35 %; Ville-Marie, 27 %; Rosemont, 23 %, etc.).

6. CONCLUSION

6.1 L'importance des interventions globales

Les résultats de cette étude démontrent que les interventions ne ciblant qu'un site ou une rue en particulier, même lorsqu'elles sont pertinentes, efficaces et bénéfiques localement, ne peuvent vraisemblablement pas réduire de manière significative le nombre total de blessés. Le grand nombre et la dispersion des sites impliqués rappellent la pertinence des mesures s'appliquant à l'ensemble d'une zone ou d'un arrondissement, voire, de toute l'île de Montréal, pour améliorer la sécurité routière. On peut citer, par exemple, la réduction de la circulation automobile, les mesures pour diminuer le volume et la vitesse de la circulation de transit (« traffic calming »), les aménagements donnant la priorité aux piétons, aux cyclistes, aux autobus, etc.^{21,22,23}.

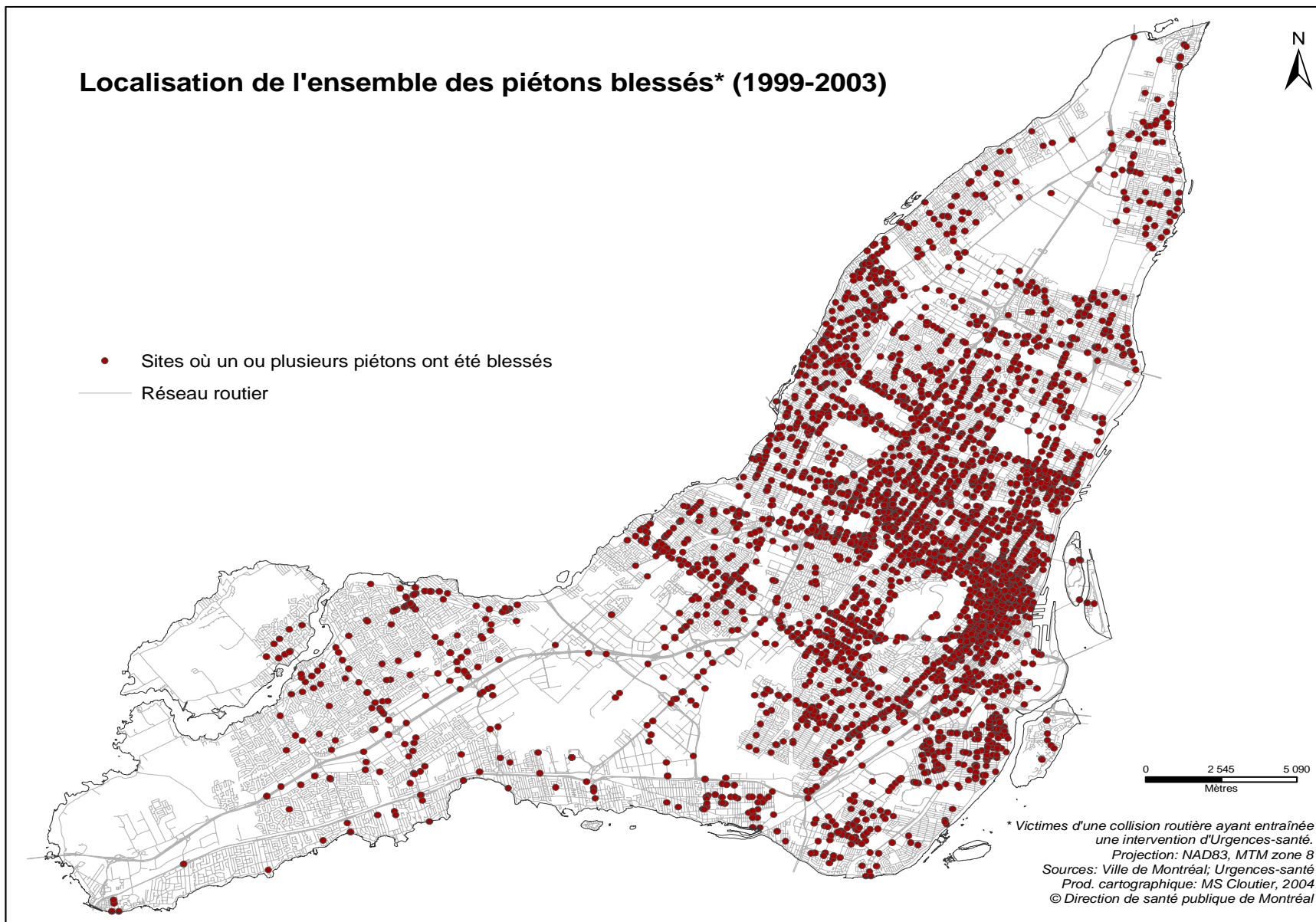
Les interventions pour améliorer la sécurité routière peuvent cibler les facteurs individuels liés aux véhicules, à l'environnement physique ou à l'environnement social^{23,24,25}. Outre l'éducation, l'ingénierie et la législation, qui sont des stratégies bien connues, il importe de rappeler que les politiques de transport et l'aménagement urbain peuvent avoir des effets considérables sur l'occurrence des traumatismes routiers^{26,27,28,29,30,31,23}.

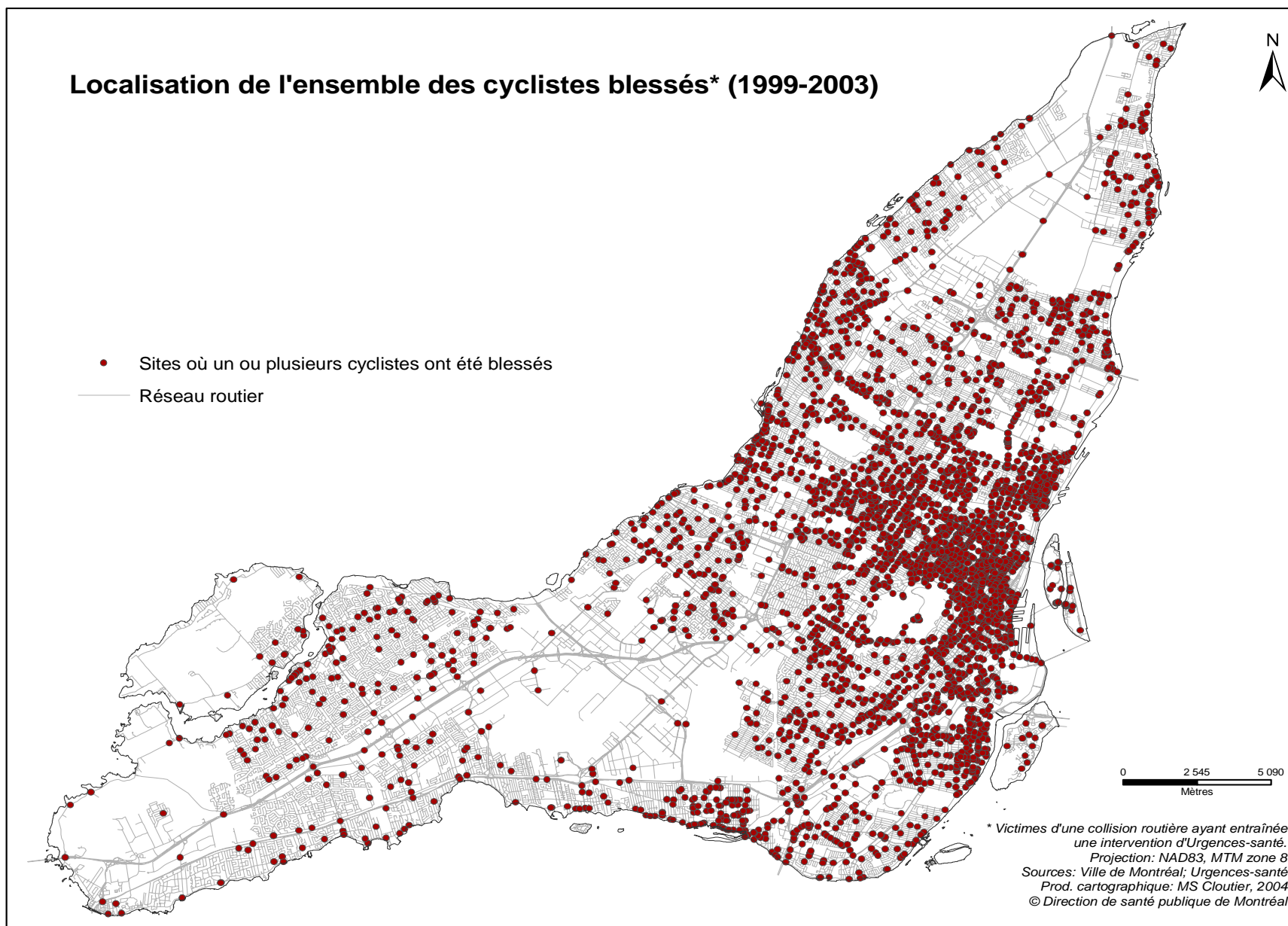
6.2 Transports et santé publique

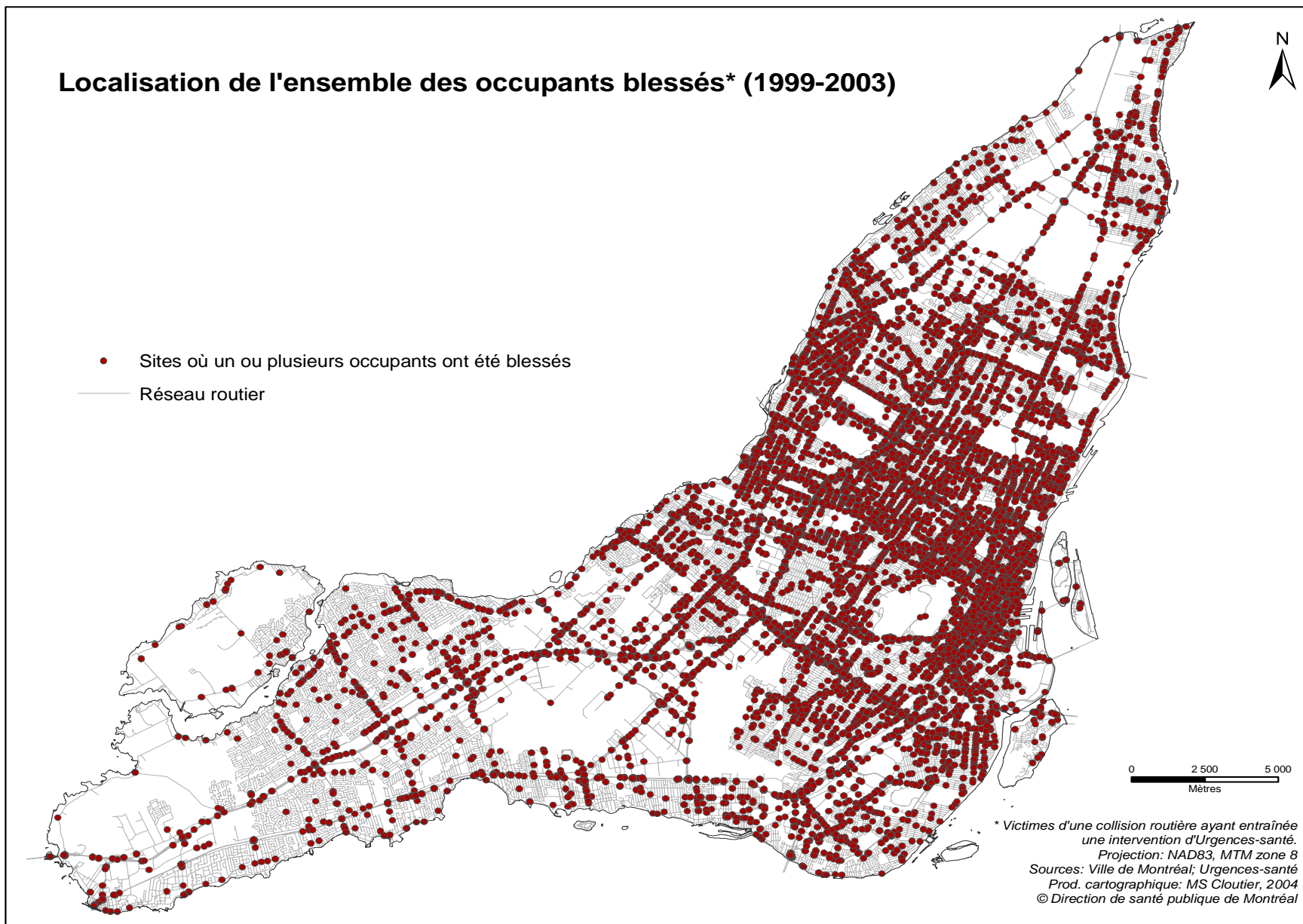
L'ampleur des problèmes liés à l'insécurité routière est généralement très sous-estimée. Les bilans habituels ne tiennent pas compte de tous les blessés, ni de la sévérité des blessures ou des séquelles permanentes. La position respective des différents usagers de la route est aussi rarement prise en compte; l'insécurité routière affecte particulièrement les piétons et les cyclistes, notamment en les dissuadant d'utiliser ces modes de transport bénéfiques pour la santé.

L'impact sur la santé de la population de l'insécurité routière et des autres problèmes liés aux transports motorisés (pollution, inactivité physique, etc.) devrait orienter les acteurs concernés vers une remise en question des stratégies de prévention actuelles et de la prépondérance de l'automobile dans notre société.

Annexe 1
Distribution géographique des blessés de la route
sur l'Île de Montréal

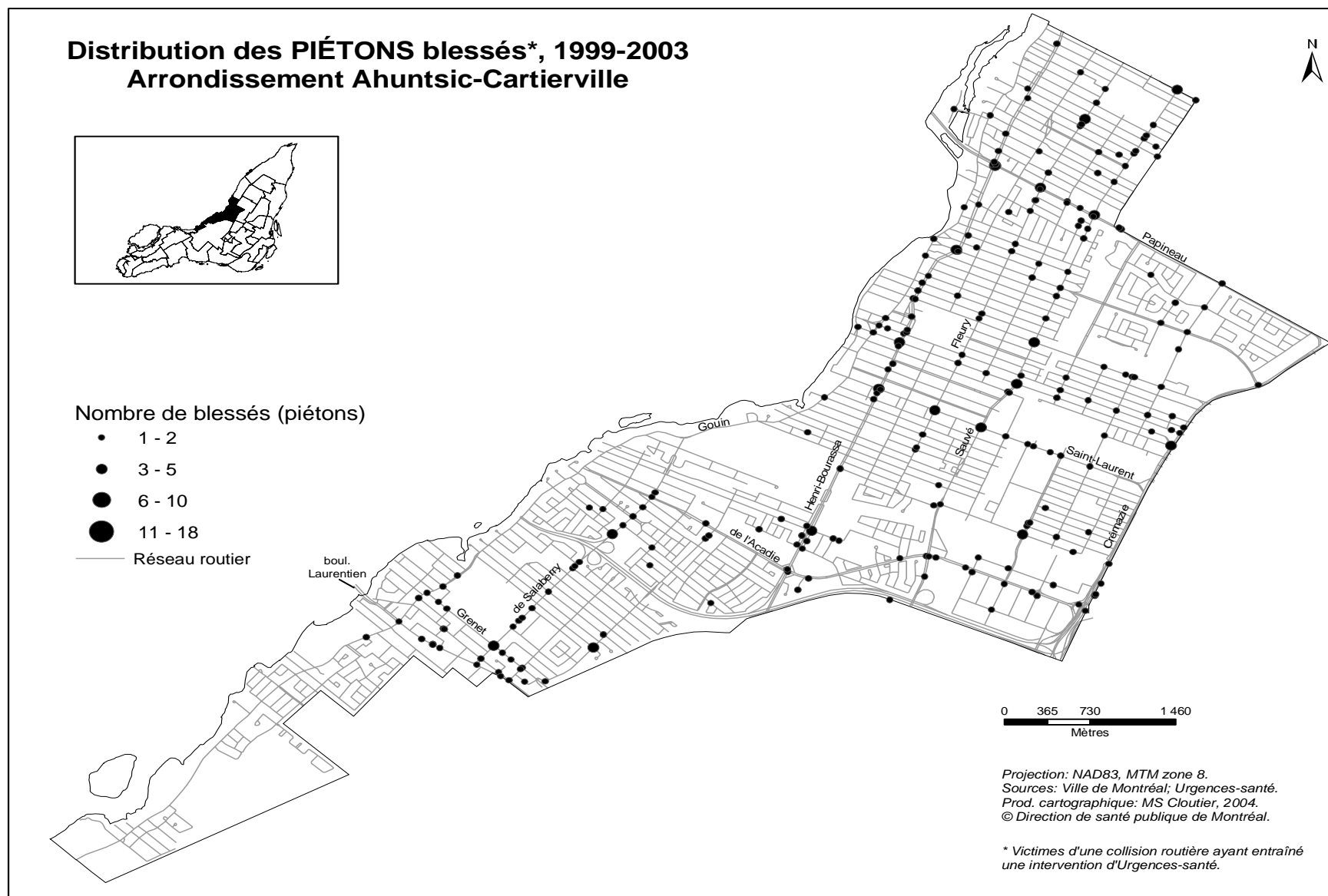


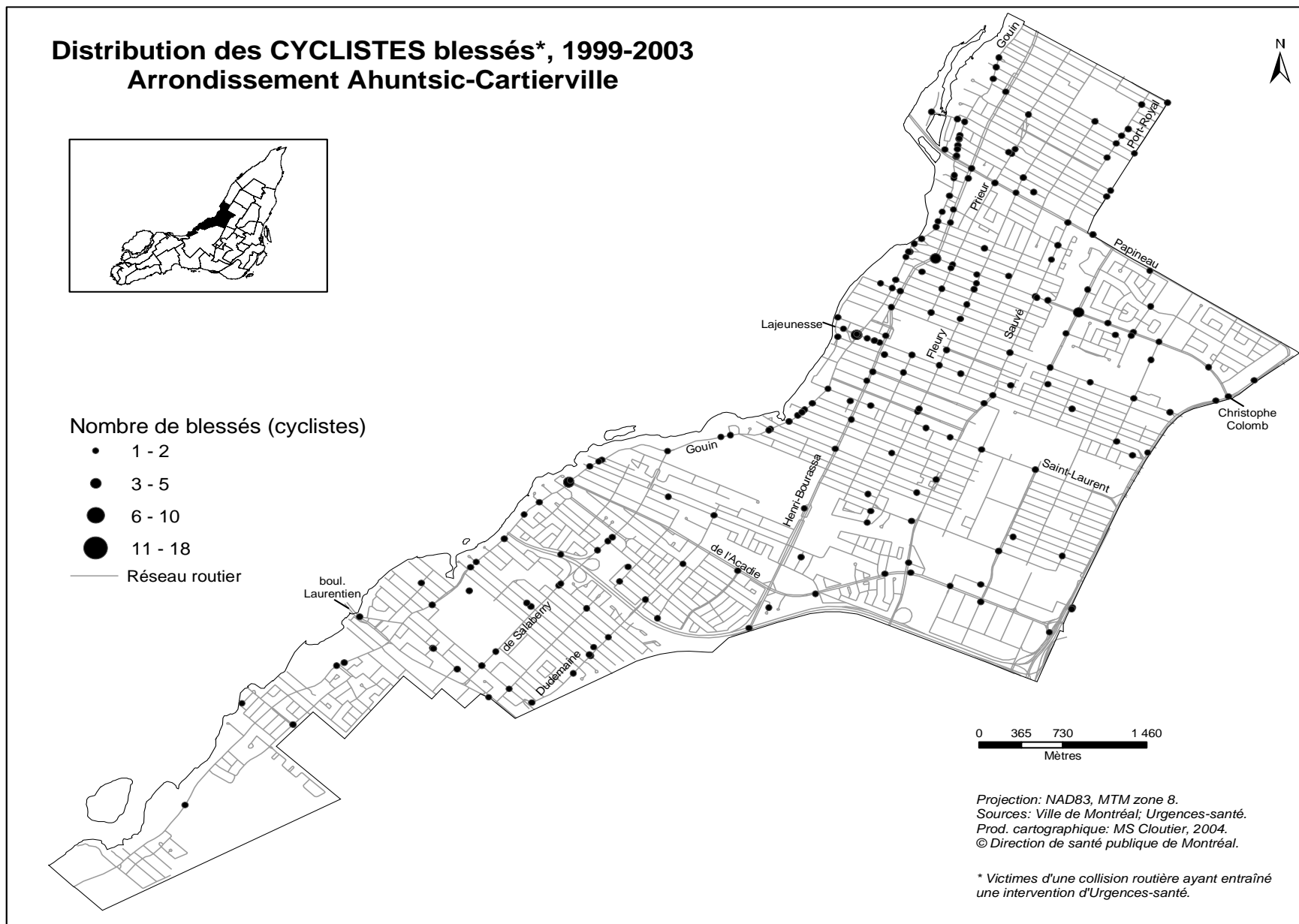


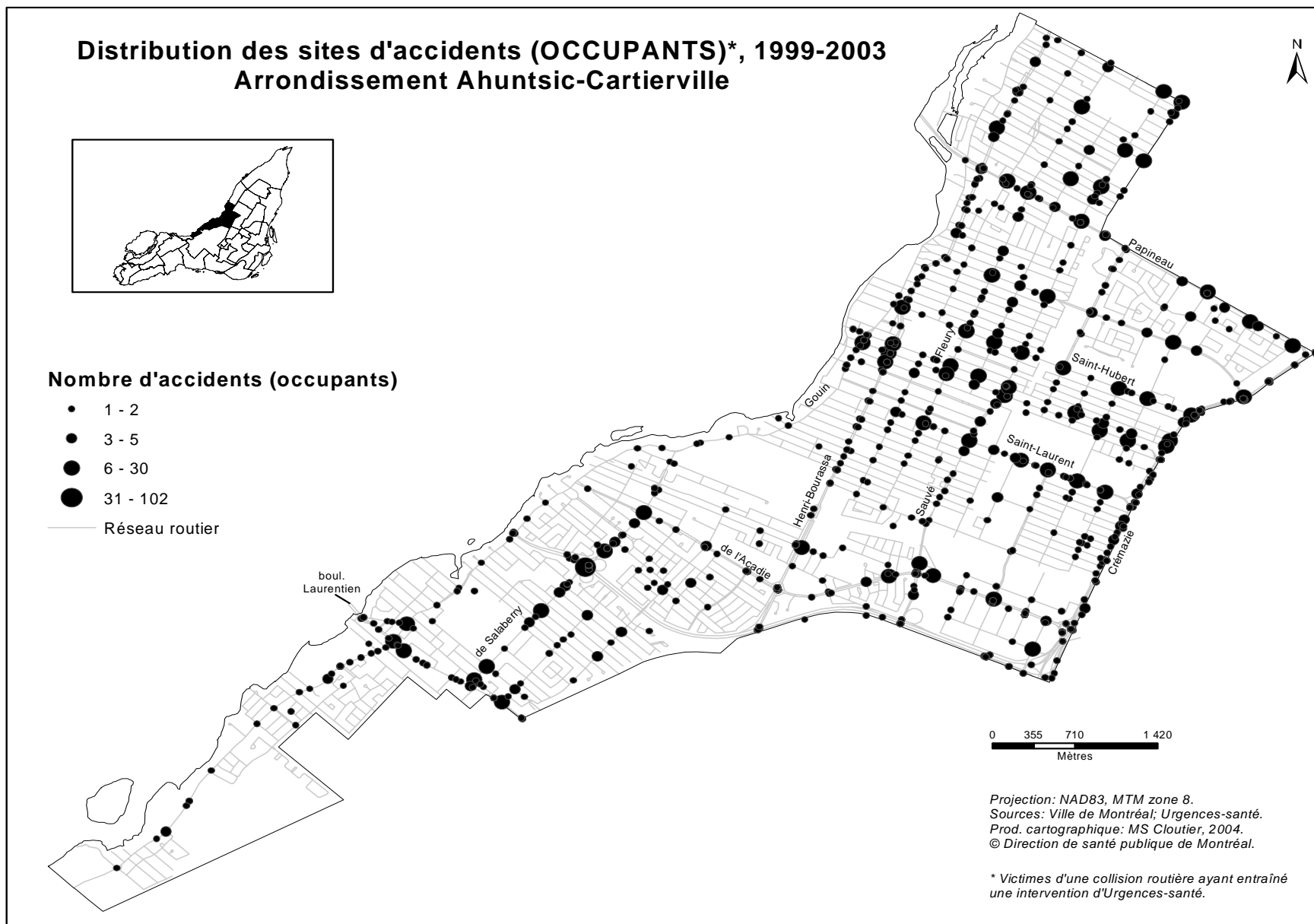


Annexe 2
Cartographie des blessés de la route
pour chaque arrondissement

Arrondissement Ahuntsic/Cartierville







Ahuntsic/Cartierville

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

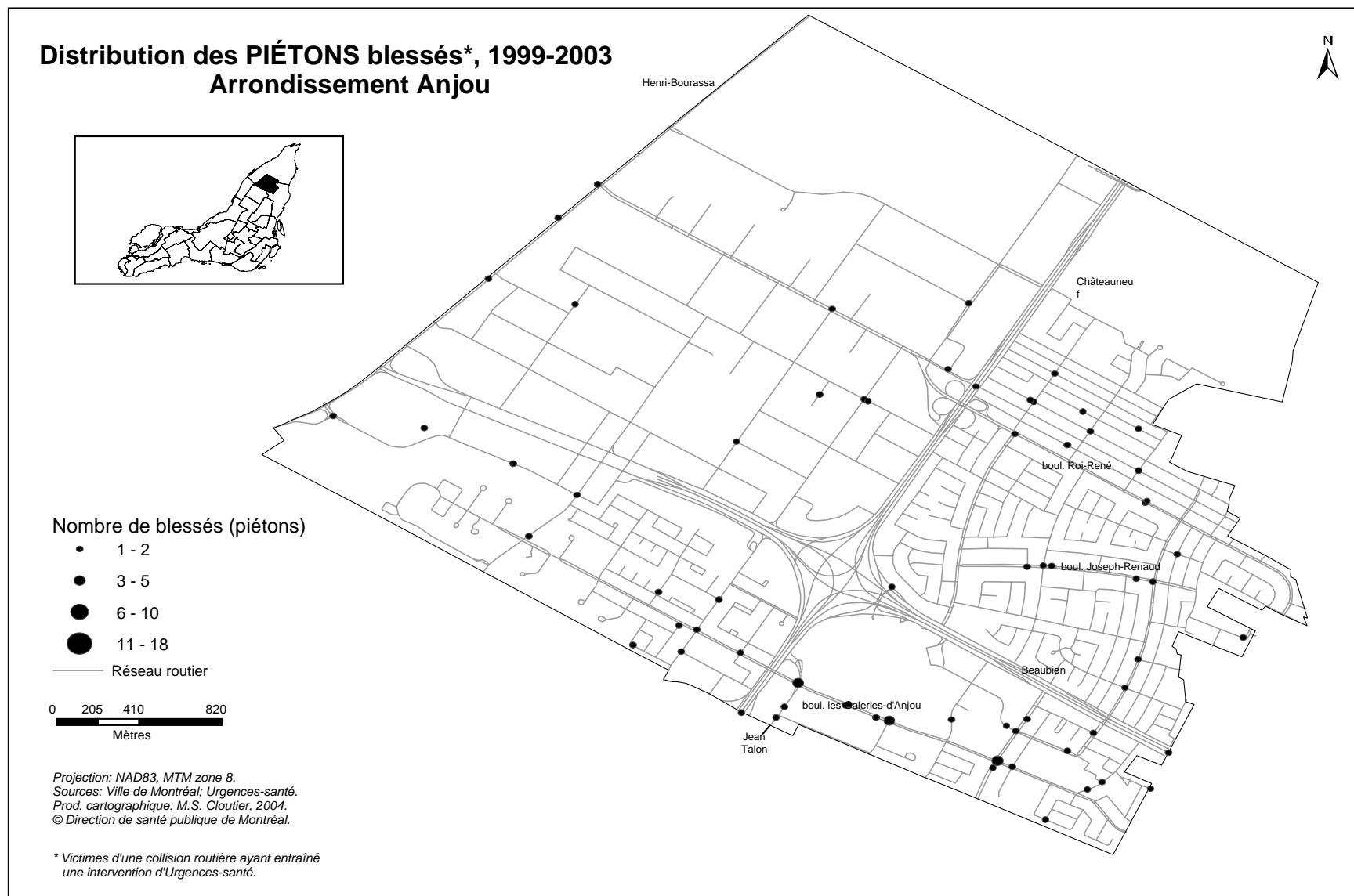
	Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous	
Nombre d'événements**	2065		77		313		227		2673	
Nombre de blessés	2294		80		315		229		2918	
Sexe***	<i>(inconnu)</i>		7		20		20		200	
	<i>Femme</i>	1183 52%	15 19%	162 51%	77 34%			1437 49%		
	<i>Homme</i>	958 42%	58 73%	133 42%	132 58%			1281 44%		
Âge (années)	<i>Âge moyen</i>		32.8		40.0		35.7		38.4	
	<i>Âge médian</i>		29.5		40.0		35.0		36.0	
Groupes d'âge***	<i>(âge inconnu)</i>				1 0.3%		1 0.4%		20 0.7%	
	<i>0 - 4 ans</i>				11 3.5%		1 0.4%		51 1.7%	
	<i>5 - 9 ans</i>				16 5.1%		13 5.7%		71 2.4%	
	<i>10 - 14 ans</i>		2 2.5%		29 9.2%		30 13.1%		99 3.4%	
	<i>15 - 19 ans</i>		4 5.0%		28 8.9%		15 6.6%		210 7.2%	
	<i>20 - 24 ans</i>		20 25.0%		22 7.0%		19 8.3%		376 12.9%	
	<i>25 - 29 ans</i>		14 17.5%		16 5.1%		15 6.6%		289 9.9%	
	<i>30 - 34 ans</i>		10 12.5%		19 6.0%		18 7.9%		297 10.2%	
	<i>35 - 39 ans</i>		7 8.8%		14 4.4%		28 12.2%		260 8.9%	
	<i>40 - 44 ans</i>		8 10.0%		34 10.8%		20 8.7%		253 8.7%	
	<i>45 - 49 ans</i>		7 8.8%		13 4.1%		13 5.7%		198 6.8%	
	<i>50 - 54 ans</i>		4 5.0%		23 7.3%		18 7.9%		193 6.6%	
	<i>55 - 59 ans</i>		1 1.3%		10 3.2%		12 5.2%		138 4.7%	
	<i>60 - 64 ans</i>		1 1.3%		17 5.4%		6 2.6%		126 4.3%	
	<i>65 - 69 ans</i>		2 2.5%		16 5.1%		4 1.7%		93 3.2%	
	<i>70 - 74 ans</i>				15 4.8%		5 2.2%		95 3.3%	
	<i>75 ans et +</i>				31 9.8%		11 4.8%		149 5.1%	
	<i>Total</i>		80 100.0%		315 100.0%		229 100.0%		2918 100.0%	

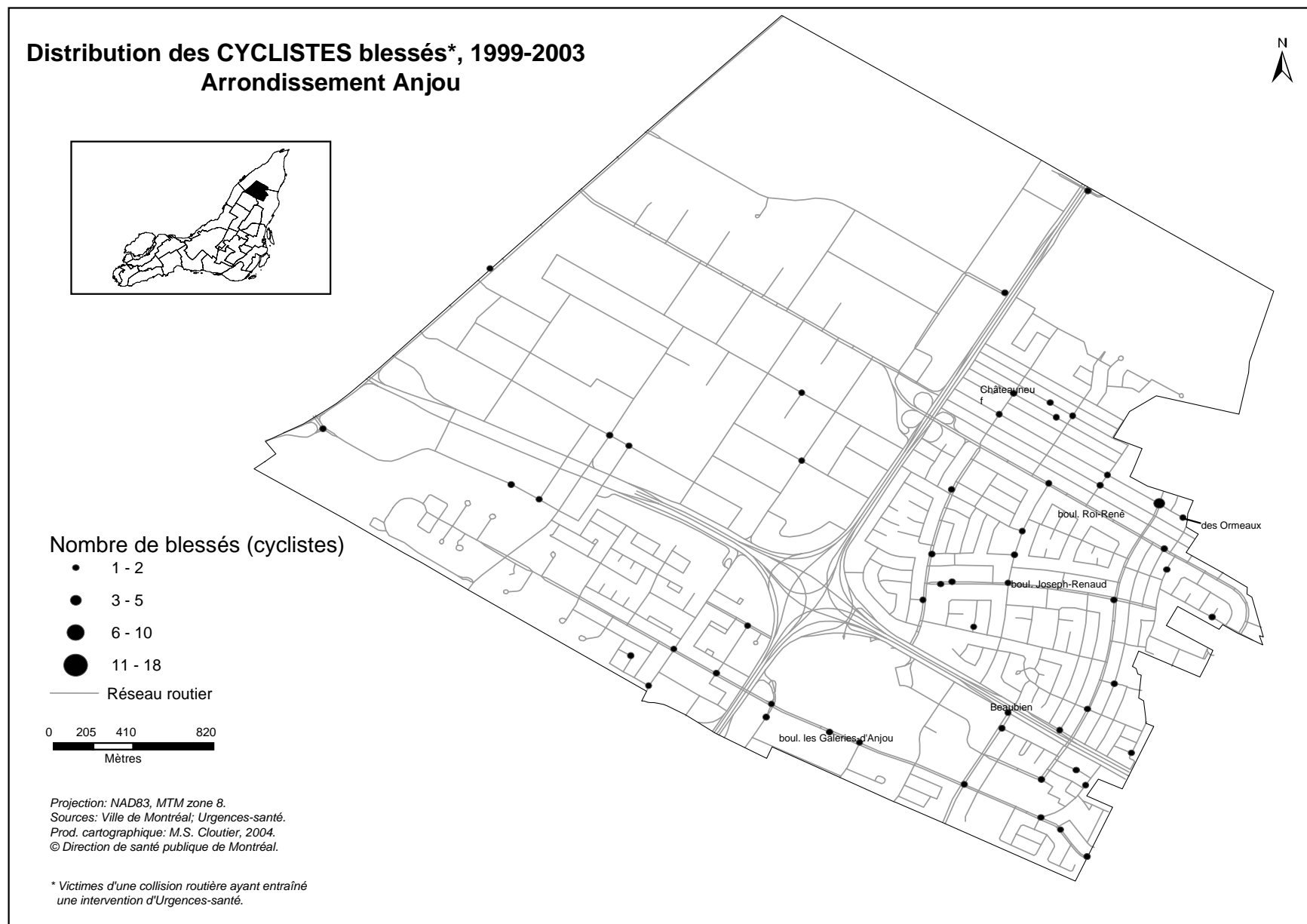
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

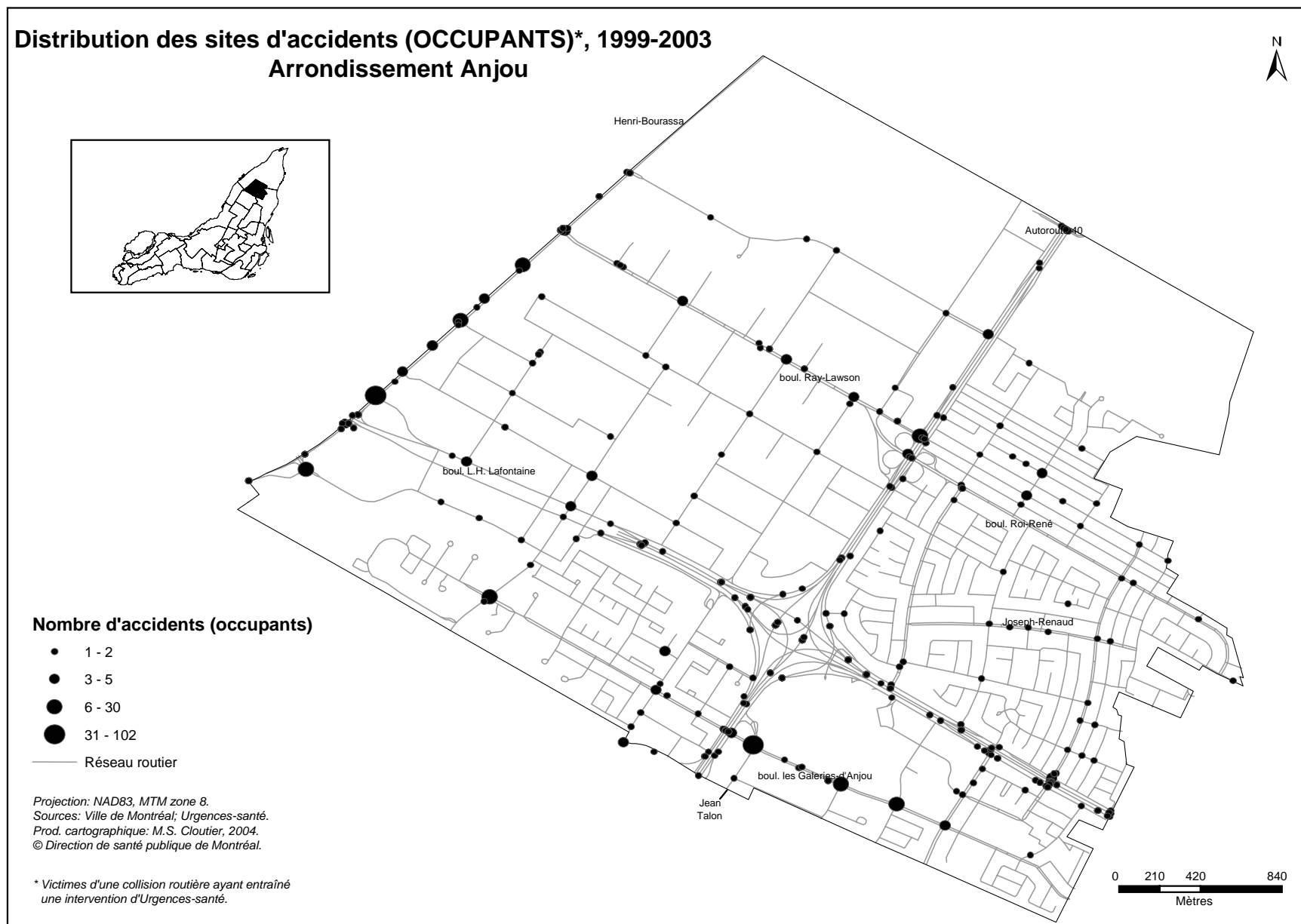
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'usager parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Anjou







Anjou

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

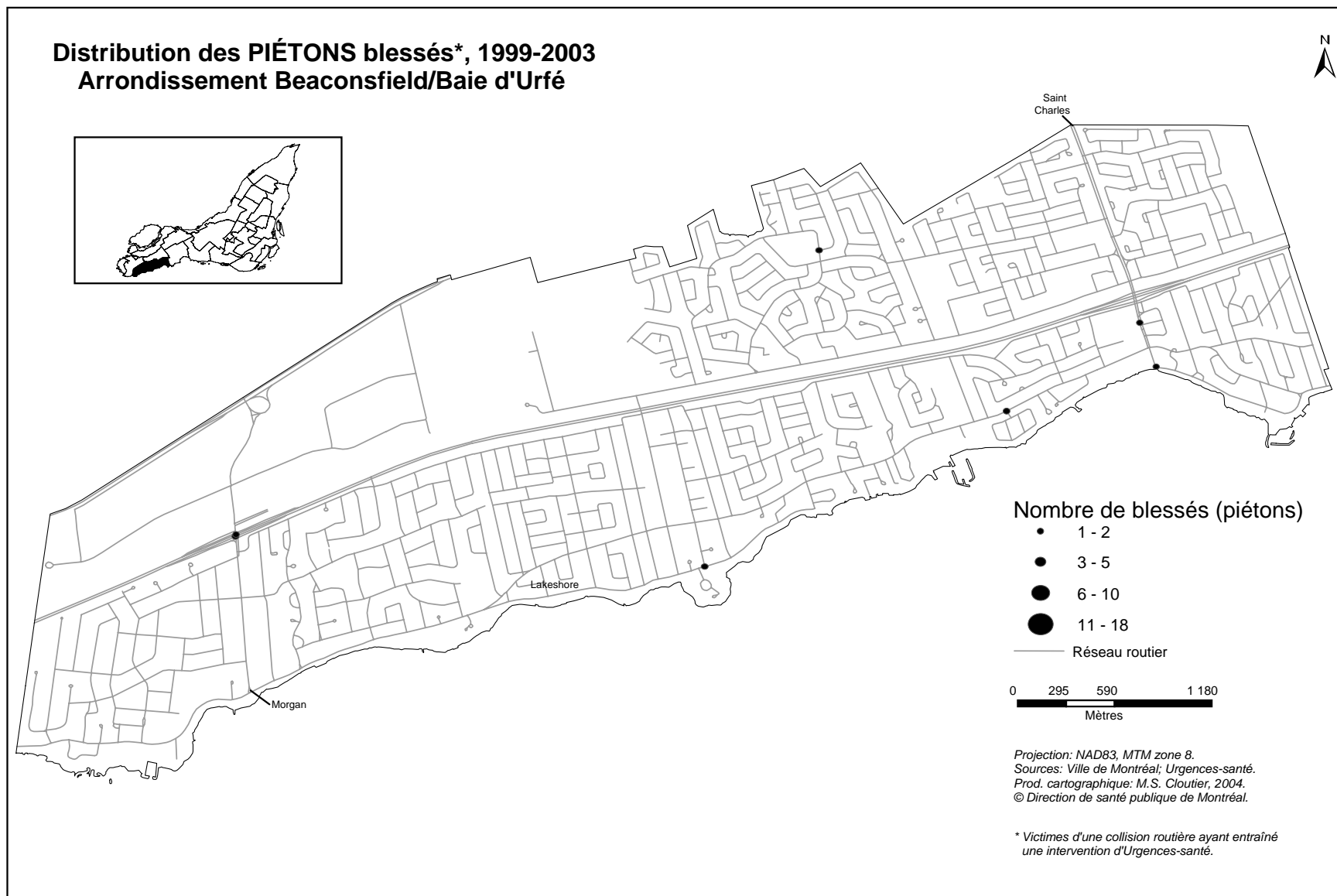
	Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous		
Nombre d'événements**	726		29		75		62		888		
Nombre de blessés	831		31		77		62		1001		
Sexe***	(inconnu)	55	6		3		3		67		
	Femme	434	52%	4	13%	41	53%	11	18%	490	49%
	Homme	342	41%	21	68%	33	43%	48	77%	444	44%
Âge (années)	Âge moyen	36.8		31.5		40.7		28.4		36.4	
	Âge médian	35.0		31.0		39.0		21.0		34.0	
Groupes d'âge***	(âge inconnu)	12	1.4%			1	1.3%			13	1.3%
	0 - 4 ans	25	3.0%			2	2.6%			27	2.7%
	5 - 9 ans	18	2.2%			9	11.7%	8	12.9%	35	3.5%
	10 - 14 ans	11	1.3%	1	3.2%	8	10.4%	12	19.4%	32	3.2%
	15 - 19 ans	76	9.1%	3	9.7%	5	6.5%	8	12.9%	92	9.2%
	20 - 24 ans	119	14.3%	10	32.3%	4	5.2%	6	9.7%	139	13.9%
	25 - 29 ans	88	10.6%	1	3.2%	4	5.2%	2	3.2%	95	9.5%
	30 - 34 ans	67	8.1%	4	12.9%	2	2.6%	4	6.5%	77	7.7%
	35 - 39 ans	77	9.3%	2	6.5%	6	7.8%	3	4.8%	88	8.8%
	40 - 44 ans	67	8.1%	3	9.7%	5	6.5%	3	4.8%	78	7.8%
	45 - 49 ans	74	8.9%	4	12.9%	3	3.9%	6	9.7%	87	8.7%
	50 - 54 ans	52	6.3%	3	9.7%	3	3.9%	4	6.5%	62	6.2%
	55 - 59 ans	39	4.7%			2	2.6%	2	3.2%	43	4.3%
	60 - 64 ans	28	3.4%			5	6.5%	1	1.6%	34	3.4%
	65 - 69 ans	28	3.4%			1	1.3%	1	1.6%	30	3.0%
	70 - 74 ans	31	3.7%			5	6.5%	2	3.2%	38	3.8%
	75 ans et +	19	2.3%			12	15.6%			31	3.1%
	Total	831	100.0%	31	100.0%	77	100.0%	62	100.0%	1001	100.0%

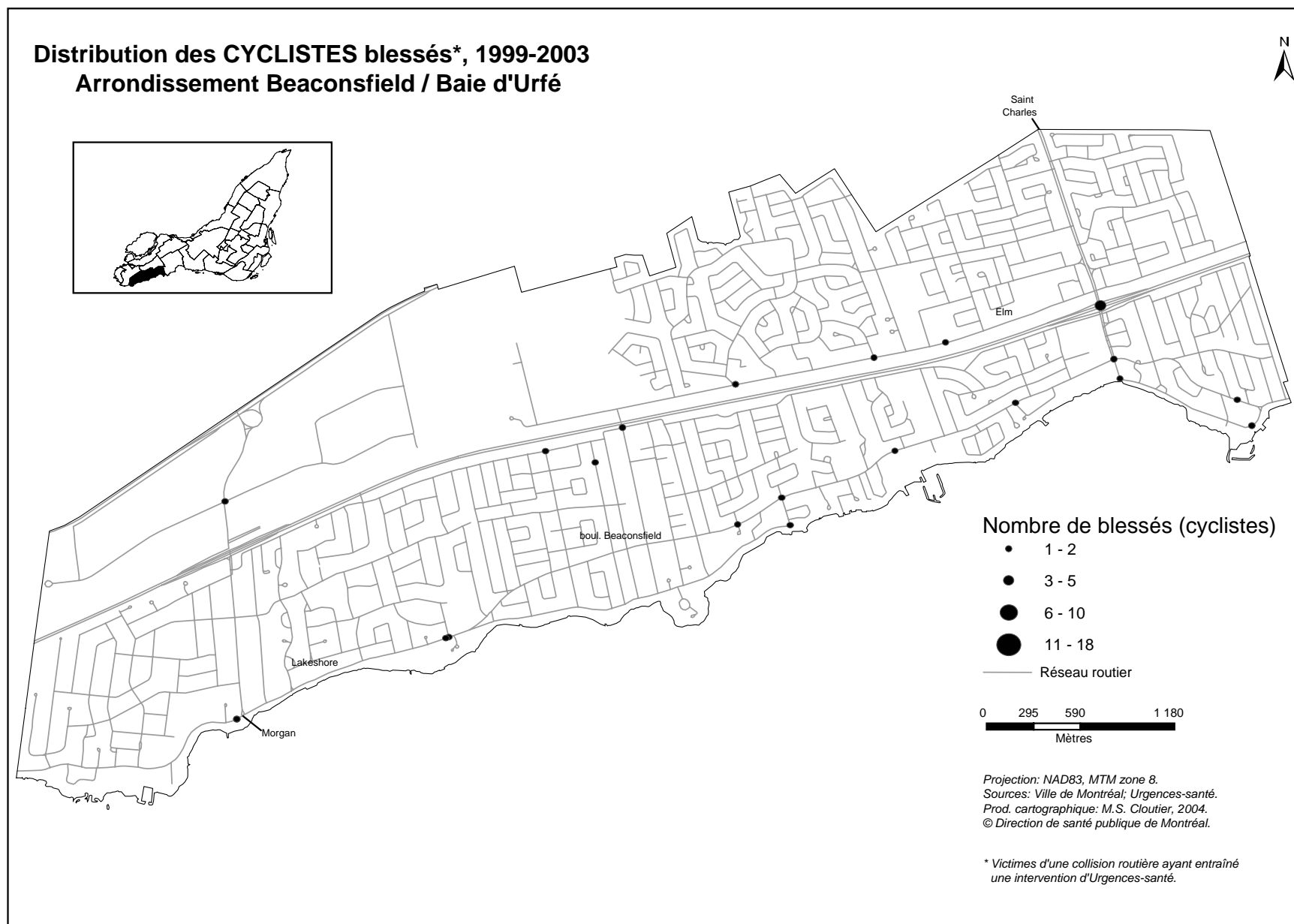
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

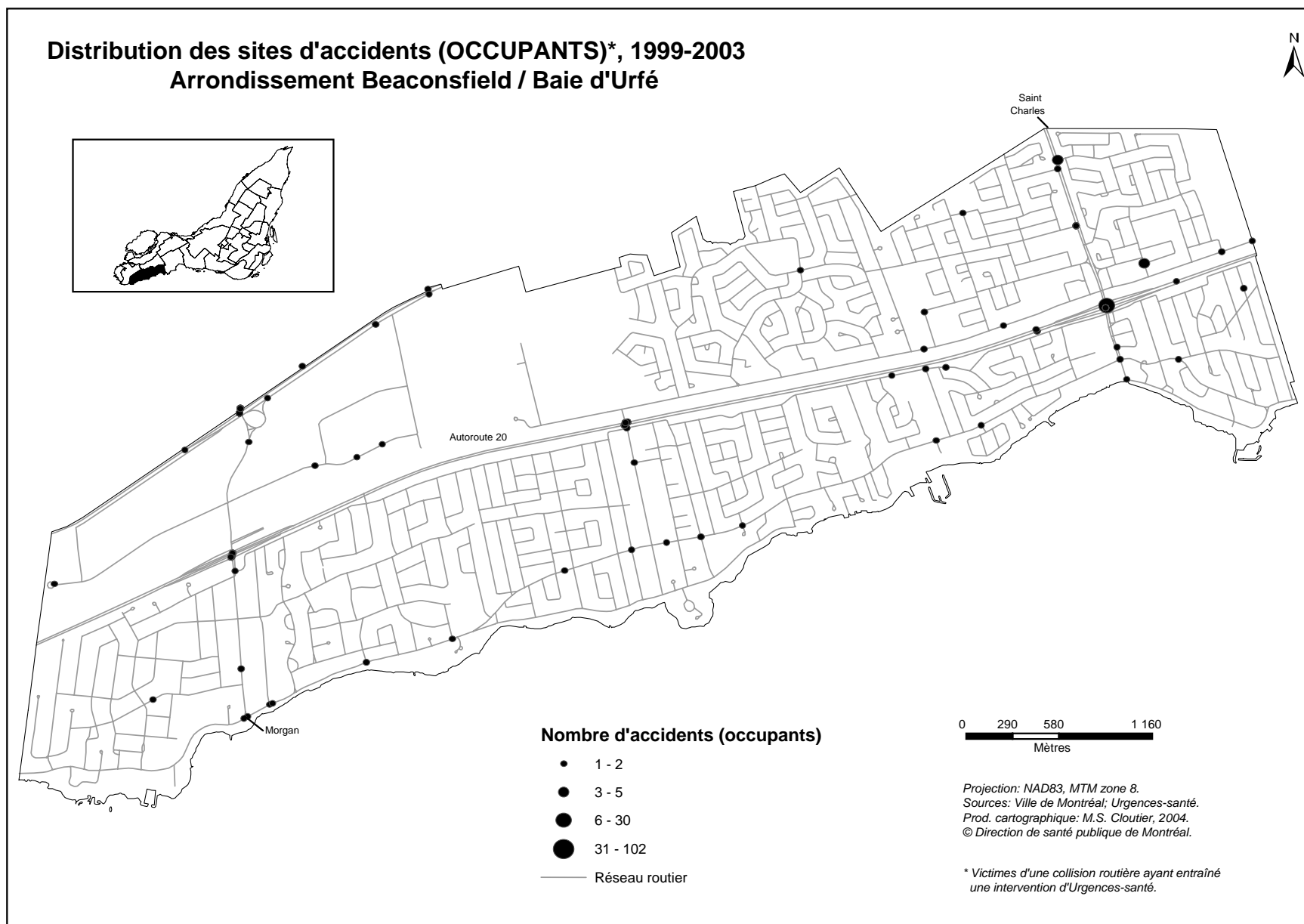
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'usager parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Beaconsfield/Baie-D'Urfé







