

La situation de la sécurité routière au Canada en 1998

Préparé pour le

**Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé
Comité permanent sur la sécurité routière - recherche et politiques**

Par la

Direction générale de la sécurité routière et
de la réglementation automobile de Transports Canada
330, rue Sparks, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Septembre 2000

Introduction

Le présent rapport résume les tendances de quelques-uns des indicateurs nationaux importants en matière de sécurité routière, des données sur la sécurité des véhicules commerciaux au Canada, ainsi que certains indicateurs fréquemment utilisés à l'échelle internationale.

Le sommaire expose la vision du Canada qui est d'avoir les routes les plus sûres au monde et présente un aperçu général des questions d'actualité dans le domaine de la sécurité routière en 1998.

La Section 1 illustre les tendances à long terme, soit de 1988 à 1998, et examine des indicateurs tels le nombre de pertes de vie et de cas de blessures chez les usagers de la route, le nombre de pertes de vie chez les conducteurs avec facultés affaiblies, les meilleures mesures de la performance des programmes (taux de port de la ceinture de sécurité et nombre de personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies), ainsi que les mesures de performance les plus facilement disponibles en ce qui a trait aux initiatives de sécurité routière au cours de la période visée (taux de pertes de vie et de dommages corporels parmi les occupants, les motocyclistes, les piétons et les cyclistes).

La Section 2 examine quelques-uns des indicateurs les plus pertinents de la sécurité des véhicules commerciaux au Canada, au cours de la période de 1994 à 1998. Elle présente des données sur l'état du véhicule, sur l'état du conducteur et son comportement, ainsi que des données sur les victimes selon le type de véhicules impliqués.

La Section 3 répond au besoin d'évaluer les progrès du Canada pour ce qui est de sa vision de se doter des routes les plus sûres au monde. Des comparaisons avec d'autres pays sont fournies pour montrer où le Canada se situe par rapport à la communauté internationale dans le domaine de la sécurité routière.

La sécurité routière au Canada : sommaire pour 1998

Le 10 octobre 1996, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière ont convenu d'une initiative, appelée *Vision de la sécurité routière 2001*, visant à rendre les routes canadiennes les plus sûres au monde. À cette fin, l'ensemble des provinces et territoires se voient confier quatre priorités en matière de sécurité :

- sensibiliser davantage le public aux questions relatives à la sécurité routière;
- améliorer la communication, la coordination et la collaboration entre les organismes de sécurité routière;
- mettre sur pied des mesures coercitives plus efficaces afin de faire face aux secteurs qui posent des problèmes, par ex. la conduite avec facultés affaiblies, la non-utilisation de la ceinture de sécurité, les récidivistes, les conducteurs à risque élevé;
- améliorer la collecte des données et leur qualité pour s'assurer que les programmes de sécurité routière soient réalisables et rentables.

Au Canada, le véhicule automobile est la forme de transport la plus répandue. Vingt millions de titulaires de permis ont utilisé 18 millions de véhicules immatriculés, représentant 90 p. 100 de tous les déplacements individuels. Au cours des dix dernières années, le nombre de pertes de vie sur les routes a diminué de plus de 29 p. 100, alors que le nombre de titulaires de permis s'est accru de 20 p. 100 et celui des véhicules immatriculés de 15,3 p. 100. En 1998, les collisions routières ont coûté la vie à 2 934 personnes comparativement à 83 dans le transport aérien, à 48 dans le transport maritime et à 101 dans le transport ferroviaire. Le nombre de pertes de vie chez les usagers de la route en 1998 a atteint le seuil le plus bas en 40 ans, et le nombre de 217 754 personnes blessées en 1998 représente son plus faible niveau depuis 1977. Parmi les 1 092 103 véhicules impliqués dans 601 153 collisions ayant occasionné des pertes de vie et des dommages corporels et matériels, 4 183 véhicules étaient en cause dans des collisions mortelles, alors que 271 830 ont entraîné des dommages corporels et 816 090 des dommages matériels.

Parmi les conducteurs qui ont perdu la vie, le pourcentage de ceux soumis au test d'alcoolémie et qui avaient un taux supérieur à la limite permise de 80 mg % a chuté, passant de 40,3 p. 100 en 1988 à 32,8 p. 100 en 1998, 1,1 p. 100 de plus qu'en 1997. Au cours de la période de dix ans, le pourcentage a diminué dans l'ensemble et a atteint le plus bas niveau en 1997, soit 31,7 p. 100. Chez les conducteurs de sexe masculin qui ont perdu la vie et qui ont été soumis au test d'alcoolémie, 36,7 p. 100 avaient un taux d'alcoolémie supérieur à la limite permise de 80 mg %, ce pourcentage a connu des hauts et des bas au cours de la période, se situant pendant six années au-dessus de 20 p. 100 et les autres années en dessous. Dans le cas des conducteurs de sexe féminin, le pourcentage de ceux soumis au test et qui avaient un taux d'alcoolémie supérieur à la limite permise a diminué au niveau le plus bas de 15,4 p. 100 en 1997 et a augmenté à 18,8 p. 100 en 1998. Les pertes de vie chez les conducteurs avec facultés affaiblies ont diminué de 35 p. 100 de 1988 à 1998, alors que le nombre de personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies a baissé de 42 p. 100 au cours de la même période. Lorsque le nombre de pertes de vie chez les conducteurs avec facultés

affaiblies et celui des personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies étaient calculés en fonction de 100 000 titulaires de permis de conduire, les réductions étaient encore plus impressionnantes, soit de 45 p. 100 et de 51 p. 100 respectivement.

Au cours de l'enquête de juin 1998, on a estimé à 91,9 p. 100 le taux de port de la ceinture-baudrier chez les conducteurs de voiture de tourisme à l'échelle nationale, soit une légère augmentation de 0,4 p. 100 par rapport aux résultats de l'enquête de 1997. Ce taux de port a atteint un plateau et est demeuré dans la fourchette des 91,5 p. 100 à 91,9 p. 100 de 1994 à 1998.

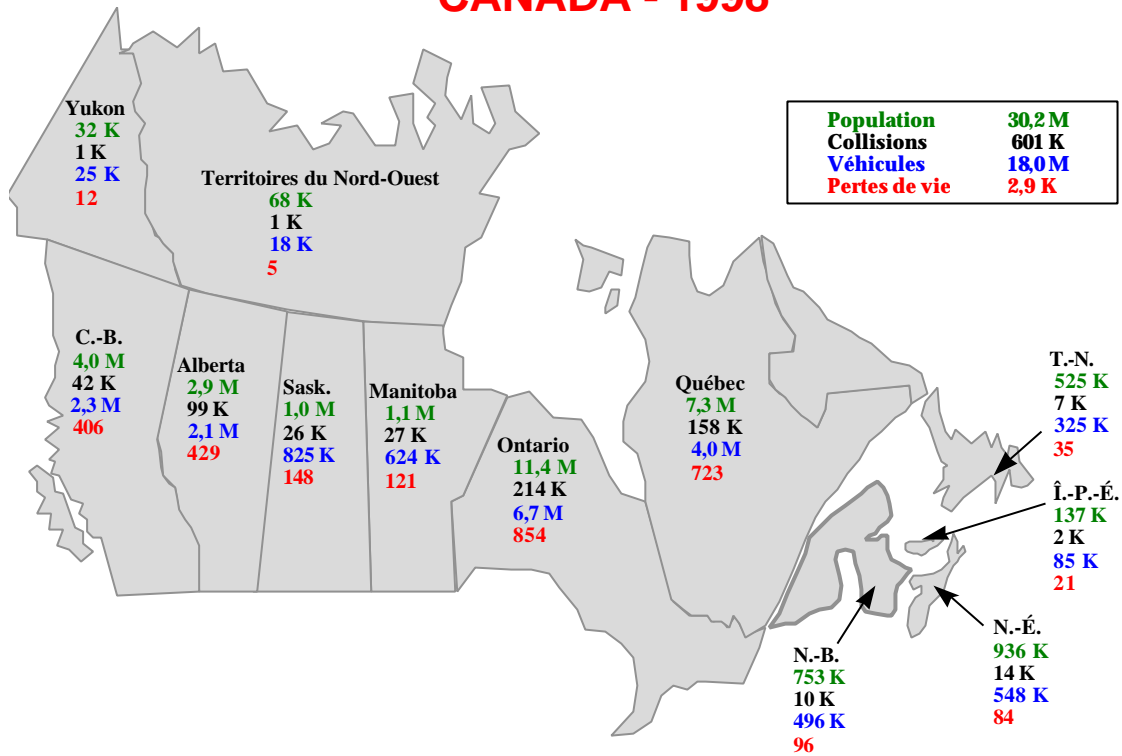
Aux fins du présent rapport, le terme « véhicule commercial » fait référence aux camions, tracteurs, remorques, ou à certaines combinaisons, dont le poids brut du véhicule enregistré dépasse 4 500 kg; ou encore un autobus conçu, construit et utilisé pour le transport de passagers avec un nombre désigné de plus de 10 places assises, y compris celle du conducteur, mais excluant l'utilisation à des fins personnelles. En bref, le terme fait référence aux véhicules assujettis au Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers. Les véhicules commerciaux, en particulier les camions lourds, qui sont impliqués dans des collisions routières, continuent à soulever l'inquiétude des médias et du public.

Entre 1994 et 1998, les véhicules commerciaux ont représenté en moyenne 4,7 p. 100 de tous les véhicules en cause dans des collisions routières à déclaration obligatoire. Ils ont représenté en moyenne 11,9 p. 100 de tous les véhicules en cause dans des collisions mortelles, 3,7 p. 100 de tous les véhicules en cause dans des collisions avec dommages corporels et 5,0 p. 100 de tous les véhicules en cause dans des collisions avec dommages matériels. Le nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles, des collisions avec dommages corporels et des collisions avec dommages matériels a augmenté en 1997, renversant donc la tendance à la baisse des quelques dernières années. Cependant, leur implication a diminué encore en 1998, de sorte que les véhicules commerciaux en cause dans des collisions mortelles ont diminué de 1 p.100 pour atteindre 11,8 p. 100 de tous les véhicules impliqués dans des collisions mortelles.

Le plus grand nombre de pertes de vie et de cas de blessures se retrouvaient dans le groupe des 15 à 24 ans à 24 p. 100 et 26 p. 100 respectivement. Dans l'ensemble, les pertes de vie ont diminué de 10,1 p. 100 entre 1994 et 1998, les diminutions les plus significatives ayant été enregistrées dans les groupes des 0 à 4 ans (41 p. 100), 5 à 14 ans (16 p. 100), 15 à 19 ans (22 p. 100), 25 à 34 ans (16 p. 100) et des 55 à 64 ans (12 p. 100). Les pertes de vie ont augmenté de 4 p. 100 dans le groupe des 65 ans et plus – le seul groupe d'âge à avoir connu une augmentation au cours de la période.

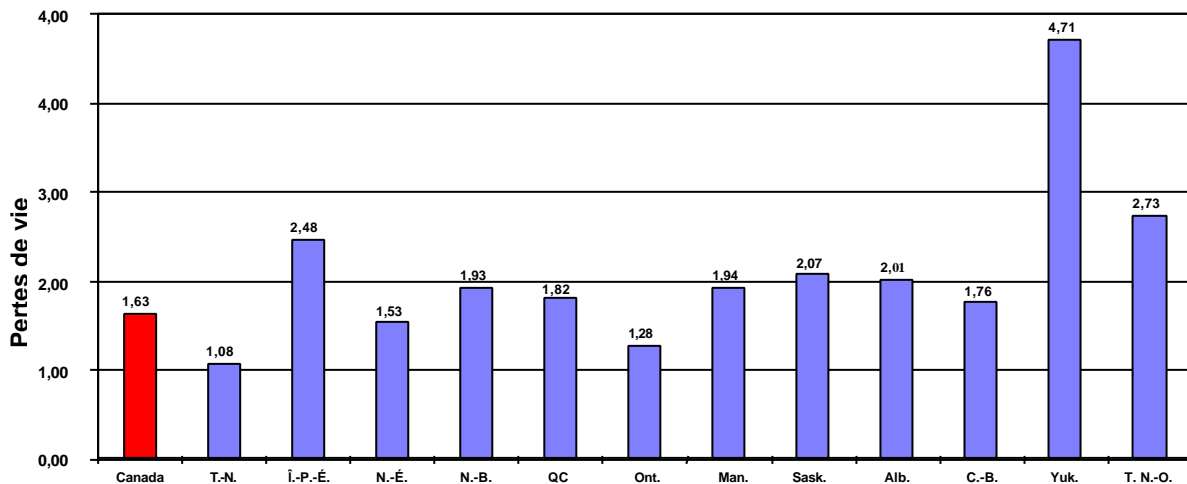
Selon la méthode d'évaluation des coûts d'une perte de vie, d'un cas de blessures et d'une collision de Transports Canada, on estime à 10,5 milliards de dollars le coût total pour l'économie canadienne des collisions routières en 1998. Si on fondait cette évaluation sur la volonté de payer, ce montant grimperait jusqu'à environ 25 milliards de dollars.

CANADA - 1998



La carte du Canada montre, par province et territoire, la répartition de la population, le nombre de collisions ayant causé des dommages corporels ou matériels, le nombre de véhicules automobiles immatriculés et le nombre de pertes de vie en 1998. Le graphique ci-dessous présente, par province et territoire, les pertes de vie par tranche de 10 000 véhicules immatriculés en 1998.

Pertes de vie par tranche de 10 000 véhicules immatriculés - 1998



Section 1 – Tendances en matière de sécurité routière

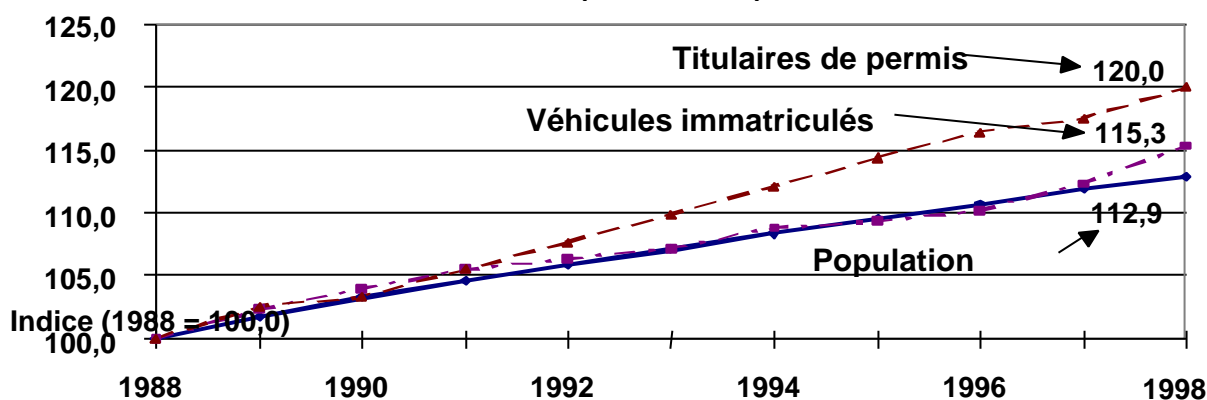
Tendances à long terme

Données démographiques

Au cours des dix dernières années, les indicateurs démographiques montrent clairement que les Canadiens continuent à devenir de plus en plus mobiles. Les hausses annuelles du nombre de véhicules immatriculés et de titulaires de permis ont été plus rapides que l'accroissement de la population. Entre 1988 et 1998, le ratio du nombre de véhicules immatriculés et celui du nombre de titulaires de permis par 100 habitants (Canadiens de 16 ans ou plus) est passé respectivement de 74,8 à 82,3 et de 75,3 à 86,2. Le graphique 1 montre que, pendant cette période, la population du Canada s'est accrue de 12,9 p. 100 tandis que le nombre de titulaires de permis et de véhicules immatriculés¹ a augmenté respectivement de 20,0 p. 100 et de 15,3 p. 100 respectivement. La population canadienne âgée de 16 ans et plus a augmenté à un taux plus élevé (14,5 p. 100) que la population en général.

