

Collisions impliquant des véhicules commerciaux au Canada, 2012-2021

De : [Transports Canada](#)

La présente fiche d'information résume les principales statistiques sur les collisions impliquant des véhicules commerciaux, les véhicules impliqués et les victimes de ces collisions pendant la décennie comprise entre 2012 et 2021.

Sur cette page

- [Introduction](#)
- [Tendances](#)
- [Exposition et taux d'implication des véhicules commerciaux](#)
- [Caractéristiques des collisions impliquant des véhicules commerciaux](#)
- [Caractéristiques des véhicules](#)
- [Caractéristiques des conducteurs de véhicules commerciaux](#)
- [Caractéristiques des victimes](#)

Introduction

Les véhicules commerciaux constituent un maillon important du système de transport canadien. En 2021, le Canada comptait plus de 1,3 million de véhicules commerciaux immatriculés. Alors que les collisions impliquant des véhicules commerciaux représentaient environ 8 % des collisions sur les routes du Canada entre 2012 et 2021, elles constituaient environ 20 % de tous les décès d'usagers de la route.

La présente fiche d'information résume les principales statistiques sur les collisions impliquant des véhicules commerciaux, les véhicules impliqués et les victimes de ces collisions pendant la décennie comprise entre 2012 et 2021. Elle concerne les camions porteurs, les tracteurs semi-remorques et les autobus, à l'exception des autobus scolaires. Dans les sections où nous examinons les tendances générales sur la période de dix ans, nous soulignerons également les conséquences présumées des restrictions liées à la pandémie de COVID-19 entre 2019 et 2020, et la période de rebond qui a suivi entre 2020 et 2021.

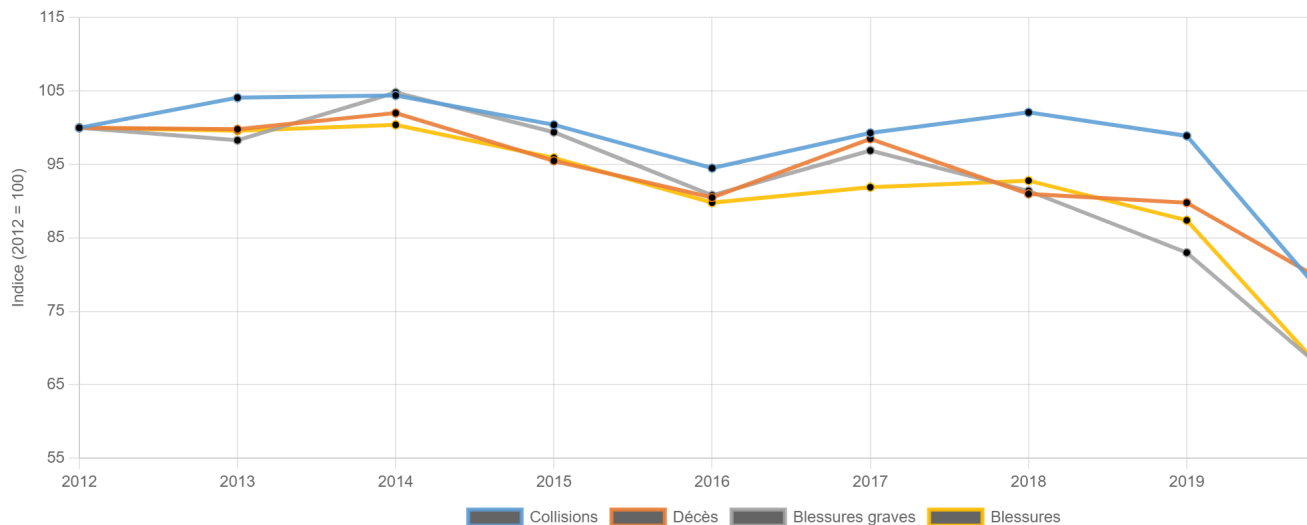
La Base nationale de données sur les collisions (BNDC) est la principale source de données. Il s'agit d'une base de données qui recense toutes les collisions impliquant des véhicules automobiles rapportées par la police sur les voies publiques au Canada. Les données sur l'immatriculation des véhicules automobiles obtenues auprès de Statistique Canada ¹ et les estimations des véhicules-kilomètres parcourus (VKP) produites par Transports Canada sont également utilisées pour examiner les collisions et les victimes dans un contexte d'exposition.