Beaconsfield/Baie-d'Urfé

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

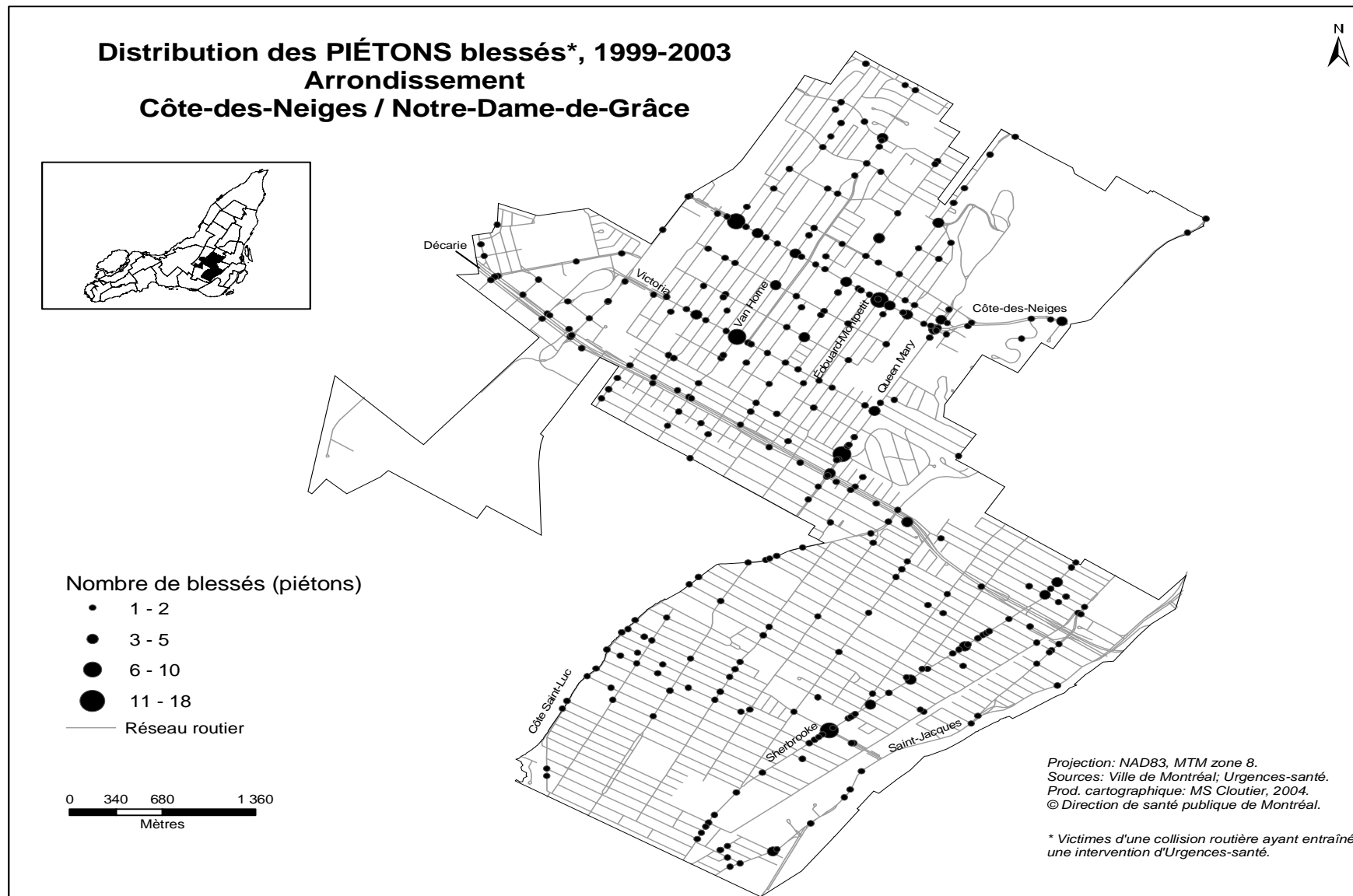
	Occupants de véhicule	Motocyclistes	Piétons	Cyclistes	Tous	
Nombre d'événements**	160	5	7	24	196	
Nombre de blessés	185	5	7	24	221	
Sexe***	(inconnu)		2		15	
	Femme	102 55%	0	2 29%	5	109 49%
	Homme	70 38%	5	3 43%	19	97 44%
Âge (années)						
	Âge moyen	33.0	29.4	44.7	34.5	33.5
	Âge médian	27.0	25.0	57.0	32.5	27.5
Groupes d'âge***						
	(âge inconnu)	1 0.5%				1 0.5%
	0 - 4 ans	3 1.6%				3 1.4%
	5 - 9 ans	6 3.2%		1 14.3%		7 3.2%
	10 - 14 ans	1 0.5%	1 20.0%		6 25.0%	8 3.6%
	15 - 19 ans	32 17.3%		1 14.3%	1 4.2%	34 15.4%
	20 - 24 ans	32 17.3%	1 20.0%		2 8.3%	35 15.8%
	25 - 29 ans	26 14.1%	1 20.0%		2 8.3%	29 13.1%
	30 - 34 ans	13 7.0%			3 12.5%	16 7.2%
	35 - 39 ans	14 7.6%	1 20.0%		1 4.2%	16 7.2%
	40 - 44 ans	6 3.2%			5 20.8%	11 5.0%
	45 - 49 ans	15 8.1%		1 14.3%		16 7.2%
	50 - 54 ans	14 7.6%	1 20.0%			15 6.8%
	55 - 59 ans	8 4.3%		1 14.3%		9 4.1%
	60 - 64 ans	3 1.6%		2 28.6%	1 4.2%	6 2.7%
	65 - 69 ans	4 2.2%		1 14.3%	1 4.2%	6 2.7%
	70 - 74 ans	2 1.1%				2 0.9%
	75 ans et +	5 2.7%			2 8.3%	7 3.2%
	Total	185 100.0%	5 100.0%	7 100.0%	24 100.0%	221 100.0%

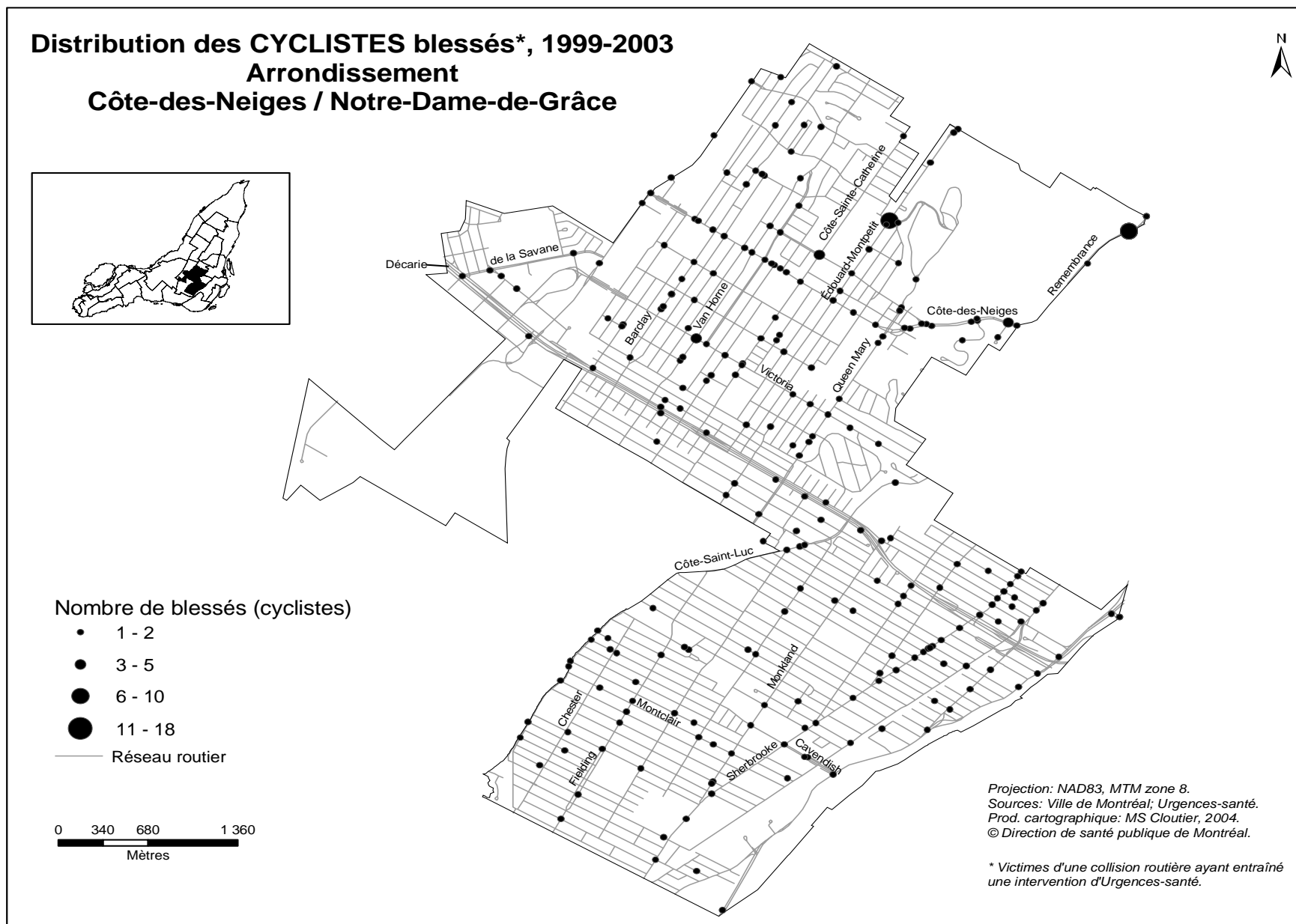
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

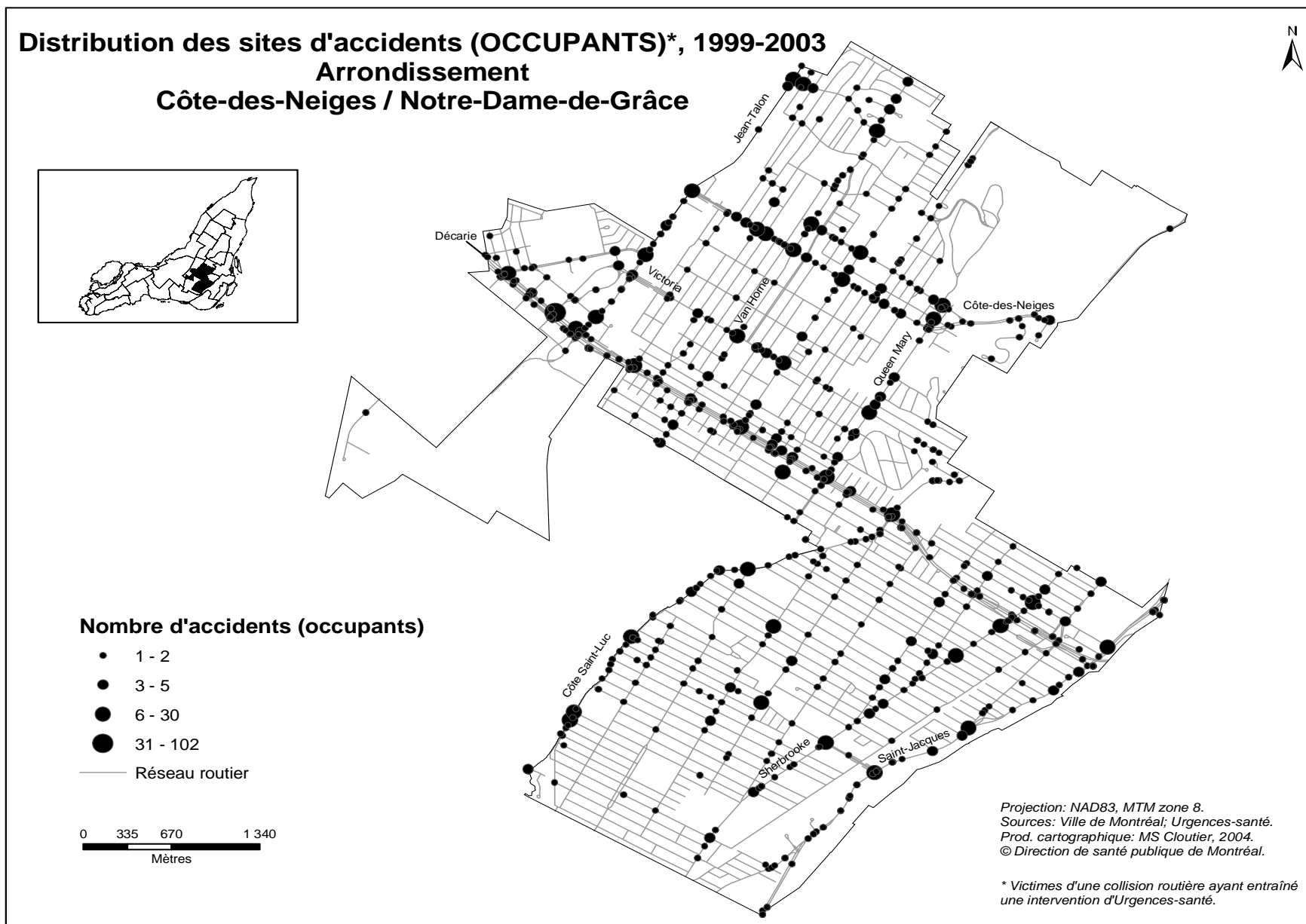
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'utilisateur parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce







Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

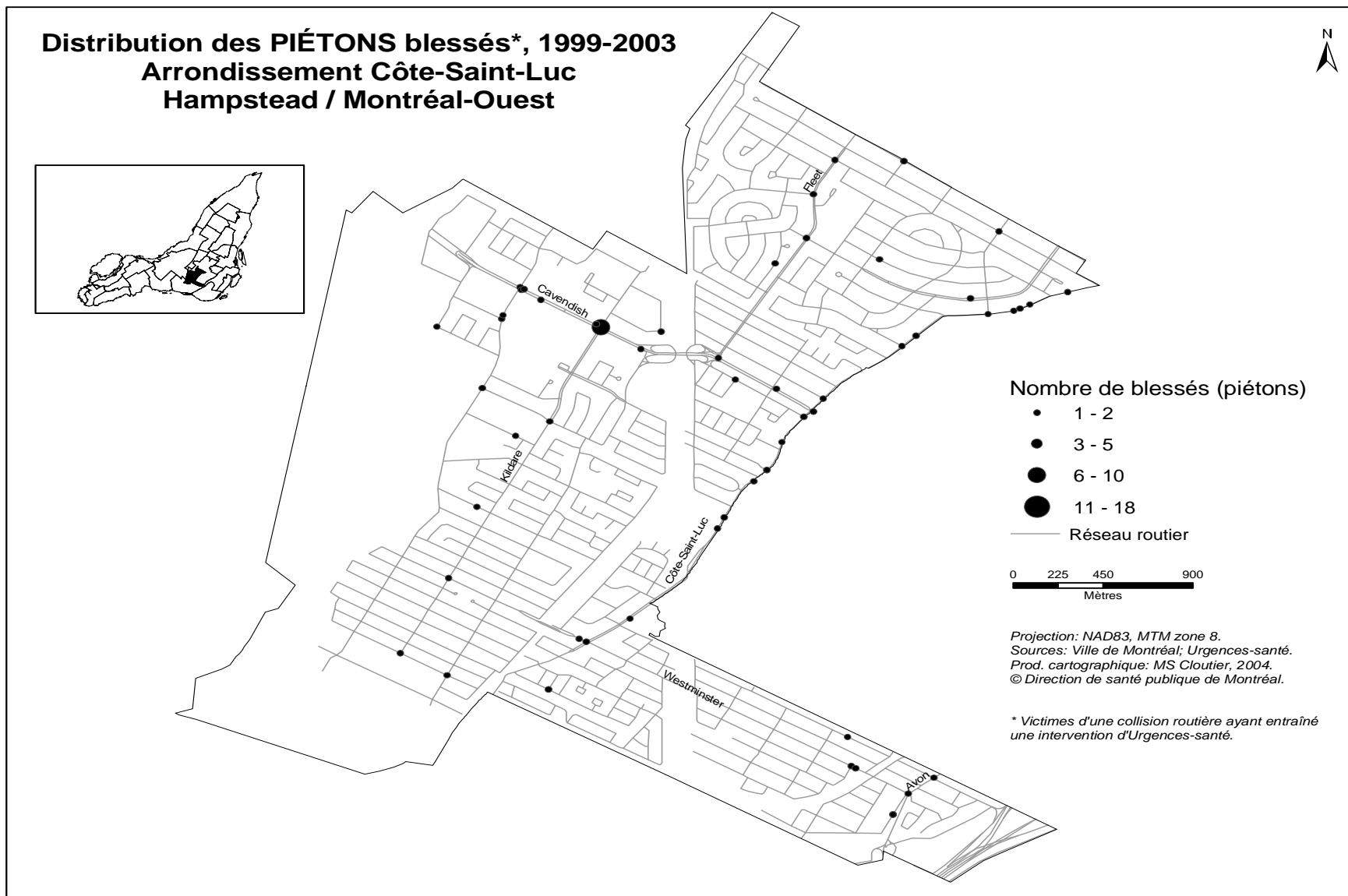
		Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous	
Nombre d'événements**		1632		59		437		273		2393	
Nombre de blessés		1813		61		442		273		2589	
Sexe***	<i>(inconnu)</i>	129		1		33		20		183	
	<i>Femme</i>	911	50%	9	15%	210	48%	89	33%	1219	47%
	<i>Homme</i>	773	43%	51	84%	199	45%	164	60%	1187	46%
Âge (années)											
<i>Âge moyen</i>		38.9		31.4		42.0		30.6		38.3	
<i>Âge médian</i>		37.0		28.5		42.0		26.0		36.0	
Groupes d'âge***											
<i>(âge inconnu)</i>		24	1.3%	1	1.6%	5	1.1%			30	1.2%
<i>0 - 4 ans</i>		34	1.9%			12	2.7%	1	0.4%	47	1.8%
<i>5 - 9 ans</i>		35	1.9%			31	7.0%	26	9.5%	92	3.6%
<i>10 - 14 ans</i>		21	1.2%	2	3.3%	39	8.8%	35	12.8%	97	3.7%
<i>15 - 19 ans</i>		113	6.2%	7	11.5%	33	7.5%	26	9.5%	179	6.9%
<i>20 - 24 ans</i>		234	12.9%	10	16.4%	32	7.2%	35	12.8%	311	12.0%
<i>25 - 29 ans</i>		212	11.7%	15	24.6%	20	4.5%	33	12.1%	280	10.8%
<i>30 - 34 ans</i>		173	9.5%	7	11.5%	17	3.8%	22	8.1%	219	8.5%
<i>35 - 39 ans</i>		190	10.5%	6	9.8%	24	5.4%	17	6.2%	237	9.2%
<i>40 - 44 ans</i>		164	9.0%	3	4.9%	28	6.3%	20	7.3%	215	8.3%
<i>45 - 49 ans</i>		151	8.3%	5	8.2%	28	6.3%	14	5.1%	198	7.6%
<i>50 - 54 ans</i>		121	6.7%	2	3.3%	24	5.4%	19	7.0%	166	6.4%
<i>55 - 59 ans</i>		89	4.9%	1	1.6%	27	6.1%	6	2.2%	123	4.8%
<i>60 - 64 ans</i>		66	3.6%	1	1.6%	20	4.5%	1	0.4%	88	3.4%
<i>65 - 69 ans</i>		44	2.4%			21	4.8%	3	1.1%	68	2.6%
<i>70 - 74 ans</i>		41	2.3%			17	3.8%	1	0.4%	59	2.3%
<i>75 ans et +</i>		101	5.6%	1	1.6%	64	14.5%	14	5.1%	180	7.0%
<i>Total</i>		1813	100.0%	61	100.0%	442	100.0%	273	100.0%	2589	100.0%

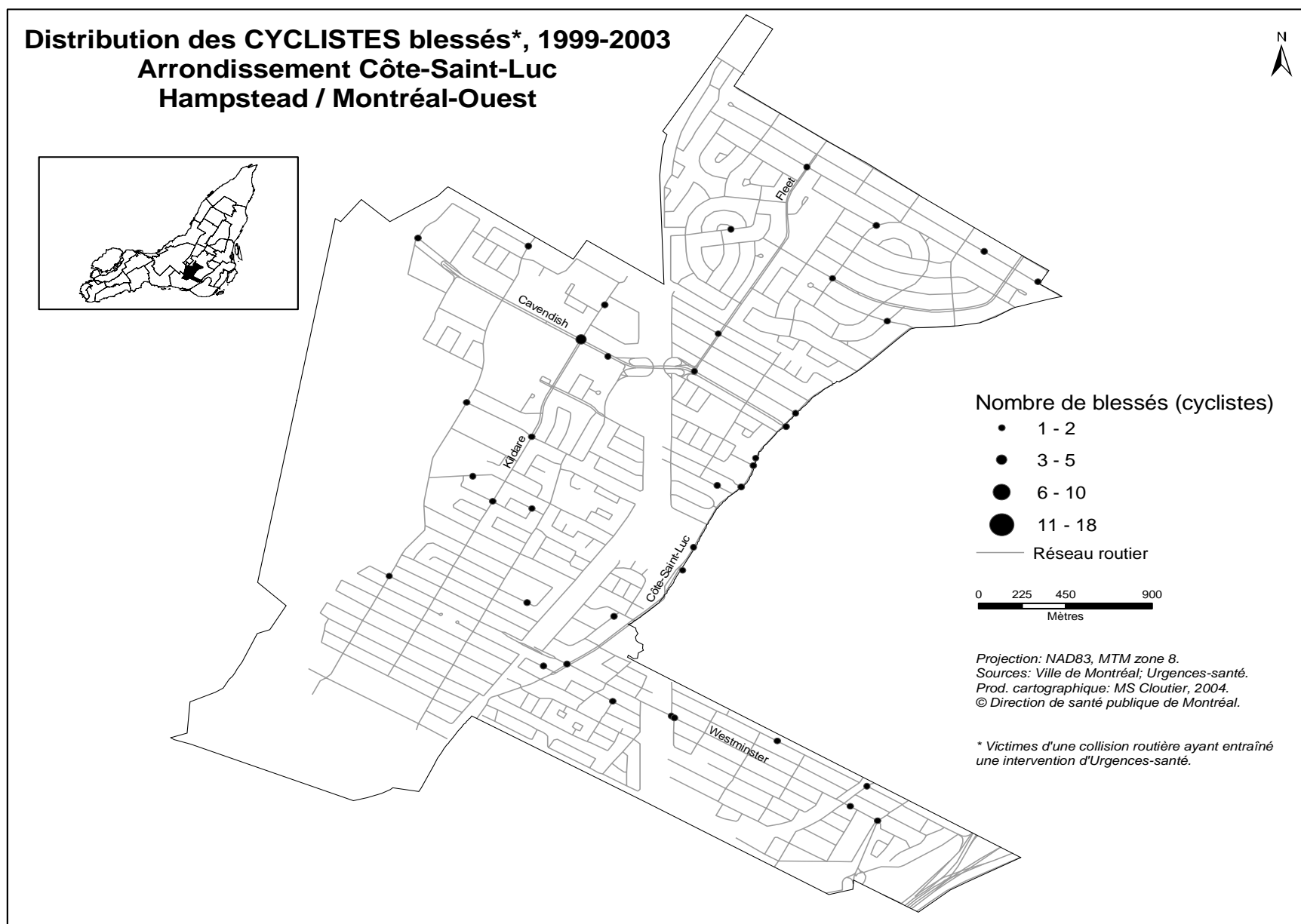
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

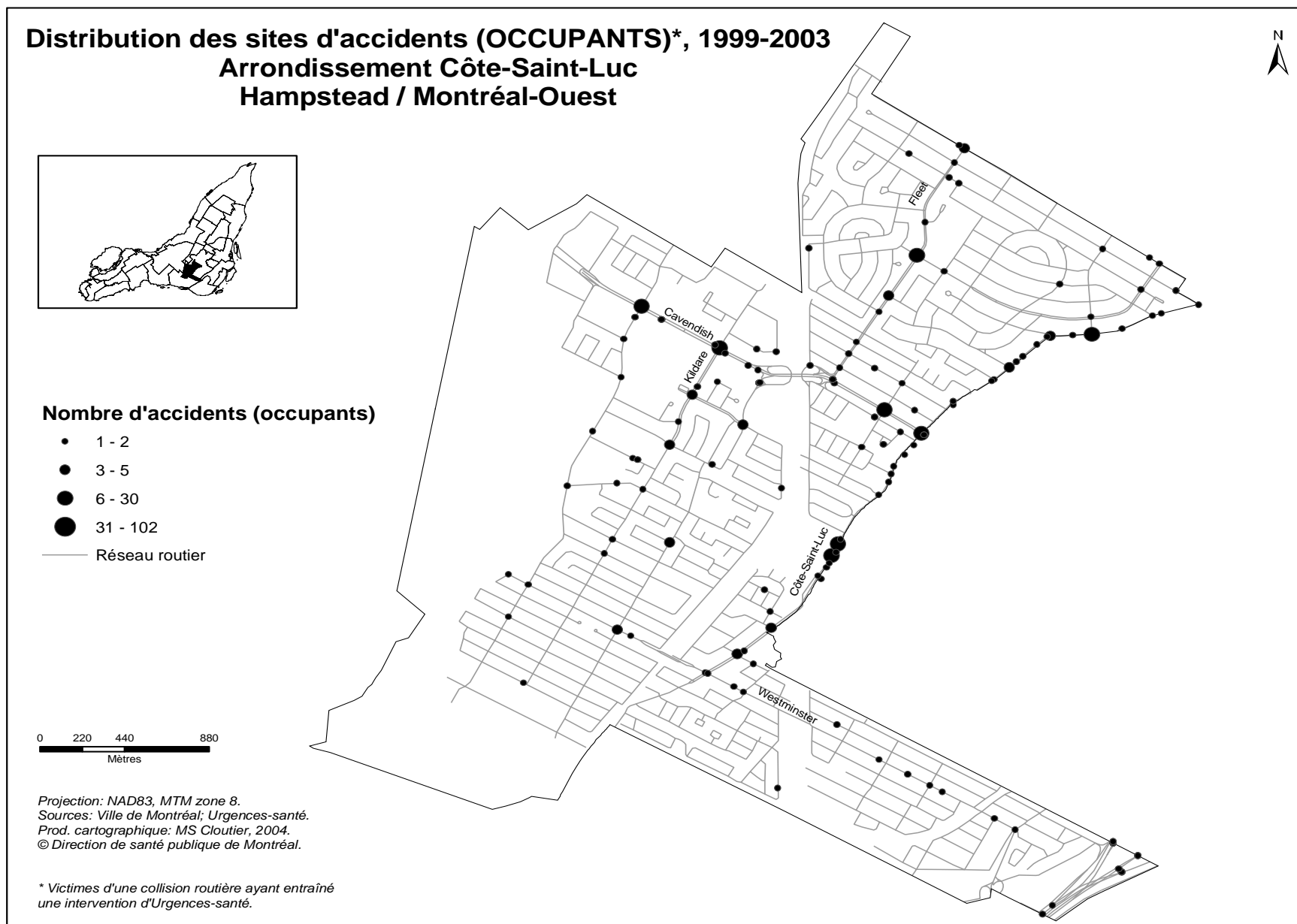
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'usager parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Côte-Saint-Luc/Hampstead/Montréal-Ouest







Côte-Saint-Luc/Hampstead/Montréal-

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

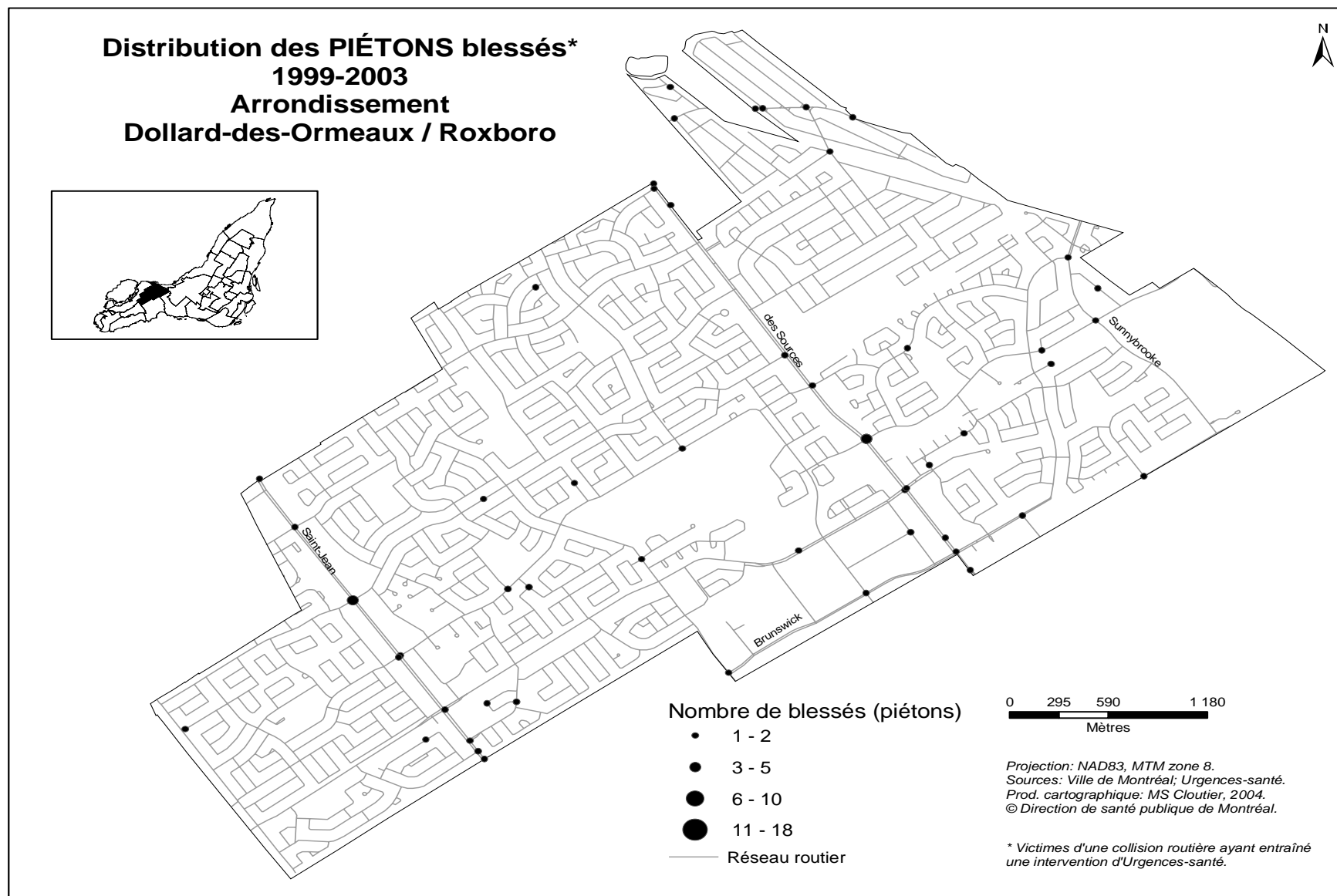
		Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous	
Nombre d'événements**		217		4		58		38		316	
Nombre de blessés		241		4		58		38		341	
Sexe***	<i>(inconnu)</i>	9		1		4		3		17	
	<i>Femme</i>	123	51%	0	0%	29	50%	12	32%	164	48%
	<i>Homme</i>	109	45%	3	75%	25	43%	23	61%	160	47%
Âge (années)											
<i>Âge moyen</i>		45.3		48.3		49.3		34.4		44.8	
<i>Âge médian</i>		44.0		50.5		45.0		37.5		43.0	
Groupes d'âge***											
<i>(âge inconnu)</i>		3	1.2%			1	1.7%			4	1.2%
<i>0 - 4 ans</i>		2	0.8%					2	5.3%	4	1.2%
<i>5 - 9 ans</i>		7	2.9%			3	5.2%	1	2.6%	11	3.2%
<i>10 - 14 ans</i>		6	2.5%			8	13.8%	9	23.7%	23	6.7%
<i>15 - 19 ans</i>		24	10.0%					4	10.5%	28	8.2%
<i>20 - 24 ans</i>		22	9.1%	1	25.0%	5	8.6%	2	5.3%	30	8.8%
<i>25 - 29 ans</i>		15	6.2%			3	5.2%			18	5.3%
<i>30 - 34 ans</i>		13	5.4%			1	1.7%			14	4.1%
<i>35 - 39 ans</i>		18	7.5%			3	5.2%	2	5.3%	23	6.7%
<i>40 - 44 ans</i>		14	5.8%			5	8.6%	4	10.5%	23	6.7%
<i>45 - 49 ans</i>		15	6.2%	1	25.0%	3	5.2%	3	7.9%	22	6.5%
<i>50 - 54 ans</i>		17	7.1%			1	1.7%	5	13.2%	23	6.7%
<i>55 - 59 ans</i>		14	5.8%	1	25.0%	2	3.4%	2	5.3%	19	5.6%
<i>60 - 64 ans</i>		10	4.1%			1	1.7%			11	3.2%
<i>65 - 69 ans</i>		10	4.1%	1	25.0%	3	5.2%			14	4.1%
<i>70 - 74 ans</i>		15	6.2%			2	3.4%	1	2.6%	18	5.3%
<i>75 ans et +</i>		36	14.9%			17	29.3%	3	7.9%	56	16.4%
<i>Total</i>		241	100.0%	4	100.0%	58	100.0%	38	100.0%	341	100.0%

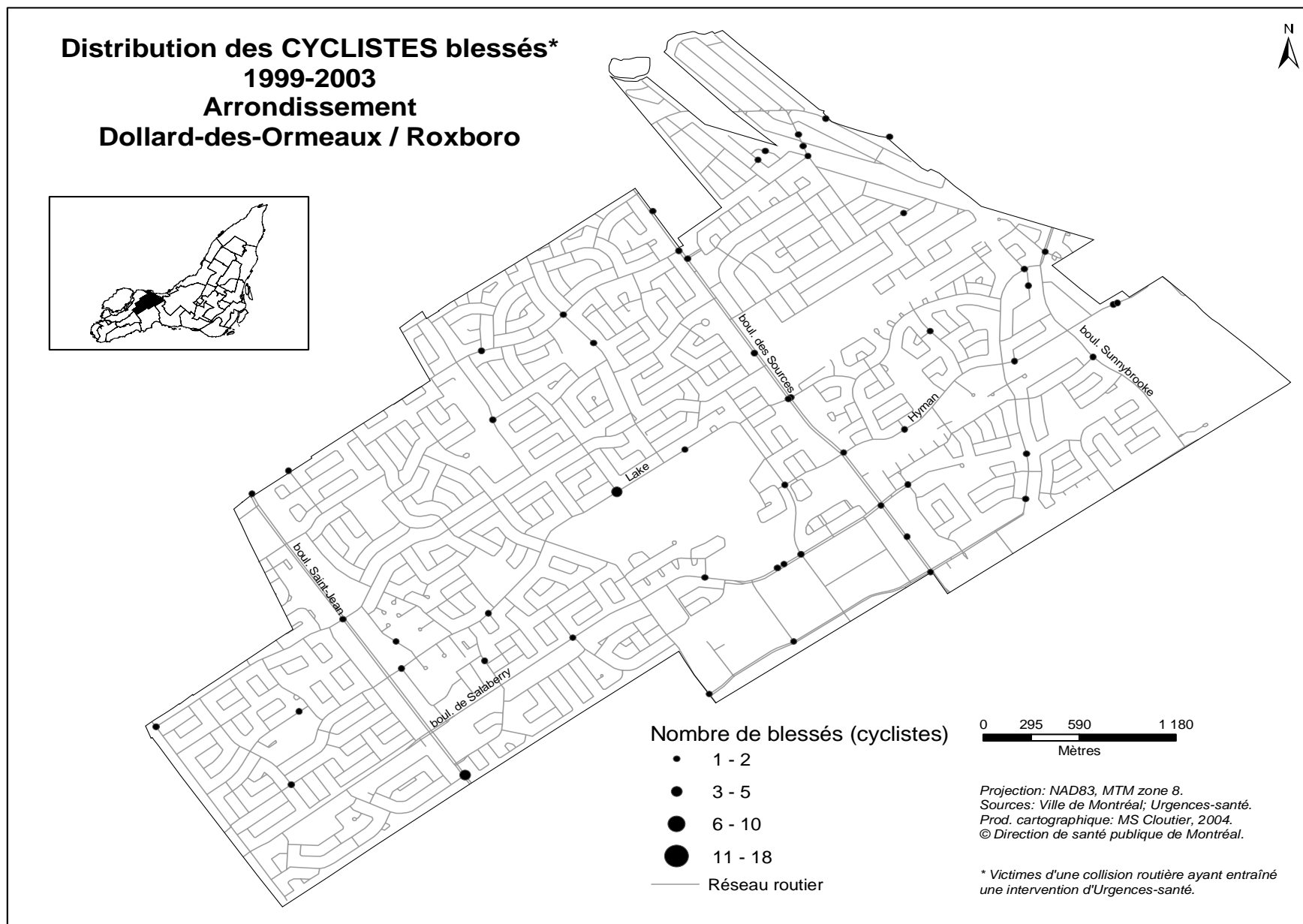
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

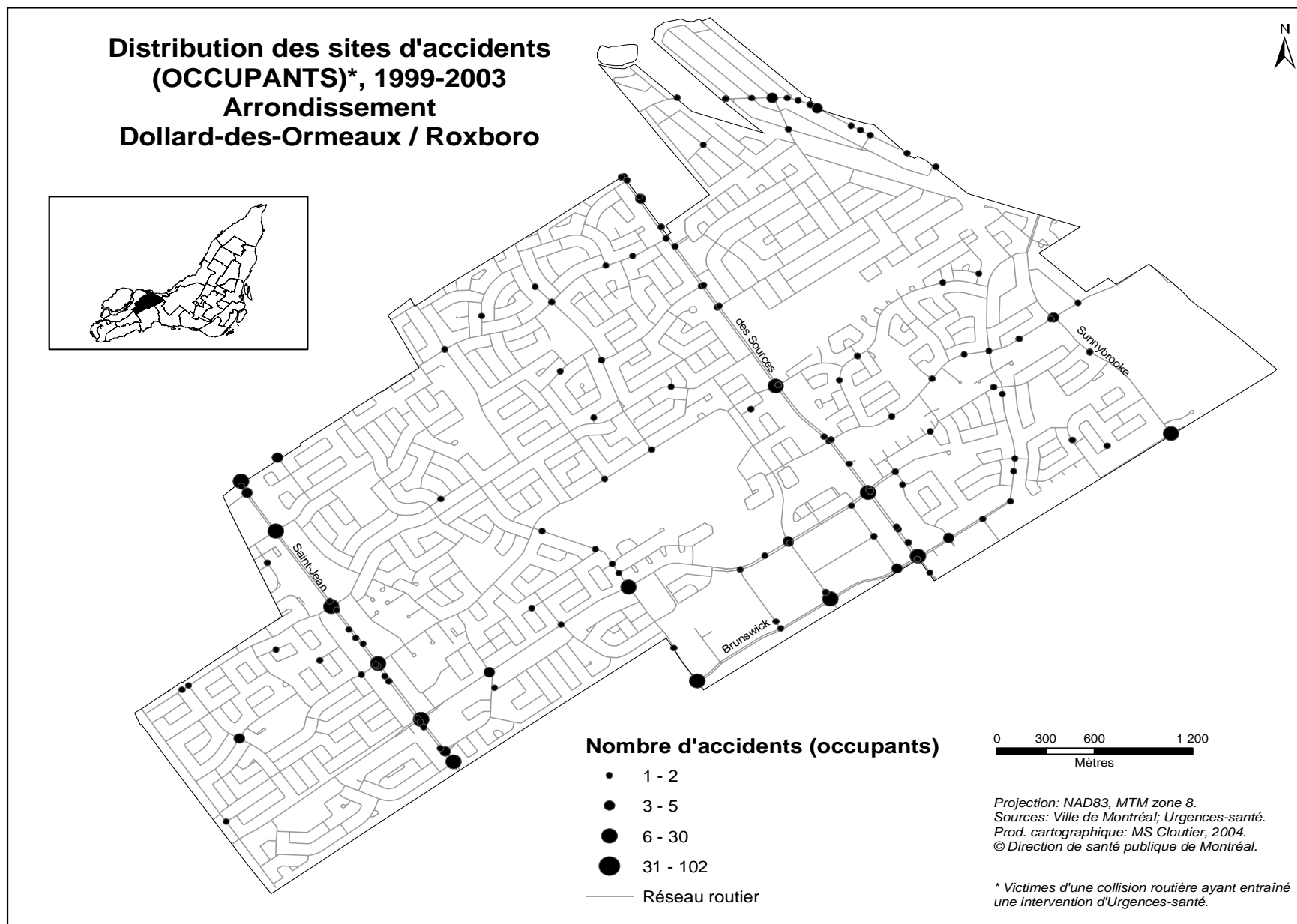
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'utilisateur parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Dollard-des-Ormeaux/Roxboro







Dollard-des-Ormeaux/Roxboro

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

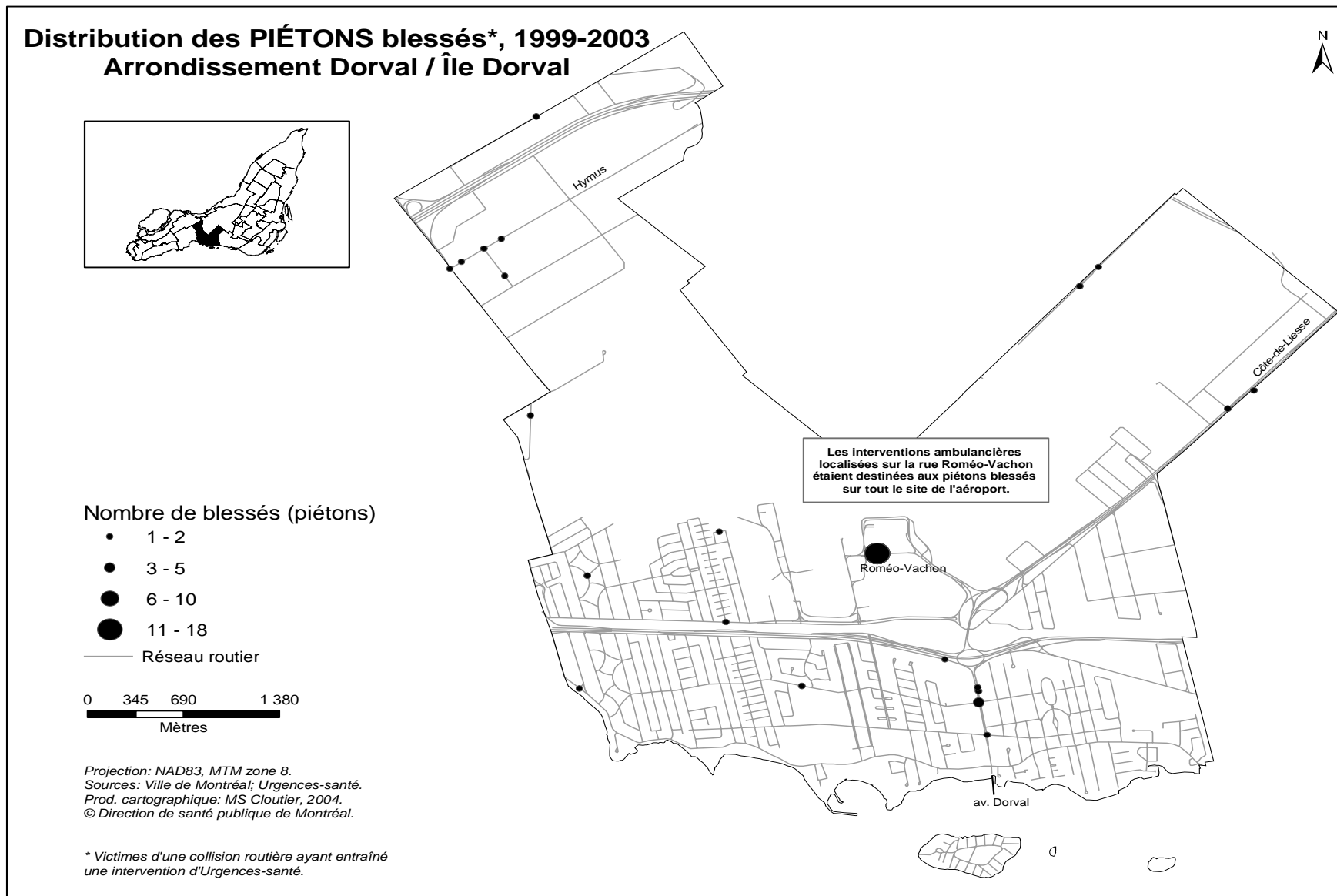
	Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous	
Nombre d'événements**	310		8		55		59		430	
Nombre de blessés	355		8		55		59		477	
Sexe***	(inconnu)				2		5		30	
	Femme		2		26 47%		15 25%		242 51%	
	Homme		6		27 49%		39 66%		205 43%	
Âge (années)	Âge moyen		37.8		38.5		37.3		26.4	
	Âge médian		35.0		35.0		38.0		16.5	
Groupes d'âge***	(âge inconnu)		7 2.0%				1 1.7%		8 1.7%	
	0 - 4 ans		11 3.1%		2 3.6%				13 2.7%	
	5 - 9 ans		8 2.3%		6 10.9%		3 5.1%		17 3.6%	
	10 - 14 ans		9 2.5%		5 9.1%		19 32.2%		33 6.9%	
	15 - 19 ans		36 10.1%		1 12.5%		7 12.7%		10 16.9%	
	20 - 24 ans		38 10.7%		2 25.0%		2 3.6%		1 1.7%	
	25 - 29 ans		33 9.3%				3 5.5%		2 3.4%	
	30 - 34 ans		34 9.6%		1 12.5%		1 1.8%		3 5.1%	
	35 - 39 ans		31 8.7%		1 12.5%		4 7.3%		3 5.1%	
	40 - 44 ans		22 6.2%		1 12.5%		4 7.3%		5 8.5%	
	45 - 49 ans		29 8.2%				1 1.8%		6 10.2%	
	50 - 54 ans		19 5.4%				4 7.3%		2 3.4%	
	55 - 59 ans		25 7.0%		1 12.5%		3 5.5%		2 3.4%	
	60 - 64 ans		20 5.6%				4 7.3%			
	65 - 69 ans		9 2.5%				1 1.8%		2 3.4%	
	70 - 74 ans		10 2.8%				3 5.5%			
	75 ans et +		14 3.9%		1 12.5%		5 9.1%			
	Total		355 100.0%		8 100.0%		55 100.0%		59 100.0%	
									477 100.0%	

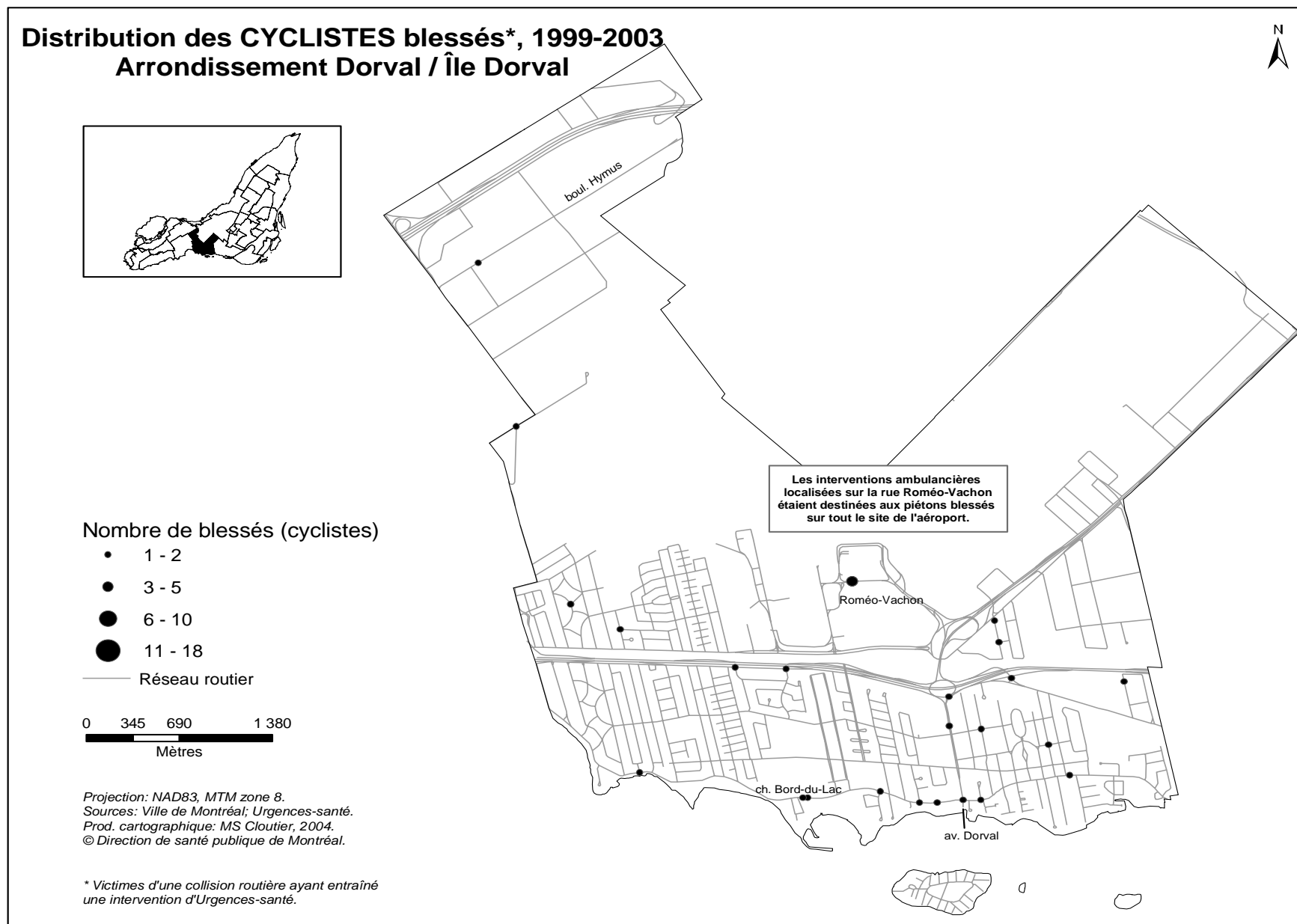
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