Graphique 1

**Population, véhicules immatriculés et titulaires de permis
Canada (1988 - 1998)**



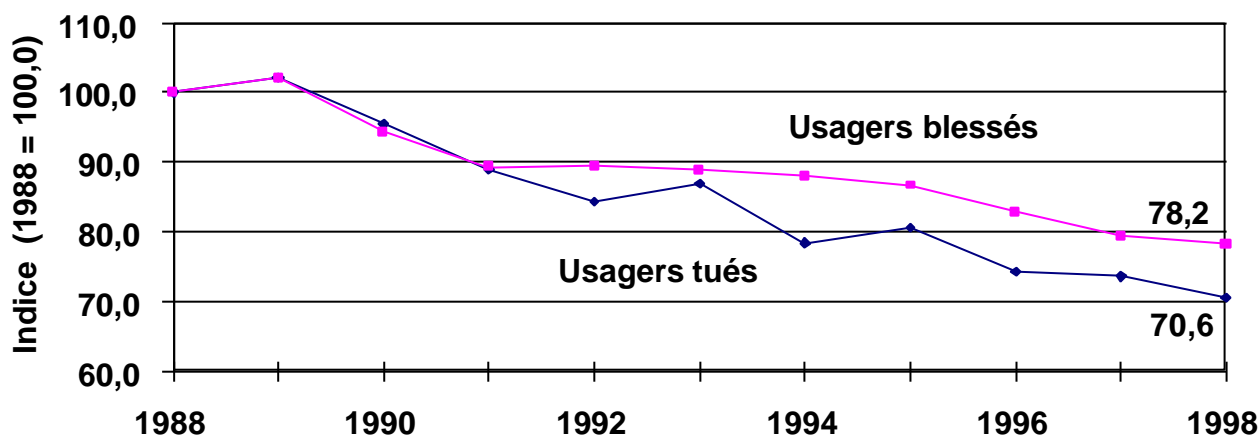
¹ Statistique Canada a révisé et redressé le nombre d'immatriculations de véhicules pour la période allant de 1991 à 1995 afin de tenir compte d'une révision du nombre de véhicules immatriculés par deux provinces pour assurer la cohérence avec les autres administrations. Au lieu de rapporter le nombre d'immatriculations de véhicules traitées, ces provinces rapportent maintenant le nombre de véhicules immatriculés pour circuler sur la route. Plutôt que de présenter une diminution artificielle du nombre de véhicules immatriculés, les chiffres ont été rajustés pour faire disparaître les effets de la révision dans la méthodologie d'établissement de rapports.

Usagers de la route

Le graphique 2 montre que le nombre de pertes de vie et de cas de blessures dans des collisions routières à déclaration obligatoire chez les usagers de la route a connu des baisses importantes au cours des neuf dernières années. Après une légère augmentation en 1989, les pertes de vie dues aux collisions routières ont diminué à 2 934 en 1988, un pourcentage significatif de 29 p. 100 au cours de la période (sauf pour deux hausses mineures en 1993 et 1995). Ceci a constitué le nombre de pertes de vie le plus faible depuis 1995. Les cas de dommages corporels ont diminué à 217 754 en 1998, en comparaison de 278 618 en 1988, une réduction de 22 p. 100.

Graphique 2

Usagers de la route tués ou blessés dans des collisions à déclaration obligatoire - Canada (1988 - 1998)



Les tableaux 1.1 et 1.2 présentent les pertes de vie et les cas de blessures en 1998 selon le groupe d'âge et la catégorie d'usagers de la route. Les occupants des véhicules automobiles représentent la majorité des pertes de vie chez les usagers de la route, soit 73,9 p. 100, les conducteurs de véhicules automobiles et les passagers représentant 49,5 et 24,4 p. 100, respectivement. En présence de cette situation, une attention importante est accordée à la sécurité des véhicules afin de réduire le nombre de pertes de vie chaque année. Le plus grand nombre de pertes de vie se retrouvait en 1998 dans le groupe d'âge de 15 à 20 ans à 24 p. 100, suivi par les 65 ans et plus (19 p. 100), les 25 à 34 ans (17 p. 100) et les 35 à 44 ans (15 p. 100).

De même que dans le cas des pertes de vie, les occupants des véhicules automobiles représentent le plus grand nombre de cas de blessures chez les usagers de la route, soit 85,6 p. 100 du total des cas de blessures, alors que les conducteurs en enregistraient 55 p. 100 et les passagers 31 p. 100 en 1998. Encore comme dans le cas des pertes de vie, le plus grand nombre de cas de blessures en 1998 se retrouvait dans le groupe d'âge des 15 à 24 ans à 26 p. 100, suivi des 25 à 34 ans (20 p. 100), des 35 à 44 ans (18 p. 100) et des 45 à 54 ans (12 p. 100).

Tableau 1.1 Pertes de vie selon le groupe d'âge et la catégorie d'usagers de la route (1998)

Groupe d'âge	Conducteurs de véhicule automobile	Passagers de véhicule automobile	Moto-cyclistes	Piétons	Cyclistes	Autres/ non mentionnés	Tous les usagers
00 - 04	0	28	1	10	0	1	40
05 - 14	3	53	3	30	17	13	119
15 - 19	132	117	13	33	10	19	324
20 - 24	198	107	36	26	3	13	383
25 - 34	284	101	52	29	12	25	503
35 - 44	271	66	24	45	9	22	437
45 - 54	187	52	26	44	7	10	326
55 - 64	123	48	7	44	3	10	235
65 et plus	252	139	3	137	12	9	552
Inconnu	1	5	0	4	4	1	15
TOTAL	1 451	716	165	402	77	123	2 934

Tableau 1.2 Cas de blessures selon le groupe d'âge et la catégorie d'usagers de la route (1998)

Groupe d'âge	Conducteurs de véhicule automobile	Passagers de véhicule automobile	Moto-cyclistes	Piétons	Cyclistes	Autres/ non mentionnés	Tous les usagers
00 - 04	18	2 694	4	364	51	72	3 203
05 - 14	111	8 700	162	2 530	2 639	440	14 582
15 - 19	12 256	12 271	748	1 573	1 405	595	28 848
20 - 24	16 094	8 359	1 011	1 125	912	443	27 944
25 - 34	28 175	9 586	1 375	1 763	1 298	755	42 952
35 - 44	26 441	7 391	1 031	1 702	1 076	504	38 145
45 - 54	17 864	5 315	710	1 307	530	321	26 047
55 - 64	9 050	3 666	168	838	262	179	14 163
65 et plus	8 460	4 857	70	1 484	215	159	15 245
Inconnu	1 500	3 495	85	729	518	298	6 625
TOTAL	119 969	66 334	5 364	13 415	8 906	3 766	217 754

Les motocyclistes comprennent les conducteurs de cyclomoteurs et leurs passagers

Les variations au niveau de la population, des titulaires de permis et probablement des déplacements ont largement contribué aux changements dans la répartition de l'âge des personnes tuées ou blessées entre 1994 et 1998.

Les tableaux 1.3 et 1.4 présentent le nombre de pertes de vie et de cas de blessures selon le groupe d'âge par tranche de 100 000 habitants. Pour tous les groupes d'âge combinés, le taux de mortalité a diminué de 11,2 p. 100 en 1994 à 9,7 p. 100 par tranche de 100 000 habitants en 1998. Cette tendance à la baisse est apparue dans tous les groupes d'âge individuels.

En comparant la répartition des pourcentages des pertes de vie en 1994 selon le groupe d'âge à la répartition de la population correspondante, les pertes de vie étaient surreprésentées dans quatre groupes d'âge :

- 15 à 19 ans – 12,7 p. 100 par rapport à 6,7 p. 100 de la population;
- 20 à 24 ans – 12,8 p. 100 par rapport à 7,0 p. 100 de la population;
- 65 ans et plus – 16,2 p. 100 par rapport à 11,8 p. 100 de la population;
- 25 à 34 ans – 18,3 p. 100 par rapport à 16,9 p. 100 de la population.

En comparant la répartition des pourcentages des pertes de vie en 1998 selon le groupe d'âge à la répartition de la population correspondante, les pertes de vie étaient surreprésentées dans les mêmes quatre groupes d'âge :

- 65 ans et plus – 18,8 p. 100 par rapport à 12,3 p. 100 de la population;
- 20 à 24 ans – 13,1 p. 100 par rapport à 6,7 p. 100 de la population;
- 15 à 19 ans – 11,0 p. 100 par rapport à 6,8 p. 100 de la population;
- 25 à 34 ans – 17,1 p. 100 par rapport à 15,1 p. 100 de la population.

Le nombre de pertes de vie a diminué dans tous les groupes d'âge sauf dans celui de 65 ans et plus. Dans ce groupe d'âge, les pertes de vie ont augmenté de 1994 à 1998 de 4,2 p. 100 par rapport à une augmentation de 8,4 p. 100 de la population de personnes âgées. Les jeunes entre 15 et 24 ans (15-19 et 20-24 dans le tableau) représentaient 24,1 p. 100 des pertes de vie en 1998 par rapport à 25,5 p. 100 en 1994. Ces pourcentages sont élevés d'une façon disproportionnée si on considère que les personnes de 15 à 24 ans représentent environ 13,5 p. 100 de la population.

Tableau 1.3 Pertes de vie chez les usagers de la route et taux de mortalité par tranche de 100 000 habitants selon le groupe d'âge, et comparaison de la répartition en pourcentage des pertes de vie par rapport à la répartition de la population (1994 et 1998)

Groupe d'âge	Pertes de vie		% répartition des pertes de vie		Population (000's)		% répartition de la population		Taux mort./100 000 personnes	
	1994	1998	1994	1998	1994	1998	1994	1998	1994	1998
00 - 04	68	40	2,1	1,4	2 009,8	1 875,50	6,9	6,2	3,4	2,1
05 - 14	142	119	4,4	4,1	3 951,6	4 081,8	13,6	13,5	3,6	2,9
15 - 19	416	324	12,7	11,0	1 959,1	2 048,4	6,7	6,8	21,2	15,8
20 - 24	418	383	12,8	13,1	2 032,1	2 036,1	7,0	6,7	20,6	18,8
25 - 34	598	503	18,3	17,1	4 900,0	4 552,5	16,9	15,1	12,2	11,0
35 - 44	466	437	14,3	14,9	4 768,5	5 206,6	16,4	17,2	9,8	8,4
45 - 54	328	326	10,1	11,1	3 496,0	4 066,5	12,0	13,4	9,4	8,0
55 - 64	266	235	8,2	8,0	2 478,8	2 649,7	8,5	8,8	10,7	8,9
65 +	530	552	16,2	18,8	3 440,1	3 729,7	11,8	12,3	15,4	14,8
Inconnu	31	15	1,0	0,5			0,0	0,0		
Total	3 263	2 934	100,0	100,0	29 036,0	30 256,9	100,0	100,0	11,2	9,7

La répartition des pourcentages peut ne pas correspondre à 100 en raison de l'arrondissement des chiffres.

Dans l'ensemble, le taux de blessures par tranche de 100 000 habitants a diminué de 15 p. 100, soit de 844,1 qu'il était en 1994 à 719,9 en 1998. Cette tendance à la baisse est apparue dans tous les groupes d'âge individuels.

En comparant la répartition des pourcentages des cas de blessures en 1994 selon le groupe d'âge à la répartition de la population correspondante, les cas de blessures étaient surreprésentés dans trois groupes d'âge :

- 15 à 19 ans – 14,0 p. 100 par rapport à 6,7 p. 100 de la population;
- 20 à 24 ans – 13,7 p. 100 par rapport à 7,0 p. 100 de la population;
- 25 à 34 ans – 22,0 p. 100 par rapport à 16,9 p. 100 de la population.

En comparant la répartition des pourcentages des cas de blessures en 1998 selon le groupe d'âge à la répartition de la population correspondante, les cas de blessures étaient surreprésentés dans quatre groupes d'âge :

- 15 à 19 ans – 13,2 p. 100 par rapport à 6,8 p. 100 de la population;
- 20 à 24 ans – 12,8 p. 100 par rapport à 6,7 p. 100 de la population;
- 25 à 34 ans – 19,7 p. 100 par rapport à 15,1 p. 100 de la population;
- 35 à 44 ans – 17,5 p. 100 par rapport à 17,2 p. 100 de la population.

Table 1.4 Cas de blessures chez les usagers de la route et taux de blessures par tranche de 100 000 habitants et comparaison de la répartition des pourcentages de blessures par rapport à la répartition de la population (1994 et 1998)

Groupe d'âge	Blessures		% répartition des blessures		Population (000's)		% répartition population		Taux blessures/ 100 000 personnes	
	1994	1998	1994	1998	1994	1998	1994	1998	1994	1998
00 - 04	4 015	3 203	1,6	1,5	2 009,8	1 875,5	6,9	6,2	199,8	170,8
05 - 14	17 540	14 582	7,2	6,7	3 951,6	4 081,8	13,6	13,5	443,9	357,2
15 - 19	34 370	28 848	14,0	13,2	1 959,1	2 048,4	6,7	6,8	1 754,4	1 408,3
20 - 24	33 594	27 944	13,7	12,8	2 032,1	2 036,1	7,0	6,7	1 653,2	1 372,5
25 - 34	53 937	42 952	22,0	19,7	4 900,0	4 552,5	16,9	15,1	1 100,8	943,5
35 - 44	39 971	38 145	16,3	17,5	4 768,5	5 206,6	16,4	17,2	838,2	732,6
45 - 54	25 494	26 047	10,4	12,0	3 496,0	4 066,5	12,0	13,4	729,2	640,5
55 - 64	14 530	14 163	5,9	6,5	2 478,8	2 649,8	8,5	8,8	586,2	534,5
65 - 98	15 571	15 238	6,4	7,0	3 440,1	3 729,7	11,8	12,3	452,6	408,6
Inconnu	6 074	6 625	2,5	3,0			0,0	0,0		
TOTAL	24 5101	217 754	100,0	100,0	29 036,0	30 246,9	100,0	100,0	844,1	719,9

La répartition des pourcentages peut ne pas correspondre à 100 en raison de l'arrondissement des chiffres.

Le nombre réel de cas de blessures pour tous les groupes d'âge a diminué de 11,2 p. 100 au cours de la période et tous les groupes d'âge individuels ont connu une baisse, sauf dans le cas des 45 à 54 ans et du groupe d'âge inconnu. Les jeunes entre 15 et 24 ans (15-19 et 20-24 dans le tableau) représentaient 26 p. 100 des cas de blessures en 1998 par rapport à 27,7 p. 100 en 1994. Comme dans le cas des pertes de vie, ces pourcentages sont élevés de façon disproportionnée, si on considère que la population entre 15 et 24 ans représente environ 13,5 p. 100 de la population totale de nos jours.

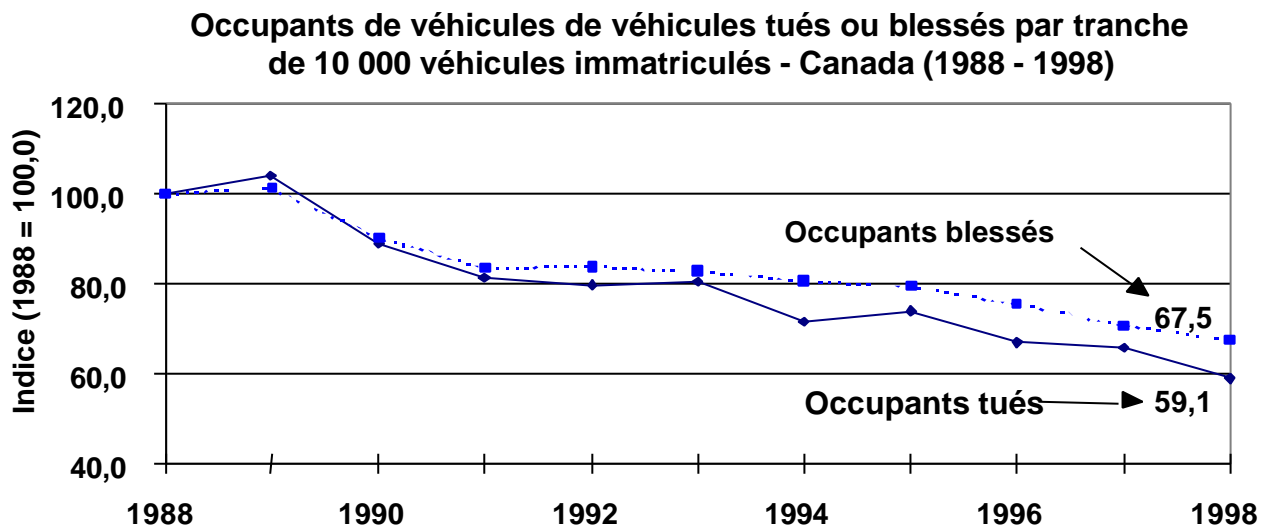
Le nombre de pertes de vie chez les occupants de véhicules automobiles par tranche de 10 000 véhicules immatriculés a été très stable de 1988 à 1998, à un niveau de 2,1 à 2,2 p. 100. Des réductions modérées dans les pertes de vie des occupants au cours de la période de 1990 à 1998,

jumelées aux augmentations graduelle du nombre de véhicules immatriculés, ont contribué à la baisse des taux de mortalité (de 1,9 à 1,4) observés au cours de cette période, se situant 41 p. 100 plus bas à 1,2 perte de vie chez les occupants de véhicules automobiles par tranche de 10 000 véhicules immatriculés en 1998.

De 1988 à 1998, le nombre d'occupants de véhicules automobiles blessés par tranche de 10 000 véhicules immatriculés a montré une baisse de 32,5 p. 100, débutant à 156,3 pour atteindre 105,5 par tranche de 10 000 véhicules immatriculés.

Le graphique 3 montre que les pertes de vie chez les occupants a diminué de 40,9 p. 100 de 1988 à 1998, alors que le nombre des occupants blessés dans des collisions routières a diminué de 32,5 p. 100 au cours de la période de dix ans. Ces diminutions dans les pertes de vie et les cas de blessures ont été très impressionnantes, si on considère que le nombre de titulaires de permis a augmenté d'environ 20 p. 100 au cours de la période de 1988 à 1998.

