

Sécurité des véhicules utilitaires au Canada

Rapport annuel de 2021 présenté au Parlement

Préparé par :

Direction générale de la Sécurité routière et des véhicules automobiles
Transports Canada
Mai 2026

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2026.

This publication is also available in English under the title, Commercial Vehicle Safety in Canada – 2021 Annual Report to Parliament.

TP 15640F

T45-4F-PDF

ISSN 2819-3652

Permission de reproduire

Transports Canada autorise la reproduction du contenu de la présente publication, en tout ou en partie, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée à Transports Canada et que la reproduction du matériel soit exacte. Bien que l'utilisation du matériel soit autorisée, Transports Canada se dégage de toute responsabilité quant à la façon dont l'information est présentée et à l'interprétation de celle-ci.

L'information contenue dans la présente publication n'a pas nécessairement été mise à jour pour refléter des modifications apportées au contenu original. Pour une information à jour, le lecteur est invité à communiquer avec Transports Canada. Pour une information à jour, le lecteur est invité à communiquer avec Transports Canada.

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières	ii
Liste des tableaux	iv
Liste des figures.....	v
Résumé	vii
Introduction	1
Partie I – mise en œuvre et statut du <i>Code canadien de sécurité</i>	2
Aperçu du programme du CCS	2
Description des normes du CCS	3
Financement du CCS et accords de contribution.....	7
État d'avancement de la mise en œuvre par les administrations des normes du CCS pour l'année 2021 ..	8
Écart par rapport à une mise en œuvre complète du <i>Code canadien de sécurité</i> , par administration	12
Écarts relatifs aux dispositions générales du <i>Code canadien de sécurité</i>	12
Écarts par rapport à des normes précises du <i>Code canadien de sécurité</i>	13
État d'avancement du cadre d'aptitude à la sécurité en 2021	14
État d'avancement de la mise en œuvre de la LTR en 2021	18
État d'avancement de l'application de la <i>Loi sur les transports routiers</i> et des normes du <i>Code canadien de sécurité</i> pour l'année 2021	18
Inspections sur route de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux	19
Opération Roadcheck 2021	21
Vérifications en entreprise	22
Échange de données	25
Niveaux de dotation des administrations	26
Résumé de la partie I	28
Partie II – Statistiques relatives à la sécurité des véhicules utilitaires	29
Introduction	29
Usagers de la route – collisions et victimes	29

Collisions mettant en cause des véhicules utilitaires	34
Collisions mettant en cause des véhicules utilitaires, de 2017 à 2021	35
Exposition au risque et taux de collisions des camions lourds	51
Collisions ne mettant en cause qu'un véhicule utilitaire	55
Victimes de collisions mettant en cause des véhicules utilitaires	58
Résumé de la partie II.....	68
Annexe 1 – Abréviations pour les provinces et les territoires	71

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Normes du Code canadien de sécurité	4
Tableau 2 : Mise en œuvre du <i>Code canadien de sécurité</i> par administration en 2021	9
Tableau 3: Régime de cotes de sécurité du <i>Code canadien de sécurité</i> – État d’avancement de la mise en œuvre en 2021	15
Tableau 4: : Inspections de l’ASVC de 2009-2010 à 2020-2021	20
Tableau 5: Vérifications en entreprise de 2006-2007 à 2020-2021	24
Tableau 6: Échange de données (déclarations de culpabilité envoyées) des années financières de 2011-2012 à 2020-2021	25
Tableau 7: Niveaux de dotation des administrations de 2014-2015 à 2020-2021	27
Tableau 8: Collisions et victimes de 2002 à 2021	30
Tableau 9 : Nombre de VU et d’autres catégories de véhicules en cause dans les collisions de la route à signaler, par type de véhicule et par gravité au Canada, de 2017 à 2021	36
Tableau 10: Estimation des véhicules-kilomètres parcourus, de 2015 à 2021	52
Tableau 11: Nombre de VU en cause dans des collisions à un seul véhicule au Canada, de 2013 à 2021...	56
Tableau 12: Victimes de collisions mettant en cause des VU et tous les autres types de véhicules au Canada, par gravité de collision et type de véhicule, de 2017 à 2021	58

LISTE DES FIGURES

<i>Figure 1 : Nombre d'inspections en bordure de route de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux au Canada par exercice financier</i>	<i>21</i>
<i>Figure 2 : Nombre de vérifications en entreprise réalisées auprès des transporteurs routiers extra-provinciaux au Canada, par exercice financier</i>	<i>24</i>
<i>Figure 3 : Victimes de collisions de la route, de 2002 à 2021 : décès</i>	<i>31</i>
<i>Figure 4 : Victimes de collisions de la route, de 2002 à 2021 : blessures graves</i>	<i>31</i>
<i>Figure 5 : Victimes de collisions de la route, de 2002 à 2021 : nombre total de victimes blessées</i>	<i>32</i>
<i>Figure 6 : Décès par rapport à la circulation et au produit intérieur brut, de 2002 à 2021</i>	<i>32</i>
<i>Figure 7 : Décès sur la route, de 2017 à 2021</i>	<i>34</i>
<i>Figure 8 : Nombre de VU en cause dans des collisions à signaler, de 2017 à 2021</i>	<i>37</i>
<i>Figure 9 : Nombre de VU en cause dans des collisions à signaler, de 1992 à 2021</i>	<i>37</i>
<i>Figure 10 : Nombre de VU en cause dans des collisions mortelles, de 2017 à 2021</i>	<i>38</i>
<i>Figure 11 : Nombre de VU en cause dans des collisions mortelles, de 1992 à 2021</i>	<i>38</i>
<i>Figure 12 : Nombre de VU en cause dans des collisions avec blessures, de 2017 à 2021</i>	<i>39</i>
<i>Figure 13 : Nombre de VU en cause dans des collisions avec blessures, de 1992 à 2021</i>	<i>39</i>
<i>Figure 14 : Nombre de VU en cause dans des collisions avec dommages matériels, de 2017 à 2021</i>	<i>40</i>
<i>Figure 15 : Nombre de VU en cause dans des collisions avec dommages matériels, de 1992 à 2021</i>	<i>40</i>
<i>Figure 16 : Nombre de véhicules en cause dans les collisions mortelles de véhicules lourds par type de véhicule, de 1992 à 2021</i>	<i>42</i>
<i>Figure 17 : VU en cause dans des collisions mortelles par type de véhicule, de 2017 à 2021</i>	<i>42</i>
<i>Figure 18 : Nombre de véhicules en cause dans les collisions de véhicules lourds avec blessures par type de véhicule, de 1992 à 2021</i>	<i>43</i>
<i>Figure 19 : VU en cause dans les collisions avec blessures par type de véhicule, de 2017 à 2021</i>	<i>44</i>
<i>Figure 20 : Taux de collisions des VU par gravité, de 2017 à 2021</i>	<i>44</i>
<i>Figure 21 : Taux d'implication des VU dans les collisions routières et victimes de ces collisions, de 2017 à 2021</i>	<i>45</i>
<i>Figure 22 : Taux de collisions des VU ayant des défauts mécaniques, de 2017 à 2021</i>	<i>46</i>
<i>Figure 23 : Facteurs contributifs dans les collisions mortelles mettant en cause des VU, de 2017 à 2021</i>	<i>46</i>

<i>Figure 24 : État des conducteurs de VU, lorsque celui-ci était jugé « autre que normal », dans 4,47 % des collisions mortelles de VU, de 2017 à 2021 – BNDC.....</i>	<i>47</i>
<i>Figure 25 : État des conducteurs de véhicules légers, lorsque celui-ci est jugé « autre que normal », dans 22,29 % des collisions mortelles, de 2017 à 2021 – BNDC</i>	<i>48</i>
<i>Figure 26 : Actions des conducteurs de VU, lorsque ceux-ci étaient jugés comme « n'ayant pas eu une conduite appropriée », dans 27,3 % des collisions mortelles de VU, de 2017 à 2021 – BNDC</i>	<i>49</i>
<i>Figure 27 : Actions des conducteurs de VU légers, lorsque ceux-ci étaient jugés comme « n'ayant pas eu une conduite appropriée », dans 49,9 % de toutes les collisions mortelles, de 2017 à 2021 – BNDC</i>	<i>50</i>
<i>Figure 28 : Estimation des véhicules-kilomètres parcourus (millions) par catégorie de camion lourd, de 2015 à 2021</i>	<i>52</i>
<i>Figure 29 : Estimation des véhicules-kilomètres parcourus (millions) par catégorie de camion lourd, de 2005 à 2021</i>	<i>53</i>
<i>Figure 30 : Taux de collisions mortelles estimés des camions lourds par 100 millions de véhicules-kilomètres parcourus, de 2005 à 2021</i>	<i>54</i>
<i>Figure 31 : Taux de collisions avec blessures estimés des camions lourds par 100 millions de véhicules-kilomètres parcourus, de 2005 à 2021</i>	<i>54</i>
<i>Figure 32 : Nombre de collisions de VU à un seul véhicule (toutes gravités confondues), de 1992 à 2021</i>	<i>57</i>
<i>Figure 33 : Taux de collisions de VU à un seul véhicule par rapport à l'ensemble des collisions mettant en cause des VU, de 1992 à 2021</i>	<i>57</i>
<i>Figure 34 : Total des victimes de collisions mettant en cause des VU, de 1992 à 2021</i>	<i>59</i>
<i>Figure 35 : Total des victimes de collisions mettant en cause des VU de 2017 à 2021</i>	<i>59</i>
<i>Figure 36 : Décès dans des collisions mettant en cause des VU, de 1992 à 2021</i>	<i>60</i>
<i>Figure 37 : Décès dans des collisions mettant en cause des VU, de 2017 à 2021</i>	<i>60</i>
<i>Figure 38 : Décès d'occupants de VU et d'autres usagers de la route en cause dans les collisions de VU, de 2017 à 2021</i>	<i>61</i>
<i>Figure 39 : Décès d'usagers de la route vulnérables en cause dans des collisions de VU, de 2017 à 2021</i>	<i>62</i>
<i>Figure 40 : Décès d'occupants de VU lors de collisions sur la route, 2017-2021</i>	<i>63</i>
<i>Figure 41 : Décès d'occupants de VU par catégories de véhicule utilitaire, de 2017 à 2021</i>	<i>63</i>
<i>Figure 42 : Blessures dans des collisions mettant en cause des VU, de 1992 à 2021</i>	<i>64</i>
<i>Figure 43 : Blessures dans des collisions mettant en cause des VU, de 2017 à 2021</i>	<i>64</i>
<i>Figure 44 : Blessures aux occupants de VU et aux autres usagers de la route en cause dans des collisions de VU, de 2017 à 2021</i>	<i>65</i>

<i>Figure 45 : Blessures aux usagers vulnérables de la route en cause dans des collisions de VU, de 2017 à 2021</i>	<i>66</i>
<i>Figure 46 : Blessures des occupants de VU résultant de collisions de la route, de 2017 à 2021</i>	<i>66</i>
<i>Figure 47 : Blessures aux occupants de VU dans des collisions routières par catégorie de VU, de 2017 à 2021</i>	<i>67</i>

Ce document est le quinzième rapport annuel sur la sécurité des véhicules utilitaires au Canada présenté au Parlement. Conformément au mandat énoncé au paragraphe 25 (1) de la *Loi sur les transports routiers* (LTR), le rapport : 1) examine l'état d'avancement de la mise en œuvre des règles et des normes concernant l'exploitation sûre des entreprises de transport extra-provinciales par camion et par autocar; et 2) examine les renseignements statistiques disponibles concernant les tendances des accidents de la route au Canada mettant en cause des véhicules automobiles exploités par des entreprises de transport extra-provinciales par camion et par autocar. La présente édition du rapport couvre l'année 2021. Des renseignements détaillés sur la réglementation sont présentés, de même que des données de sécurité routière et des analyses de tendances.

La partie I du rapport présente la mise à jour de la réglementation et porte sur l'implantation des normes du *Code canadien de sécurité* (CCS) et du cadre d'aptitude à la sécurité, qui est énoncé dans la LTR. La partie II présente l'évaluation de la sécurité des transporteurs routiers. Notons que la mise à jour de la réglementation est fondée sur les exercices financiers (soit 2020-2021 dans le cas présent) et que l'évaluation de la sécurité est fondée sur l'année civile 2021. De plus, étant donné qu'il est impossible de distinguer les entreprises extra-provinciales et intra-provinciales dans les statistiques sur les collisions, les données présentées dans l'évaluation de sécurité incluent tous les camions et autocars dont les activités sont régies par le CCS.

Partie I

Le CCS constitue un ensemble exhaustif de 16 normes qui prescrit des exigences opérationnelles et de rendement minimal touchant toutes les facettes importantes de la sécurité des véhicules utilitaires (VU), des conducteurs et des transporteurs routiers, pour favoriser la sécurité des camions et des autocars, promouvoir l'efficacité dans le secteur du transport routier et garantir la mise en œuvre de normes de sécurité uniformes dans l'ensemble du Canada. Il s'applique aux camions dont le poids brut enregistré (PBE) est supérieur à 4 500 kg et aux autocars conçus et construits pour contenir un nombre désigné de places assises supérieur à 10, la place du conducteur étant comprise.

Dans le cadre des accords de financement conclus avec les provinces et les territoires (P/T) de 2020-2021 à 2025-2026, Transports Canada (TC) continue de travailler pour faire en sorte que toutes les administrations disposent d'un régime d'aptitude à la sécurité uniforme afin d'assurer l'équité entre les transporteurs routiers intra-provinciaux et extra-provinciaux. L'évaluation globale pour 2021 indique que les P/T ont mis en œuvre des

régimes de cotes de sécurité qui, pour la plupart, sont compatibles avec la LTR et les exigences d'aptitude à la sécurité.

Sur la base des données rapportées par les P/T dans le cadre d'un sondage mené chaque année par TC, le rapport détaille les écarts mineurs et plus importants par rapport aux normes du CCS à travers le pays. Par exemple, il est à noter que même si les normes du CCS sont censées s'appliquer à tous les VU pesant plus de 4 500 kg (qu'ils soient considérés comme intra-provinciaux ou extra-provinciaux), l'Alb., la Sask. et le Yn n'ont pas mis en œuvre cette exigence générale. En conséquence, dans ces provinces, les programmes et règlements de sécurité ne sont pas les mêmes selon qu'il s'agit de transporteurs routiers intra-provinciaux ou extra-provinciaux. Alors que le seuil de poids du CCS pour les transporteurs routiers extra-provinciaux est fixé à 4 500 kg en Alb. et au Yn, et à 5 000 kg en Sask., le seuil pour tous les transporteurs routiers intra-provinciaux est fixé à 11 794 kg ou plus dans ces trois administrations.

En ce qui concerne les activités liées à l'application de la loi, les données pour l'année 2020-2021 montrent des valeurs plus faibles tant pour le nombre d'inspections sur route de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC) que pour les vérifications en entreprise menées sur les transporteurs routiers extra-provinciaux par rapport à l'année précédente. Comme l'ont indiqué certains P/T eux-mêmes dans leurs rapports à TC, cette baisse de l'application de la loi s'explique par les restrictions liées à la pandémie de COVID-19.

Partie II

La deuxième partie du rapport examine les statistiques sur les collisions en accordant une attention particulière à celles mettant en cause des véhicules lourds assujettis à la surveillance réglementaire du CCS. Le nombre de véhicules en cause dans les diverses catégories de collisions est présenté ainsi que les collisions ne concernant qu'un seul véhicule, les états et les actions des conducteurs au moment de celle-ci et les victimes des collisions avec des véhicules lourds. Les taux de collisions, estimés sur la base d'un modèle économétrique de prévision, sont également abordés.

Il convient de noter que 2021 marque la deuxième année de la pandémie de COVID-19, laquelle est associée à une baisse considérable de la circulation et de l'exposition des usagers de la route. Cette réduction de l'exposition, substantielle pour les usagers de la route en général, ne devrait pas avoir touché de la même manière la circulation des VU; les véhicules lourds ayant manifestement dû maintenir un niveau d'effort important pour soutenir une population canadienne en difficulté.

En ce qui concerne les victimes de collisions avec des véhicules lourds, les analyses révèlent des tendances positives pour la période 2017 à 2021, bien qu'avec une certaine variabilité, selon le résultat évalué. Les décès sont passés de 403 en 2017 à 347 en 2021,

soit une diminution de 14 %. Toutefois, si les tendances pour la période de cinq ans restent positives, on observe une augmentation du nombre de morts et de blessés en 2021, avec 347 morts et 8 004 blessés, ce qui représente respectivement une augmentation de 8,6 % et de 6,3 % par rapport à 2020. Les données montrent en outre que l'augmentation du nombre de décès s'explique principalement par les victimes à bord de véhicules légers impliqués dans ces collisions et dans une moindre mesure par celles à bord d'autocars, sachant qu'aucun décès n'avait été enregistré au cours des deux années précédentes. En ce qui concerne les blessures, on a observé une augmentation pour les occupants de véhicules légers et les piétons par rapport à 2020.

Les estimations d'exposition suggèrent une augmentation globale à l'égard des véhicules-kilomètres parcourus (VKP) par les camions lourds pour la période de 2015 à 2021. Cette augmentation s'est opérée après le ralentissement économique de 2008 et 2009 et est principalement lié aux activités de transport par semi-remorques. Le modèle suggère en outre que cette augmentation de l'exposition ne s'est pas traduite par une détérioration du rendement en matière de sécurité. En fait, les taux de collisions mortelles avec blessures, calculés sur la base du modèle et des données de la Base nationale de données sur les collisions (BNDC), ont connu tous deux une baisse entre 2005 et 2021 (66,8 % pour les collisions mortelles et 73 % pour les collisions avec blessures).