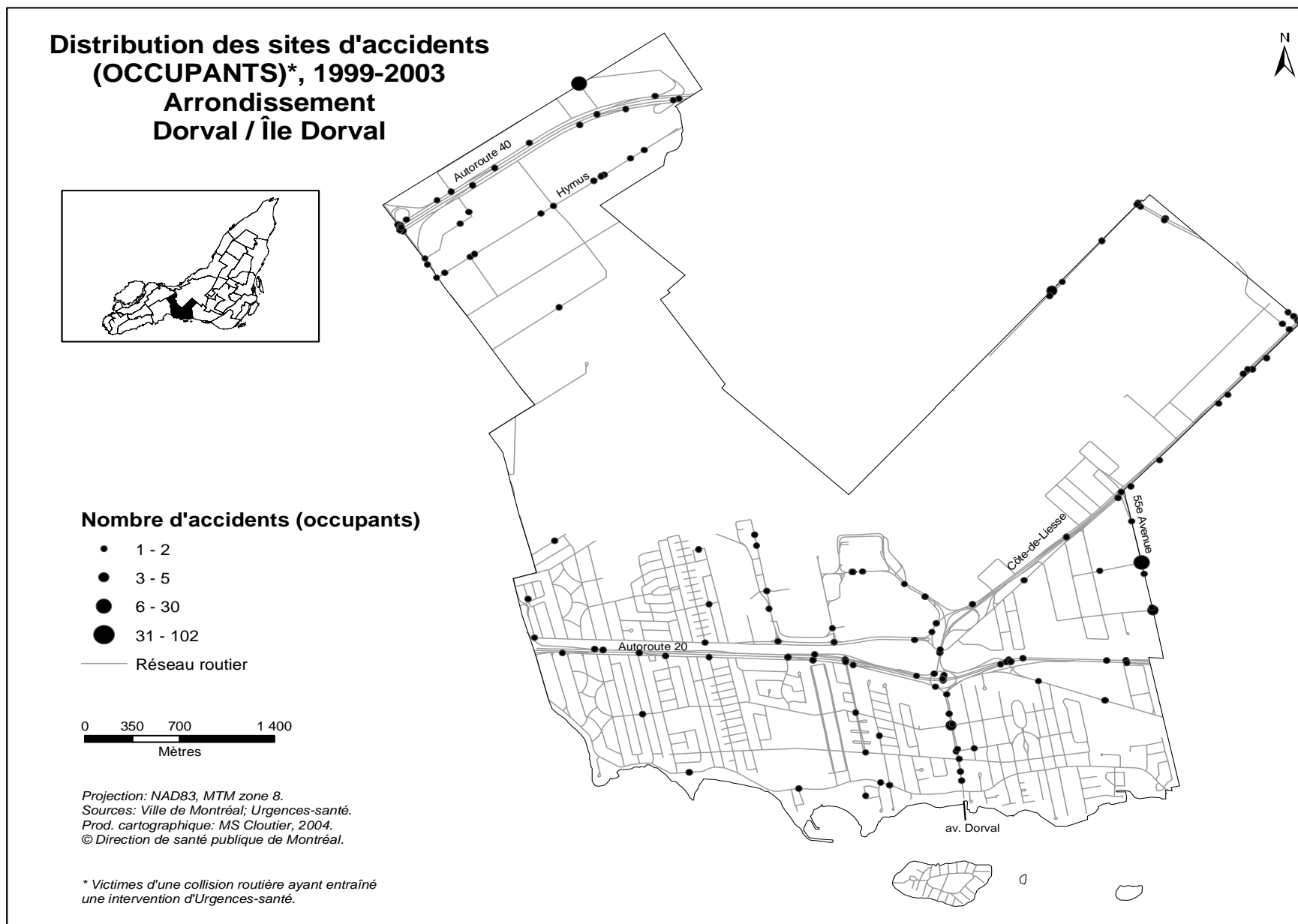
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'utilisateur parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Dorval/L'Île Dorval







Dorval / L'île Dorval

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

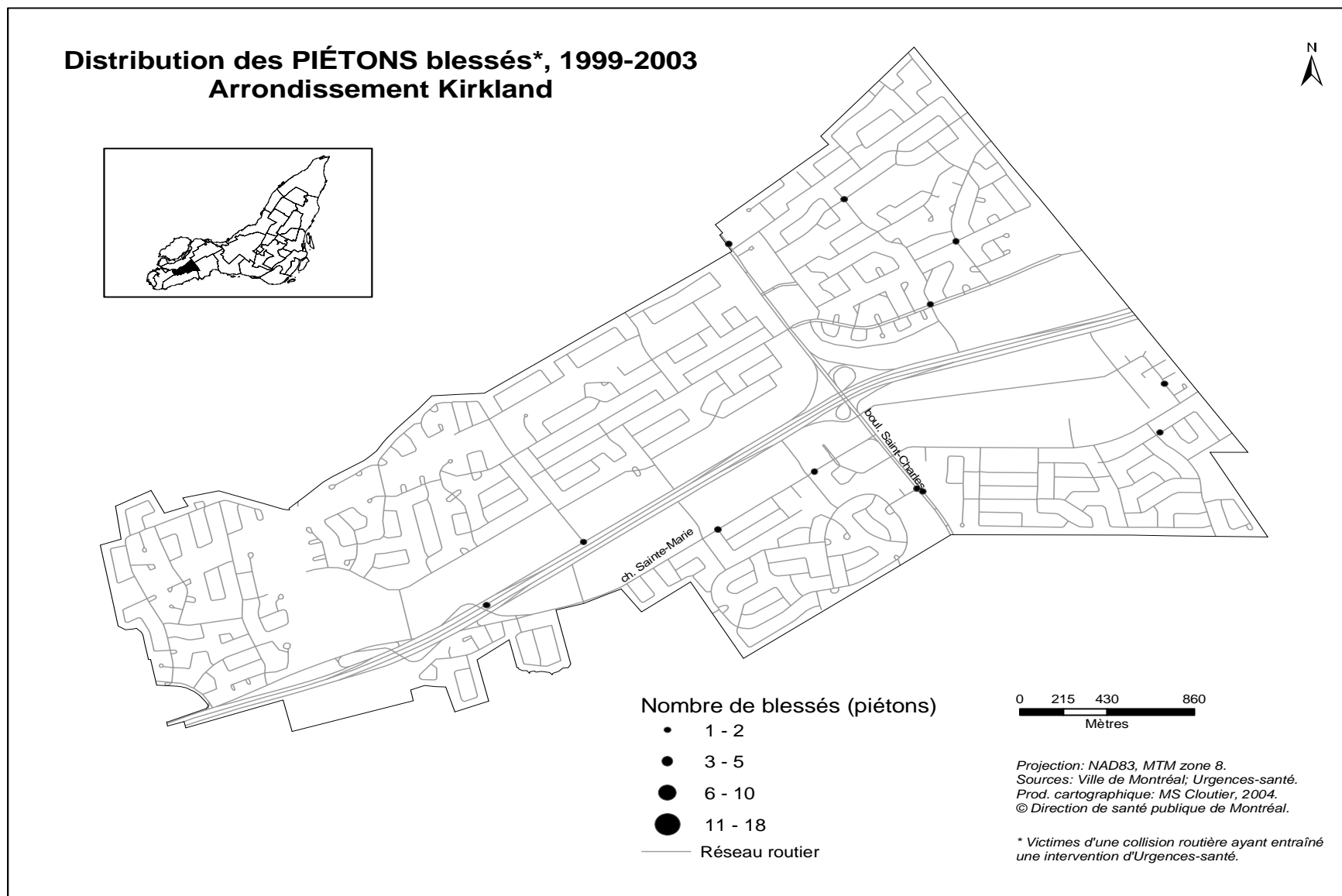
		Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous	
Nombre d'événements**		282		12		33		26		353	
Nombre de blessés		311		13		33		26		383	
Sexe***		(inconnu)		1		4		3		26	
		Femme		2 15%		10 30%		6 23%		159 42%	
		Homme		10 77%		19 58%		17 65%		198 52%	
Âge (années)		Âge moyen		28.9		41.7		39.4		37.1	
		Âge médian		31.0		39.0		38.0		35.0	
Groupes d'âge***		(âge inconnu)		1 7.7%		1 3.0%		1 3.8%		6 1.6%	
		0 - 4 ans		1 7.7%		3 9.1%		3 11.5%		3 0.8%	
		5 - 9 ans		4 30.8%		5 15.2%		1 3.8%		8 2.1%	
		10 - 14 ans		3 9.1%		3 9.1%		5 19.2%		7 1.8%	
		15 - 19 ans		1 7.7%		3 9.1%		5 19.2%		25 6.5%	
		20 - 24 ans		4 30.8%		5 15.2%		1 3.8%		45 11.7%	
		25 - 29 ans		6 46.2%		3 9.1%		2 7.7%		39 10.2%	
		30 - 34 ans		1 7.7%		1 3.0%		1 3.8%		38 9.9%	
		35 - 39 ans		1 7.7%		2 6.1%		4 15.4%		44 11.5%	
		40 - 44 ans		2 6.1%		2 6.1%		1 3.8%		17 4.4%	
		45 - 49 ans		3 9.1%		3 9.1%		2 7.7%		32 8.4%	
		50 - 54 ans		2 6.1%		2 6.1%		2 7.7%		20 5.2%	
		55 - 59 ans		2 6.1%		2 6.1%		2 7.7%		11 2.9%	
		60 - 64 ans		2 6.1%		2 6.1%		2 7.7%		11 2.9%	
		65 - 69 ans		1 3.0%		1 3.0%		1 3.8%		6 1.6%	
		70 - 74 ans		2 6.1%		2 6.1%		3 11.5%		12 3.1%	
		75 ans et +		2 6.1%		2 6.1%		3 11.5%		12 3.1%	
		Total		13 100.0%		33 100.0%		26 100.0%		383 100.0%	

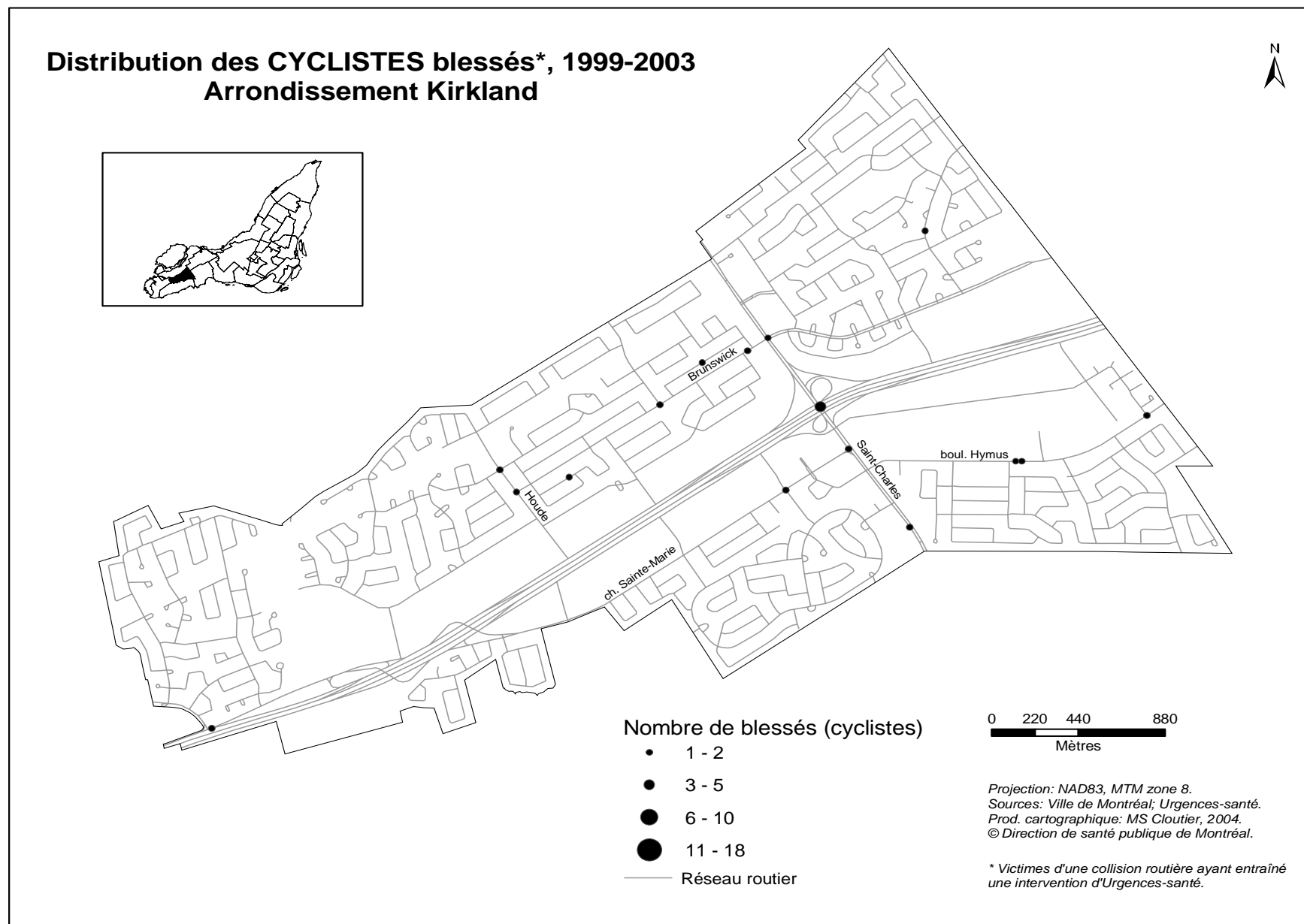
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

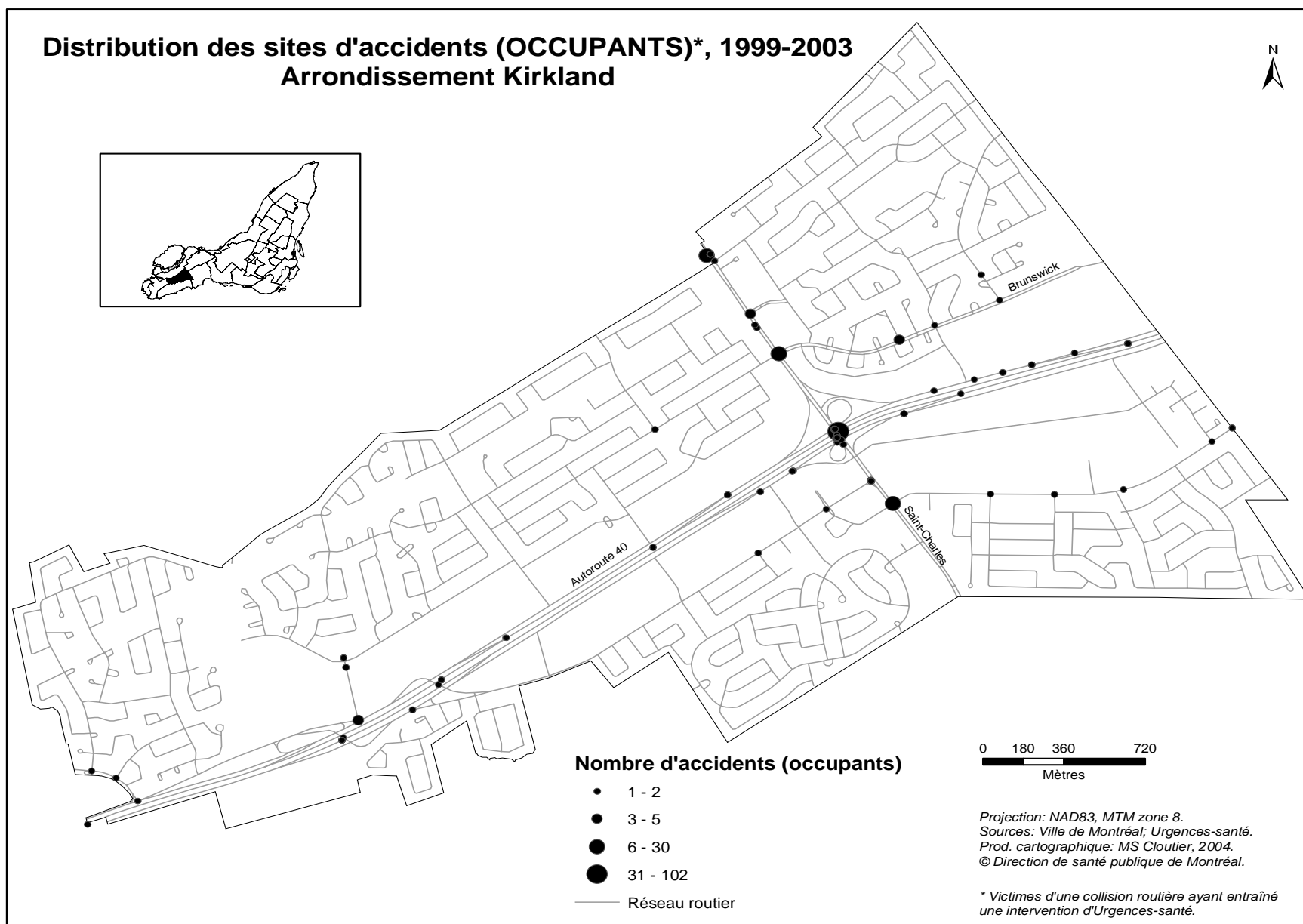
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'utilisateur parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Kirkland







Kirkland**Usagers de la route blessés*, 1999-2003**

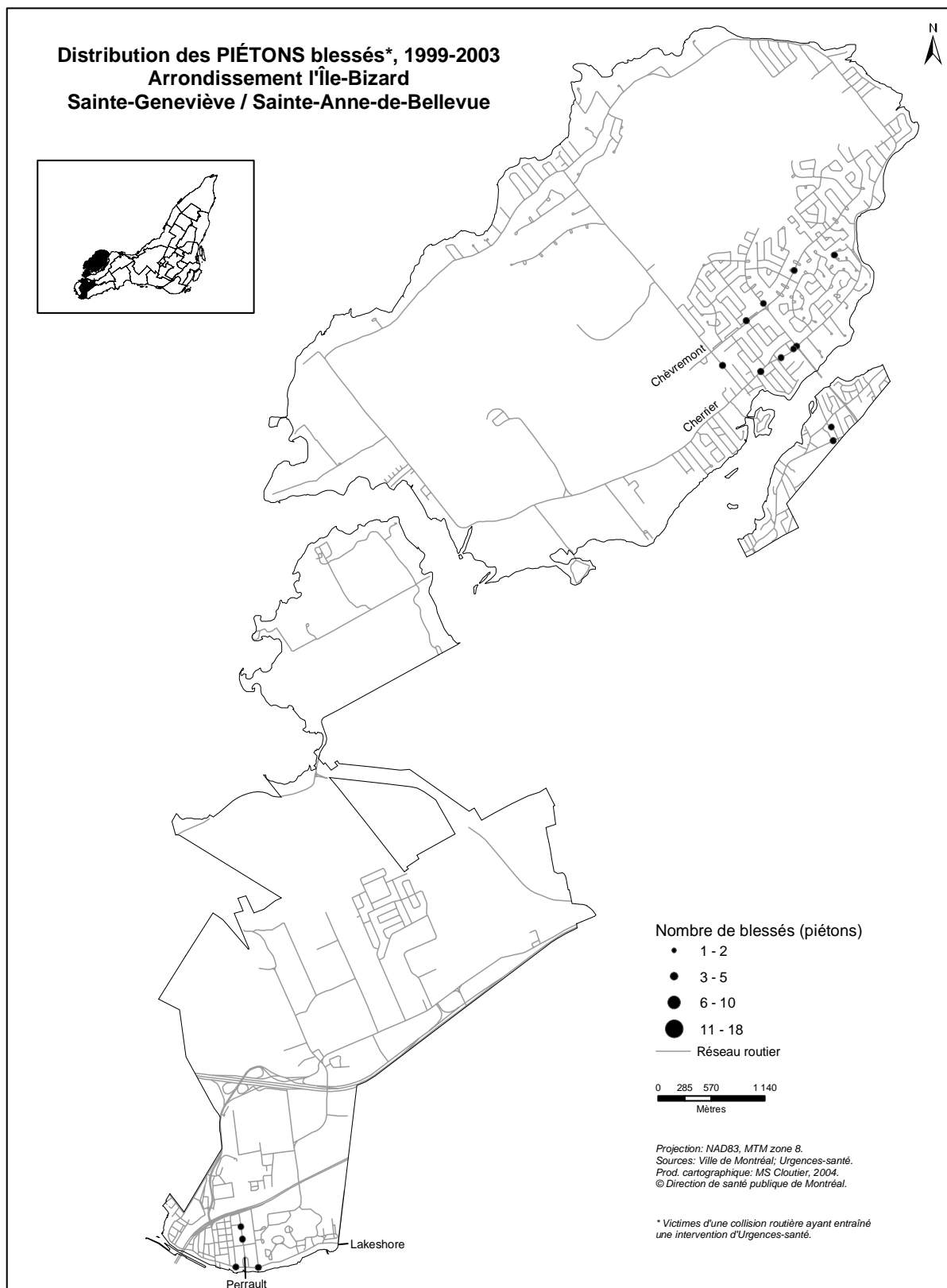
	Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous		
Nombre d'événements**	172		5		14		20		211		
Nombre de blessés	186		5		14		20		225		
Sexe***	<i>(inconnu)</i>								15		
	<i>Femme</i>	100 54%	2		5		5		112	50%	
	<i>Homme</i>	71 38%	3		9		15		98	44%	
Âge (années)	<i>Âge moyen</i>		35.5		37.4		39.0		24.1		34.8
	<i>Âge médian</i>		34.0		40.0		34.5		16.0		34.0
Groupes d'âge***	<i>(âge inconnu)</i>		1 0.5%				1 5.0%		2 0.9%		
	<i>0 - 4 ans</i>		3 1.6%						3 1.3%		
	<i>5 - 9 ans</i>				2 14.3%				2 0.9%		
	<i>10 - 14 ans</i>		2 1.1%		2 14.3%		5 25.0%		9 4.0%		
	<i>15 - 19 ans</i>		36 19.4%		1 7.1%		6 30.0%		43 19.1%		
	<i>20 - 24 ans</i>		19 10.2%				2 10.0%		21 9.3%		
	<i>25 - 29 ans</i>		20 10.8%		1 20.0%		1 7.1%		22 9.8%		
	<i>30 - 34 ans</i>		15 8.1%		1 7.1%		1 5.0%		17 7.6%		
	<i>35 - 39 ans</i>		16 8.6%		2 14.3%		2 10.0%		20 8.9%		
	<i>40 - 44 ans</i>		16 8.6%		4 80.0%		1 5.0%		21 9.3%		
	<i>45 - 49 ans</i>		16 8.6%				1 5.0%		17 7.6%		
	<i>50 - 54 ans</i>		20 10.8%						20 8.9%		
	<i>55 - 59 ans</i>		10 5.4%		1 7.1%				11 4.9%		
	<i>60 - 64 ans</i>		4 2.2%		1 7.1%		1 5.0%		6 2.7%		
	<i>65 - 69 ans</i>		1 0.5%						1 0.4%		
	<i>70 - 74 ans</i>		3 1.6%						3 1.3%		
	<i>75 ans et +</i>		4 2.2%		3 21.4%				7 3.1%		
	<i>Total</i>		186 100.0%		5 100.0%		14 100.0%		20 100.0%		225 100.0%

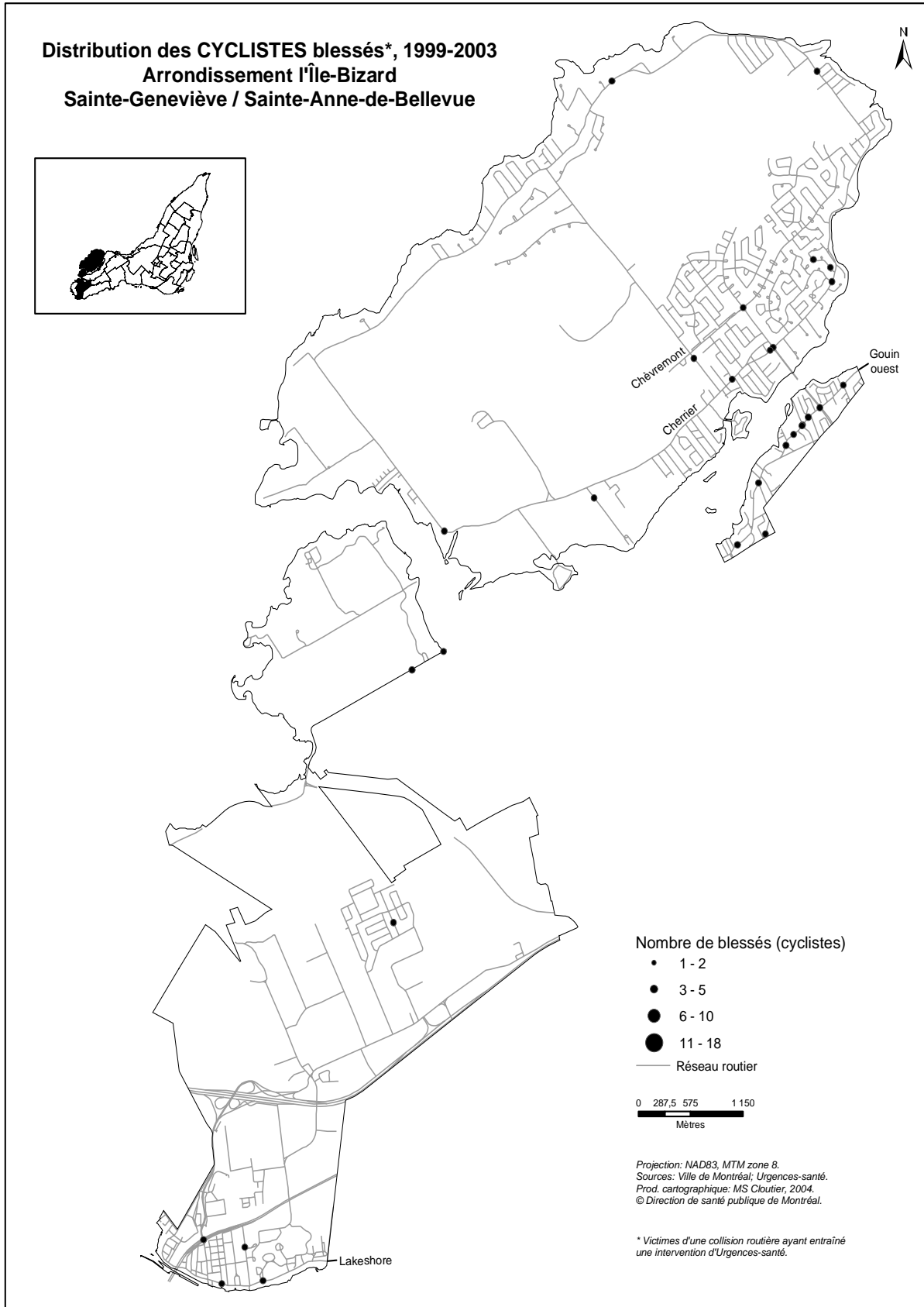
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

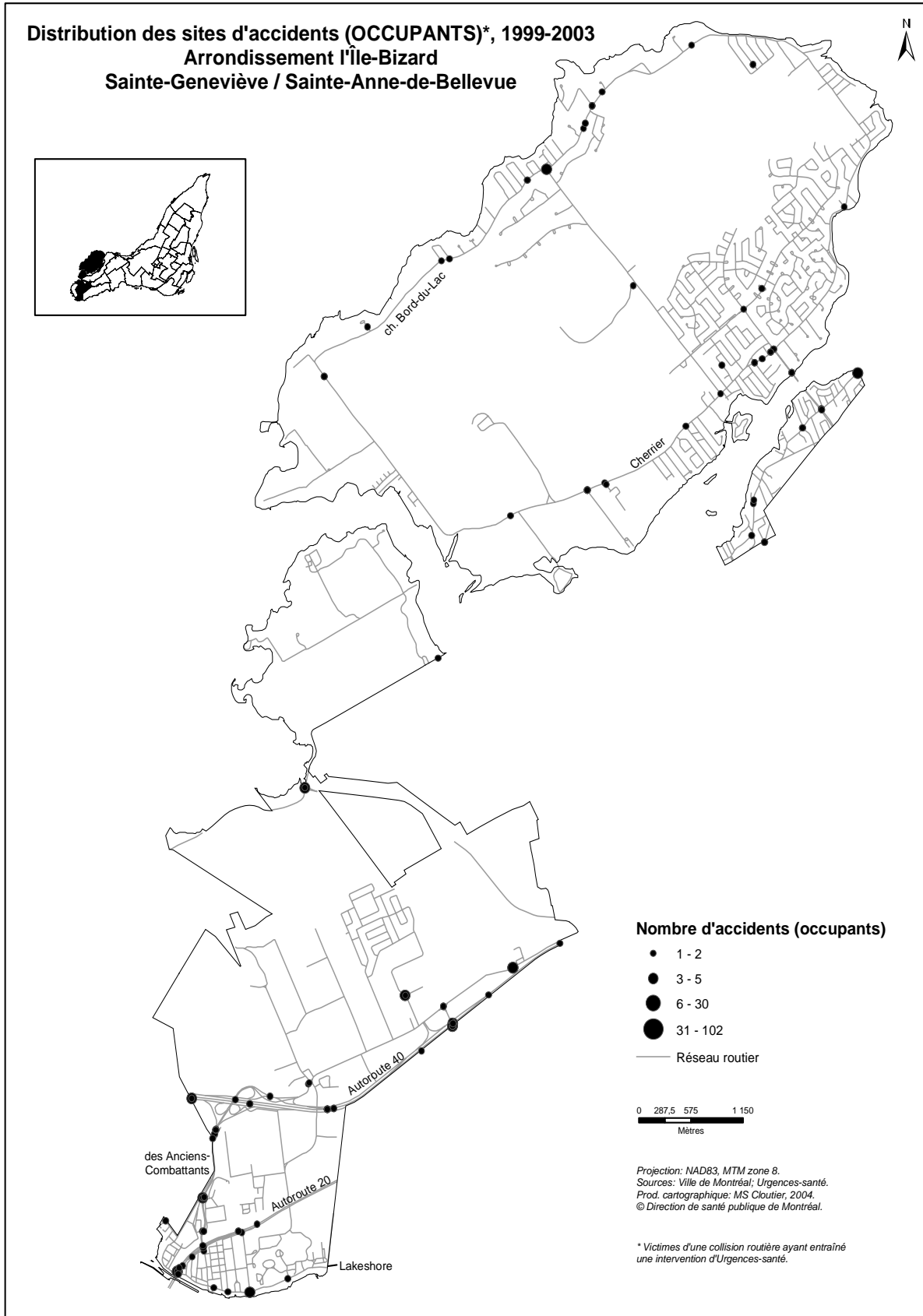
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'utilisateur parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement l'Île-Bizard/Ste-Geneviève/Sainte-Anne-de-Bellevue







L'Île-Bizard/Ste-Gen/Ste-Anne-de-Bell

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

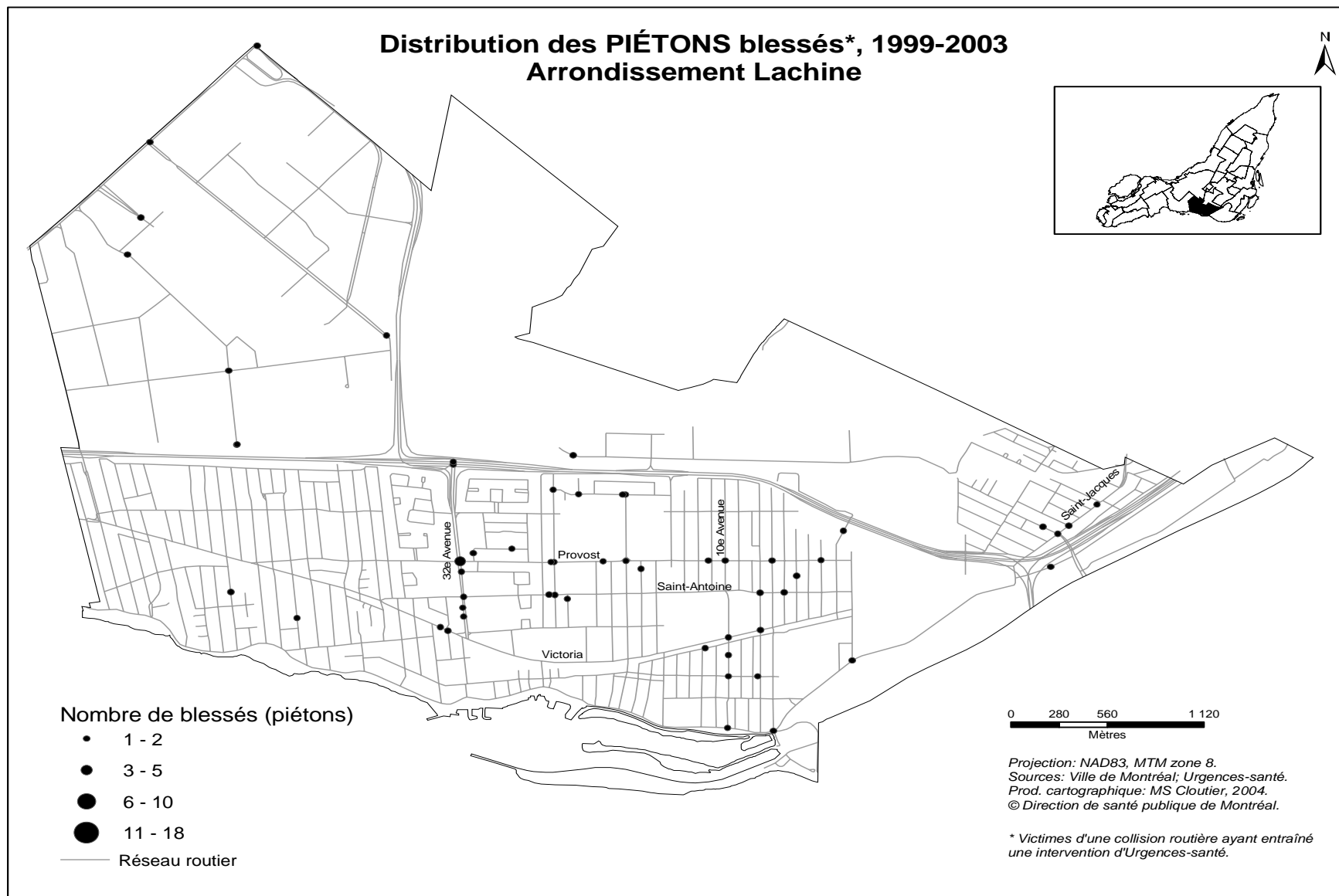
	Occupants de véhicule	Motocyclistes	Piétons	Cyclistes	Tous	
Nombre d'événements**	152	13	16	26	207	
Nombre de blessés	166	13	16	26	221	
Sexe***	(inconnu)			2	16	
	Femme	75 45%	5	7	10 38%	97 44%
	Homme	77 46%	8	9	14 54%	108 49%
Âge (années)						
	Âge moyen	32.9	29.1	25.2	29.7	31.8
	Âge médian	28.0	22.0	18.0	31.5	27.0
Groupes d'âge***						
	(âge inconnu)	1 0.6%				1 0.5%
	0 - 4 ans	3 1.8%			2 7.7%	5 2.3%
	5 - 9 ans	3 1.8%		2 12.5%	1 3.8%	6 2.7%
	10 - 14 ans	1 0.6%		2 12.5%	2 7.7%	5 2.3%
	15 - 19 ans	36 21.7%	3 23.1%	7 43.8%	7 26.9%	53 24.0%
	20 - 24 ans	24 14.5%	4 30.8%			28 12.7%
	25 - 29 ans	19 11.4%		1 6.3%	1 3.8%	21 9.5%
	30 - 34 ans	9 5.4%	2 15.4%	1 6.3%	1 3.8%	13 5.9%
	35 - 39 ans	18 10.8%			1 3.8%	19 8.6%
	40 - 44 ans	14 8.4%	2 15.4%		4 15.4%	20 9.0%
	45 - 49 ans	11 6.6%	2 15.4%	1 6.3%	5 19.2%	19 8.6%
	50 - 54 ans	8 4.8%				8 3.6%
	55 - 59 ans	6 3.6%			1 3.8%	7 3.2%
	60 - 64 ans	4 2.4%			1 3.8%	5 2.3%
	65 - 69 ans	1 0.6%		1 6.3%		2 0.9%
	70 - 74 ans	4 2.4%		1 6.3%		5 2.3%
	75 ans et +	4 2.4%				4 1.8%
	Total	166 100.0%	13 100.0%	16 100.0%	26 100.0%	221 100.0%

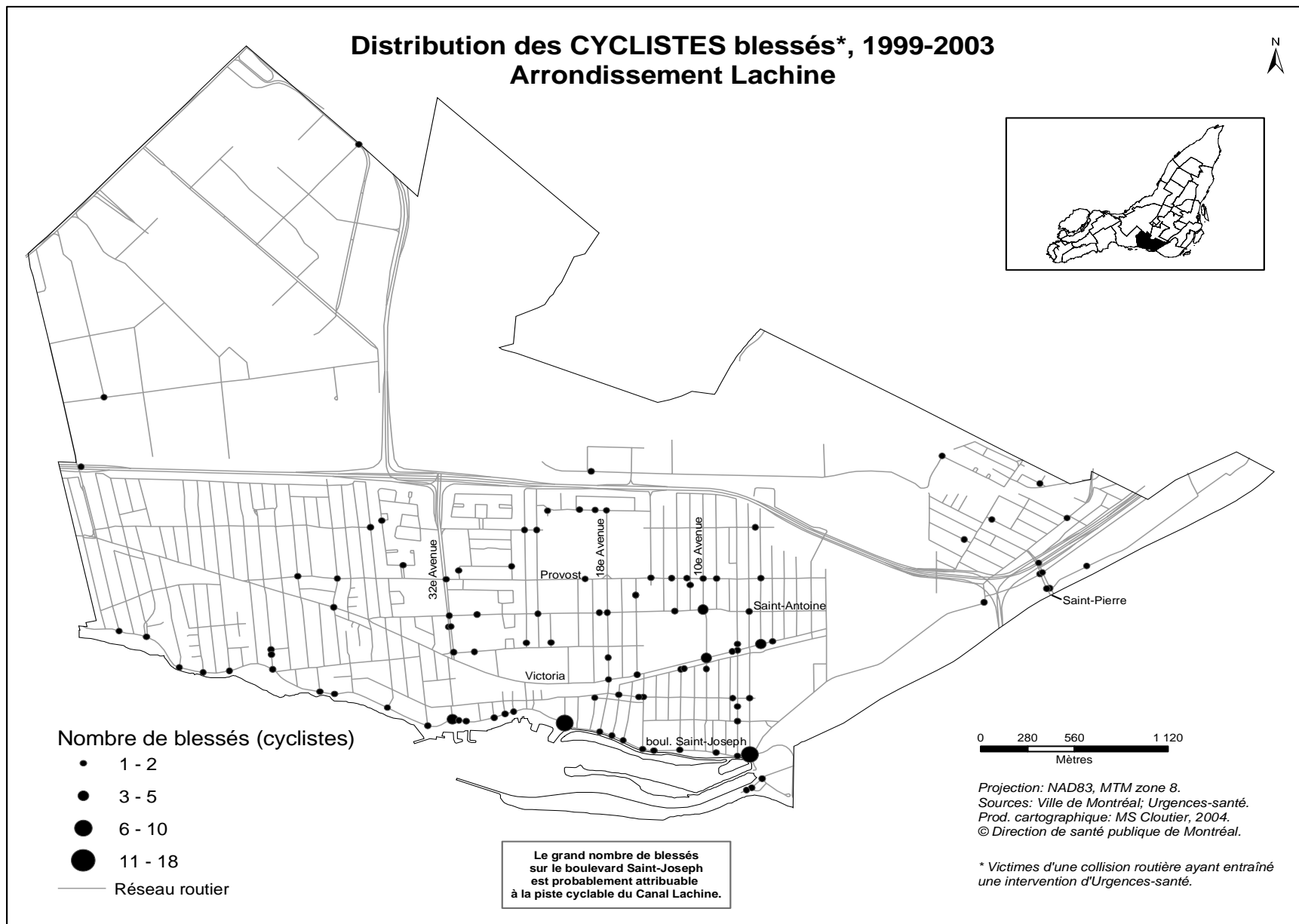
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

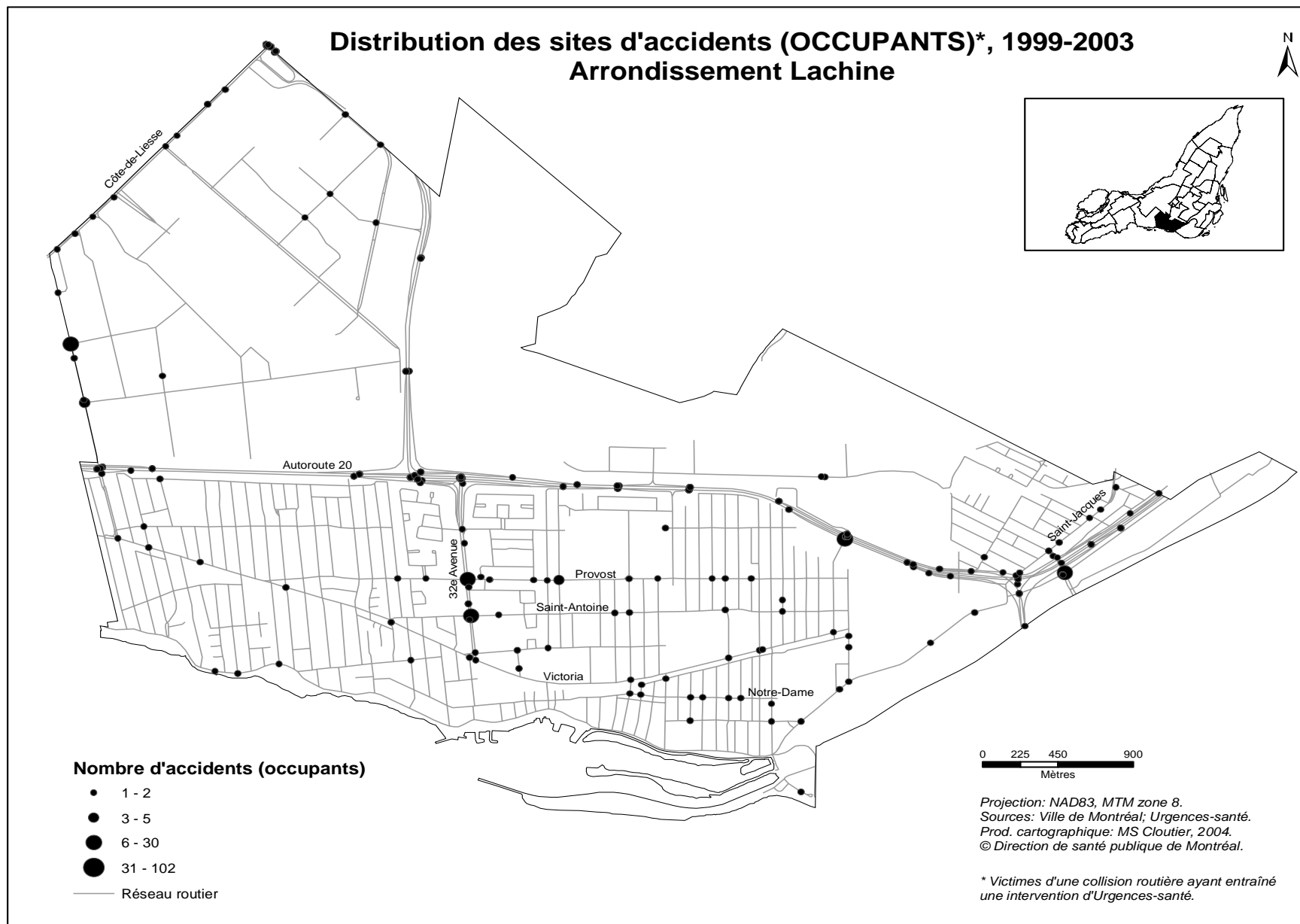
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'usager parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Lachine







Lachine

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

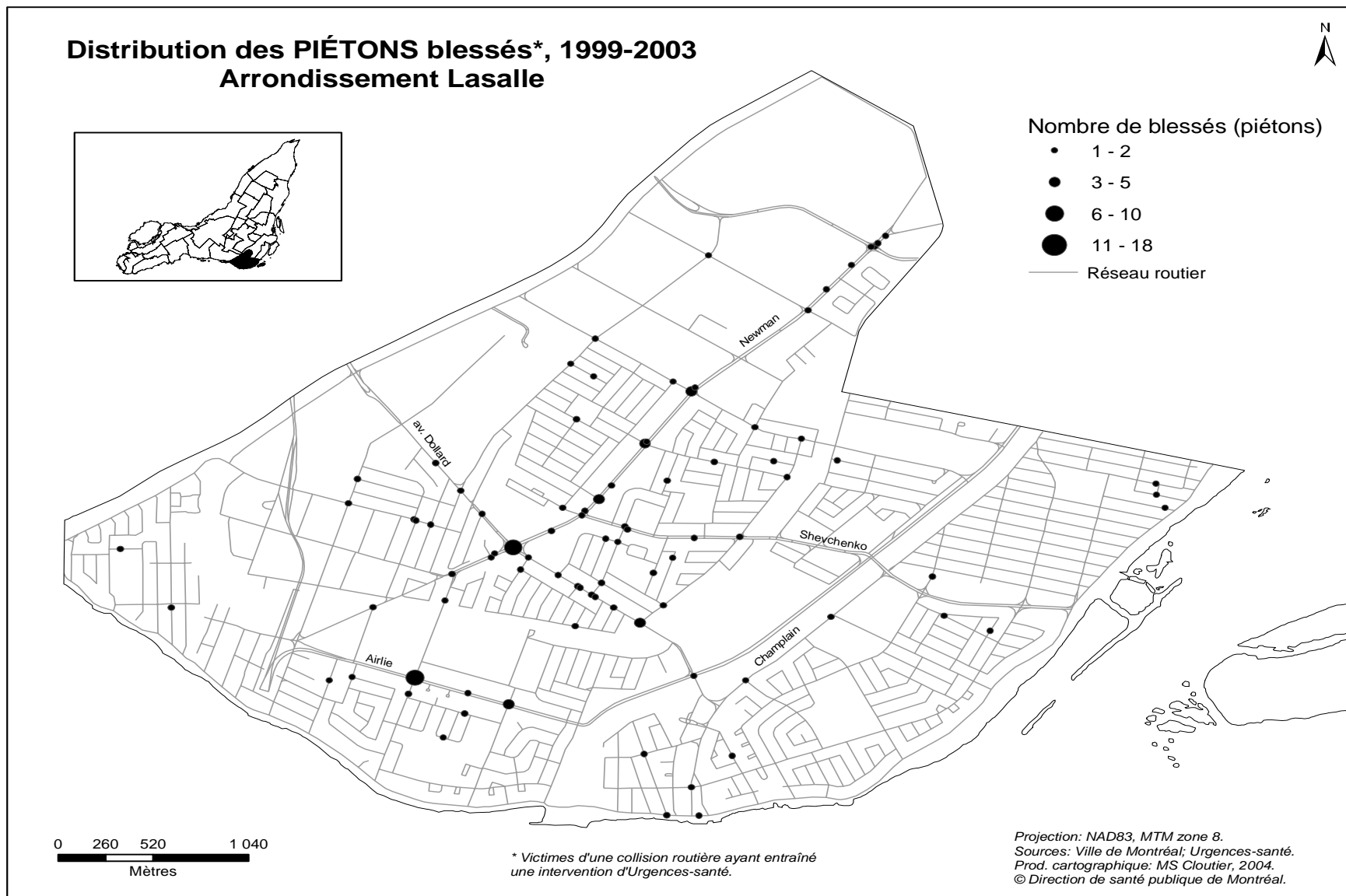
	Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous	
Nombre d'événements**	422		25		65		137		646	
Nombre de blessés	457		25		65		141		688	
Sexe***	<i>(inconnu)</i>		3		7		8		44	
	<i>Femme</i>	227 50%	2 8%	23 35%	45 32%	297 43%				
	<i>Homme</i>	204 45%	20 80%	35 54%	88 62%	347 50%				
Âge (années)	<i>Âge moyen</i>		32.1		36.5		37.0		36.6	
	<i>Âge médian</i>		30.0		36.0		36.0		35.0	
Groupes d'âge***	<i>(âge inconnu)</i>				2 3.1%				10 1.5%	
	<i>0 - 4 ans</i>				1 1.5%				6 0.9%	
	<i>5 - 9 ans</i>				6 9.2%		10 7.1%		24 3.5%	
	<i>10 - 14 ans</i>		1 4.0%		10 15.4%		20 14.2%		36 5.2%	
	<i>15 - 19 ans</i>		3 12.0%		2 3.1%		8 5.7%		50 7.3%	
	<i>20 - 24 ans</i>		2 8.0%		4 6.2%		4 2.8%		88 12.8%	
	<i>25 - 29 ans</i>		6 24.0%		2 3.1%		12 8.5%		61 8.9%	
	<i>30 - 34 ans</i>		3 12.0%		6 9.2%		11 7.8%		66 9.6%	
	<i>35 - 39 ans</i>		5 20.0%		4 6.2%		17 12.1%		81 11.8%	
	<i>40 - 44 ans</i>		2 8.0%		6 9.2%		12 8.5%		50 7.3%	
	<i>45 - 49 ans</i>				5 7.7%		7 5.0%		50 7.3%	
	<i>50 - 54 ans</i>		1 4.0%		1 1.5%		8 5.7%		53 7.7%	
	<i>55 - 59 ans</i>		1 4.0%		5 7.7%		10 7.1%		37 5.4%	
	<i>60 - 64 ans</i>		1 4.0%		4 6.2%		6 4.3%		20 2.9%	
	<i>65 - 69 ans</i>				1 1.5%		7 5.0%		23 3.3%	
	<i>70 - 74 ans</i>				1 1.5%		4 2.8%		10 1.5%	
	<i>75 ans et +</i>				5 7.7%		5 3.5%		23 3.3%	
	<i>Total</i>		25 100.0%		65 100.0%		141 100.0%		688 100.0%	