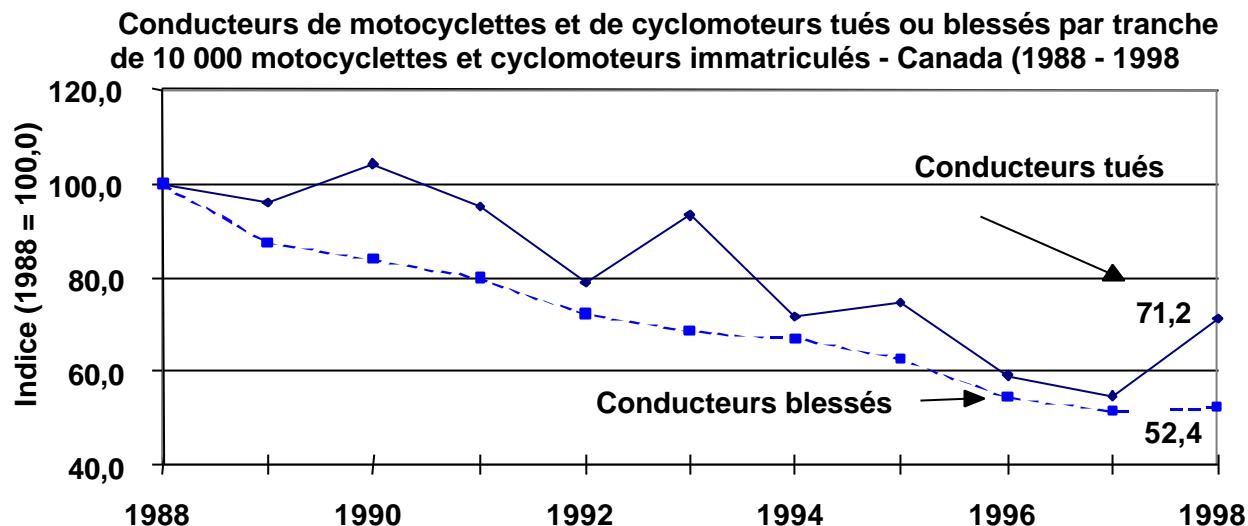
Graphique 3



Le graphique 4 montre qu'il y a eu des augmentations très appréciables du nombre de pertes de vie et de cas de blessures chez les conducteurs de motocyclettes et de cyclomoteurs par tranche de 10 000 immatriculations au cours de la période de 1988 à 1998. Alors que le nombre de blessés chez les conducteurs de motocyclettes et de cyclomoteurs (47,6 p. 100 au cours de 1988) a diminué de façon constante avec seulement une légère augmentation en 1998, les variations d'une année à l'autre du nombre de pertes de vie ont été assez irrégulières. Le nombre de pertes de vie chez les conducteurs de motocyclettes et de cyclomoteurs a augmenté et diminué au cours de la période pour se situer à seulement 29 p. 100 de moins en 1998, alors que ce taux était de 45 p. 100 moins élevé en 1988. Le nombre de motocyclettes et de cyclomoteurs immatriculés au Canada a diminué de 17 p. 100 de 1988 à 1998 avec une augmentation de 4,5 p. 100 dans la dernière année. De 1997 à

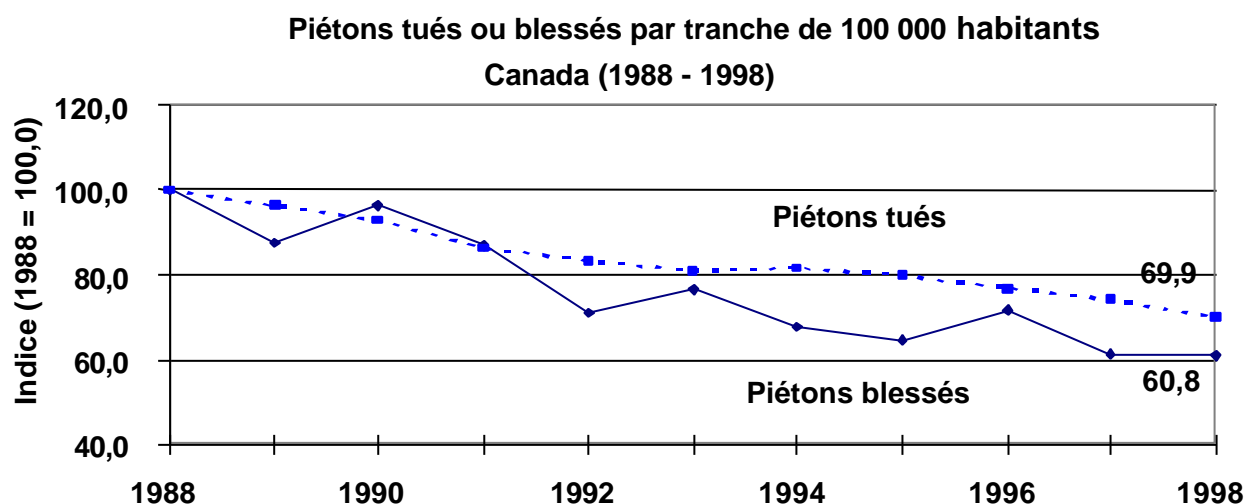
1998, les pertes de vie chez les conducteurs de motocyclettes et de cyclomoteurs ont augmenté de 35 p. 100.

Graphique 4



Le graphique 5 montre que lorsqu'elles sont indexées aux données de 1988, les pertes de vie chez les piétons par tranche de 100 000 habitants semblent suivre un cycle de trois années, deux années de diminutions suivies d'une année d'augmentation, présentant dans l'ensemble une tendance à la baisse au cours de la période d'évaluation. Les cas de blessures chez les piétons par tranche de 100 000 habitants ont diminué graduellement et de façon constante au cours de la période avec une légère augmentation en 1994. Les pertes de vie et les cas de blessures chez les piétons par rapport à la population étaient respectivement d'environ 39 p. 100 et 30 p. 100 moins élevés en 1998 qu'en 1988.

Graphique 5

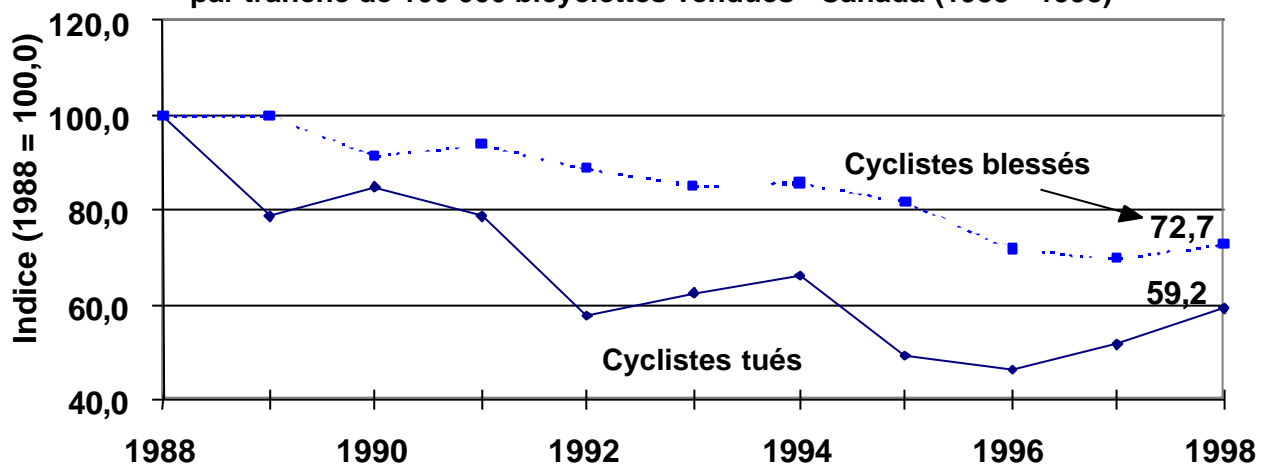


Le graphique 6 montre que le nombre de pertes de vie chez les cyclistes par tranche de 100 000 bicyclettes vendues a diminué dans l'ensemble depuis 1988, alors que le nombre de cyclistes qui ont subi des blessures a diminué de façon plus graduelle. Des ventes de bicyclettes assez stables

depuis 1988, jumelées à quelques diminutions annuelles importantes du nombre de cyclistes tués et à des diminutions graduelles dans le nombre des cyclistes blessés, ont contribué à une diminution appréciable de l'indice des pertes de vie chez les cyclistes (à la baisse de 40,8 p. 100) et à une diminution de 27,3 p. 100 du taux de blessures. La réduction des pertes de vie au cours de la période a été en partie contrebalancée par une augmentation de 28 p. 100 des pertes de vie de 1996 à 1998. Comme le nombre de pertes de vie annuelles chez les cyclistes est relativement peu élevé, 128 en 1988 et 77 en 1998, tout changement semble être significatif dans le graphique.

Graphique 6

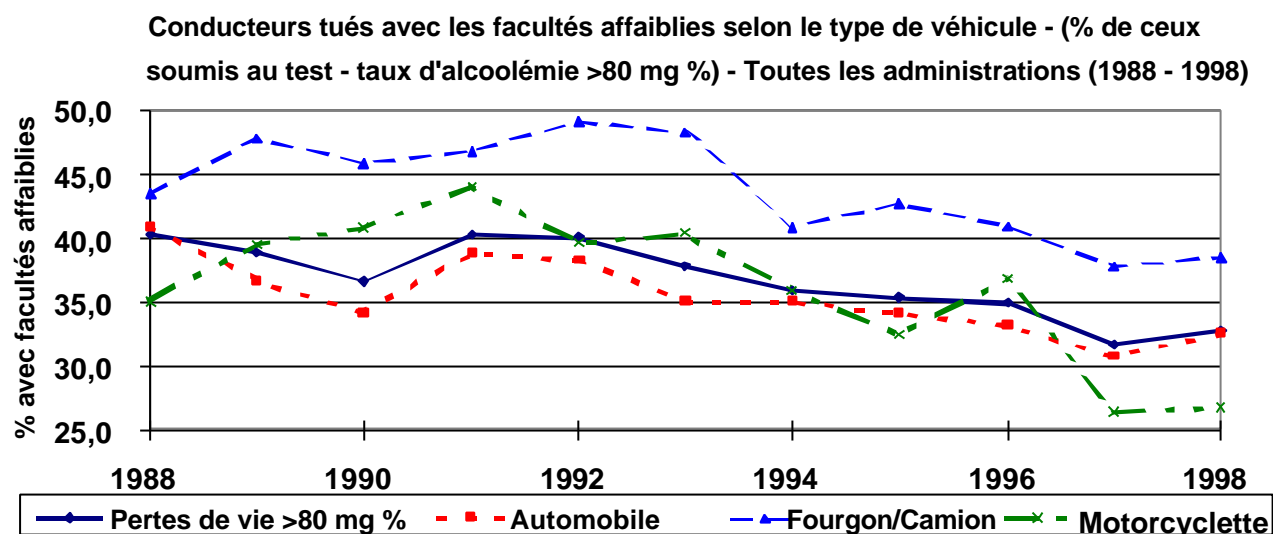
Cyclistes tués ou blessés dans des collisions routières à déclaration obligatoire par tranche de 100 000 bicyclettes vendues - Canada (1988 - 1998)



Alcool

Le graphique 7 montre que le pourcentage de conducteurs mortellement blessés dont le taux d'alcoolémie dépassait la limite permise a suivi une tendance à la baisse graduelle par rapport à 1988, mais le pourcentage des conducteurs mortellement blessés dans tous les types de véhicules a augmenté quelque peu en 1998. Parmi les conducteurs tués (morts dans les douze mois suivant la collision), le pourcentage de ceux soumis au test et dont d'alcoolémie se trouvait au dessus de la limite permise de 80 mg % a diminué de 40,3 p. 100 en 1988 à 31,7 p. 100 en 1997 et a augmenté à 32,9 p. 100 en 1998. Ce graphique montre les tendances dans les pourcentages des conducteurs mortellement blessés qui ont été soumis au test et dont le taux d'alcoolémie dépassait la limite permise, dans le cas des automobiles, des fourgons/camions et des motocyclettes.

Graphique 7



Sur ce graphique, les fourgons et les camions constituaient les véhicules où l'on retrouvait le plus grand nombre de conducteurs mortellement blessés après les automobiles, non seulement dans le cas du nombre de personnes tuées ayant été soumise au test mais dans celui du pourcentage de personnes dont le taux d'alcoolémie dépassait la limite permise de 8 mg p. %. Ce groupe inclut les camions lourds de plus de 4 500 kg (sauf les camions-remorques), les fourgons, les autocaravanes, les camionnettes (fourgonnettes) et les autres camions (y compris les véhicules utilitaires et les charrues). Même si le graphique ne le montre pas, dans cette catégorie 43,4 p. 100 des conducteurs mortellement blessés soumis au test en 1998 dépassaient la limite permise.

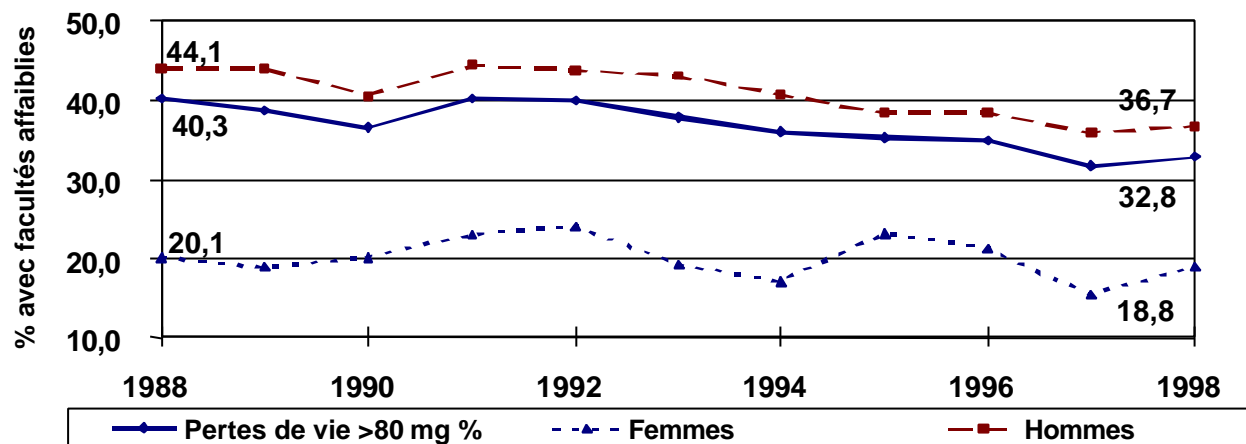
Le graphique 8 montre le pourcentage de conducteurs mortellement blessés (mort dans les douze mois suivant l'accident), qui ont été soumis au test et qui avaient consommé de l'alcool, de 1988 à 1998, selon le sexe et pour toutes les administrations. Chez les conducteurs de sexe masculin qui ont trouvé la mort, le pourcentage de ceux soumis au test et dont le taux d'alcoolémie dépassait la limite permise de 80 mg % a diminué, passant de 44,1 p. 100 en 1988 à 36,7 p. 100 en 1998, ce qui est légèrement au dessus du pourcentage de 35,8 p. 100 en 1997. Dans le cas des conducteurs de sexe féminin tués, le pourcentage de ceux soumis au test et qui avaient dépassé la limite permise de 80 mg % a augmenté et diminué au cours de la période à l'étude, se situant à 20,1 p. 100 en 1988, avec une diminution importante à 18,8 p. 100 en 1998. Cet indicateur a atteint des sommets de 24,2 p. 100 en 1992 et de 23,2 p. 100 en 1995 et un creux de 15,4 p. 100 en 1997.

Lorsqu'on examine les pourcentages des pertes de vie chez les hommes et les femmes qui avaient les facultés affaiblies, soit 36,7 p. 100 et 18,8 p. 100 respectivement, à prime abord il semble il semble qu'il y avait deux fois plus de conducteurs de sexe masculin dont le taux d'alcoolémie dépassait la limite permise que de conducteurs de sexe féminin. En fait, on retrouvait 411 conducteurs mortellement blessés de sexe masculin avec un taux d'alcoolémie dépassant la limite permise par rapport à 58 conducteurs de sexe féminin.

Les pourcentages sont fondés sur le nombre d'hommes et de femmes mortellement blessés soumis au test et ces chiffres sont très différents.