Tendances

La figure 1 montre que les collisions impliquant des véhicules commerciaux et les victimes de celles-ci ont suivi une tendance à la baisse entre 2012 et 2021, les baisses les plus importantes ayant été enregistrées en 2020. Ces baisses plus importantes s'expliquent probablement par les restrictions liées à la pandémie de COVID-19 mises en place en 2020, qui ont entraîné une exposition moindre en raison de la réduction de la circulation. En 2021, certaines restrictions liées à la pandémie de COVID-19 ont été maintenues, mais elles étaient moins marquées qu'en 2020. Par conséquent, le nombre de collisions et de victimes a augmenté, sans toutefois atteindre les niveaux observés en 2019.

En 2021, on a enregistré 36 031 collisions impliquant des véhicules commerciaux, ce qui représente une baisse de 20 % par rapport aux 45 146 collisions recensées en 2012. Cela comprend une diminution de 25 % entre 2019 et 2020, suivie d'une augmentation de 8 % entre 2020 et 2021. Entre 2012 et 2019, le nombre de collisions est resté relativement stable, diminuant de 1 %.

Figure 1 : Collisions, décès, blessures graves et blessures impliquant des véhicules commerciaux par année, de 2012 à 2021



► [Version textuelle](#)

Le nombre annuel de décès dans des collisions impliquant des véhicules commerciaux a chuté de plus de 14 % entre 2012 et 2021, passant de 400 à 343. Les blessures graves ont diminué de près de 30 %, passant de 1 151 à 810. Ces chiffres comprennent une diminution de 14 % des décès et de 22 % des blessures graves entre 2019 et 2020, ainsi que des augmentations de 11 % et 9 %, respectivement, entre 2020 et 2021. Le nombre total de blessures a également diminué, passant de 11 336 en 2012 à 7 761 en 2021, soit une baisse de 32 %. Cela comprend une diminution de 27 % entre 2019 et 2020, suivie d'une augmentation de 7 % entre 2020 et 2021.

Exposition et taux d'implication des véhicules commerciaux

Alors que le nombre de collisions impliquant des véhicules commerciaux et de victimes de celles-ci a diminué, le nombre de véhicules commerciaux immatriculés a augmenté de 24 %, passant de 1 052 825 à 1 310 063.

Par conséquent, le taux d'implication dans les collisions par 10 000 véhicules commerciaux immatriculés est passé de 429 à 275, soit une baisse de 36 % entre 2012 et 2021. Cela comprend une diminution de 26 % entre 2019 et 2020 et une augmentation de 3 % entre 2020 et 2021.

Le taux de mortalité par 10 000 véhicules commerciaux immatriculés est passé de 3,8 à 2,6, soit une baisse de 32 % entre 2012 et 2021. Le taux de blessures graves est passé de 10,9 à 6,2, soit une baisse de 43 %. Cela comprend une diminution de 14 % du taux de mortalité et de 23 % du taux de blessures graves entre 2019 et 2020, suivie d'augmentations de 4 % et de 3 %, respectivement, entre 2020 et 2021. Le taux de blessures est passé de 107,7 à 59,2 entre 2012 et 2021, soit une baisse de 45 %. Cela comprend une diminution de 28 % entre 2019 et 2020 et une augmentation de 2 % entre 2020 et 2021.

Le nombre estimé de VKP a augmenté de 30 %, passant de 37,7 milliards en 2012 à 48,9 milliards en 2021. Cela comprend une augmentation de 27 % entre 2012 et 2019, suivie d'une diminution de 12 % entre 2019 et 2020, et une augmentation de 16 % entre 2020 et 2021.

Les tendances des taux par milliard de VKP sont similaires à celles des taux par 10 000 véhicules commerciaux immatriculés, sauf qu'elles ont continué à diminuer entre 2020 et 2021. En effet, le nombre de VKP en 2021 est revenu à un niveau similaire à celui de 2019, tandis que le nombre de collisions et de victimes a moins augmenté en 2021.

Le taux d'implication dans les collisions impliquant des véhicules commerciaux par milliard de VKP est passé de 1 198 à 737 entre 2012 et 2021, soit une baisse de 38 %. Cela comprend une diminution de 15 % entre 2019 et 2020 et une diminution supplémentaire de 7 % entre 2020 et 2021.

