



Transports
Canada

Transport
Canada

Canada

*Collisions impliquant des camions lourds
1994-1998*

DÉCEMBRE 2001

TP 2436 F
FICHE DE RENSEIGNEMENTS # RS 2001-05
Also available in English

Préparé par :
La Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile

Collisions impliquant des camions lourds 1994-1998

Le présent document examine le nombre de collisions, de véhicules en cause et de victimes (décédées et blessées) par suite des collisions impliquant des camions lourds, plus précisément des camions porteurs (plus de 4 536 kg) et des tracteurs semi-remorques. Il renferme des tableaux et des graphiques qui montrent la répartition des victimes décédées et blessées selon le type de camions lourds et la catégorie d'usagers de la route ainsi que les collisions selon les conditions de l'accident et examine les facteurs externes se rapportant aux collisions. Le Fichier national sur les accidents de Transports Canada (TRAID) ne permet pas de déterminer la cause des collisions, mais le rapport examine certains facteurs contributifs.

Résumé des constatations

Au cours de la période de cinq ans visée :

- On a enregistré chaque année en moyenne 43 843 collisions¹ impliquant des camions lourds – soit des moyennes de 24 450 et 20 006 respectivement pour les camions porteurs et les tracteurs semi-remorques. En moyenne, les camions porteurs ont donné lieu à 168 collisions mortelles, 4 467 collisions avec blessures et 19 815 ayant entraîné uniquement des dommages matériels, tandis que les tracteurs semi-remorques ont été impliqués dans 296 collisions mortelles, 3 827 collisions avec blessures et 15 883 avec dommages matériels en moyenne chaque année.
- Le nombre de camions lourds en cause s'établit à 46 239 en moyenne, soit 4 p. 100 des véhicules en cause dans l'ensemble des collisions. Les camions porteurs représentent 55 p. 100 des camions lourds en cause, comparativement aux 45 p. 100 restants pour les tracteurs semi-remorques.
- Les camions lourds en cause dans des collisions mortelles représentent en moyenne 11 p. 100 des véhicules impliqués dans ce type de collisions chaque année. En moyenne, 174 camions porteurs et 318 tracteurs semi-remorques étaient en cause dans des collisions mortelles chaque année, soit respectivement 4 et 7 p. 100 des véhicules visés.
- Les camions lourds représentent en moyenne 8 651 véhicules en cause dans des collisions avec blessures, soit 3 p. 100 par année. Les camions porteurs totalisent 4 617 véhicules impliqués dans des collisions avec blessures, soit 1,6 p. 100, comparativement à 4 034 tracteurs semi-remorques (1,4 p. 100) de véhicules en cause dans des collisions avec blessures.
- Chaque année, quelque 75 p. 100 des collisions entraînent uniquement des dommages matériels. Dans ce type de collisions, les camions lourds représentent en moyenne 37 096 véhicules, ou 4,3 p. 100 des véhicules en cause. On dénombre en moyenne chaque année 20 491 camions porteurs (2,4 p. 100) et 16 605 tracteurs semi-remorques (1,9 p. 100) parmi les véhicules en cause dans ces collisions.
- Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions lourds, représentent en moyenne 21,7 p. 100 des véhicules en cause dans des collisions mortelles, 5,8 p. 100 dans des collisions avec blessures et 7,6 p. 100 dans celles avec dommages matériels.

- On a dénombré en moyenne 554 pertes de vie dans les collisions impliquant des camions lourds, soit 65 occupants de camions lourds (11,8 p. 100), 444 occupants d'autres véhicules (80,1 p. 100) et 45 piétons (8,2 p. 100). Le nombre de pertes de vie dans les collisions impliquant des camions lourds représente en moyenne 17,6 p. 100 des usagers de la route décédés, soit 1,215 perte de vie par collision impliquant un camion lourd, comparativement à 1,135 par collision n'impliquant pas de camion lourd.
- En moyenne, 11 848 personnes ont subi des blessures non mortelles dans les collisions impliquant des camions lourds, c'est-à-dire 5,1 p. 100 des usagers de la route blessés. En moyenne, ces victimes des collisions impliquant des camions lourds se répartissaient comme suit : 2 960 occupants de camions lourds (25 p. 100), 8 573 occupants d'autres véhicules (72,4 p. 100) et 315 piétons (2,7 p. 100).
- Pour les conducteurs d'automobiles, de camions légers et de fourgonnettes en cause dans les collisions mortelles, on a consigné un état autre que « *apparemment normal* » 4,25 fois plus souvent que pour les conducteurs de camions lourds.
- Pour les conducteurs d'automobiles, de camions légers et de fourgonnettes en cause dans les collisions mortelles, on a consigné un comportement « *autre que bonne conduite* » 2,74 fois plus souvent que pour les conducteurs de camions lourds.

Collisions

Entre 1994 et 1998, on a dénombré chaque année en moyenne 43 843 collisions¹ impliquant des camions lourds, comme le montre le tableau 1 – moyennes de 24 450 et 20 006 respectivement pour les camions porteurs et les tracteurs semi-remorques.

En moyenne, les camions porteurs étaient en cause dans 168 collisions mortelles chaque année, soit 6 p. 100 de toutes les collisions mortelles, comparativement à 296 collisions mortelles pour les tracteurs semi-remorques (11 p. 100). Dans l'ensemble, les camions lourds étaient en cause dans 456 collisions en moyenne, soit 16,7 p. 100 des collisions mortelles. Les collisions impliquant tous les autres véhicules, mais aucun camion lourd, représentent la majorité des collisions mortelles, soit 2 279 collisions ou 83,3 p. 100.

En moyenne, les camions lourds étaient en cause chaque année dans 8 169 collisions avec blessures ou 5,2 p. 100 de ce type de collisions, les 94,8 p. 100 restants impliquant des véhicules autres que les camions lourds. Le nombre de collisions indiqué au tableau 1 correspond à la moyenne des données annuelles présentées au tableau A1 en annexe.

La plupart de ces collisions, soit 66 et 75 p. 100 respectivement des collisions mortelles et de celles avec blessures, sont survenues entre 6 et 18 h. La majorité des collisions impliquant des camions lourds, soit 63 p. 100 des collisions mortelles et 59 p. 100 des collisions avec blessures en moyenne, ont eu lieu sur une chaussée sèche; sur une chaussée mouillée, la proportion atteint respectivement 14 et 19 p. 100 des collisions mortelles et de celles avec blessures. En moyenne, 21 p. 100 des collisions mortelles et 20 p. 100 de celles avec blessures sont associées à des conditions de glace, de neige tassée ou légère, de neige fondante et de chaussée glissante. Le rapport de collision fait état d'un temps clair sur le lieu de la collision dans 76 p. 100 des collisions mortelles impliquant des camions lourds; viennent ensuite la neige, le verglas ou la grêle à 11 p. 100, la pluie à 7 p. 100 et le brouillard à 3 p. 100. Même si un temps clair a été noté dans 76 p. 100 de ces collisions mortelles, on ne peut en déduire que la chaussée était sèche. Elle pouvait être sèche, recouverte de neige, mouillée ou glissante.

Le plus grand nombre de collisions mortelles impliquant des camions lourds a été enregistré en août, soit une moyenne de 47 collisions, suivi de janvier avec 45 collisions et novembre avec 44. C'est en avril que le nombre de collisions a été le moins élevé, soit 23. Le nombre moyen de collisions avec blessures impliquant des camions lourds a été le plus élevé en janvier, soit 892, et le plus faible en avril, soit 501, tout comme dans le cas des collisions mortelles.

Tableau 1. Nombre de collisions impliquant des camions lourds et d'autres véhicules selon la gravité des collisions, moyennes pour 1994-1998

Nombre de collisions :	Gravité des collisions			Toutes les collisions
	Collisions mortelles	Collisions avec blessures	Dommages matériels	
Camions porteurs (plus de 4 536 kg)	168	4 467	19 815	24 450
Tracteurs semi-remorques	296	3 827	15 883	20 006
Camions lourds	456	8 169	35 217	43 843
Véhicules autres que les camions lourds	2 279	148 980	443 375	594 633
Toutes les collisions	2 735	157 149	478 592	638 476

Le tableau 2 montre la répartition en pourcentage des collisions impliquant des camions lourds, selon les conditions et la gravité des collisions. Les collisions frontales englobent les collisions en écharpe où les véhicules circulaient dans la direction opposée, car ces collisions sont similaires en ce qui a trait à la nature de l'accident et aux dommages subis par les victimes et les véhicules en cause. Entre autres conditions, mentionnons les collisions impliquant au moins trois véhicules. C'est pourquoi il y a lieu de croire que la répartition en pourcentage est sous-estimée pour certaines conditions particulières, car seules les collisions n'impliquant qu'un véhicule et celles en impliquant deux sont codées séparément dans la base de données.

Sur les collisions mortelles impliquant des camions lourds, 35 p. 100 ont été déclarées en tant que collisions frontales impliquant deux véhicules. Viennent ensuite les collisions mortelles impliquant deux véhicules et mettant en cause un virage à droite, puis les collisions impliquant un véhicule qui heurte un objet ou une personne, et enfin les collisions arrière impliquant deux véhicules. Ces quatre catégories représentent près de 71 p. 100 des collisions mortelles.