Graphique 8

**Conducteurs tués selon le sexe (% de ceux soumis au test -
taux d'alcoolémie >80 mg %) - Toutes les administrations (1988 - 1998)**

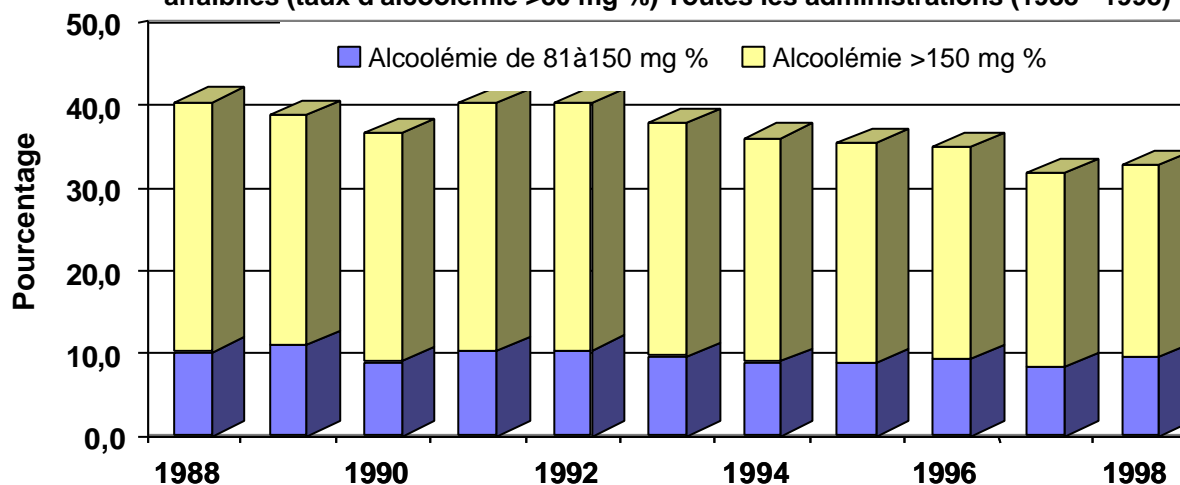


Les conducteurs avec facultés affaiblies de sexe masculin et de sexe féminin ont été classés en fonction de leur concentration d'alcool dans le sang, ceux qui avaient un taux d'alcoolémie de 81 à 150 mg % et de plus de 150 mg %. Parmi les conducteurs avec facultés affaiblies tués de sexe masculin et de sexe féminin, 73 p. 100 et 62 p. 100 respectivement avaient un taux d'alcoolémie de plus de 150 mg %.

Le graphique 9 montre le pourcentage de conducteurs mortellement blessés de 1988 à 1998 dont le taux d'alcoolémie se situait entre 81 et 150 mg % et de plus de 150 mg %. Le dernier groupe représentait la plus grande partie des conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies au sens de la loi.

Graphique 9

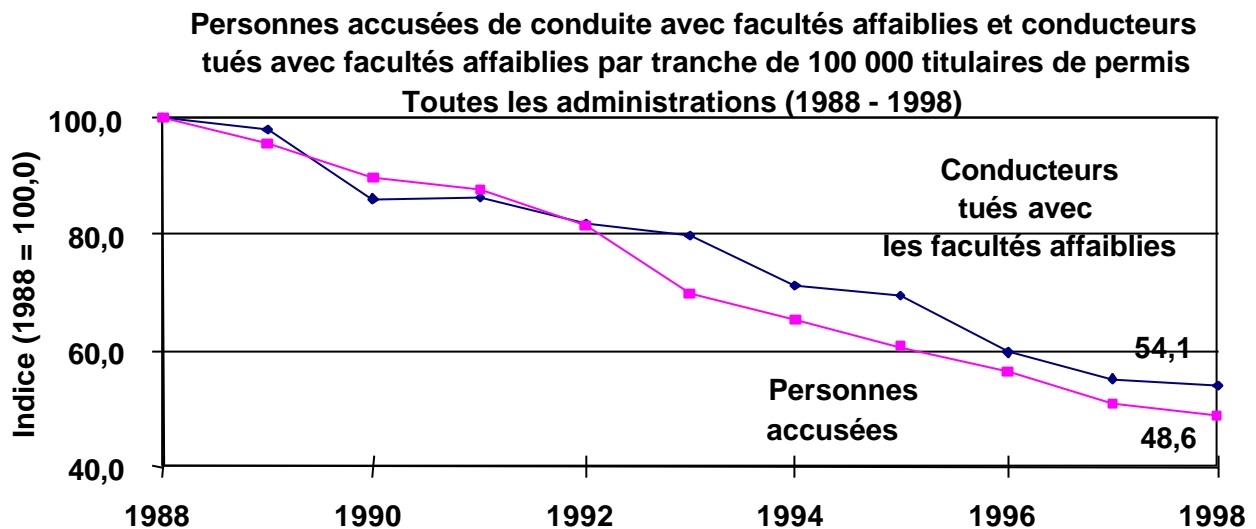
Pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient les facultés affaiblies (taux d'alcoolémie >80 mg %) Toutes les administrations (1988 - 1998)



Le graphique 10 montre que le nombre de conducteurs tués par tranche de 100 000 titulaires de permis a suivi une tendance à la baisse de 1988 à 1998. Trois diminutions importantes sont survenues au cours de la période, passant de 4,1 conducteurs tués avec les facultés affaiblies par

tranche de 100 000 titulaires de permis à 3,6 en 1990, de 3,4 à 3,0 en 1994 et de 2,9 à 2,5 en 1996 pour se situer à 2,3 pertes de vie par tranche de 100 000 titulaires de permis en 1997 et 1998. Les chiffres qui apparaissent sur le graphique montrent que lorsque les données sont indexées aux données de 1988, les diminutions annuelles du nombre de personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies par tranche de 100 000 titulaires de permis étaient légèrement supérieures aux réductions du nombre de pertes de vie chez les conducteurs par tranche de 100 000 titulaires de permis.

Graphique 10



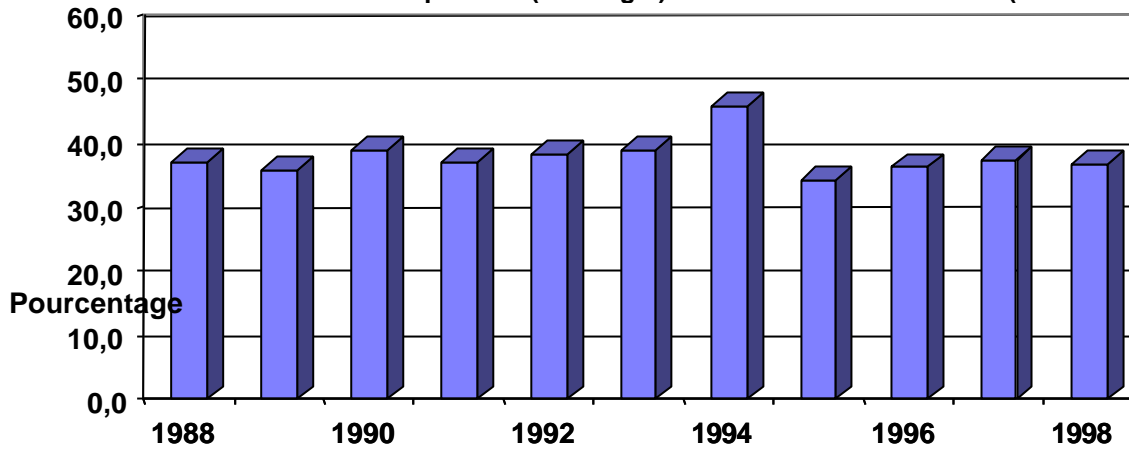
Le graphique 11 montre le pourcentage de piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et qui lorsque soumis au test avaient un taux d'alcoolémie dépassant la limite permise de 80 mg %. Cette limite permise ne s'applique actuellement qu'aux conducteurs de véhicules et non aux piétons. Les piétons mortellement blessés qui ont été soumis au test et dont le taux d'alcoolémie dépassait 80 mg % avaient selon toute vraisemblance les facultés affaiblies au point où leur jugement était affecté par l'alcool.

Parmi les piétons mortellement blessés qui avaient été soumis au test, 37,2 p. 100 en 1988 et 36,6 p. 100 en 1998 avaient un taux d'alcoolémie dépassant 80 mg %, atteignant un sommet de 45,8 p. 100 en 1994.

En 1998, la concentration moyenne d'alcool dans le sang des piétons mortellement blessés qui avaient été consommé de l'alcool était de 205 mg % par rapport à un taux d'alcoolémie moyen de 172 mg % chez les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool. Ceci est en comparaison de l'année précédente alors que le taux d'alcoolémie moyen chez les piétons mortellement blessés était de 210 mg % et de 167 mg % chez les conducteurs mortellement blessés.

Graphique 11

Pourcentage des piétons mortellement blessés avec facultés affaiblies qui avaient un taux d'alcoolémie au dessus de la limite permise (> 80 mg%) Toutes les administrations (1988 -1998)

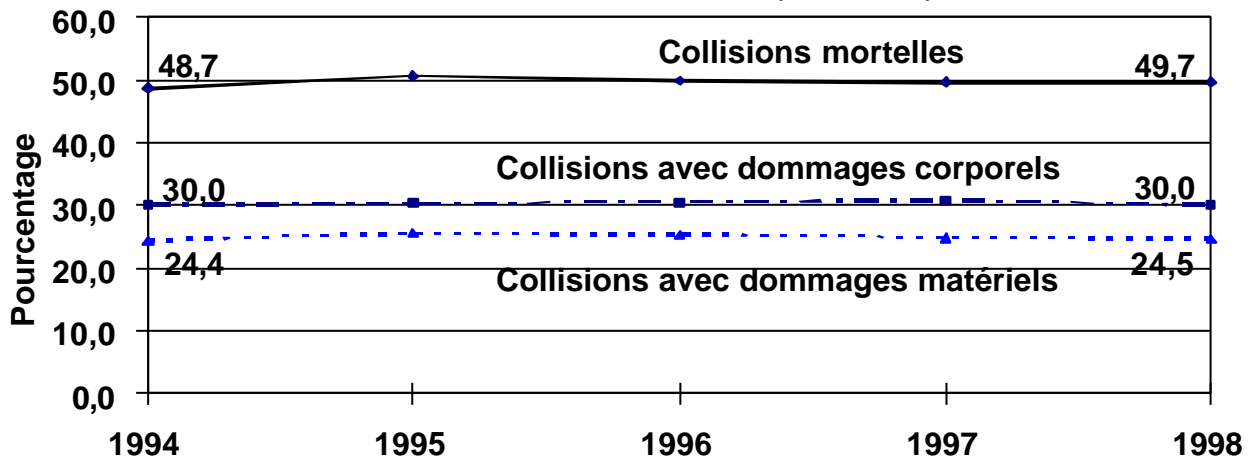


Collisions impliquant un seul véhicule

Le graphique 12 montre que la proportion de collisions mortelles impliquant un seul véhicule par rapport à toutes les collisions mortelles est demeurée constante (de 49 - 51 p. 100) pour la période de 1994 à 1998. Les collisions impliquant un seul véhicule représentaient environ 31 p. 100 des collisions avec dommages corporels et 25 p. 100 des collisions avec dommages matériels au cours de la période. Ces pourcentages sont demeurés pratiquement inchangés de 1993 à 1997.

Graphique 12

Collisions impliquant un seul véhicule en fonction du pourcentage de toutes les collisions - Canada (1994 - 1998)

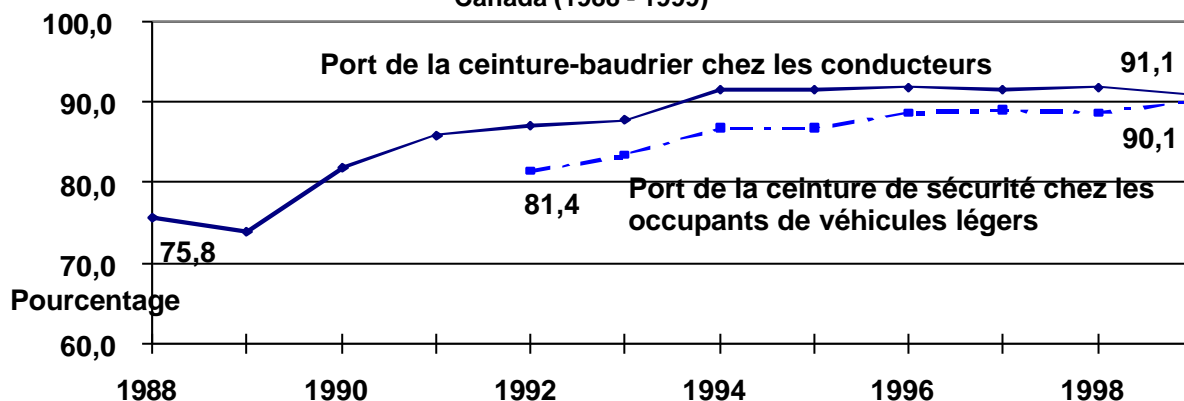


Port de la ceinture de sécurité

Les recherches ont démontré que le port adéquat de la ceinture de sécurité est un des moyens les plus efficaces de réduire les pertes de vie et les blessures sur les routes canadiennes. Le taux de port de la ceinture-baudrier par les conducteurs de voitures de tourisme a augmenté de façon impressionnante, tel qu'il apparaît au graphique 13, qui montre que le port de la ceinture-baudrier chez les conducteurs a augmenté de 75,8 p. 100 en 1988 à 91,1 p. 100 en 1999. En juin 1996, le taux national de port de la ceinture de sécurité chez les conducteurs avait atteint 91,9 p. 100 pour la première fois depuis que les observations de l'enquête nationale étaient consignées. Toutefois, au cours des six dernières années le taux a atteint un plateau et était en baisse de 0,4 p. 100 en 1997. Ce taux de port de la ceinture de sécurité a repris le 0,4 p. 100 lors de l'enquête de juin 1998, atteignant encore une fois 91,9 p. 100, mais il a décliné encore à 91,1 p. 100 lors de l'enquête de juin 1999. En comparaison, l'estimation du port de la ceinture de sécurité par tous les occupants de véhicules légers (y compris les voitures de tourisme, les fourgonnettes et les camionnettes) a atteint un sommet de 90,1 p. 100 en 1999, une hausse par rapport à 81,4 p. 100 en 1992, la première année pour laquelle des données étaient disponibles. Dans l'enquête de juin 1999, ce taux a franchi le cap des 90 p. 100.

Graphique 13

Estimations du port de la ceinture-baudrier chez les conducteurs de voitures de tourisme et port de la ceinture de sécurité chez les occupants de véhicules légers (%)
Canada (1988 - 1999)



Section 2 – Aperçu de la sécurité des véhicules commerciaux au Canada

Entre 1994 et 1998, les véhicules commerciaux représentaient en moyenne 4,7 p. 100 de tous les véhicules impliqués dans des collisions à déclaration obligatoire, alors qu'ils représentaient en moyenne 11,9 p. 100 de tous les véhicules impliqués dans des collisions mortelles, 3,7 p. 100 de tous les véhicules impliqués dans des collisions avec dommages corporels et 5,0 p. 100 des collisions avec dommages matériels. En pourcentage, le nombre de véhicules commerciaux impliqués selon la gravité de la collision est resté relativement stable durant la période visée (sauf en 1997) et en comparaison avec les périodes d'évaluation précédentes. Le nombre réel de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions a augmenté en 1997, renversant les tendances à la baisse des quelques dernières années, mais il a diminué en 1998 pour atteindre le plus faible niveau au cours de la période de cinq ans.

Pendant la période visée par le rapport, les collisions mortelles impliquant des véhicules commerciaux représentaient en moyenne 19 p. 100 de l'ensemble des pertes de vie chez les usagers de la route, alors que les collisions avec dommages corporels impliquant ces véhicules représentaient en moyenne 6 p. 100 des cas de blessures chez tous les usagers de la route. Pour la période de 1994 à 1998, le pourcentage de pertes de vie chez les usagers de la route dans des collisions impliquant des véhicules commerciaux a augmenté de 0,1 p. 100 par rapport à la période d'évaluation précédente, alors que le pourcentage des cas de blessures est demeuré le même par rapport à la dernière période d'évaluation. Les véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mettant en cause un seul véhicule en pourcentage de tous les véhicules commerciaux impliqués dans des collisions a augmenté légèrement au cours de la dernière année de la période visée dans le cas des collisions mortelles et a affiché une tendance à la baisse dans le cas des collisions avec dommages corporels. Les collisions mettant en cause un seul véhicule représentaient en moyenne 15,6 p. 100 de toutes les collisions mortelles impliquant des véhicules commerciaux, comparativement à une moyenne de 15,4 p. 100 au cours de la période de 1993 à 1997; alors qu'elles ont représenté en moyenne 17,6 p. 100 des collisions avec dommages corporels de 1993 à 1997 et 17,7 p. 100 pour la période de 1994 à 1998.

En comparaison, les automobiles impliquées dans des collisions mettant en cause un seul véhicule en pourcentage de toutes les automobiles impliquées dans des collisions mortelles, des collisions avec dommages corporels et des collisions avec dommages matériels représentaient respectivement 31,4 p. 100, 15,8 p. 100 et 13,2 p. 100. Les camionnettes, les fourgonnettes de tourisme et les véhicules utilitaires à usage récréatif impliqués dans des collisions mettant en cause un seul véhicule représentaient des pourcentages de 34,6 p. 100 dans le cas des collisions mortelles, 19,8 p. 100 dans le cas des collisions avec dommages corporels et 19,4 p. 100 dans celui des collisions avec dommages matériels.