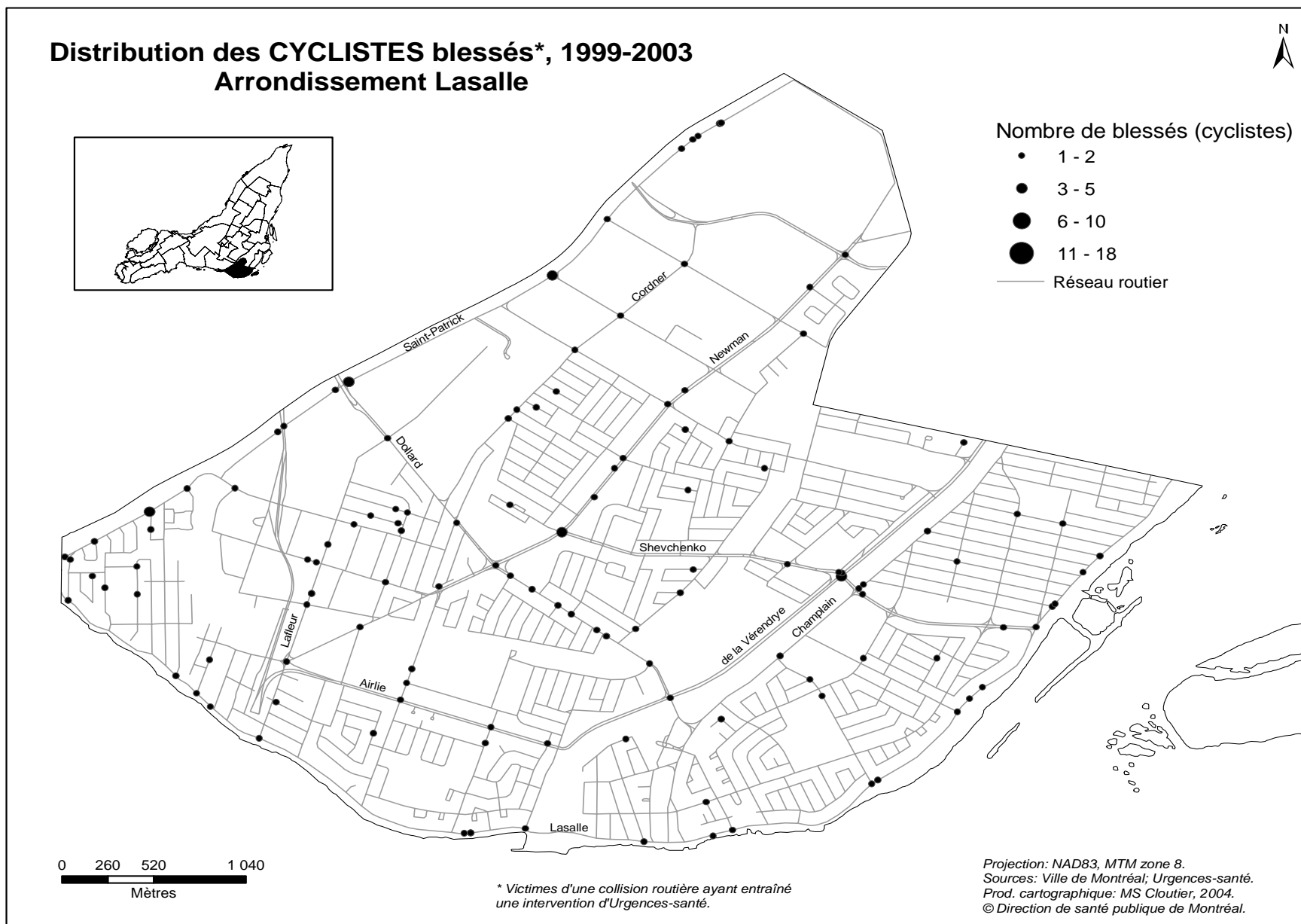
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

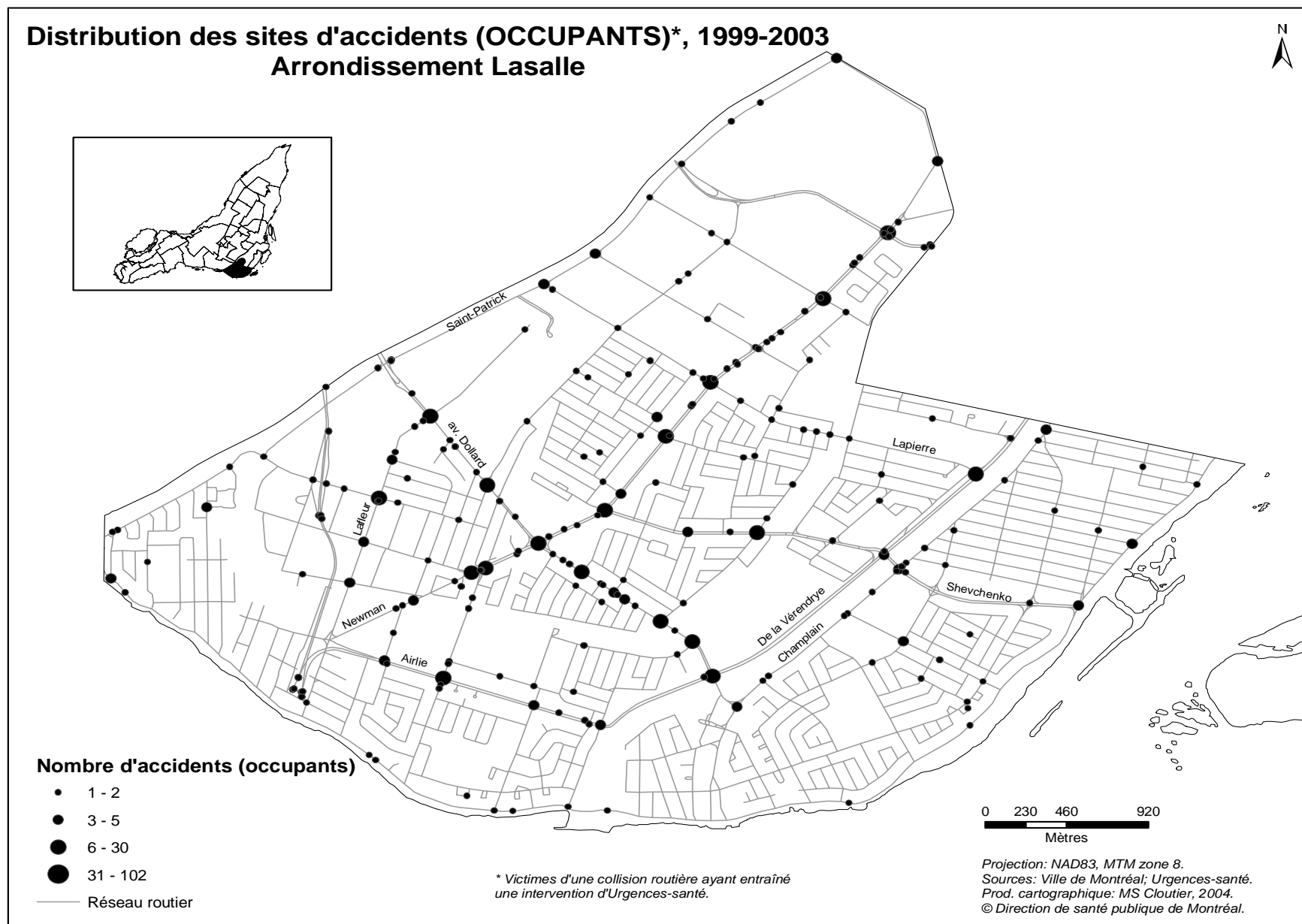
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'utilisateur parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Lasalle







LaSalle

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

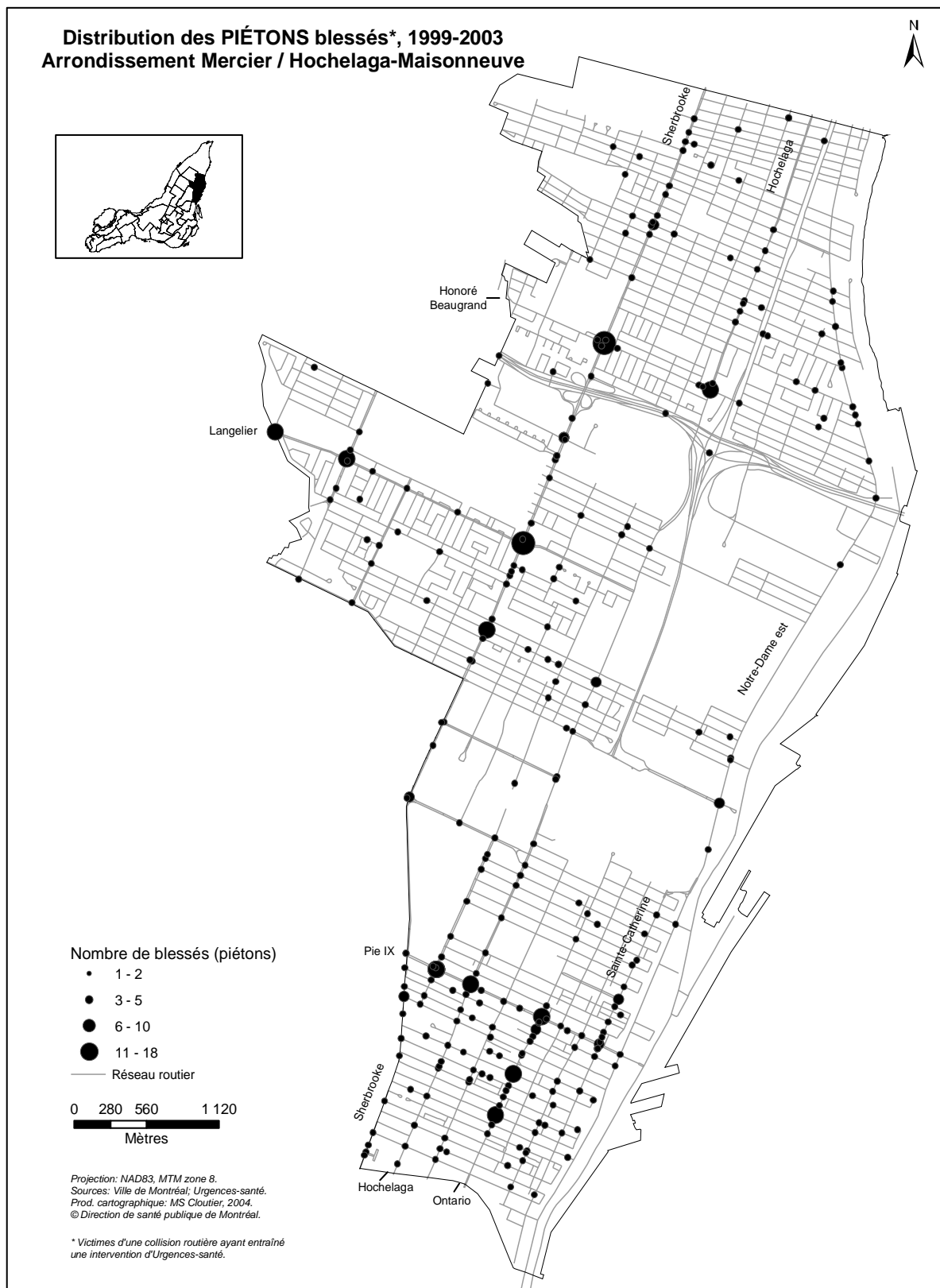
		Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous	
Nombre d'événements**		628		41		123		150		942	
Nombre de blessés		708		41		123		151		1023	
Sexe***		(inconnu)		2		5		10		64	
		Femme		9 22%		73 59%		44 29%		496 48%	
		Homme		30 73%		45 37%		97 64%		463 45%	
Âge (années)		Âge moyen		33.5		36.9		32.7		37.9	
		Âge médian		30.0		35.0		31.0		36.0	
Groupes d'âge***		(âge inconnu)		1 0.8%		1 0.8%		1 0.7%		8 0.8%	
		0 - 4 ans		1 2.4%		6 4.9%				15 1.5%	
		5 - 9 ans		1 2.4%		15 12.2%		14 9.3%		51 5.0%	
		10 - 14 ans		2 4.9%		9 7.3%		19 12.6%		43 4.2%	
		15 - 19 ans		4 9.8%		10 8.1%		22 14.6%		84 8.2%	
		20 - 24 ans		6 14.6%		8 6.5%		8 5.3%		115 11.2%	
		25 - 29 ans		6 14.6%		6 4.9%		10 6.6%		93 9.1%	
		30 - 34 ans		3 7.3%		6 4.9%		12 7.9%		84 8.2%	
		35 - 39 ans		6 14.6%		7 5.7%		7 4.6%		83 8.1%	
		40 - 44 ans		1 2.4%		5 4.1%		15 9.9%		78 7.6%	
		45 - 49 ans		2 4.9%		7 5.7%		11 7.3%		73 7.1%	
		50 - 54 ans		4 9.8%		7 5.7%		12 7.9%		76 7.4%	
		55 - 59 ans		3 7.3%		11 8.9%		1 0.7%		58 5.7%	
		60 - 64 ans				8 6.5%		6 4.0%		42 4.1%	
		65 - 69 ans				3 2.4%		3 2.0%		34 3.3%	
		70 - 74 ans		1 2.4%		6 4.9%		7 4.6%		43 4.2%	
		75 ans et +		1 2.4%		8 6.5%		3 2.0%		43 4.2%	
		Total		41 100.0%		123 100.0%		151 100.0%		1023 100.0%	

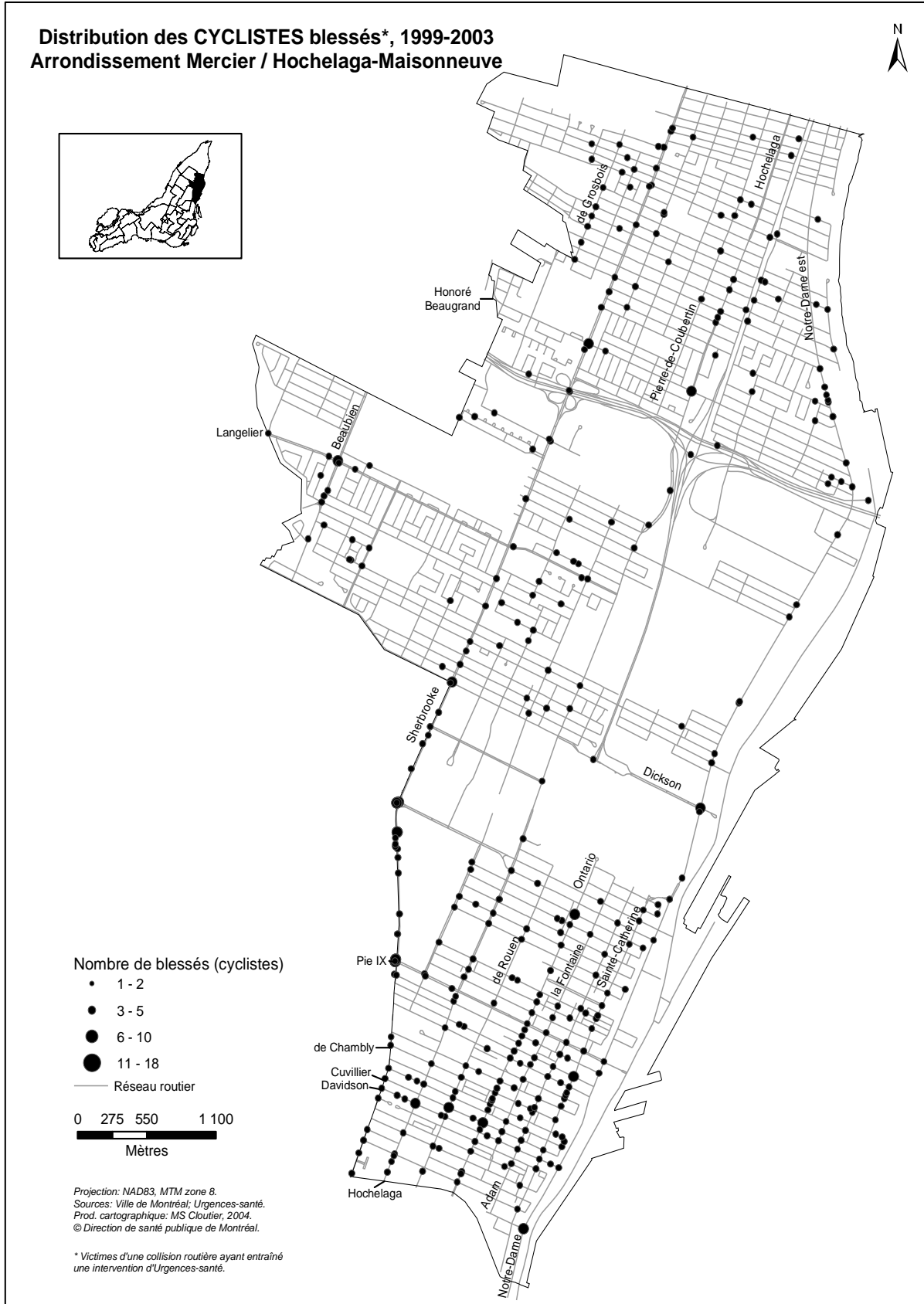
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

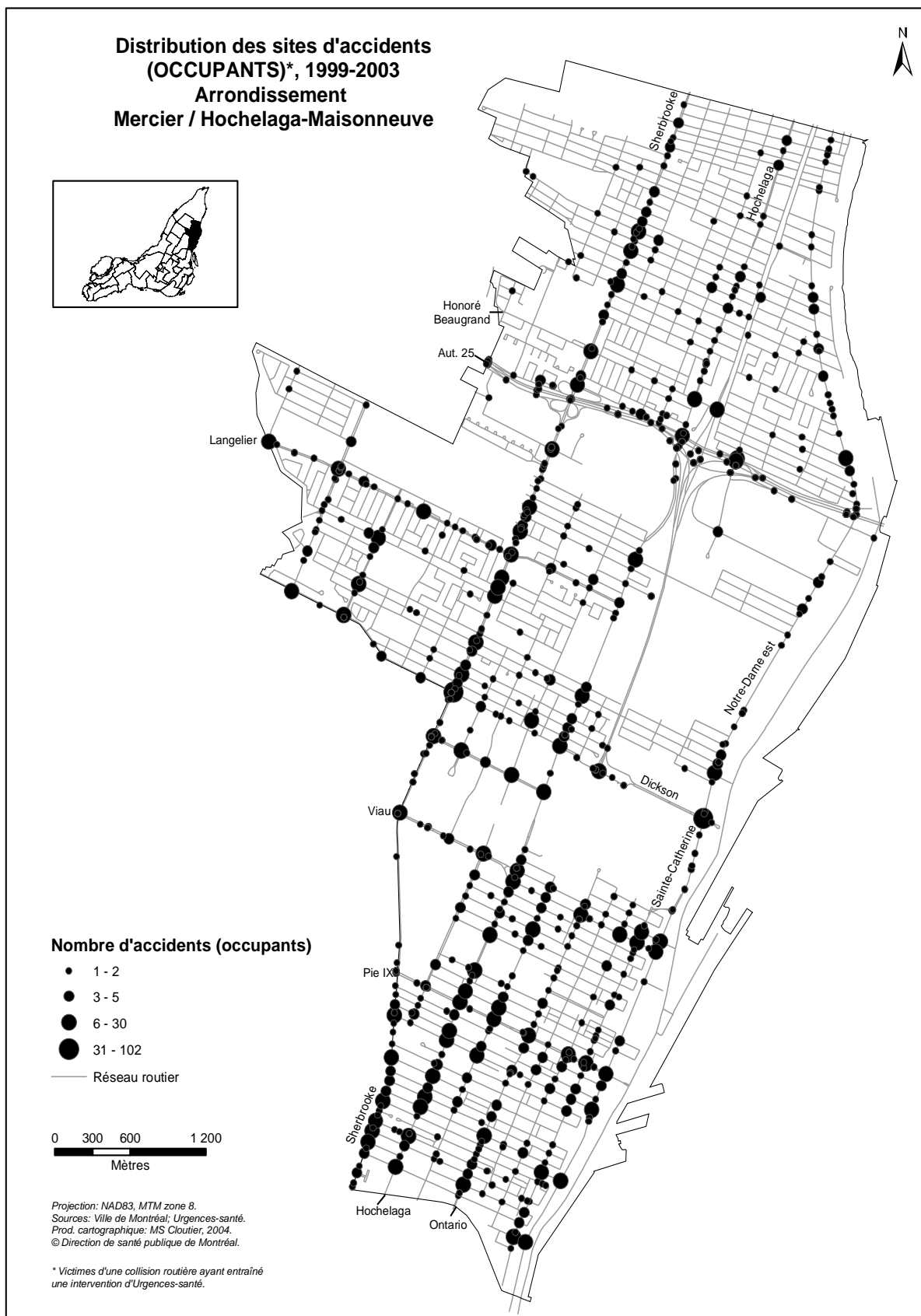
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'utilisateur parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve







Mercier/Hochelaga-Maisonneuve**Usagers de la route blessés*, 1999-2003**

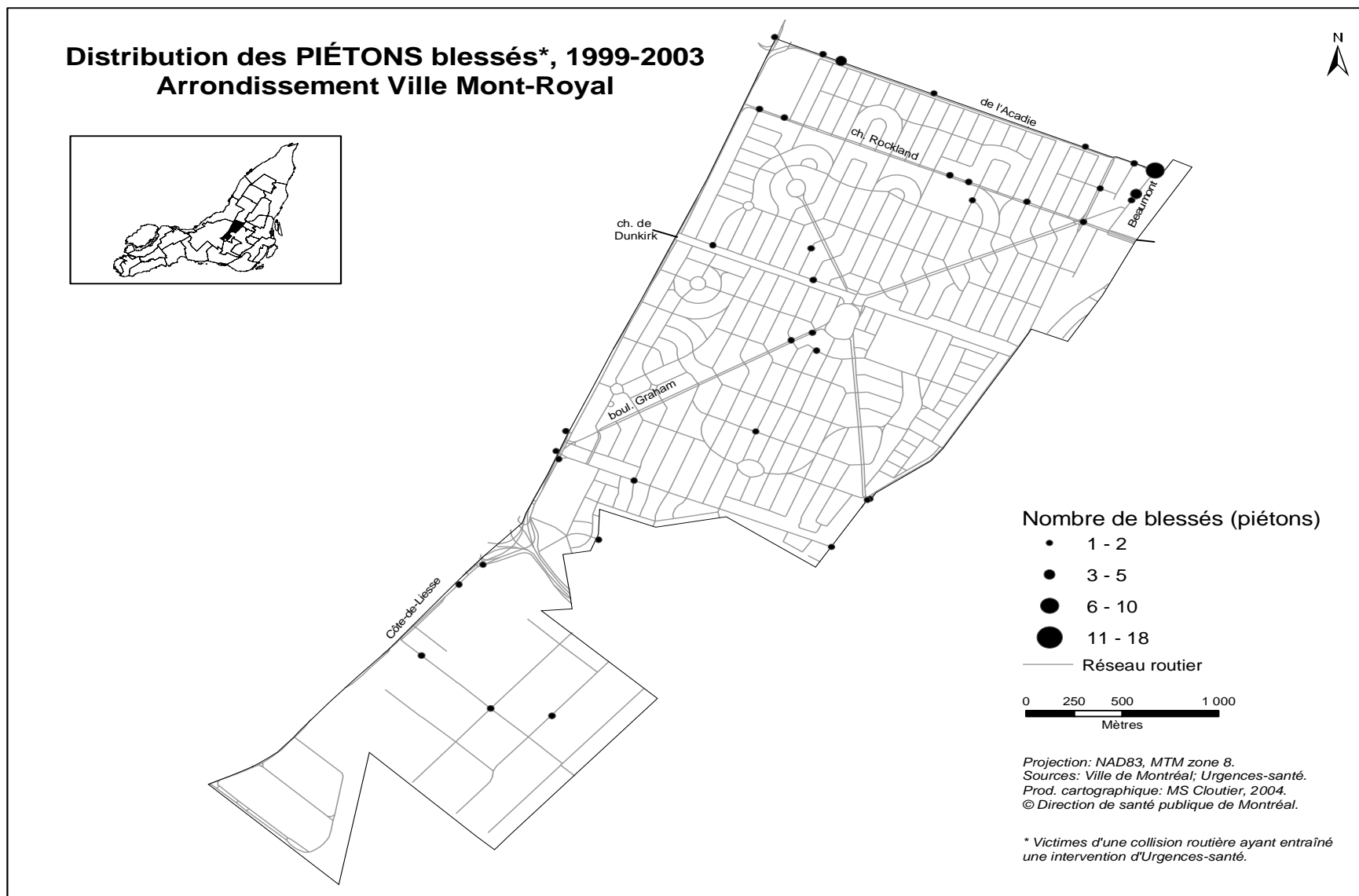
	Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous	
Nombre d'événements**	2117		95		375		387		2967	
Nombre de blessés	2411		97		385		390		3283	
Sexe***	<i>(inconnu)</i>		5		26		22		246	
	<i>Femme</i>	1126 47%	17 18%	178 46%	93 24%			1414 43%		
	<i>Homme</i>	1092 45%	75 77%	181 47%	275 71%			1623 49%		
Âge (années)	<i>Âge moyen</i>		32.8		36.3		30.4		35.4	
	<i>Âge médian</i>		31.0		34.0		27.0		33.0	
Groupes d'âge***	<i>(âge inconnu)</i>		2 2.1%	3 0.8%		2 0.5%		31 0.9%		
	<i>0 - 4 ans</i>		38 1.6%		13 3.4%		4 1.0%		55 1.7%	
	<i>5 - 9 ans</i>		38 1.6%		39 10.1%		41 10.5%		118 3.6%	
	<i>10 - 14 ans</i>		42 1.7%		42 10.9%		47 12.1%		131 4.0%	
	<i>15 - 19 ans</i>		206 8.5%	8 8.2%	35 9.1%	49 12.6%			298 9.1%	
	<i>20 - 24 ans</i>		381 15.8%	19 19.6%	27 7.0%	39 10.0%			466 14.2%	
	<i>25 - 29 ans</i>		285 11.8%	13 13.4%	13 3.4%	25 6.4%			336 10.2%	
	<i>30 - 34 ans</i>		244 10.1%	17 17.5%	23 6.0%	28 7.2%			312 9.5%	
	<i>35 - 39 ans</i>		239 9.9%	12 12.4%	25 6.5%	30 7.7%			306 9.3%	
	<i>40 - 44 ans</i>		225 9.3%	10 10.3%	22 5.7%	37 9.5%			294 9.0%	
	<i>45 - 49 ans</i>		195 8.1%	6 6.2%	22 5.7%	31 7.9%			254 7.7%	
	<i>50 - 54 ans</i>		132 5.5%	5 5.2%	24 6.2%	13 3.3%			174 5.3%	
	<i>55 - 59 ans</i>		113 4.7%	4 4.1%	25 6.5%	15 3.8%			157 4.8%	
	<i>60 - 64 ans</i>		69 2.9%	1 1.0%	15 3.9%	7 1.8%			92 2.8%	
	<i>65 - 69 ans</i>		73 3.0%		13 3.4%	8 2.1%			94 2.9%	
	<i>70 - 74 ans</i>		49 2.0%		17 4.4%	8 2.1%			74 2.3%	
	<i>75 ans et +</i>		58 2.4%		27 7.0%	6 1.5%			91 2.8%	
	<i>Total</i>		2411 100.0%	97 100.0%	385 100.0%	390 100.0%			3283 100.0%	

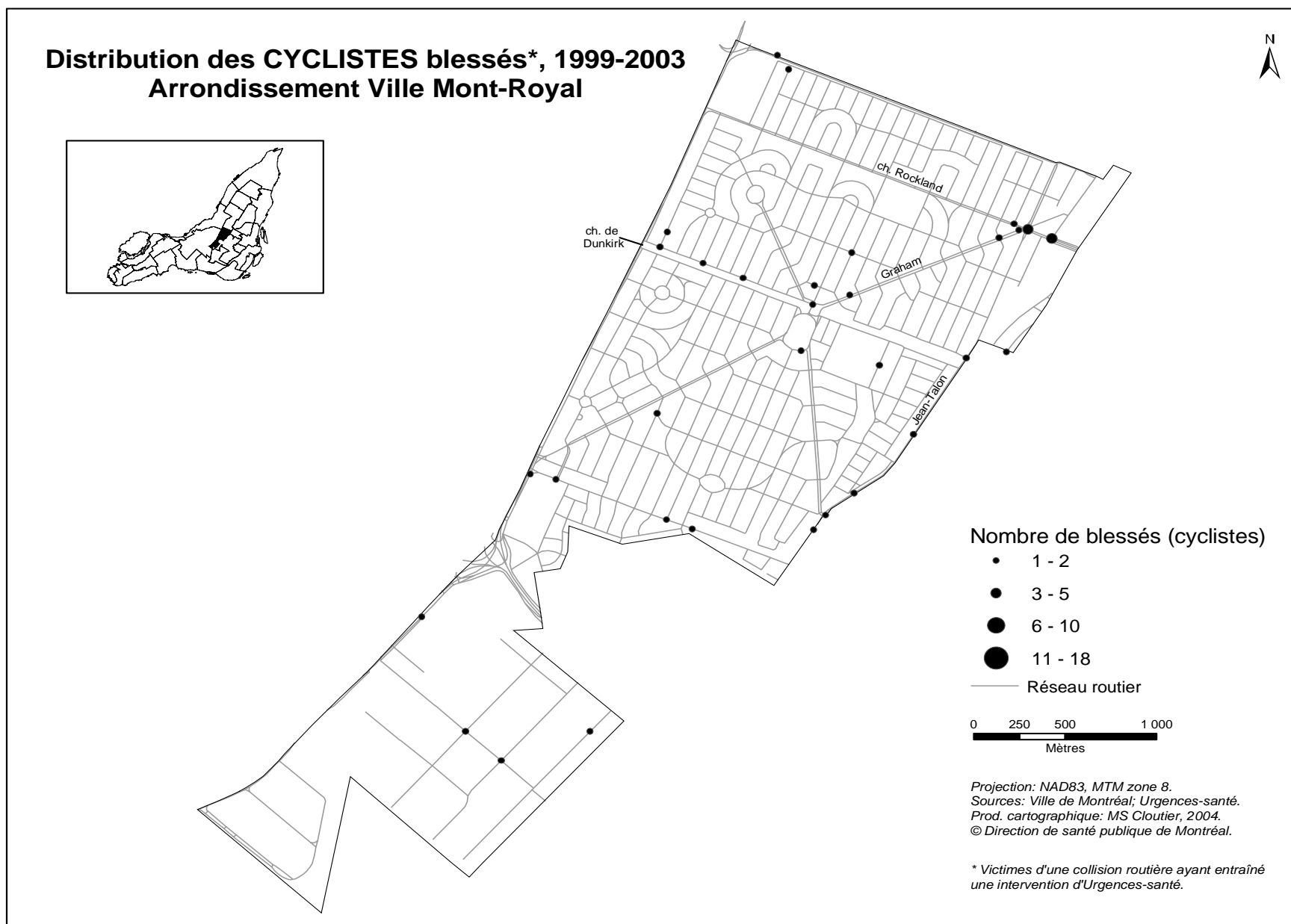
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

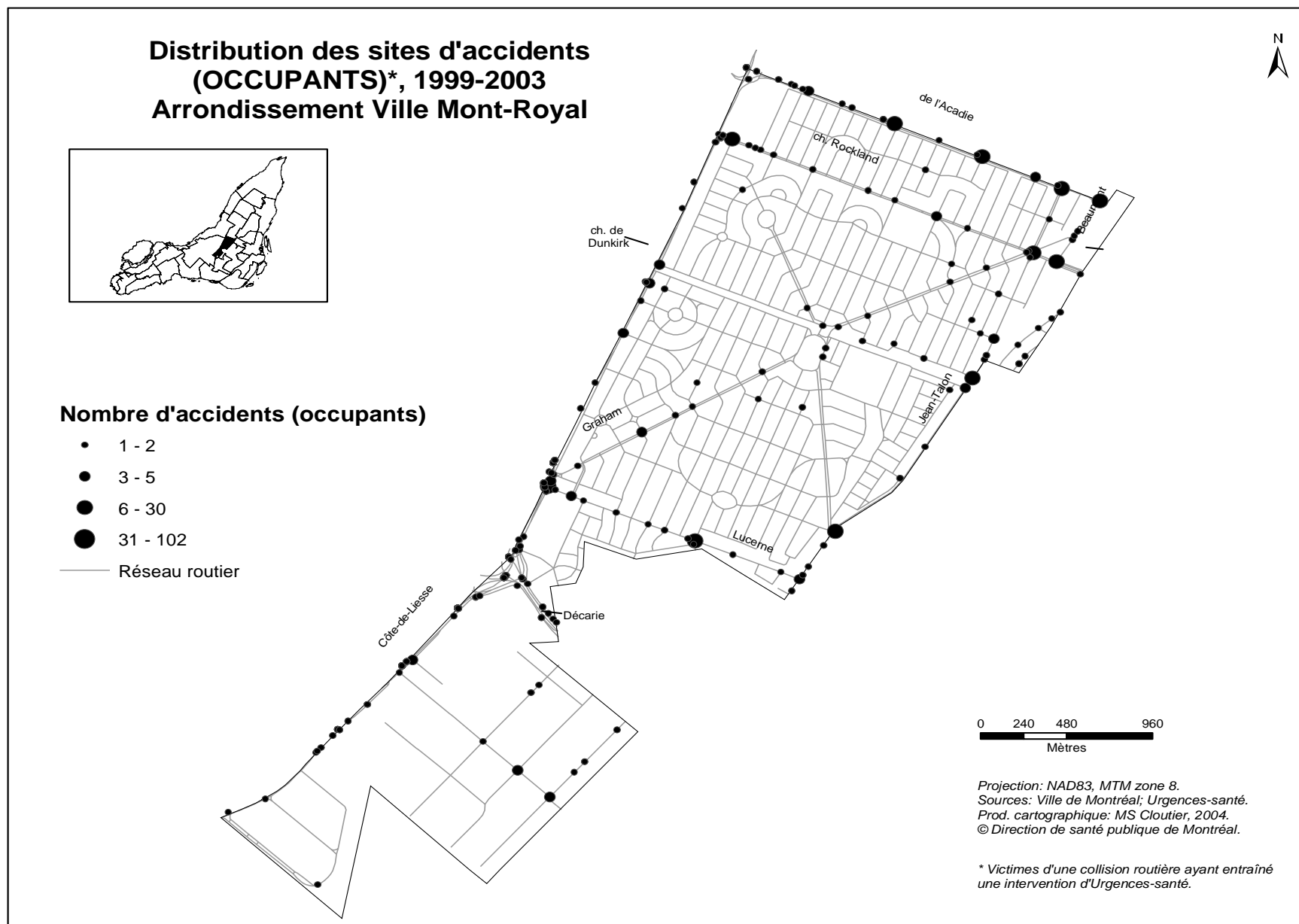
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'utilisateur parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Mont-Royal







Mont-Royal

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

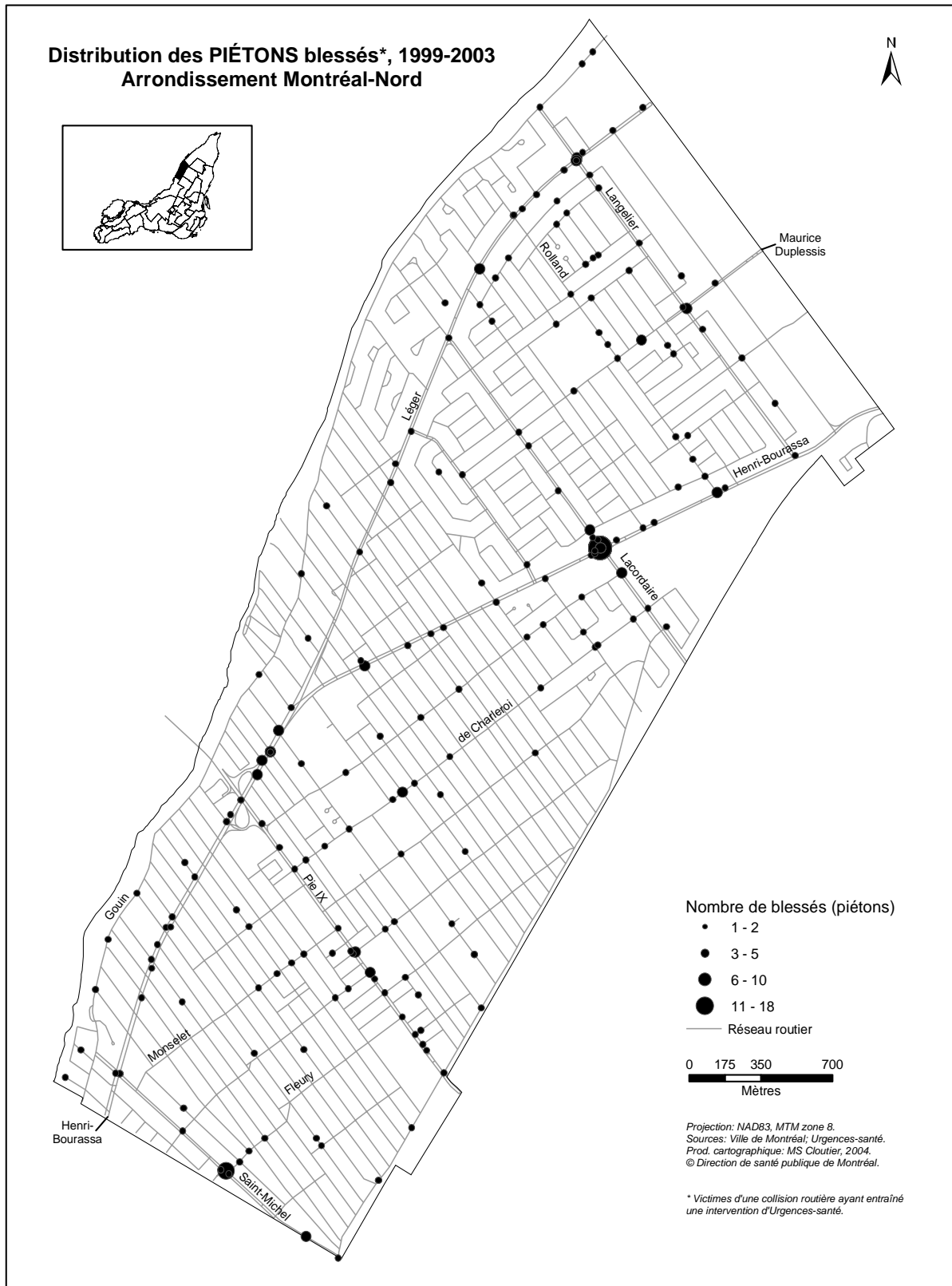
	Occupants de véhicule	Motocyclistes	Piétons	Cyclistes	Tous	
Nombre d'événements**	402	10	35	34	481	
Nombre de blessés	440	10	35	34	519	
Sexe***	(inconnu)	30	1	2	4	37
	Femme	237 54%	3 30%	16 46%	6 18%	262 50%
	Homme	173 39%	6 60%	17 49%	24 71%	220 42%
Âge (années)						
	Âge moyen	37.8	34.0	38.7	35.1	37.6
	Âge médian	35.0	31.5	39.0	33.0	35.0
Groupes d'âge***						
	(âge inconnu)	4 0.9%				4 0.8%
	0 - 4 ans	10 2.3%		4 11.4%		14 2.7%
	5 - 9 ans	8 1.8%		2 5.7%	1 2.9%	11 2.1%
	10 - 14 ans			2 5.7%	3 8.8%	5 1.0%
	15 - 19 ans	33 7.5%		1 2.9%	3 8.8%	37 7.1%
	20 - 24 ans	73 16.6%	2 20.0%	2 5.7%	2 5.9%	79 15.2%
	25 - 29 ans	48 10.9%	3 30.0%	1 2.9%	4 11.8%	56 10.8%
	30 - 34 ans	43 9.8%		3 8.6%	6 17.6%	52 10.0%
	35 - 39 ans	43 9.8%	1 10.0%	4 11.4%	3 8.8%	51 9.8%
	40 - 44 ans	39 8.9%	2 20.0%	3 8.6%	3 8.8%	47 9.1%
	45 - 49 ans	31 7.0%	1 10.0%		3 8.8%	35 6.7%
	50 - 54 ans	30 6.8%	1 10.0%	4 11.4%	1 2.9%	36 6.9%
	55 - 59 ans	19 4.3%		1 2.9%	2 5.9%	22 4.2%
	60 - 64 ans	16 3.6%		3 8.6%	1 2.9%	20 3.9%
	65 - 69 ans	18 4.1%		1 2.9%	1 2.9%	20 3.9%
	70 - 74 ans	3 0.7%				3 0.6%
	75 ans et +	22 5.0%		4 11.4%	1 2.9%	27 5.2%
	Total	440 100.0%	10 100.0%	35 100.0%	34 100.0%	519 100.0%

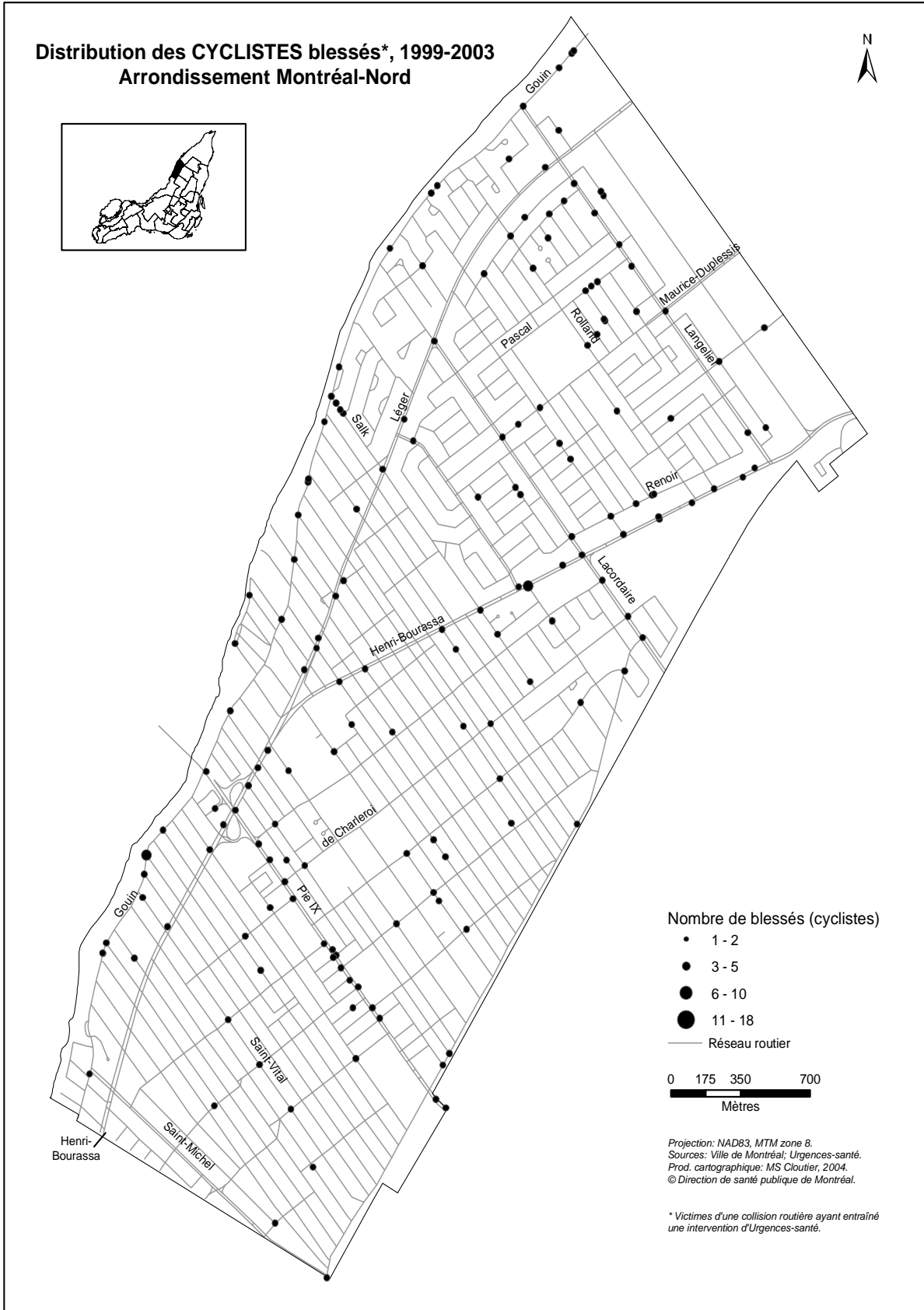
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

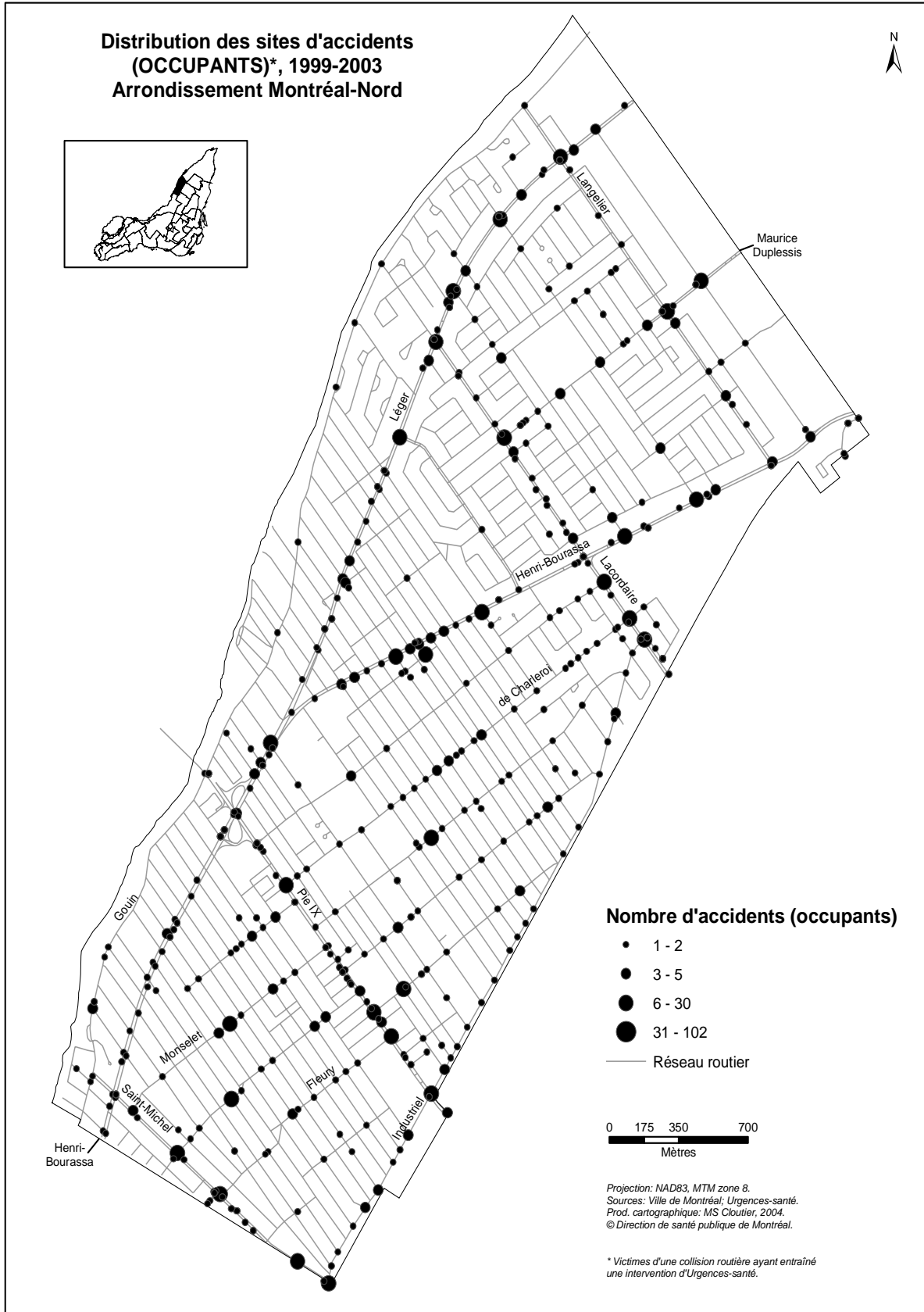
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'usager parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Montréal-Nord