En ce qui concerne les facteurs contributifs tels qu'évalués par les policiers sur les lieux des collisions, les données de la BNDC révèlent que pour la période de 2017 à 2021 les facteurs liés au véhicule étaient associées à moins de 2,6 % des collisions. Les facteurs liés aux actions des conducteurs et dans une moindre mesure l'état de ces derniers sont les facteurs contributifs les plus importants. Bien que les nombres soient faibles et que les états des conducteurs aient été jugés « non normaux » dans seulement 4,47 % des collisions mortelles des VU, il a été déterminé que la fatigue et l'alcool constituaient les principaux facteurs contributifs pour ces collisions. Il est par ailleurs important de noter que la fatigue est sérieusement sous-estimée dans ce type de base de données, étant donné la difficulté pour des agents de police de déterminer la contribution de la fatigue sur la scène d'une collision. En ce qui concerne les actions des conducteurs, lorsqu'il a été déterminé que ces derniers « n'avaient pas eu une conduite appropriée », dans 27,3 % des collisions mortelles de VU, l'inattention et la vitesse étaient les principaux facteurs contributifs.

En somme, les données de la BNDC pour la période de 2017 à 2021 révèlent que l'inattention (liée à la fatigue et à la distraction) et la vitesse (liée à la prise de risque au volant) sont des facteurs contributifs clés pour les collisions mortelles des véhicules lourds au Canada. Cela est conforme à l'évaluation complète détaillée dans le rapport final du

Groupe de travail sur les facteurs humains et la sécurité des transporteurs routiers¹ du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM).

¹ Thiffault, P. (2011). *Addressing human factors in the motor carrier industry in Canada* [en anglais seulement] [https://www.ccmta.ca/web/default/files/PDF/human-factors_report_May_2011.pdf].

Le paragraphe 25 (1) de la *Loi sur les transports routiers* (LTR), 1985, ch. 29 (3^e suppl.) exige que le ministre fédéral des Transports prépare un rapport annuel et le dépose devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant son achèvement. Ce rapport doit contenir ce qui suit :

- i) Les données statistiques disponibles concernant les tendances liées aux accidents de la route au Canada, mettant en cause des véhicules automobiles qu'exploitent des entreprises de transport extra-provinciales par camion et par autocar;
- ii) L'état d'avancement de la mise en œuvre des règles et des normes concernant l'exploitation sûre des entreprises de transport extra-provinciales par camion et par autocar.

L'exigence cible les entreprises de transport extra-provinciales par camion et par autocar. Les transporteurs routiers sont dits « extra-provinciaux » s'ils transportent des marchandises et des passagers dans plus d'une province ou d'un territoire (PT) ou bien à l'échelle internationale, alors qu'ils sont dits « intra-provinciaux » (ou « locaux ») si leurs activités se limitent aux frontières d'une administration et relèvent par conséquent de la compétence d'une province ou d'un territoire. Il n'est toutefois pas possible d'établir une distinction entre les entreprises de camionnage et de transport par autocar extra-provinciales et intra-provinciales dans les rapports sur la mise en œuvre des normes de sécurité, puisque ces dernières s'appliquent généralement de la même manière aux deux types d'entreprises et que les données ne sont pas réparties en conséquence.

De même, les données sur les collisions sont communiquées pour les entreprises de transport extra-provinciales et intra-provinciales par camion et par autocar ainsi que pour les véhicules non commerciaux aux fins de comparaison. Le terme « véhicule utilitaire » (VU) désigne un camion dont le poids brut enregistré (PBE) est supérieur à 4 500 kg ou un autocar ayant un nombre de places assises désignées supérieur à 10, y compris la place du conducteur.

Le rapport comprend deux grandes sections. La partie I porte principalement sur le *Code canadien de sécurité* (CCS) et le cadre national d'aptitude à la sécurité. On y présente ces deux éléments fondamentaux de la surveillance des transporteurs routiers au Canada ainsi que des rapports d'étape sur leur mise en œuvre pour l'année 2021. On y décrit en outre les efforts que déploient les P/T pour faire appliquer la LTR révisée et les normes du CCS pour cette période.

La partie II est un examen des statistiques de sécurité routière. Notons qu'en raison de la nature des données, la partie I est fondée sur l'exercice financier de 2020-2021 et la partie II, sur l'année civile 2021. Le rapport est rédigé comme s'il remontait dans le temps, en l'occurrence à la fin de l'année 2021, et n'aborde pas les événements ultérieurs ou les mesures prises, qui seront traités dans les rapports couvrant les années à venir.

PARTIE 1 – MISE EN ŒUVRE ET STATUT DU CODE CANADIEN DE SÉCURITÉ

APERÇU DU PROGRAMME DU CCS

La sécurité des transporteurs routiers au Canada constitue une responsabilité conjointe du gouvernement fédéral et des P/T. Le gouvernement fédéral est responsable du transport extra-provincial par camion et par autocar; cependant, en vertu de la LTR, les P/T appliquent la réglementation fédérale pour les transporteurs extra-provinciaux au nom du gouvernement fédéral et assument la responsabilité exclusive des activités intra-provinciales.

Le programme du CCS a été créé en 1987-1988 par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Ce régime de réglementation est axé sur la surveillance du rendement relatif à la sécurité plutôt que sur les contrôles économiques, qui sont généralement basés sur l'entrée ou la sortie du marché, l'itinéraire et les marchandises, en plus des frais et services.

Le CCS constitue un ensemble exhaustif de seize (16) normes qui prescrit des exigences opérationnelles et de rendement minimales touchant toutes les facettes importantes de la sécurité des VU, des conducteurs et des transporteurs routiers, pour favoriser la sécurité des camions et des autocars, promouvoir l'efficacité dans le secteur du transport routier et garantir la mise en œuvre de normes de sécurité uniformes dans l'ensemble du Canada. Il s'applique aux conducteurs et aux transporteurs exploitant des VU dont le PBE est supérieur à 4 500 kg (à l'exception des autocars, qui sont définis par un nombre de places assises désignées supérieur à 10, peu importe le PBE) et est conçu tant pour les activités extra-provinciales qu'intra-provinciales.

Les normes du CCS sont élaborées par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), l'institution nationale principale qui traite de la réglementation touchant les transporteurs routiers, par l'intermédiaire de comités composés de représentants du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux et territoriaux et de l'industrie ainsi que de membres associés. Transports Canada (TC) et les P/T sont des

membres à parts égales du CCATM, et chaque administration a la responsabilité de mettre en œuvre ces normes au moyen de ses propres lois, règlements et cadres politiques. Au niveau fédéral, par exemple, la norme CCS 9 (Heures de service) sert de base au *Règlement sur les heures de service pour les conducteurs de véhicules utilitaires* de Transports Canada. Toutefois, conformément aux responsabilités des P/T en matière de sécurité routière, la plupart des normes du CCS sont mises en œuvre par les P/T et leur application relève de la compétence des gouvernements provinciaux et territoriaux.

TC cofinance depuis 1987 l'application uniforme et harmonisée du CCS au moyen d'une ensemble de programmes de contribution. Dans ce secteur, TC vise principalement à améliorer la sécurité des transporteurs routiers en facilitant la mise en œuvre uniforme, par les gouvernements provinciaux et territoriaux, des 16 normes du CCS.

La LTR révisée de 2006 continue de permettre aux gouvernements provinciaux et territoriaux d'appliquer la réglementation relative aux transporteurs routiers fédéraux pour le compte du gouvernement fédéral. Ces gouvernements doivent à leur tour assurer la conformité de leurs systèmes de cotes de sécurité aux exigences du CCS.

Le rôle du gouvernement fédéral est de fournir des fonds, du soutien administratif et des conseils aux P/T pour les aider dans la mise en œuvre et l'application du CCS. TC a également la responsabilité de surveiller le rendement et les effets du programme du CCS ainsi que de faciliter l'uniformité à l'échelle nationale dans l'application des normes, en plus de l'harmonisation à l'échelle internationale.

DESCRIPTION DES NORMES DU CCS

Le tableau 1 qui suit présente les normes du CCS, précise la dernière fois qu'elles ont été modifiées, fait ressortir celles qui sont assujetties à un accord de réciprocité Canada–États-Unis et donne une description de leurs éléments clés.

Tableau 1: Normes du Code canadien de sécurité

N°	Titre	Description
1	Concept du permis de conduire unique – 1988 Accord de réciprocité Canada–États-Unis sur les permis de conduire des conducteurs de véhicules utilitaires – 1989	Cette norme interdit la détention de plus d'un permis de conduire. En outre, des procédures administratives ont été établies pour garantir que toute infraction de conduite soit portée à un dossier unique au nom du détenteur du permis. Une série de vérifications doivent également être effectuées ainsi que l'intégration du dossier du détenteur de permis d'une administration précédente.
2	Évaluation des connaissances et de la performance du conducteur – révisée en 2020 Accord de réciprocité Canada–États-Unis sur les permis de conduire des conducteurs de véhicules utilitaires – 1989	Cette norme établit la procédure des examens écrits et sur route normalisés des conducteurs de véhicules utilitaires. Cette norme établit également les principaux éléments qui seront évalués par les représentants du gouvernement chargés de faire passer les examens. Remarque : Depuis 1988, les administrations ont mis à jour leurs exigences en procédant à une mise à niveau de l'évaluation des connaissances afin de prévenir la fraude et d'améliorer les essais sur route. Par ailleurs, la formation sur les freins à air est devenue obligatoire.
3	Formation et évaluation des examinateurs de conduite – révisée en 2020 Accord de réciprocité Canada–États-Unis sur les permis de conduire des conducteurs de véhicules utilitaires – 1989	Cette norme vise à mettre à niveau les compétences et les connaissances des examinateurs de conducteurs et de s'assurer qu'elles sont homogènes à l'échelle du Canada.
4	Classification des permis de conduire – révisée en 2020 Accord de réciprocité Canada–États-Unis sur les permis de conduire des conducteurs de véhicules utilitaires – 1989	Cette norme prescrit l'uniformité des classes de permis de conduire ainsi qu'un système de mention pour les permis de conduire et fait en sorte qu'un permis délivré dans une province ou un territoire soit reconnu dans toutes les provinces et tous les territoires.
5	Normes et procédures d'auto-accréditation – 1988	Cette norme décrit les critères auxquels les transporteurs et les écoles de conduite doivent satisfaire pour être habilités à former et à évaluer les apprentis conducteurs de véhicules utilitaires. Remarque : N'est pas mis en application dans les petites administrations en raison de la faible demande de la part du petit nombre de transporteurs, de conducteurs et de parcs. Cela ne diminue en rien l'uniformité nationale des exigences.
6	Détermination de l'aptitude à conduire au Canada – révisée en 2021 Accord de réciprocité Canada–États-Unis sur les permis de conduire des conducteurs de véhicules utilitaires – 1998	Les normes médicales pour les conducteurs du CCATM établissent les critères médicaux utilisés pour établir si les conducteurs sont médicalement aptes à conduire (toutes les catégories). Les conducteurs de véhicules utilitaires doivent passer des examens médicaux périodiques.

7	Profil des conducteurs et des transporteurs – révisée en 2002 Fait partie du cadre d'aptitude à la sécurité.	Cette norme fournit aux administrations canadiennes un dossier de rendement sur chaque conducteur et chaque transporteur au chapitre du respect de la réglementation en matière de sécurité. Elle appuie les activités d'application de la loi qui visent à écarter les conducteurs et les transporteurs incompetents et détermine le type de renseignements devant être conservés au dossier de chaque conducteur de véhicule utilitaire et de chaque transporteur.
8	Suspension temporaire – 1988	Cette norme décrit les critères en vertu desquels un agent de la paix peut suspendre à court terme (24 heures) le permis d'un conducteur s'il a des motifs raisonnables et probables de croire que les capacités de ce dernier sont affaiblies par l'alcool ou la drogue.
9	Heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires – révisée en 2022 Le règlement fédéral a été mis en œuvre le 1er janvier 2007 et révisé en 2010. En 2007, la plupart des administrations ont mis en œuvre des règlements correspondants.	Cette norme limite le nombre d'heures durant lesquelles un conducteur du secteur commercial peut conduire et exploiter un véhicule utilitaire. Elle indique l'obligation d'assurer le suivi des heures de service, décrit les divers cycles d'exploitation et énonce les exigences relatives à la tenue de dossiers par le conducteur ou le transporteur.
10	Arrimage des cargaisons – révisée en 2013	Cette norme précise les exigences minimales pour l'arrimage des cargaisons. La dernière version est le fruit d'efforts conjoints de recherche et d'harmonisation des normes du Canada et des États-Unis.
11	Entretien et inspection périodique (Règlement sur l'inspection périodique et obligatoire des véhicules) – révisée tous les cinq ans Mise à jour en 2020. Accord de réciprocité Canada–États-Unis – 1991	Cette norme précise les exigences minimales relatives à l'entretien et aux inspections périodiques requises pour trois millions de véhicules utilitaires exploités par des transporteurs au Canada.
12	Critères d'inspection sur route de l'ASVC Mise à jour annuellement.	Cette norme précise les critères de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC) pour les inspections sur route réalisées par des inspecteurs provinciaux et territoriaux de surveillance des véhicules et des conducteurs de véhicules utilitaires.
13	Ronde de sécurité – révisée en 2009 Mise en œuvre en 2006.	Cette norme prescrit les exigences relatives à la ronde de sécurité quotidienne visant les transporteurs. Elle vise à cerner rapidement les problèmes et les défauts des véhicules et à empêcher l'utilisation de véhicules dans des conditions qui peuvent causer une collision ou une défaillance du véhicule ou y contribuer.

14	Cote de sécurité – révisée en 2009 Mise en œuvre effectuée le 1er janvier 2006 par le gouvernement fédéral avec des règles connexes dans les provinces. Accord de réciprocité Canada–États-Unis – 1994 à 2008	Cette norme établit un cadre de travail relatif aux cotes de sécurité des transporteurs routiers grâce auquel chaque administration pourra évaluer le rendement en matière de sécurité des transporteurs.
15	Vérifications en entreprise – révisée en 2003 Fait partie du cadre d'aptitude à la sécurité. Accord de réciprocité Canada–États-Unis – 1994 à 2008	Norme qui décrit le processus de vérification que suivent les administrations pour déterminer le niveau de conformité du transporteur à l'égard de toutes les normes de sécurité applicables.
16	Formation de base préalable à l'obtention du permis de classe 1 – conduite de véhicules commerciaux (Janvier 2021)	Une norme conçue pour garantir que les conducteurs de camions commerciaux de classe 1 sont formés de manière adéquate et cohérente avant d'obtenir leur permis.

Le programme de financement du CCS est l'un des moyens par lequel TC collabore avec les P/T en vue d'aborder la sécurité des transporteurs routiers au Canada. La contribution de TC vise à élaborer, réviser, à mettre en œuvre, à administrer et à appliquer les normes du CCS ainsi qu'à surveiller le rendement des transporteurs routiers en matière de sécurité. Depuis la création du CCS en 1987, il y a eu huit programmes de financement, totalisant plus de 168 millions de dollars de contribution fédérale. La période examinée dans le présent rapport, axée sur l'année 2021, est incluse dans le programme de financement de 2020-2021 à 2025-2026 (4,4 millions de dollars par an, plus une contribution supplémentaire unique de 10,7 millions de dollars en 2023-2024).

TC contribue également à hauteur de 60 000 dollars par année pour mettre à jour le matériel de formation sur l'application de la loi et le programme d'études qui aident les administrations à se conformer aux protocoles d'inspection routière de l'ASVC. Cette contribution est effectuée par le biais d'un contrat renouvelé administré par le CCATM. Ces fonds s'ajoutent aux ressources des P/T dans leurs programmes de sécurité des transporteurs routiers et sont essentiels pour les petites administrations, leur permettant de participer à l'élaboration et à la mise en œuvre cohérente des règles de sécurité établies à l'échelle nationale s'appliquant à l'industrie des camions et des autocars au Canada.

La mise en œuvre homogène des normes du CCS est le principal objectif des programmes de contribution. Toutefois, la mise en œuvre des révisions qui sont apportées aux normes et qui sont convenues par le CCATM ne constitue pas une condition pour le financement en soi. L'objectif particulier du programme de contribution de 2020-2021 à 2025-2026 demeure la mise en œuvre du cadre d'aptitude à la sécurité qui exige des provinces et des territoires qu'ils attribuent aux transporteurs routiers une cote fondée sur le rendement en matière de sécurité en intégrant les données sur les collisions, les déclarations de culpabilité et les inspections, ainsi que les résultats des vérifications en entreprise, d'une manière harmonisée et homogène.

Le cadre d'aptitude à la sécurité routière est incorporé dans les normes 7 (Profil des conducteurs et des transporteurs), 14 (Cote de sécurité) et 15 (Normes de vérification en entreprise) du CCS, qui ont été incluses dans les lois fédérales en vertu de la LTR révisée en 2006. Les P/T ont convenu que ces trois normes s'appliqueront à tous les transporteurs routiers (privés/pour compte d'autrui, extra-provinciaux et intra-provinciaux) afin qu'un rendement similaire en matière de sécurité et de conformité donne lieu à une cote de sécurité semblable dans chaque administration.

Tel que précisé dans les rapports annuels précédents, l'accord de contribution de 2003-2004 à 2007-2008 comprenait des objectifs de rendement relatifs au nombre minimal d'inspections routières et de vérifications en entreprise devant être effectuées chaque année par les P/T. Ces objectifs ont été supprimés des trois accords subséquents, y compris du dernier programme de 2020-2021 à 2025-2026. Cette suppression tenait du fait que les P/T estimaient que les niveaux cibles de vérifications obligatoires, axés uniquement sur les transporteurs routiers sous réglementation fédérale, détournaient les ressources des transporteurs routiers locaux et rendaient le système plus rigide et moins axé sur les données.