Le taux de mortalité par milliard de VKP est passé de 10,6 à 7,0 entre 2012 et 2021, soit une baisse de 34 %, tandis que le taux de blessures graves est passé de 30,5 à 16,6, soit une baisse de 46 %. Le taux de mortalité a diminué de 3 % entre 2019 et 2020 et de 4 % entre 2020 et 2021, tandis que le taux de blessures graves a diminué de 12 % et de 6 %, respectivement. Le taux de blessures est passé de 300,7 à 158,8 entre 2012 et 2021, soit une baisse de 47 %. Cela comprend une diminution de 17 % entre 2019 et 2020 et une autre de 7 % entre 2020 et 2021.

Au quatrième trimestre de l'année 2021, l'âge moyen des véhicules commerciaux était de 11,6 ans, contre 12,2 ans en 2020. L'âge moyen des camions poids moyen (11,1 ans pour les véhicules des classes 3 à 6) était inférieur à celui des camions poids lourd (11,9 ans pour les véhicules des classes 7 à 8).

Il ressort également des données que 65 % des véhicules commerciaux étaient des camions porteurs, 33 % des tracteurs semi-remorques et 2 % des autobus. Les véhicules des classes 3 à 6 (poids moyen) et les véhicules des classes 7 à 8 (poids lourd) représentaient respectivement 35 % et 65 % des véhicules commerciaux.

Caractéristiques des collisions impliquant des véhicules commerciaux

Le tableau 1 montre qu'il y avait une moyenne annuelle de 7 711 collisions avec victimes impliquant des véhicules commerciaux entre 2012 et 2021, avec en moyenne 3 604 collisions de camions porteurs, 2 950 collisions de tracteurs semi-remorques et 1 297 collisions d'autobus.

Parmi les collisions mortelles impliquant des véhicules commerciaux :

- 39 % étaient des collisions impliquant des camions porteurs
- 58 % étaient des collisions impliquant des tracteurs semi-remorques, et
- 6 % étaient des collisions impliquant des autobus

En ce qui concerne les collisions avec blessures impliquant des véhicules commerciaux :

- 47 % étaient des collisions impliquant des camions porteurs
- 37 % étaient des collisions impliquant des tracteurs semi-remorques, et
- 17 % étaient des collisions impliquant des autobus

Les collisions impliquant des camions porteurs, des tracteurs semi-remorques et des autobus ne sont pas mutuellement exclusives, car une collision peut impliquer plus d'un de ces types de véhicules. Par conséquent, la somme des nombres de collisions avec victimes impliquant des véhicules commerciaux pour chaque type peut être supérieure au nombre total de collisions avec victimes impliquant des véhicules commerciaux.

Tableau 1 : Collisions avec victimes impliquant des véhicules commerciaux par type de véhicule, de 2012 à 2021

Année	Collisions mortelles				Collisions avec blessures			
	Camions porteurs	Tracteurs semi-remorques	Autobus	Total	Camions porteurs	Tracteurs semi-remorques	Autobus	Total
2012	143	197	21	351	3 741	3 103	1 575	8 419
2013	135	195	31	352	3 684	3 150	1 495	8 329
2014	134	211	23	358	3 711	3 216	1 408	8 335
2015	121	194	23	331	3 638	2 881	1 473	7 992
2016	117	193	19	323	3 416	2 817	1 338	7 571
2017	131	216	19	354	3 599	2 962	1 297	7 868
2018	124	190	23	322	3 639	2 800	1 280	7 719
2019	124	196	9	323	3 555	2 581	1 256	7 392
2020	119	158	13	280	2 789	1 964	797	5 550
2021	133	169	10	307	2 984	2 107	864	5 955
Total	1 281	1 919	191	3 301	34 756	27 581	12 783	75 120

Entre 2012 et 2021, la plupart des collisions mortelles et des collisions avec blessures impliquant des véhicules commerciaux mettaient en cause deux véhicules ou plus.

Parmi les collisions mortelles impliquant des véhicules commerciaux :

- 20 % étaient des collisions impliquant un seul véhicule
- 63 % étaient des collisions impliquant deux véhicules, et
- 17 % étaient des collisions impliquant plus de deux véhicules

En ce qui concerne les collisions avec blessures impliquant des véhicules commerciaux :

- 23 % étaient des collisions impliquant un seul véhicule
- 62 % étaient des collisions impliquant deux véhicules, et
- 15 % étaient des collisions impliquant plus de deux véhicules

Parmi les collisions mortelles impliquant des véhicules commerciaux, les configurations les plus fréquentes sont les suivantes :

- collisions frontales (30 %)
- collisions à angle droit (12 %), et
- collisions arrière (12 %)

En ce qui concerne les collisions avec blessures impliquant des véhicules commerciaux, les configurations les plus fréquentes sont les suivantes :

- collisions arrière (27 %)
- d'autres configurations de collision mettant en cause un seul véhicule (11 %), et
- collisions à angle droit (10 %)

La plupart des collisions mortelles impliquant des véhicules commerciaux (74 %) ont eu lieu sur des routes rurales, tandis que la majorité des collisions avec blessures impliquant des véhicules commerciaux se sont produites sur des routes urbaines (56 %).