Tableau 2. Répartition en pourcentage des collisions impliquant des camions lourds selon les conditions des collisions, moyennes pour 1994-1998

Conditions des collisions	Collisions mortelles	Collisions avec blessures	Dommages matériels
2 véhicules – collision frontale (et collision en écharpe)	35,2	7,3	3,7
2 véhicules – virage à droite	14,0	12,3	6,9
1 véhicule – personne ou objet heurté	11,2	12,0	18,3
2 véhicules – collision arrière	10,2	27,1	16,3
Autres conditions ou conditions inconnues	9,5	11,0	22,6
2 véhicules – virage à gauche (à contresens de la circulation)	8,3	10,1	8,7
2 véhicules – collision en écharpe (même direction)	4,7	9,1	14,2
1 véhicule – sortie de route sur l'accotement droit	2,6	4,5	2,5
1 véhicule – sortie de route sur l'accotement gauche	2,1	3,3	1,6
2 véhicules – dépassement à gauche de la circulation	1,2	1,6	2,0
2 véhicules – dépassement à droite de la circulation	0,9	1,8	3,3
Total	100,0	100,0	100,0

On trouvera au tableau A2 en annexe une comparaison complète faisant état de la répartition en pourcentage des conditions des collisions selon la gravité des collisions et le type de camions lourds.

Le nombre de collisions mortelles et avec blessures impliquant des camions lourds a été le plus élevé sur les routes et les rues à chaussée unique. Dans le cas des collisions mortelles impliquant des camions porteurs, 79 p. 100 sont survenues sur des routes à chaussée unique et 15 p. 100 sur des routes à chaussées séparées. En moyenne, 74 p. 100 des collisions mortelles impliquant des tracteurs semi-remorques ont eu lieu sur des routes à chaussée unique, comparativement à 23 p. 100 sur des routes à chaussées séparées.

En moyenne, deux véhicules étaient en cause dans 69 p. 100 des collisions mortelles impliquant des camions lourds, comparativement à 66 et 74 p. 100 respectivement dans le cas des collisions avec blessures et dommages matériels. En ce qui a trait aux collisions impliquant des camions lourds, un seul véhicule était en cause dans 15 p. 100 des collisions mortelles, comparativement à 18 p. 100 des collisions avec blessures et 20 p. 100 de celles avec dommages matériels. Plus de deux véhicules étaient en cause dans les autres collisions correspondant à chaque degré de gravité. Le plus grand nombre de véhicules en cause dans une collision mortelle donnée au cours de la période de cinq ans a été de 28 en 1994 et en 1995.

Comme l'indiquent les « données sur les catégories de routes », la majorité des collisions mortelles impliquant des camions lourds, soit 73 p. 100 de ces collisions en moyenne, sont survenues dans les régions rurales, comparativement à 27 p. 100 dans les régions urbaines. En moyenne, 48 et 52 p. 100 des collisions avec blessures impliquant ces véhicules sont survenues dans les régions rurales et urbaines respectivement. Les collisions avec dommages matériels ont eu lieu le plus souvent dans les régions urbaines, soit 59 p. 100 en moyenne.

Dans le Fichier national sur les accidents (TRAID), la variable des catégories de routes (par exemple, urbaines ou rurales) est un indicateur de la densité de la population et par le fait même de la circulation à proximité du lieu de la collision. On entend par « routes urbaines » les routes métropolitaines, les rues et d'autres zones urbaines ou celles où la limite de vitesse est de 60 km/h ou moins. Les « routes rurales » englobent les routes primaires, secondaires ou locales ou celles où la limite de vitesse est supérieure à 60 km/h sur le lieu de la collision. Par exemple, une route à plusieurs voies comme la 401, qui traverse la ville de Toronto, serait considérée une comme une route rurale, même si la collision pouvait survenir sur le territoire de la ville.

En ce qui a trait à la limite de vitesse affichée sur le lieu de la collision, 30 p. 100 des collisions mortelles impliquant des camions lourds sont survenues dans des zones où la limite de vitesse affichée était de 90 km/h, suivi de 23 et 22 p. 100 respectivement dans des zones de 100 km/h ou plus ou celles de 80 km/h. Par ailleurs, 32 p. 100 des collisions avec blessures impliquant ces véhicules se sont produites dans des zones où la limite de vitesse affichée était de 50 km/h; viennent ensuite les zones de 100 km/h ou plus (19 p. 100), de 80 km/h (15 p. 100) et de 90 km/h (13 p. 100). La répartition en pourcentage des données se rapportant à la limite de vitesse affichée diffère légèrement de la répartition correspondant à la variable des catégories de routes.

Véhicules

Le tableau 3 montre que 1 156 619 véhicules en moyenne étaient en cause dans toutes les collisions chaque année – 4 453 dans les collisions mortelles, 287 243 dans les collisions avec blessures et 864 923 dans les collisions avec dommages matériels. Le nombre de camions lourds s'est établi en moyenne à 46 239, soit 4 p. 100 des véhicules en cause dans toutes les collisions. Les camions porteurs représentent 55 p. 100 des camions lourds en cause, comparativement à 45 p. 100 pour les tracteurs semi-remorques.

Tableau 3. Nombre de camions lourds et d'autres véhicules en cause dans des collisions routières à déclaration obligatoire, moyennes pour 1994-1998

Nombre de collisions :	Collisions mortelles		Collisions avec blessures		Dommages matériels		Total	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Camions porteurs (plus de 4 536 kg)	174	3,9	4 617	1,6	20 491	2,4	25 282	2,2
Autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions porteurs	181	4,1	4 743	1,7	17 470	2,0	22 395	1,9
Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions porteurs	356	8,0	9 360	3,3	37 961	4,4	47 677	4,1
Tracteurs semi-remorques	318	7,1	4 034	1,4	16 605	1,9	20 956	1,8
Autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des tracteurs semi-remorques	326	7,3	3 777	1,3	12 352	1,4	16 455	1,4
Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des tracteurs semi-remorques	643	14,4	7 811	2,7	28 957	3,3	37 411	3,2
Camions lourds	492	11,1	8 651	3,0	37 096	4,3	46 239	4,0
Autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions lourds	475	10,7	8 124	2,8	28 747	3,3	37 347	3,2
Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des tracteurs semi-remorques	968	21,7	16 775	5,8	65 843	7,6	83 585	7,2
Tous les autres véhicules en cause	3 486	78,3	270 468	94,2	799 080	92,4	1 073 034	92,8
Total – Tous les véhicules en cause	4 453	100,0	287 243	100,0	864 923	100,0	1 156 619	100,0

En moyenne, sur les véhicules en cause chaque année dans des collisions mortelles, 492 étaient des camions lourds, soit 11 p. 100, plus précisément 174 camions porteurs (4 p. 100) et 318 tracteurs semi-remorques (7 p. 100). Dans l'ensemble, les camions lourds et les autres véhicules en cause dans les collisions mortelles impliquant des camions lourds représentent en moyenne 21,7 p. 100 des véhicules en cause dans les collisions mortelles.

En moyenne, 8 651 camions lourds étaient en cause dans des collisions avec blessures, soit 3 p. 100 des véhicules en cause dans ce type de collisions, plus précisément 4 617 camions porteurs (1,6 p. 100) et 4 034 tracteurs semi-remorques (1,4 p. 100).

Les collisions avec dommages matériels ont impliqué environ 75 p. 100 des véhicules en cause dans des collisions. Il s'agit de 37 096 camions lourds en moyenne chaque année, soit 4,3 p. 100 des véhicules en cause dans ce type de collisions, plus précisément 20 491 camions porteurs (2,4 p. 100) et 16 605 tracteurs semi-remorques (1,9 p. 100).

Le tableau A3, présenté en annexe, indique le nombre de camions lourds et d'autres véhicules en cause dans ces collisions pour la période comprise entre 1994 et 1998 et précise la moyenne sur cinq ans selon les types de camions et la gravité des collisions.

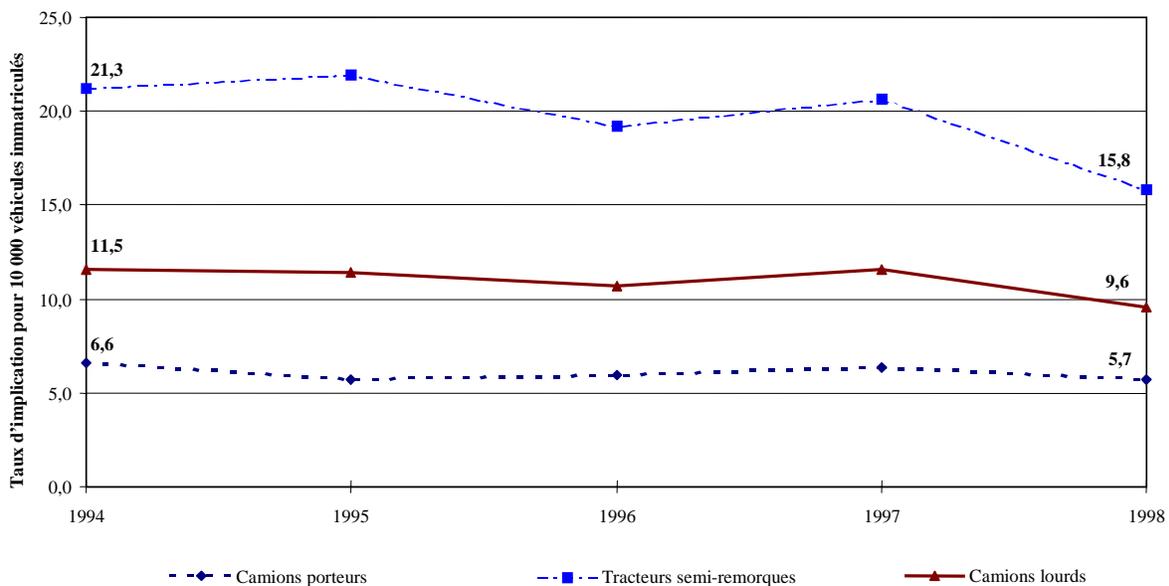
Le tableau A4, présenté en annexe, indique les types de véhicules en cause dans les collisions routières à déclaration obligatoire impliquant des camions porteurs et des tracteurs semi-remorques. Les pourcentages sont déterminés d'après le nombre de véhicules pour les différents types de véhicules sur la période de cinq ans. Dans les collisions mortelles impliquant des camions porteurs, les automobiles représentent

61 p. 100 des autres véhicules en cause alors que les camions légers et les fourgonnettes représentent 21 p. 100. Dans ces collisions impliquant des tracteurs semi-remorques, 64 p. 100 des autres véhicules en cause étaient des automobiles, comparativement à 26 p. 100 de camions légers et de fourgonnettes.