Montréal-Nord

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

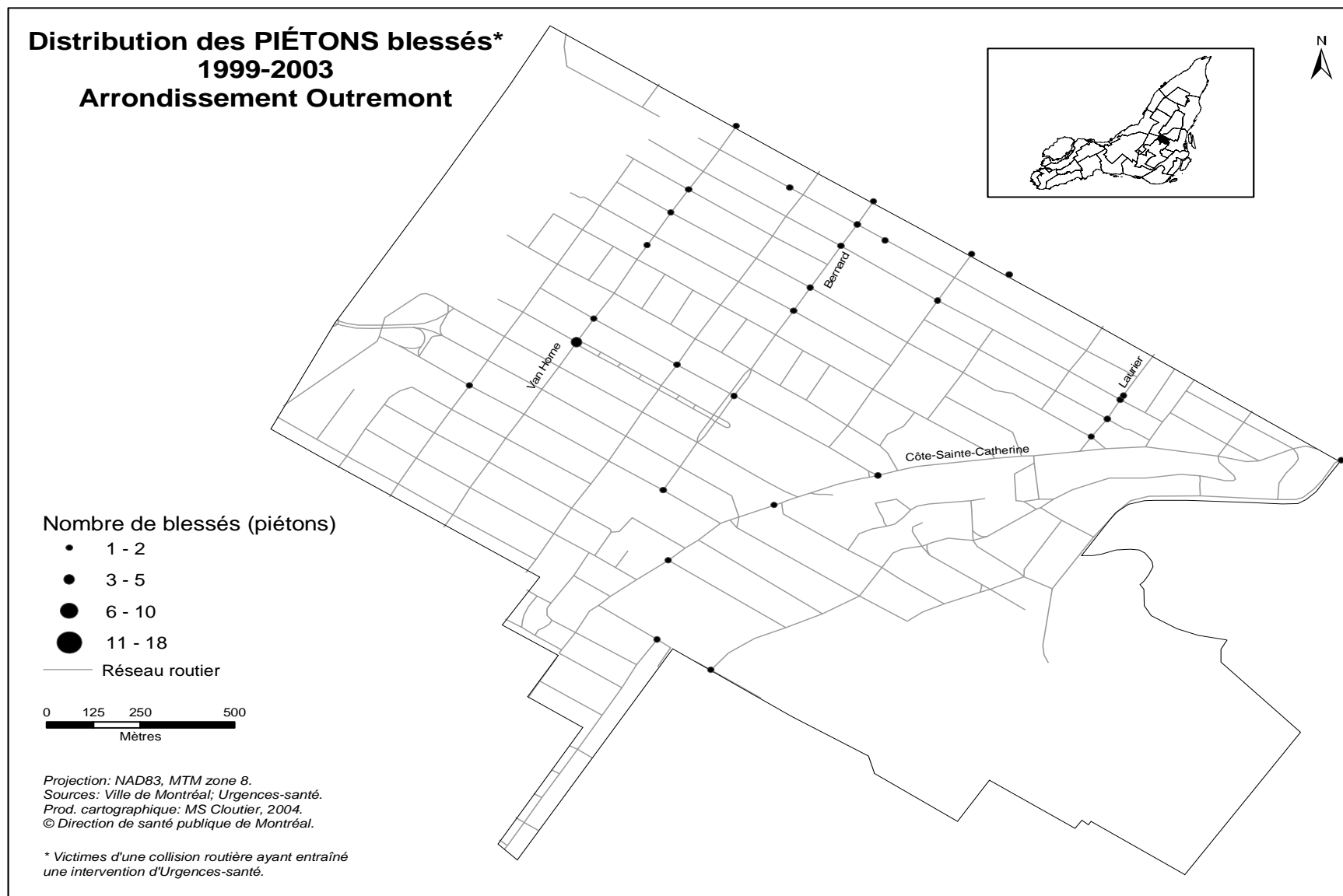
	Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous	
Nombre d'événements**	1013		26		278		178		1490	
Nombre de blessés	1162		28		281		182		1653	
Sexe***	<i>(inconnu)</i>		1		13		16		113	
	<i>Femme</i>	543 47%	4 14%	150 53%	39 21%			736 45%		
	<i>Homme</i>	536 46%	23 82%	118 42%	127 70%			804 49%		
Âge (années)	<i>Âge moyen</i>		33.7		37.2		27.4		37.3	
	<i>Âge médian</i>		30.5		31.0		19.0		34.0	
Groupes d'âge***	<i>(âge inconnu)</i>				5 1.8%		3 1.6%		17 1.0%	
	<i>0 - 4 ans</i>				9 3.2%		3 1.6%		33 2.0%	
	<i>5 - 9 ans</i>				29 10.3%		31 17.0%		91 5.5%	
	<i>10 - 14 ans</i>				38 13.5%		34 18.7%		99 6.0%	
	<i>15 - 19 ans</i>		6 21.4%		23 8.2%		24 13.2%		131 7.9%	
	<i>20 - 24 ans</i>		1 3.6%		26 9.3%		13 7.1%		195 11.8%	
	<i>25 - 29 ans</i>		5 17.9%		9 3.2%		9 4.9%		142 8.6%	
	<i>30 - 34 ans</i>		5 17.9%		8 2.8%		12 6.6%		136 8.2%	
	<i>35 - 39 ans</i>		2 7.1%		15 5.3%		8 4.4%		127 7.7%	
	<i>40 - 44 ans</i>		2 7.1%		13 4.6%		9 4.9%		119 7.2%	
	<i>45 - 49 ans</i>		2 7.1%		10 3.6%		5 2.7%		107 6.5%	
	<i>50 - 54 ans</i>		2 7.1%		13 4.6%		4 2.2%		95 5.7%	
	<i>55 - 59 ans</i>		2 7.1%		12 4.3%		5 2.7%		66 4.0%	
	<i>60 - 64 ans</i>		1 3.6%		15 5.3%		6 3.3%		67 4.1%	
	<i>65 - 69 ans</i>				11 3.9%		7 3.8%		74 4.5%	
	<i>70 - 74 ans</i>				15 5.3%		3 1.6%		64 3.9%	
	<i>75 ans et +</i>				30 10.7%		6 3.3%		90 5.4%	
	<i>Total</i>		28 100.0%		281 100.0%		182 100.0%		1653 100.0%	

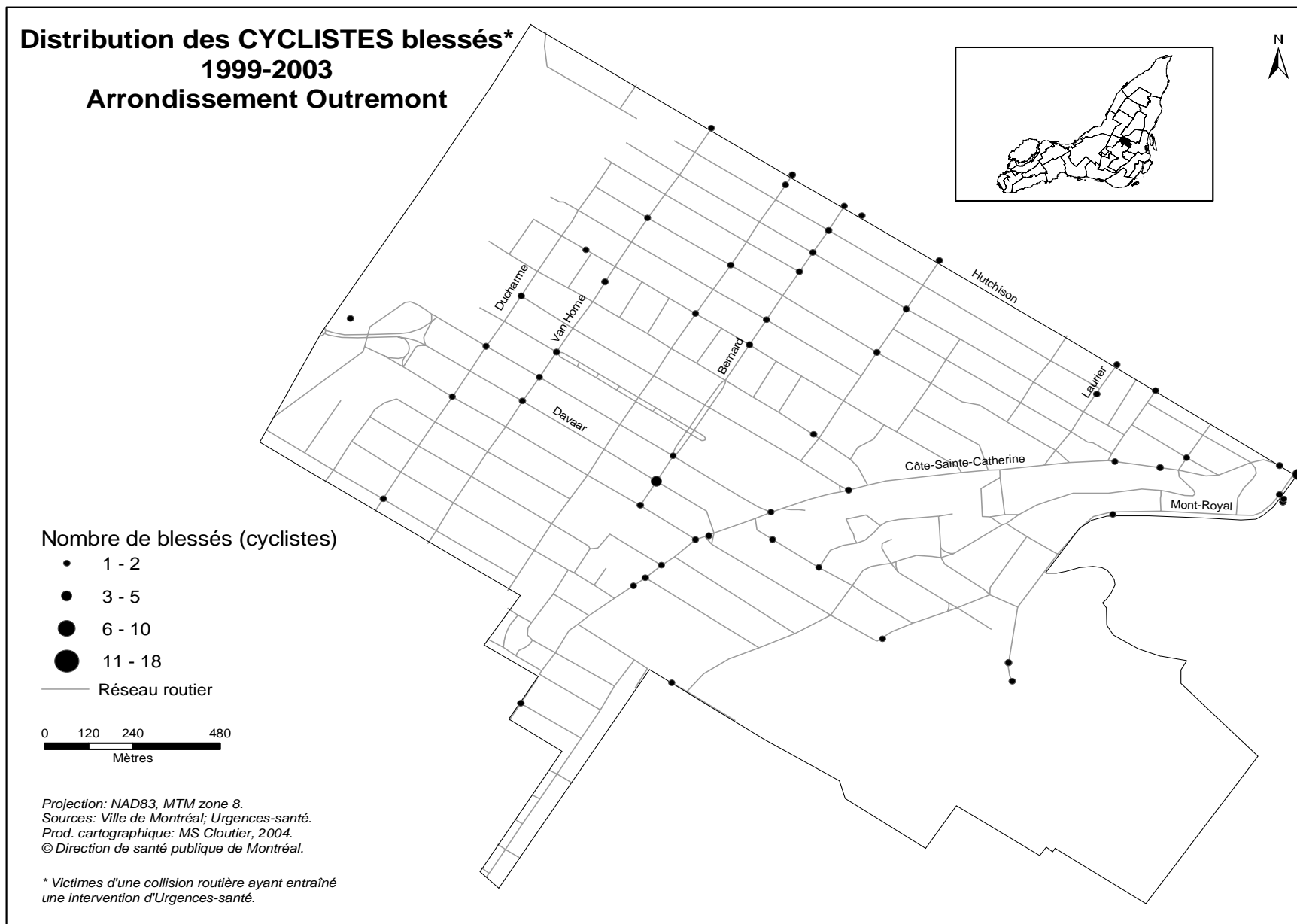
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

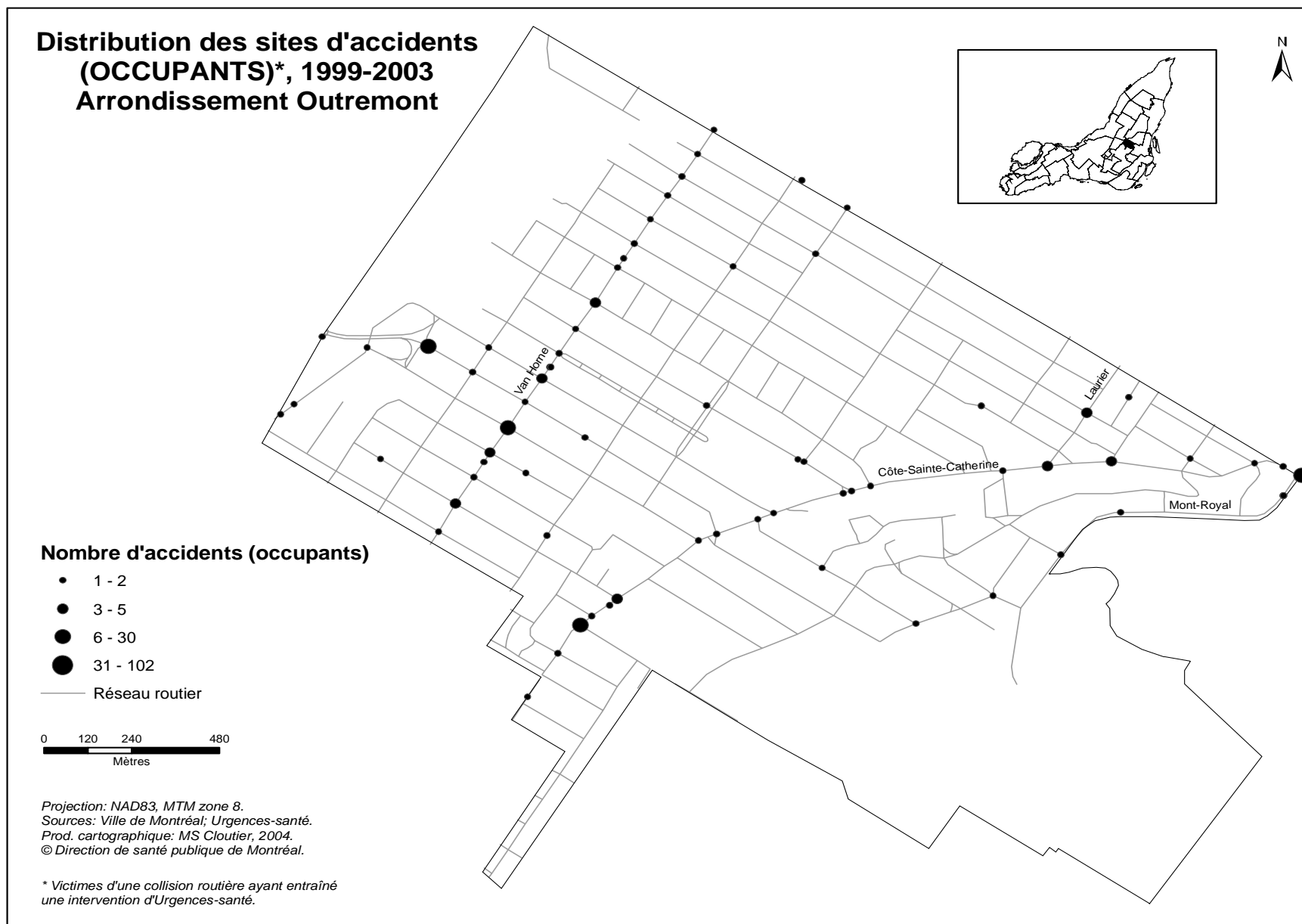
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'utilisateur parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Outremont







Outremont

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

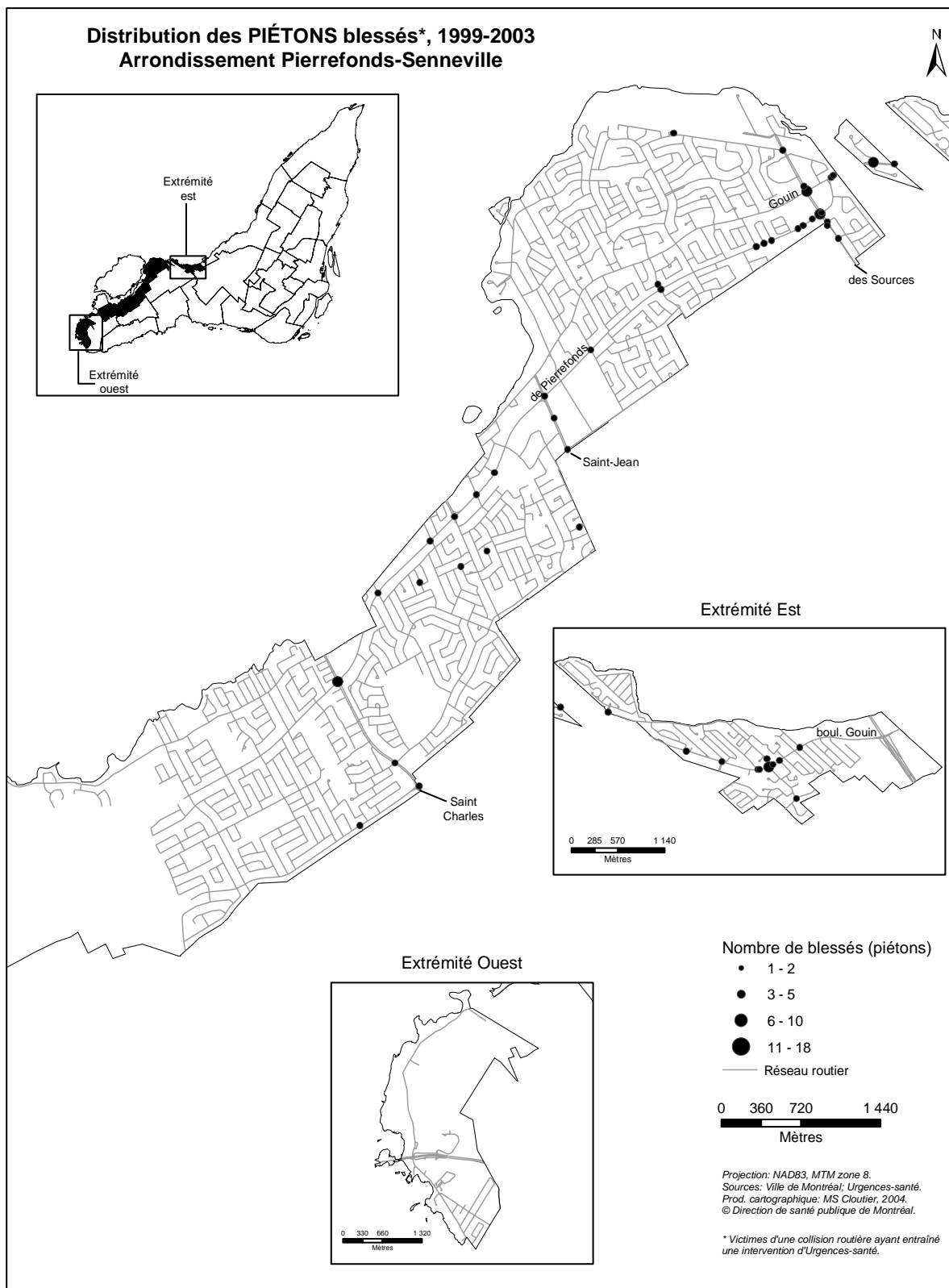
	Occupants de véhicule	Motocyclistes	Piétons	Cyclistes	Tous	
Nombre d'événements**	116	5	28	50	199	
Nombre de blessés	130	5	29	51	215	
Sexe***	(inconnu)		4	1	19	
	Femme	63 48%	0	16 55%	20 39%	99 46%
	Homme	53 41%	5	9 31%	30 59%	97 45%
Âge (années)						
	Âge moyen	39.7	40.0	29.4	30.5	36.1
	Âge médian	40.0	44.0	20.0	26.0	34.0
Groupes d'âge***						
	(âge inconnu)					
	0 - 4 ans	1 0.8%		1 3.4%		2 0.9%
	5 - 9 ans	5 3.8%		4 13.8%	3 5.9%	12 5.6%
	10 - 14 ans	2 1.5%		6 20.7%	7 13.7%	15 7.0%
	15 - 19 ans	13 10.0%		3 10.3%	5 9.8%	21 9.8%
	20 - 24 ans	16 12.3%		1 3.4%	7 13.7%	24 11.2%
	25 - 29 ans	12 9.2%	1 20.0%	2 6.9%	8 15.7%	23 10.7%
	30 - 34 ans	8 6.2%		2 6.9%	3 5.9%	13 6.0%
	35 - 39 ans	7 5.4%	1 20.0%	1 3.4%	4 7.8%	13 6.0%
	40 - 44 ans	10 7.7%	2 40.0%	1 3.4%	4 7.8%	17 7.9%
	45 - 49 ans	17 13.1%		1 3.4%	3 5.9%	21 9.8%
	50 - 54 ans	13 10.0%	1 20.0%	3 10.3%	3 5.9%	20 9.3%
	55 - 59 ans	9 6.9%		1 3.4%	1 2.0%	11 5.1%
	60 - 64 ans	3 2.3%		1 3.4%		4 1.9%
	65 - 69 ans	2 1.5%			1 2.0%	3 1.4%
	70 - 74 ans	1 0.8%		1 3.4%		2 0.9%
	75 ans et +	11 8.5%		1 3.4%	2 3.9%	14 6.5%
	Total	130 100.0%	5 100.0%	29 100.0%	51 100.0%	215 100.0%

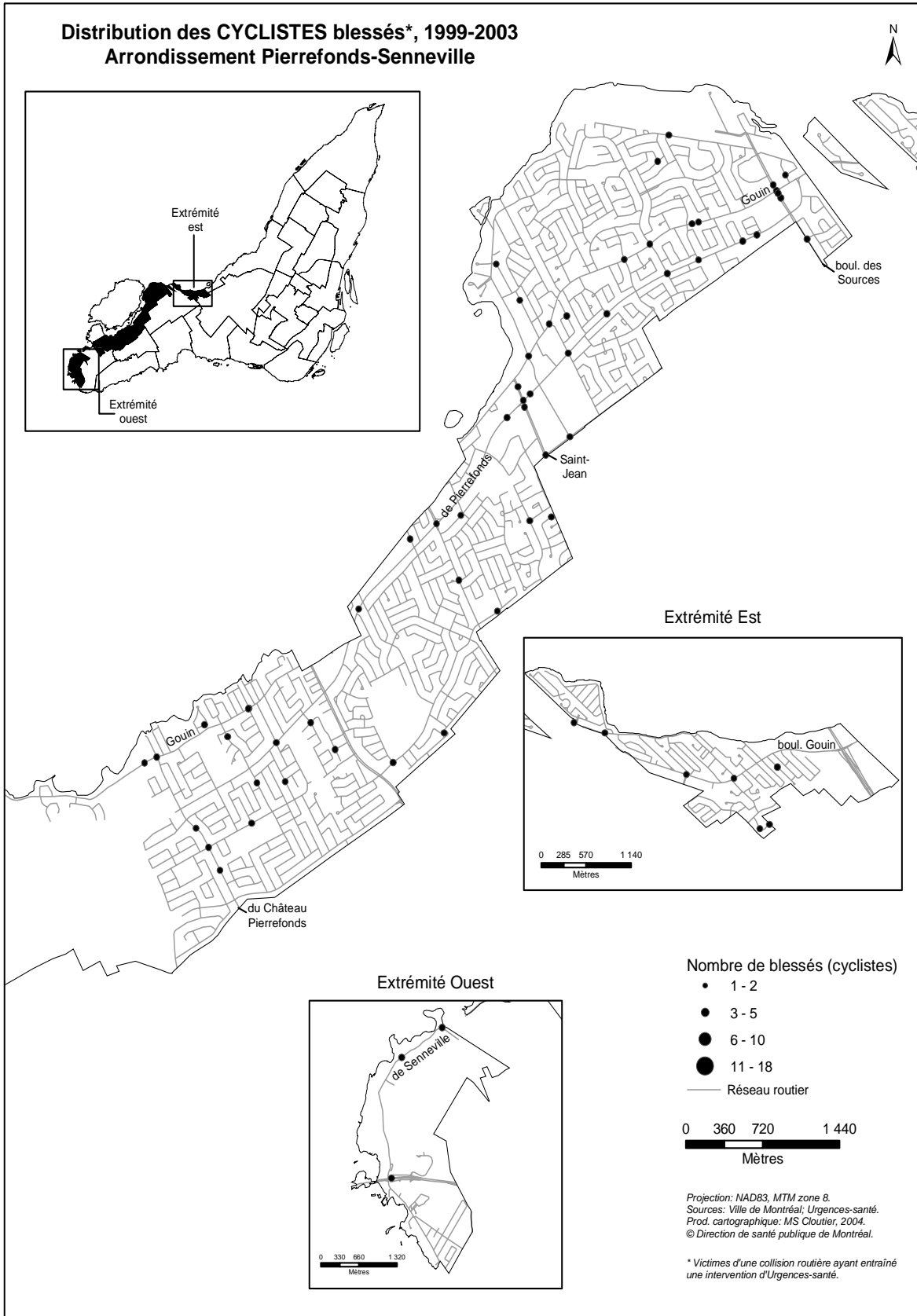
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

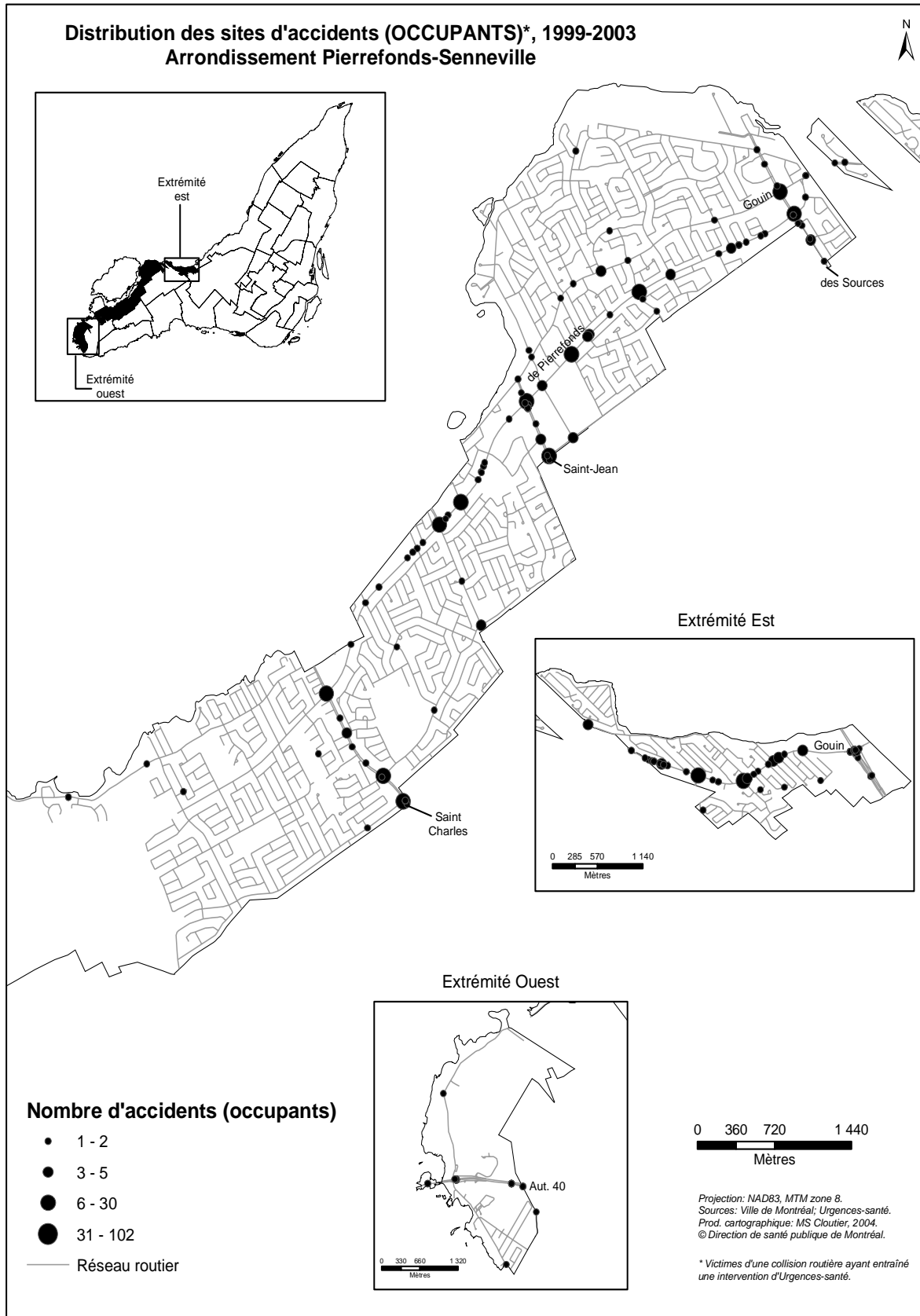
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'usager parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Pierrefonds/Senneville







Pierrefonds/Senneville

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

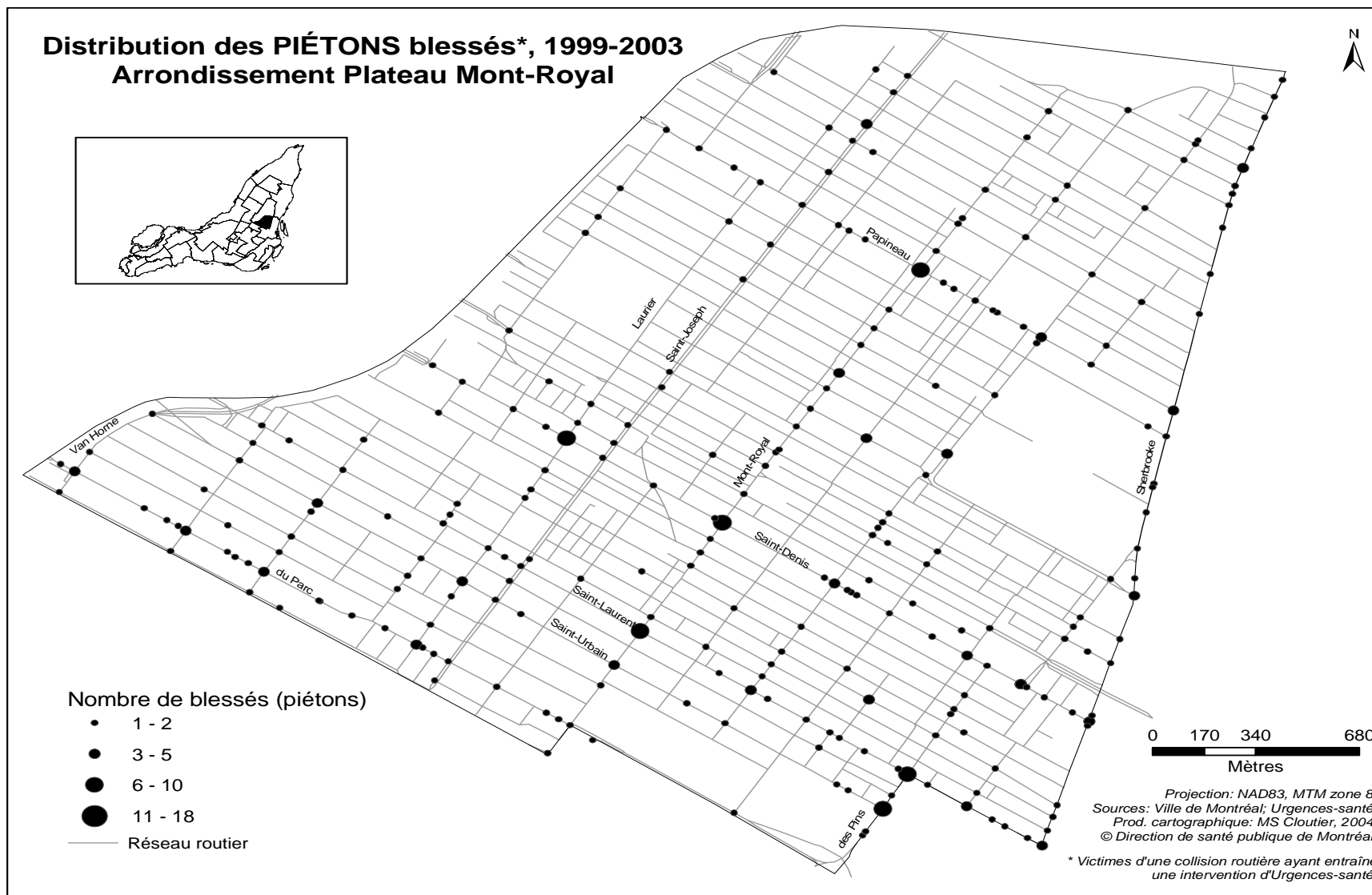
		Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous	
Nombre d'événements**		417		24		61		69		570	
Nombre de blessés		489		24		62		69		644	
Sexe***		<i>(inconnu)</i>		2		3		9		48	
		<i>Femme</i>		2 8%		31 50%		22 32%		328 51%	
		<i>Homme</i>		20 83%		28 45%		38 55%		268 42%	
Âge (années)											
		<i>Âge moyen</i>		28.3		29.0		28.4		35.6	
		<i>Âge médian</i>		26.5		21.0		16.0		33.0	
Groupes d'âge***											
		<i>(âge inconnu)</i>		2 8.3%				1 1.4%		5 0.8%	
		<i>0 - 4 ans</i>				4 6.5%				12 1.9%	
		<i>5 - 9 ans</i>				5 8.1%		10 14.5%		25 3.9%	
		<i>10 - 14 ans</i>		2 8.3%		12 19.4%		19 27.5%		47 7.3%	
		<i>15 - 19 ans</i>		4 16.7%		9 14.5%		10 14.5%		85 13.2%	
		<i>20 - 24 ans</i>		4 16.7%		5 8.1%		2 2.9%		72 11.2%	
		<i>25 - 29 ans</i>		4 16.7%		5 8.1%				49 7.6%	
		<i>30 - 34 ans</i>		1 4.2%		2 3.2%		1 1.4%		44 6.8%	
		<i>35 - 39 ans</i>		2 8.3%		3 4.8%		5 7.2%		50 7.8%	
		<i>40 - 44 ans</i>		3 12.5%		2 3.2%		7 10.1%		50 7.8%	
		<i>45 - 49 ans</i>		1 4.2%		3 4.8%		2 2.9%		50 7.8%	
		<i>50 - 54 ans</i>				2 3.2%		3 4.3%		41 6.4%	
		<i>55 - 59 ans</i>		1 4.2%		1 1.6%		3 4.3%		32 5.0%	
		<i>60 - 64 ans</i>				1 1.6%				11 1.7%	
		<i>65 - 69 ans</i>				3 4.8%		1 1.4%		19 3.0%	
		<i>70 - 74 ans</i>						1 1.4%		18 2.8%	
		<i>75 ans et +</i>				5 8.1%		4 5.8%		34 5.3%	
		<i>Total</i>		24 100.0%		62 100.0%		69 100.0%		644 100.0%	

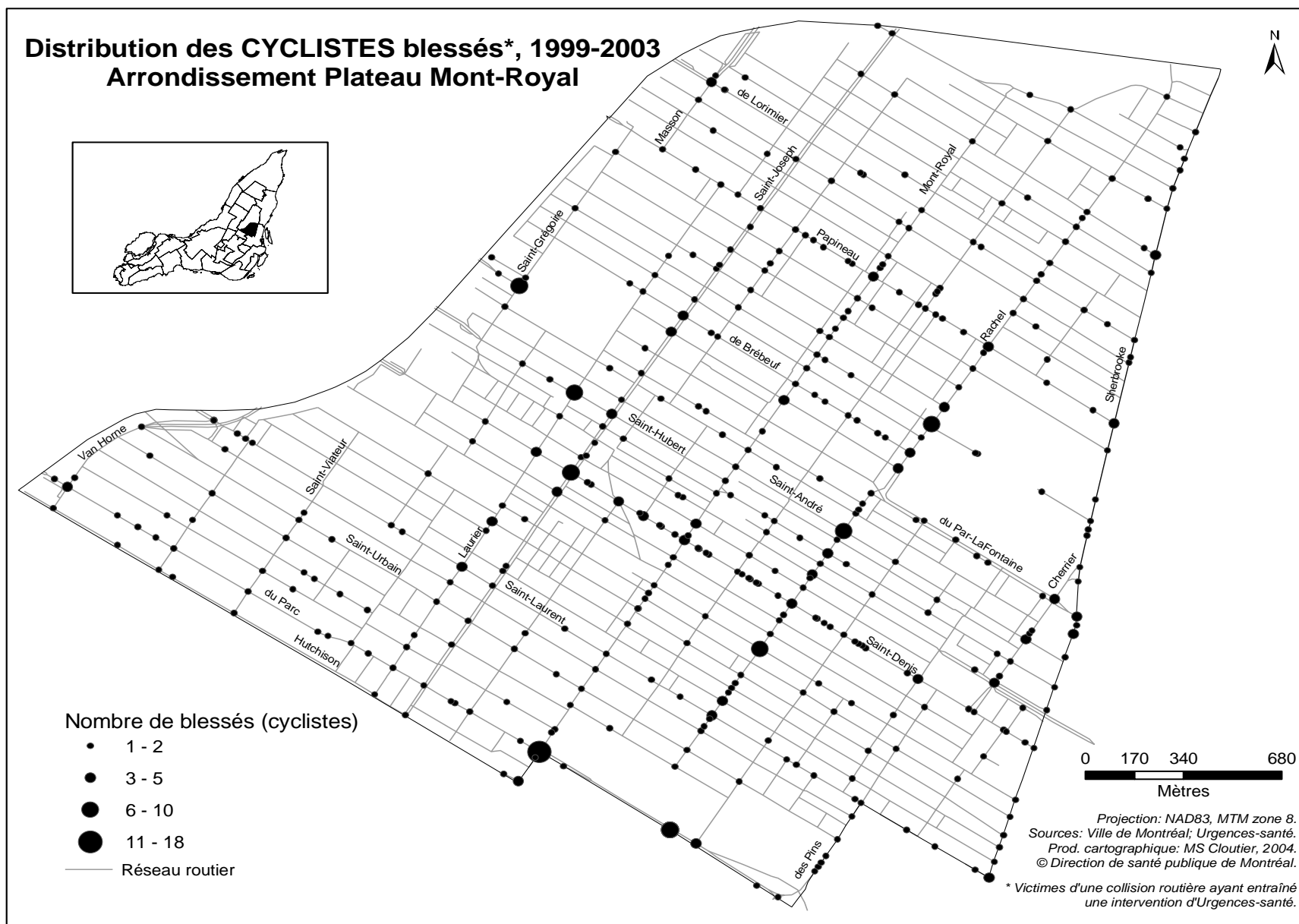
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

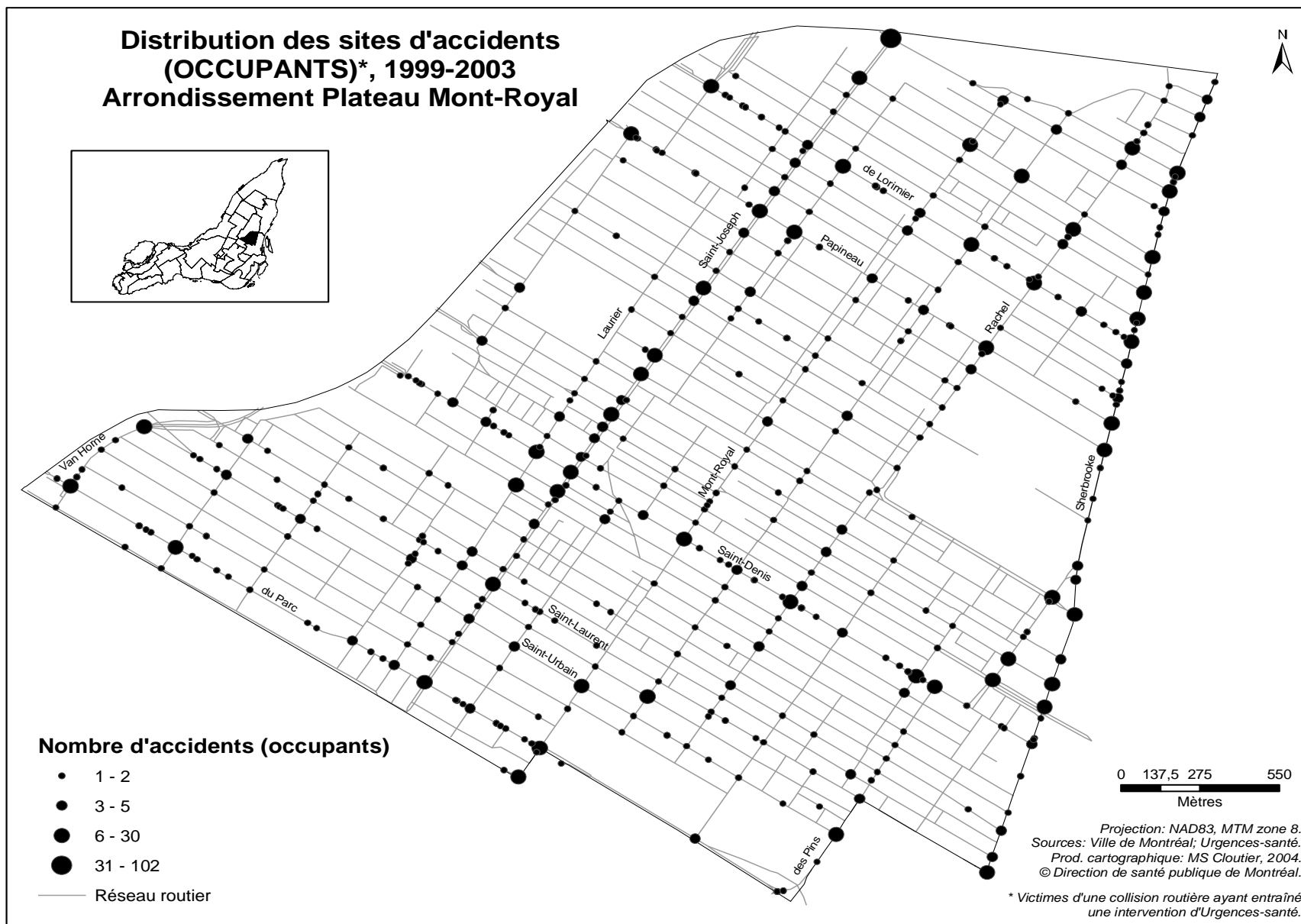
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'utilisateur parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Plateau Mont-Royal







Plateau Mont-Royal

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

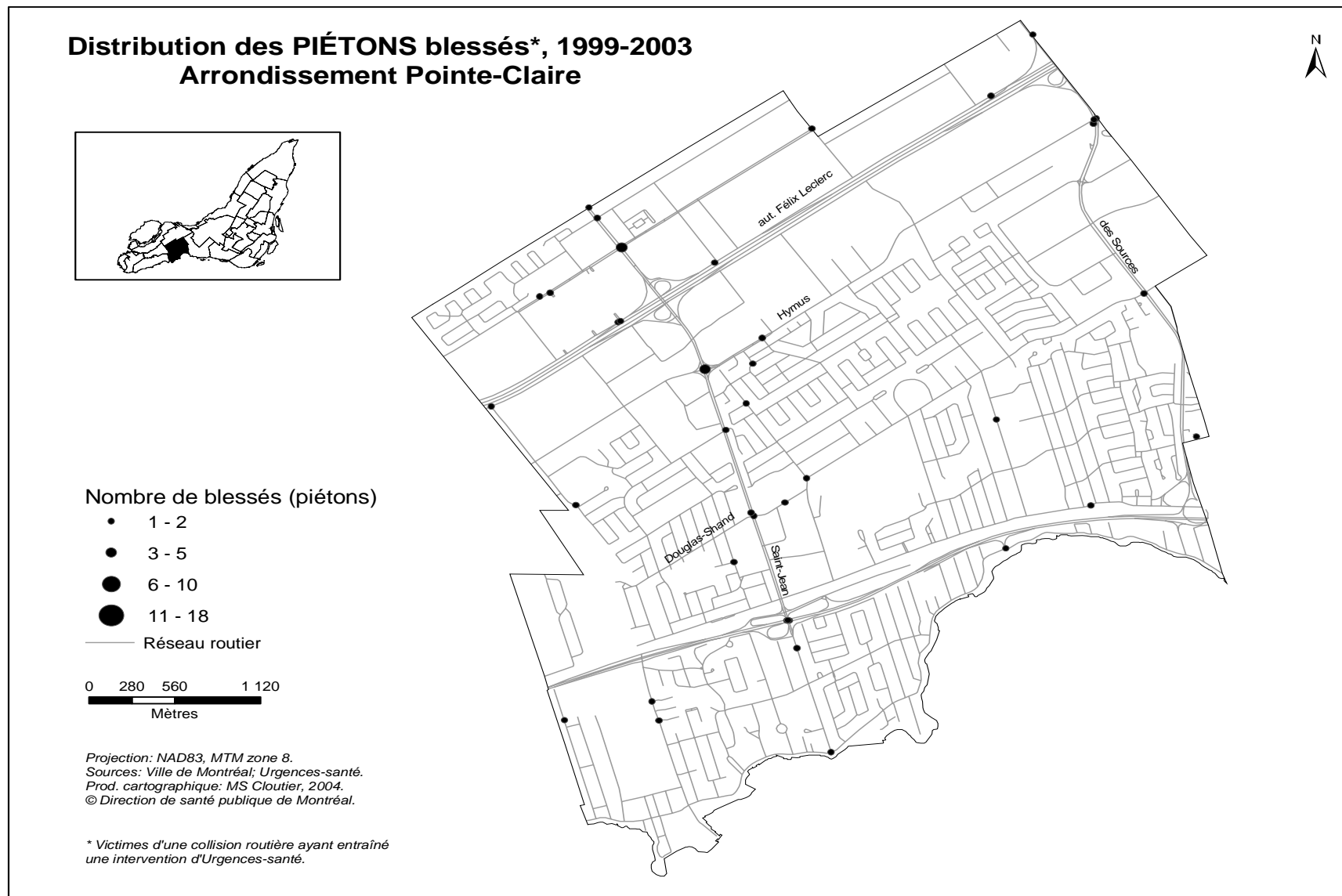
		Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous	
Nombre d'événements**		1001		78		354		581		2006	
Nombre de blessés		1113		79		358		582		2132	
Sexe***	(inconnu)	70		5		22		43		140	
	Femme	536	48%	17	22%	162	45%	213	37%	928	44%
	Homme	507	46%	57	72%	174	49%	326	56%	1064	50%
Âge (années)											
Âge moyen		36.7		33.4		37.5		32.6		35.6	
Âge médian		35.0		29.0		35.0		29.0		33.0	
Groupes d'âge***											
(âge inconnu)		9	0.8%	1	1.3%	2	0.6%	4	0.7%	16	0.8%
0 - 4 ans		16	1.4%			8	2.2%	1	0.2%	25	1.2%
5 - 9 ans		13	1.2%	1	1.3%	17	4.7%	6	1.0%	37	1.7%
10 - 14 ans		19	1.7%			20	5.6%	20	3.4%	59	2.8%
15 - 19 ans		53	4.8%	5	6.3%	33	9.2%	35	6.0%	126	5.9%
20 - 24 ans		163	14.6%	12	15.2%	39	10.9%	117	20.1%	331	15.5%
25 - 29 ans		154	13.8%	22	27.8%	35	9.8%	115	19.8%	326	15.3%
30 - 34 ans		126	11.3%	7	8.9%	22	6.1%	71	12.2%	226	10.6%
35 - 39 ans		129	11.6%	7	8.9%	27	7.5%	51	8.8%	214	10.0%
40 - 44 ans		109	9.8%	8	10.1%	27	7.5%	62	10.7%	206	9.7%
45 - 49 ans		98	8.8%	6	7.6%	22	6.1%	43	7.4%	169	7.9%
50 - 54 ans		62	5.6%	4	5.1%	29	8.1%	24	4.1%	119	5.6%
55 - 59 ans		72	6.5%	4	5.1%	22	6.1%	11	1.9%	109	5.1%
60 - 64 ans		34	3.1%	1	1.3%	6	1.7%	5	0.9%	46	2.2%
65 - 69 ans		19	1.7%	1	1.3%	13	3.6%	2	0.3%	35	1.6%
70 - 74 ans		15	1.3%			17	4.7%	2	0.3%	34	1.6%
75 ans et +		22	2.0%			19	5.3%	13	2.2%	54	2.5%
Total		1113	100.0%	79	100.0%	358	100.0%	582	100.0%	2132	100.0%

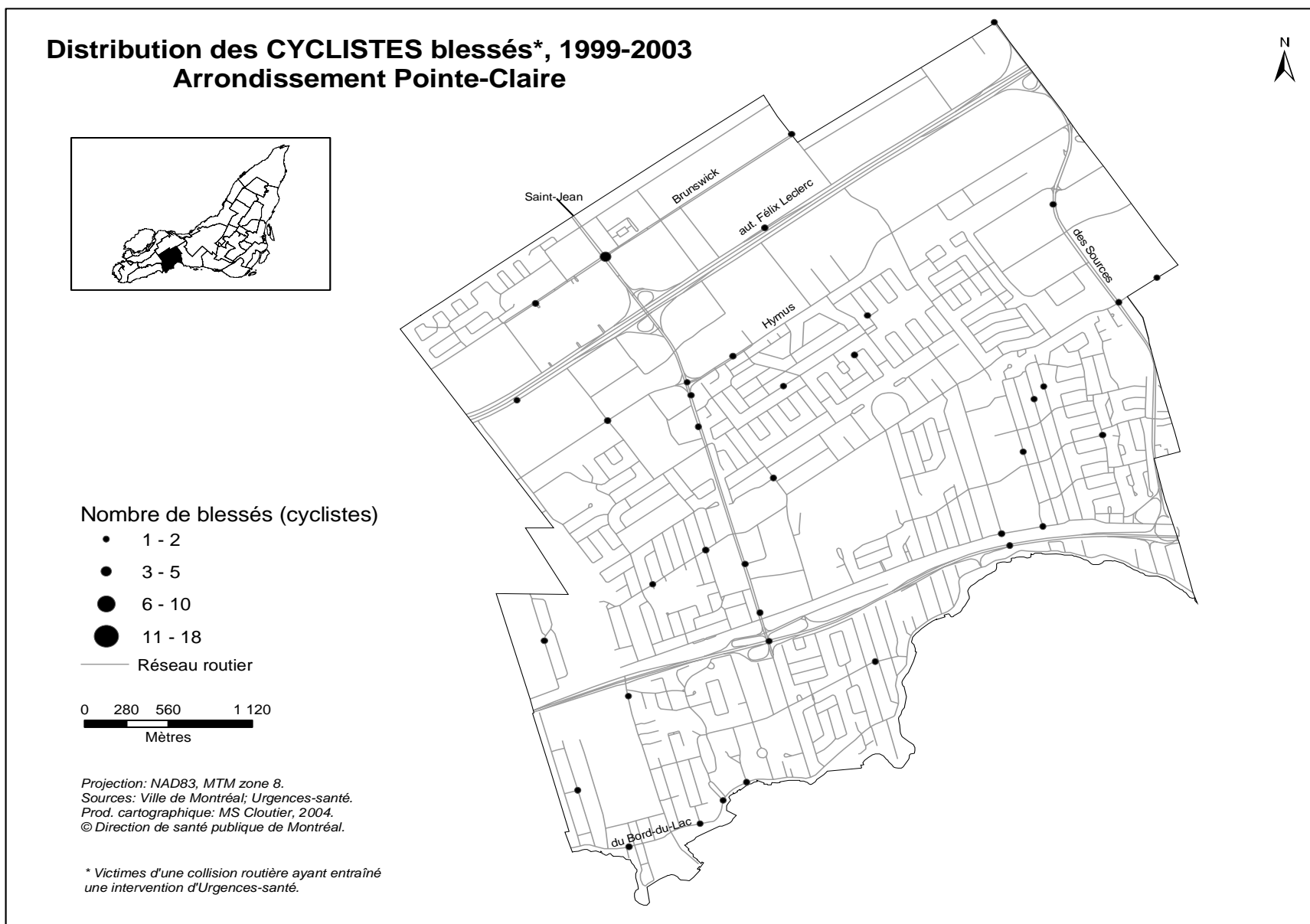
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