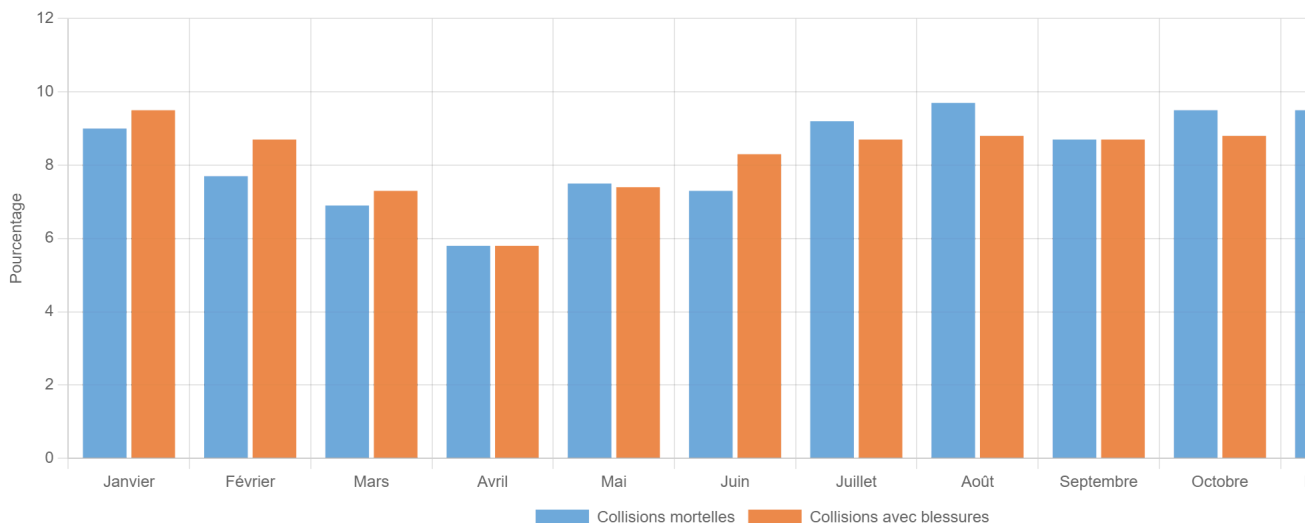
Entre 2012 et 2021, les collisions impliquant des véhicules commerciaux étaient beaucoup plus susceptibles de se produire les jours de semaine que les fins de semaine. En ce qui concerne les collisions mortelles, entre 15 et 18 % se sont produites chaque jour de la semaine, 10 % le samedi et 7 % le dimanche. De même, concernant les collisions avec blessures, entre 16 et 18 % se sont produites

chaque jour de la semaine, 8 % le samedi et 6 % le dimanche. Ces chiffres sont cohérents avec les tendances historiques d'une exposition beaucoup plus importante des véhicules commerciaux les jours de semaine, qui représentaient près de 90 % des VKP.

Plus des deux tiers des collisions mortelles impliquant des véhicules commerciaux (70 %) et plus des trois quarts des collisions avec blessures impliquant des véhicules commerciaux (78 %) se sont produites entre 6 h et 18 h. La période comprise entre 12 h et 18 h présentait le risque le plus élevé. Une fois de plus, cela correspond aux tendances historiques de l'exposition des véhicules commerciaux, puisque plus de 75 % des VKP ont eu lieu entre 6 h et 18 h.

La figure 2 montre qu'en moyenne, entre 2012 et 2021, les collisions mortelles et les collisions avec blessures impliquant des véhicules commerciaux ont diminué entre janvier et avril et ont suivi une tendance à la hausse pour le reste de l'année, en particulier en ce qui concerne les collisions avec blessures. Les collisions mortelles ont atteint leur pic en août, octobre et novembre, tandis que les collisions avec blessures ont atteint leur sommet en janvier. Un pourcentage de collisions mortelles plus élevé (56 %) se sont produites entre juillet et décembre que pour les collisions avec blessures (53 %).