Bien que les cibles aient été supprimées, Transports Canada a continué de surveiller le nombre d'inspections sur routes et de vérifications en entreprise. Si le nombre d'inspections de l'ASVC et de vérifications en entreprises devait augmenter ou rester relativement stable dans les années suivant la suppression des objectifs, cela signifierait que le niveau d'application de la loi et la capacité de contrôle de TC n'ont probablement pas été affectés. Cependant, une forte baisse en nombre absolu de vérifications ou des changements dans le nombre ou les types d'inspections de l'ASVC menés pourraient créer des problèmes concernant l'équité de l'application des exigences du CCS et de la LTR. À l'heure actuelle, quinze ans après la suppression des objectifs, les données n'indiquent pas de diminution importante ou systématique de l'application de la loi.

ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE PAR LES ADMINISTRATIONS DES NORMES DU CCS POUR L'ANNÉE 2021

Le tableau 2 et les notes connexes montrent que les P/T ont entrepris la majeure partie des travaux nécessaires à la mise en œuvre des normes du CCS et des exigences de la LTR. Le Nt n'est pas inclus dans les tableaux, car aucune route ne relie le territoire au reste du Canada. Les activités de transport commercial du Nt sont donc exclusivement intra-provinciales et ne relèvent pas de la compétence fédérale.

Tableau 2 : Mise en œuvre du *Code canadien de sécurité* par administration en 2021

Norme du CCS	TC	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	Yn	T.N.-O.
Exigences générales	LTR												
1 : 4 500 kg et plus	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2 : Identificateur unique	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3 : Poids	O	5 000	4 500 (S)	5 000 (S)	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500
4 : Exemptions (1)	O	(M) (2)	Certains	Certains (4)	Certains	Certains	Certains	N	Certains	Certains	N	Certains (3)	Certains
5 : Intra/extra	Extra seulement	Même	(3) Diff.	Diff.	Même	Même	Même	Même	Même	Même	Même	Diff.	Même
Permis d'exploitation de certificats de sécurité (5)	LTR	O Autocar	O Autocar (6)	O	O	O Autocar	O Autocar	O Autocar (7)	O Autocar	O Autocar	N O Autocar	O Autocar	O
Responsabilité financière	LTR												
Minimum 1 000 000 \$		O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	O	O
Marchandises dangereuses 2 000 000 \$		O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	O	O
Approbation		O	O	O	O	O	O	O	O	N (M) (8)	O	O	N (M) (8)
Norme 1 du CCS. Concept du permis de conduire unique	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 2 du CCS. Évaluation des connaissances et de la performance du conducteur	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 3 du CCS. Formation et évaluation des examinateurs de conduite	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 4 du CCS. Classification des permis de conduire	S.O.	O	O	O	O	O (M) (9)	O	O	O	O	O	O	O
Norme 5 du CCS. Normes et procédures d'auto-accréditation (10)	S.O.	O	O	O	O	O	O	S.O.	O	S.O.	S.O.	S.O.	O
Norme 6 du CCS. Normes médicales pour les conducteurs du CCATM – fréquence (11)	S.O.	O	O (M)	O	O (M)	O	O (M)	O	O	O	O	O	O
Norme 7 du CCS. Profils des conducteurs et des transporteurs	LTR	O	O	O	O	O (12)	O	O	O	O	O	O	O
Norme 8 du CCS. Suspension temporaire	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 9 du CCS. Heures de service (13)	O 1 ^{er} janv. 2007	O 1 ^{er} mars 2007 (14)	O (S)	O (S)	O 1 ^{er} juin 2007	O 1 ^{er} janv. 2007	O 15 juin 2007	O 30 juin 2007	O Déc. 2009	O 1 ^{er} janv. 2007	O 1 ^{er} janv. 2007	O 1 ^{er} mai 2008	O 1 ^{er} janv. 2009
Norme 10 du CCS. Arrimage des cargaisons (15)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 11. Entretien et inspection périodiques des véhicules utilitaires (16)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	N (M) (17)
Norme 12 du CCS. Critères d'inspection sur route de l'ASVC	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 13 du CCS. Ronde de sécurité (18)	S.O.	À déterminer (20)	O 1 ^{er} juill. 2009	O Autocars 2012 (19)	O 1 ^{er} juill. 2008	O (M) 1 ^{er} juill. 2018	O Nov. 2 016	À déterminer	O 1 ^{er} févr. 2018	O 1 ^{er} avr. 2009	O 1 ^{er} juill. 2012	O 1 ^{er} août 2008	O Déc. 2011
Norme 14 du CCS. Cotes de sécurité, système et procédures	LTR	O (M) (21)	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 15 du CCS. Vérifications en entreprise	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Norme 16 du CCS. Formation de base préalable	S.O.	O (2021)	O (2019)	O (2019)	O (2019)	O (2017)	N	N	N	N	N	N	N

Légende

O = les exigences réglementaires sont en place, **N** = les exigences réglementaires ne sont pas en place, **M** = écart mineur, **S.O.** = sans objet, **I** = écart important, **À dét.** = à déterminer, **Diff.** = traitement différent des transporteurs extra-provinciaux et intra-provinciaux.

Remarques

- 1) La plupart des administrations accordent des exemptions mineures (p. ex. véhicules agricoles, camions de pompier, autocars de transport urbain). Ces véhicules ne relèvent généralement pas de la compétence fédérale.
- 2) En C.-B., le CCS s'applique aux véhicules selon un seuil de 5 000 kg, conformément aux systèmes d'immatriculation et d'assurance des véhicules de la province.
- 3) En Alb. et au Yn, le seuil lié au CCS est de 4 500 kg pour les transporteurs extra-provinciaux (fédéraux), alors qu'il est de 11 794 kg pour les transporteurs intra-provinciaux (locaux).
- 4) En Sask., le seuil lié au CCS se situe à 5 000 kg pour les transporteurs extra-provinciaux et est comparable à celui de la C.-B. conformément aux systèmes d'immatriculation et d'assurance des véhicules de la province, alors qu'il se situe à 11 794 kg pour les transporteurs intra-provinciaux (locaux).
- 5) Tous les conducteurs de camions et d'autocars ont besoin d'un certificat d'aptitude à la sécurité. Les exploitants d'autocars ont besoin d'une autorisation de circuler en plus du certificat d'aptitude à la sécurité. T.-N.-L. ne délivre pas de certificat d'aptitude à la sécurité pour les transporteurs routiers, cependant, le numéro CCS unique est imprimé sur chaque document d'immatriculation. Les autocars ont besoin d'une autorisation de circuler. L'Alb. a lancé un programme de pré-entrée le 1 mars 2019 qui a éliminé les certificats d'aptitude à la sécurité temporaires et exige maintenant que les transporteurs sous réglementation fédérale et provinciale suivent un cours sur les certificats d'aptitude à la sécurité, puis passent une évaluation des connaissances dans le cadre de leur procédure de demande de certificat, avant de l'acquiescer. Les nouveaux transporteurs au programme de CCS doivent également réaliser un examen de conformité des nouveaux transporteurs dans les douze mois suivant leur entrée en activité. L'Alb. a également ajouté l'expiration obligatoire des certificats d'aptitude à la sécurité (après trois ans pour les transporteurs, après six ans pour les transporteurs du programme PIC - *Partners in Compliance*) et a mis en place une procédure de renouvellement pour ces certificats. En Sask., la *Traffic Safety Act* a supprimé l'obligation de détenir une autorisation d'exploitation le 1^{er} juin 2018, mais cela n'a pas eu d'incidence sur l'obligation pour les transporteurs surveillés de détenir un certificat d'aptitude à la sécurité.
- 6) En 2020, l'Alb. a délivré une exemption au registraire pour le transport de passagers de l'obligation de détenir des certificats d'exploitation.
- 7) Le N.-B. travaille encore à la mise en œuvre de tous les aspects du processus de demande et des exigences relatives aux assurances en ce qui a trait aux certificats de sécurité.
- 8) À l'Î.-P.-É., on attend toujours les modifications aux exigences relatives aux assurances. Les T.N.-O. sont peu susceptibles de rendre obligatoires les dispositions en matière d'assurance des exigences relatives aux certificats de sécurité, car il n'y a pas suffisamment de compagnies d'assurance dans ce territoire pour fournir cette mention.
- 9) L'Ont. utilise une désignation alphabétique plutôt que numérique pour les permis de conduire – toutes les autres classes de permis du CCS sont présentes.
- 10) Dans les petites administrations, le nombre de transporteurs n'est pas assez important pour appuyer l'auto-accréditation de certaines normes du CCS (c.-à-d. Inspections périodiques des véhicules motorisés [IPVM]) et c'est pourquoi la norme n'est pas adoptée.
- 11) Certaines administrations ont des exigences plus strictes que les exigences minimales du CCS en matière de fréquence. De plus, le processus est plus étroitement contrôlé, car les médecins sont tenus de signaler les problèmes de santé qui peuvent altérer la conduite. Un examen médical peut être demandé en tout temps et au renouvellement du permis. Un permis de conduire commercial (PCC) canadien ne peut pas être obtenu ou renouvelé sans certificat médical. Les PCC sont renouvelés au moins une fois tous les cinq ans (parfois plus souvent).
- 12) L'Ont. a mis en place le *Driver Behavior Predictive Model* (Modèle de prévision du comportement du conducteur), comprenant des points adaptés qui respectent la norme 7 ou la dépassent.
- 13) Le *Règlement sur les heures de service* fédéral est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Ce règlement s'applique à tout transporteur routier qui traverse une frontière provinciale ou territoriale ou internationale. Pour que les autorités provinciales puissent appliquer le règlement fédéral, un règlement correspondant régissant les transporteurs routiers intra-provinciaux et extra-provinciaux doit être adopté dans la législation provinciale. Le tableau indique la date réelle de mise en œuvre du nouveau règlement dans chaque province et territoire. Lorsque des dates limites de mise en œuvre ne sont pas établies, la mention « À dét. » (à déterminer) est indiquée. L'Alb. et la Sask. appliquent le *Règlement sur les heures de service* fédéral aux transporteurs extra-provinciaux seulement, un règlement différent s'appliquant aux transporteurs intra-provinciaux.
- 14) En vertu de la politique, la C.-B. n'applique pas les exigences relatives aux heures de service à tout véhicule routier utilitaire faisant du transport intraprovincial ou extra-provincial (c.-à-d. les camions) dont le poids se situe entre 5 000 et 11 794 kg. Le 2 avril 2019, la C.-B. a lancé un projet pilote sur les heures de service pour les véhicules automobiles commerciaux assurant le transport de personnes ou de biens à destination ou en provenance d'un site de production cinématographique en C.-B. Les heures autorisées ont été déterminées en consultation avec l'industrie et reconnaissent l'environnement de travail unique de l'industrie cinématographique.
- 15) À l'automne 2010, le Conseil des ministres responsables du transport et de la sécurité routière a approuvé une série de modifications à la norme concernant l'arrimage des cargaisons. Une période de sensibilisation précédera la mise en œuvre complète des révisions. La plupart des administrations utilisent maintenant la méthode « adopté par renvoi » pour assurer la mise à jour de la norme, ce qui explique qu'il n'y a pas d'écart d'une administration à l'autre en 2011.
- 16) Le CCATM a entrepris une initiative visant à mettre à jour les normes d'inspection et d'entretien exhaustives s'appliquant aux camions, aux autocars et aux remorques.

- 17) Aux T.N.-O., des installations d'inspection sont disponibles pour les véhicules de transporteurs routiers extra-provinciaux. Ils obtiennent l'aide de l'Alb. en ce qui concerne le respect des exigences nationales en matière d'inspection périodique.
- 18) Toutes les administrations canadiennes s'emploient à mettre en œuvre des exigences d'inspection avant et après le voyage pour les exploitants commerciaux. Les échéances varient d'un véhicule à l'autre (camions/autocars). Les nouvelles dates cibles pour la mise en œuvre sont indiquées dans le tableau. La difficulté pour un certain nombre d'administrations semble être l'exigence de mener des inspections de soubassement obligatoires à kilométrage fixe ou planifiées dans le cas des autocars. En Ont., depuis le 1^{er} juillet 2018, les inspections de soubassement pour les autocars expirent au plus tard entre 30 jours ou 12 000 km, selon le délai le plus tardif (pour la norme 13 du CCS, il s'agit du délai le plus court, soit 30 jours ou 12 000 km). En N.-É., un règlement harmonisé à la norme 13 du CCS est entré en vigueur en février 2018 avec l'exigence supplémentaire d'enlever la neige et la glace sur un véhicule utilitaire avant qu'il ne circule sur la route.
- 19) La Sask. doit encore mettre en œuvre les inspections de soubassement pour les autocars. Autrement, la norme est en place.
- 20) La C.-B. n'a pas encore mis en œuvre la norme 13 en raison de préoccupations concernant les délais d'inspection obligatoire du soubassement pour les autocars. La C.-B. procédera à un examen basé sur l'essai de l'Ont. en modifiant le délai selon la période la plus longue, soit tous les 12 000 km ou 30 jours. La C.-B. passe également en revue les rétroactions obtenues lors des consultations concernant la mise en œuvre de la norme 13 et prévoit d'aller de l'avant avec les changements réglementaires requis, y compris le calendrier de l'annexe 4 utilisé par l'Ont. Le calendrier de mise en œuvre n'a pas encore été établi.
- 21) Depuis le 1^{er} juin 2015, la C.-B. a mis en place trois options supplémentaires de notation de la sécurité : « Excellente » (pour reconnaître les transporteurs qui ont obtenu un excellent résultat de vérification ainsi qu'un statut de profil satisfaisant), « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante, non vérifiée » (pour s'assurer que les transporteurs non vérifiés sont toujours publiquement responsables de leur rendement routier avant qu'une vérification en entreprise quantifiable des installations ne soit effectuée).

ÉCART PAR RAPPORT À UNE MISE EN ŒUVRE COMPLÈTE DU *CODE CANADIEN DE SÉCURITÉ*, PAR ADMINISTRATION

Bien que le CCS ait pour objectif général de veiller à ce que les transporteurs routiers intra-provinciaux et extra-provinciaux soient traités de la même manière, en vertu de l'accord initial relatif au CCS chaque administration est libre d'établir différentes dispositions réglementaires et exigences de tenue de dossiers à l'égard des entreprises de transport par camion et par autocar qui exercent l'ensemble de leurs activités dans leur province ou territoire. On constate donc des écarts par rapport au CCS à l'échelle du pays, et l'un des principaux objectifs des rapports annuels au Parlement est de les documenter. Le tableau 2 présente des renseignements détaillés sur la façon dont les normes du CCS ont été mises en œuvre au Canada en 2021 et indiquent les variations avec ces normes, qu'elles soient mineures ou importantes, ainsi que les cas où les transporteurs intra-provinciaux et extra-provinciaux sont traités différemment. Le tableau a été distribué aux P/T et mis à jour en fonction de leurs commentaires. Ainsi, un écart reste enregistré par rapport au rapport de l'année précédente à moins qu'une administration n'indique spécifiquement qu'il a été supprimé.

Bon nombre des écarts sont mineurs et existent depuis un certain nombre d'années. Certaines administrations peuvent être enclines à les laisser en place jusqu'à ce que des modifications plus importantes soient apportées à leurs règlements.

Les normes du CCS sont dynamiques et font l'objet d'examens et de mises à jour périodiques pour répondre aux enjeux contemporains de l'industrie du transport routier au Canada. Des écarts peuvent survenir en raison des différentes priorités législatives des administrations et de l'obtention de ressources pour mettre en œuvre les révisions apportées aux normes du CCS. Ainsi, dans une année donnée, il peut y avoir plus ou moins d'écarts dans la mise en œuvre uniforme et complète des normes du CCS. Cependant, sur le long terme, on observe une tendance progressive vers l'élimination de ces différences. Tel qu'indiqué ci-dessous, les écarts peuvent être liés aux dispositions générales ou à des normes spécifiques du CCS.

ÉCARTS RELATIFS AUX DISPOSITIONS GÉNÉRALES DU *CODE CANADIEN DE SÉCURITÉ*

Les normes du CCS s'appliquent à tous les VU dont le poids est supérieur à 4 500 kg, qu'ils soient considérés comme des véhicules intra-provinciaux ou extra-provinciaux. Le

tableau 2 indique qu'à l'exception de la C.-B., de l'Alb., de la Sask. et du Yn, les P/T ont mis en œuvre cette exigence générale. La C.-B. s'écarte un peu de l'exigence du CCS du fait que ses systèmes d'immatriculation et d'assurance ne relèvent pas du même organisme. Cet écart est considéré comme étant mineur et peu susceptible de changer.

Dans les cas de l'Alb. du Yn et de la Sask., le seuil de poids du CCS se situe toujours à 4 500 kg (Alb., Yn) et à 5 000 kg (Sask.) pour les transporteurs routiers extra-provinciaux. Toutefois, dans ces trois administrations, le seuil est fixé à 11 794 kg ou plus pour les transporteurs routiers intra-provinciaux.

Cela signifie qu'en Alb., en Sask. et au Yn le CCS ne s'applique pleinement qu'aux véhicules intra-provinciaux excédant ces seuils de poids. Les véhicules dont le poids est inférieur à ces seuils et qui sont exploités uniquement à l'intérieur de ces provinces sont exemptés de nombreuses normes du CCS (heures de service, ronde de sécurité, inspection annuelle et cotes de sécurité, etc.). Bien que cet écart soit important, ces véhicules ne sortent généralement pas de ces provinces.

ÉCARTS PAR RAPPORT À DES NORMES PRÉCISES DU CODE CANADIEN DE SÉCURITÉ

Les données de 2021 indiquent que la plupart des administrations continuent d'exempter certains types de véhicules du programme du CCS dans leurs règlements locaux. Ceux-ci comprennent notamment les véhicules municipaux et agricoles, les ambulances, les camions de pompier, les corbillards et certains véhicules utilisés par divers corps de métier (p. ex. plombiers). Puisque ces véhicules sont d'ordinaire utilisés à l'échelle locale, ces écarts relatifs aux exigences du CCS n'ont généralement aucun effet sur les exploitations extra-provinciales de camions et d'autocars.