Le taux d'implication des camions lourds dans des collisions constitue un important sujet de préoccupation. Pour présenter ce taux de façon appropriée, on doit pouvoir mesurer leur exposition. Idéalement, la mesure de l'exposition serait basée sur le nombre de kilomètres parcourus. Comme cette donnée n'est pas disponible pour le moment, le taux d'exposition a été calculé d'après le nombre de camions lourds immatriculés au Canada, selon le profil de l'industrie du camionnage entre 1994 et 1998. Grâce à la nouvelle enquête de Statistique Canada et à la publication initiale de l'*Enquête sur les véhicules au Canada*, qui renferme des données sur le quatrième trimestre de 1999, on disposera des données sur l'exposition – plus particulièrement le nombre de véhicules immatriculés et de kilomètres parcourus selon le type de véhicule – à compter de l'année étudiée 2000.

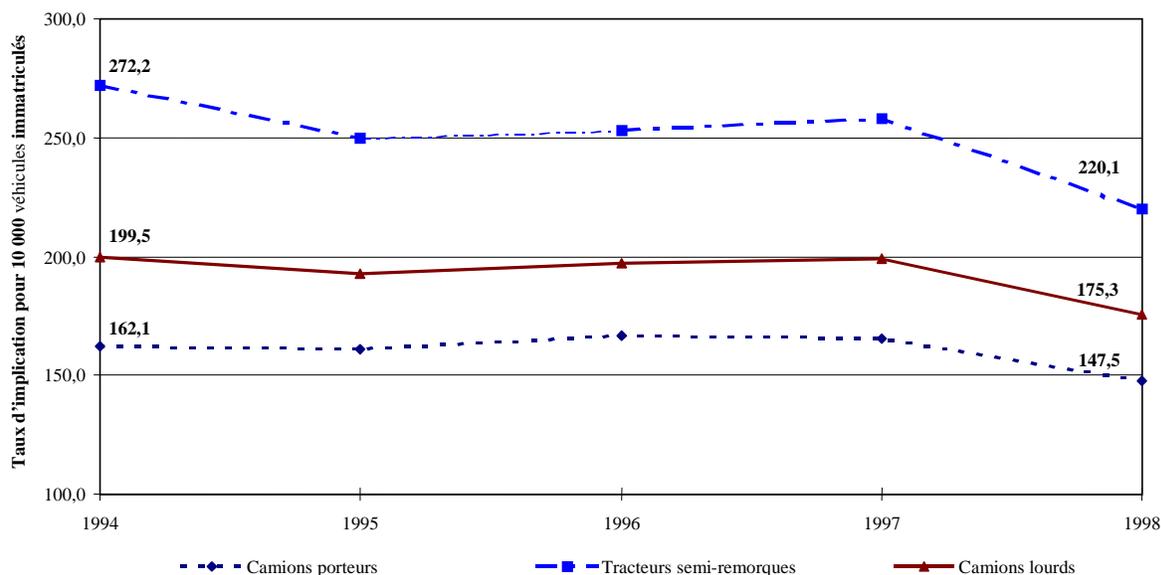
La figure 1 indique les taux d'implication individuel et combiné des camions porteurs (plus de 4 536 kg) et des tracteurs semi-remorques en cause dans des collisions mortelles. Entre 1994 et 1998, le taux d'implication des camions porteurs en cause dans les collisions mortelles a diminué de 13,6 p. 100, reculant de 6,6 à 5,7 pour 10 000 camions porteurs immatriculés, tandis que celui des tracteurs semi-remorques a chuté de presque 26 p. 100, passant de 21,3 à 15,8 pour 10 000 tracteurs semi-remorques immatriculés.

Figure 1. Taux d'implication des camions lourds dans des collisions mortelles 1994-1998



La figure 2 montre les taux d'implication individuel et combiné pour les camions porteurs (plus de 4 536 kg) et les tracteurs semi-remorques en cause dans les collisions avec blessures. Le taux d'implication des camions porteurs en cause dans les collisions avec blessures a régressé de 9 p. 100, reculant de 162,1 à 147,5 pour 10 000 camions porteurs immatriculés entre 1994 et 1998, tandis que celui des tracteurs semi-remorques a diminué de 19 p. 100 au cours de la même période, chutant de 272,2 à 220,1 pour 10 000 tracteurs semi-remorques immatriculés.

Figure 2. Taux d'implication des camions lourds dans des collisions avec blessures, 1994-1998



Victimes

Le tableau 4 dénombre les victimes des collisions impliquant des camions lourds, ainsi que les victimes de toutes les autres collisions. Comme il est précisé dans les notes explicatives à la page 15, le double comptage de victimes² en tant qu'occupants de camions porteurs et de tracteurs semi-remorques et de piétons a été éliminé. Le nombre d'occupants des autres véhicules inclut les conducteurs et les passagers de tous les autres véhicules, les cyclistes et les motocyclistes ainsi que la catégorie d'usager de la route inconnue. Les piétons indiqués dans le tableau pour les collisions impliquant des camions porteurs et des tracteurs semi-remorques n'ont pas nécessairement été heurtés par les véhicules lourds.

En moyenne, 554 victimes sont décédées dans les collisions impliquant des camions lourds, soit 65 occupants de camions lourds (11,8 p. 100), 444 occupants d'autres véhicules (80,1 p. 100) et 45 piétons (8,2 p. 100). Les victimes décédées dans les collisions impliquant des camions lourds représentent en moyenne 17,6 p. 100 des pertes de vie chez les usagers de la route, avec 6,1 p. 100 dans le cas des collisions impliquant des camions porteurs et 11,7 p. 100 dans celui des collisions impliquant des tracteurs semi-remorques. Les 2 586 pertes de vie restantes (82 p. 100) sont attribuables aux collisions n'impliquant pas de camions lourds.

Sur le total de 423 piétons décédés en moyenne sur la période étudiée, 20 étaient victimes dans des collisions impliquant des camions porteurs et 25 dans collisions impliquant des tracteurs semi-remorques. Les piétons n'ont pas nécessairement été heurtés par les camions lourds.

Le nombre de décès par collision a atteint 1,14 en moyenne dans des collisions impliquant des camions porteurs et 1,24 dans celles impliquant des tracteurs semi-remorques, comparativement à 1,135 décès par collision n'impliquant aucun camion lourd.

En moyenne, 11 848 personnes ont subi des blessures non mortelles dans des collisions impliquant des camions lourds, soit 5.1 p. 100 des usagers de la route blessés. Parmi les victimes blessées dans des collisions impliquant des camions lourds, on compte 2 960 occupants de camions lourds (25 p. 100),

8 573 occupants d'autres véhicules (72,4 p. 100) et 315 piétons (2,7 p. 100). Les victimes blessées dans les collisions impliquant des camions porteurs représentent en moyenne 2,8 p. 100 des usagers de la route ayant subi des blessures, comparativement à 2,4 p. 100 dans le cas des blessures liées à ces collisions impliquant des tracteurs semi-remorques. Dans environ 95 p. 100 des cas, les blessures subies par les usagers de la route découlaient de collisions n'impliquant pas de camions lourds.

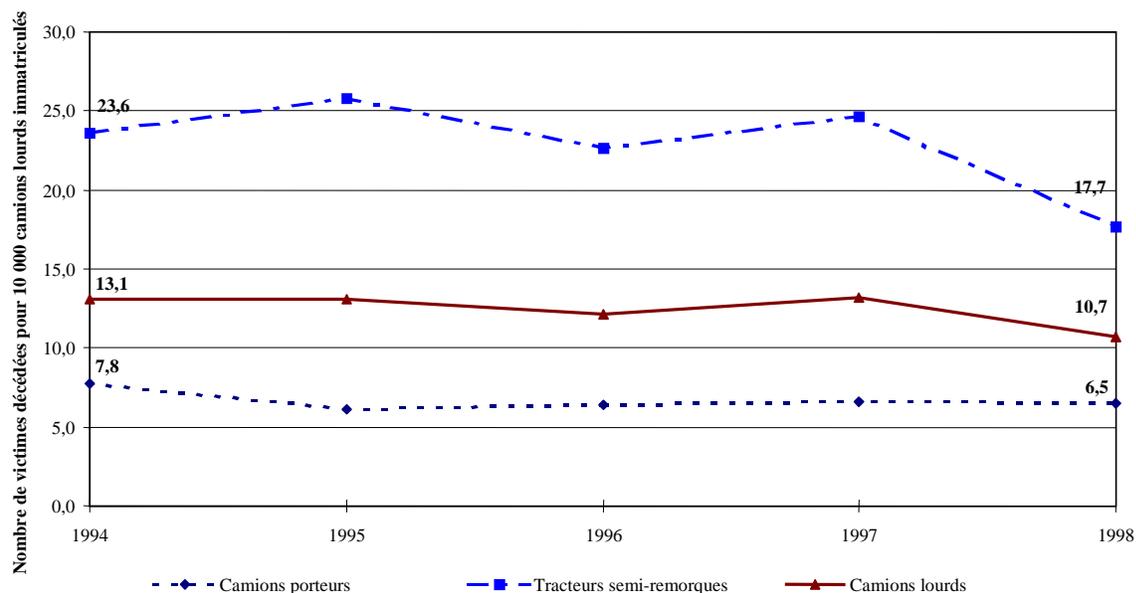
Tableau 4. Victimes de collisions impliquant des camions lourds et tous les autres véhicules selon la gravité des blessures, moyennes pour 1994-1998