Figure 2 : Répartition en pourcentage des collisions mortelles et des collisions avec blessures impliquant des véhicules commerciaux par mois de 2012 à 2021 (moyenne sur une décennie)



► [Version textuelle](#)

Caractéristiques des véhicules

Entre 2012 et 2021, 52 % des véhicules impliqués dans des collisions mortelles impliquant des véhicules commerciaux étaient des véhicules commerciaux :

- 19 % étaient des camions porteurs
- 31 % étaient des tracteurs semi-remorques, et
- 3 % étaient des autobus

Au cours de la même période, 53 % des véhicules impliqués dans des collisions avec blessures impliquant des véhicules commerciaux étaient des véhicules commerciaux :

- 24 % étaient des camions porteurs
- 20 % étaient des tracteurs semi-remorques, et
- 9 % étaient des autobus

Près des trois quarts (74 %) des véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles roulaient tout droit au moment de la collision. Parmi les autres manœuvres de véhicules, les plus fréquentes sont les suivantes :

- ralentissement ou arrêt dans la circulation (7 %)
- virage à gauche (5 %)
- virage à droite (4 %)

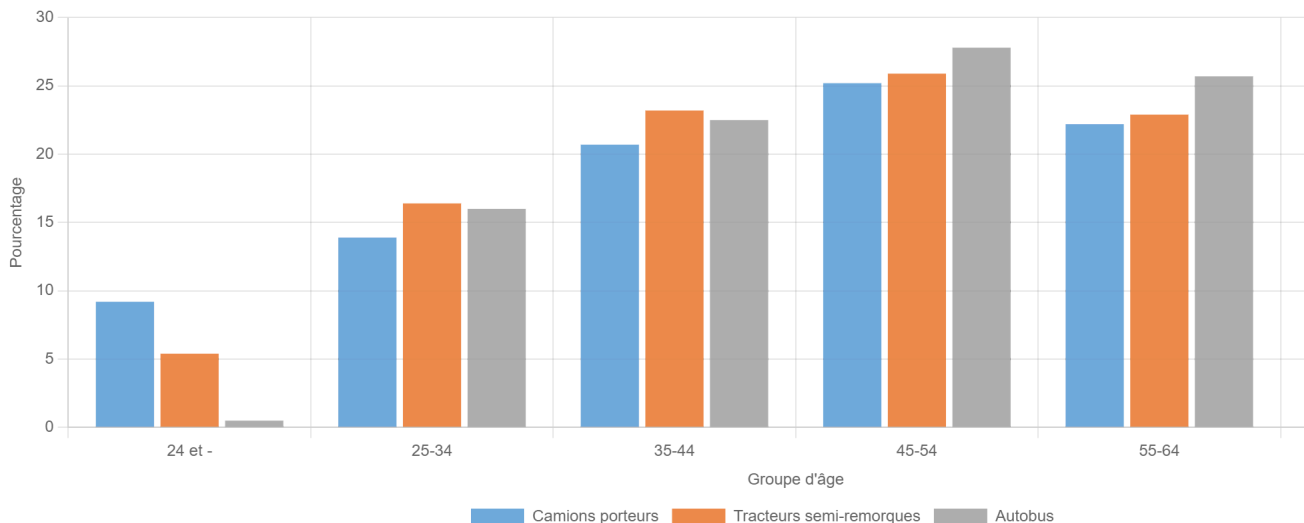
En ce qui concerne les collisions avec blessures, 60 % des véhicules commerciaux roulaient tout droit. Les autres manœuvres les plus fréquentes sont les suivantes :

- ralentissement ou arrêt dans la circulation (13 %)
- virage à gauche (7 %)
- virage à droite (4 %)
- changement de voie (4 %)

Caractéristiques des conducteurs de véhicules commerciaux

La figure 3 montre qu'entre 2012 et 2021, la plupart des conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles (71 %) étaient âgés de 35 à 64 ans. La tranche d'âge des 45 à 54 ans était la plus représentée (26 %). Ces résultats sont cohérents pour tous les types de véhicules commerciaux, puisque 68 % des conducteurs de camions porteurs, 72 % des conducteurs de tracteurs semi-remorques et 76 % des conducteurs d'autobus impliqués dans des collisions mortelles étaient âgés de 35 à 64 ans. Les conducteurs de 24 ans et moins et de 65 ans et plus étaient les moins impliqués dans les collisions mortelles pour les camions porteurs (9 %), tandis que les conducteurs de 24 ans et moins étaient les moins impliqués dans les collisions mortelles pour les semi-remorques (5 %). Moins de 1 % des conducteurs d'autobus impliqués dans des collisions mortelles étaient âgés de 24 ans ou moins.