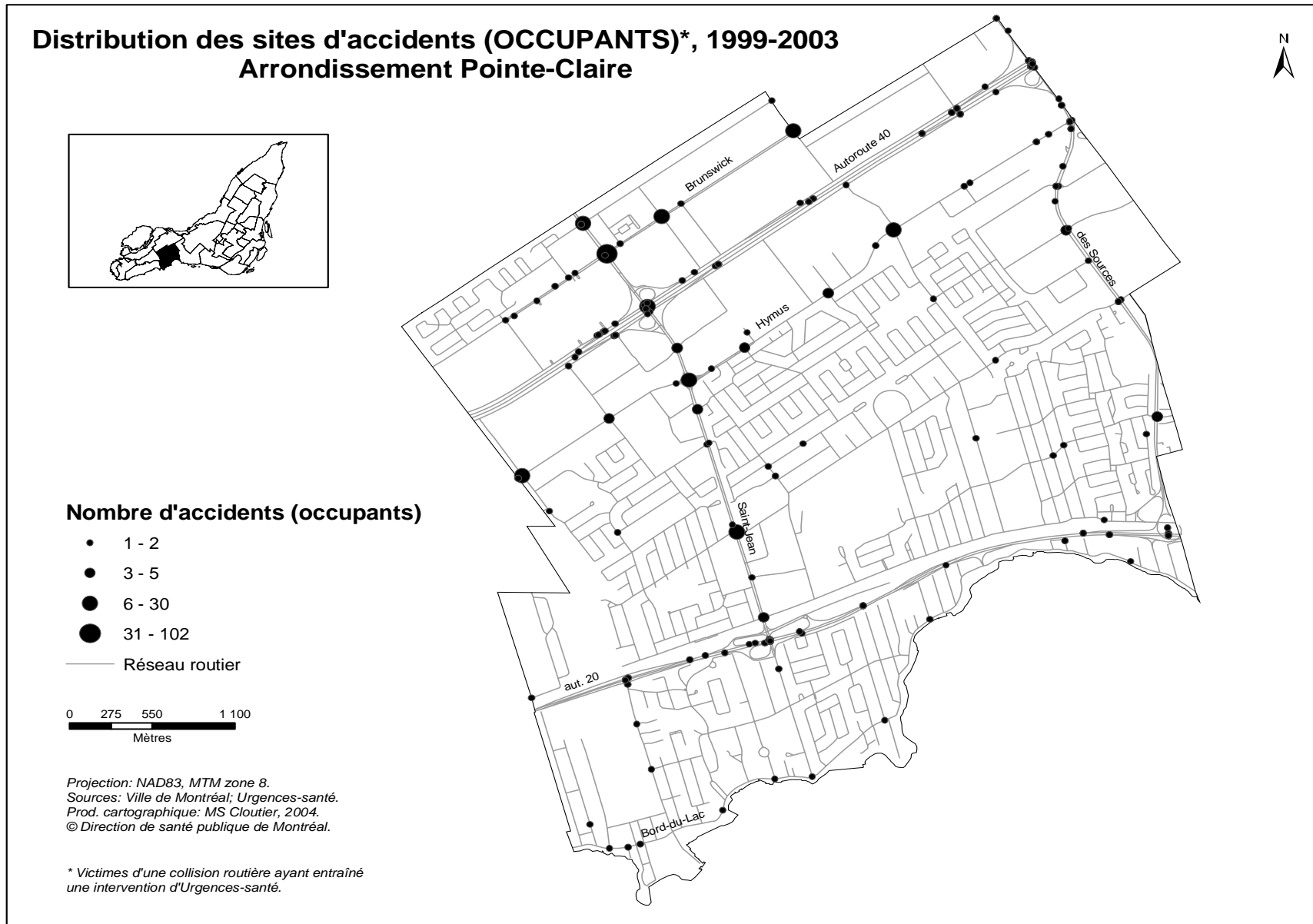
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'utilisateur parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Pointe-Claire







Pointe-Claire

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

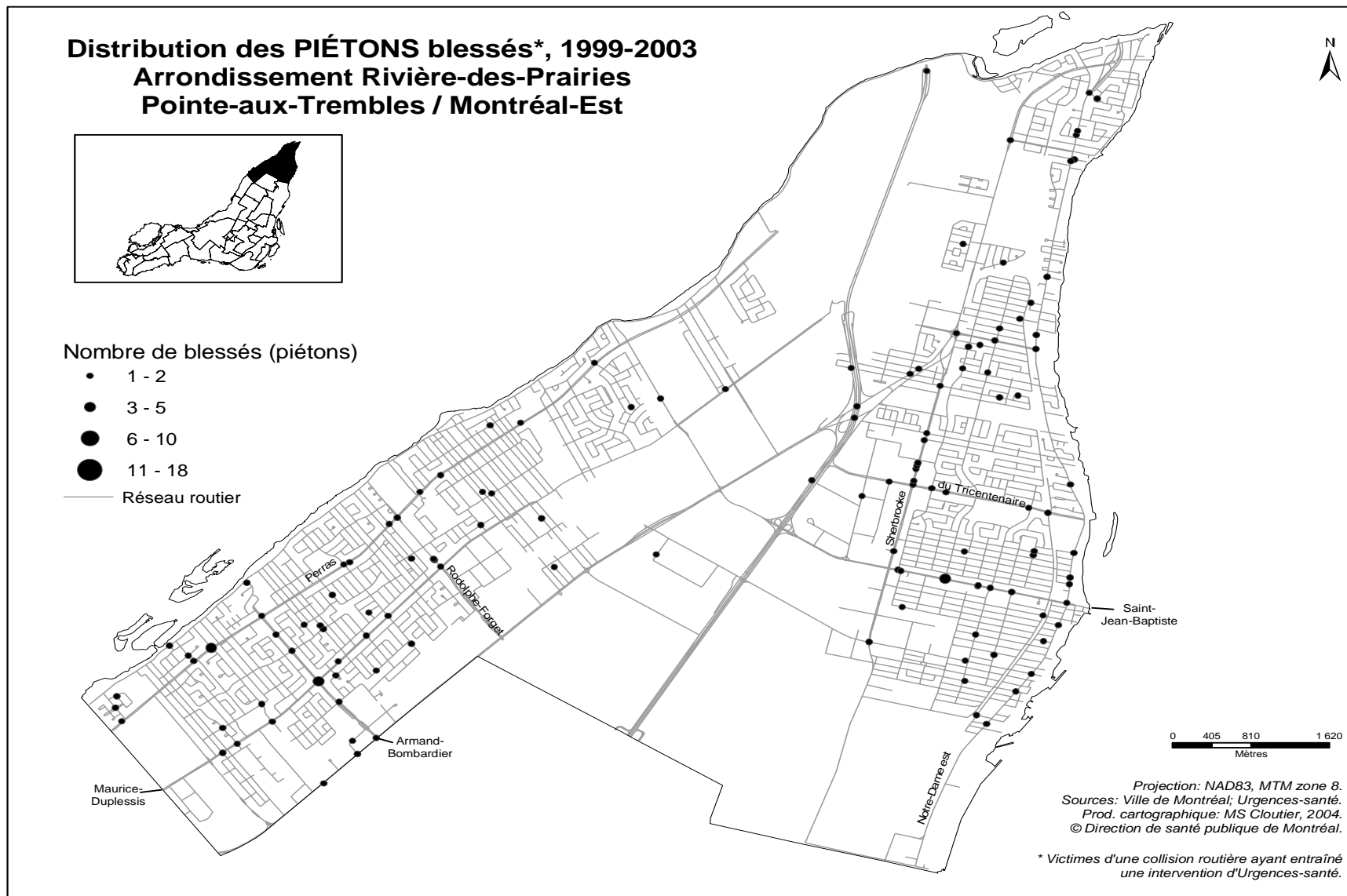
	Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous			
Nombre d'événements**	465		18		44		38		562			
Nombre de blessés	508		18		44		38		608			
Sexe***	<i>(inconnu)</i>				2		2		49			
	<i>Femme</i>	287 56%	3	14 32%	13 34%			317 52%				
	<i>Homme</i>	176 35%	15	28 64%	23 61%			242 40%				
Âge (années)	<i>Âge moyen</i>		38.6		31.4		32.6		31.1		37.5	
	<i>Âge médian</i>		38.0		25.0		30.0		23.5		36.0	
Groupes d'âge***	<i>(âge inconnu)</i>		4 0.8%		1 2.3%				5 0.8%			
	<i>0 - 4 ans</i>		9 1.8%		1 2.3%		1 2.6%		11 1.8%			
	<i>5 - 9 ans</i>		17 3.3%		2 4.5%		4 10.5%		23 3.8%			
	<i>10 - 14 ans</i>		11 2.2%		2 4.5%		8 21.1%		21 3.5%			
	<i>15 - 19 ans</i>		44 8.7%		1 5.6%		6 13.6%		3 7.9%		54 8.9%	
	<i>20 - 24 ans</i>		44 8.7%		5 27.8%		6 13.6%		4 10.5%		59 9.7%	
	<i>25 - 29 ans</i>		49 9.6%		7 38.9%		4 9.1%		2 5.3%		62 10.2%	
	<i>30 - 34 ans</i>		46 9.1%				7 15.9%				53 8.7%	
	<i>35 - 39 ans</i>		50 9.8%		1 5.6%		2 4.5%		2 5.3%		55 9.0%	
	<i>40 - 44 ans</i>		57 11.2%		1 5.6%		3 6.8%		4 10.5%		65 10.7%	
	<i>45 - 49 ans</i>		46 9.1%				3 6.8%		2 5.3%		51 8.4%	
	<i>50 - 54 ans</i>		35 6.9%		1 5.6%		1 2.3%		2 5.3%		39 6.4%	
	<i>55 - 59 ans</i>		25 4.9%				2 4.5%		1 2.6%		28 4.6%	
	<i>60 - 64 ans</i>		20 3.9%		2 11.1%		1 2.3%				23 3.8%	
	<i>65 - 69 ans</i>		12 2.4%						4 10.5%		16 2.6%	
	<i>70 - 74 ans</i>		16 3.1%				1 2.3%				17 2.8%	
	<i>75 ans et +</i>		23 4.5%				2 4.5%		1 2.6%		26 4.3%	
	<i>Total</i>		508 100.0%		18 100.0%		44 100.0%		38 100.0%		608 100.0%	

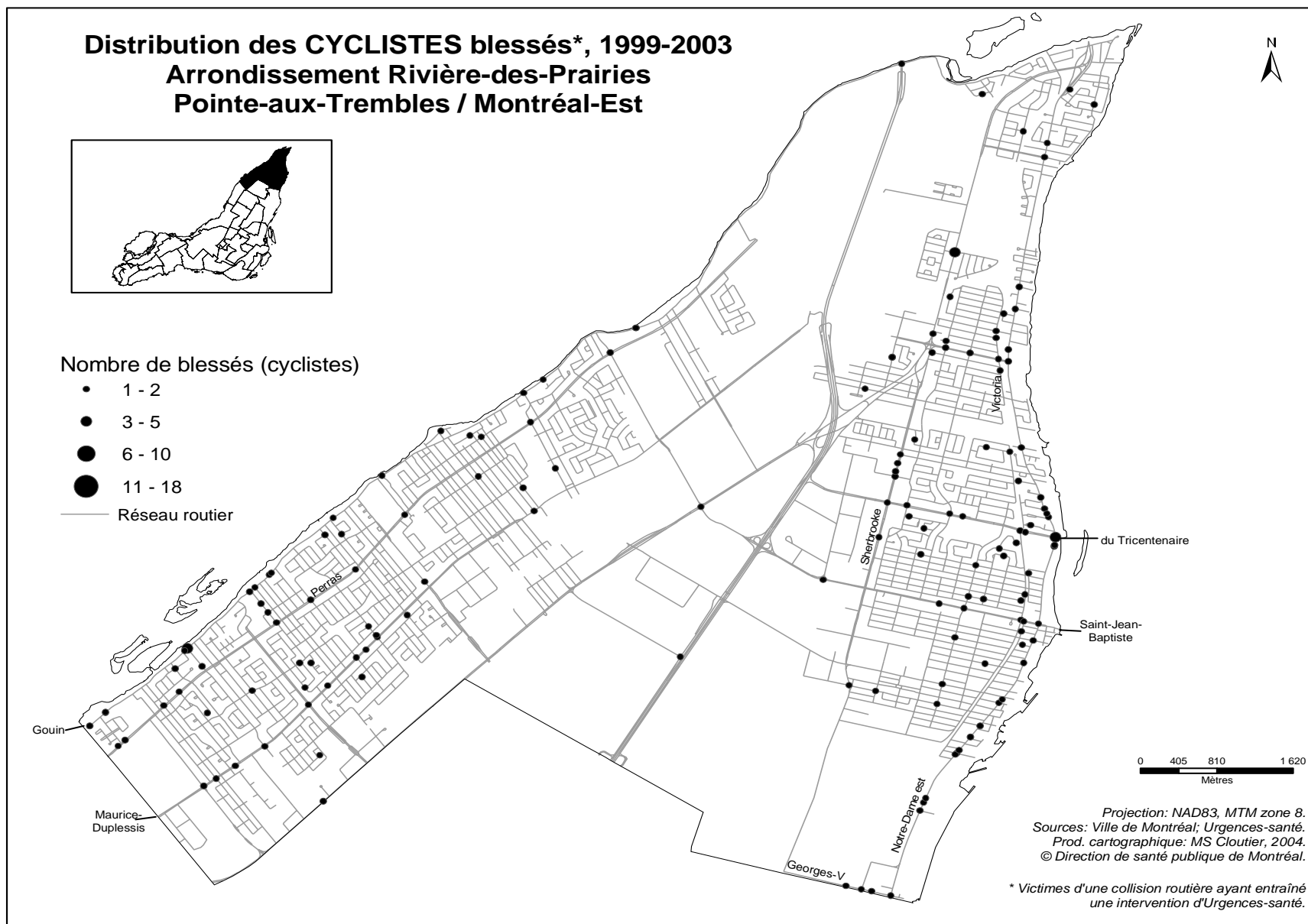
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

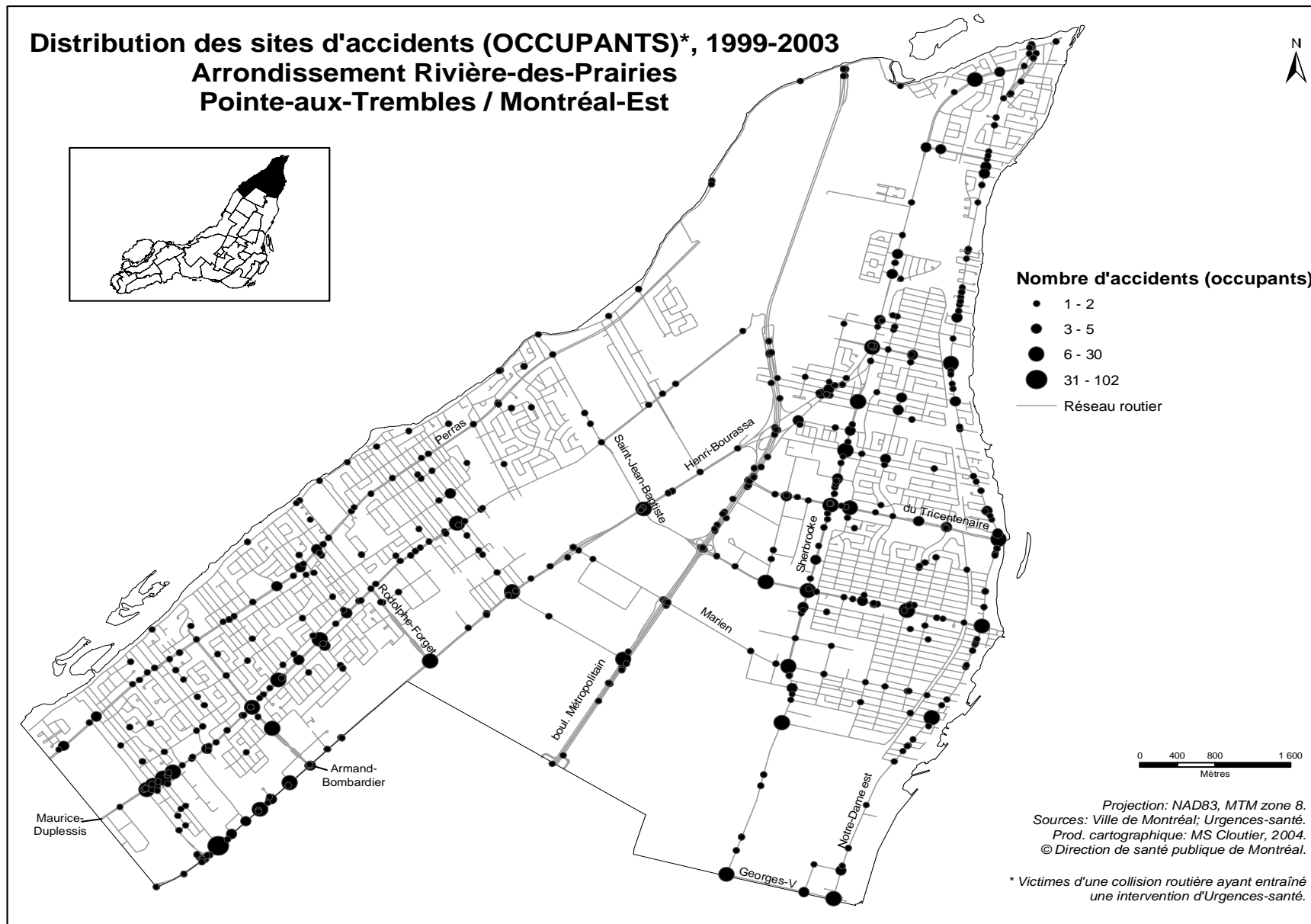
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'utilisateur parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est







RDP/PAT/Montréal-Est

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

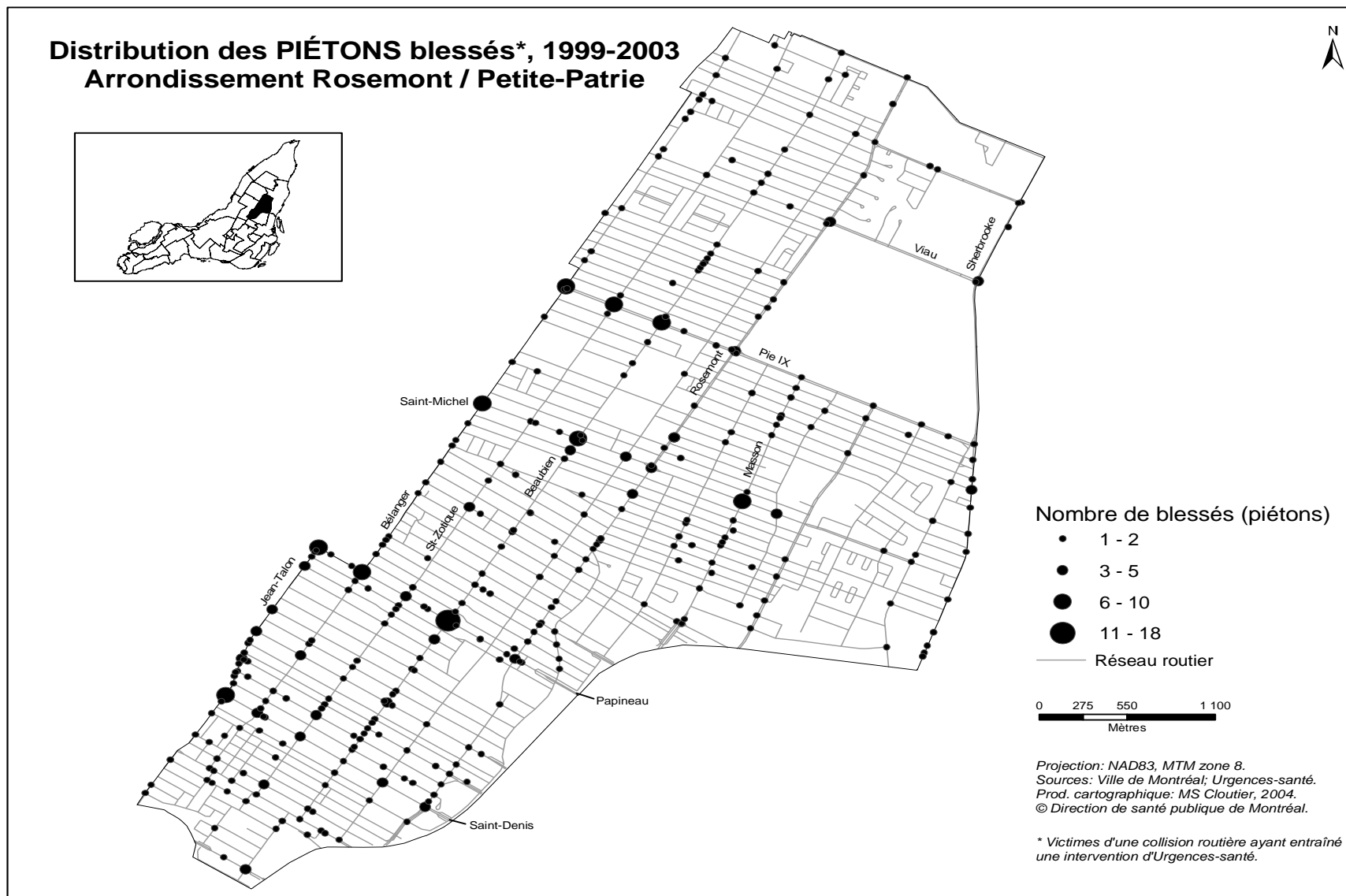
	Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous		
Nombre d'événements**	1292		71		143		170		1673		
Nombre de blessés	1485		71		143		171		1870		
Sexe***	(inconnu)	98	4		14		11		127		
	Femme	684	46%	15	21%	65	45%	49	29%	813	43%
	Homme	703	47%	52	73%	64	45%	111	65%	930	50%
Âge (années)	Âge moyen	35.2		34.4		33.0		31.0		34.6	
	Âge médian	33.0		30.0		26.0		24.0		32.0	
	Groupes d'âge***										
(âge inconnu)	12	0.8%	2	2.8%	2	1.4%			16	0.9%	
0 - 4 ans	40	2.7%			4	2.8%	2	1.2%	46	2.5%	
5 - 9 ans	47	3.2%			19	13.3%	18	10.5%	84	4.5%	
10 - 14 ans	43	2.9%	2	2.8%	19	13.3%	38	22.2%	102	5.5%	
15 - 19 ans	146	9.8%	10	14.1%	19	13.3%	17	9.9%	192	10.3%	
20 - 24 ans	220	14.8%	11	15.5%	8	5.6%	11	6.4%	250	13.4%	
25 - 29 ans	148	10.0%	11	15.5%	4	2.8%	7	4.1%	170	9.1%	
30 - 34 ans	130	8.8%	5	7.0%	6	4.2%	11	6.4%	152	8.1%	
35 - 39 ans	125	8.4%	6	8.5%	2	1.4%	7	4.1%	140	7.5%	
40 - 44 ans	145	9.8%	9	12.7%	13	9.1%	14	8.2%	181	9.7%	
45 - 49 ans	111	7.5%	4	5.6%	12	8.4%	7	4.1%	134	7.2%	
50 - 54 ans	87	5.9%	5	7.0%	5	3.5%	11	6.4%	108	5.8%	
55 - 59 ans	77	5.2%	2	2.8%	10	7.0%	7	4.1%	96	5.1%	
60 - 64 ans	60	4.0%	1	1.4%	2	1.4%	7	4.1%	70	3.7%	
65 - 69 ans	31	2.1%			7	4.9%	3	1.8%	41	2.2%	
70 - 74 ans	30	2.0%			4	2.8%	5	2.9%	39	2.1%	
75 ans et +	33	2.2%	3	4.2%	7	4.9%	6	3.5%	49	2.6%	
Total	1485	100.0%	71	100.0%	143	100.0%	171	100.0%	1870	100.0%	

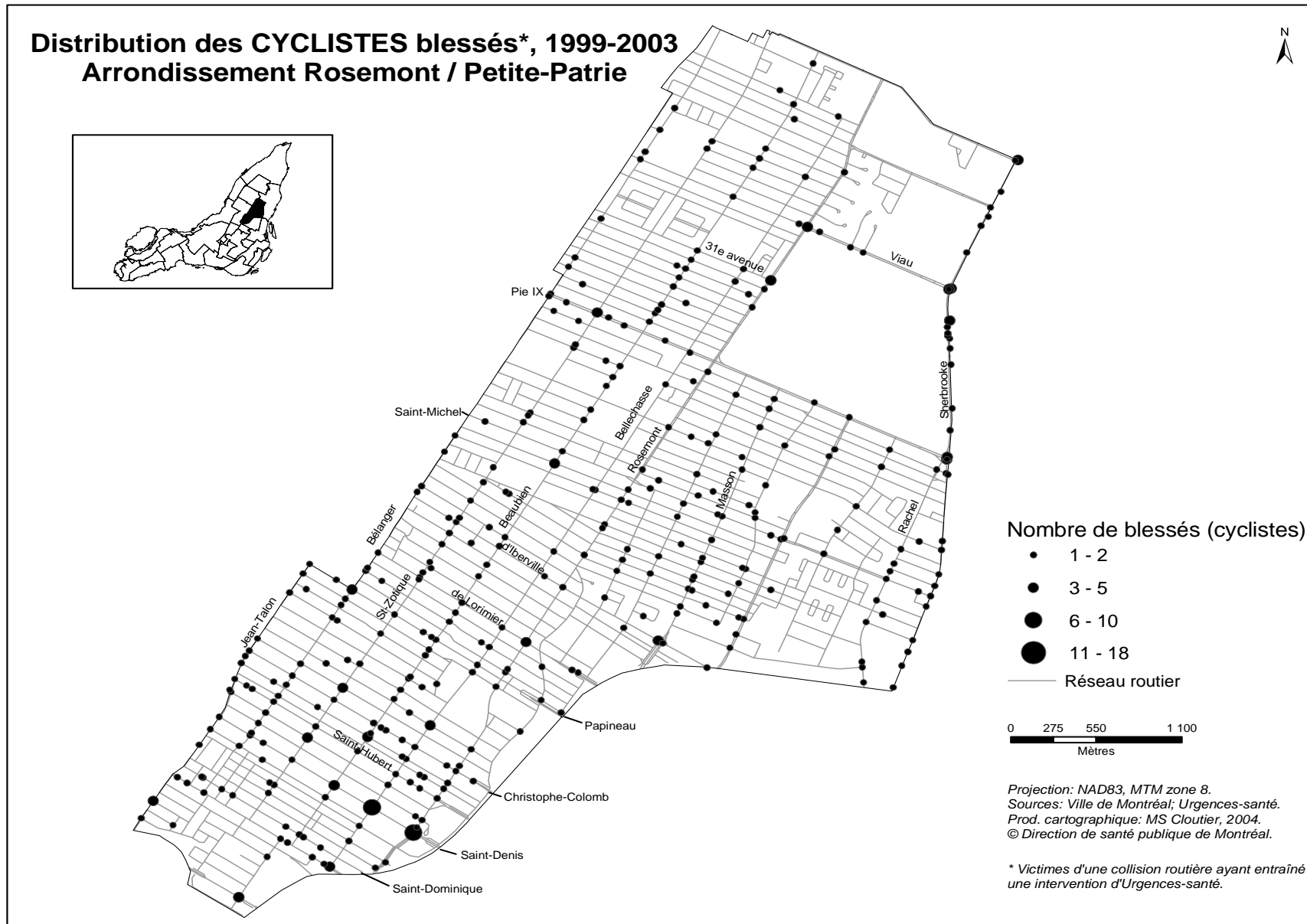
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

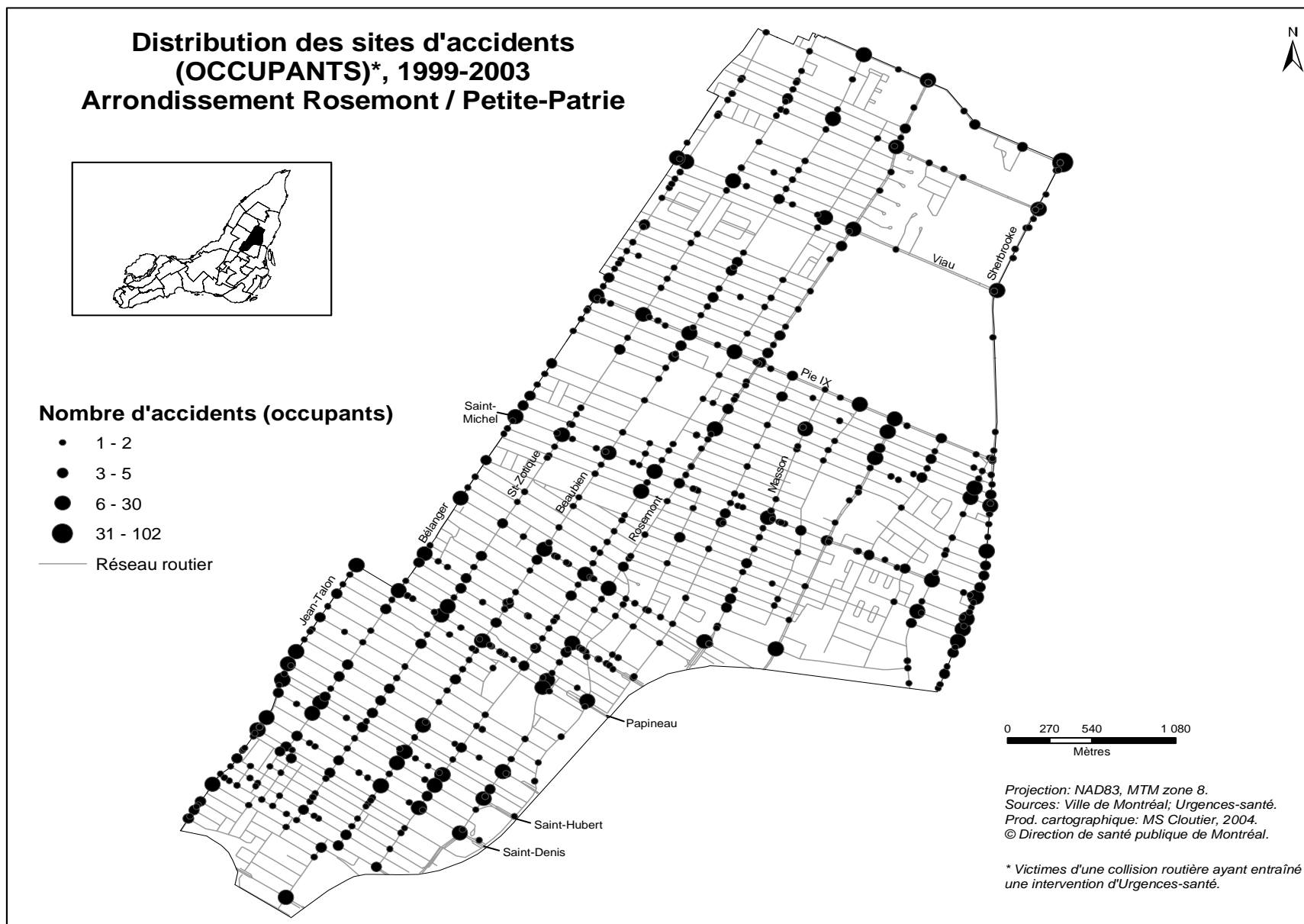
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'utilisateur parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Rosemont/Petite-Patrie







Rosemont/Petite-Patrie

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

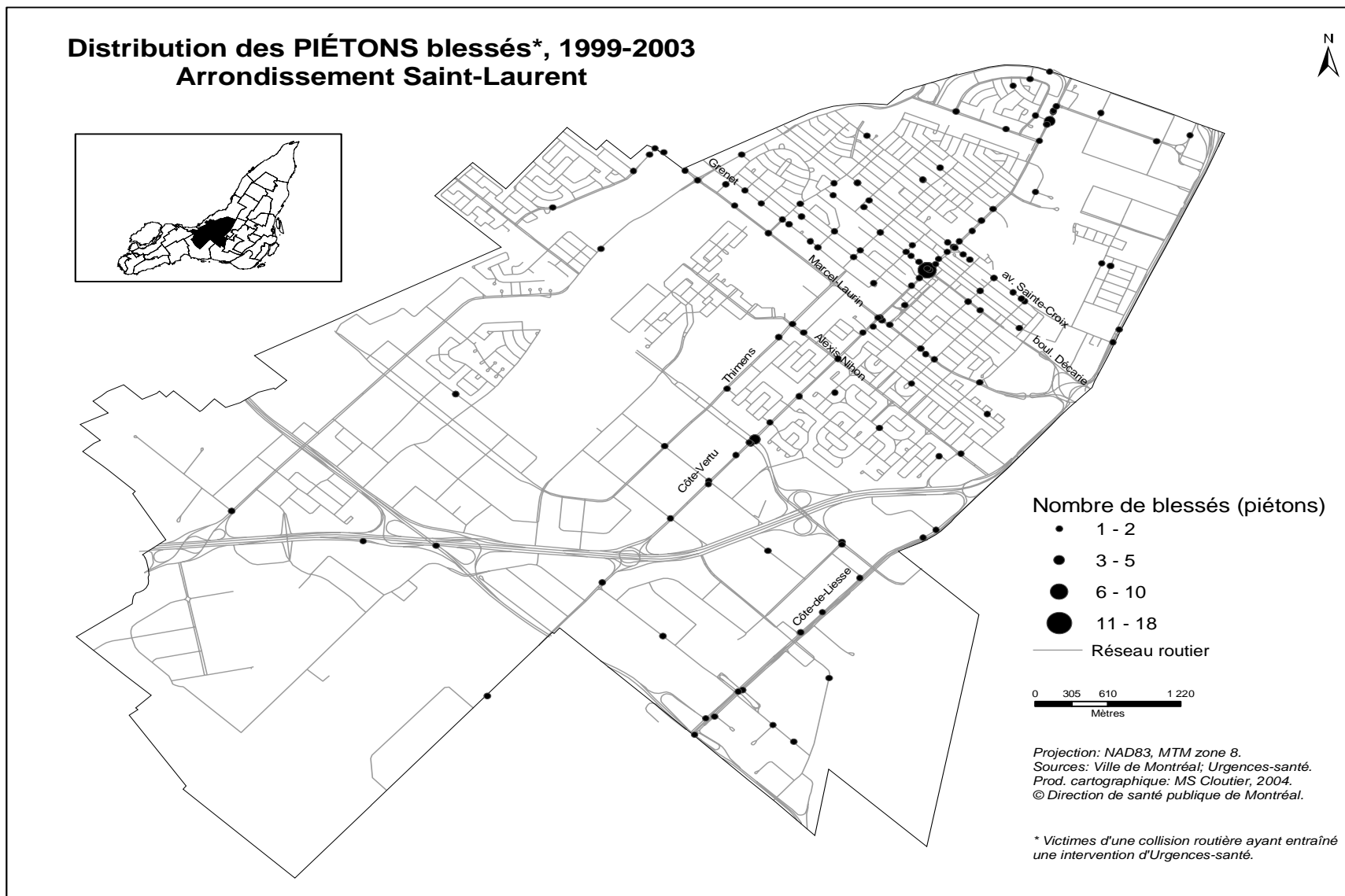
	Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous		
Nombre d'événements**	1603		80		478		419		2567		
Nombre de blessés	1823		84		483		420		2810		
Sexe***	<i>(inconnu)</i>		4		28		26		179		
	<i>Femme</i>	893 49%	17 20%	223 46%	114 27%			1247 44%			
	<i>Homme</i>	809 44%	63 75%	232 48%	280 67%			1384 49%			
Âge (années)	<i>Âge moyen</i>		37.8		37.8		41.0		32.4		37.5
	<i>Âge médian</i>		35.0		36.0		40.0		31.0		35.0
Groupes d'âge***	<i>(âge inconnu)</i>		19 1.0%		3 0.6%		5 1.2%		27 1.0%		
	<i>0 - 4 ans</i>		43 2.4%		2 2.4%		14 2.9%		2 0.5%		61 2.2%
	<i>5 - 9 ans</i>		47 2.6%				38 7.9%		24 5.7%		109 3.9%
	<i>10 - 14 ans</i>		25 1.4%				36 7.5%		44 10.5%		105 3.7%
	<i>15 - 19 ans</i>		99 5.4%		4 4.8%		29 6.0%		32 7.6%		164 5.8%
	<i>20 - 24 ans</i>		259 14.2%		10 11.9%		28 5.8%		57 13.6%		354 12.6%
	<i>25 - 29 ans</i>		231 12.7%		16 19.0%		27 5.6%		43 10.2%		317 11.3%
	<i>30 - 34 ans</i>		164 9.0%		6 7.1%		29 6.0%		41 9.8%		240 8.5%
	<i>35 - 39 ans</i>		171 9.4%		10 11.9%		37 7.7%		32 7.6%		250 8.9%
	<i>40 - 44 ans</i>		166 9.1%		12 14.3%		37 7.7%		42 10.0%		257 9.1%
	<i>45 - 49 ans</i>		141 7.7%		10 11.9%		33 6.8%		33 7.9%		217 7.7%
	<i>50 - 54 ans</i>		114 6.3%		4 4.8%		21 4.3%		16 3.8%		155 5.5%
	<i>55 - 59 ans</i>		102 5.6%				26 5.4%		14 3.3%		142 5.1%
	<i>60 - 64 ans</i>		73 4.0%		4 4.8%		24 5.0%		16 3.8%		117 4.2%
	<i>65 - 69 ans</i>		45 2.5%		2 2.4%		18 3.7%		6 1.4%		71 2.5%
	<i>70 - 74 ans</i>		64 3.5%		2 2.4%		36 7.5%		6 1.4%		108 3.8%
	<i>75 ans et +</i>		60 3.3%		2 2.4%		47 9.7%		7 1.7%		116 4.1%
	<i>Total</i>		1823 100.0%		84 100.0%		483 100.0%		420 100.0%		2810 100.0%

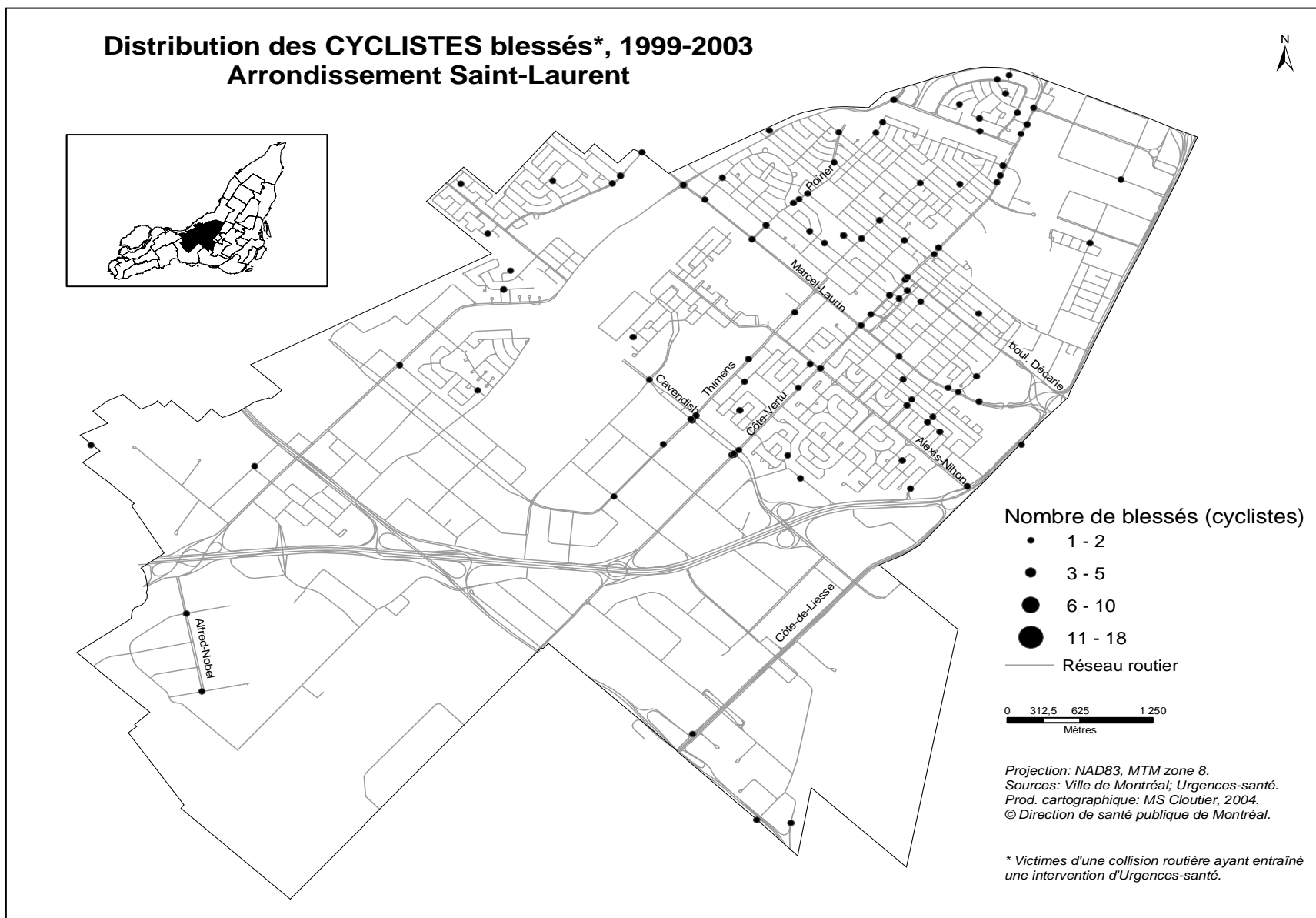
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

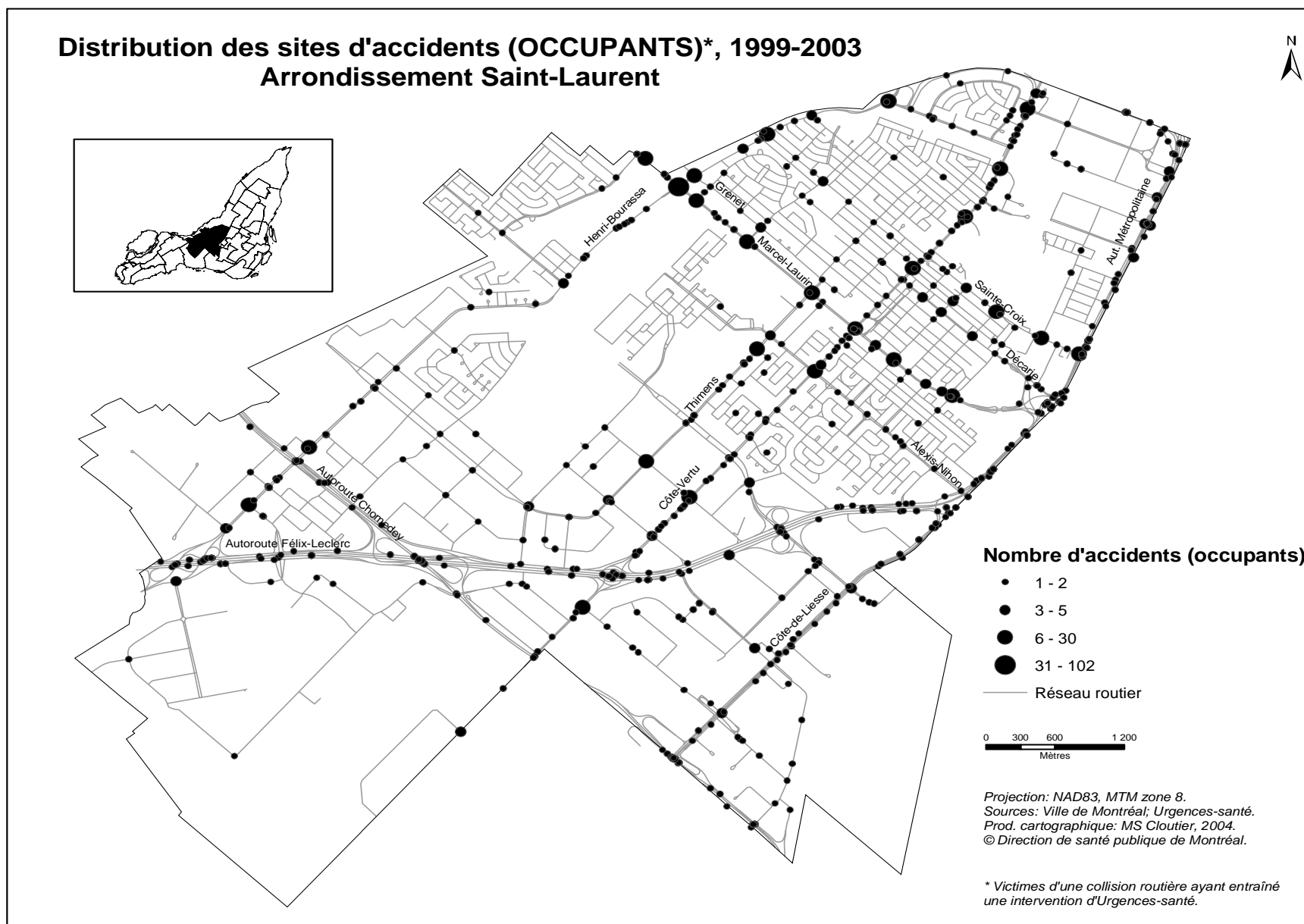
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'utilisateur parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Saint-Laurent







Saint-Laurent

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

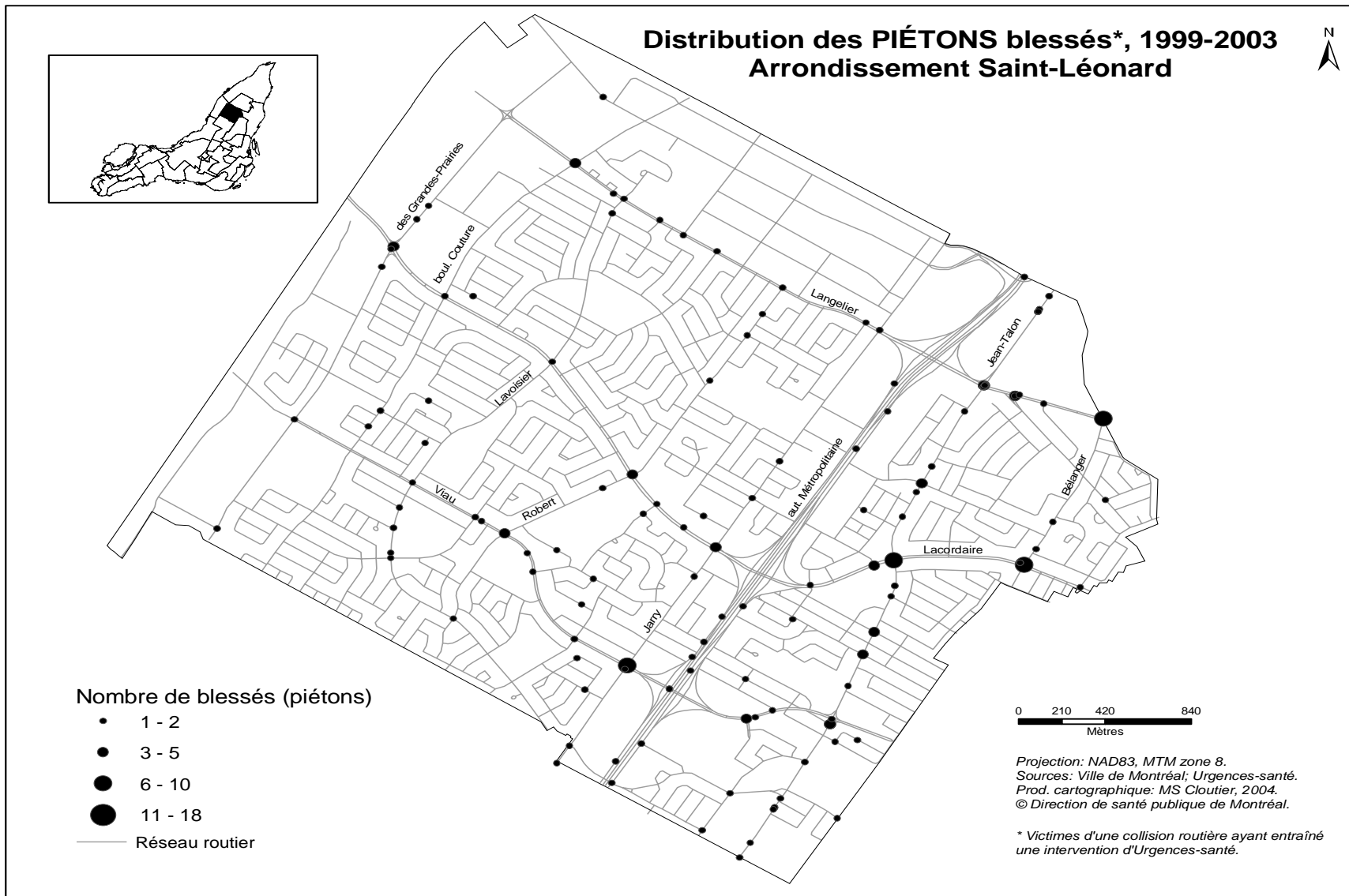
	Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous		
Nombre d'événements**	1637		53		162		100		1951		
Nombre de blessés	1825		53		163		101		2142		
Sexe***	(inconnu)	128		2		13		4	147		
	Femme	842	46%	8	15%	65	40%	22	22%	937	44%
	Homme	855	47%	43	81%	85	52%	75	74%	1058	49%
Âge (années)											
	Âge moyen	36.5		33.0		36.7		28.0	36.0		
	Âge médian	34.0		30.0		36.0		23.0	33.0		
Groupes d'âge***	(âge inconnu)	19	1.0%	2	3.8%	5	3.1%	1	1.0%	27	1.3%
	0 - 4 ans	27	1.5%	1	1.9%	8	4.9%	3	3.0%	39	1.8%
	5 - 9 ans	42	2.3%			11	6.7%	15	14.9%	68	3.2%
	10 - 14 ans	23	1.3%	2	3.8%	10	6.1%	14	13.9%	49	2.3%
	15 - 19 ans	112	6.1%	2	3.8%	18	11.0%	13	12.9%	145	6.8%
	20 - 24 ans	266	14.6%	10	18.9%	13	8.0%	6	5.9%	295	13.8%
	25 - 29 ans	226	12.4%	10	18.9%	12	7.4%	6	5.9%	254	11.9%
	30 - 34 ans	232	12.7%	9	17.0%	4	2.5%	10	9.9%	255	11.9%
	35 - 39 ans	204	11.2%	5	9.4%	13	8.0%	6	5.9%	228	10.6%
	40 - 44 ans	161	8.8%	3	5.7%	13	8.0%	5	5.0%	182	8.5%
	45 - 49 ans	142	7.8%	1	1.9%	8	4.9%	8	7.9%	159	7.4%
	50 - 54 ans	109	6.0%	2	3.8%	11	6.7%	4	4.0%	126	5.9%
	55 - 59 ans	80	4.4%	4	7.5%	9	5.5%	1	1.0%	94	4.4%
	60 - 64 ans	63	3.5%	1	1.9%	5	3.1%	3	3.0%	72	3.4%
	65 - 69 ans	41	2.2%			6	3.7%	2	2.0%	49	2.3%
	70 - 74 ans	18	1.0%			6	3.7%	2	2.0%	26	1.2%
	75 ans et +	60	3.3%	1	1.9%	11	6.7%	2	2.0%	74	3.5%
	Total	1825	100.0%	53	100.0%	163	100.0%	101	100.0%	2142	100.0%