	Victimes décédées		Victimes blessées		Toutes les victimes	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Camions porteurs (plus de 4 536 kg)						
Occupants	27	14,2	1 571	24,6	1 598	24,3
Occupants des autres véhicules en cause dans des collisions impliquant des camions porteurs	144	75,2	4 589	71,8	4 733	71,9
Piétons	20	10,6	233	3,6	253	3,8
Toutes les victimes de collisions impliquant des camions porteurs	192	100,0	6 392	100,0	6 584	100,0
Tracteurs semi-remorques						
Occupants	38	10,4	1 389	25,1	1 427	24,2
Occupants des autres véhicules en cause dans des collisions impliquant des tracteurs semi-remorques	304	82,9	4 058	73,4	4 362	74,0
Piétons	25	6,8	82	1,5	107	1,8
Toutes les victimes de collisions impliquant des tracteurs semi-remorques	367	100,0	5 529	100,0	5 896	100,0
Camions lourds						
Occupants	65	11,8	2 960	25,0	3 025	24,4
Occupants des autres véhicules en cause dans des collisions impliquant des camions lourds	444	80,1	8 573	72,4	9 017	72,7
Piétons	45	8,2	315	2,7	360	2,9
Toutes les victimes de collisions impliquant des camions lourds	554	100,0	11 848	100,0	12 402	100,0
Victimes de toutes les autres collisions						
Occupants	2 209	85,4	205 497	93,6	207 706	93,5
Piétons	378	14,6	14 063	6,4	14 440	6,5
Toutes les victimes des autres collisions	2 586	100,0	219 560	100,0	222 146	100,0
Toutes les victimes de toutes les autres collisions	3 140	100,0	231 408	100,0	234 548	100,0

Note : Il est possible que la somme des chiffres ne corresponde pas aux totaux, car les données ont été arrondies.

En ce qui a trait à l'exposition, on a dénombré en moyenne 6,7 victimes décédées pour 10 000 camions porteurs (plus de 4 536 kg) immatriculés au cours de la période de cinq ans et ce taux est demeuré constant pendant les quatre dernières années de la période. En revanche, on a recensé en moyenne 22,7 victimes décédées pour 10 000 tracteurs semi-remorques immatriculés sur la période comprise entre 1994 et 1998. Leur nombre est allé en diminuant pour s'établir à son niveau le plus bas, soit 17,7 victimes décédées pour 10 000 tracteurs semi-remorques immatriculés en 1998. Le taux d'implication combiné pour les victimes décédées dans des collisions impliquant des camions lourds s'est établi en moyenne à 12,4 pour 10 000 camions lourds immatriculés. Ces données sont présentées dans la figure 3.

Figure 3. Victimes décédées pour 10 000 camions lourds immatriculés au Canada, 1994-1998



Le tableau A5, présenté en annexe, indique le nombre de victimes décédées et blessées pour chaque année entre 1994 et 1998 ainsi que la moyenne des cinq années.

Collisions impliquant un seul véhicule

Comme l'indique le tableau 5, le nombre de camions lourds en cause dans des collisions impliquant un seul véhicule s'est établi à 8 625 en moyenne, soit 69 camions (0,8 p. 100) dans les collisions mortelles, 1 476 (17,1 p. 100) dans les collisions avec blessures et 7 079 (82,1 p. 100) dans celles avec dommages matériels. En pourcentage des camions lourds en cause dans des collisions, ceux en cause dans les collisions impliquant un seul véhicule représentent 14 p. 100 dans le cas des collisions mortelles, 17 p. 100 dans celui des collisions avec blessures, 19 p. 100 dans celui des collisions avec dommages matériels, soit un pourcentage combiné de 18,7 p. 100 des camions (véhicules) lourds en cause dans des collisions. En pourcentage des véhicules en cause dans les collisions impliquant un seul véhicule, les camions lourds représentent 5 et 6 p. 100 respectivement des collisions mortelles et de ceux avec dommages matériels et à peine 3 p. 100 des véhicules en cause dans des collisions avec blessures. Dans les collisions impliquant un seul véhicule, les victimes décédées étaient des occupants du véhicule, des piétons ou les deux.

En ce qui a trait au pourcentage de variation sur la période visée, le nombre de collisions mortelles impliquant un seul véhicule a diminué de 8 p. 100 dans le cas des camions lourds. Ainsi, il a reculé de 6,5 p. 10 entre 1994 et 1998 dans le cas des camions porteurs et de 9,3 p. 100 dans le cas des tracteurs semi-remorques. Le nombre de collisions mortelles et de collisions avec blessures impliquant un seul véhicule a diminué pendant la plus grande partie de la période visée en ce qui a trait aux tracteurs semi-remorques, mais il a augmenté considérablement pour ces deux types de collisions en 1997, par rapport à 1996, pour ensuite diminuer de nouveau en 1998. Le nombre de collisions avec dommages matériels impliquant un seul véhicule a diminué de 8,3 et 2,5 p. 100 respectivement dans le cas des camions porteurs et des tracteurs semi-remorques pendant la même période.

En moyenne, les collisions mortelles impliquant un seul véhicule sont survenues plus souvent dans le cas des camions porteurs lorsque la route était « droite et horizontale » (68 p. 100), comparativement à 16 p. 100 pour une route « droite et en pente », 9 p. 100 pour une route « courbe et horizontale » et

8 p. 100 pour une route « *courbe et en pente* » Dans le cas des camions porteurs, la plupart des collisions mortelles impliquant un seul véhicule ont eu lieu sur une « *chaussée sèche* » (67 p. 100), comparativement à une « *chaussée mouillée* », « *glissante* », « *glacée* » ou « *enneigée* » (par ordre décroissant), qui représentent 28 p. 100. La limite de vitesse affichée sur le lieu de ces collisions était le plus souvent de 50 à 70 km/h (45 p. 100), de 80 à 90 km/h (24 p. 100) et de 100 km/h ou plus (14 p. 100). La majorité de ces collisions (56 p. 100) ont eu lieu quand le véhicule « *roulait en avant* »; viennent ensuite les collisions qui se sont produites pendant qu'il faisait « *marche arrière* » (23 p. 100) et qu'il « *tournait à gauche ou à droite* » (12 p. 100). Dans le cas des camions porteurs, en moyenne 25 p. 100 des collisions impliquant un seul véhicule sont survenues entre 9 h et midi; 23 p. 100 entre 15 et 18 h et 16 p. 100 entre midi et 15 h. Autrement dit, la plupart de ces collisions ont eu lieu pendant la journée, entre 6 et 18 h. Seulement 27 p. 100 en moyenne ont eu lieu entre 18 h et 6 h du matin.

Dans le cas des tracteurs semi-remorques, en moyenne, les collisions mortelles impliquant un seul véhicule sont survenues plus souvent (68 p. 100) lorsque la route était « *droite et horizontale* », suivi de 20 p. 100 sur une route « *courbe et en pente* », 15 p. 100 sur une route « *droite et en pente* » et 12 p. 100 sur une route « *courbe et horizontale* ». La plupart des collisions mortelles impliquant un seul véhicule ont eu lieu sur une « *chaussée sèche* » (69 p. 100), comparativement à 23 p. 100 sur une « *chaussée mouillée* », « *enneigée* » ou « *glacée* » (par ordre décroissant). La limite de vitesse affichée sur le lieu de la collision était le plus souvent de 80 à 90 km/h (38 p. 100); viennent ensuite une limite de 100 km/h ou plus (28 p. 100) et de 50 à 60 km/h (25 p. 100). La plupart de ces collisions (76 p. 100) ont eu lieu lorsque le véhicule « *roulait en avant* »; viennent ensuite les véhicules « *tournant à gauche ou à droite* » (6 p. 100) et ceux faisant « *marche arrière* » (5 p. 100).

Le tableau 5 indique les collisions impliquant des camions lourds où un seul véhicule était en cause selon la gravité des collisions pour chaque année ainsi que la moyenne des cinq ans. Il montre que les tracteurs semi-remorques étaient en cause plus souvent que les camions porteurs dans des collisions impliquant un seul véhicule.