Comme cela a été mentionné, trois administrations (Alb., Sask. et Yn) continuent de traiter les transporteurs extra-provinciaux et intra-provinciaux différemment dans leurs règlements. La C.-B. exempte les camions d'un PBE égal ou inférieur à 11 794 kg des exigences de se conformer au *Règlement sur les heures de service*. En vertu de cette politique, la C.-B. n'applique pas les exigences relatives aux heures de service aux véhicules routiers utilitaires de 5 000 à 11 794 kg pour les transporteurs intra-provinciaux et extra-provinciaux.

Presque tous les P/T ont mis en œuvre les exigences de responsabilité financière (assurance) ainsi que celles relatives au processus d'application de la LTR et du CCS. À l'Î.-P.-É. et dans les T.N.-O., des travaux sont toujours en cours en 2021 pour se conformer à ces exigences réglementaires.

En ce qui concerne le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, le tableau 2 indique que 11 des 13 administrations avaient mis en œuvre des règlements provinciaux révisés à la fin de 2021. L'Alb. et la Sask. n'ont toujours pas mis en œuvre le règlement fédéral. Dans ces deux provinces, le règlement fédéral s'applique aux transporteurs extra-provinciaux seulement, un règlement différent s'appliquant aux transporteurs intra-provinciaux.

Le tableau 2 indique que certains progrès graduels ont été réalisés dans la mise en œuvre de la norme révisée relative aux rondes de sécurité. En 2021, deux provinces (C.-B. et N.-B.) n'avaient toujours pas implanté la norme révisée. Il convient de noter qu'en 2021, le CCATM a publié la nouvelle norme 16 du CCS visant à régir la formation de base préalable obligatoire au Canada et que cinq administrations (C.-B., Alb., Sask., Man. et Ont.) l'ont mise en œuvre jusqu'à présent.

ÉTAT D'AVANCEMENT DU CADRE D'APTITUDE À LA SÉCURITÉ EN 2021

Le tableau 3 présente l'état d'avancement des administrations en 2021 dans la mise en œuvre des exigences de la LTR (2006) modifiée et des normes du CCS devant être incluses dans le régime de cotes de sécurité. Mentionnons que la LTR modifiée a poursuivi l'objet des modifications de 1987 à la Loi, alors que la réglementation économique de l'industrie était remplacée par un accent sur la sécurité. Les modifications de 2006 ont consolidé l'accent sur l'aptitude à la sécurité et ont été conçues pour créer un cadre d'aptitude à la sécurité *uniforme à l'échelle nationale* pour les transporteurs routiers. En bref, les modifications obligent les transporteurs routiers extra-provinciaux à détenir un *certificat d'aptitude à la sécurité*, qui doit être délivré par les autorités provinciales de manière cohérente dans l'ensemble du pays, sur la base de la norme 14 – *Cote de sécurité*, créant un régime de sécurité national uniforme.

Le tableau indique que les P/T ont réalisé d'importants progrès graduels pour réduire les écarts dans les exigences relatives aux cotes de sécurité qui avaient été cernées par Knowles en 2004 lors de l'évaluation de l'état de préparation des administrations canadiennes dans la mise en œuvre de la LTR révisée².

² Étude de l'état de préparation au projet de cotes de sécurité des transporteurs routiers du CCATM – Rapport final – 2 septembre 2004 – préparé par Knowles Canada – disponible sur les sites du CCATM à www.ccmta.ca/fr et de Transports Canada à www.tc.canada.ca/fr.

Tableau 3: Régime de cotes de sécurité du *Code canadien de sécurité* – État d'avancement de la mise en œuvre en 2021

Éléments de la LTR (1)	TC	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	Yn	T.N.-O.
1) Dispositions générales	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2) Identification des exploitants problématiques	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3) Modèle d'intervention en quatre étapes adopté (2)	S.O.	O (M) (3)	O	O (M) (3)	O	O	O (M) (3)	O	O	O	O (2)	O	O
4) Surveillance des transporteurs immatriculés dans l'administration seulement	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
5) Transporteurs américains dans le régime de cotes de sécurité (4)	S.O.	N	N	N	N	O (5)	O (5)	N	N	N	N	N	N
6) Demandes ou disposition relative à l'assurance	S.O.	O	O	O	O	O	O	N (I) (6)	O	O	O (6)	O	O
7) Tous les véhicules visés par le CCS	S.O.	O	O (M) (7)	O (M) (7)	O	O	O	O	O	O	O	O (M) (7)	O
8) Évaluation des transporteurs en fonction de 24 mois de données	S.O.	O (M) (8)	O (M) (8)	O (M) (8)	O	O	O	O	O	O	O	O	O
8) Échanges de données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
10) Toutes les vérifications en entreprise conformément à la norme 15 du CCS	S.O.	O	O	O	O (M) (9)	O	O	O	O	O	O (9)	O	O (M) (9)
11) Attribution ou changement des cotes de sécurité selon quatre catégories de cote	LTR	O (M) (10)	O (M) (10)	O	O	O (M) (10)	O (11)	O (M) (12)	O	O	O (10)	O	O (13)
12) Mise en œuvre de tous les éléments de la norme 14 sur les cotes de sécurité (p. ex. plans de sécurité)	S.O.	O	O	O	O	O (M) (14)	O (M) (14)	O	O	O	O (14)	O	O
13) Toutes les collisions évaluées en fonction de la formule de gravité (p. ex. 2, 4 et 6 points)	S.O.	O	O	O	O	O	O (15)	O	O	O	O	O	O
14) Utilisation du tableau d'équivalence des déclarations de culpabilité du CCATM	S.O.	O (M) (16)	O	O	O	O	O (16)	O	O	O	O	O	O
15) Évaluation du caractère évitable des collisions responsables	S.O.	O	O	O	O	O	O (M) (17)	O	O	O	O	O	O
16) Réception et utilisation de données des États-Unis dans le système de cotes de sécurité (18)	S.O.	O	O	O	O	Inc.	Inc.	Inc.	Inc.	Inc.	N À dét. (18)	O	O
17) Échanges électroniques d'information sur les transporteurs avec d'autres administrations	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O (19)	O	O

Légende : **O** = les exigences réglementaires sont en place, **I** = écart important, **N** = les exigences réglementaires ne sont pas en place, **Inc.** = inconnu, **M** = écart mineur, **S.O.** = sans objet, **À dét.** = à déterminer.

Remarques

- 1) Les résultats présentés dans ce tableau proviennent de mises à jour qui ont été fournies par les administrations à TC.
- 2) Toutes les administrations utilisent les interventions suivantes : 1) la lettre, 2) l'entrevue, 3) la vérification, 4) l'audience de justification, dans le cadre du processus d'intervention. La vitesse à laquelle un transporteur passe de l'étape 1 à l'étape 4 et se voit attribuer une cote non satisfaisante peut varier, car un mauvais rendement de sécurité peut faire en sorte que l'on saute certaines étapes du processus d'intervention (lettre d'avertissement/entrevue) et engendrer une vérification immédiate en entreprise. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005. En Ont., l'ordre d'intervention veut que la vérification précède l'entrevue.
- 3) Le système de la C.-B. comporte cinq éléments dans le processus d'intervention. Les interventions de la C.-B. consistent en : 1) une lettre d'avertissement, 2) une auto-évaluation du plan de sécurité, 3) un examen de la sensibilisation à la conformité, 4) une vérification, 5) une audience de justification. La Sask. utilise : 1) une première lettre d'avertissement, 2) une deuxième lettre d'avertissement, 3) une cote de sécurité « conditionnelle », 4) une vérification. La Sask. mène également des enquêtes approfondies sur les transporteurs à tout moment du processus d'intervention, ce qui peut entraîner la prise de mesures disciplinaires (amendes, suspension, révocation, etc.). Les systèmes du Qc sont composés de trois éléments dans le processus d'intervention : 1) une lettre d'avertissement, 2) une vérification, 3) une audience de justification.
- 4) Le 14 septembre 2008, le Canada et les États-Unis ont signé un nouvel accord de réciprocité afin de reconnaître les processus de cotes de sécurité des deux pays. L'accord de réciprocité concernant la cote de sécurité/l'examen de conformité a été signé par le CCATM et la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) et engage les deux parties à s'échanger des données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité pour remplir les profils des transporteurs routiers tenus dans les deux pays. L'accord de réciprocité révisé vise à éliminer le doublement des efforts de suivi et de surveillance des transporteurs routiers des deux côtés de la frontière, éliminant ainsi un obstacle important au commerce transfrontalier.
- 5) L'Ont. et le Qc attribuent des cotes de sécurité aux transporteurs routiers des États-Unis et du Mexique qui exploitent des activités dans leurs administrations, ce qui est permis. Compte tenu d'un accord de réciprocité préexistant concernant les cotes de sécurité et de l'intention de le mettre en œuvre, les autres administrations excluent les transporteurs routiers américains de leurs systèmes. Par conséquent, les transporteurs routiers extra-provinciaux qui exploitent leurs activités aux États-Unis devront avoir deux cotes de sécurité : une émise par une administration canadienne où ils sont immatriculés et l'autre par la FMCSA des États-Unis. Les transporteurs routiers américains pourraient avoir un avantage concurrentiel sur certains transporteurs routiers extra-provinciaux canadiens, puisqu'ils n'ont pas à s'inscrire aux programmes de cotes de sécurité des autres administrations canadiennes (à l'exception de l'Ont. et du Qc).
- 6) N.-B. : les éléments du processus de demandes et de vérification de l'assurance ne sont pas tous en place en raison de problèmes de ressources. T.-N.-L. a adopté un processus des demandes dans un règlement en novembre 2005.
- 7) Les cotes de sécurité de l'Alb., de la Sask. et du Yn pour les transporteurs extra-provinciaux respectent le seuil de poids du CCS. Le régime de cotes de sécurité s'applique aux transporteurs routiers intra-provinciaux au seuil de 11 794 kg et plus.
- 8) La C.-B., l'Alb. et la Sask. utilisent une période de 12 mois (plus stricte) au lieu de la période de 24 mois prescrite dans le CCS. Les événements plus récents ont plus de poids en Alb., mais pas en Sask. ou en C.-B.
- 9) En 2018, le Man. a testé un modèle d'évaluation alternatif pour les vérifications en entreprise demandées par les transporteurs à la recherche d'une cote « satisfaisante », qui consistait à examiner les résultats des vérifications de la FMCSA, des évaluations des risques de la Société d'assurance publique du Manitoba, des vérifications de SafeWork, etc. ainsi qu'à examiner le régime interne de gestion de la sécurité des transporteurs. Cela a été utilisé pour réduire les tailles des échantillons de la norme 15 du CCS. Le programme a été interrompu après mai 2018. Les T.N.-O. poursuivent les travaux relatifs à la mise en œuvre de vérifications quantifiables et au critère d'échec/de réussite de la norme 15 du CCS. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 10) L'Ont. a cinq catégories de cote, y compris la catégorie « excellente ». Pour sa part, l'Alb. a mis en place une catégorie « excellente » pour les transporteurs routiers participant à son programme de Partenaires en matière d'observation (Partners in Compliance) en 2010. Au 1^{er} juin 2015, la C.-B. comptait sept catégories de cote, notamment « excellente » (pour reconnaître les transporteurs qui ont obtenu un excellent résultat de vérification ainsi qu'un statut de profil satisfaisant), « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée » (pour s'assurer que les transporteurs non vérifiés sont toujours publiquement responsables de leur rendement routier avant qu'une vérification en entreprise quantifiable des installations ne soit effectuée). À des fins d'échange de données, les cotes « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée » sont actuellement remplacées par la cote « satisfaisante non vérifiée ». T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 11) Depuis l'été 2015, le Qc se conforme aux quatre catégories de cote.

- 12) Le N.-B. connaît des difficultés en ce qui a trait à l'attribution immédiate d'une cote non satisfaisante lorsque les niveaux d'assurance minimaux ne sont pas atteints. Il s'agit d'une question de déclaration qui sera traitée dans le cadre d'un projet de modernisation à long terme visant à mettre à jour les systèmes.
- 13) Les T.-N.-O. ont mis en place un système pour attribuer quatre cotes de sécurité conformément à la LTR et au CCS.
- 14) En Ont. et au Qc, une cote de sécurité conditionnelle peut être appliquée en fonction du rendement routier de sécurité d'un transporteur sans qu'il ait échoué une vérification. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 15) Au Qc, les accidents mortels ne sont pas pondérés, car ils donnent lieu à un transfert immédiat du dossier à la Commission des transports du Québec (CTQ) pour une évaluation.
- 16) La C.-B. utilise le tableau d'équivalence des déclarations de culpabilité en relation avec les codes d'équivalence, mais en octobre 2015, a révisé les points associés à chaque type de déclaration de culpabilité pour mieux refléter la corrélation avec les accidents futurs ainsi qu'en utilisant une échelle de cinq points pour déterminer plus précisément le rendement routier du transporteur. Le Qc utilise le tableau d'équivalence des condamnations pour les codes d'équivalence, mais utilise sa propre pondération associée à chaque type de condamnation pour mieux refléter la corrélation avec les accidents futurs et utilise une échelle de cinq points pour déterminer avec plus de précision le rendement du transporteur sur la route.
- 17) Le Qc n'enregistre que les accidents à déclarer. Si le transporteur démontre qu'il n'est pas responsable, la pondération est supprimée. La notion « d'accident évitable » n'est pas considérée.
- 18) Dans le cadre de leurs méthodes d'attribution des cotes de sécurité, la C.-B., l'Alb., la Sask., le Man., les T.-N.-O. et le Yn utilisent des données sur les événements américains (p. ex. les collisions et les inspections de l'ASVC) pour évaluer les transporteurs routiers extra-provinciaux qui y sont immatriculés. On ignore si d'autres administrations canadiennes incluent des données sur les événements américains dans leurs méthodologies pour évaluer leurs transporteurs routiers extra-provinciaux immatriculés dans l'administration. Il se peut que T.-N.-L. ne reçoive pas de données américaines et qu'elle ne les utilise pas. À confirmer.
- 19) T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.

ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA LTR EN 2021

Dans l'ensemble, le tableau 3 indique que les P/T ont élaboré et mis en œuvre un régime de cotes de sécurité généralement conforme fondé sur la LTR et qu'ils délivrent des cotes de sécurité à leurs transporteurs routiers immatriculés dans l'administration. En 2021, les P/T n'ont signalé aucun changement.

Progrès dans l'élaboration des dispositifs de consignation électroniques

Les dispositifs de consignation électroniques (DCE) aident à garantir que les heures de travail et de repos d'un conducteur de véhicule utilitaire sont consignées de manière précise et fiable. Ces appareils sont destinés à remplacer les fiches journalières sur papier, qui peuvent être falsifiées ou incomplètes, et, dans certains cas, dupliquées ou manquantes.

Bien que les efforts de recherche et de consultation remontent à 2005, la période de 2009 à 2021 a été marquée par le niveau d'activité le plus intense de la part du gouvernement fédéral et des P/T, à la fois individuellement et au sein du CCATM. Cette période s'est avérée cruciale pour le développement de la réglementation visant l'utilisation obligatoire des DCE afin d'assurer le respect du *Règlement sur les heures de service* au Canada.

Le 16 décembre 2017, TC a publié le *Règlement modifiant le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* (dispositif de consignation électronique et autres modifications) dans la Gazette du Canada, Partie I. La publication finale, dans la Partie II de la Gazette du Canada, a eu lieu le 12 juin 2019. La date d'entrée en vigueur a été fixée à 24 mois après la publication de la partie 2, soit le 12 juin 2021. Il est à noter que toutes les administrations canadiennes soutiennent une période d'application progressive sans pénalités jusqu'au 1^{er} janvier 2023.

ÉTAT D'AVANCEMENT DE L'APPLICATION DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET DES NORMES DU CODE CANADIEN DE SÉCURITÉ POUR L'ANNÉE 2021

L'application des normes du CCS comprend deux volets : les inspections sur route de l'ASVC et les vérifications en entreprise. Le financement de TC accordé aux administrations est en partie lié à la réalisation de ces deux volets. Des études démontrent des répercussions positives sur la sécurité pour ces deux types d'interventions. Les données

présentées ci-dessous proviennent des rapports des administrations fournis à TC en fonction des exigences révisées en matière d'établissement de rapports contenues dans les trois derniers accords de financement.

INSPECTIONS SUR ROUTE DE L'ALLIANCE POUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES COMMERCIAUX

L'ASVC est une association de représentants des États, des provinces et du gouvernement fédéral chargés de l'administration et de l'application des lois sur la sécurité des transporteurs routiers au Canada, aux États-Unis et au Mexique. La recherche a établi à maintes reprises que les inspections sur route des conducteurs de VU et des véhicules ont des effets positifs sur les taux de conformité et la sécurité routière. Des inspecteurs des P/T formés à cet effet effectuent ces inspections en bordure de route, aux pesées routières et aux installations des transporteurs routiers en fonction des procédures et des critères d'inspection créés par l'ASVC, connus sous l'appellation de *North American Standard Inspection Program*.

Au Canada, les critères de mise hors service élaborés par l'ASVC sont spécifiés dans la norme 12 – *Critères d'inspection sur route de l'ASVC* du CCS, qui est mise à jour annuellement. La norme 12 porte sur quatre domaines clés : les conducteurs, les véhicules, les marchandises dangereuses et la conformité administrative. Les inspections de l'ASVC comportent maintenant jusqu'à huit niveaux, toutefois, les niveaux 1 à 5 sont les plus couramment utilisés, le niveau 1 représentant la procédure d'inspection la plus complète³.