Figure 3 : Conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles, par âge et par type de véhicule commercial, de 2012 à 2021 (moyenne sur une décennie)

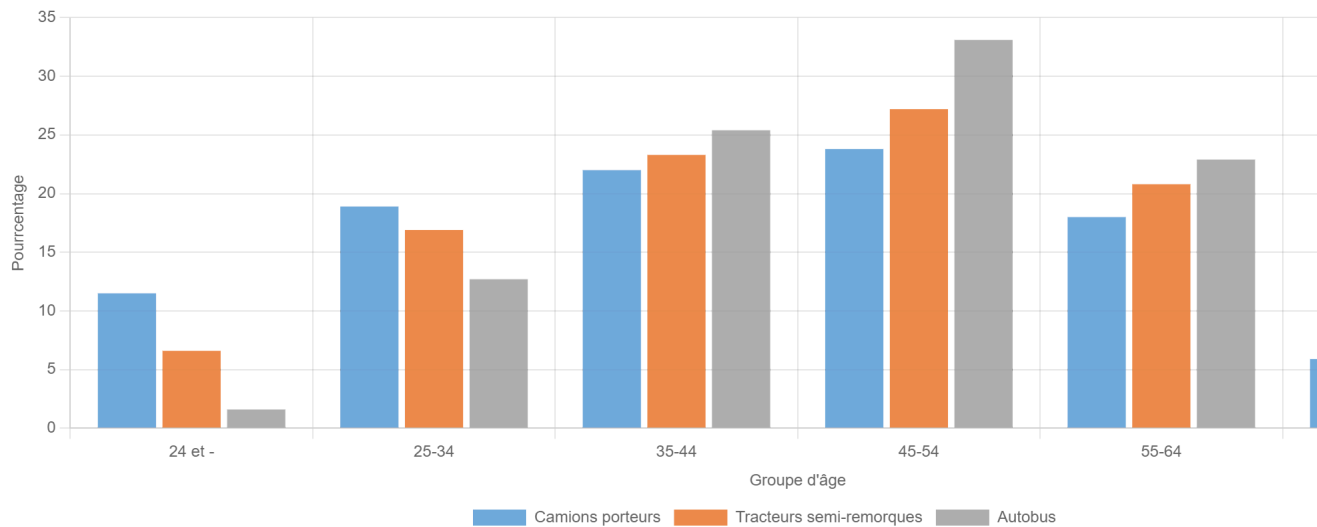


► [Version textuelle](#)

La figure 4 montre que 70 % des conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions avec blessures étaient âgés de 35 à 64 ans. La tranche d'âge des 45 à 54 ans est également celle qui compte le plus grand nombre de conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions avec blessures (27 %). Là encore, les résultats sont cohérents pour tous les types de véhicules commerciaux. Les conducteurs âgés de 35 à 64 ans représentaient 64 % des conducteurs de camions porteurs, 71 % des conducteurs de tracteurs semi-remorques et 81 % des conducteurs d'autobus impliqués dans des collisions avec blessures. Pour les camions porteurs et les tracteurs semi-remorques, le pourcentage le plus faible d'implication dans des collisions avec blessures concerne les conducteurs âgés de 65 ans et plus (6 % et 5 %, respectivement), tandis que peu de conducteurs d'autobus impliqués dans des collisions avec blessures étaient âgés de 24 ans et moins (2 %).

Bien que l'on ne dispose pas de données démographiques sur la population des conducteurs de véhicules commerciaux, la répartition de cette population par groupe d'âge pourrait expliquer en partie les différences entre les nombres absolus de collisions dans chaque catégorie.