Tableau 5. Camions lourds en cause dans des collisions impliquant un seul véhicule selon la gravité des collisions, 1994-1998 et moyennes

Gravité des collisions	Année					Moyenne des 5 années
	1994	1995	1996	1997	1998	
Types de véhicules						
Collisions mortelles						
Camions porteurs (plus de 4 536 kg)	31	29	29	25	29	29
Camions-remorques	43	39	36	47	39	41
Tous les camions lourds	74	68	65	72	68	69
Collisions avec blessures						
Camions porteurs (plus de 4 536 kg)	684	696	709	719	694	700
Camions-remorques	827	780	678	802	793	776
Tous les camions lourds	1 511	1 476	1 387	1 521	1 487	1 476
Dommages matériels						
Camions porteurs (plus de 4 536 kg)	3 219	3 258	3 102	3 121	2 952	3 130
Camions-remorques	4 046	4 077	3 717	3 959	3 946	3 949
Tous les camions lourds	7 265	7 335	6 819	7 080	6 898	7 079
Total						
Camions porteurs (plus de 4 536 kg)	3 934	3 983	3 840	3 865	3 675	3 859
Camions-remorques	4 916	4 896	4 431	4 808	4 778	4 766
Tous les camions lourds	8 850	8 879	8 271	8 673	8 453	8 625

Conducteurs de camions lourds

Les données relatives à l'âge des conducteurs de camions porteurs et de tracteurs semi-remorques et à la province qui leur a délivré leur permis de conduire ont été examinées. Pour les conducteurs d'autres véhicules en cause dans des collisions avec des camions lourds, les données relatives à l'âge n'ont pas été examinées mais la prochaine section, consacrée aux facteurs contributifs, étudiera cet aspect.

C'est dans le groupe de 25 à 44 ans que le pourcentage de conducteurs de camions porteurs et de tracteurs semi-remorques en cause dans des collisions est le plus élevé, quelle que soit la gravité de la collision. Ce groupe représente 56 p. 100 des conducteurs en cause dans les collisions mortelles et celles avec blessures et 54 p. 100 des conducteurs en cause dans les collisions ayant entraîné uniquement des dommages matériels. Viennent ensuite les conducteurs de camions porteurs âgés de 45 à 54 ans (18,5 p. 100 dans le cas des collisions mortelles et 16 p. 100 à la fois dans le cas des collisions avec blessures et dans celui des collisions avec dommages matériels). Entre 1994 et 1998, les trois conducteurs les plus âgés de camions porteurs en cause dans des collisions mortelles se situaient dans le groupe de 75 à 84 ans. Dans 4 collisions avec blessures et dans 49 collisions avec dommages matériels, les conducteurs les plus âgés en cause avaient plus de 84 ans.

Le pourcentage de conducteurs de tracteurs semi-remorques en cause dans des collisions était le plus élevé dans le groupe de 35 à 44 ans, soit 31, 29 et 27 p. 100 respectivement dans des collisions mortelles, celles avec blessures et celles avec dommages matériels. Vient ensuite le groupe de 25 à 34 ans, pour lequel le taux d'implication des conducteurs varie entre 26 et 29 p. 100, puis le groupe de 45 à 54 ans. Ces trois groupes d'âge représentent 82 p. 100 des conducteurs de ces véhicules en cause dans des collisions mortelles, 77 p. 100 dans des collisions avec blessures et 71 p. 100 dans celles avec dommages matériels. Les neuf conducteurs les plus âgés de tracteurs semi-remorques en cause dans des collisions mortelles faisaient partie du groupe de 65 à 74 ans. Les conducteurs âgés de plus de 84 ans étaient en cause dans 3 collisions avec blessures et 37 collisions avec dommages matériels au cours de la période de cinq ans.

On prévoyait que l'introduction du libre-échange entraînerait une augmentation de la circulation transfrontalière et par conséquent du nombre de camions lourds circulant sur les routes canadiennes. Or, le nombre de collisions mettant en cause des conducteurs détenant un permis où la province émettrice est indiquée par le code " US " (c'est-à-dire un permis délivré par un État américain) ne reflète par l'augmentation de circulation consécutive à l'ALENA. Dans les collisions mortelles impliquant des conducteurs de camions lourds pour lesquels le code " US " est indiqué comme province émettrice, le nombre de conducteurs en cause a dégringolé d'un sommet de 20 en 1994 à 6 en 1998. Dans le cas des collisions avec blessures, le nombre de conducteurs de camions lourds pour lesquels le code " US " est indiqué comme province émettrice, a chuté de 201 en 1994 à 93 en 1998.

Facteurs contributifs

Comme il est mentionné dans l'introduction du présent rapport, le Fichier national sur les collisions ne permet pas de déterminer les causes des collisions, mais le rapport examine certains facteurs contributifs. La présente section analyse certains facteurs qui contribuent aux collisions consignées par l'agent dans le rapport de collision. Les facteurs contributifs sont codés dans quatre catégories : l'état du conducteur, son comportement, l'état du véhicule et les conditions environnementales. Une sous-déclaration de l'état du véhicule ou des défauts au moment de la collision est possible.

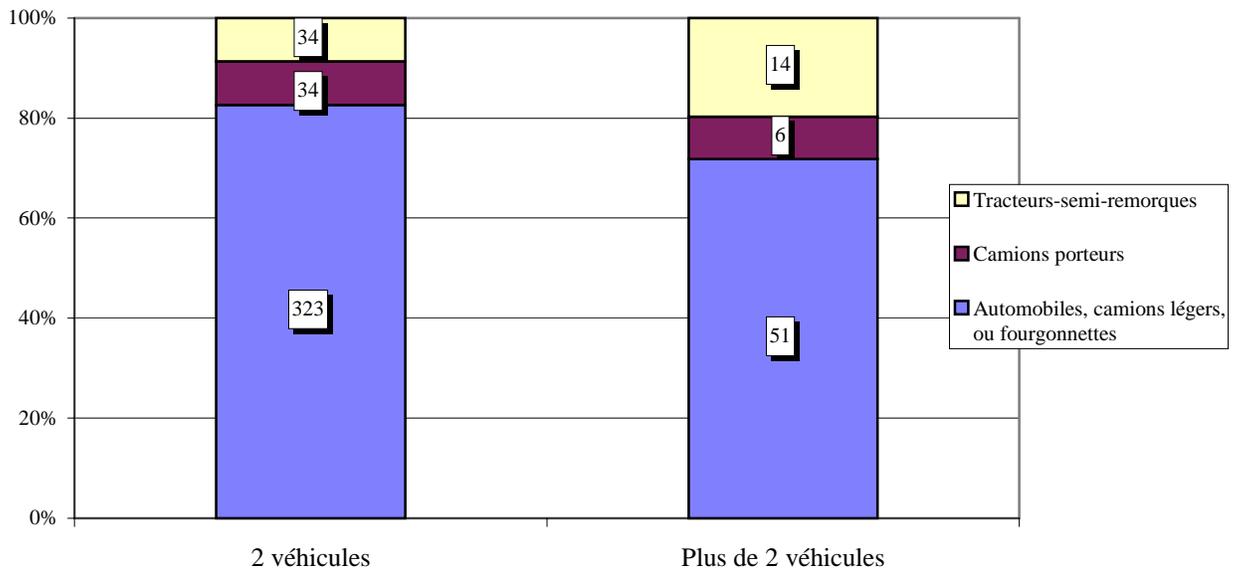
La présente section met l'accent sur les conducteurs en cause – les facteurs se rapportant à l'état du conducteur et à son comportement pour tous les conducteurs de camions porteurs (plus de 4 536 kg) et de tracteurs semi-remorques en cause dans des collisions mortelles impliquant au moins deux véhicules et les conducteurs d'automobiles, de camions légers et de fourgonnettes en cause dans des collisions mortelles impliquant des camions lourds. Dans les rapports de collision, il est possible que plus d'un état ou plus d'un comportement aient été consignés pour le même conducteur. Les facteurs contributifs sont présentés pour le Canada, exception faite du Québec. Bien que ces facteurs soient recueillis dans les rapports de collision pour le Québec, on ne fait aucun recoupement avec un conducteur ou un véhicule en particulier, si bien qu'ils ne peuvent être inclus dans le Fichier national sur les collisions.

Pour les 729 camions porteurs en cause dans des collisions mortelles impliquant au moins deux véhicules, un état autre que « *apparemment normal* » a été indiqué pour 40 conducteurs sur la période de cinq ans allant de 1994 à 1998. Pour les 1 385 camions-remorques en cause dans le même type de collisions, un état autre que « *apparemment normal* » a été indiqué dans le cas de 48 conducteurs. Dans ces collisions mortelles impliquant des camions lourds où plus d'un véhicule était en cause, 2 436 autres véhicules étaient impliqués – automobiles, camions légers et fourgonnettes dans environ 90 p. 100 des cas. Sur ces véhicules transportant des passagers, un état autre que « *apparemment normal* » a été indiqué pour 374 conducteurs, alors que cet état était consigné pour un total de 88 conducteurs de camions lourds, comme le montre le tableau A6 présenté en annexe.

Dans ces collisions, les conducteurs de camions lourds représentaient moins de 20 p. 100 des conducteurs pour lesquels on signalait un état autre que « *apparemment normal* ». L'état du conducteur consigné le plus souvent pour les conducteurs de camions lourds était « *inattention* », soit 23 et 34 fois respectivement pour les conducteurs de camions porteurs et ceux de camions-remorques. « *Fatigue ou somnolence* » venait au deuxième rang (8 fois), puis « *alcool ou facultés affaiblies* » (6 fois). Pour les conducteurs d'automobiles, de camions légers et de fourgonnettes en cause dans ces collisions, on a indiqué le plus souvent « *inattention* » (126 fois), puis « *consommation d'alcool* » et « *facultés affaiblies par l'alcool* » (85 et 86 fois, respectivement) et enfin « *fatigue ou somnolence* » (40 fois). Pour les conducteurs d'automobiles, de camions légers et de fourgonnettes en cause dans ces collisions, on a consigné un état autre que « *apparemment normal* » 4,25 fois plus souvent que pour les conducteurs de camions lourds.