Tous types de collisions confondus, le pourcentage de véhicules commerciaux rapportés défectueux au moment de la collision a diminué de 2,5 p. 100 en 1994 à 2,0 p. 100 en 1998. L'état du véhicule le plus fréquemment rapporté dans les collisions mortelles et dans les collisions avec dommages corporels ou matériels était les « Freins défectueux », représentant respectivement en moyenne 1,6 p. 100, 0,9 p. 100 et 0,4 p. 100 au cours de la période de 1994 à 1998.

Si un facteur contributif lié à l'état du conducteur n'était pas signalé dans le rapport de collision, on assumait que le conducteur était « Apparement normal ». La catégorie « Apparement normal » est apparue en moyenne pour 91 p. 100 des conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles, alors que cet état est apparu en moyenne pour 90 et 93 p. 100 des conducteurs impliqués dans des collisions avec dommages corporels et avec dommages matériels, respectivement. La catégorie « Inattention, inexpérience » a été l'état du conducteur le plus souvent rapporté après « Apparement normal », avec une moyenne de 5,6 p. 100 de ces conducteurs impliqués dans des collisions mortelles, 7,3 p. 100 dans des collisions avec dommages corporels et 5,9 p. 100 dans des collisions avec dommages matériels de 1994 à 1998. Les autres états du conducteur en cause dans des collisions mortelles le plus souvent rapportés après « Inattention, inexpérience » étaient « Alcool, facultés affaiblies » qui comptait en moyenne 1,7 p. 100, suivi de « Fatigue, somnolence » qui représentait en moyenne 1,3 p. 100 au cours de la période visée. Dans le cas des collisions avec dommages corporels, les états du conducteur le plus souvent rapportés étaient « Alcool, facultés affaiblies » et « Fatigue, somnolence », qui représentaient en moyenne 1,1 et 0,9 p. 100 respectivement pour la période. Dans le cas des collisions avec dommages matériels, la catégorie « Alcool, facultés affaiblies » est demeurée la seconde catégorie la plus souvent rapportée avec une moyenne de 0,6 p. 100 pour la période.

Pour replacer le tout dans son contexte, dans le cas des conducteurs d'automobiles, de camionnettes et de fourgons, l'état du conducteur était classé comme « Apparement normal » pour 68 p. 100 des conducteurs impliqués dans des collisions mortelles en 1998. Les états du conducteur le plus fréquemment rapportés lors de collisions mortelles après « Apparement normal » étaient « Alcool, facultés affaiblies » dans 18,3 p. 100 des cas, « Inattention, inexpérience » dans 9,2 p. 100 des cas et « Fatigue, somnolence » dans 2,4 p. 100 des cas. En ce qui concerne les blessures corporelles impliquant des conducteurs d'automobiles, de camionnettes et de fourgons, l'état du conducteur était rapporté comme étant autre que « Apparement normal » en 1998, dans 15 p. 100 des cas, attribuables à « Inattention, inexpérience » dans 10,2 p. 100 des cas et à « Alcool, facultés affaiblies » dans 4 p. 100.

Si un facteur contributif lié à l'état du conducteur n'était pas indiqué sur le rapport de collision, on assumait que le conducteur avait eu une « Bonne conduite ». La catégorie « Bonne conduite » s'est retrouvée en moyenne chez 80 p. 100 des conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles, alors que cette catégorie s'est présentée en moyenne chez 68 p. 100 et 72 p. 100 des conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions avec dommages corporels et avec dommages matériels, respectivement. Dans le cas des conducteurs de véhicules commerciaux rapportés dans une autre catégorie que « Bonne conduite », « Dépassait la limite permise, allait trop vite pour les conditions routières » s'est retrouvé en moyenne dans 5,7 p. 100 des collisions mortelles pour la période de 1994 à 1998, suivi de « A perdu la maîtrise du véhicule » et « N'a pas cédé le passage » dans chacun 3 p. 100 des cas. Quant aux collisions avec dommages corporels, les états du conducteur le plus souvent rapportés après « Bonne conduite », étaient « Suivait de trop près », « Dépassait la limite permise, allait trop vite pour les conditions routières » et « N'a pas cédé le passage ». Dans le cas des collisions avec dommages matériels, « A mal changé de voie » et « A mal effectué un virage » étaient les deux états du conducteur le plus souvent rapportés comme facteurs contributifs après « Bonne conduite ».

Encore une fois en comparaison, pour les conducteurs d'automobiles, de camionnettes et de fourgons, les états du conducteur le plus souvent rapportés pour les collisions mortelles après « Bonne conduite » (en moyenne 58 p. 100) pour la période de cinq ans étaient « Dépassait la limite permise, allait trop vite pour les conditions routières » à 13,6 p. 100, « A perdu la maîtrise du véhicule » à 9,7 p. 100, « N'a pas cédé le passage » à 5,6 p. 100 et « N'a pas respecté le dispositif de contrôle de la circulation » à 5,2 p. 100. Dans le cas des collisions avec dommages corporels et avec dommages matériels, les états du conducteur le plus souvent rapportés après « Bonne conduite » (64 p. 100 et 69 p. 100 respectivement), étaient « Suivait de trop près », et « N'a pas cédé le passage ».

Il est important de noter que plus d'un facteur pouvait être rapporté pour chaque collision et pour chaque véhicule/conducteur et qu'on ne peut déterminer la cause d'une collision en se fiant uniquement aux facteurs contributifs enregistrés dans le Fichier national sur les accidents (TRAID). De plus, il est impossible d'attribuer la faute à un conducteur plutôt qu'à un autre, étant donné que cette information n'est pas disponible dans le TRAID.

Données sur les véhicules

Nombre de véhicules impliqués - Canada (1994 - 1998)

Le tableau 2.1 indique la répartition du nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions à déclaration obligatoire selon le type de véhicule et la gravité de la collision au cours de la période d'évaluation de cinq ans. Le tableau présente aussi les mêmes statistiques pour tous les autres véhicules impliqués dans des collisions à déclaration obligatoire selon la gravité de la collision, de sorte qu'on a pu comparer les tendances dans le nombre de véhicules commerciaux impliqués par rapport à celles observées pour les autres véhicules.

Entre 1994 et 1998, des moyennes de 54 052 véhicules commerciaux et 1,06 million d'autres véhicules ont été impliqués chaque année dans des collisions sur les routes publiques. Ces chiffres sont comparables à ceux observés précédemment lors de la période d'examen de 1993 à 1997 où on avait enregistré en moyenne 54 391 véhicules commerciaux et 1,13 million d'autres véhicules. Ces chiffres montrent également qu'il y a eu des baisses annuelles du nombre total de véhicules impliqués dans des collisions à déclaration obligatoire au cours de la période visée par le rapport, soit au total 11 p. 100 moins de véhicules en 1998 qu'en 1994. Le nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions en 1998 était de 10,6 p. 100 moins élevé qu'en 1994 et a diminué à son niveau le plus bas au cours de la période de cinq ans, soit à 51 009 en 1998.

Les véhicules commerciaux impliqués dans des collisions à déclaration obligatoire représentaient en moyenne 4,7 p. 100 de tous les véhicules en cause dans ce type de collision entre 1994 et 1998, une hausse de 0,1 p. 100 par rapport à la période précédente. Les véhicules commerciaux représentaient en moyenne 11,9 p. 100 de tous les véhicules impliqués dans des collisions mortelles, une hausse de 0,1 p. 100 par rapport à la période de 1993 à 1997, 3,7 p. 100 dans des collisions avec dommages corporels et 5,0 p. 100 dans des collisions avec dommages matériels, ces deux dernières catégories étaient en hausse de 0,1 p. 100 par rapport à la période précédente.

Les camions-remorques ont été le type de véhicule commercial le plus souvent impliqué dans les collisions mortelles, soit en moyenne 60 p. 100 de tous les véhicules commerciaux en cause dans des collisions mortelles entre 1994 et 1998, le même niveau qu'au cours de la période précédente. En outre, les camions-remorques représentaient environ 38 p. 100 des véhicules commerciaux impliqués dans des collisions avec dommages corporels et 38,7 p. 100 dans des collisions avec dommages matériels au cours de la période de 1994 et 1998. Ces deux types de collision étaient à la hausse de 1 p. 100 par rapport à la période de 1993 à 1997. En moyenne, les autobus représentaient 7 p. 100 des véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles, 19 p. 100 des véhicules commerciaux impliqués dans des collisions avec dommages corporels et 14 p. 100 des véhicules commerciaux impliqués dans des collisions avec dommages matériels, les pourcentages étant demeurés inchangés par rapport à la période précédente.

Tableau 2.1

**Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions à déclaration obligatoire
selon le type de véhicule et la gravité de la collision - Canada (1994 - 1998)**

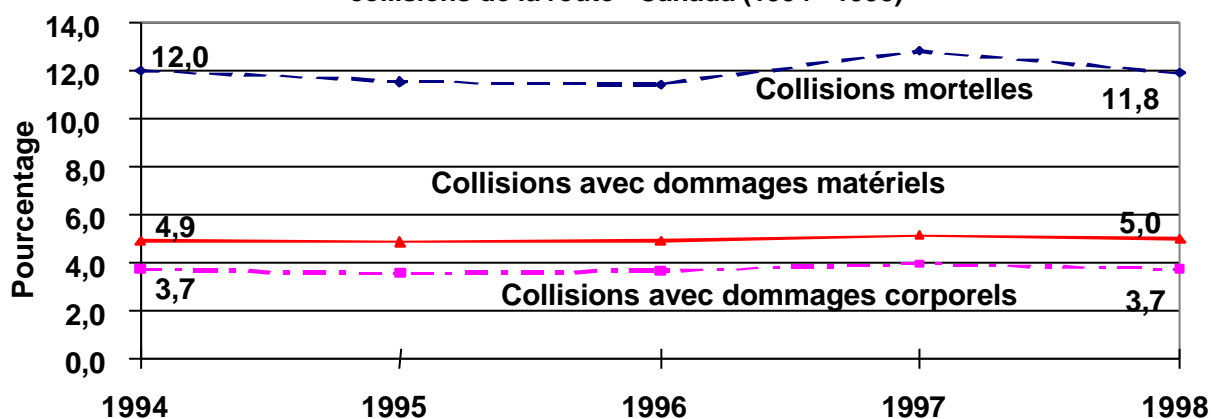
Gravité de la collision	Type de véhicule	Année				
		1994	1995	1996	1997	1998
Collisions mortelles	Tous les autobus	43	31	39	32	43
	Camions porteurs >= 4 536 kg	197	163	167	179	166
	Camions-remorques	328	346	294	335	286
	Total des véhicules commerciaux	568	540	500	546	495
	Véhicules non commerciaux impliqués avec des véhicules conformes au CCS	574	533	458	486	456
	Total des véhicules impliqués dans des collisions avec des véhicules commerciaux	1142	1073	958	1032	951
	Total des autres véhicules impliqués	3590	3606	3438	3245	3422
	Total de tous les véhicules impliqués	4732	4679	4396	4277	4453
Dommages corporels	Tous les autobus	2155	2047	1949	1906	1786
	Camions porteurs >= 4 536 kg	4871	4625	4642	4652	4295
	Camions-remorques	4201	3943	3869	4182	3974
	Total des véhicules commerciaux	11227	10615	10460	10740	10055
	Véhicules non commerciaux impliqués avec des véhicules conformes au CCS	10331	9914	9652	9858	9076
	Total des véhicules impliqués dans des collisions avec des véhicules commerciaux	21558	20529	20112	20598	19131
	Total des autres véhicules impliqués	283517	279333	264970	253772	252699
	Total de tous les véhicules impliqués	305075	299862	285082	274370	271830
Dommages matériels	Tous les autobus	6476	5996	5817	5713	5036
	Camions porteurs >= 4 536 kg	21711	20654	20211	20702	19176
	Camions-remorques	17092	16636	15983	17066	16247
	Total des véhicules commerciaux	45279	43286	42011	43481	40459
	Véhicules non commerciaux impliqués avec des véhicules conformes au CCS	36413	34128	33601	34602	31767
	Total des véhicules impliqués dans des collisions avec des véhicules commerciaux	81692	77414	75612	78083	72226
	Total des autres véhicules impliqués	835437	815439	783093	761758	743864
	Total de tous les véhicules impliqués	917129	892853	858705	839841	816090
Total	Tous les autobus	8674	8074	7805	7651	6865
	Camions porteurs >= 4 536 kg	26779	25442	25020	25533	23637
	Camions-remorques	21621	20925	20146	21583	20507
	Total des véhicules commerciaux	57074	54441	52971	54767	51009
	Véhicules non commerciaux impliqués avec des véhicules conformes au CCS	47318	44575	43711	44946	41299
	Total des véhicules impliqués dans des collisions avec des véhicules commerciaux	104392	99016	96682	99713	92308
	Total des autres véhicules impliqués	1122544	1098378	1051501	1018775	999795
	Total de tous les véhicules impliqués	1226936	1197394	1148183	1118488	1092103

Les camions porteurs étaient le type de véhicule commercial le plus souvent impliqué dans les collisions avec dommages corporels et avec dommages matériels, représentant respectivement 44 p. 100 et 48 p. 100 au cours de la période. Ces taux d'implication des camions porteurs sont demeurés les mêmes par rapport à la période d'évaluation de 1993 à 1997. Les camions porteurs ont représenté en moyenne 33 p. 100 des véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles de 1994 à 1998, pourcentage également inchangé par rapport à la période d'évaluation précédente.

Le graphique 14 montre, qu'en pourcentage, la proportion des véhicules commerciaux par rapport à tous les véhicules impliqués dans des collisions à déclaration obligatoire est demeurée relativement stable durant la période de 1994 à 1998. Bien que les pourcentages par type de collision soient demeurés relativement constants au cours de la période avec une hausse en 1997 suivie d'une diminution en 1998, le nombre réel de véhicules commerciaux impliqués dans toutes les collisions était moindre en 1998 que n'importe quelle autre année de la période visée. Le nombre total de véhicules impliqués dans des collisions où aucun véhicule commercial n'était en cause a baissé de presque 10,9 p. 100 au cours de la période visée.

Graphique 14

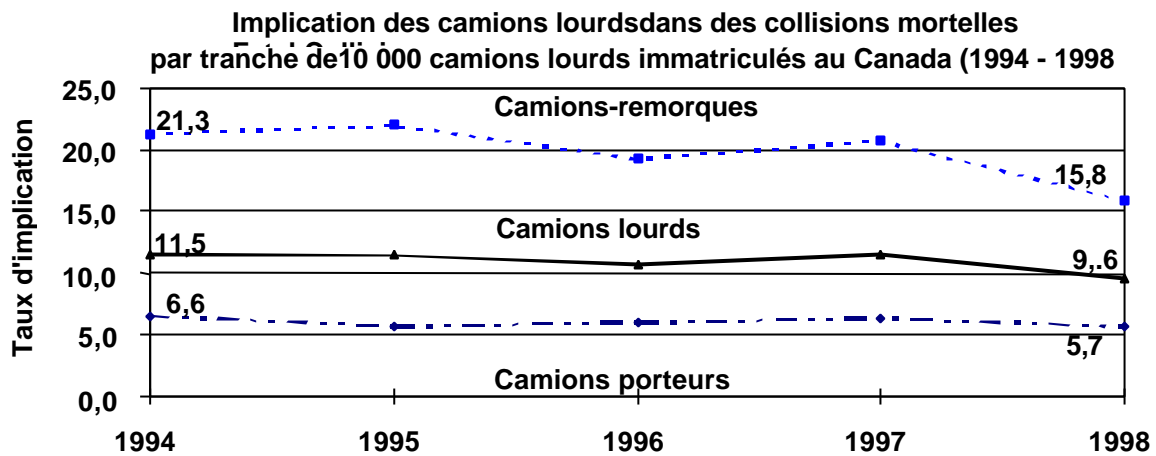
Pourcentage de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions à déclaration obligatoire par rapport au pourcentage de tous les véhicules impliqués dans des collisions de la route - Canada (1994 - 1998)



Afin de présenter l'implication des camions lourds comme il se doit, on doit pouvoir mesurer leur exposition. Idéalement, la mesure de l'exposition serait basée sur la distance, les kilomètres parcourus. Comme la distance n'est pas disponible en ce moment, les taux d'exposition calculés étaient fondés sur le nombre de camions lourds immatriculés au Canada, selon le *Trucking Industry Profile* de 1994 à 1998.