Avant l'élimination des cibles d'inspection de l'ASVC en 2008-2009, les P/T dépassaient généralement celles-ci, ce qui indique des activités d'exécution assez robustes dans toutes les administrations. Comme on peut le voir dans le tableau 4 et la figure 1, cette tendance s'est poursuivie et l'élimination des cibles n'a pas donné lieu à une réduction du nombre total d'inspections. D'un point de vue national, on observe en fait une tendance générale à la hausse après la suppression des objectifs, comme le montre la figure 1, même si l'on tient compte de certaines baisses après 2019 qui sont liées à la pandémie de COVID-19.

Notons que les 331 511 inspections menées en 2009-2010 et les 320 982 inspections menées en 2010-2011 dépassent toutes les autres années où les cibles étaient en vigueur, seule l'année 2005-2006 présentait des totaux plus élevés pour les inspections de l'ASVC. Comme le montre le tableau 4, avant 2021, il n'y a eu que quelques cas où le nombre

³ Pour une description des niveaux d'inspection de l'ASVC, consultez le site : <https://www.cvsa.org/fr/inspections/all-inspection-levels/>.

d'inspections a chuté en dessous des anciens niveaux cibles, mais la tendance nationale était néanmoins à la hausse.

Cependant, comme le montre la figure 1, seulement 172 393 inspections routières de l'ASVC ont été effectuées au Canada au cours de l'exercice 2020-2021. C'est le nombre le plus bas des 15 dernières années. Cette situation tient du fait que 2021 était la deuxième année de la pandémie de COVID-19 et que les diverses restrictions mises en œuvre ont eu une incidence sur les efforts d'application de la loi des P/T.

Tableau 4: : Inspections de l'ASVC de 2009-2010 à 2020-2021

	Cibles*	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21
C.-B.	22 545	27 382	26 089	27 762	31 865	29 454	25 556	22 996	22 098	23 305	23 071	20 781	1 590
Alb.	21 724	32 013	36 720	32 119	32 771	30 156	30 913	25 947	28 124	28 367	27 694	25 846	24 028
Sask.	8 555	17 860	15 218	13 052	9 943	11 462	13 904	13 963	15 808	12 617	8 425	4 280	6 342
Man.	6 445	7 494	6 189	4 837	3 541	3 841	4 876	3 804	3 804	7 125	6 610	6 533	5 166
Ont.	77 153	104 120	95 513	102 807	102 651	110 345	120 960	119 548	113 412	142 782	96 969	89 666	41 394
Qc	26 943	100 440	96 320	35 408	65 204	73 620	79 328	95 029	85 058	97 620	106 027	94 452	85 199
N.-B.	5 642	28 991	29 808	26 714	25 729	26 013	24 962	20 117	11 710	12 973	11 664	13 108	2 496
N.-É.	3 961	7 502	10 145	10 618	7 987	9 578	8 971	9 390	9 354	10 908	11 624	10 222	3 190
Î.-P.-É.	1 036	2 160	1 677	1 759	1 521	1 154	1 779	1 267	1 239	1 361	1 277	1 233	1 233
T.-N.-L.	1 243	1 748	1 986	1 765	1 636	1 157	1 047	1 333	1 941	1 349	1 411	1 864	1 072
Yn	562	909	782	892	801	629	770	605	682	627	704	614	506
T.N.-O.	1 584	892	535	635	1 021	834	840	1 120	741	935	963	671	177
Total	179 495	331 511	320 982	258 368	284 670	298 213	313 906	315 119	293 971	339 969	296 439	269 270	172 393

*À des fins d'analyse uniquement, il s'agit des objectifs fixés dans la convention de financement de 2003-2004 à 2007-2008.

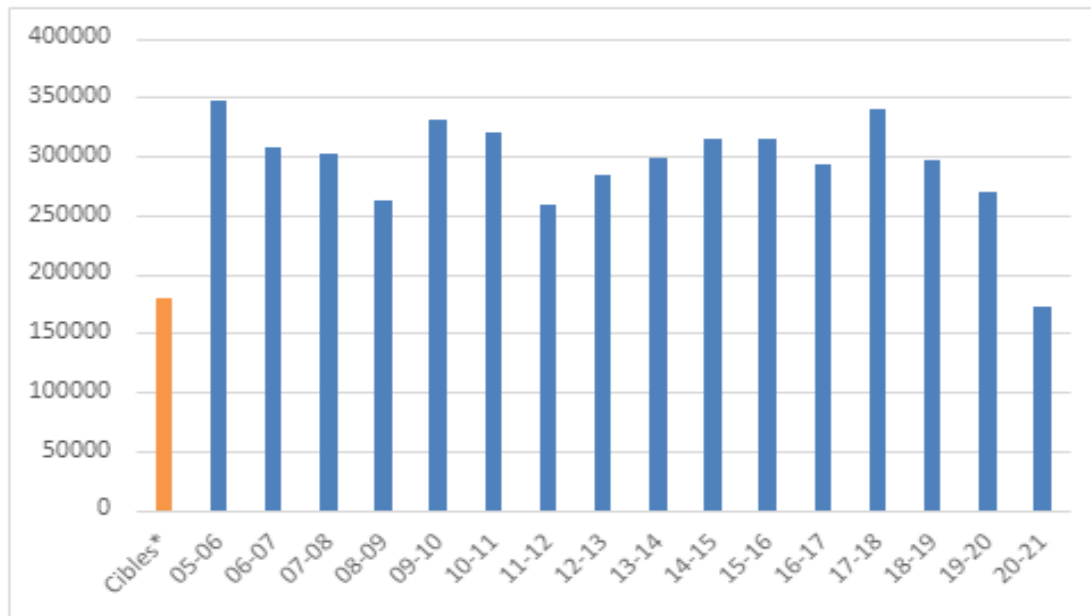


Figure 1 : Nombre d'inspections en bordure de route de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux au Canada par exercice financier

OPÉRATION ROADCHECK 2021

L'opération Roadcheck est un programme d'inspection de sécurité de 72 heures entrepris tous les ans par des agents d'application de la loi canadiens, américains et mexicains afin de promouvoir la sécurité des transporteurs routiers. L'événement est coordonné par l'ASVC en partenariat avec des administrations membres du CCATM. Des véhicules lourds sont sélectionnés aléatoirement aux fins d'inspection conformément aux procédures élaborées par l'ASVC. Les freins, les systèmes de direction, les roues, les pneus, les châssis et la façon dont les charges sont arrimées sont inspectés, de même que la documentation du conducteur aux fins d'un examen de la conformité aux règles sur les heures de service.

Les résultats n'incluent pas les véhicules qu'on a laissé passer sans les soumettre à l'inspection et qui sont considérés comme ayant « réussi » compte tenu de la présence d'un autocollant valide de l'ASVC. Seuls les véhicules sans autocollant d'inspection valide de l'ASVC sont inspectés et inclus dans les résultats. Ce biais d'échantillonnage a pour conséquence que les résultats du programme Roadcheck relatifs aux taux hors service ne devraient pas être extrapolés à l'ensemble des transporteurs routiers.

L'ASVC a présenté les résultats de l'opération Roadcheck 2021 pour le Canada comme suit⁴ :

Il y a eu 3 349 inspections de niveau I d'effectuées, entraînant la mise hors service de 912 véhicules (27,2 %) et de 117 conducteurs (3,5 %). Parmi ces infractions, les cinq principales concernaient le système de freinage (30,2 %), l'arrimage de la cargaison (17,8 %), les lumières (12,4 %), les pneus (12 %) et l'ajustement des freins (10,9 %). Les cinq principales infractions liées à la conduite sont les heures de service (64 %), les fausses fiches journalières (11,5 %), la licence de classe incorrecte (8,6 %), la violation d'une restriction de licence (7,2 %) et l'expiration de licence (3,6 %).

VÉRIFICATIONS EN ENTREPRISE

Aux fins des vérifications en entreprise, un auditeur certifié doit se rendre sur le lieu principal d'activité du transporteur routier pour effectuer des évaluations complètes. Les vérifications sont basées sur une procédure définie dans la norme 15 *Vérifications en entreprise* du CCS. Comme le précise la norme, une vérification consiste en un examen détaillé de documents spécifiques, d'entrevues auprès du personnel de sécurité ainsi qu'une analyse des données recueillies durant les inspections de l'ASVC. Les vérifications servent à évaluer la conformité et le rendement d'un transporteur en matière de sécurité sur la base des infractions observées. Les résultats sont utilisés conjointement avec le profil du transporteur (voir la norme 7 *Profils des conducteurs et des transporteurs* du CCS) pour établir la cote de sécurité du transporteur (norme 14 *Cote de sécurité* du CCS). Les vérifications doivent être quantifiables, effectuées de manière uniforme au sein de chaque administration et compatibles avec les autres administrations. Elles sont menées par un membre de l'administration dûment formé.

Les vérifications en entreprise servent à attribuer une cote satisfaisante, conditionnelle (dans la plupart des administrations) ou non satisfaisante. Les résultats d'une vérification exigent généralement que les transporteurs routiers mettent en œuvre des mesures pour améliorer le rendement en matière de sécurité et de conformité dans des délais définis. Si le rendement en matière de sécurité et de conformité ne s'améliore pas ou s'aggrave, les P/T peuvent donner la cote « non satisfaisant » au transporteur routier et révoquer son certificat d'aptitude à la sécurité, afin de l'empêcher d'exercer ses activités sur les routes canadiennes.

Comme le montre le tableau 5, le nombre de vérifications réalisées par les P/T peut varier considérablement d'une année à l'autre, certaines affichant une tendance à la baisse,

⁴ <https://www.cvsa.org/fr/news/2021-roadcheck-results/>

d'autres une tendance à la hausse. Néanmoins, comme le montre la figure 2, les nombres agrégés à l'échelle nationale restent relativement stables. Globalement, on observe une légère tendance à la baisse après l'exercice 2012/13, qui s'explique en partie par un pic des vérifications pour les exercices 2010/11 à 2013/14. En outre, les données du tableau 5 révèlent que la tendance à la baisse est principalement le fait d'une administration où le nombre de vérifications a chuté de manière importante et constante depuis 2012-2013, et d'une autre où une baisse est perceptible après 2019-2020. Les données pour 2020-2021 montrent cependant une baisse nationale considérable, conséquence des restrictions mises en œuvre pendant la pandémie de COVID-19.

Tableau 5: Vérifications en entreprise de 2006-2007 à 2020-2021

	06-07	07-08	08-09	09-10*	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21
C.-B.	340	300	295	205	251	253	190	126	80	45	47	52	61	39	6
Alb	206	221	339	182	395	377	368	339	318	319	347	323	352	286	270
Sask.	133	82	80	129	30	32	49	79	101	141	156	134	205	57	32
Man.	86	125	92	48	56	58	62	58	36	51	51	25	54	19	26
Ont.	803	496	681	237	200	211	269	248	278	175	152	158	149	155	54
Qc	279	292	252	92	229	99	69	103	88	122	175	150	130	134	95
N.-B.	85	81	79	65	94	98	155	113	61	93	47	76	68	42	6
N.-É.	137	215	173	31	12	25	7	17	26	43	36	17	53	175	100
Î.-P.-É.	15	17	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
T.-N.-L.	21	21	21	2	1	22	20	21	3	3	3	3	3	3	0
Yn	3	4	3	3	4	7	7	8	6	6	6	8	8	6	6
T.N.-O.	3	3	3	0	3	2	1	3	3	3	3	3	3	3	0
Total	2 111	1 857	2 031	1 007	1 288	1 197	1 210	1 128	1 013	1 014	1 036	962	1 099	932	608

*Les cibles de vérifications ont été éliminées en 2009-2010 et les exigences en matière de déclaration ont changé : les P/T ne déclarent maintenant que le nombre de vérifications menées auprès des transporteurs routiers extra-provinciaux.

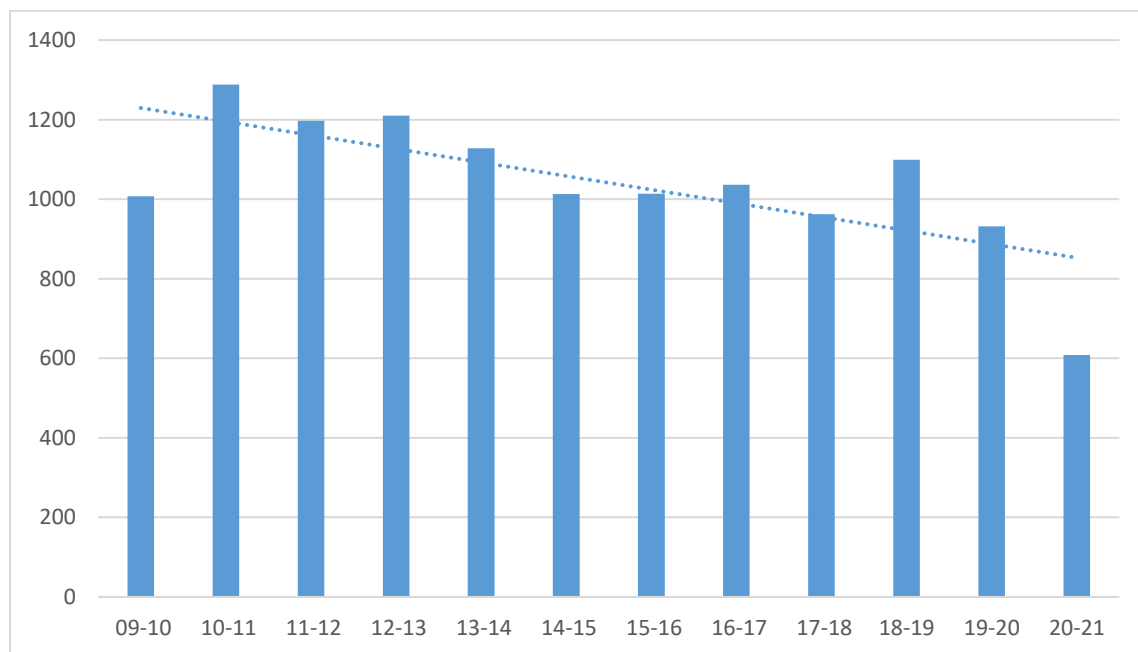


Figure 2 : Nombre de vérifications en entreprise réalisées auprès des transporteurs routiers extra-provinciaux au Canada, par exercice financier

ÉCHANGE DE DONNÉES

Le système des cotes de sécurité et les accords de contribution au financement du CCS exigent que les P/T échangent des données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité. Les données servent à déterminer les cotes de sécurité et à discipliner les transporteurs routiers. L'échange des données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité est donc essentiel pour assurer la solidité et l'exhaustivité de l'évaluation de la cote de sécurité établie par chaque administration pour chaque transporteur routier qu'elle supervise.

Les tableaux canadiens des codes d'équivalence des déclarations de culpabilité du CCATM constituent un outil de référence qui établit l'équivalence des infractions à l'échelle des cadres législatifs et réglementaires des P/T. Cela permet aux administrations de prendre les mesures appropriées sur la base d'une compréhension commune de la gravité de l'infraction.

Le tableau 6 résume la tendance des dix années de 2011 à 2021 dans le volume des échanges de renseignements sur les déclarations de culpabilité entre les administrations. Les valeurs du tableau représentent le nombre total de déclarations de culpabilité envoyées à d'autres P/T par chaque administration pour chacune de ces dix années.

Tableau 6: Échange de données (déclarations de culpabilité envoyées) des années financières de 2011-2012 à 2020-2021

Année	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21
Total	59 201	62 607	62 385	75 902	86 911	100 561	73 359	75 049	90 874	69 768

Les P/T ont commencé à utiliser les renseignements sur les déclarations de culpabilité d'autres administrations dans leurs régimes de cotes de sécurité vers 2002. Les données historiques indiquent que le nombre d'échanges de données sur les déclarations de culpabilité est resté relativement stable et constant entre 2005 et 2009. Cependant, on a observé une augmentation importante du nombre de données sur les déclarations de culpabilité échangées entre les administrations en 2009-2010. Ensuite, comme le montre le tableau 6, il y a eu une tendance à la hausse du volume de données sur les déclarations de culpabilité envoyées par les administrations au cours de la période de 2011-2012 à 2019-2020. Cela est probablement attribuable aux améliorations continues apportées aux systèmes des administrations individuelles pour traiter les déclarations de culpabilité. Dans l'ensemble, pour la période, les données suggèrent que le cadre d'aptitude à la sécurité fonctionne correctement alors que davantage de données sont échangées et traitées. On note une diminution pour l'année 2020-2021, qui reflète à nouveau les effets de la pandémie de COVID-19 sur les activités d'application de la loi.

Le nombre d'employés des administrations affectés aux activités d'application de la loi peut être utilisé comme un indicateur du niveau d'effort, à travers le pays, pour soutenir le cadre d'aptitude à la sécurité et faire appliquer la réglementation sur la sécurité des véhicules automobiles et les normes du CCS. Les exigences en matière de rapports associées aux accords de financement spécifient que les P/T sont tenus de rendre compte du nombre d'inspecteurs routiers et de vérificateurs en entreprise en poste. Le tableau 7 résume le nombre d'employés assurant l'application de la LTR sur la route et dans les vérifications de 2014-2015 à 2020-2021. Historiquement, les niveaux de dotation des P/T ont fluctué et varient en fonction des départs à la retraite, des priorités gouvernementales et des budgets relatifs à la dotation en personnel pour les postes vacants. Les données des rapports antérieurs présentés au Parlement indiquent que la dotation des P/T en personnel sur la route (inspections de l'ASVC) a atteint un sommet en 2008-2009 avec 1 203 agents d'application de la loi, alors que l'on atteignait un sommet de 112 employés à temps plein (ETP) qui effectuaient la vérification des transporteurs routiers en 2007-2008.

Le tableau 7 indique que les niveaux de dotation sont demeurés relativement stables au cours de ces sept années, bien qu'il y ait eu une légère tendance à la baisse au cours des deux dernières années. Les données montrent une baisse du nombre d'inspecteurs routiers en 2019-2020, qui s'explique principalement par une baisse considérable dans une administration spécifique. Cette légère diminution s'est poursuivie en 2020-2021, potentiellement en relation avec la pandémie de COVID-19.