L'étude des facteurs contributifs ne porte que sur les conducteurs impliqués dans des collisions mortelles, étant donné que chaque rapport a été examiné manuellement. Lorsque deux facteurs ou plus étaient consignés pour un conducteur (par exemple « *consommation d'alcool* » ou « *facultés affaiblies par l'alcool* », seule la caractéristique la plus grave – « *facultés affaiblies par l'alcool* » – a été retenue). Il y avait un trop grand nombre de conducteurs en cause dans des collisions avec blessures pour envisager de procéder au même travail à la main.

Figure 4. Conducteurs en cause dans les collisions mortelles impliquant des camions lourds où un état autre que “*apparemment normal*” a été indiqué, 1994-1998

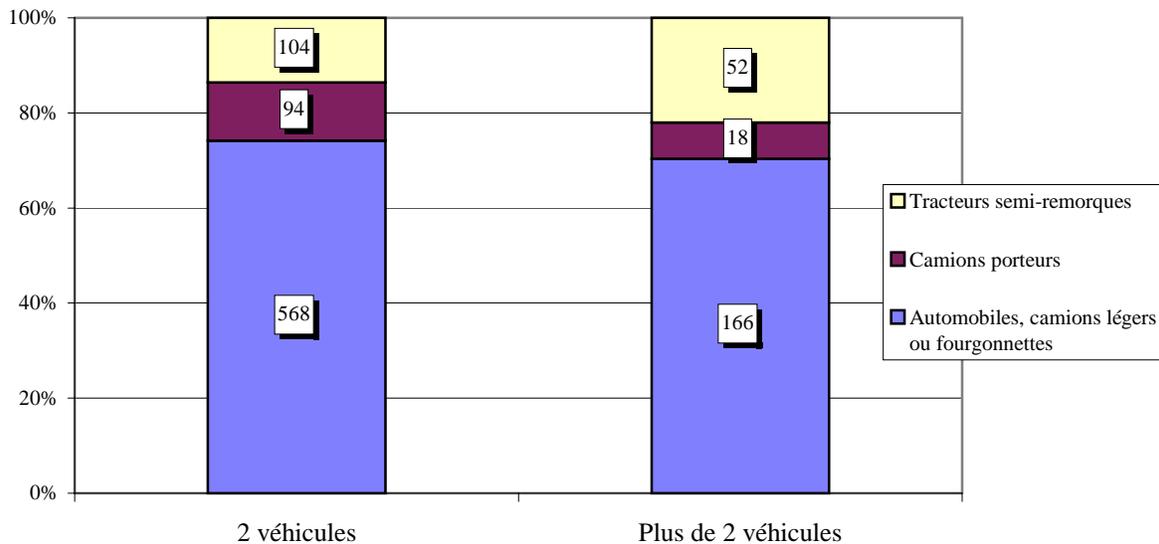


Pour les collisions mortelles impliquant des camions lourds où au moins deux véhicules étaient en cause, la figure 4 compare l'état des conducteurs de camions porteurs, de tracteurs semi-remorques et d'automobiles, de camions légers et de fourgonnettes. Elle indique le nombre et le pourcentage de conducteurs de chaque type de véhicule pour lesquels un état autre que « *apparemment normal* » a été indiqué.

Sur la période de cinq ans, pour les collisions mortelles impliquant des camions lourds où plus d'un véhicule était en cause, un comportement « *autre que bonne conduite* » a été consigné 112 et 156 fois respectivement pour les conducteurs de camions porteurs et ceux de camions-remorques, et 734 fois pour ceux d'automobiles, de camions légers et de fourgonnettes. Les comportements mentionnés le plus souvent à l'égard des conducteurs de camion lourds étaient « *allait trop vite pour les conditions routières* » (62 conducteurs), « *n'a pas respecté le dispositif de contrôle de la circulation* » (55 conducteurs), « *n'a pas cédé le passage* » (41 conducteurs) et « *circulait dans la mauvaise direction* » (37 conducteurs). Pour les conducteurs d'automobiles, de camions légers et de fourgonnettes, les comportements consignés le plus souvent étaient « *allait trop vite pour les conditions routières* » (138 conducteurs), « *n'a pas cédé le passage* » (129 conducteurs), « *circulait dans la mauvaise direction* » (119 conducteurs) et « *n'a pas respecté le dispositif de contrôle de la circulation* » (112 conducteurs).

Pour les collisions mortelles impliquant des camions lourds où au moins deux véhicules étaient en cause, la figure 5 compare les comportements consignés à l'égard des conducteurs de camions porteurs et de tracteurs semi-remorques et des conducteurs d'automobiles, de camions légers et de fourgonnettes. Elle indique le pourcentage de conducteurs de chaque type de véhicule où un comportement « *autre que bonne conduite* » a été consigné.

Figure 5. Conducteurs en cause dans des collisions mortelles impliquant des camions lourds où un comportement autre que “ bonne conduite ” a été consigné, 1994-1998



Le tableau A6, présenté en annexe, indique l'état et le comportement des conducteurs de ces véhicules en cause dans des collisions mortelles où les données consignées sont autres que « *apparemment normal* » et « *bonne conduite* ».

Conclusion

Le présent rapport renferme la plupart des statistiques disponibles sur les collisions impliquant des camions lourds; les données sont présentées aussi objectivement que possible et sans parti pris envers un groupe d'utilisateurs de la route en particulier. Globalement, les collisions impliquant des camions lourds, le nombre de véhicules en cause et les victimes de ces collisions ont diminué sensiblement au cours des cinq années à l'étude.

Récemment, le conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, en collaboration avec tous les paliers de gouvernement, vient d'établir des objectifs ambitieux pour la réduction du nombre de morts et de blessés graves dans les collisions impliquant des véhicules commerciaux. Étant donné que la majeure partie des collisions mortelles impliquant des camions lourds se produisent pendant la journée, par temps clair et sur des chaussées sèches, l'atteinte des objectifs fixés dans le cadre de *Vision Sécurité routière 2010* dépendra en grande partie sur l'influence du comportement général des conducteurs.

Notes

¹Le nombre total de collisions impliquant des camions lourds ne correspond pas à la somme de celles impliquant des camions porteurs et des tracteurs semi-remorques. (Voir note explicative ci-dessous.)

²Il subsiste un double comptage négligeable des occupants des autres véhicules indiqués séparément pour chaque type de camion lourd.

Notes explicatives

Les collisions mortelles et celles avec blessures incluent tous les collisions de véhicules automobiles à déclaration obligatoire dans lesquels des victimes sont décédées ou ont été blessées. Les collisions ayant entraîné uniquement des dommages matériels englobent toutes les collisions à déclaration obligatoire où les dommages dépassent un montant particulier, en général 1 000 \$, établi par chaque province ou territoire, ainsi que les collisions où la police est intervenue et celles autodéclarées. Les victimes décédées incluent toutes les personnes ayant perdu la vie par suite d'une collision routière à déclaration obligatoire dans les 30 jours suivants (au Québec, dans les 8 jours). Les victimes blessées incluent toutes les personnes ayant subi une blessure visible ou se plaignent de douleur.

Le nombre total de collisions impliquant des camions lourds ne correspond pas à la somme de celles impliquant des camions porteurs et des tracteurs semi-remorques. Si un camion porteur et un tracteur semi-remorque sont impliqués dans une collision, celle-ci sera consignée pour chaque type de véhicule. Dans la catégorie des camions lourds, cette collision serait comptée une seule fois. Les collisions indiquées pour les véhicules autres que les camions lourds sont celles qui n'impliquent pas de camions lourds.

Le nombre d'autres véhicules en cause dans les collisions avec des camions lourds ne correspond pas à la somme des autres véhicules impliqués dans les collisions avec des camions porteurs et des tracteurs semi-remorques. Si un camion porteur, un tracteur semi-remorque et d'autres véhicules sont en cause dans une collision, il y aura double comptage dans l'un des types de camions et dans les autres véhicules en cause dans les collisions avec des camions porteurs ou des tracteurs semi-remorques. Dans la catégorie des autres véhicules impliqués dans les collisions avec des camions lourds, chaque véhicule a été compté une fois. Il y aurait double comptage dans le cas des autres véhicules impliqués dans les collisions avec des camions porteurs ou des tracteurs semi-remorques. Tous les autres véhicules en cause dans des collisions sont ceux qui n'étaient pas impliqués dans les collisions impliquant des camions lourds.

Tout double comptage de victimes parmi les occupants des camions porteurs et ceux des tracteurs semi-remorques a été éliminé, de même que pour les piétons en cause dans ces collisions. S'il y a eu une collision entre un camion porteur et un tracteur semi-remorque et que les occupants ont été tués ou blessés, les occupants du tracteur semi-remorque figurent au nombre des occupants des tracteurs semi-remorques et non des occupants des autres véhicules impliqués dans des collisions avec un camion porteur. En indiquant les chiffres selon cette méthode, on évite le double comptage. Les occupants des autres véhicules incluent les conducteurs et les passagers de tous les autres véhicules ainsi que les cyclistes, les motocyclistes et la catégorie " usager de la route inconnu ".

La province qui a délivré le permis de conduire ne peut servir pour l'analyse des données provinciales, car l'une des provinces ne présente pas cette donnée. Dans la plupart de cas, si une province ne présente pas certaines données particulières, on peut présumer que la répartition en pourcentage des données des autres provinces et territoires refléterait le profil national. Dans ce cas, cette hypothèse serait incorrecte. Cette variable servait uniquement à mesurer les résultats du paragraphe précédent.

Source

Transports Canada, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Fichier national sur les accidents (TRAID).