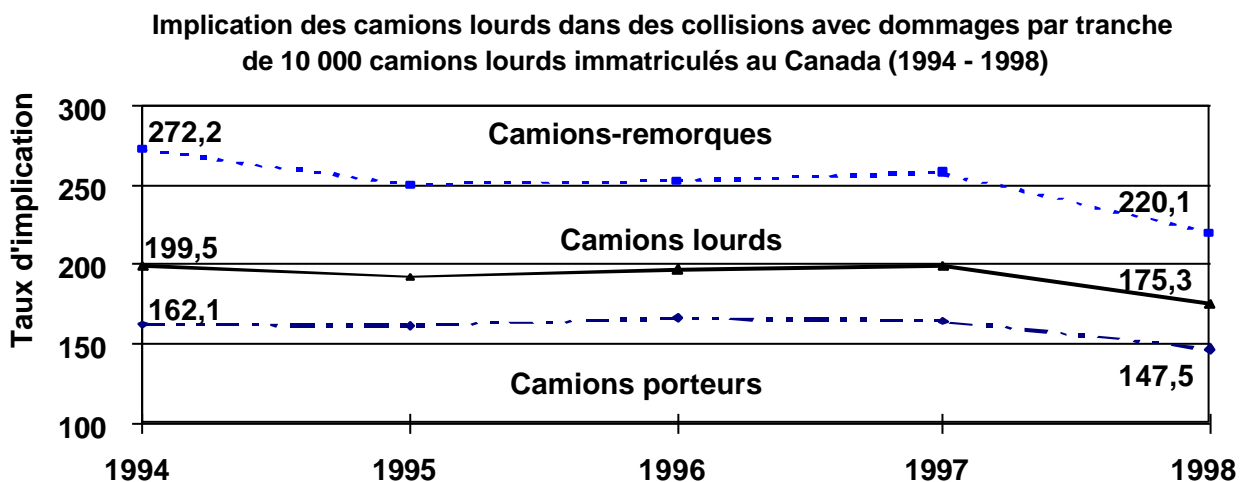
Le graphique 15 montre les taux d'implication individuels et combinés pour les camions-remorques et les camions porteurs de plus de 4 536 kg impliqués dans des collisions mortelles. Le taux d'implication pour les camions-remorques en cause dans des collisions mortelles a diminué de 25,5 p. 100, passant de 21,3 par tranche de 10 000 camions-remorques immatriculés en 1994 à 15,8 en 1998, alors que le taux d'implication pour les camions porteurs a diminué de 13,1 p. 100, passant de 6,6 par tranche de 10 000 camions porteurs immatriculés à 5,7 au cours de la même période.

Graphique 15



Le graphique 16 montre les taux d'implication individuels et combinés pour les camions-remorques et les camions porteurs de plus de 4 536 kg impliqués dans des collisions avec dommages corporels. Le taux d'implication pour les camions-remorques en cause dans des collisions avec dommages corporels a diminué de 19,2 p. 100, passant de 272,2 par tranche de 10 000 camions-remorques immatriculés en 1994 à 220,1 en 1998, alors que le taux d'implication pour les camions porteurs a diminué de 9 p. 100, passant de 162,1 par tranche de 10 000 camions porteurs immatriculés à 147,5 au cours de la même période.

Graphique 16



Collisions mettant en cause un seul véhicule - Canada (1994 - 1998)

Parmi tous les véhicules commerciaux impliqués dans des collisions, 17 p. 100 en moyenne avaient été impliqués dans des collisions mettant en cause un seul véhicule. Le tableau 2.2 présente les données sur le nombre de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mettant en cause un seul véhicule selon le type de véhicule et la gravité de la collision pour la période de 1994 à 1998. Ces données indiquent que les camions-remorques étaient le type de véhicule commercial le plus souvent impliqué dans les collisions mettant en cause un seul véhicule : 49 p. 100 dans des collisions mortelles, 41 p. 100 dans des collisions avec dommages corporels et 54 p. 100 dans des collisions avec dommages matériels. Comparativement à la période d'évaluation de 1993 à 1997, le pourcentage de camions-remorques impliqués dans les collisions mettant en cause un seul véhicule a diminué de 1 p. 100 dans les collisions mortelles et avec dommages matériels, alors qu'il est resté le même dans les collisions avec dommages corporels.

Si l'on compare les données sur les collisions mettant en cause un seul véhicule qui figurent dans ce tableau à celles de tous les véhicules commerciaux impliqués dans des collisions qui sont présentées au tableau 2.1, on remarque que dans le cas des camions-remorques, plus la gravité de la collision augmente, plus le pourcentage de véhicules de ce type impliqués dans les collisions mettant en cause un seul véhicule diminue : 13 p. 100 dans les collisions mortelles, 19 p. 100 dans les collisions avec dommages corporels et 24 p. 100 dans les collisions avec dommages matériels. Ces pourcentages sont inchangés par rapport à la période précédente. C'est tout le contraire dans le cas des autobus en cause dans des collisions impliquant un seul véhicule. Plus la gravité de la collision augmente, plus ils sont impliqués dans les collisions mettant en cause un seul véhicule : 35 p. 100 pour les collisions mortelles, 21 p. 100 pour les collisions avec dommages corporels et 5 p. 100 pour les collisions avec dommages matériels. En comparaison du taux d'implication des autobus dans des collisions mettant en cause un seul véhicule pour la période de 1993 à 1997, leur taux d'implication moyen a augmenté de 3 p. 100 dans les collisions mortelles et de 1 p. 100 dans les collisions avec dommages corporels et avec dommages matériels. Le taux d'implication moyen pour les camions porteurs dans des collisions mettant en cause un seul véhicule en pourcentage de tous les camions porteurs impliqués dans des collisions était de 16 p. 100, une diminution de 1 p. 100 par rapport à la période de 1993 à 1997, alors que leur implication dans des collisions avec dommages corporels et avec dommages matériels atteignait dans les deux cas 15 p. 100, pourcentage demeuré inchangé par rapport à la période d'évaluation précédente.

Tableau 2.2

Véhicules commerciaux impliqués dans des collisions à déclaration obligatoire mettant en cause un seul véhicule, selon le type de véhicule et la gravité de la collision - Canada (1994 -1998)

Gravité de la collision	Type de véhicule	Année				
		1994	1995	1996	1997	1998
Collisions mortelles	Tous les autobus	12	10	15	14	15
	Camions porteurs >= 4 536 kg	31	29	29	25	29
	Camions-remorques	43	39	36	47	39
	Total des véhicules commerciaux	86	78	80	86	83
Dommages corporels	Tous les autobus	394	417	428	383	398
	Camions porteurs >= 4 536 kg	684	696	709	719	694
	Camions-remorques	827	780	678	802	793
	Total des véhicules commerciaux	1905	1893	1815	1904	1885
Dommages matériels	Tous les autobus	254	267	269	272	265
	Camions porteurs >= 4 536 kg	3219	3258	3102	3121	2952
	Camions-remorques	4046	4077	3717	3959	3946
	Total des véhicules commerciaux	7519	7602	7088	7352	7163
Total	Tous les autobus	660	694	712	669	678
	Camions porteurs >= 4 536 kg	3934	3983	3840	3865	3675
	Camions-remorques	4916	4896	4431	4808	4778
	Total des véhicules commerciaux	9510	9573	8983	9342	9131

En comparaison, les automobiles impliquées dans des collisions mettant en cause un seul véhicule en pourcentage de toutes les automobiles impliquées dans des collisions mortelles, des collisions avec dommages corporels et des collisions avec dommages matériels représentaient respectivement 31,7 p. 100, 15,7 p. 100 et 13,1 p. 100. Les camionnettes, les fourgonnettes de tourisme et les véhicules utilitaires à usage récréatif impliqués dans des collisions mettant en cause un seul véhicule représentaient en moyenne 35,0 p. 100 dans le cas des collisions mortelles, 19,3 p. 100 dans le cas des collisions avec dommages corporels et 18,3 p. 100 dans celui des collisions avec dommages matériels. Le tableau ci-dessous montre la moyenne des pourcentages pour les automobiles, les camionnettes et les fourgons ainsi que pour les véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mettant en cause un seul véhicule en pourcentage de toutes les collisions impliquant ces types de véhicule.

Pourcentages des véhicules impliqués dans des collisions mettant en cause un seul véhicule selon le type de véhicule

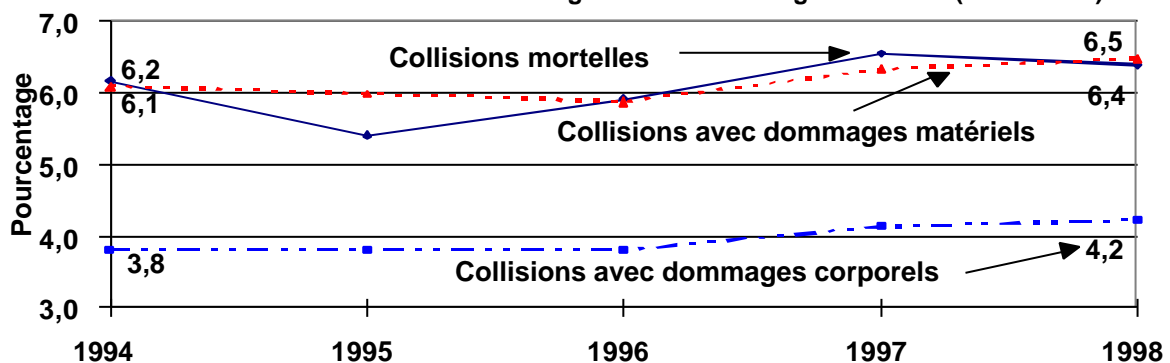
Type de véhicule	Mortelles	Dom. corporels	Dom. matériels
Autobus	35,1	20,5	4,6
Camions porteurs > 4 536 kg	16,4	15,2	15,3
Camions-remorques	12,8	19,2	23,8
Automobiles	31,7	15,7	13,1
Camionnettes et fourgons	35,0	19,3	18,3

Les données sur le nombre total des véhicules impliqués dans des collisions mettant en cause un seul véhicule n'ont pas été incluses dans le tableau 2.2. Elles ont cependant été utilisées pour déterminer la répartition des véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mettant en cause un seul véhicule en fonction du pourcentage de toutes les collisions mettant en cause un seul véhicule. Ces données forment les trois lignes de tendance qui figurent au graphique 17.

Le pourcentage de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mettant en cause un seul véhicule par rapport au pourcentage de tous les véhicules impliqués dans ce type de collision a atteint en moyenne 6,1 p. 100 pour les collisions mortelles au cours de la période de cinq ans et représentaient 6,4 p. 100 en 1998. Dans le cas des collisions avec dommages corporels et celles avec dommages matériels, la présence de véhicules commerciaux dans des collisions mettant en cause un seul véhicule a atteint respectivement 4,0 p. 100 et 6,2 p. 100, comme on peut le voir sur le graphique.

Graphique 17

Pourcentage de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mettant en cause un seul véhicule par rapport à tous les véhicules impliqués dans des collisions mettant en cause un seul véhicule selon la gravité des dommages - Canada (1994 - 1998)



État des véhicules - Canada, sauf Québec (1994 - 1998)

Les chiffres présentés au tableau 2.3 montrent qu'en pourcentage il y a eu une amélioration de l'état mécanique de tous les véhicules commerciaux impliqués dans des collisions entre 1994 et 1998. En 1994, 2,5 p. 100 des véhicules commerciaux avaient une défectuosité mécanique au moment de la collision (véhicules dont l'état était connu et rapporté) avaient été rapportés comme ayant « Aucune défectuosité apparente ». En 1998, 2,0 p. 100 des véhicules commerciaux impliqués dans des collisions avaient été rapportés comme ayant une défectuosité.

Les données du tableau 2.3 montrent aussi que, parmi les véhicules dont l'état mécanique était rapporté comme étant autre que « Aucune défectuosité apparente », ce sont les « Freins défectueux » qui sont venus en tête des problèmes mécaniques rapportés pour toutes les catégories de collisions, peu importe leur gravité. Le pourcentage de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles qui avaient été rapportés comme ayant des « Freins défectueux » n'a pas indiqué de tendance explicite mais a diminué de 2,4 p. 100 en 1994 à 0,7 p. 100 en 1997, et a augmenté légèrement à 0,8 p. 100 en 1998. Le pourcentage de véhicules commerciaux rapportés comme ayant des « Freins défectueux » a diminué dans le cas des collisions avec dommages corporels, passant de 1,0 p. 100 en 1994 à 0,7 p. 100 en 1998 et dans celui des collisions avec dommages matériels, de 0,5 p. 100 en 1994 à 0,4 p. 100 en 1998. De 1994 à 1998, on n'a pas signalé de défectuosité dans la catégorie « Roues ou suspension défectueuses » chez les véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles. De même, on n'a pas signalé de « Pneus défectueux » et de « Feux défectueux » dans les collisions mortelles en 1994 et 1995. Cependant, en 1996 et 1997, on en a signalé un cas et deux cas liés à des défectuosité des feux et un cas lié à des défectuosités des pneus dans chacune des trois dernières années. Comme ces chiffres sont si peu élevés, un léger changement peut faire une différence significative au niveau des pourcentages.

En ce qui concerne les véhicules commerciaux impliqués dans des collisions avec dommages corporels ou matériels, les « Pneus défectueux », que l'on retrouvait en moyenne 0,04 p. 100 et 0,2 p. 100 respectivement, ont été, après les « Freins défectueux », le problème le plus souvent signalé.

Tableau 2.3

**Véhicules commerciaux impliqués dans des collisions à déclaration obligatoire
selon l'état du véhicule et la gravité de la collision - Canada, sauf Québec (1994 - 1998)**

Gravité de la collision	État du véhicule	Année				
		1994	1995	1996	1997	1998
Collisions mortelles	Aucune défectuosité apparente	404	389	341	395	353
	Freins défectueux	10	7	8	3	3
	Feux défectueux (feux avant ou arrière)	0	0	1	2	0
	Roues ou suspension défectueuses	0	0	0	0	0
	Pneus défectueux	0	0	1	1	1
	Autre	8	4	6	6	3
	Total	422	400	357	407	360
	Dommages corporels	Aucune défectuosité apparente	8265	7803	7835	7610
Freins défectueux	86	82	65	76	54	
Feux défectueux (feux avant ou arrière)	7	14	16	12	8	
Roues ou suspension défectueuses	7	12	11	8	6	
Pneus défectueux	32	41	24	28	21	
Autre	96	92	81	93	99	
Total	8493	8044	8032	7827	7252	
Dommages matériels	Aucune défectuosité apparente	28084	26974	27485	27488	25500
	Freins défectueux	156	148	116	105	96
	Feux défectueux (feux avant ou arrière)	42	40	27	22	22
	Roues ou suspension défectueuses	43	34	31	45	27
	Pneus défectueux	69	93	63	56	40
	Autre	388	369	297	312	299
	Total	28782	27658	28019	28028	25984
	Total des véhicules impliqués	Aucune défectuosité apparente	36753	35166	35661	35493
Freins défectueux		252	237	189	184	153
Feux défectueux (feux avant ou arrière)		49	54	44	36	30
Roues ou suspension défectueuses		50	46	42	53	33
Pneus défectueux		101	134	88	85	62
Autre		492	465	384	411	401
Total		37697	36102	36408	36262	33596

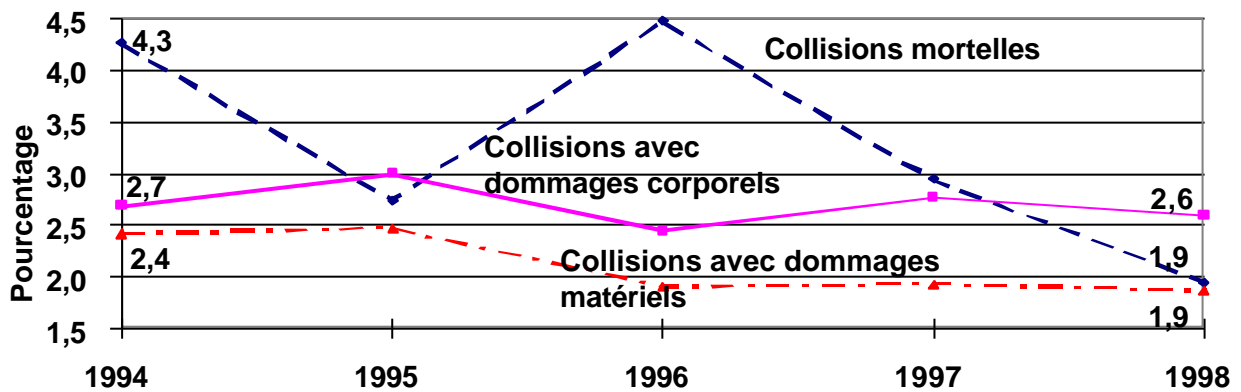
Le graphique 18 montre qu'alors que le pourcentage de véhicules commerciaux rapportés défectueux impliqués dans des collisions mortelles a diminué de 4,3 p. 100 en 1994 à 1,9 p. 100 en 1998, 1996 ayant atteint le niveau le plus élevé, soit 4,5 p. 100. La moyenne de 3,3 p. 100 pour la période d'évaluation était de 0,4 p. 100 moins élevée qu'au cours de 1993 à 1997.

En ce qui concerne les collisions avec dommages corporels impliquant des véhicules commerciaux défectueux, la moyenne était de 2,7 p. 100 pour la période, en comparaison de 2,9 p. 100 au cours de 1993 à 1997, avec de légères hausses en 1995 et 1997. Le pourcentage de véhicules commerciaux défectueux impliqués dans des collisions avec dommages matériels a été en moyenne de 2,1 p. 100 pendant la période de cinq ans, comparativement à 2,3 p. 100 pour la période de 1993 à 1997.