Il importe de noter que ce tableau n'inclut pas tout le personnel auquel les administrations ont recours pour administrer et mettre en application la LTR et les normes du CCS. Par exemple, toutes les administrations comptent sur des employés pour faire passer les examens théoriques et de conduite, vérifier les dossiers médicaux et régir les garages où sont réalisées les inspections annuelles. En outre, le tableau n'inclut pas le personnel qui traite les demandes relatives au CCS et à la LTR et qui analyse les politiques, ou le personnel des TI dans chaque administration qui met au point des systèmes de surveillance des transporteurs routiers et qui intègre les données utilisées pour les évaluer et leur attribuer une cote.

Tableau 7: Niveaux de dotation des administrations de 2014-2015 à 2020-2021

Années	2014/15 ETP		2015/16 ETP		2016/17 ETP		2017/18 ETP		2018/19 ETP		2019/20 ETP		2020/21 ETP	
	Transport sur route	Vérif.	Transport sur route	Vérif.	Transport sur route	Vérif.	Transport sur route	Vérif.	Transport sur route	Vérif.	Transport sur route	Vérif.	Transport sur route	Vérif..
C.-B.	184	16	179	14	176	13	186	13	149	14	143	14	148	14
Alb.	94	9	95	9	94	9	100	9	97	9	105	8	100	6
Sask.	42	5	48	6	47	6	35	6	27	6	31	6	30	6
Man.	42	7	42	7	42	7	42	6	42	6	37	6	35	7
Ont.	303	28	290	28	281	27	280	27	280	27	171	19	159	19
Qc	258	17	245	18	237	20	275	15	270	17	268	17	261	18
N.-B.	49	3	54	3	43	3	44	3.5	44	3	40	3	45	3
N.-É.	38	2	43	3	43	3	41	2	49	2	43	2	41	2
Î.-P.-É.	12	1	13	1	11	1	11	1	11	1	11	1	7	1
T.-N.-L.	15	1	29	7	34	7	34	6	34	1	29	6	29	1
Yn	3	.1	3	.1	3	.1	2	.1	3	.1	5	.1	5	.1
T.N.-O.	9	1	10	1	9	1	9	1	8	1	9	1	9	1
Total	1 049	90,1	1 051	97,1	1 020	97,1	1 059	89,6	1 014	87,1	892	83,1	869	78,1

Légende : ETP = employés temps plein; Sur route = inspections sur route; Vérif. = vérifications en entreprise. Remarque : Ce tableau n'inclut pas la dotation pour gérer les autres normes du CCS.

La mise à jour réglementaire présentée dans la partie I repose sur les données déclarées par les P/T dans une enquête annuelle menée par TC. L'examen est axé sur trois éléments essentiels : l'état de la mise en œuvre des normes du CCS au Canada, la mise en œuvre nationale du régime d'aptitude à la sécurité de la LTR et les efforts d'application menés par les P/T à l'appui du CCS et de la LTR.

Le tableau 2 fournit des détails exhaustifs sur les écarts par rapport aux normes du CCS à l'échelle du pays. Les écarts peuvent être liés aux exigences générales du cadre du CCS ou à des normes particulières de ce dernier. Quant aux exigences générales, il est important de noter que les normes du CCS sont censées s'appliquer à tous les VU pesant plus de 4 500 kg, qu'ils soient exploités par des transporteurs routiers intra-provinciaux ou extra-provinciaux. À cet égard, les données indiquent que l'Alb., la Sask. et le Yn n'ont pas mis en œuvre cette exigence générale. En conséquence, dans ces provinces, les programmes et règlements de sécurité ne sont pas les mêmes selon qu'il s'agit de transporteurs routiers intra-provinciaux ou extra-provinciaux.

Dans le cadre des accords de financement de 2020/21-2025/26 conclus avec les PT, TC continue de travailler pour faire en sorte que toutes les administrations disposent d'un régime d'aptitude à la sécurité uniforme afin d'assurer l'équité entre les transporteurs routiers intra-provinciaux et extra-provinciaux. L'évaluation globale pour 2021 indique que les P/T ont mis en œuvre des régimes de cotes de sécurité qui, pour la plupart, sont compatibles avec la LTR et les exigences d'aptitude à la sécurité.

Les données pour 2020-2021 montrent des valeurs plus faibles par rapport à l'année précédente, tant pour le nombre d'inspections sur route de l'ASVC que pour les vérifications en entreprise menées sur les transporteurs routiers extra-provinciaux. Comme l'ont indiqué certains P/T eux-mêmes, cette baisse est directement liée à la pandémie de COVID 19.

À l'avenir, TC continuera à surveiller les données relatives à l'application de la loi afin d'évaluer si la suppression en 2009-2010 des objectifs de rendement dans les trois derniers accords de contribution du CCS a eu une incidence sur le cadre d'aptitude à la sécurité, en accordant une importance particulière aux transporteurs routiers extra-provinciaux. Cependant, les effets de la pandémie de COVID-19 sur le niveau d'application de la loi brouillent cette évaluation en ce qui concerne l'année 2021.

PARTIE II – STATISTIQUES RELATIVES À LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES

INTRODUCTION

La seconde partie du rapport présente des données sur les collisions routières devant être signalées au Canada. On présentera tout d'abord des renseignements sur les tendances touchant la population des conducteurs en général, puis on mettra l'accent sur les collisions mettant en cause des VU, notamment les autocars, les camions porteurs et les semi-remorques⁵.

Tous les renseignements relatifs aux véhicules, aux conducteurs et aux victimes sont tirés de la BNDC, une compilation des rapports de police sur les collisions routières survenues sur les routes publiques du Canada. Chaque administration transmet annuellement ces données sur les collisions à Transports Canada. Par conséquent, contrairement aux mises à jour relatives à la réglementation présentées dans la première partie du présent rapport, lesquelles sont basées sur les exercices financiers, les statistiques sur la sécurité qui suivent sont principalement basées sur l'année civile 2021.

USAGERS DE LA ROUTE – COLLISIONS ET VICTIMES

Comme on peut le constater dans le tableau 8 et la figure 3, qui illustrent la tendance générale des collisions et des victimes de 2002 à 2021, la situation de la sécurité routière au Canada ne cesse de s'améliorer. Dans le tableau 8, les colonnes intitulées « Collisions » indiquent le nombre total de collisions ayant fait des victimes (comprend celles ayant causé des blessures ou des décès et exclus les collisions ayant causé des dommages matériels uniquement) et les colonnes intitulées « Victimes » indiquent le nombre total de victimes sur le plan des décès, des blessures graves et des blessures totales attribuables à des collisions.

⁵ Informations tirées de la BNDC : Les camions porteurs sont des véhicules dont le poids est supérieur à 4 536 kg et qui sont pourvus d'une caisse de chargement fixe. Les semi-remorques sont des tracteurs routiers pourvus ou non de semi-remorques.

Les figures 3, 4 et 5 ci-dessous reprennent l'information sur les victimes du tableau 8 et illustrent l'amélioration continue des tendances relatives aux décès, aux blessures graves et aux blessures totales pour la période allant de 2002 à 2021.

Tableau 8: Collisions et victimes de 2002 à 2021

	Collisions			Victimes	
	Mortelles ¹	Blessures corporelles ²	Décès ³	Blessures graves ⁴	Blessures ⁵ (Total)
2002	2 583	153 832	2 921	15 894	222 665
2003	2 487	150 493	2 777	15 110	216 123
2004	2 438	145 150	2 735	15 572	206 104
2005	2 551	145 559	2 898	15 792	204 701
2006	2 586	142 517	2 871	16 044	199 976
2007	2 455	138 615	2 753	14 410	192 745
2008	2 193	127 571	2 431	12 851	176 394
2009	2 007	123 449	2 216	11 955	170 770
2010	2 021	123 615	2 238	11 796	172 081
2011	1 849	122 350	2 023	10 940	167 741
2012	1 848	122 834	2 075	11 104	166 727
2013	1 772	120 371	1 951	10 662	164 525
2014	1 675	114 617	1 841	10 445	156 557
2015	1 693	117 857	1 887	10 835	160 806
2016	1 738	116 583	1 900	10 573	158 854
2017	1 698	112 714	1 861	10 104	152 773
2018	1 754	109 580	1 930	9 463	149 065
2019	1 620	103 020	1 761	8 917	139 084
2020	1 602	78 388	1 711	7 868	104 286
2021	1 628	81 962	1 821	8 185	108 552

1 : Les « collisions mortelles » comprennent toutes les collisions de la route déclarées ayant causé au moins un décès dans les 30 jours suivant la collision, sauf au Québec avant 2007 (huit jours).

2 : Les « collisions avec blessures » comprennent toutes les collisions de la route déclarées ayant causé au moins une blessure, sans qu'elle ait causé la mort dans les 30 jours suivant la collision, sauf au Québec avant 2007 (huit jours).

3 : Les « victimes décédées » incluent toutes les personnes décédées, à la suite d'une collision routière déclarée, dans les 30 jours suivant l'incident, sauf au Québec avant 2007 (huit jours).

4 : Les « victimes grièvement blessées » comprennent les personnes ayant été admises à l'hôpital aux fins de traitement ou d'observation. Les blessures graves ont été estimées entre 1999 et 2019 puisque plusieurs administrations ont indiqué qu'elles ne les déclaraient pas toutes.

5 : Le « nombre total de victimes blessées » comprennent toutes les personnes ayant subi des blessures de gravité diverse, de minime à grave.

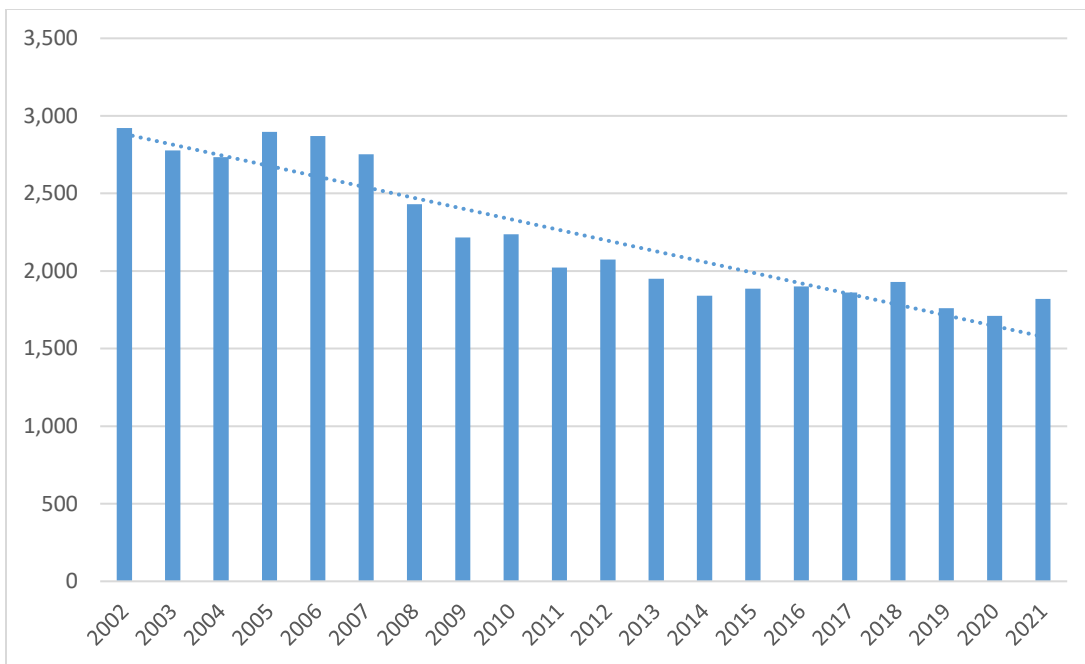


Figure 3 : Victimes de collisions de la route, de 2002 à 2021 : décès

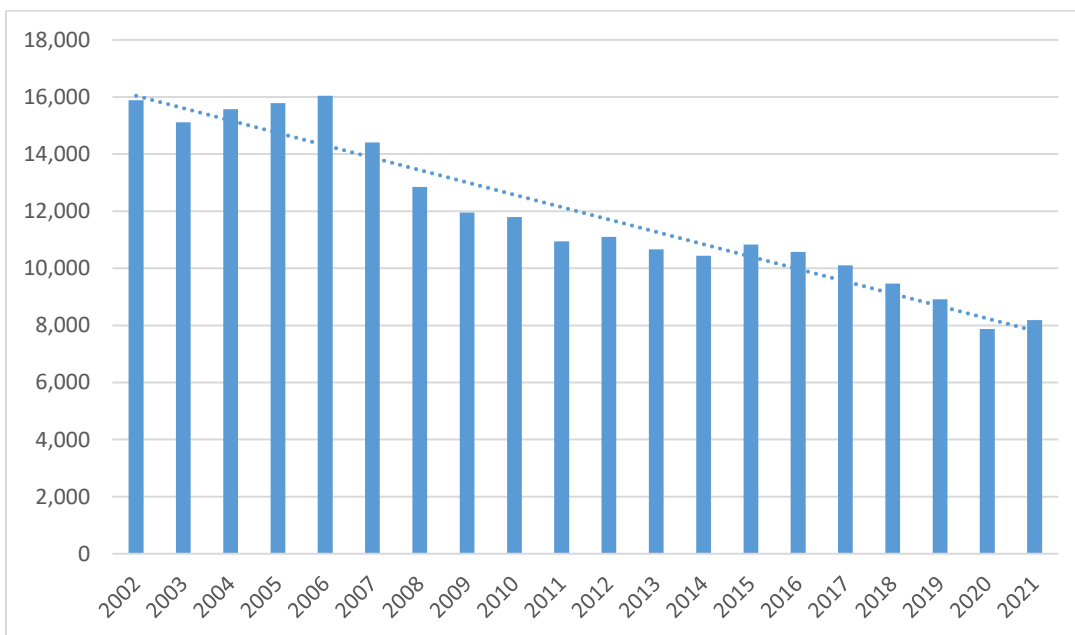


Figure 4 : Victimes de collisions de la route, de 2002 à 2021 : blessures graves

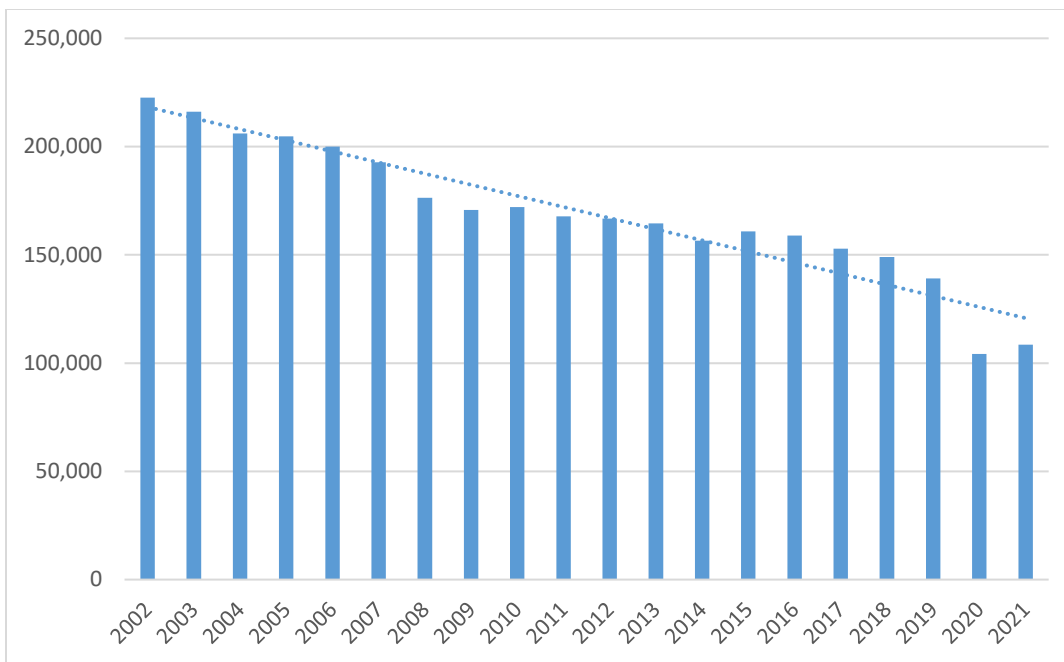


Figure 5 : Victimes de collisions de la route, de 2002 à 2021 : nombre total de victimes blessées

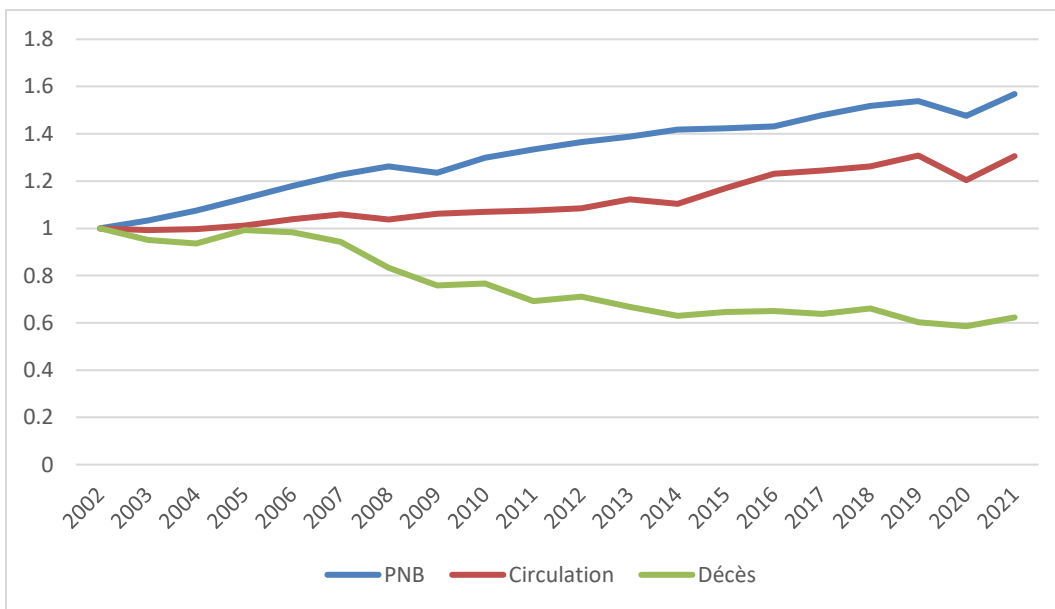


Figure 6 : Décès par rapport à la circulation et au produit intérieur brut, de 2002 à 2021

En 2021, 1 821 personnes ont perdu la vie sur les routes canadiennes comparativement à 60, 11 et 26 décès respectivement pour le transport aérien, maritime et ferroviaire. Ces chiffres mettent en évidence le fait que le transport routier constitue un enjeu de santé et de sécurité important pour la population canadienne. Néanmoins, il est important de noter que les décès annuels ont considérablement diminué entre 1993 et 2021, avec une baisse de l'ordre de 49,6 %. Malgré une augmentation massive du nombre de véhicules automobiles immatriculés, des véhicules-kilomètres parcourus (VKP) ainsi que du produit intérieur brut (PIB) (voir la figure 6), il convient de noter que 1 794 personnes de moins sont décédées sur les routes canadiennes en 2021 comparativement à 1993.