Transports Canada, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Vision sécurité routière 2001, mise à jour 2000

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les initiatives et programmes nationaux de sécurité routière, communiquez avec Transports Canada par téléphone en composant le 998-8616 de la région d'Ottawa ou le 1 800 333-0371 ailleurs au Canada. Vous pouvez aussi faire parvenir vos commentaires ou vos questions par courriel à l'adresse roadsafetywebmail@tc.gc.ca ou visiter le site Web de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca/securiteroutiere/.

ANNEXE

Tableau A1. Nombre de collisions impliquant des camions lourds et d'autres véhicules selon la gravité des collisions, 1994-1998 et moyenne

Tableau A2 Répartition en pourcentage des collisions impliquant des camions lourds selon les conditions des collisions, moyenne pour 1994-1998

Tableau A3. Nombre de camions lourds et d'autres véhicules en cause dans les collisions selon la gravité des collisions, 1994-1998 et moyenne

Tableau A4. Pourcentage moyen d'autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions porteurs selon le type de véhicules, 1994-1998

Tableau A5. Nombre de victimes décédées et blessées dans les collisions impliquant des camions lourds et tous les autres véhicules, 1994-1998 et moyenne

Tableau A6. Nombre de conducteurs en cause dans les collisions mortelles impliquant des camions lourds où un état autre que « apparemment normal » a été indiqué, Canada 1994-1998 (sauf le Québec)

Nombre de conducteurs en cause dans les collisions mortelles impliquant des camions lourds où un comportement autre « bonne conduite » a été indiqué, Canada 1994-1998 (sauf le Québec)

TABLEAU A1

**Nombre de collisions impliquant des camions lourds et d'autres véhicules
selon la gravité des collisions, 1994-1998 et moyenne**

	1994	1995	1996	1997	1998	Moyenne
Collisions mortelles :						
Camions porteurs (plus de 4 536 kg)	192	159	159	168	163	168
Tracteurs semi-remorques	308	314	283	308	269	296
Camions lourds	489	465	435	468	423	456
Véhicules autres que les camions lourds	2 380	2 389	2 273	2 178	2 175	2 279
Toutes les collisions mortelles	2 869	2 854	2 708	2 646	2 598	2 735
Collisions avec blessures :						
Camions porteurs (plus de 4 536 kg)	4 707	4 492	4 475	4 497	4 163	4 467
Tracteurs semi-remorques	3 994	3 756	3 652	3 961	3 772	3 827
Camions lourds	8 550	8 126	8 022	8 309	7 840	8 169
Véhicules autres que les camions lourds	158 230	156 064	148 260	141 809	140 536	148 980
Toutes les collisions avec blessures	166 780	164 190	156 282	150 118	148 376	157 149
Collisions ayant entraîné uniquement des dommages matériels :						
Camions porteurs (plus de 4 536 kg)	21 014	19 976	19 550	19 998	18 539	19 815
Tracteurs semi-remorques	16 325	15 932	15 298	16 352	15 508	15 883
Camions lourds	36 809	35 404	34 363	35 870	33 641	35 217
Véhicules autres que les camions lourds	468 218	459 975	442 059	430 083	416 538	443 375
Toutes les collisions avec dommages corporels	505 027	495 379	476 422	465 953	450 179	478 592
Toutes les collisions :						
Camions porteurs (plus de 4 536 kg)	25 913	24 627	24 184	24 663	22 865	24 450
Tracteurs semi-remorques	20 627	20 002	19 233	20 621	19 549	20 006
Camions lourds	45 848	43 995	42 820	44 647	41 904	43 843
Véhicules autres que les camions lourds	628 828	618 428	592 592	574 070	559 249	594 633
Ensemble de toutes les collisions	674 676	662 423	635 412	618 717	601 153	638 476

Note : Le nombre total de collisions impliquant des camions lourds ne correspond pas à la somme de celles impliquant des camions porteurs et des tracteurs semi-remorques. Si un camion porteur et un tracteur semi-remorque sont impliqués dans une collision, celle-ci sera consignée pour chaque type de véhicule. Dans la catégorie des camions lourds, cette collision serait comptée une seule fois. Les collisions indiquées pour les véhicules autres que les camions lourds sont celles qui n'impliquent pas de camions lourds.

TABLEAU A2

**Répartition en pourcentage des collisions impliquant des camions lourds
selon les conditions des collisions, moyenne pour 1994-1998**

Conditions des collisions	Collisions mortelles	Collisions avec blessures	Dommages matériels
2 véhicules – collision frontale (et collision en écharpe)	35,2	7,3	3,7
2 véhicules – virage à droite	14,0	12,3	6,9
1 véhicule – personne ou objet heurté	11,2	12,0	18,3
2 véhicules – collision arrière	10,2	27,1	16,3
Autres conditions ou conditions inconnues	9,5	11,0	22,6
2 véhicules – virage à gauche (à contresens de la circulation)	8,3	10,1	8,7
2 véhicules – collision en écharpe (même direction)	4,7	9,1	14,2
1 véhicule – sortie de route sur l'accotement droit	2,6	4,5	2,5
1 véhicule – sortie de route sur l'accotement gauche	2,1	3,3	1,6
2 véhicules – dépassement à gauche de la circulation	1,2	1,6	2,0
2 véhicules – dépassement à droite de la circulation	0,9	1,8	3,3
Total	100,0	100,0	100,0

**Répartition en pourcentage des collisions impliquant des camions porteurs
selon les conditions des collisions, moyenne pour 1994-1998**

Conditions des collisions	Collisions mortelles	Collisions avec blessures	Dommages matériels
2 véhicules – collision frontale (et collision en écharpe)	28,5	6,1	3,6
2 véhicules – virage à droite	16,9	14,3	8,4
1 véhicule – personne ou objet heurté	12,6	11,0	16,1
2 véhicules – collision arrière	11,0	10,9	8,9
Autres conditions ou conditions inconnues	10,6	11,8	25,8
2 véhicules – virage à gauche (à contresens de la circulation)	10,0	30,8	18,4
2 véhicules – collision en écharpe (même direction)	4,3	6,1	11,0
1 véhicule – sortie de route sur l'accotement droit	1,6	3,2	1,9
1 véhicule – sortie de route sur l'accotement gauche	1,6	1,6	1,9
2 véhicules – dépassement à gauche de la circulation	1,4	2,4	1,2
2 véhicules – dépassement à droite de la circulation	1,4	1,6	2,9
Total	100,0	100,0	100,0

**Répartition en pourcentage des collisions impliquant des camions-remorques
selon les conditions des collisions, moyenne pour 1994-1998**

Conditions des collisions	Collisions mortelles	Collisions avec blessures	Dommages matériels
2 véhicules – collision frontale (et collision en écharpe)	38,9	8,7	4,0
2 véhicules – virage à droite	12,3	9,9	5,2
1 véhicule – personne ou objet heurté	10,7	23,3	14,1
2 véhicules – collision arrière	10,2	12,8	20,6
Autres conditions ou conditions inconnues	8,8	10,2	18,7
2 véhicules – virage à gauche (à contresens de la circulation)	6,9	9,0	8,5
2 véhicules – collision en écharpe (même direction)	4,9	12,6	17,9
1 véhicule – sortie de route sur l'accotement droit	3,1	5,8	3,3
1 véhicule – sortie de route sur l'accotement gauche	2,4	4,3	2,0
2 véhicules – dépassement à gauche de la circulation	1,0	1,5	2,1
2 véhicules – dépassement à droite de la circulation	0,6	2,0	3,7
Total	100,0	100,0	100,0

TABLEAU A3

**Nombre de camions lourds et d'autres véhicules en cause dans les collisions
selon la gravité des collisions, 1994-1998 et moyenne**