Le nombre réel de véhicules commerciaux rapportés défectueux au moment d'une collision est relativement faible, en particulier dans le cas des collisions mortelles et, en conséquence, de légers changements pourraient produire ce qui semblerait des changements significatifs au niveau des pourcentages.

Graphique 18

Pourcentage de véhicules commerciaux rapportés défectueux impliqués dans des collisions routières à déclaration obligatoire
Canada, sauf Québec (1994 - 1998)



Données sur les conducteurs

État des conducteurs - Canada, sauf Québec (1994 - 1998)

Si un facteur contribuant lié à l'état du conducteur n'était pas enregistré sur le rapport de police, on assumait que l'état du conducteur était « Apparemment normal ». Les données présentées dans le tableau 2.4 indiquent que la catégorie « Apparemment normal » s'est retrouvée en moyenne pour 91 p. 100 des conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles, alors que cette catégorie est apparue en moyenne pour 90 p. 100 et 93 p. 100 des conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions avec dommages corporels et dans celles avec dommages matériels, respectivement.

L'« Inattention, inexpérience » a été l'état du conducteur le plus souvent rapporté, après « Apparemment normal », avec en moyenne 5,6 p. 100 des conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles, 7,3 p. 100 des collisions avec dommages corporels et 5,9 p. 100 des collisions avec dommages matériels de 1994 à 1998. L'état du conducteur le plus souvent rapporté après ceux mentionnés ci-dessus était « Alcool, facultés affaiblies », représentant en moyenne 1,7 p. 100 suivi de « Fatigue, somnolence » qui a représenté 1,3 p. 100 dans le cas des collisions mortelles au cours de la période. Dans celui des collisions avec dommages corporels, les états du conducteur le plus souvent rapportés étaient « Alcool, facultés affaiblies » et « Fatigue, somnolence », qui représentaient en moyenne 1,1 p. 100 et 0,9 p. 100 respectivement pour la période. Dans le cas des collisions avec dommages matériels, l'état le plus souvent rapporté est demeuré « Alcool, facultés affaiblies », qui se retrouvait en moyenne dans 0,6 p. 100 des cas au cours de la période.

Pour replacer le tout dans son contexte, dans le cas des conducteurs d'automobiles, de camionnettes et de fourgons, l'état du conducteur était classé comme « Apparemment normal » pour 68 p. 100 des conducteurs impliqués dans des collisions mortelles. L'état du conducteur a été rapporté comme étant autre que « Apparemment normal » pour 32 p. 100 de ces conducteurs impliqués dans des collisions mortelles au cours de la période, comprenant 19,5 p. 100 dans la catégorie « Alcool, facultés affaiblies », 8,6 p. 100 dans la catégorie « Inattention, inexpérience » et 2,3 p. 100 dans la catégorie « Fatigue, somnolence ». Dans le cas des collisions avec dommages corporels impliquant des conducteurs d'automobiles, de camionnettes et de fourgons, l'état du conducteur a été rapporté comme étant autre que « Apparemment normal » dans 15 p. 100 des cas, attribuables à « Inattention, inexpérience », 9,7 p. 100 et « Alcool, facultés affaiblies » 4, 4 p. 100 de 1994 à 1998.

Tableau 2.4

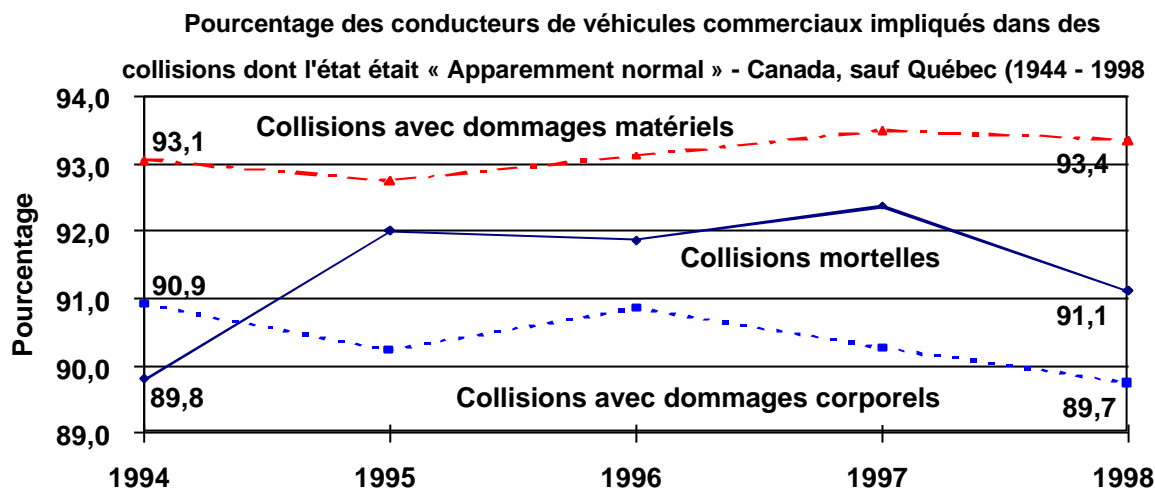
**Conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions à déclaration obligatoire
selon l'état du conducteur et la gravité de la collision - Canada, sauf Québec (1994 - 1998)**

Gravité de la collision	État du conducteur	Année				1998
		1994	1995	1996	1997	
Collisions mortelles	Apparement normal	379	368	328	376	328
	Inattention, inexpérience	25	20	16	19	20
	Fatigue, somnolence	9	3	6	6	2
	Déficience phys. ou méd.	0	1	1	1	2
	Alcool, facultés affaiblies	8	7	6	4	7
	Autre	1	1	0	1	1
	Total	422	400	357	407	360
Dommages corporels	Apparement normal	7721	7258	7298	7065	6508
	Inattention, inexpérience	592	596	555	561	580
	Fatigue, somnolence	65	62	74	87	66
	Déficience phys. ou méd.	16	13	13	12	18
	Alcool, facultés affaiblies	95	110	82	94	65
	Autre	4	5	10	8	15
	Total	8493	8044	8032	7827	7252
Dommages matériels	Apparement normal	26783	25655	26094	26206	24260
	Inattention, inexpérience	1712	1722	1679	1562	1506
	Fatigue, somnolence	95	77	73	80	66
	Déficience phys. ou méd.	18	21	13	15	12
	Alcool, facultés affaiblies	168	174	149	159	130
	Autre	6	9	11	6	10
	Total	28782	27658	28019	28028	25984
Total des conducteurs impliqués	Apparement normal	34883	33281	33720	33647	31096
	Inattention, inexpérience	2329	2338	2250	2142	2106
	Fatigue, somnolence	169	142	153	173	134
	Déficience phys. ou méd.	34	35	27	28	32
	Alcool, facultés affaiblies	271	291	237	257	202
	Autre	11	15	21	15	26
	Total	37697	36102	36408	36262	33596

Le graphique 19 montre que l'état du conducteur au moment de la collision était « Apparement normal » dans 91,4 p. 100 des cas de 1994 à 1998. Pour la période visée, le nombre de conducteurs impliqués dans des collisions mortelles dont l'état était rapporté comme étant autre que « Apparement normal » était en moyenne de 8,6 p. 100, une augmentation de 0,4 p. 100 par rapport à la période précédente. Le graphique montre également que la moyenne enregistrée entre 1994 et 1998 pour les conducteurs de véhicules commerciaux, dont l'état a été rapporté comme étant « Apparement normal », a atteint en moyenne 90,4 p. 100 dans le cas des collisions avec dommages corporels et 93,2 p. 100 dans le cas des collisions avec dommages matériels.

Les valeurs pour l'état des conducteurs rapporté comme étant autre que « Apparemment normal » sont relativement faibles, en conséquence, de légers changements peuvent produire des changements significatifs au niveau des pourcentages.

Graphique 19



Comportement des conducteurs - Canada, sauf Québec (1994 - 1998)

Si un facteur contributif lié au comportement du conducteur n'avait pas été indiqué sur le rapport de collision, on assumait que le conducteur avait une « Bonne conduite ». La catégorie « Bonne conduite » est apparue en moyenne chez 80 p. 100 des conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles, alors que ce comportement se retrouvait en moyenne chez 68 p. 100 et 72 p. 100 des conducteurs impliqués dans des collisions avec dommages corporels et dans celles avec dommages matériels, respectivement. Les chiffres du tableau 2.5 indiquent que parmi les conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles l'infraction qui a été le plus souvent rapportée était « Dépassait la vitesse permise, allait trop vite pour les conditions routières », qui représentait en moyenne 5,7 p. 100 au cours de la période. Les comportements le plus souvent rapportés après les excès de vitesse étaient « A perdu la maîtrise du véhicule », en moyenne dans 3,2 p. 100 des cas, « N'a pas cédé le passage », dans 3,1 p. 100 des cas et « N'a pas respecté le dispositif de contrôle de la circulation », dans 2,9 p. 100 des cas au cours de la période.

Parmi les conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions avec dommages corporels, les trois infractions le plus fréquemment signalées ont été : « Suivait de trop près » (8,1 p. 100 en moyenne), « Dépassait la vitesse permise, allait trop vite pour les conditions routières » (5,3 p. 100) et « N'a pas cédé le passage » (5,2 p. 100) pour la période. Chez les conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions avec dommages matériels, les deux infractions le plus fréquemment rapportées pour la période de 1994 à 1998 ont été : « A mal changé de voie » (5,5 p. 100 en moyenne) et « A mal effectué un virage » (4,9 p. 100 en moyenne).

Pour les conducteurs de véhicules commerciaux, les comportements du conducteur ont été rapportés comme autre que « Bonne conduite » dans 20 p. 100 des collisions mortelles, et dans 32 p. 100 et 28 p. 100 respectivement des collisions avec dommages corporels et de celles avec dommages matériels.

Tableau 2.5

**Conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions à déclaration obligatoire
selon le comportement du conducteur et la gravité de la collision - Canada, sauf Québec (1994 - 1998)**

Gravité de la collision	Comportement du conducteur	Année				
		1994	1995	1996	1997	1998
Collisions mortelles	Bonne conduite	343	317	288	330	285
	Suivait de trop près	2	5	6	3	3
	A mal effectué un virage	1	1	1	4	5
	Dépassait la vitesse permise, allait trop vite pour les conditions	25	36	19	16	16
	A mal changé de voie	4	1	2	3	2
	N'a pas cédé le passage	11	11	12	12	14
	N'a pas respecté le dispositif de contrôle de la circulation	16	8	7	17	10
	A perdu la maîtrise du véhicule	11	10	12	12	16
	Autre	9	11	10	10	9
	Total	422	400	357	407	360
	Dommages corporels	Bonne conduite	5810	5520	5440	5306
Suivait de trop près		636	581	670	624	676
A mal effectué un virage		181	168	184	187	223
Dépassait la vitesse permise, allait trop vite pour les conditions		511	457	420	413	312
A mal changé de voie		299	275	286	294	287
N'a pas cédé le passage		453	434	440	376	345
N'a pas respecté le dispositif de contrôle de la circulation		202	220	224	213	214
A perdu la maîtrise du véhicule		319	310	302	337	308
Autre		82	79	66	77	69
Total		8493	8044	8032	7827	7252
Dommages matériels		Bonne conduite	20458	19646	19956	20356
	Suivait de trop près	1221	1209	1220	1116	1155
	A mal effectué un virage	1315	1383	1421	1337	1336
	Dépassait la vitesse permise, allait trop vite pour les conditions	937	795	731	697	527
	A mal changé de voie	1600	1567	1546	1472	1447
	N'a pas cédé le passage	1166	1127	1154	990	911
	N'a pas respecté le dispositif de contrôle de la circulation	311	326	338	278	303
	A perdu la maîtrise du véhicule	729	653	747	755	595
	Autre	1045	952	906	1027	942
	Total	28782	27658	28019	28028	25984
	Total des conducteurs impliqués	Bonne conduite	26611	25483	25684	25992
Suivait de trop près		1859	1795	1896	1743	1834
A mal effectué un virage		1497	1552	1606	1528	1564
Dépassait la vitesse permise, allait trop vite pour les conditions		1473	1288	1170	1126	855
A mal changé de voie		1903	1843	1834	1769	1736
N'a pas cédé le passage		1630	1572	1606	1378	1270
N'a pas respecté le dispositif de contrôle de la circulation		529	554	569	508	527
A perdu la maîtrise du véhicule		1059	973	1061	1104	919
Autre		1136	1042	982	1114	1020
Total		37697	36102	36408	36262	33596

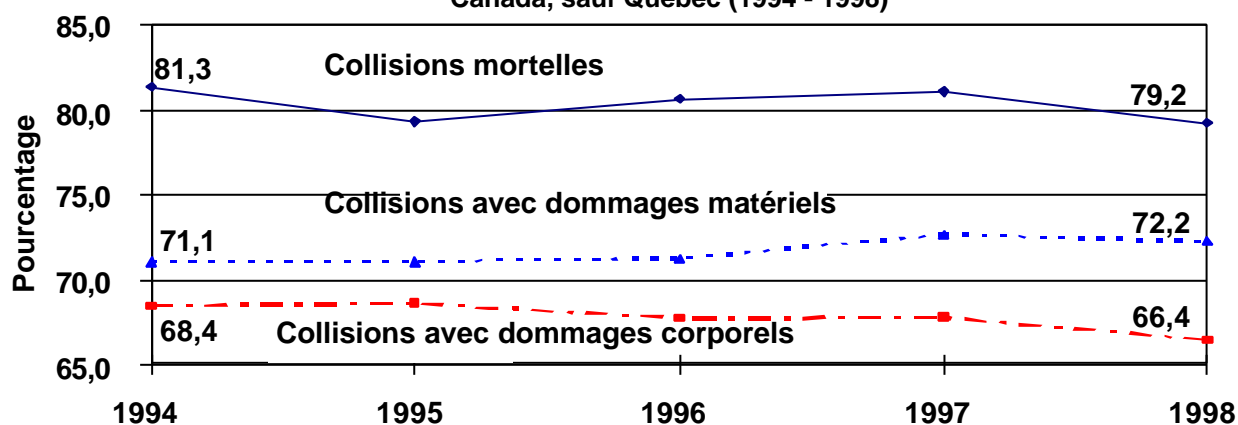
Encore une fois en comparaison pour les conducteurs d'automobiles, de camionnettes et de fourgons, le comportement du conducteur avait été rapporté comme étant « Bonne conduite » en moyenne dans 58 p. 100 des collisions mortelles, dans 64 p. 100 des collisions avec dommages corporels et dans 69 p. 100 des collisions avec dommages matériels. Dans le cas des fourgons, les comportements du conducteur le plus souvent rapporté lors de collisions mortelles étaient « Dépassait la vitesse permise, allait trop vite pour les conditions routières » (en moyenne 13,6 p. 100), « A perdu la maîtrise du véhicule » (9,7 p. 100), « N'a pas respecté le dispositif de contrôle de la circulation » (5,2 p. 100) et « N'a pas cédé le passage » (5,5 p. 10). Dans le cas des collisions avec dommages corporels et de celles avec dommages matériels, les comportements du conducteur le plus fréquemment rapportés après « Bonne conduite » étaient « Suivait de trop près » et « N'a pas cédé le passage ».

Le graphique 20 montre que le pourcentage d'infractions au code de la route parmi les conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions est demeuré passablement le même pour toutes les catégories de collisions, peu importe leur gravité, durant la période visée.

En moyenne, environ 80 p. 100 des conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles était rapportés comme ayant eu une « Bonne conduite » au moment de la collision, une diminution d'environ 0,3 p. 100 par rapport à la période précédente de 1993 à 1997. Dans le cas des conducteurs impliqués dans des collisions avec dommages corporels et celles avec dommages matériels tout en ayant une « Bonne conduite », les moyennes étaient respectivement de 68 p. 100 et de 72 p. 100.

Graphique 20

Pourcentage de conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions, dont le comportement a été rapporté comme étant « Bonne Conduite »
Canada, sauf Québec (1994 - 1998)



Données sur les victimes

Victimes de collisions à déclaration obligatoire impliquant des véhicules commerciaux et d'autres véhicules selon le type de véhicule et la gravité des dommages corporels - Canada (1994 - 1998)

Les chiffres du tableau 2.6 montre qu'aucune tendance explicite ne se dégageait de la ventilation annuelle des pertes de vie parmi les usagers de la route impliqués dans des collisions avec des véhicules commerciaux, toutefois, on notait une diminution globale du nombre de pertes de vie et de cas de blessures chez les usagers de la route. En moyenne, les pertes de vie parmi les occupants de véhicules commerciaux ont représenté 2,5 p. 100 de toutes les pertes de vie chez les usagers de la route mortellement blessés, une diminution de 0,1 p. 100 par rapport à la période d'évaluation précédente. Les occupants de véhicules non commerciaux et les piétons impliqués dans des collisions avec des véhicules commerciaux représentaient environ 16,7 p. 100 de toutes les pertes de vie de 1994 à 1998 en comparaison de 16,6 p. 100 de 1993 à 1997. Fait à noter, alors que le total des pertes de vie chez les usagers de la route a diminué de 10,1 p. 100 de 1994 à 1998, le nombre total de pertes de vie dans des collisions impliquant des véhicules commerciaux a connu une diminution plus importante de 12,8 p. 100. Dans les collisions impliquant des véhicules commerciaux, le nombre d'occupants de véhicules non commerciaux mortellement blessés a diminué de 13,5 p. 100, et le nombre de pertes de vie chez les piétons a diminué de 1,7 p. 100, alors que les pertes de vie chez les occupants de véhicules commerciaux ont diminué de 16,7 p. 100.