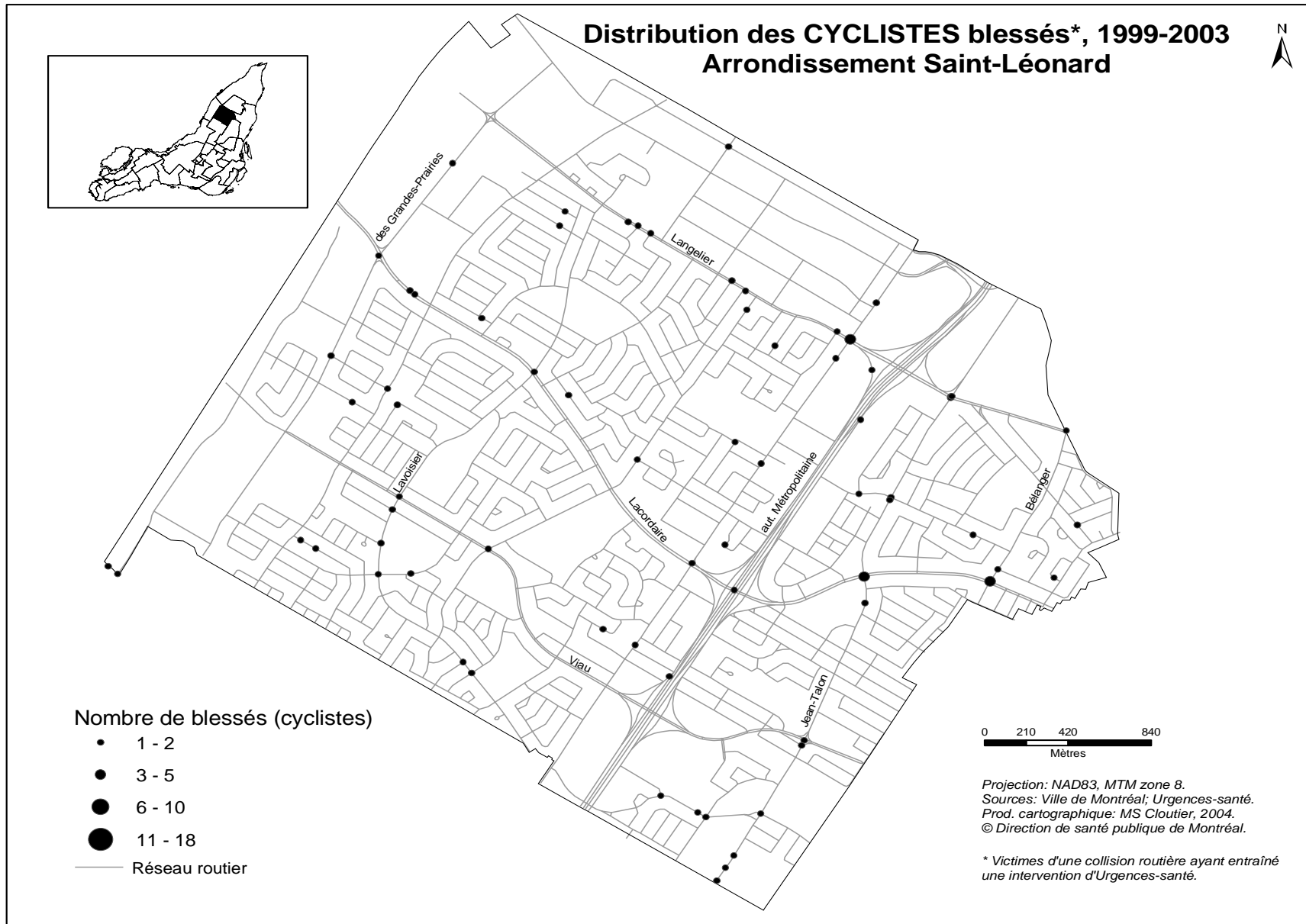
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

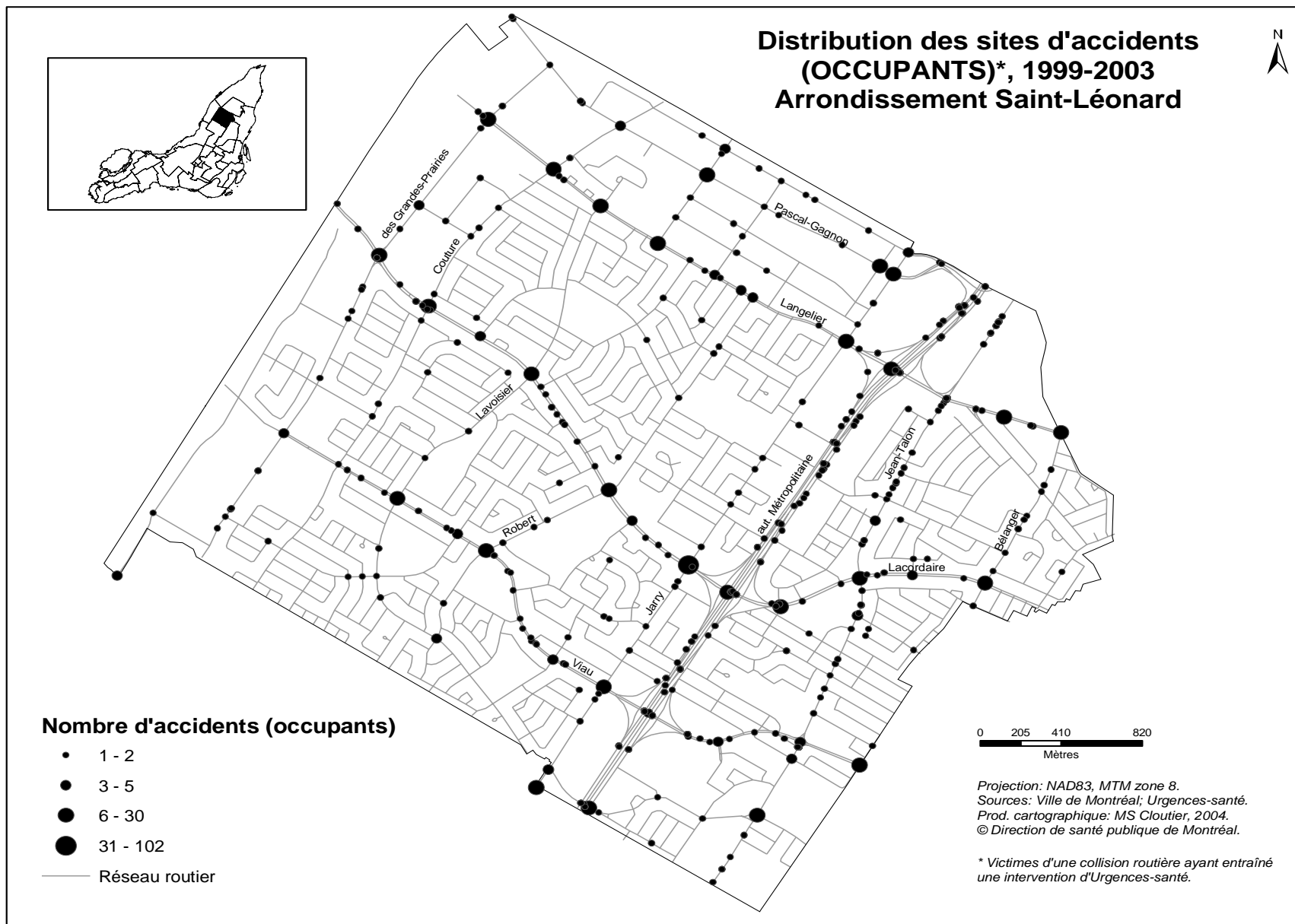
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'utilisateur parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Saint-Léonard







Saint-Léonard

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

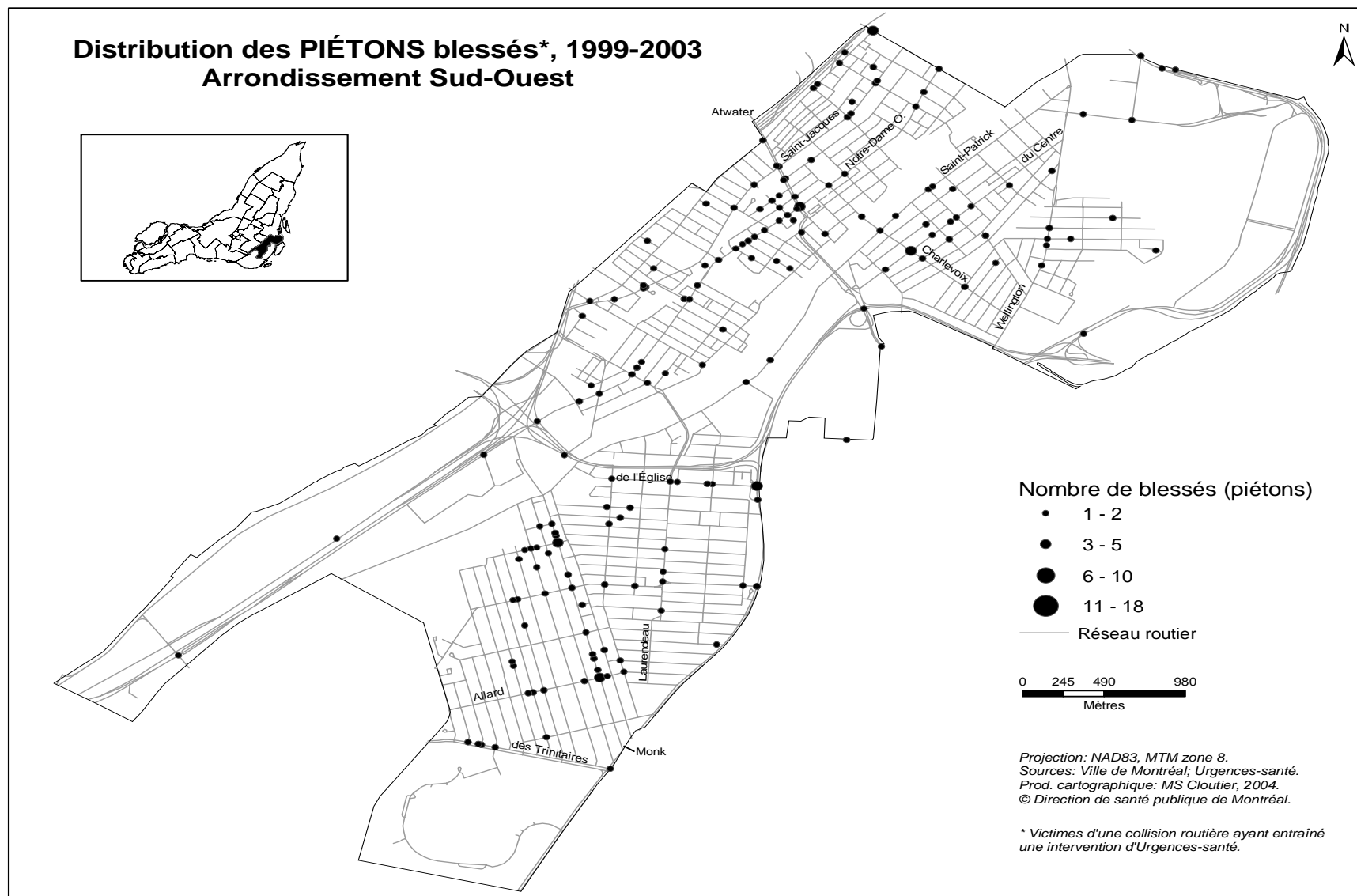
	Occupants de véhicule	Motocyclistes	Piétons	Cyclistes	Tous	
Nombre d'événements**	1040	32	191	79	1338	
Nombre de blessés	1173	33	193	79	1478	
Sexe***	(inconnu)	72	2	9	7	90
	Femme	565 48%	9 27%	87 45%	21 27%	682 46%
	Homme	536 46%	22 67%	97 50%	51 65%	706 48%
Âge (années)						
	Âge moyen	37.5	33.3	40.1	30.6	37.4
	Âge médian	35.0	32.0	39.0	19.0	35.0
Groupes d'âge***						
	(âge inconnu)	11 0.9%		3 1.6%	1 1.3%	15 1.0%
	0 - 4 ans	24 2.0%	1 3.0%	5 2.6%	3 3.8%	33 2.2%
	5 - 9 ans	34 2.9%		11 5.7%	8 10.1%	53 3.6%
	10 - 14 ans	23 2.0%		20 10.4%	15 19.0%	58 3.9%
	15 - 19 ans	91 7.8%		17 8.8%	15 19.0%	123 8.3%
	20 - 24 ans	148 12.6%	9 27.3%	8 4.1%	2 2.5%	167 11.3%
	25 - 29 ans	131 11.2%	4 12.1%	13 6.7%	2 2.5%	150 10.1%
	30 - 34 ans	112 9.5%	4 12.1%	14 7.3%	4 5.1%	134 9.1%
	35 - 39 ans	113 9.6%	9 27.3%	10 5.2%	7 8.9%	139 9.4%
	40 - 44 ans	98 8.4%	1 3.0%	10 5.2%	1 1.3%	110 7.4%
	45 - 49 ans	95 8.1%	1 3.0%	5 2.6%	3 3.8%	104 7.0%
	50 - 54 ans	73 6.2%	1 3.0%	13 6.7%	4 5.1%	91 6.2%
	55 - 59 ans	63 5.4%	1 3.0%	11 5.7%		75 5.1%
	60 - 64 ans	50 4.3%		13 6.7%	3 3.8%	66 4.5%
	65 - 69 ans	34 2.9%	2 6.1%	16 8.3%	2 2.5%	54 3.7%
	70 - 74 ans	35 3.0%		9 4.7%	1 1.3%	45 3.0%
	75 ans et +	38 3.2%		15 7.8%	8 10.1%	61 4.1%
	Total	1173 100.0%	33 100.0%	193 100.0%	79 100.0%	1478 100.0%

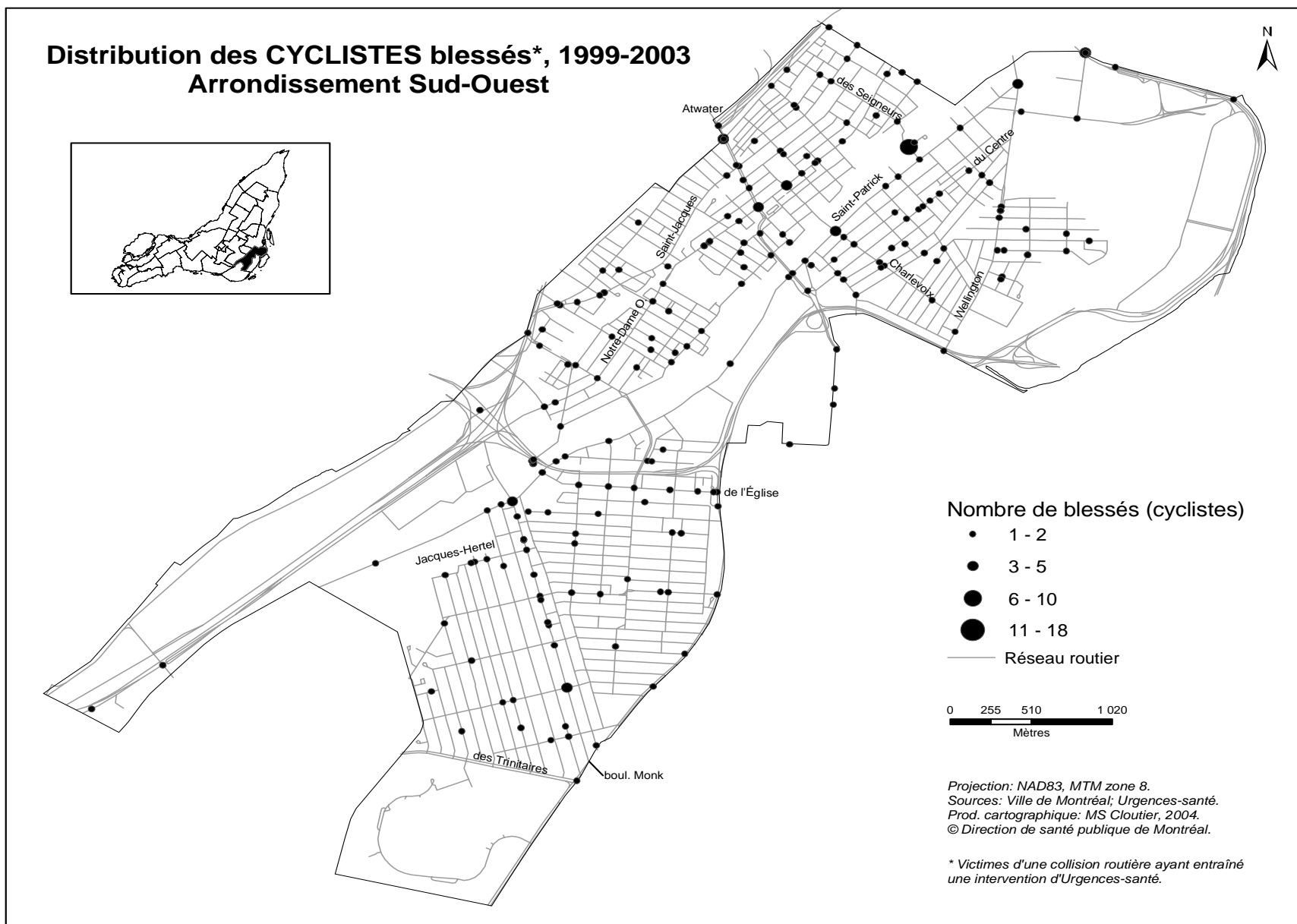
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

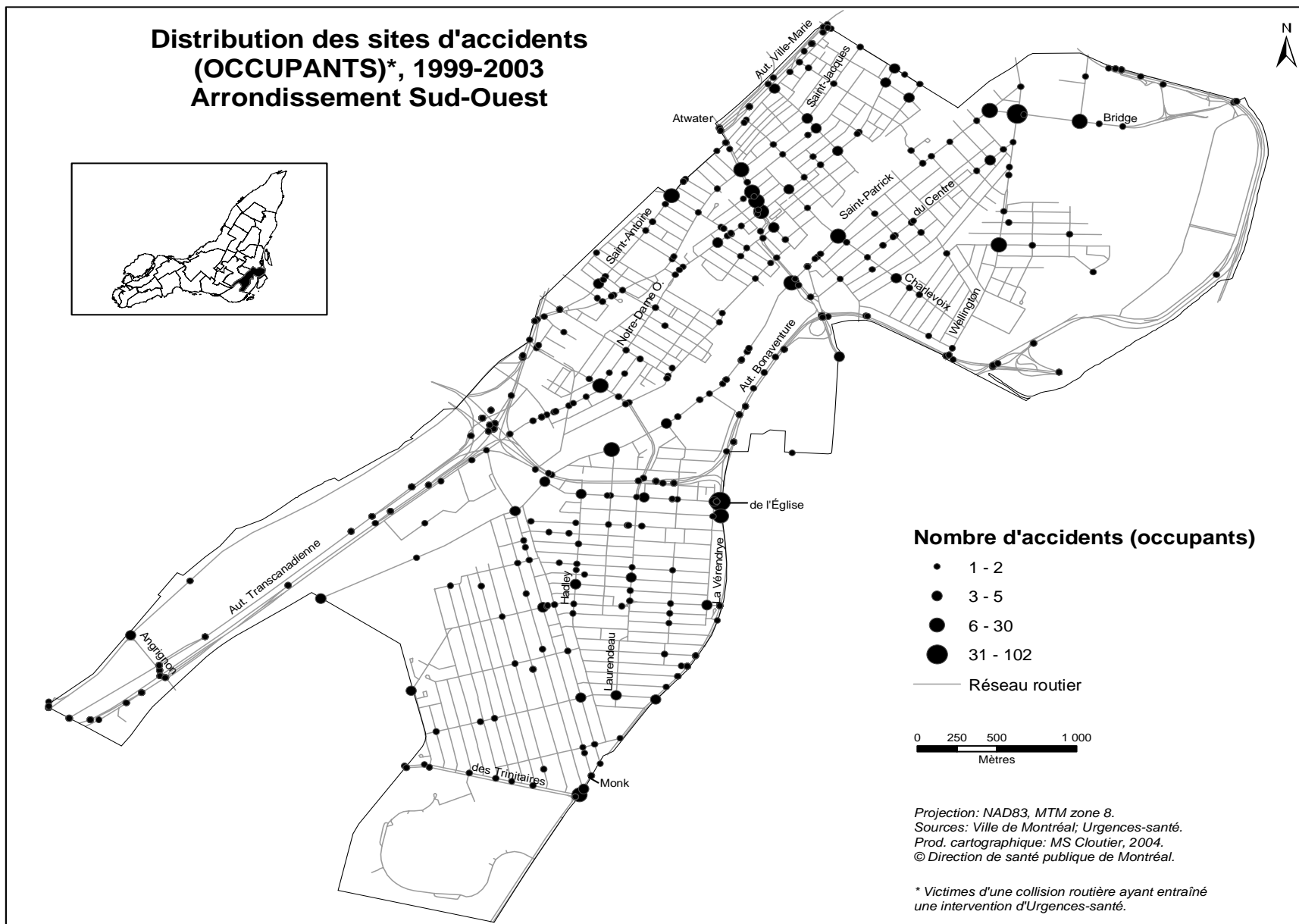
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'usager parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Sud-Ouest







Sud-Ouest

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

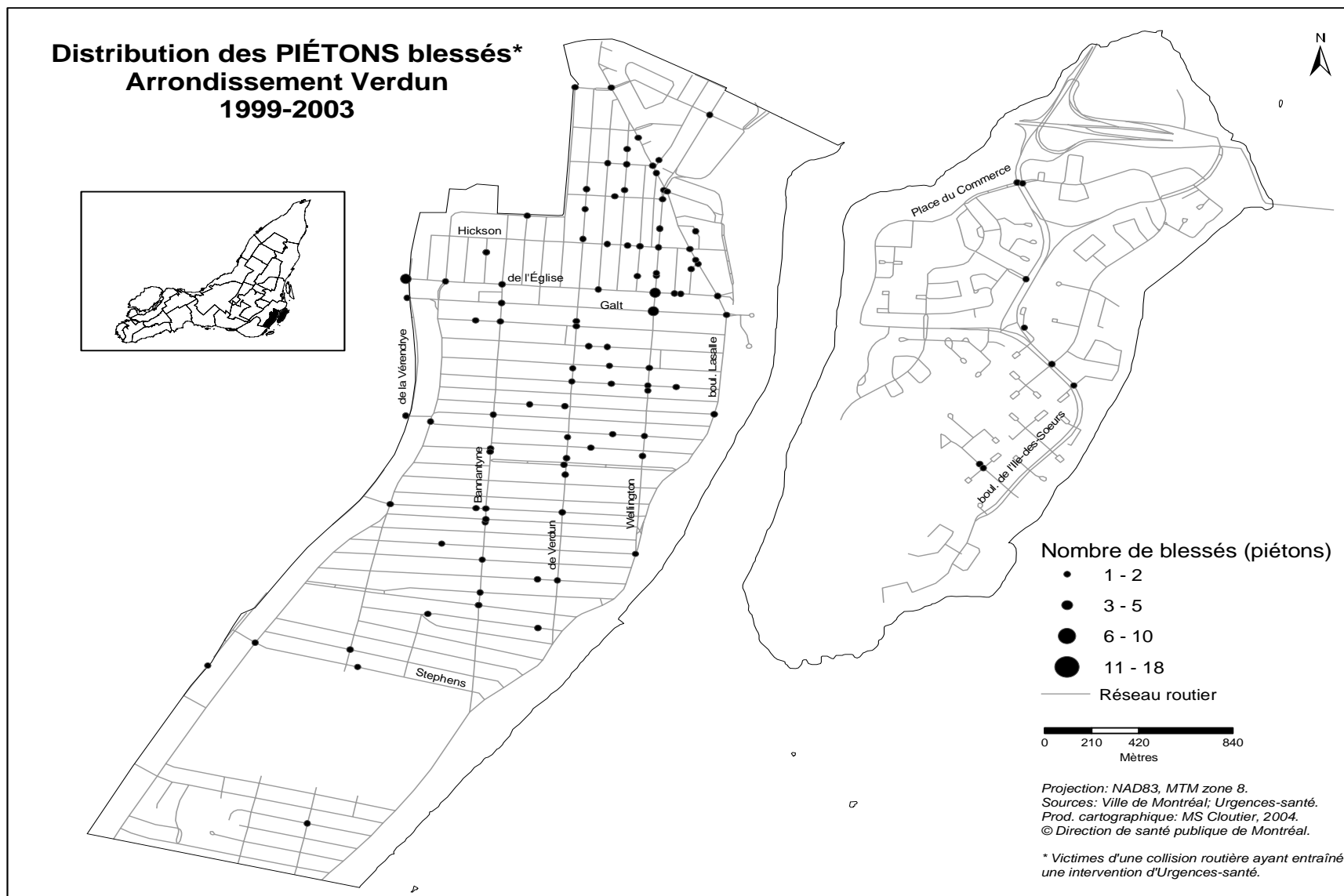
	Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous			
Nombre d'événements**	1141		56		191		250		1634			
Nombre de blessés	1264		58		193		251		1766			
Sexe***	<i>(inconnu)</i>				17		11		100			
	<i>Femme</i>	575 45%	12		87 45%	74 29%			748 42%			
	<i>Homme</i>	617 49%	46		89 46%	166 66%			918 52%			
Âge (années)	<i>Âge moyen</i>		35.8		34.7		33.5		32.5		35.0	
	<i>Âge médian</i>		34.0		33.0		26.0		33.0		33.0	
Groupes d'âge***	<i>(âge inconnu)</i>		11 0.9%		1 1.7%		4 1.6%		16 0.9%			
	<i>0 - 4 ans</i>		26 2.1%				5 2.6%		3 1.2%		34 1.9%	
	<i>5 - 9 ans</i>		29 2.3%		1 1.7%		34 17.6%		16 6.4%		80 4.5%	
	<i>10 - 14 ans</i>		20 1.6%		1 1.7%		21 10.9%		39 15.5%		81 4.6%	
	<i>15 - 19 ans</i>		100 7.9%		3 5.2%		8 4.1%		17 6.8%		128 7.2%	
	<i>20 - 24 ans</i>		187 14.8%		12 20.7%		18 9.3%		25 10.0%		242 13.7%	
	<i>25 - 29 ans</i>		163 12.9%		6 10.3%		13 6.7%		16 6.4%		198 11.2%	
	<i>30 - 34 ans</i>		125 9.9%		8 13.8%		9 4.7%		14 5.6%		156 8.8%	
	<i>35 - 39 ans</i>		132 10.4%		5 8.6%		11 5.7%		30 12.0%		178 10.1%	
	<i>40 - 44 ans</i>		111 8.8%		4 6.9%		12 6.2%		24 9.6%		151 8.6%	
	<i>45 - 49 ans</i>		97 7.7%		8 13.8%		15 7.8%		16 6.4%		136 7.7%	
	<i>50 - 54 ans</i>		77 6.1%		5 8.6%		8 4.1%		18 7.2%		108 6.1%	
	<i>55 - 59 ans</i>		63 5.0%		3 5.2%		6 3.1%		9 3.6%		81 4.6%	
	<i>60 - 64 ans</i>		37 2.9%				7 3.6%		8 3.2%		52 2.9%	
	<i>65 - 69 ans</i>		28 2.2%				4 2.1%		2 0.8%		34 1.9%	
	<i>70 - 74 ans</i>		29 2.3%				7 3.6%		4 1.6%		40 2.3%	
	<i>75 ans et +</i>		29 2.3%		1 1.7%		15 7.8%		6 2.4%		51 2.9%	
	<i>Total</i>		1264 100.0%		58 100.0%		193 100.0%		251 100.0%		1766 100.0%	

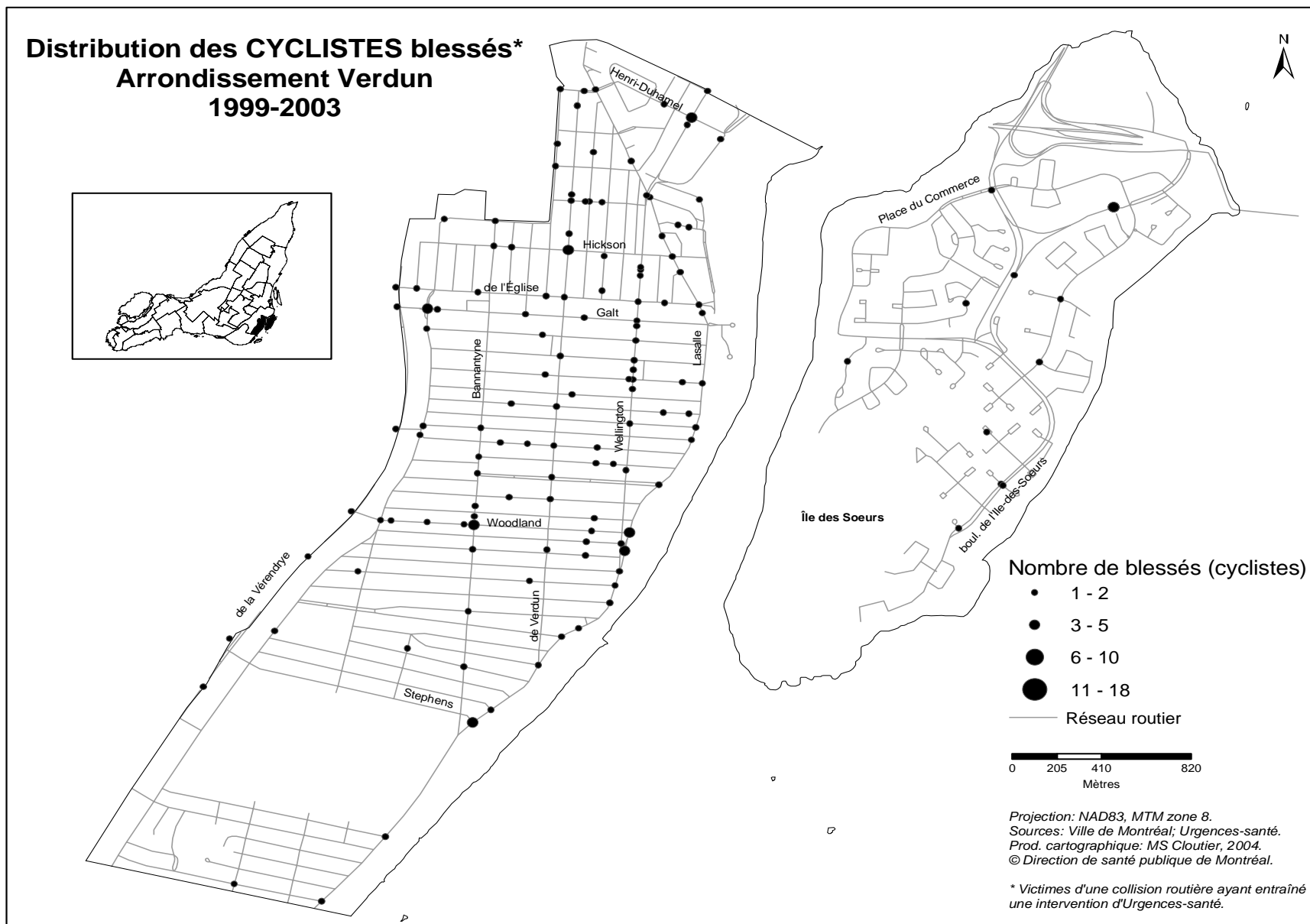
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

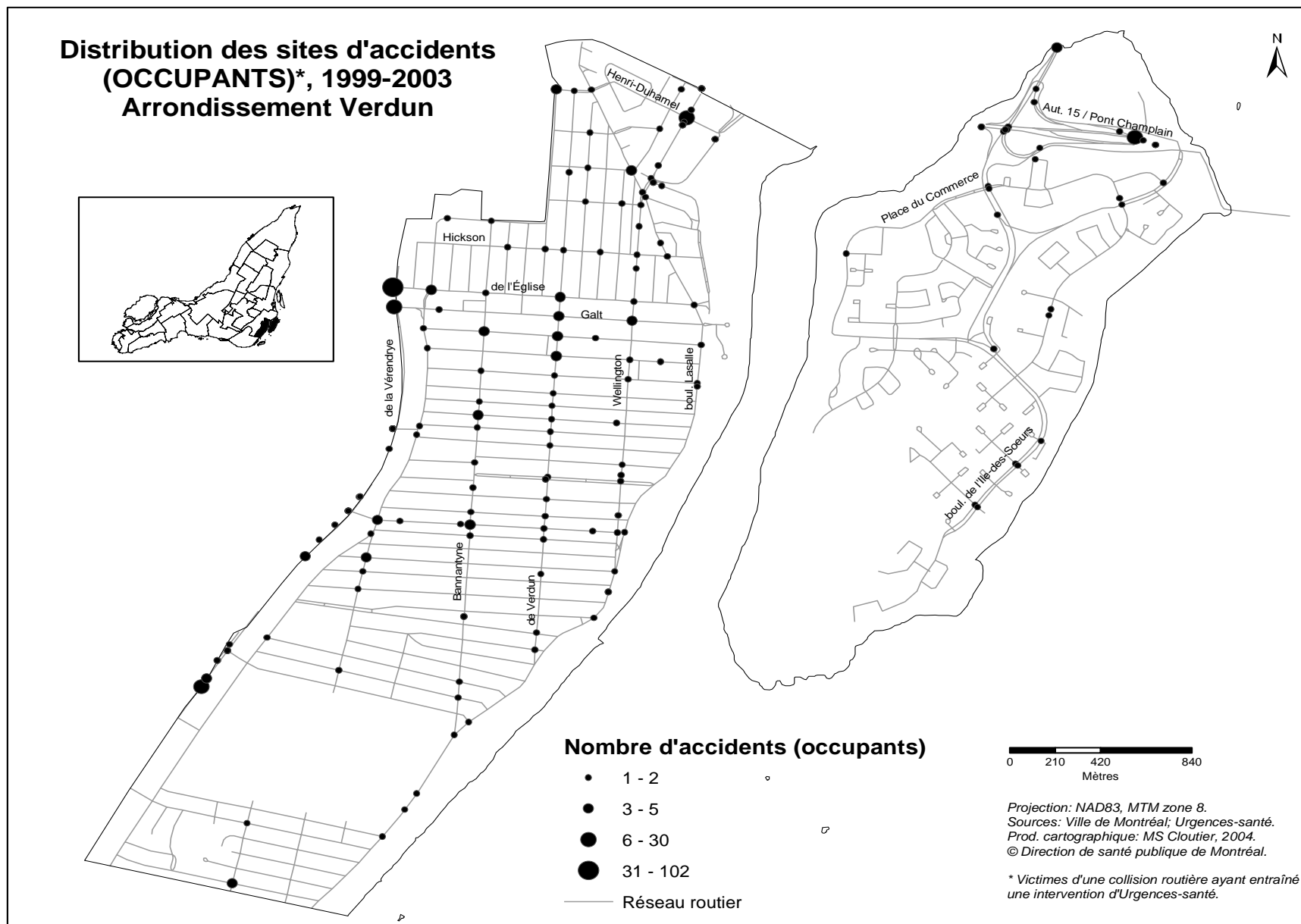
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'utilisateur parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Verdun







Verdun

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

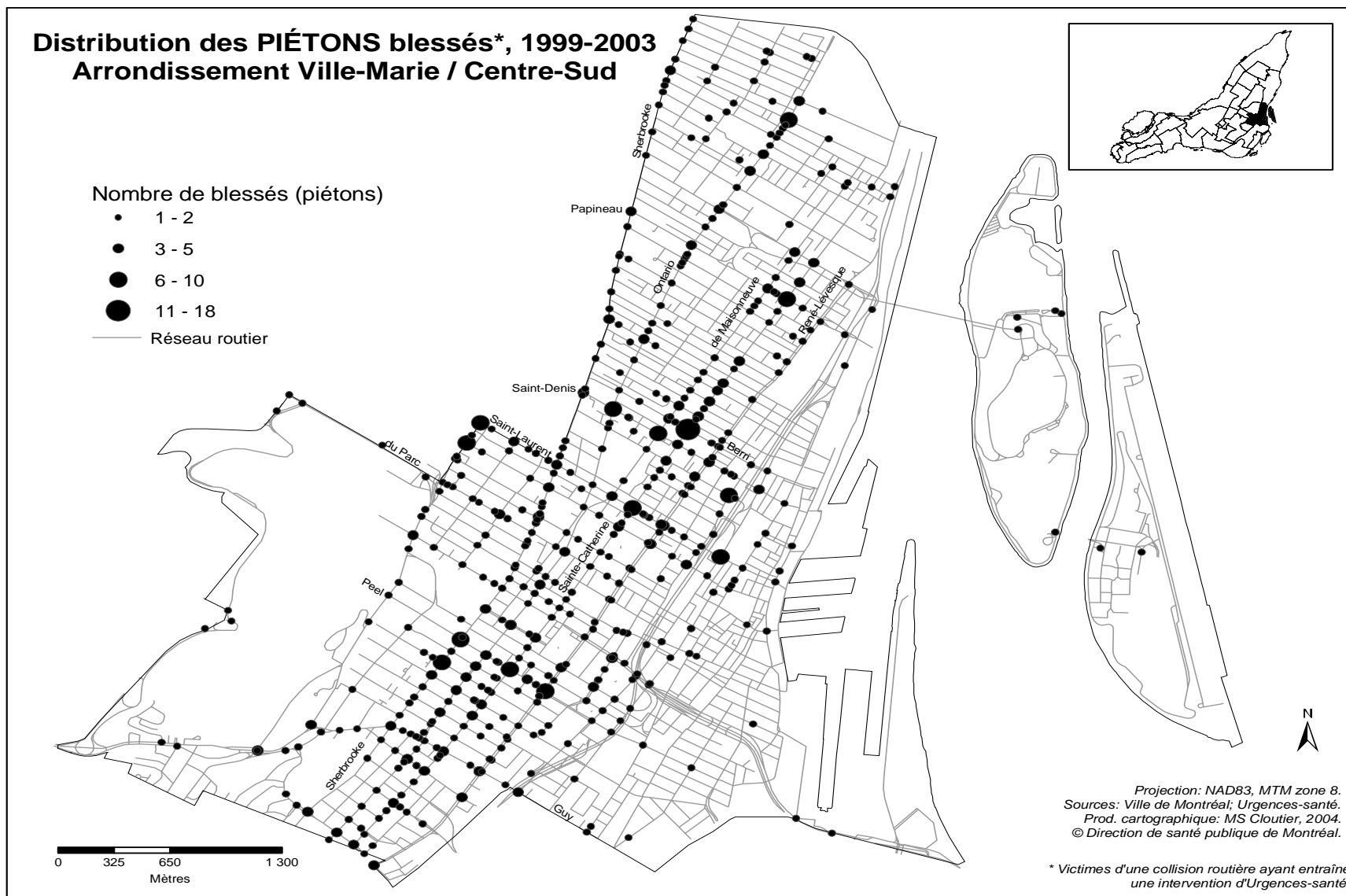
		Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous	
Nombre d'événements**		225		16		115		165		521	
Nombre de blessés		243		16		116		165		540	
Sexe***	<i>(inconnu)</i>	12		2		8		10		32	
	<i>Femme</i>	137	56%	6	38%	54	47%	46	28%	243	45%
	<i>Homme</i>	94	39%	8	50%	54	47%	109	66%	265	49%
Âge (années)											
<i>Âge moyen</i>		40.5		39.9		32.5		32.0		36.1	
<i>Âge médian</i>		39.0		41.0		24.5		30.0		35.0	
Groupes d'âge***											
<i>(âge inconnu)</i>		3	1.2%					2	1.2%	5	0.9%
<i>0 - 4 ans</i>		2	0.8%			5	4.3%	1	0.6%	8	1.5%
<i>5 - 9 ans</i>		10	4.1%	1	6.3%	26	22.4%	13	7.9%	50	9.3%
<i>10 - 14 ans</i>		2	0.8%			10	8.6%	27	16.4%	39	7.2%
<i>15 - 19 ans</i>		14	5.8%	2	12.5%	9	7.8%	14	8.5%	39	7.2%
<i>20 - 24 ans</i>		29	11.9%	1	6.3%	8	6.9%	20	12.1%	58	10.7%
<i>25 - 29 ans</i>		18	7.4%	1	6.3%	4	3.4%	6	3.6%	29	5.4%
<i>30 - 34 ans</i>		28	11.5%	1	6.3%	3	2.6%	9	5.5%	41	7.6%
<i>35 - 39 ans</i>		19	7.8%	1	6.3%	6	5.2%	16	9.7%	42	7.8%
<i>40 - 44 ans</i>		16	6.6%	3	18.8%	5	4.3%	12	7.3%	36	6.7%
<i>45 - 49 ans</i>		23	9.5%	1	6.3%	7	6.0%	11	6.7%	42	7.8%
<i>50 - 54 ans</i>		22	9.1%	3	18.8%	6	5.2%	12	7.3%	43	8.0%
<i>55 - 59 ans</i>		17	7.0%			6	5.2%	8	4.8%	31	5.7%
<i>60 - 64 ans</i>		13	5.3%			7	6.0%	5	3.0%	25	4.6%
<i>65 - 69 ans</i>		8	3.3%			2	1.7%	3	1.8%	13	2.4%
<i>70 - 74 ans</i>		5	2.1%	2	12.5%	6	5.2%	3	1.8%	16	3.0%
<i>75 ans et +</i>		14	5.8%			6	5.2%	3	1.8%	23	4.3%
<i>Total</i>		243	100.0%	16	100.0%	116	100.0%	165	100.0%	540	100.0%

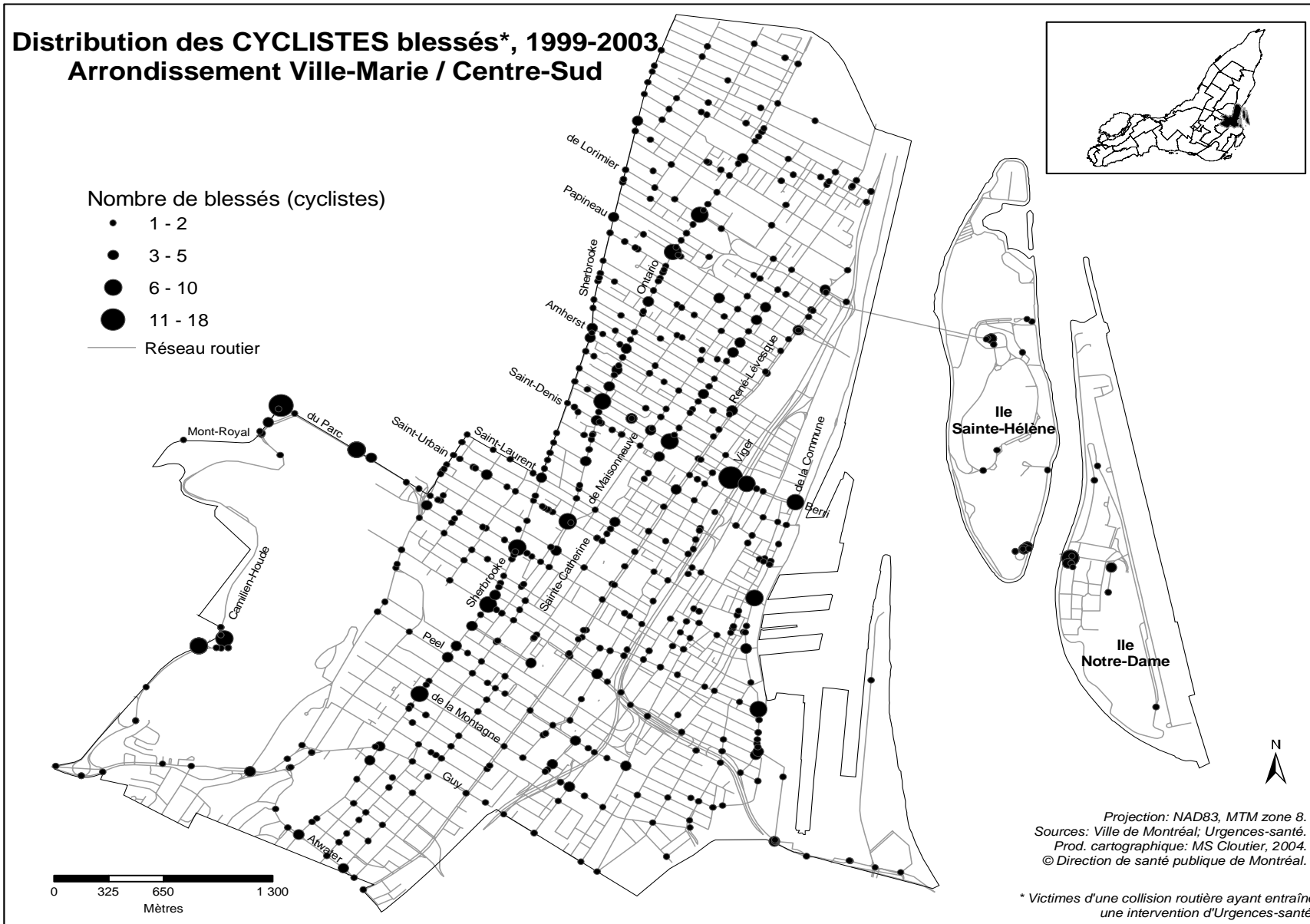
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

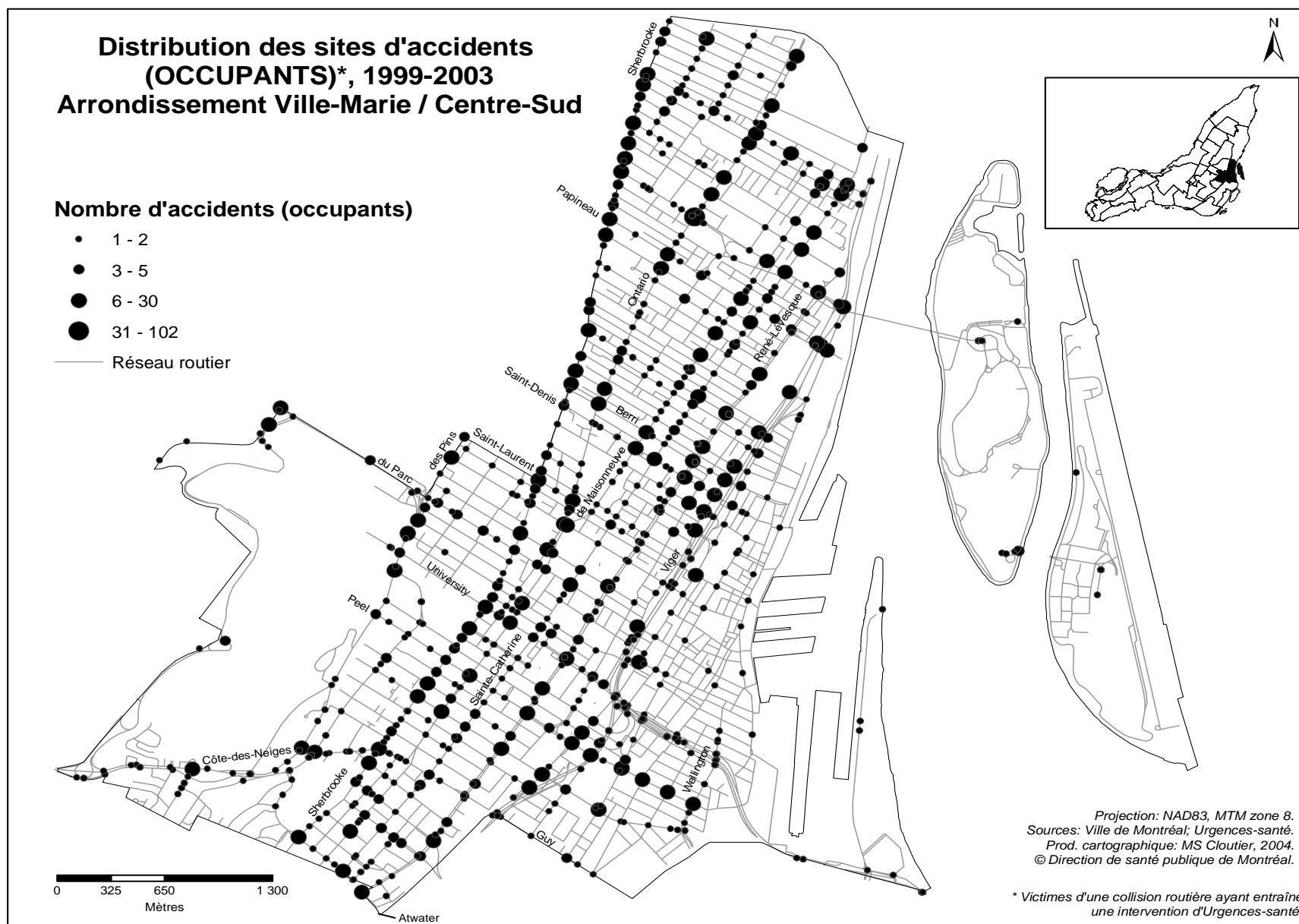
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'utilisateur parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Ville-Marie/Centre-Sud







Ville-Marie / Centre-Sud

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

	Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous			
Nombre d'événements**	2339		146		795		825		4092			
Nombre de blessés	2653		151		801		828		4433			
Sexe***	<i>(inconnu)</i>		174		14		55		53		296	
	<i>Femme</i>		1183	45%	26	17%	374	47%	245	30%	1828	41%
	<i>Homme</i>		1296	49%	111	74%	372	46%	530	64%	2309	52%
Âge (années)	<i>Âge moyen</i>		36.0		34.7		38.9		32.6		35.8	
	<i>Âge médian</i>		33.0		32.0		37.0		29.0		32.0	
Groupes d'âge***	<i>(âge inconnu)</i>		25	0.9%			4	0.5%	7	0.8%	36	0.8%
	<i>0 - 4 ans</i>		22	0.8%			9	1.1%	1	0.1%	32	0.7%
	<i>5 - 9 ans</i>		30	1.1%			18	2.2%	15	1.8%	63	1.4%
	<i>10 - 14 ans</i>		31	1.2%	2	1.3%	23	2.9%	19	2.3%	75	1.7%
	<i>15 - 19 ans</i>		193	7.3%	11	7.3%	63	7.9%	60	7.2%	327	7.4%
	<i>20 - 24 ans</i>		466	17.6%	27	17.9%	120	15.0%	191	23.1%	804	18.1%
	<i>25 - 29 ans</i>		369	13.9%	21	13.9%	87	10.9%	133	16.1%	610	13.8%
	<i>30 - 34 ans</i>		314	11.8%	27	17.9%	59	7.4%	91	11.0%	491	11.1%
	<i>35 - 39 ans</i>		247	9.3%	13	8.6%	60	7.5%	84	10.1%	404	9.1%
	<i>40 - 44 ans</i>		214	8.1%	18	11.9%	63	7.9%	66	8.0%	361	8.1%
	<i>45 - 49 ans</i>		219	8.3%	12	7.9%	68	8.5%	64	7.7%	363	8.2%
	<i>50 - 54 ans</i>		166	6.3%	10	6.6%	55	6.9%	37	4.5%	268	6.0%
	<i>55 - 59 ans</i>		123	4.6%	5	3.3%	36	4.5%	20	2.4%	184	4.2%
	<i>60 - 64 ans</i>		73	2.8%			38	4.7%	21	2.5%	132	3.0%
	<i>65 - 69 ans</i>		58	2.2%	1	0.7%	35	4.4%	7	0.8%	101	2.3%
	<i>70 - 74 ans</i>		43	1.6%	1	0.7%	21	2.6%	3	0.4%	68	1.5%
	<i>75 ans et +</i>		60	2.3%	3	2.0%	42	5.2%	9	1.1%	114	2.6%
	<i>Total</i>		2653	100.0%	151	100.0%	801	100.0%	828	100.0%	4433	100.0%

* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

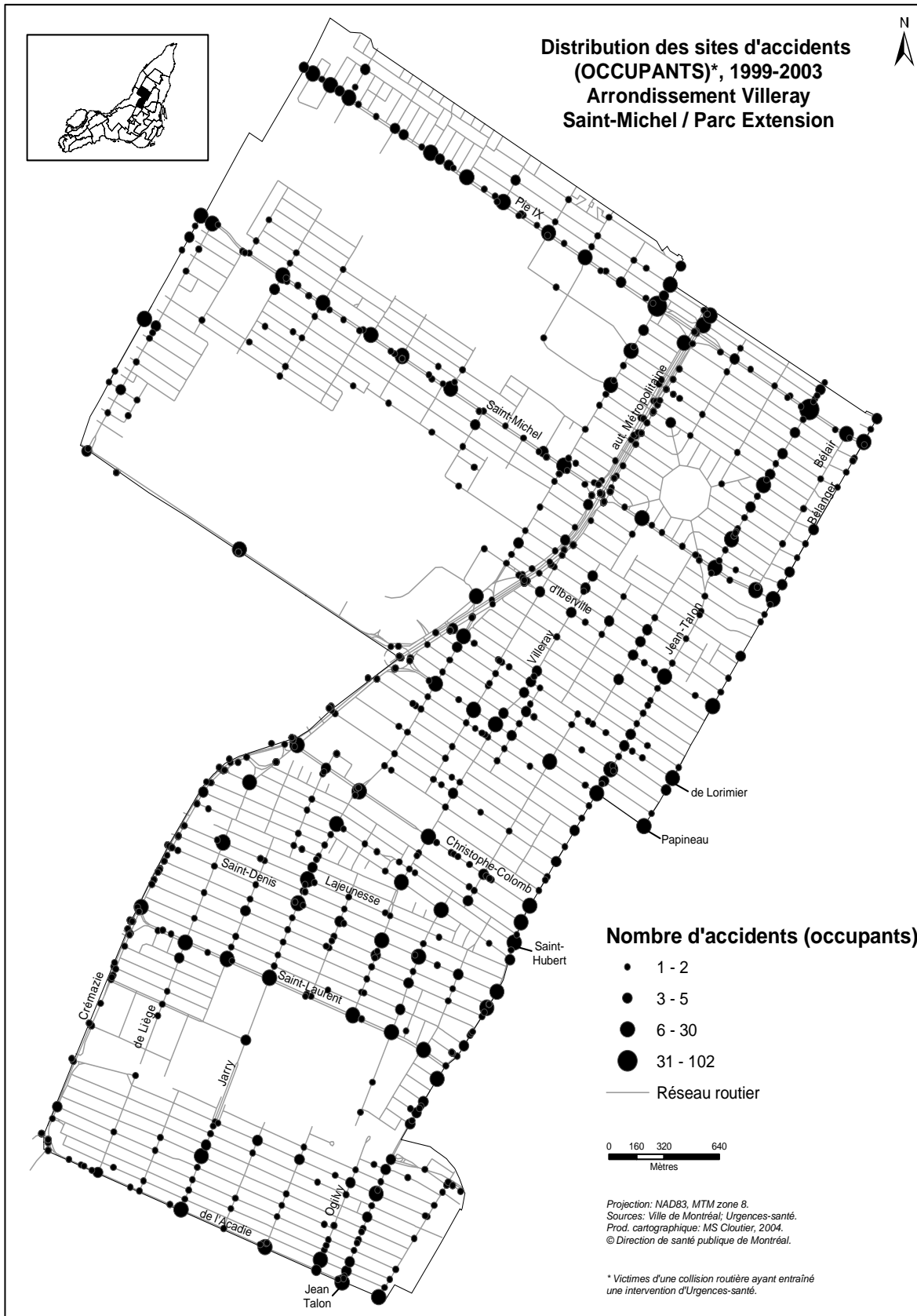
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'usager parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension







Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

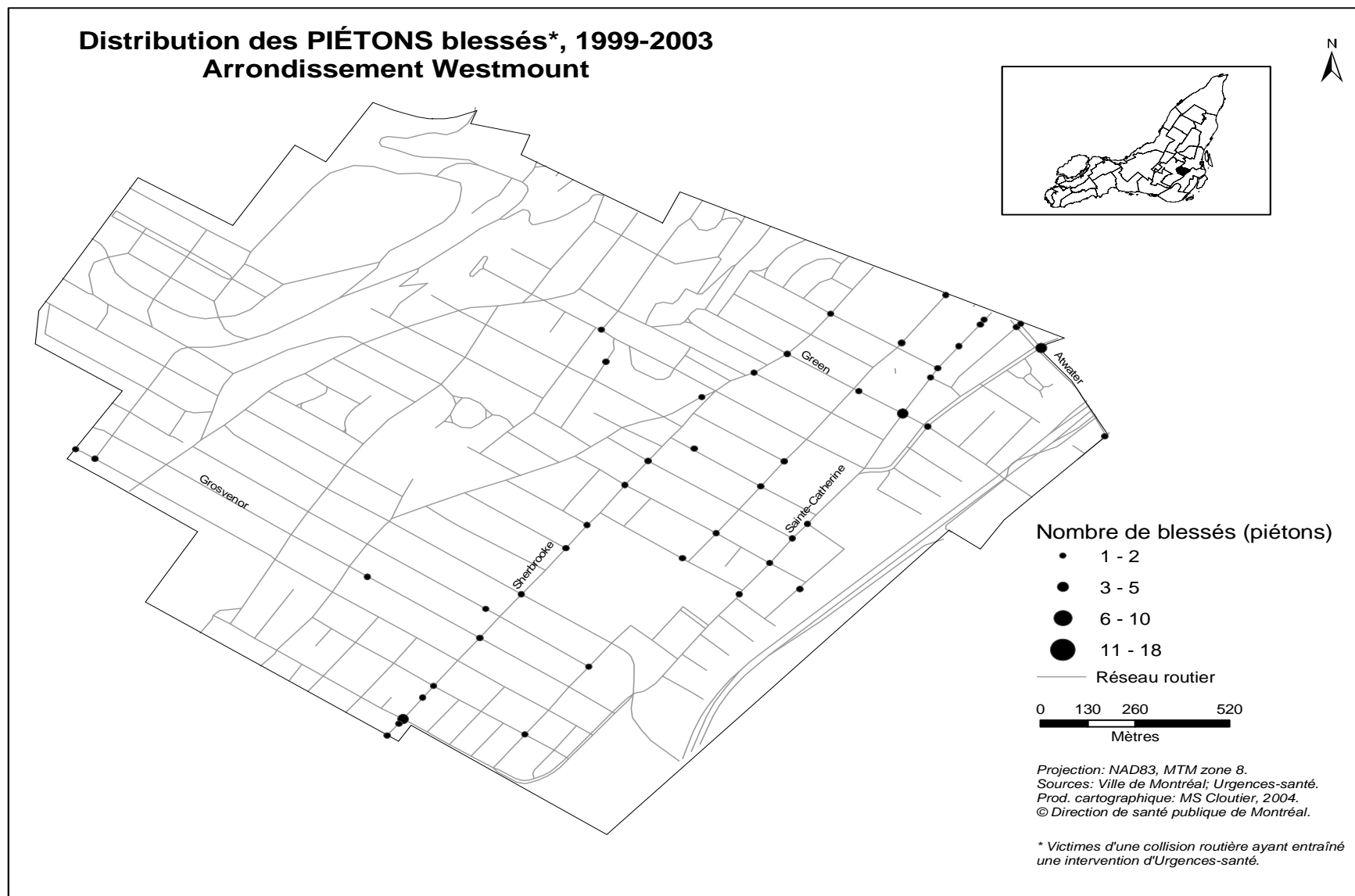
	Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous	
Nombre d'événements**	2215		59		529		291		3089	
Nombre de blessés	2518		59		534		294		3405	
Sexe***	<i>(inconnu)</i>		7		43		9		210	
	<i>Femme</i>	1221 48%	10 17%	256 48%	82 28%			1569 46%		
	<i>Homme</i>	1146 46%	42 71%	235 44%	203 69%			1626 48%		
Âge (années)	<i>Âge moyen</i>		38.0		37.6		29.9		36.3	
	<i>Âge médian</i>		37.5		36.0		25.0		34.0	
Groupes d'âge***	<i>(âge inconnu)</i>		1 1.7%	5 0.9%	3 1.0%			40 1.2%		
	<i>0 - 4 ans</i>	55 2.2%		27 5.1%	3 1.0%			85 2.5%		
	<i>5 - 9 ans</i>	51 2.0%		51 9.6%	32 10.9%			134 3.9%		
	<i>10 - 14 ans</i>	39 1.5%		39 7.3%	45 15.3%			123 3.6%		
	<i>15 - 19 ans</i>	154 6.1%	4 6.8%	40 7.5%	30 10.2%			228 6.7%		
	<i>20 - 24 ans</i>	351 13.9%	7 11.9%	34 6.4%	34 11.6%			426 12.5%		
	<i>25 - 29 ans</i>	324 12.9%	8 13.6%	26 4.9%	21 7.1%			379 11.1%		
	<i>30 - 34 ans</i>	271 10.8%	8 13.6%	39 7.3%	13 4.4%			331 9.7%		
	<i>35 - 39 ans</i>	281 11.2%	3 5.1%	34 6.4%	25 8.5%			343 10.1%		
	<i>40 - 44 ans</i>	222 8.8%	8 13.6%	33 6.2%	24 8.2%			287 8.4%		
	<i>45 - 49 ans</i>	185 7.3%	7 11.9%	30 5.6%	16 5.4%			238 7.0%		
	<i>50 - 54 ans</i>	158 6.3%	4 6.8%	33 6.2%	17 5.8%			212 6.2%		
	<i>55 - 59 ans</i>	112 4.4%	7 11.9%	30 5.6%	10 3.4%			159 4.7%		
	<i>60 - 64 ans</i>	78 3.1%	1 1.7%	18 3.4%	2 0.7%			99 2.9%		
	<i>65 - 69 ans</i>	75 3.0%	1 1.7%	25 4.7%	6 2.0%			107 3.1%		
	<i>70 - 74 ans</i>	71 2.8%		29 5.4%	5 1.7%			105 3.1%		
	<i>75 ans et +</i>	60 2.4%		41 7.7%	8 2.7%			109 3.2%		
	<i>Total</i>	2518 100.0%	59 100.0%	534 100.0%	294 100.0%			3405 100.0%		

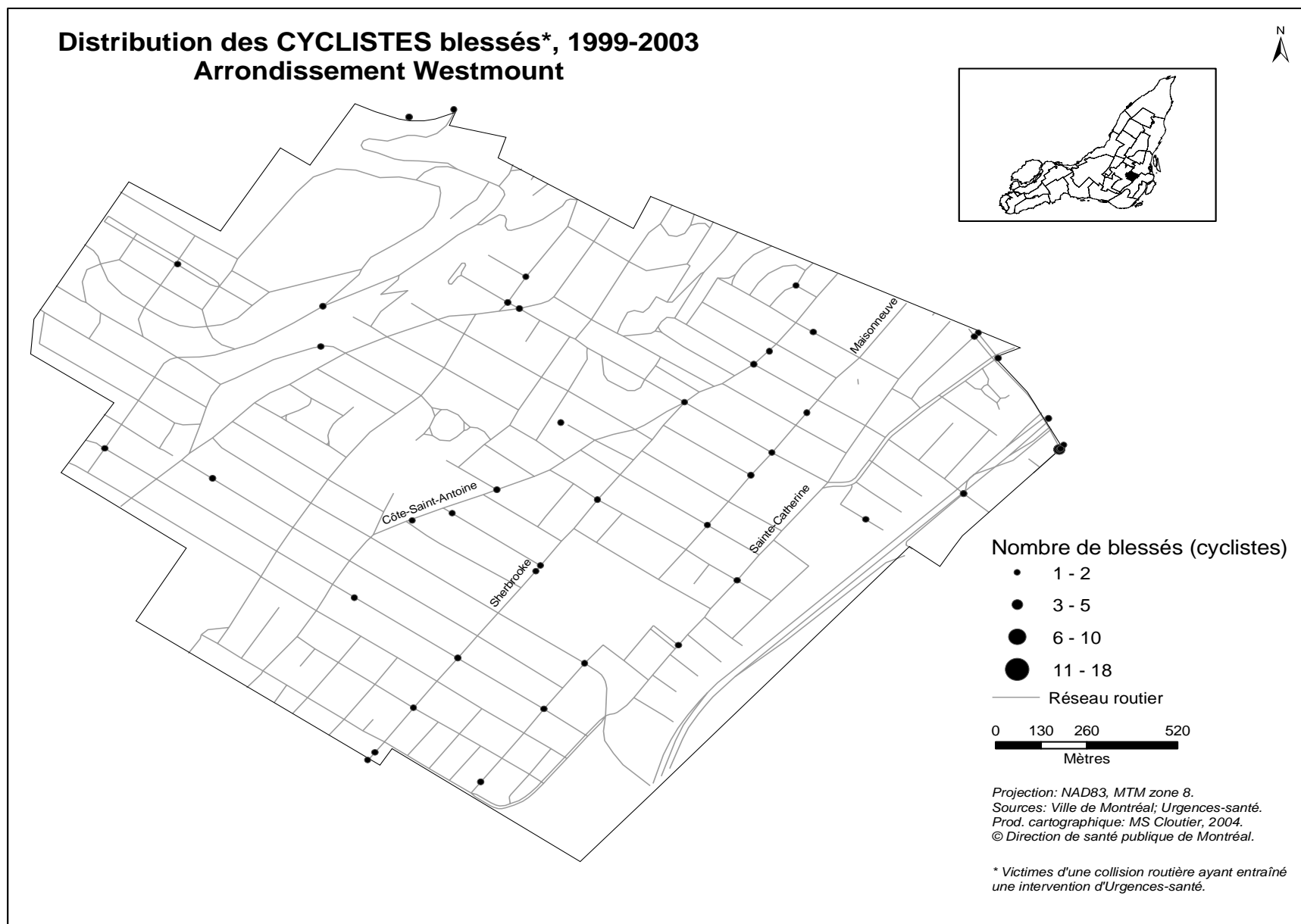
* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

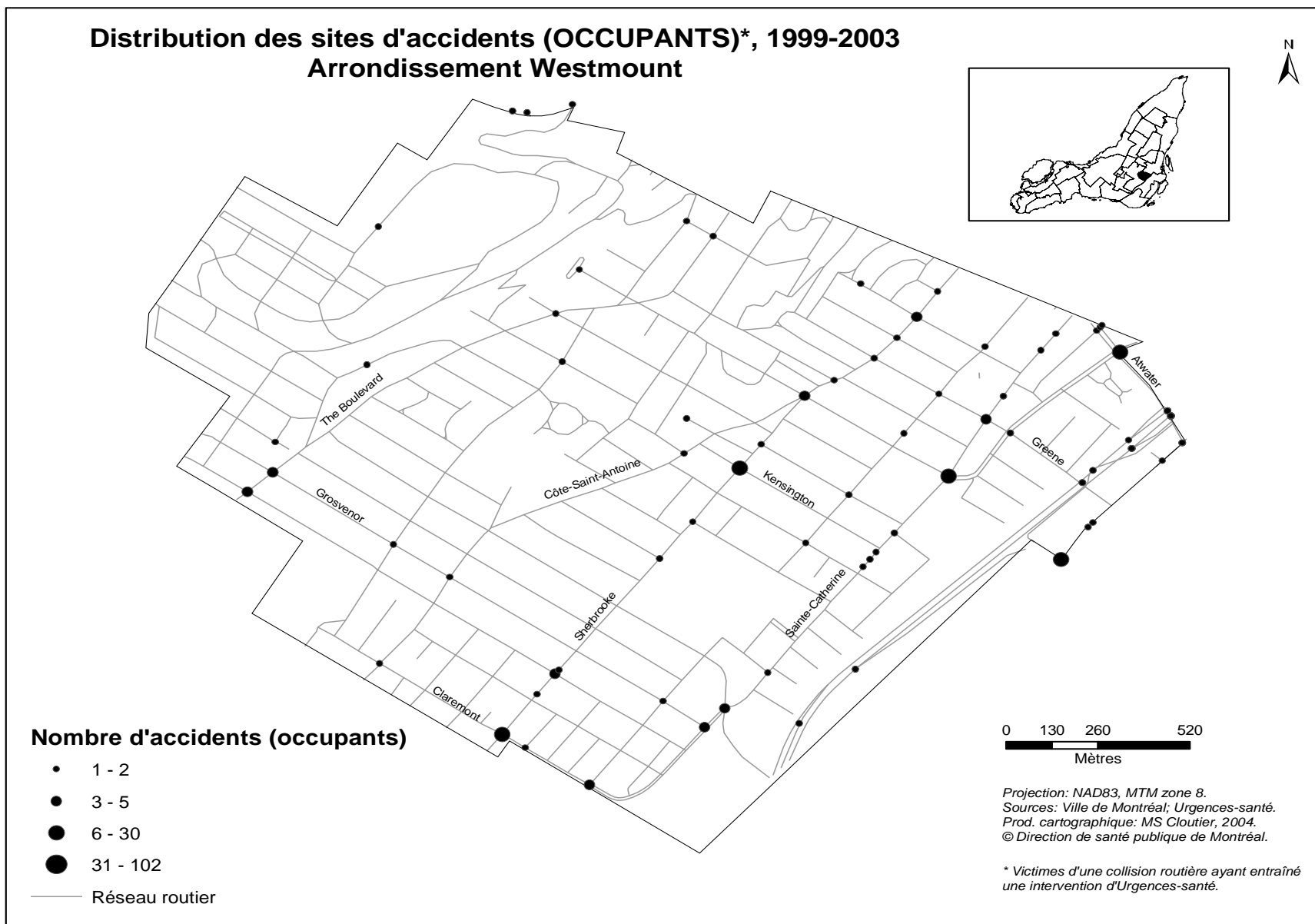
** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'utilisateur parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Arrondissement Westmount







Westmount

Usagers de la route blessés*, 1999-2003

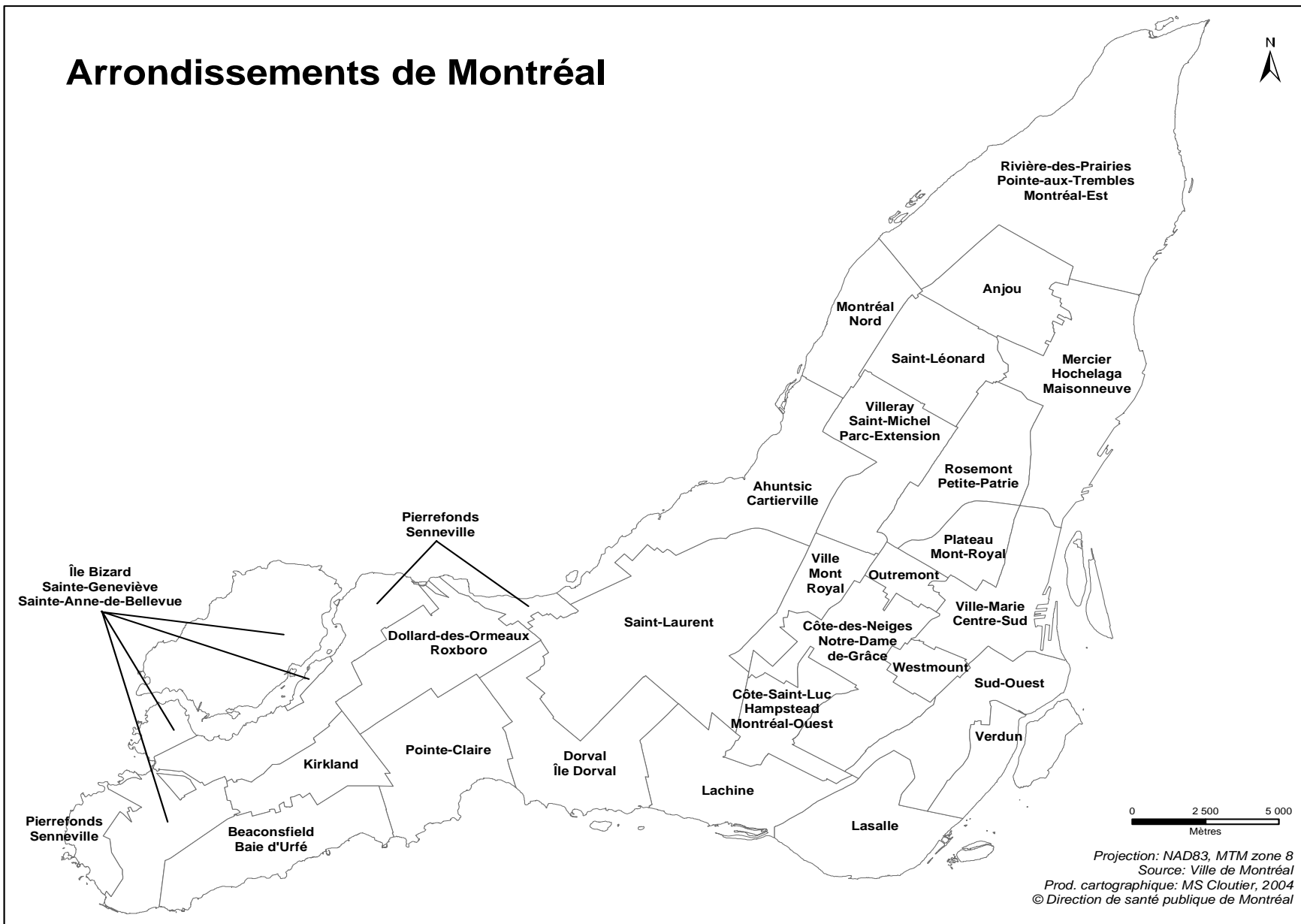
	Occupants de véhicule		Motocyclistes		Piétons		Cyclistes		Tous		
Nombre d'événements**	129		8		57		47		240		
Nombre de blessés	146		8		57		47		258		
Sexe***	<i>(inconnu)</i>				1		9		18		
	<i>Femme</i>	70 48%	3		39 68%	14	30%	126	49%		
	<i>Homme</i>	68 47%	5		17 30%	24	51%	114	44%		
Âge (années)	<i>Âge moyen</i>		41.4		34.7		46.6		34.5		41.1
	<i>Âge médian</i>		39.0		31.0		51.0		29.0		38.0
Groupes d'âge***	<i>(âge inconnu)</i>		1 0.7%		1 12.5%				2 0.8%		
	<i>0 - 4 ans</i>		1 0.7%				2 3.5%		3 1.2%		
	<i>5 - 9 ans</i>		1 0.7%				1 1.8%		1 2.1%		3 1.2%
	<i>10 - 14 ans</i>		4 2.7%				3 5.3%		3 6.4%		10 3.9%
	<i>15 - 19 ans</i>		7 4.8%		1 12.5%		6 10.5%		2 4.3%		16 6.2%
	<i>20 - 24 ans</i>		21 14.4%		1 12.5%		3 5.3%		12 25.5%		37 14.3%
	<i>25 - 29 ans</i>		12 8.2%				1 1.8%		7 14.9%		20 7.8%
	<i>30 - 34 ans</i>		15 10.3%		2 25.0%		2 3.5%		6 12.8%		25 9.7%
	<i>35 - 39 ans</i>		12 8.2%				4 7.0%		2 4.3%		18 7.0%
	<i>40 - 44 ans</i>		14 9.6%		1 12.5%		5 8.8%		1 2.1%		21 8.1%
	<i>45 - 49 ans</i>		10 6.8%		1 12.5%		1 1.8%		4 8.5%		16 6.2%
	<i>50 - 54 ans</i>		12 8.2%		1 12.5%		8 14.0%		2 4.3%		23 8.9%
	<i>55 - 59 ans</i>		9 6.2%				2 3.5%		2 4.3%		13 5.0%
	<i>60 - 64 ans</i>		6 4.1%				3 5.3%				9 3.5%
	<i>65 - 69 ans</i>		6 4.1%				3 5.3%		2 4.3%		11 4.3%
	<i>70 - 74 ans</i>		7 4.8%				4 7.0%				11 4.3%
	<i>75 ans et +</i>		8 5.5%				9 15.8%		3 6.4%		20 7.8%
	<i>Total</i>		146 100.0%		8 100.0%		57 100.0%		47 100.0%		258 100.0%

* Victimes d'une collision routière ayant entraîné l'intervention d'Urgences-santé.

** Le nombre total d'événements est inférieur à la somme des événements pour chaque type d'usager parce qu'un même événement peut impliquer différents usagers de la route.

*** Les proportions (%) sont calculées sur l'ensemble des cas, incluant les valeurs manquantes.

Annexe 3
Carte des arrondissements montréalais



Annexe 4
Rapport d'intervention préhospitalière (RIP)



Gouvernement du Québec
Ministère de la Santé
et des Services sociaux

**RAPPORT D'INTERVENTION
PRÉHOSPITALIÈRE
DU TECHNICIEN AMBULANCIER**

6132548

<p>1- PRISE EN CHARGE DATE: Année / Mois / Jour N° D'AUTOR.: CODE CLINIQUE: AFFECTATION: <input type="checkbox"/> URGENTE <input type="checkbox"/> NON URG. <input type="checkbox"/> 911 <input type="checkbox"/> INTER <input type="checkbox"/> SOUTIEN TECHN.</p>	<p>2- CIE: URGENCES-SANTÉ N° VÉHICULE: QUART DE TRAVAIL: 4- HEURE D'ARRIVÉE AUPRÈS DU PATIENT : 7- ANTÉCÉDENTS MÉDICAUX : <input type="checkbox"/> ? <input type="checkbox"/> AUCUN <input type="checkbox"/> 1. A.V.C. <input type="checkbox"/> 6. HAND. MENTAL <input type="checkbox"/> 2. CARDIAQUE <input type="checkbox"/> 7. HYPERTENSION <input type="checkbox"/> 3. DIABÈTE <input type="checkbox"/> 8. NÉOPLASIE <input type="checkbox"/> 4. ÉPILEPSIE <input type="checkbox"/> 9. PSYCHIATRIE <input type="checkbox"/> 5. HAND. PHYSIQUE <input type="checkbox"/> 10. TROUBLES RESP. <input type="checkbox"/> AUTRE: 8- <input type="checkbox"/> MAL. CONT. ACTIVE: <input type="checkbox"/> ALLERGIE:</p>	<p>3- DESTINATION: N° DOSSIER DU C.H.:</p> <p>5- IDENTIFICATION DE L'USAGER NOM: PRÉNOM: SEXE: <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> F DATE DE NAISSANCE: Année / Mois / Jour AS 811: N.A.M.: PERSONNE À CONTACTER: TÉLÉPHONE: 9- MÉDICAMENTS: <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> APPORTÉS</p>																																																															
<p>6- NATURE DU CAS <input type="checkbox"/> 1. AGRESS. SEXUELLE <input type="checkbox"/> 15. HYPOTHERMIE <input type="checkbox"/> 2. ALLERGIE <input type="checkbox"/> 16. INTOXICATION <input type="checkbox"/> 3. A.C.R. <input type="checkbox"/> 17. MAUX DE DOS <input type="checkbox"/> 4. CONSC. ALTÉRÉE <input type="checkbox"/> 18. MAUX DE TÊTE <input type="checkbox"/> 5. CONVULSION <input type="checkbox"/> 19. NOYADE / QUASI-NOY. <input type="checkbox"/> 6. DIABÈTE <input type="checkbox"/> 20. OBSTR. VOIES RESP. <input type="checkbox"/> 7. DOUL. ABDOM. <input type="checkbox"/> 21. PROB. COMPORT. <input type="checkbox"/> 8. DOUL. THORAX <input type="checkbox"/> 22. PROB. NEURO. <input type="checkbox"/> 9. ÉLECTROCUTION <input type="checkbox"/> 23. PROB. RESP. <input type="checkbox"/> 10. FAIBLESSE <input type="checkbox"/> 24. PROB. SOCIAL <input type="checkbox"/> 11. GASTRO-INTEST. <input type="checkbox"/> 25. PROD. DANGEREUX <input type="checkbox"/> 12. GROSS. / ACC. <input type="checkbox"/> 26. TRAUMA MAJEUR <input type="checkbox"/> 13. GYNÉCO. <input type="checkbox"/> 27. TRAUMA MINEUR <input type="checkbox"/> 14. HYPERTHERMIE <input type="checkbox"/> 28. AUTRE</p>	<p>10- AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS:</p> <p style="font-size: 2em; opacity: 0.5; transform: rotate(-15deg); display: inline-block;">SPECIMEN</p> <p style="text-align: right; font-size: 0.8em;">PROTOCLES UTILISÉS</p>																																																																
<p>11- MÉCANISME DU TRAUMATISME <input type="checkbox"/> 1. AUTO → CEINTURE BALLON DÉPLOYÉ <input type="checkbox"/> 2. MOTO <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> ? <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> ? <input type="checkbox"/> 3. PIÉTON <input type="checkbox"/> 4. CYCLISTE <input type="checkbox"/> 5. CHUTE — MÈTRES <input type="checkbox"/> 6. ARME BLANCHE <input type="checkbox"/> 7. ARME À FEU <input type="checkbox"/> 8. BAGARRE <input type="checkbox"/> 9. AUTRE: IMPACT À HAUTE VÉLOCITÉ: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> ? INCARCÉRÉ: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> ? DURÉE: MIN.</p>	<p>12- ÉVALUATION OBJ. DU TRAUMATISÉ <input type="checkbox"/> SANS PARTICULARITÉ</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; font-size: 0.8em;"> <tr> <td></td> <td>Face</td> <td>Crâne</td> <td>Cou</td> <td>Dos Thorax</td> <td>Bassin Abd.</td> <td>Extr.</td> </tr> <tr> <td>1. BRÛLURE</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>2. DOULEUR</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>3. DÉFORMATION</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>4. SAIGN. / HÉMORR.</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>5. LACÉRATION</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>6. PLAIE PÉNÉTRANTE</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>7. PERTE MOTRICITÉ/SENSATION</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>8. AMPUTATION</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table> <p>GLASGOW: /15 INDICE PRÉHOSPITALIER: /24</p>			Face	Crâne	Cou	Dos Thorax	Bassin Abd.	Extr.	1. BRÛLURE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. DOULEUR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. DÉFORMATION	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. SAIGN. / HÉMORR.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. LACÉRATION	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. PLAIE PÉNÉTRANTE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. PERTE MOTRICITÉ/SENSATION	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. AMPUTATION	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Face	Crâne	Cou	Dos Thorax	Bassin Abd.	Extr.																																																											
1. BRÛLURE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																											
2. DOULEUR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																											
3. DÉFORMATION	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																											
4. SAIGN. / HÉMORR.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																											
5. LACÉRATION	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																											
6. PLAIE PÉNÉTRANTE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																											
7. PERTE MOTRICITÉ/SENSATION	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																											
8. AMPUTATION	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																											
<p>13- HEURE RESP. POULS T.A. ÉTAT DE CONSC.</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; font-size: 0.8em;"> <tr> <td rowspan="4" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); text-align: center; font-weight: bold;">SIGNES VITAUX</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">/MIN.</td> <td style="text-align: center;">/MIN.</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="font-size: 0.7em;">A <input type="checkbox"/> ALERTE V <input type="checkbox"/> STI. VERBAL P <input type="checkbox"/> STI. DOULEUR U <input type="checkbox"/> Ø RÉACTION</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">/MIN.</td> <td style="text-align: center;">/MIN.</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="font-size: 0.7em;">A <input type="checkbox"/> ALERTE V <input type="checkbox"/> STI. VERBAL P <input type="checkbox"/> STI. DOULEUR U <input type="checkbox"/> Ø RÉACTION</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">/MIN.</td> <td style="text-align: center;">/MIN.</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="font-size: 0.7em;">A <input type="checkbox"/> ALERTE V <input type="checkbox"/> STI. VERBAL P <input type="checkbox"/> STI. DOULEUR U <input type="checkbox"/> Ø RÉACTION</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">/MIN.</td> <td style="text-align: center;">/MIN.</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="font-size: 0.7em;">A <input type="checkbox"/> ALERTE V <input type="checkbox"/> STI. VERBAL P <input type="checkbox"/> STI. DOULEUR U <input type="checkbox"/> Ø RÉACTION</td> </tr> </table>	SIGNES VITAUX	:	/MIN.	/MIN.	—	A <input type="checkbox"/> ALERTE V <input type="checkbox"/> STI. VERBAL P <input type="checkbox"/> STI. DOULEUR U <input type="checkbox"/> Ø RÉACTION	:	/MIN.	/MIN.	—	A <input type="checkbox"/> ALERTE V <input type="checkbox"/> STI. VERBAL P <input type="checkbox"/> STI. DOULEUR U <input type="checkbox"/> Ø RÉACTION	:	/MIN.	/MIN.	—	A <input type="checkbox"/> ALERTE V <input type="checkbox"/> STI. VERBAL P <input type="checkbox"/> STI. DOULEUR U <input type="checkbox"/> Ø RÉACTION	:	/MIN.	/MIN.	—	A <input type="checkbox"/> ALERTE V <input type="checkbox"/> STI. VERBAL P <input type="checkbox"/> STI. DOULEUR U <input type="checkbox"/> Ø RÉACTION	<p>14- AUTRES OBS.: <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON ORIENTÉ X 3 <input type="checkbox"/> NAUSÉE/VOM. <input type="checkbox"/> CYANOSE <input type="checkbox"/> TIRAGE <input type="checkbox"/> DIAPHORÈSE <input type="checkbox"/> PARALYSIE <input type="checkbox"/> PUPILLES: ÉGALES <input type="checkbox"/> RÉACTIVES À LA LUMIÈRE <input type="checkbox"/></p>																																											
SIGNES VITAUX		:	/MIN.	/MIN.	—	A <input type="checkbox"/> ALERTE V <input type="checkbox"/> STI. VERBAL P <input type="checkbox"/> STI. DOULEUR U <input type="checkbox"/> Ø RÉACTION																																																											
		:	/MIN.	/MIN.	—	A <input type="checkbox"/> ALERTE V <input type="checkbox"/> STI. VERBAL P <input type="checkbox"/> STI. DOULEUR U <input type="checkbox"/> Ø RÉACTION																																																											
		:	/MIN.	/MIN.	—	A <input type="checkbox"/> ALERTE V <input type="checkbox"/> STI. VERBAL P <input type="checkbox"/> STI. DOULEUR U <input type="checkbox"/> Ø RÉACTION																																																											
	:	/MIN.	/MIN.	—	A <input type="checkbox"/> ALERTE V <input type="checkbox"/> STI. VERBAL P <input type="checkbox"/> STI. DOULEUR U <input type="checkbox"/> Ø RÉACTION																																																												
<p>15- SUPPORT MD <input type="checkbox"/> RADIO <input type="checkbox"/> SUR LES LIEUX:</p>	<p>16- INTERVENTIONS <input type="checkbox"/> AUCUNE INTERVENTION</p> <p>TÉMOIN DE L'EFFONDREMENT (VU/ENTENDU) <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> ? <input type="checkbox"/> R.C.R. TÉMOIN <input type="checkbox"/> R.C.R. 1ER RÉPONDANT <input type="checkbox"/> M.D.S.A. 1ER RÉPONDANT</p> <p>CARDIAQUES <input type="checkbox"/> R.C.R. AMBULANCIER, HRE: : M.D.S.A.: <input type="checkbox"/> MONITORAGE <input type="checkbox"/> A.C.R. # CASSETTE : CHOC(S) NB : <input type="checkbox"/> CARDIOPOMPE</p> <p>VOIES AÉRIENNES <input type="checkbox"/> VOIES AÉRIENNES LIBÉRÉES <input type="checkbox"/> APPAREIL À SUCCION <input type="checkbox"/> MASQUE DE POCHE <input type="checkbox"/> CANULE <input type="checkbox"/> INTUBATION VPO <input type="checkbox"/> NÉG. <input type="checkbox"/> POS. VENTILATION <input type="checkbox"/> BLEU <input type="checkbox"/> BLANC <input type="checkbox"/> BALLON VENTILATOIRE <input type="checkbox"/> O₂ % L/MIN. <input type="checkbox"/> VENTURI <input type="checkbox"/> HTE CONC. <input type="checkbox"/> LUNETTE</p> <p>IMMOBILISATIONS <input type="checkbox"/> PÉD. <input type="checkbox"/> COLLET CERVICAL → T <input type="checkbox"/> N.N. <input type="checkbox"/> PLANCHE LONGUE <input type="checkbox"/> P <input type="checkbox"/> PLANCHE COURTE <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> K.E.D. <input type="checkbox"/> G <input type="checkbox"/> SCOOP <input type="checkbox"/> T.G. <input type="checkbox"/> MATELAS IMMOBILISATEUR <input type="checkbox"/> ATTELLE DE FIXATION <input type="checkbox"/> CONTENTIONS</p> <p>AUTRES <input type="checkbox"/> MÉDICAMENTS DONNÉS PAR T.A. <input type="checkbox"/> ACCOUCHEMENT, HRE: : <input type="checkbox"/> AUTRES</p> <p>HÉMORRAGIES <input type="checkbox"/> PANSEMENTS <input type="checkbox"/> CONTRÔLE PAR PRESSION <input type="checkbox"/> DIR. <input type="checkbox"/> IND. <input type="checkbox"/> GARROT, HRE: : <input type="checkbox"/> AUTRES</p>																																																																
<p>17- TRANSPORT <input type="checkbox"/> ANNULÉ <input type="checkbox"/> REFUSÉ À L'AMBULANCE <input type="checkbox"/> CIVIÈRE <input type="checkbox"/> CIVIÈRE-CHAISE <input type="checkbox"/> PATIENT MARCHÉ DANS L'AMBULANCE (POSITION) <input type="checkbox"/> ASSISE <input type="checkbox"/> SEMI-ASSISE <input type="checkbox"/> DÉCUBITUS DORSAL <input type="checkbox"/> LATÉRALE DE SÉCURITÉ <input type="checkbox"/> DE CHOC CONDUITE <input type="checkbox"/> URGENTE <input type="checkbox"/> NON URGENTE</p>	<p>18- TECHNICIEN AMBULANCIER # 1 TECHNICIEN AMBULANCIER # 2</p> <p># MATRICULE SIGNATURE # MATRICULE SIGNATURE</p>																																																																

AS-803M-4 (97-05)

1- URGENCES-SANTÉ

Annexe 5
Tri des arrondissements selon le nombre
de blessés de la route

Annexe 5 – Tri des arrondissements selon le nombre de blessés de la route

PIÉTONS		CYCLISTES		OCCUPANTS DE VÉHICULE		MOTOCYCLISTES		TOUS	
Arrondissement	Nombre de blessés	Arrondissement	Nombre de blessés	Arrondissement	Nombre de blessés	Arrondissement	Nombre de blessés	Arrondissement	Nombre de blessés
Ville-Marie	801	Ville-Marie	828	Ville-Marie	2653	Ville-Marie	151	Ville-Marie	4433
Villeray/St-Michel/Parc-Extension	534	Plateau Mont-Royal	582	Villeray/St-Michel/Parc-Extension	2518	Mercier/Hochelaga-Maisonneuve	97	Villeray/St-Michel/Parc-Extension	3405
Rosemont/Petite-Patrie	483	Rosemont/Petite-Patrie	420	Mercier/Hochelaga-Maisonneuve	2411	Rosemont/Petite-Patrie	84	Mercier/Hochelaga-Maisonneuve	3283
Côte-des-Neiges/N.-D.-G.	442	Mercier/Hochelaga-Maisonneuve	390	Ahuntsic/Cartierville	2294	Ahuntsic/Cartierville	80	Ahuntsic/Cartierville	2918
Mercier/Hochelaga-Maisonneuve	385	Villeray/St-Michel/Parc-Extension	294	Saint-Laurent	1825	Plateau Mont-Royal	79	Rosemont/Petite-Patrie	2810
Plateau Mont-Royal	358	Côte-des-Neiges/N.-D.-G.	273	Rosemont/Petite-Patrie	1823	RDP/PAT/Montréal-Est	71	Côte-des-Neiges/N.-D.-G.	2589
Ahuntsic/Cartierville	315	Sud-Ouest	251	Côte-des-Neiges/N.-D.-G.	1813	Côte-des-Neiges/N.-D.-G.	61	Saint-Laurent	2142
Montréal-Nord	281	Ahuntsic/Cartierville	229	RDP/PAT/Montréal-Est	1485	Villeray/St-Michel/Parc-Extension	59	Plateau Mont-Royal	2132
Sud-Ouest	193	Montréal-Nord	182	Sud-Ouest	1264	Sud-Ouest	58	RDP/PAT/Montréal-Est	1870
Saint-Léonard	193	RDP/PAT/Montréal-Est	171	Saint-Léonard	1173	Saint-Laurent	53	Sud-Ouest	1766
Saint-Laurent	163	Verdun	165	Montréal-Nord	1162	LaSalle	41	Montréal-Nord	1653
RDP/PAT/Montréal-Est	143	LaSalle	151	Plateau Mont-Royal	1113	Saint-Léonard	33	Saint-Léonard	1478
LaSalle	123	Lachine	141	Anjou	831	Anjou	31	LaSalle	1023
Verdun	116	Saint-Laurent	101	LaSalle	708	Montréal-Nord	28	Anjou	1001
Anjou	77	Saint-Léonard	79	Pointe-Claire	508	Lachine	25	Lachine	688
Lachine	65	Pierrefonds/Senneville	69	Pierrefonds/Senneville	489	Pierrefonds/Senneville	24	Pierrefonds/Senneville	644
Pierrefonds/Senneville	62	Anjou	62	Lachine	457	Pointe-Claire	18	Pointe-Claire	608
Côte-St-Luc/Hampst./Mtl-Ouest	58	Dollard-des-Ormeaux/Roxboro	59	Mont-Royal	440	Verdun	16	Verdun	540
Westmount	57	Outremont	51	Dollard-des-Ormeaux/Roxboro	355	Dorval	13	Mont-Royal	519
Dollard-des-Ormeaux/Roxboro	55	Westmount	47	Dorval	311	Île-Bizard/Ste-Gen./Ste-Anne-de-B.	13	Dollard-des-Ormeaux/Roxboro	477
Pointe-Claire	44	Pointe-Claire	38	Verdun	243	Mont-Royal	10	Dorval	383
Mont-Royal	35	Côte-St-Luc/Hampst./Mtl-Ouest	38	Côte-St-Luc/Hampst./Mtl-Ouest	241	Dollard-des-Ormeaux/Roxboro	8	Côte-St-Luc/Hampst./Mtl-Ouest	341
Dorval	33	Mont-Royal	34	Kirkland	186	Westmount	8	Westmount	258
Outremont	29	Dorval	26	Beaconsfield/Baie-d'Urfé	185	Kirkland	5	Kirkland	225
Île-Bizard/Ste-Gen./Ste-Anne-de-B.	16	Île-Bizard/Ste-Gen./Ste-Anne-de-B.	26	Île-Bizard/Ste-Gen./Ste-Anne-de-B.	166	Beaconsfield/Baie-d'Urfé	5	Beaconsfield/Baie-d'Urfé	221
Kirkland	14	Beaconsfield/Baie-d'Urfé	24	Westmount	146	Outremont	5	Île-Bizard/Ste-Gen./Ste-Anne-de-B.	221
Beaconsfield/Baie-d'Urfé	7	Kirkland	20	Outremont	130	Côte-St-Luc/Hampst./Mtl-Ouest	4	Outremont	215
Tous les arrondissements	5082	Tous les arrondissements	4751	Tous les arrondissements	26930	Tous les arrondissements	1080	Tous les arrondissements	37843

* Les arrondissements sont triés par ordre décroissant du nombre total de blessés.

RÉFÉRENCES

- ¹ Société de l'assurance-automobile du Québec. « Dossiers statistiques - accidents, parc automobile, permis de conduire: bilan 2003 ».
- ² Société de l'assurance-automobile du Québec (2001). « Guide de rédaction du rapport d'accident de véhicules routiers ».
- ³ Braddock, M., Lapidus, G., Cromley, E., Cromley, R., Burke, G., Banco, L. (1994). « Using a geographic information system to understand child pedestrian injury ». *American Journal of Public Health*. 84(7):1158-1161.
- ⁴ Lascala, E.A., Gerber, D., Gruenewald, P.J. (2000). « Demographic and environmental correlates of pedestrian injury collisions: a spatial analysis ». *Accident; Analysis and Prevention*. 32(5):651-658.
- ⁵ Cloutier, M.S. (2004). « L'utilité d'un système d'information géographique pour analyser la sécurité des enfants à proximité des écoles primaires de Montréal. Rapport de projet ». *Maîtrise professionnelle en géographie*.
- ⁶ Sampalis, J.S., Tamim, H., Nikolis, A., Lavoie, A., Williams, J.I. (1996). « Predictive validity and internal consistency of the pre-hospital index measured on-site by physicians ». *Accident; Analysis and Prevention*. 28(6):675-84.
- ⁷ Messier, S., Bourbeau, R. (1989). « Les sites dangereux sur l'île de Montréal et les accidents de la circulation routière 1984-1986 ». *Centre de recherche sur les transports, Université de Montréal*.
- ⁸ Ville de Montréal, service de l'environnement, de la voirie et des réseaux (2003). « Données relatives aux accidents en 2002 et 2001 ». *Rapport non publié*.
- ⁹ Dionne, R., Timmons, C. (2000). « L'évaluation préhospitalière du polytraumatisé ». *Le Médecin du Québec*. 35(11):39-45.
- ¹⁰ Hamel, D. (2001). « Évolution des traumatismes au Québec de 1991 à 1999 ». *Institut National de Santé Publique du Québec*. 462 p.
- ¹¹ Sampalis, J.S., Denis, R., Lavoie, A., Frechette, P., Boukas, S., Nikolis, A., Benoit, D., Fleischer, D., Brown, R., Churchill-Smith, M., Mulder, D. (April 1999). « Trauma care regionalization : a process-outcome evaluation ». *The Journal of Trauma*. 46(4):565-79; discussion : 579-81.
- ¹² Agran, P.F., Castillo, D.N., Winn, D.G. (1990). « Limitations of data compiled from police reports on pediatric pedestrian and bicycle motor vehicle events ». *Accident; Analysis and Prevention*. 22(4):361-370.
- ¹³ Dhillon, P.K., Lightstone, A.S., Peek-Asa, C., Kraus, J.F. (2001). « Assessment of hospital and police ascertainment of automobile versus childhood pedestrian and bicyclist collisions ». *Accident; Analysis and Prevention*. 33(4):529-537.
- ¹⁴ Rosman, D.L., Knuiman, M.W. (1994). « A comparison of hospital and police road injury data ». *Accident; Analysis and Prevention*. 26(2):215-222.
- ¹⁵ Alsop, J., Langley, J. (2001). « Under-reporting of motor vehicle traffic crash victims in New Zealand ». *Accident; Analysis and Prevention*. 33(3):353-359.

- ¹⁶ Pless, I.B., Verreault, R., Arsenault, L., Frappier, J.Y., Stulginskas, J. (1987). « The epidemiology of road accidents in childhood ». *American Journal of Public Health*. 77(3):358-360.
- ¹⁷ Langley, J.D., Dow, N., Stephenson, S., Kypri, K. (2003). « Missing cyclists ». *Injury Prevention*. 9(4):376-379.
- ¹⁸ Joly, M.F., Foggin, P.M., Zvagulis, I., Pless, I.B. (1989). « Bicycle accidents among children in the urban environment ». *Canadian Journal of Public Health*. 80(5):351-354.
- ¹⁹ Messier, S., Bourbeau, R. (1989). « Les sites dangereux sur l'île de Montréal et les accidents de la circulation routière 1984-1986 ». Centre de recherche sur les transports, Université de Montréal.
- ²⁰ Ville de Montréal, service de l'environnement, de la voirie et des réseaux (2003). « Données relatives aux accidents en 2002 et 2001 ». Rapport non publié.
- ²¹ Association des transports du Canada (2001). « Guide canadien d'aménagement des rues conviviales ».
- ²² Ewing, R. (1999). « Traffic calming - state of the practice ». Institute of transportation engineers (ITE), Federal Highway Administration (FHWA).
- ²³ Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D. et al. (2004). « Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation ». Organisation mondiale de la santé, Genève.
- ²⁴ Runyan, C.W. (2003). « Introduction: back to the future--revisiting Haddon's conceptualization of injury epidemiology and prevention ». *Epidemiologic Review*. 25:60-64.
- ²⁵ Santé Canada (1998). « Pour la sécurité des jeunes canadiens; des données statistiques aux mesures préventives ».
- ²⁶ Elvik, R. (2001). « Area-wide urban traffic calming schemes: a meta-analysis of safety effects ». *Accident; Analysis and Prevention*. 33(3):327-336.
- ²⁷ Bunn, F., Collier, T., Frost, C., Ker, K., Roberts, I., Wentz, R. « Traffic calming for the prevention of road traffic injuries: systematic review and meta-analysis » (2003). *Injury Prevention*. 9(3):200-204.
- ²⁸ Litman, T. « Integrating public health objectives in transportation decision-making ». (2003). *American Journal of Health Promotion*. 18(1):103-108.
- ²⁹ Ewing, R., Schieber, R.A., Zegeer, C.V. (2003). « Urban sprawl as a risk factor in motor vehicle occupant and pedestrian fatalities ». *American Journal of Public Health*. 93(9):1541-1545.
- ³⁰ Frumkin, H. (2002). « Urban sprawl and public health ». *Public Health Reports*. 117(3):201-217.
- ³¹ Pucher, J., Dijkstra, L. (2003). « Promoting safe walking and cycling to improve public health: lessons from The Netherlands and Germany ». *American Journal of Public Health*. 93(9):1509-1516.

BON DE COMMANDE

QUANTITÉ	TITRE DE LA PUBLICATION	PRIX UNITAIRE (tous frais inclus)	TOTAL
	Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal	10 \$	
	Cartographie pour les 27 arrondissements		
	NUMÉRO D'ISBN OU D'ISSN		
	2-89494-460-8		

DESTINATAIRE

Nom _____

Organisme _____

Adresse _____

No Rue App.

Ville Code postal

Téléphone _____ Télécopieur _____

**Les commandes sont payables à l'avance par chèque ou mandat-poste à l'ordre de la
Direction de santé publique de Montréal**

Veillez retourner votre bon de commande à :

Centre de documentation
Direction de santé publique de Montréal
1301, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec)
H2L 1M3

Pour information : (514) 528-2400, poste 3646.



Montréal
1301, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L 1M3
Téléphone : (514) 528-2400
www.santepub-mtl.qc.ca