Figure 4 : Conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions avec blessures, par âge et par type de véhicule commercial, de 2012 à 2021 (moyenne sur une décennie)



► [Version textuelle](#)

Entre 2012 et 2021, le rapport de police ne mentionnait pas d'état du conducteur comme facteur contributif pour 95 % des conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles et 96 % de ceux impliqués dans des collisions avec blessures. Les états du conducteur les plus fréquemment indiqués comme facteurs contributifs pour les collisions mortelles et les collisions avec blessures sont les suivants :

- la fatigue (1,5 % dans les deux cas), et
- la conduite sous l'influence de l'alcool (1,2 % et 0,6 %, respectivement)

Il est généralement admis que les données basées sur les rapports de police tendent à sous-estimer sérieusement la contribution de la fatigue et de l'inattention liée à la fatigue dans les collisions, en raison de l'absence d'éléments de preuve permettant de confirmer ces faits au moment de l'établissement du rapport de collision.

Le rapport de police ne mentionnait pas d'action du conducteur comme facteur contributif pour 73 % des conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions mortelles et 61 % de ceux impliqués dans des collisions avec blessures. Les actions du conducteur les plus fréquemment indiquées comme facteurs contributifs pour les collisions mortelles et les collisions avec blessures sont les suivantes :

- la distraction ou l'inattention (8 % et 14 %, respectivement), et
- la conduite trop rapide par rapport aux conditions (5 % et 9 %, respectivement)

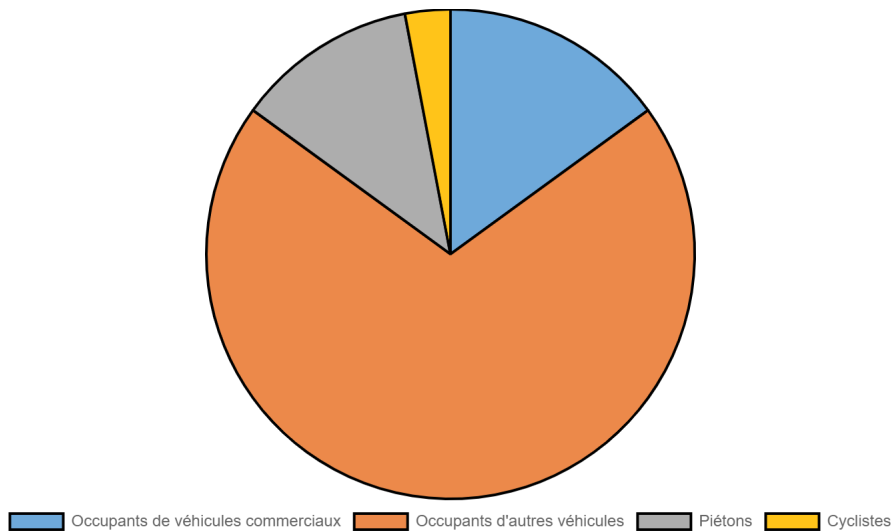
Il est bien documenté qu'une part importante des problèmes d'inattention est liée à l'hypovigilance, un signe avant-coureur de la fatigue.

Caractéristiques des victimes

La figure 5 montre qu'entre 2012 et 2021, parmi les décès dans des collisions impliquant des véhicules commerciaux :

- 70 % étaient des occupants d'autres véhicules
- 15 % étaient des occupants de véhicules commerciaux
- 12 % étaient des piétons, et
- 3 % étaient des cyclistes

Figure 5 : Décès dans des collisions impliquant des véhicules commerciaux par type d'utilisateur de la route de 2012 à 2021 (moyenne sur une décennie)



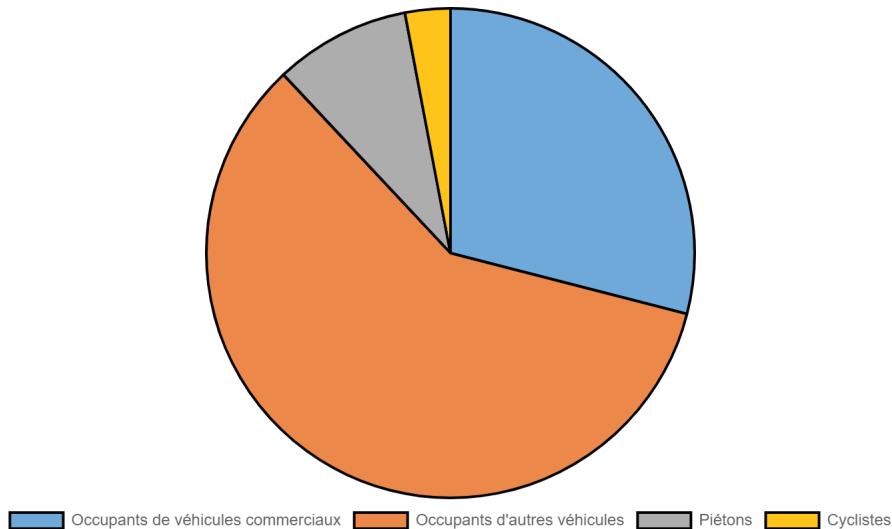
► Version textuelle

La figure 6 montre que, parmi les blessés graves dans les collisions impliquant des véhicules commerciaux :