Gravité des collisions	Year						
	Véhicules en cause	1994	1995	1996	1997	1998	Moyenne
Collisions mortelles							
Camions porteurs (plus de 4 536 kg)	197	163	167	179	166	174	
Autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions porteurs	230	164	161	184	168	181	
Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions porteurs	427	327	328	363	334	356	
Tracteurs semi-remorques	328	346	294	335	286	318	
Autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des tracteurs semi-remorques	369	375	302	306	276	326	
Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des tracteurs semi-remorques	697	721	596	641	562	643	
Camions lourds	525	509	461	514	452	492	
Autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions lourds	542	513	440	463	419	475	
Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions lourds	1 067	1 022	901	977	871	968	
Tous les autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions lourds	3 665	3 657	3 495	3 300	3 312	3 486	
Total – Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions lourds	4 732	4 679	4 396	4 277	4 183	4 453	
Collisions avec blessures							
Camions porteurs (plus de 4 536 kg)	4 871	4 625	4 642	4 652	4 295	4 617	
Autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions porteurs	5 015	4 833	4 715	4 798	4 354	4 743	
Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions porteurs	9 886	9 458	9 357	9 450	8 49	9 360	
Tracteurs semi-remorques	4 201	3 943	3 869	4 182	3 974	4 034	
Autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des tracteurs semi-remorques	3 939	3 755	3 657	3 980	3 555	3 777	
Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des tracteurs semi-remorques	8 140	7 698	7 526	8 162	7 529	7 811	
Camions lourds	9 072	8 568	8 511	8 834	8 269	8 651	
Autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions lourds	8 459	8 187	8 038	8 301	7 637	8 124	
Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions lourds	17 531	16 755	16 549	17 135	15 906	16 775	
Tous les autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions lourds	287 544	283 104	268 533	257 235	255 924	270 468	
Total – Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions lourds	305 075	299 859	285 082	274 370	271 830	287 243	
Collisions ayant entraîné uniquement des dommages matériels							
Camions porteurs (plus de 4 536 kg)	21 711	20 654	20 211	20 702	19 176	20 491	
Autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions porteurs	18 742	17 438	17 356	17 567	16 249	17 470	
Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions porteurs	40 453	38 092	37 567	38 269	35 425	37 961	
Tracteurs semi-remorques	17 092	16 636	15 983	17 066	16 247	16 605	
Autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des tracteurs semi-remorques	12 808	12 209	12 058	12 841	11 845	12 352	
Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des tracteurs semi-remorques	29 900	28 845	28 041	29 907	28 092	28 957	
Camions lourds	38 803	37 290	36 194	37 768	35 423	37 096	
Autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions lourds	30 351	28 537	28 302	29 357	27 188	28 747	
Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions lourds	69 154	65 827	64 496	67 125	62 611	65 843	
Tous les autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions lourds	847 973	827 019	794 208	772 721	753 479	799 080	
Total – Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions lourds	917 127	892 846	858 704	839 846	816 090	864 923	
Toutes les collisions							
Camions porteurs (plus de 4 536 kg)	26 779	25 442	25 020	25 533	23 637	25 282	
Autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions porteurs	23 987	22 435	22 232	22 549	20 771	22 395	
Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions porteurs	50 766	47 877	47 252	48 082	44 408	47 677	
Tracteurs semi-remorques	21 621	20 925	20 146	21 583	20 507	20 956	
Autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des tracteurs semi-remorques	17 116	16 339	16 017	17 127	15 676	16 455	
Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des tracteurs semi-remorques	38 737	37 264	36 163	38 710	36 183	37 411	
Camions lourds	48 400	46 367	45 166	47 116	44 144	46 239	
Autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions lourds	39 352	37 237	36 780	38 121	35 244	37 347	
Tous les véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions lourds	87 752	83 604	81 946	85 237	79 388	83 585	
Tous les autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions lourds	1 139 182	1 113 780	1 066 236	1 033 256	1 012 715	1 073 034	
Total – Tous les véhicules en cause impliquant des camions lourds	1 226 934	1 197 384	1 148 182	1 118 493	1 092 103	1 156 619	

TABLEAU A4

Pourcentage moyen d'autres véhicules en cause dans les collisions impliquant des camions porteurs selon le type de véhicules, 1994-1998

Types de véhicules	Collisions mortelles	Collisions avec blessures	Dommages matériels	Tous les véhicules
Automobiles	60,9	70,3	72,4	71,8
Camions légers et fourgonnettes	21,3	20,5	20,2	20,3
Autocars et autobus	0,3	1,0	0,9	0,9
Motocyclettes et cyclomoteurs	3,3	1,0	0,2	0,4
Tracteurs semi-remorques	6,0	2,9	2,8	2,9
Bicyclettes	3,6	2,1	0,0	0,5
Autres	4,6	2,2	3,4	3,2
Tous les autres véhicules en cause	100,0	100,0	100,0	100,0

Pourcentage moyen d'autres véhicules en cause dans des collisions impliquant des tracteurs semi-remorques selon le type de véhicules, 1994-1998

Types de véhicules	Collisions mortelles	Collisions avec blessures	Dommages matériels	Tous les véhicules
Automobiles	64,0	68,7	71,1	70,4
Camions légers et fourgonnettes	25,8	22,8	20,7	21,3
Autocars et autobus	0,6	0,7	0,6	0,6
Motocyclettes et cyclomoteurs	1,4	0,7	0,1	0,3
Camions porteurs	2,8	3,4	4,0	3,8
Bicyclettes	1,6	1,0	0,0	0,3
Autres	3,9	2,7	3,4	3,3
Tous les autres véhicules en cause	100,0	100,0	100,0	100,0

TABLEAU A5

**Nombre de victimes décédées dans les collisions impliquant des camions lourds
et tous les autres véhicules, 1994-1998 et moyenne**

Nombre de victimes décédées	1994	1995	1996	1997	1998	Moyenne
Camions porteurs (plus de 4 536 kg)						
Occupants	40	25	25	18	28	27
Occupants d'autres véhicules	171	134	129	148	140	144
Piétons	22	16	25	20	19	20
Toutes les victimes	233	175	179	186	187	192
Tracteurs semi-remorques						
Occupants	34	38	33	47	38	38
Occupants d'autres véhicules	304	342	291	326	258	304
Piétons	26	26	22	27	23	25
Toutes les victimes	364	406	346	400	319	367
Camions lourds						
Occupants	74	63	58	65	66	65
Occupants d'autres véhicules	470	466	415	471	397	444
Piétons	48	42	47	47	42	45
Toutes les victimes	592	571	520	583	505	554
Tous les autres véhicules						
Occupants	2 290	2 406	2 153	2 126	2 069	2 209
Occupants d'autres véhicules	381	374	418	355	360	378
Piétons	2 671	2 780	2 571	2 481	2 429	2 586
Toutes les victimes de toutes les collisions	3 263	3 351	3 091	3 064	2 934	3 140

**Nombre de victimes blessées dans les collisions impliquant des camions lourds
et tous les autres véhicules, 1994-1998 et moyenne**

Nombre de victimes blessées	1994	1995	1996	1997	1998	Moyenne
Camions porteurs (plus de 4 536 kg)						
Occupants	1 633	1 577	1 561	1 622	1 460	1 571
Occupants d'autres véhicules	4 932	4 732	4 564	4 490	4 225	4 589
Piétons	250	213	245	235	221	233
Toutes les victimes	6 815	6 522	6 370	6 347	5 906	6 392
Tracteurs semi-remorques						
Occupants	1 411	1 401	1 289	1 451	1 395	1 389
Occupants d'autres véhicules	4 235	4 106	4 019	4 121	3 808	4 058
Piétons	99	80	69	97	65	82
Toutes les victimes	5 745	5 587	5 377	5 669	5 268	5 529
Camions lourds						
Occupants	3 044	2 978	2 850	3 073	2 855	2 960
Occupants d'autres véhicules	9 055	8 747	8 535	8 540	7 987	8 573
Piétons	349	293	314	332	286	315
Toutes les victimes	12 448	12 018	11 699	11 945	11 128	11 848
Tous les autres véhicules						
Occupants	217 971	215 322	205 050	195 646	193 497	205 497
Occupants d'autres véhicules	14 691	14 595	14 141	13 758	13 129	14 063
Piétons	232 662	229 917	219 191	209 404	206 626	219 560
Toutes les victimes de toutes les collisions	245 110	241 935	230 890	221 349	217 754	231 408

Note : Le nombre d'occupants des autres véhicules inclut les conducteurs et les passagers de tous les autres véhicules, les cyclistes et les motocyclistes ainsi que la catégorie d'usager de la route inconnu. Il est possible que la somme des chiffres ne corresponde pas aux totaux, car les données ont été arrondies.

TABLEAU A6

Nombre de conducteurs en cause dans les collisions mortelles impliquant des camions lourds où un état autre que " apparemment normal " a été indiqué, Canada sauf le Québec, 1994-1998

État du conducteur	Camions porteurs		Camions-remorques		Automobiles, camions légers et fourgonnettes	
	Collisions – 2 véhicules	Collisions – plus de 2 véhicules	Collisions – 2 véhicules	Collisions – plus de 2 véhicules	Collisions – 2 véhicules	Collisions – plus de 2 véhicules
Alcool	1	1	3	1	78	7
Fatigue	2	0	4	3	24	3
Somnolence	1	0	1	0	10	3
Alcool, facultés affaiblies	6	1	1	1	74	12
Autre, facultés affaiblies	0	2	0	0	9	1
Inattention	22	1	25	9	105	21
Inexpérience	1	1	0	0	11	1
Perte de conscience	1	0	0	0	5	0
Déficience physique ou médicale	0	0	0	0	4	3
Maladie soudaine	0	0	0	0	3	0
Tentative de suicide	0	0	0	0	0	0
Total	34	6	34	14	323	51

Nombre de conducteurs en cause dans les collisions mortelles impliquant des camions lourds où un comportement autre que " bonne conduite " a été indiqué, Canada sauf le Québec, 1994-1998

Comportement du conducteur	Camions porteurs		Camions-remorques		Automobiles, camions légers et fourgonnettes	
	Collisions – 2 véhicules	Collisions – plus de 2 véhicules	Collisions – 2 véhicules	Collisions – plus de 2 véhicules	Collisions – 2 véhicules	Collisions – plus de 2 véhicules
N'a pas respecté le dispositif de contrôle de la circulation	29	5	18	3	102	10
Circulait dans la mauvaise direction	19	0	14	4	109	10
A dépassé la limite de vitesse	3	1	6	5	21	10
N'a pas cédé le passage	22	0	19	0	114	15
Allait trop vite pour les conditions routières	8	6	25	23	75	63
Suivait de trop près	1	2	6	8	15	9
A changé de voie de façon peu appropriée	4	1	1	3	51	20
N'a pas utilisé ses clignotants	2	0	0	0	0	0
A perdu la maîtrise du véhicule	2	3	11	5	55	27
A tourné de façon peu appropriée	4	0	4	1	26	2
Total	94	18	104	52	568	166

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada, représenté par le ministre des Transports, 2001.

Cette publication peut être reproduite sans permission à condition qu'elle soit utilisée uniquement pour des études privées, de la recherche, de la critique, de l'analyse ou pour faire l'objet d'un sommaire dans un journal et que la source soit parfaitement identifiée.