Les occupants des véhicules commerciaux incluent les victimes de l'accident mortel survenu aux Éboulements (Québec) en octobre 1997 et qui avait impliqué un seul autobus. Alors qu'il n'y a eu aucune perte de vie chez les occupants impliqués dans des collisions d'autobus en 1996, il y en a eu 46 en 1997 et 4 en 1998.

Le tableau 2.6 révèle aussi que les occupants de véhicules commerciaux blessés dans des collisions ont représenté en moyenne 1,9 p. 100 de tous les usagers de la route blessés entre 1994 et 1998. Pour les occupants de véhicules non commerciaux et les piétons blessés lors de collisions avec des véhicules commerciaux, la proportion s'est établie en moyenne à 4,5 p. 100 de tous les usagers de la route blessés durant cette période. Parmi les personnes blessées lors de collisions avec des véhicules commerciaux, le nombre d'occupants de véhicules commerciaux blessés a diminué de 12,3 p. 100 entre 1994 et 1998, alors que les blessures infligées aux occupants de véhicules non commerciaux impliqués dans ces collisions ont diminué de 12,6 p. 100 et celles infligées aux piétons ont diminué de 10,0 p. 100 durant cette période. Le nombre total de personnes blessées lors de collisions impliquant des véhicules commerciaux a diminué de 12,4 p. 100 de 1994 à 1998.

Tableau 2.6

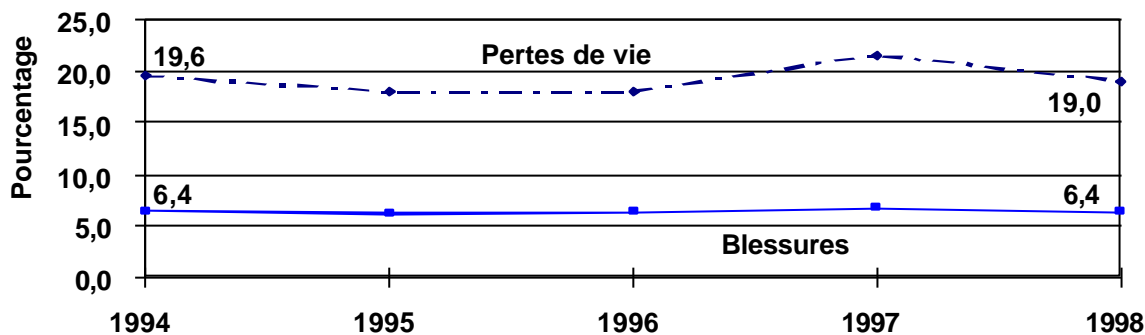
Usagers de la route victimes de collisions impliquant des véhicules commerciaux et tous les autres véhicules, selon la gravité des dommages corporels et le type de véhicule - Canada (1994 - 1998)

Gravité des dommages corporels	Type de véhicule	Année					
		1994	1995	1996	1997	1998	
Morts	Tous les autobus	10	6	0	46	4	
	Camions porteurs >= 4 536 kg	40	25	25	18	28	
	Camions-remorques	34	38	33	47	38	
	Total des occupants des véhicules commerciaux	84	69	58	111	70	
	Occupants d'autres véhicules impliqués avec des véhicules commerciaux	496	485	434	492	429	
	Piétons	59	51	64	61	58	
	Total des victimes de collisions impliquant des véhicules commerciaux	639	605	556	664	557	
	Victimes des autres types de collisions	2624	2746	2535	2399	2377	
	Total	3263	3351	3091	3063	2934	
	Blessés	Tous les autobus	1686	1487	1476	1455	1291
		Camions porteurs >= 4 536 kg	1633	1577	1563	1622	1460
		Camions-remorques	1411	1402	1289	1451	1395
Total des occupants des véhicules commerciaux		4730	4466	4328	4528	4146	
Occupants d'autres véhicules impliqués avec des véhicules commerciaux		10432	10045	9762	9787	9120	
Piétons		638	599	626	616	574	
Total des victimes de collisions impliquant des véhicules commerciaux		15800	15110	14716	14931	13840	
Victimes des autres types de collisions		229286	226791	216124	206418	203914	
Total		245086	241901	230840	221349	217754	
Total des victimes		Tous les autobus	1696	1493	1476	1501	1295
		Camions porteurs >= 4 536 kg	1673	1602	1588	1640	1488
		Camions-remorques	1445	1440	1322	1498	1433
	Total des occupants des véhicules commerciaux	4814	4535	4386	4639	4216	
	Occupants d'autres véhicules impliqués avec des véhicules commerciaux	10928	10530	10196	10279	9549	
	Piétons	697	650	690	677	632	
	Total des victimes de collisions impliquant des véhicules commerciaux	16439	15715	15272	15595	14397	
	Victimes des autres types de collisions	231910	229537	218659	208817	206291	
	Total	248349	245252	233931	224412	220688	

Le graphique 21 montre que les pertes de vie chez les usagers de la route impliqués dans des collisions mettant en cause des véhicules commerciaux ont augmenté de façon importante en 1997 pour atteindre 21,7 p. 100, contribuant à la moyenne de 19,3 p. 100 de toutes les pertes de vie chez les usagers de la route de 1994 à 1998, une augmentation de 0,1 p. 100 par rapport à la période de 1993 à 1997. Le pourcentage de tous les usagers de la route blessés à la suite de collisions avec des véhicules commerciaux en pourcentage de tous les usagers de la route blessés dans des collisions a atteint en moyenne 6,4 p. 100 de 1994 à 1998, pourcentage inchangé par rapport à la période de 1993 à 1997.

Graphique 21

Pourcentage de pertes de vie chez les usagers de la route dans des collisions impliquant des véhicules commerciaux en pourcentage de toutes les victimes de collisions - Canada (1994 - 1998)

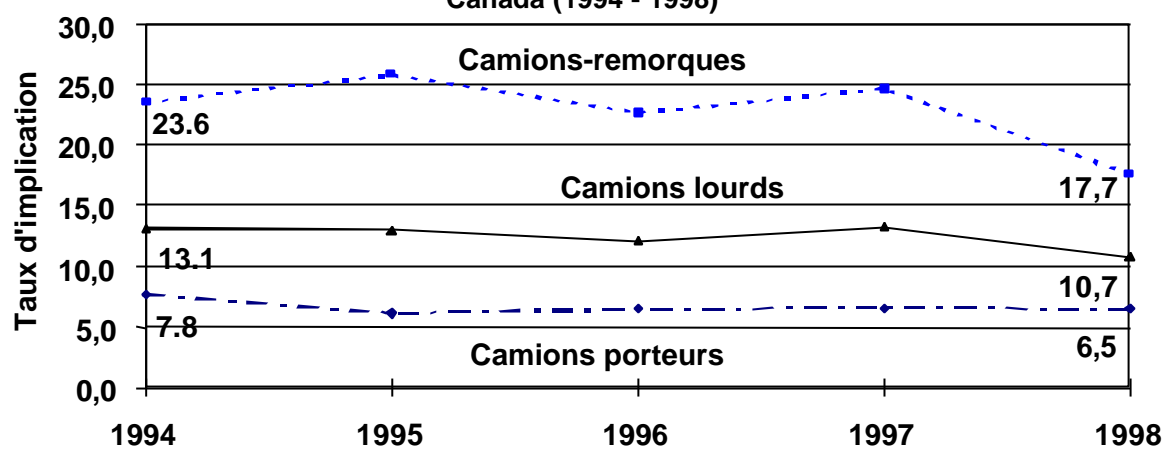


Bien que le tableau ne le montre pas, il est intéressant de souligner qu'entre 1994 et 1998, en moyenne 372 usagers de la route ont été mortellement blessés dans des collisions impliquant des camions-remorques et 193 dans des collisions impliquant des camions porteurs. Ces données sont comparables à celles de la période d'évaluation précédente au cours de laquelle on avait enregistré respectivement 381 et 205 pertes de vie en moyenne dans des collisions impliquant ces mêmes véhicules.

En ce qui concerne l'exposition, le nombre de pertes de vie impliquant des camions-remorques a atteint en moyenne 22,7 par tranche de 10 00 véhicules immatriculés au cours de la période de 1994 à 1998, alors que les camions porteurs (camions de plus de 4 536 kg, à l'exclusion des camions-remorques) représentaient en moyenne 6,7 pertes de vie par tranche de 10 00 camions porteurs immatriculés au cours de la période de cinq ans. Le taux d'implication combiné pour les pertes de vie dans des collisions impliquant des camions lourds a été en moyenne de 12,4 par tranche de 10 00 camions lourds immatriculés. Ces données sur l'exposition sont basées sur les renseignements contenus dans le *Trucking Industry Profile* pour les années 1994 à 1998 et sont présentées sur le graphique 22.

Graphique 22

**Pertes de vie par tranche de 10 000 camions lourds immatriculés
Canada (1994 - 1998)**



Section 3 – Comparaisons à l'échelle internationale

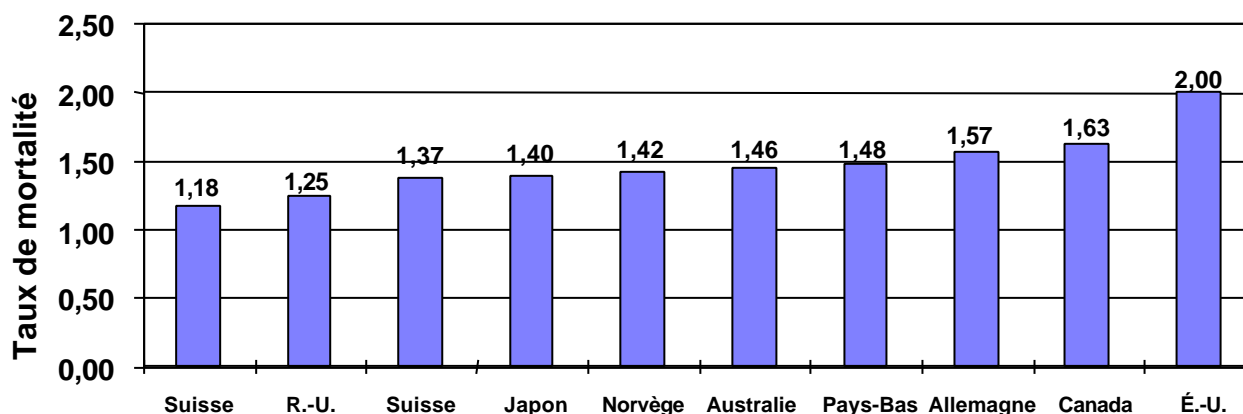
Les organismes canadiens oeuvrant dans le domaine de la sécurité routière doivent non seulement surveiller l'évolution des indicateurs de sécurité routière à court et à long terme au pays, mais aussi comparer la performance du Canada à celle d'autres pays afin de déterminer s'il est en voie d'atteindre l'objectif qu'il s'est fixé dans le cadre du programme Vision de la sécurité routière 2001, soit celui d'avoir les routes les plus sûres au monde.

Les données comparatives présentées dans les graphiques proviennent de la Base de données sur la circulation et les accidents routiers (*IRTAD: International Road Traffic and Accident Database*), une base de données chronologiques sur les collisions et les victimes de la route de 26 pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Les données sommaires ayant trait au nombre de pertes de vie chez les usagers de la route en 1998 ont été mises à jour.

Parmi les pays membres de l'OCDE qui ont fourni des données pour 1998 et avec lesquels il est possible d'établir des comparaisons, le Canada s'est classé neuvième en ce qui concerne le nombre de pertes de vie chez les usagers de la route par tranche de 10 000 véhicules immatriculés. Le taux canadien pour 1998, soit 1,63 par 10 000 véhicules immatriculés, s'est amélioré par rapport à 1997, alors qu'il était de 1,74. La diminution du taux de mortalité par 10 000 véhicules immatriculés au Canada est attribuable à une diminution des pertes de vie de l'ordre de 4,2 p. 100 entre 1997 et 1998 ainsi qu'à une légère augmentation de 2,7 p. 100 du nombre de véhicules immatriculés. Le graphique 23 ne présente que les données des dix pays membres de l'OCDE qui sont les plus comparables quant au nombre de pertes de vie par 10 000 véhicules immatriculés. Le Canada s'est classé au sixième rang en 1998 pour le nombre de véhicules avec 59,5 par 100 habitants, derrière les États-Unis qui sont arrivés premiers avec 76,8.

Chart 23

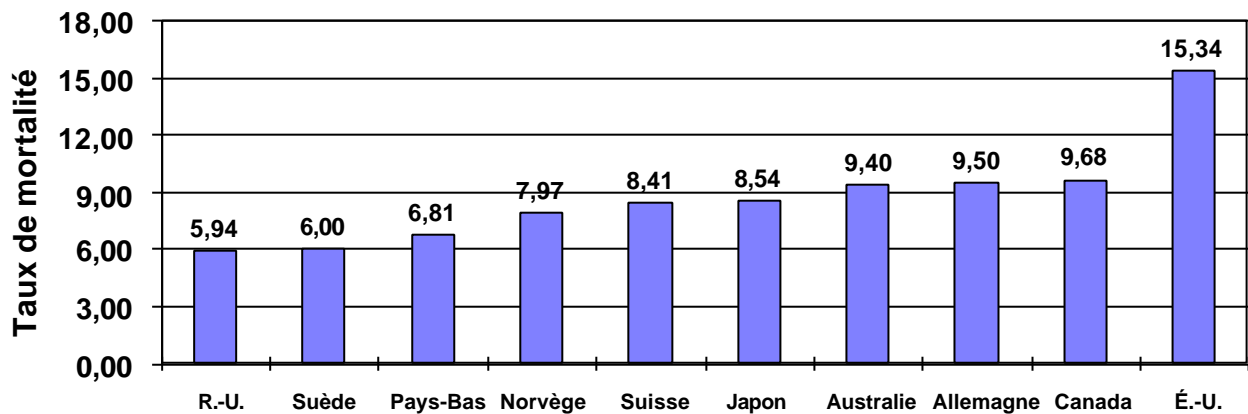
**Pertes de vie chez les usagers de la route par tranche de 10 000 véhicules immatriculés
Pays choisis parmi les membres de l'OCDE (1998)**



Le graphique 24 révèle que le Canada est passé à la neuvième position, étant à la huitième en 1997, parmi les autres pays comparables de l'OCDE même si le taux de mortalité par tranche de 100 000 habitants a diminué de 10,12 qu'il était en 1997 à 9,68 en 1998. Les facteurs démographiques dont il faut tenir compte pour expliquer le classement du Canada sont l'importance géographique du pays – dont la taille est comparable à celle des États-Unis mais où les déplacements routiers sont concentrés pour la plupart dans un couloir de 200 milles le long de la frontière canado-américaine, ce qui en fait le plus vaste pays membre de l'OCDE après les États-Unis; la densité extrêmement faible de la population – qui est de 3,3 habitants par kilomètre carré comparativement à une moyenne de 31 pour les autres pays membres de l'OCDE (1998); ainsi que le nombre de véhicules par tranche de 100 habitants tel qu'indiqué précédemment. Mis ensemble, ces facteurs économiques et démographiques font de la population canadienne une population très mobile, ce qui touche indéniablement le taux de mortalité sur les routes en fonction de la population. Il faut également prendre en considération les différences dans les méthodes de collecte et d'enregistrement des données sur les collisions routières.

Graphique 24

**Pertes de vie chez les usagers de la route par tranche de 100 000 habitants
Pays choisis parmi les membres de l'OCDE (1998)**



Tel qu'il apparaît sur le graphique 24, le Canada s'est classé au neuvième rang pour ce qui est du taux de mortalité par tranche de 100 000 habitants.

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

- Transports Canada, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile:
Fichier national sur les accidents (TRAID),
Résultats de l'enquête de juin 1998 sur le port de la ceinture de sécurité au Canada.
- Statistiques Canada, N° de cat. 91-213, Statistiques démographiques annuelles
N° de cat. 53-219, Véhicules automobiles de route - Immatriculations
N° de cat. 85-205, Statistique de la criminalité du Canada
- Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada,
Consommation d'alcool chez les conducteurs et les piétons blessés mortellement dans des accidents d'automobile: Canada (1997)
- Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)
Base de données internationale sur la circulation et les accidents routiers
- Polk, R. L., *Trucking Industry Profile* de 1994 à 1998.