La figure 7 montre que pour la période de 2017 à 2021, le nombre de décès chez les usagers de la route a atteint un sommet en 2018, puis le point le plus bas en 2020, avec le nombre le plus faible enregistré depuis la création de la BNDC en 1992. Comme le montre la figure 3, de telles fluctuations ont été la norme au cours des 20 dernières années. Néanmoins, la tendance maîtresse est qu'il y a une baisse générale du nombre de décès sur les routes, et cela est également vrai pour la période de 2017 à 2021.

Il est important de remarquer que l'année 2021 était la deuxième année touchée par la pandémie de COVID-19. Comme le montre la figure 6, l'activité économique (PIB) a commencée à se redresser et la circulation (VKP) a également augmentée. Cette activité accrue va de pair avec une augmentation du nombre de collisions routières et de victimes par rapport aux deux années précédentes. La littérature scientifique récente révèle de multiples interactions entre les indicateurs de sécurité routière et la pandémie. Les facteurs de risque comme l'augmentation du stress et de l'anxiété au sein de la population, la consommation d'alcool et de drogues et l'augmentation des comportements à risque au volant forment un tableau complexe qui devra être évalué dans les années à venir.⁶⁷

⁶ Vingilis, E., Beirness, D., Boase, P., Byrne, P., Johnson, J., Jonah, B., Mann, R. E., Rapoport, M. J., Seeley, J., Wickens, C.M., et Wiesenthal, D.L. (2020). Coronavirus disease 2019: What could be the effects on road safety? *Accident Analysis and Prevention*, 144.

⁷ Vanlaar, W.G.M., Woods-Fry, H., Lyon, C., Brown, S., Wicklund, B., et Robertson, D. (2021). The impact of COVID-19 on road safety in Canada and the United-States. *Accident, Analysis and Prevention*, 160.

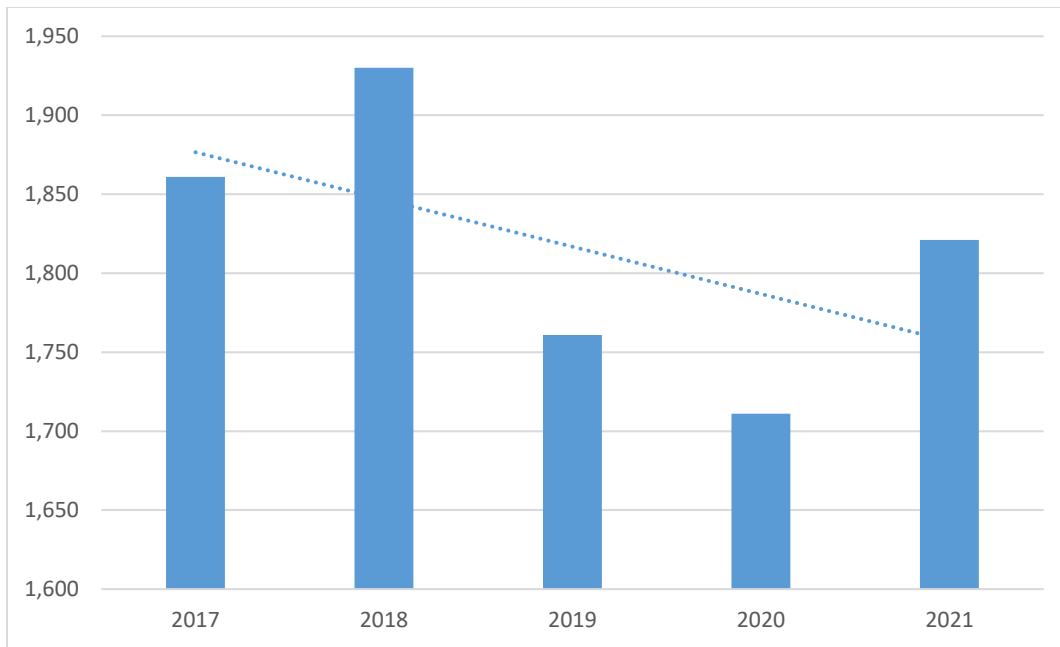


Figure 7 : Décès sur la route, de 2017 à 2021

En somme, conformément à la tendance observée depuis la création de la BNDC, les décès sur la route sont globalement en baisse malgré une exposition accrue. Cette tendance concorde avec des initiatives de sécurité progressives entreprises par les gouvernements et l'industrie, sur la base de développements scientifiques, de politiques rigoureuses et de l'élaboration de contre-mesures solides.

COLLISIONS METTANT EN CAUSE DES VÉHICULES UTILITAIRES

Les sections suivantes présentent des renseignements détaillés sur les collisions mettant en cause des VU. Les données sont tirées de la BNDC. La première section présente les tendances générales des collisions impliquant des VU, ainsi que des données sur les actions et les conditions des conducteurs de VU au moment de la collision, puis une analyse de l'évolution des collisions des camions lourds à la lumière de données relatives à l'exposition au risque provenant de l'*Enquête sur les véhicules au Canada* (EVC).

La deuxième section passe en revue les statistiques relatives aux collisions impliquant un seul véhicule, lesquels ont été attribués à la fatigue du conducteur dans la littérature scientifique. La dernière section fournit des renseignements sur les victimes de collisions mettant en cause des VU.

Le tableau 9 présente un résumé des VU et de *tous les autres véhicules* en cause dans des collisions, par gravité des collisions et par catégorie de véhicule, pour la période de 2017 à 2021. Les figures 8, 10, 12 et 14 illustrent ces renseignements pour la période de 2017 à 2021 et les figures 9, 11, 13 et 15 montrent les mêmes variables, mais dans une fenêtre plus large de 30 ans (de 1992 à 2021), couvrant l'ensemble des données disponibles de la BNDC. Dans l'ensemble, les données révèlent une légère augmentation des collisions en 2021 par rapport à 2020, bien que les tendances soient toujours à la baisse pour la période de cinq ans.

En 2021, 360 VU (y compris des camions et des autocars) ont été impliqués dans des collisions mortelles. Comme on peut le voir dans la figure 10, les collisions mortelles impliquant des VU ont fluctué au cours de la période de 2017 à 2021 avec un sommet atteint en 2017, créant une tendance générale à la baisse. La moyenne annuelle pour la période était de 376 VU impliqués dans des collisions mortelles, c'est-à-dire 3,6 % de moins que la moyenne annuelle pour la période quinquennale précédente (2012 à 2016), qui était de 390 véhicules impliqués. La figure 11 illustre la fluctuation au cours de la période de 1992 à 2021, révélant à nouveau une tendance marquée à la baisse. En 1992, 525 VU étaient impliqués dans des collisions mortelles comparativement 360 en 2021, soit une diminution de 31,4 %.

En 2021, 6 450 VU étaient en cause dans des collisions avec blessures. La moyenne pour la période de 2017 à 2021 était de 7 549 collisions avec blessures, c'est-à-dire 15,5 % de moins que la moyenne pour les cinq années précédentes (2012 à 2016), qui était de 8 933 véhicules impliqués. La figure 12 illustre cette tendance à la baisse dans les collisions avec blessures pour la période de 2017 à 2021. Les données du tableau 9 révèlent également une tendance à la baisse des collisions avec dommages matériels seulement (DMS) pour la période de 2017 à 2021 (voir les figures 14 et 15).

Tableau 9 : Nombre de VU et d'autres catégories de véhicules en cause dans les collisions de la route à signaler, par type de véhicule et par gravité au Canada, de 2017 à 2021

		2017	2018	2019	2020	2021
Décès	Tous les autocars	28	33	14	21	15
	Camions porteurs > 4 536 kg	140	135	128	119	138
	Semi-remorques	264	220	239	179	207
	Véhicules utilitaires totaux	432	388	381	319	360
	Véhicules non utilitaires en cause avec des véhicules utilitaires	376	357	374	290	300
	Total des véhicules en cause dans des collisions concernant des véhicules utilitaires	808	745	755	609	660
	Total de tous les autres véhicules en cause	2 042	2 180	1 957	1 988	1 991
	Total de tous les véhicules en cause	2 850	2 925	2 712	2 597	2 651
Blessures	Tous les autocars	1 673	1 688	1 649	998	1 097
	Camions porteurs > 4 536 kg	3 739	3 766	3 736	2 907	3 102
	Semi-remorques	3 181	3 044	2 803	2 112	2 251
	Véhicules utilitaires totaux	8 593	8 498	8 188	6 017	6 450
	Véhicules non utilitaires en cause avec des véhicules utilitaires	7 612	7 527	7 695	5 043	5 593
	Total des véhicules en cause dans des collisions concernant des véhicules utilitaires	16 205	16 025	15 883	11 060	12 043
	Total de tous les autres véhicules en cause	187 357	181 709	171 093	127 026	133 589
	Total de tous les véhicules en cause	203 562	197 734	186 976	138 086	145 632
DMS	Tous les autocars	6 190	6 526	6 487	3 553	3 694
	Camions porteurs > 4 536 kg	20 535	21 247	20 859	16 346	17 763
	Semi-remorques	13 994	14 665	13 904	10 417	11 442
	Véhicules utilitaires totaux	40 719	42 438	41 250	30 316	32 899
	Véhicules non utilitaires en cause avec des véhicules utilitaires	31 585	32 880	32 796	22 367	24 221
	Total des véhicules en cause dans des collisions concernant des véhicules utilitaires	72 304	75 318	74 046	52 683	57 120
	Total de tous les autres véhicules en cause	760 114	771 905	763 289	535 750	553 407
	Total de tous les véhicules en cause	832 418	847 223	837 335	588 433	610 527
Total	Tous les autocars	7 891	8 247	8 150	4 572	4 806
	Camions porteurs > 4 536 kg	24 414	25 148	24 723	19 372	21 003
	Semi-remorques	17 439	17 929	16 946	12 708	13 900
	Véhicules utilitaires totaux	49 744	51 324	49 819	36 652	39 709
	Véhicules non utilitaires en cause avec des véhicules utilitaires	39 573	40 764	40 865	27 700	30 114
	Total des véhicules en cause dans des collisions concernant des véhicules utilitaires	89 317	92 088	90 684	64 352	69 823
	Total de tous les autres véhicules en cause	949 513	955 794	936 341	664 764	688 987
	Total de tous les véhicules en cause	1 038 830	1 047 882	1 027 025	729 116	758 810