- 59 % étaient des occupants d'autres véhicules
- 29 % étaient des occupants de véhicules commerciaux
- 9 % étaient des piétons, et
- 3 % étaient des cyclistes

Le pourcentage de blessés graves qui étaient des occupants de véhicules commerciaux est presque deux fois plus élevé que celui pour les décès.

Figure 6 : Blessés graves dans les collisions impliquant des véhicules commerciaux par type d'utilisateur de la route de 2012 à 2021 (moyenne sur une décennie)



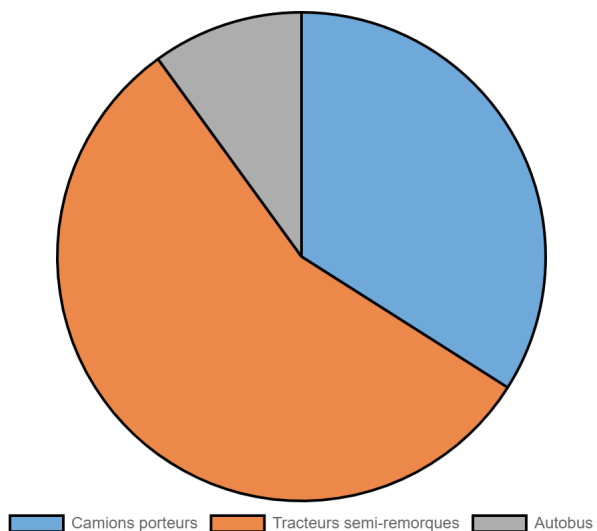
► Version textuelle

La figure 7 montre qu'entre 2012 et 2021, parmi les occupants de véhicules commerciaux ayant subi des blessures mortelles :

- 56 % étaient des occupants de tracteurs semi-remorques
- 34 % étaient des occupants de camions porteurs, et
- 10 % étaient des occupants d'autobus

On constate d'importantes variations d'une année sur l'autre, le pourcentage de décès d'occupants d'autobus oscillant entre 0 % et 25 %.

Figure 7 : Occupants de véhicules commerciaux ayant subi des blessures mortelles par type de véhicule de 2012 à 2021 (moyenne sur une décennie)



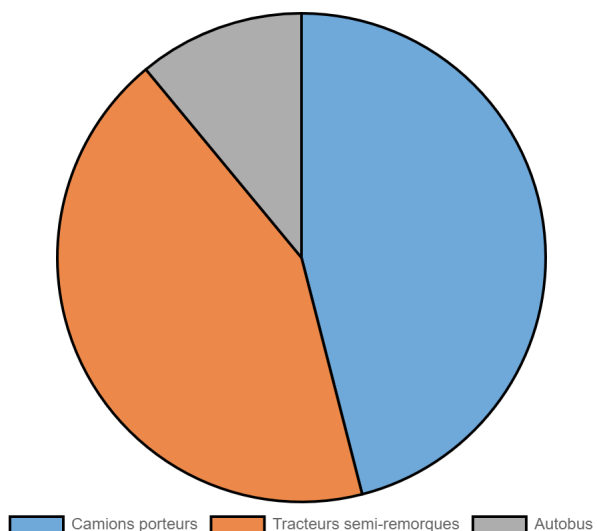
► Version textuelle

La figure 8 montre que parmi les occupants de véhicules commerciaux grièvement blessés :

- 43 % étaient des occupants de tracteurs semi-remorques
- 46 % étaient des occupants de camions porteurs, et
- 11 % étaient des occupants d'autobus

Le pourcentage d'occupants d'autobus grièvement blessés varie également d'une année à l'autre, mais dans une moindre mesure que pour les décès, oscillant entre 6 % et 19 %.

Figure 8 : Occupants de véhicules commerciaux ayant subi des blessures graves par type de véhicule de 2012 à 2021 (moyenne sur une décennie)



► Version textuelle

Trouvez des données plus détaillées sur les collisions impliquant des véhicules automobiles sur l'[outil en ligne Base nationale de données sur les collisions \(BNDC\)](#).