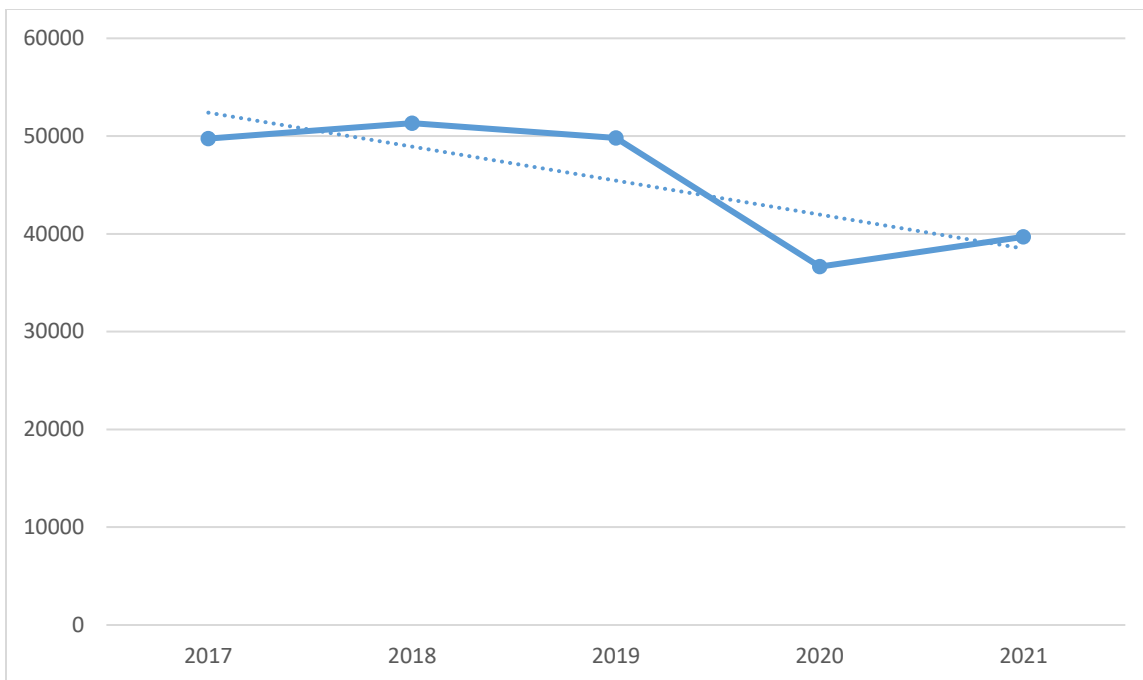


Figure 8 : Nombre de VU en cause dans des collisions à signaler, de 2017 à 2021

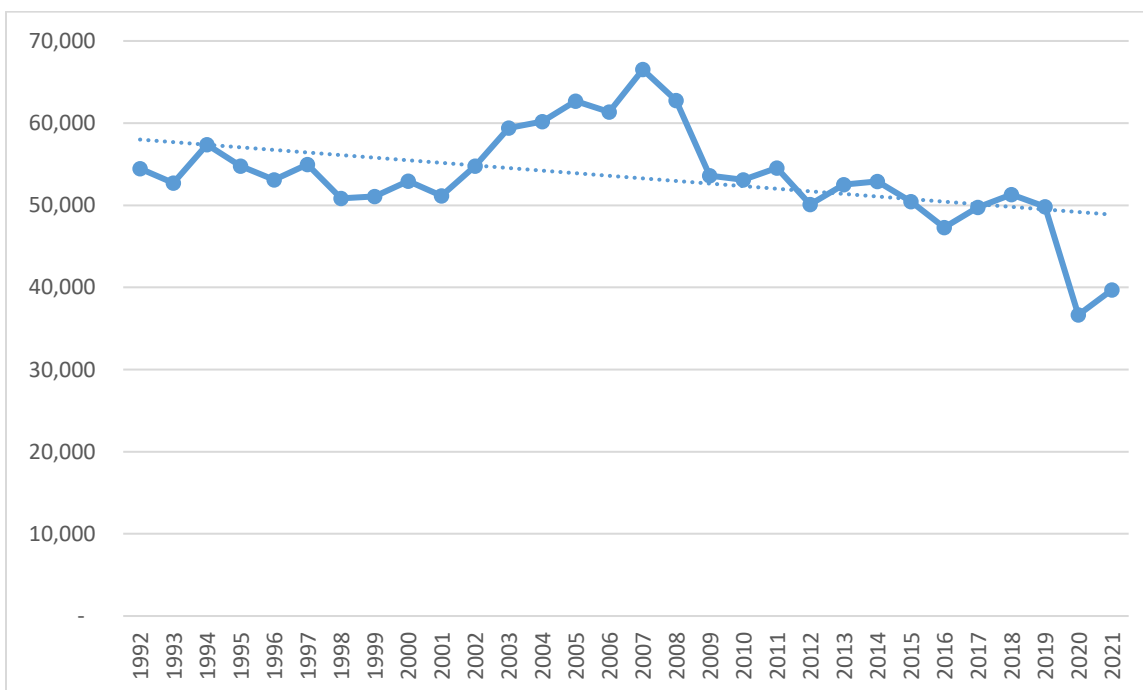


Figure 9 : Nombre de VU en cause dans des collisions à signaler, de 1992 à 2021

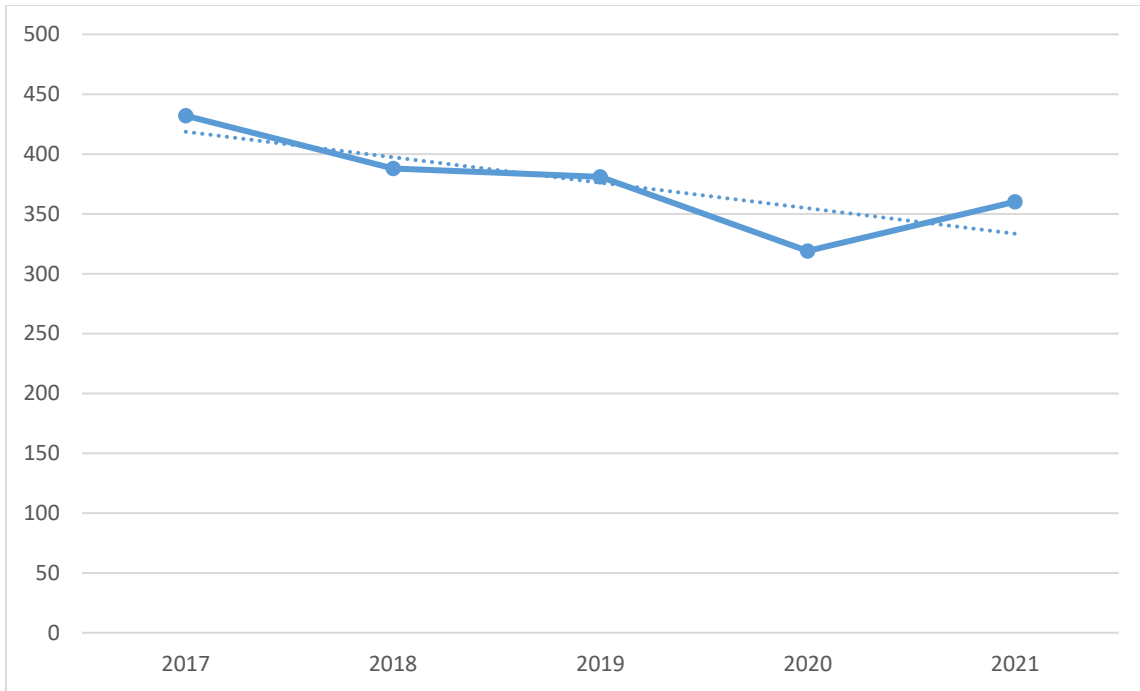


Figure 10 : Nombre de VU en cause dans des collisions mortelles, de 2017 à 2021

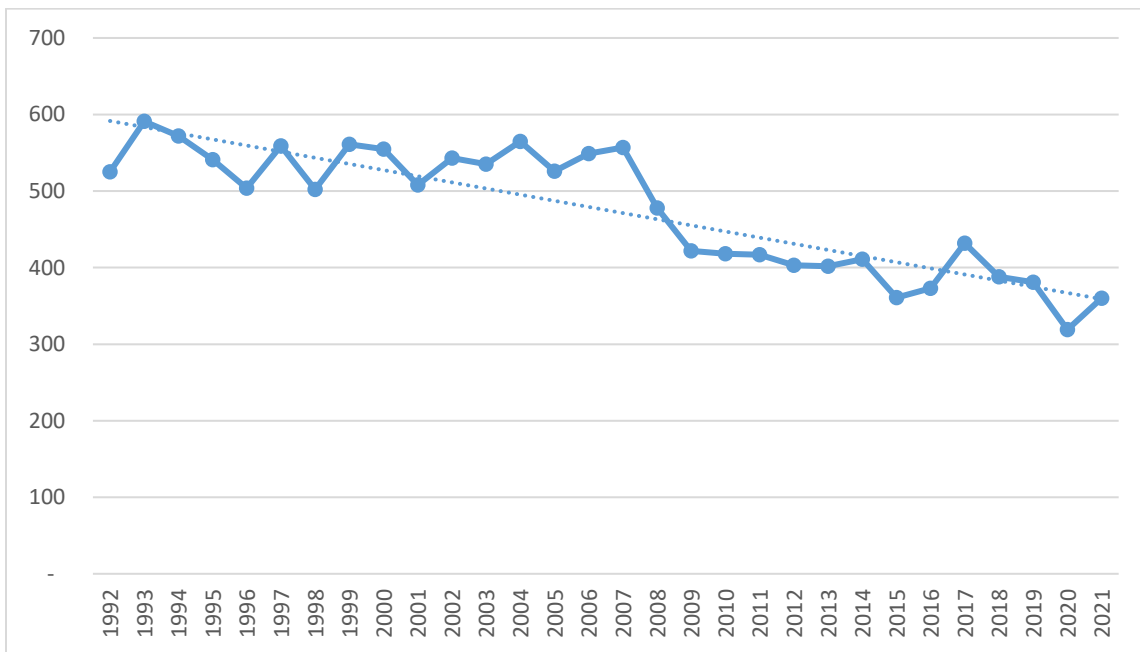


Figure 11 : Nombre de VU en cause dans des collisions mortelles, de 1992 à 2021

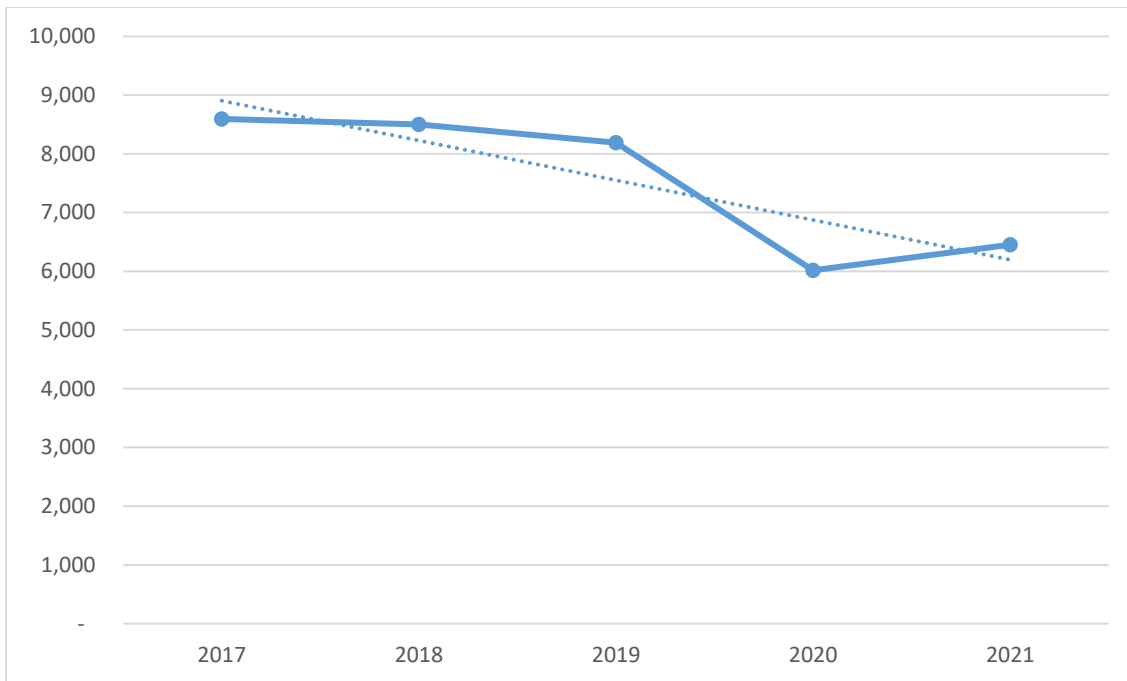


Figure 12 : Nombre de VU en cause dans des collisions avec blessures, de 2017 à 2021

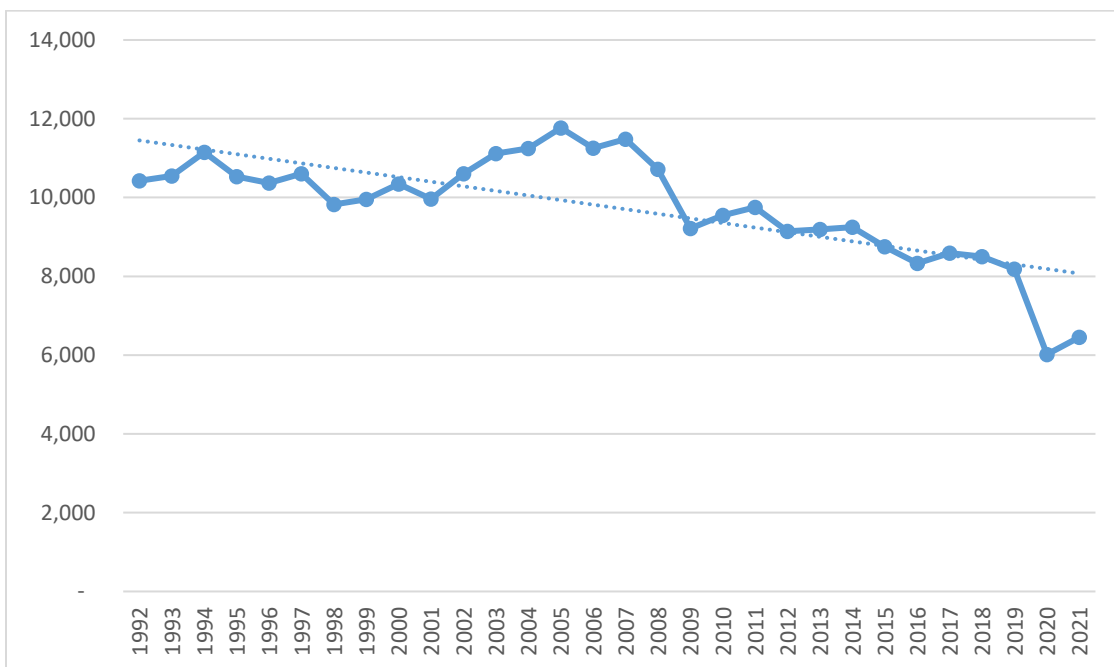


Figure 13 : Nombre de VU en cause dans des collisions avec blessures, de 1992 à 2021

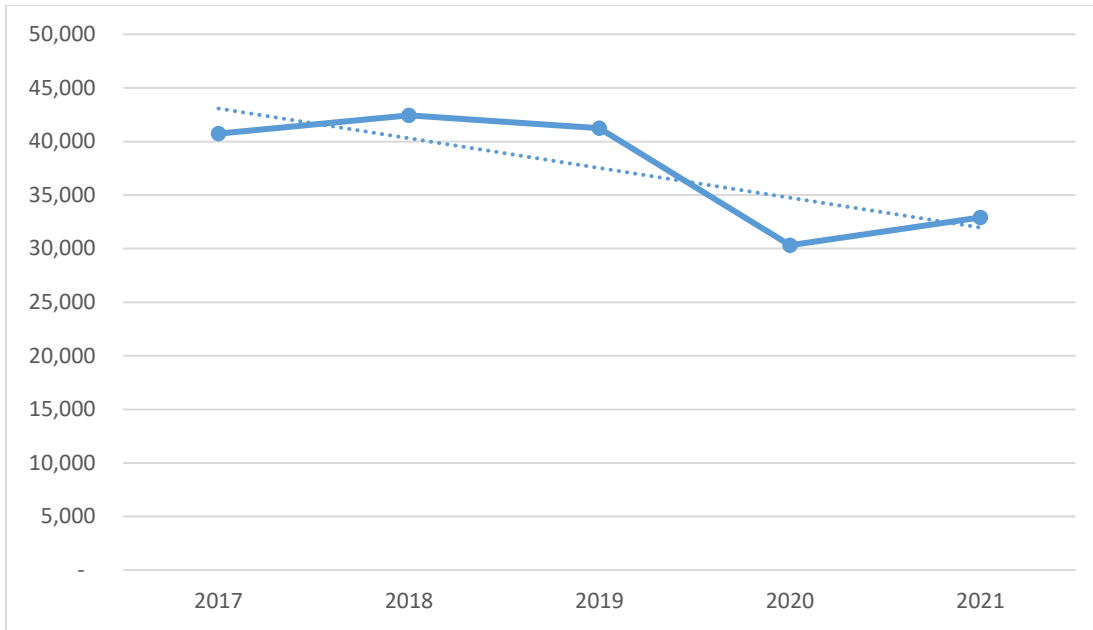


Figure 14 : Nombre de VU en cause dans des collisions avec dommages matériels, de 2017 à 2021

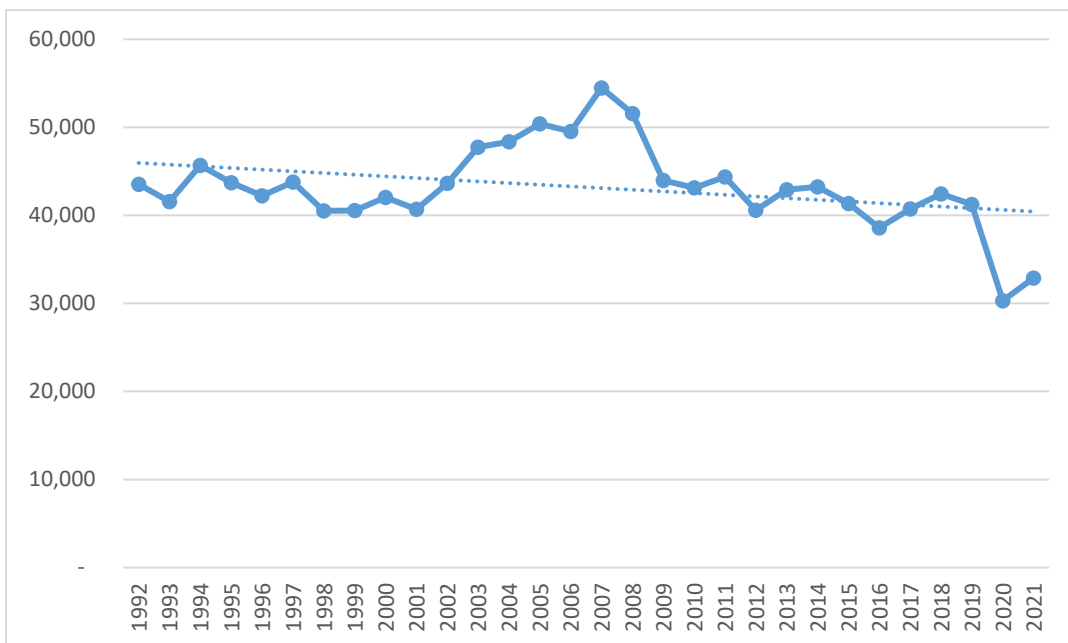


Figure 15 : Nombre de VU en cause dans des collisions avec dommages matériels, de 1992 à 2021

La figure 16 illustre la contribution des catégories de VU de la BNDC ainsi que des véhicules légers (voitures, camionnettes, véhicules utilitaires sport) aux collisions mortelles de véhicules lourds de 1992 à 2021. Comme on peut le constater, les véhicules légers sont surreprésentés.

La figure 17 porte sur la contribution de catégories spécifiques de véhicules lourds aux collisions mortelles, à l'exclusion des véhicules légers, pour la période de 2017 à 2021. Comme on peut le voir, les semi-remorques sont surreprésentées comparativement aux camions porteurs et aux autocars. Toutefois, comme indiqué plus loin dans le tableau 10 et la figure 28, on estime qu'au cours de la période de 2017 à 2021, les semi-remorques ont parcouru plus de trois fois plus de véhicules-kilomètres que les camions porteurs, ce qui suggère que l'exposition est un facteur important pour expliquer leur surreprésentation dans les collisions mortelles.

En ce qui concerne les tendances pour la période, la figure 17 indique une diminution pour les semi-remorques et une tendance à la baisse plus modérée pour les camions porteurs et les autocars. En ce qui concerne plus particulièrement l'année 2021, des augmentations ont été enregistrées pour les semi-remorques et les camions porteurs avec une légère diminution pour les autocars par rapport à l'année précédente.

La figure 18 illustre la contribution des catégories de véhicules lourds de la BNDC, ainsi que celle des véhicules légers, aux collisions avec blessures impliquant des véhicules lourds, de 1992 à 2021. Comme c'est le cas pour les collisions mortelles, les véhicules légers sont surreprésentés relativement aux collisions avec blessures impliquant des VU, et l'on constate une augmentation en 2021, après une baisse considérable en 2020 liée à la pandémie de COVID-19.

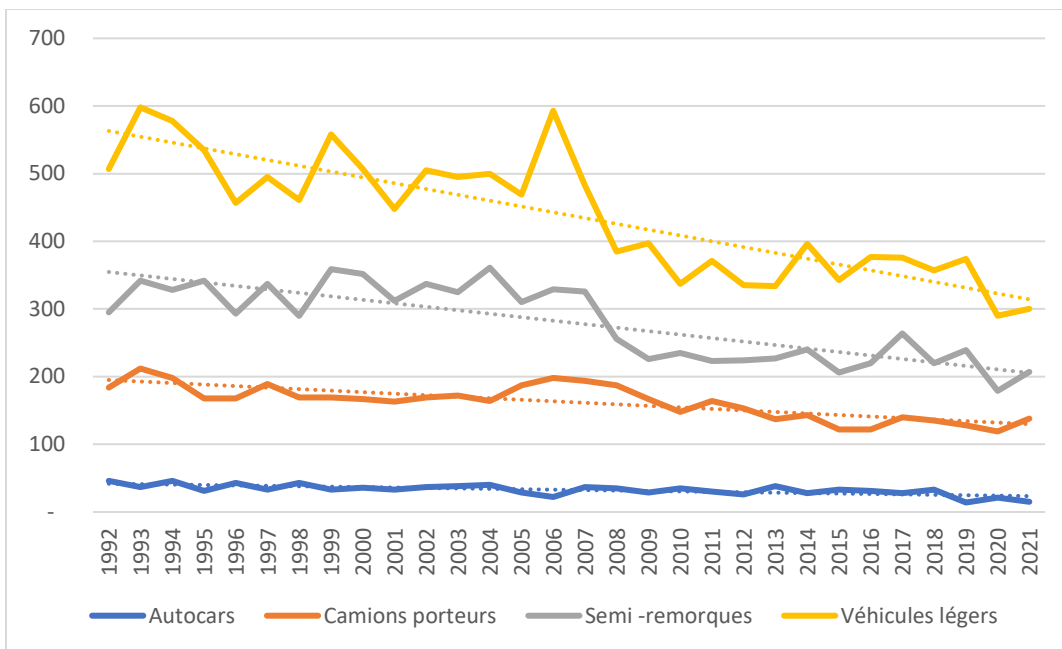


Figure 16 : Nombre de véhicules en cause dans les collisions mortelles de véhicules lourds par type de véhicule, de 1992 à 2021

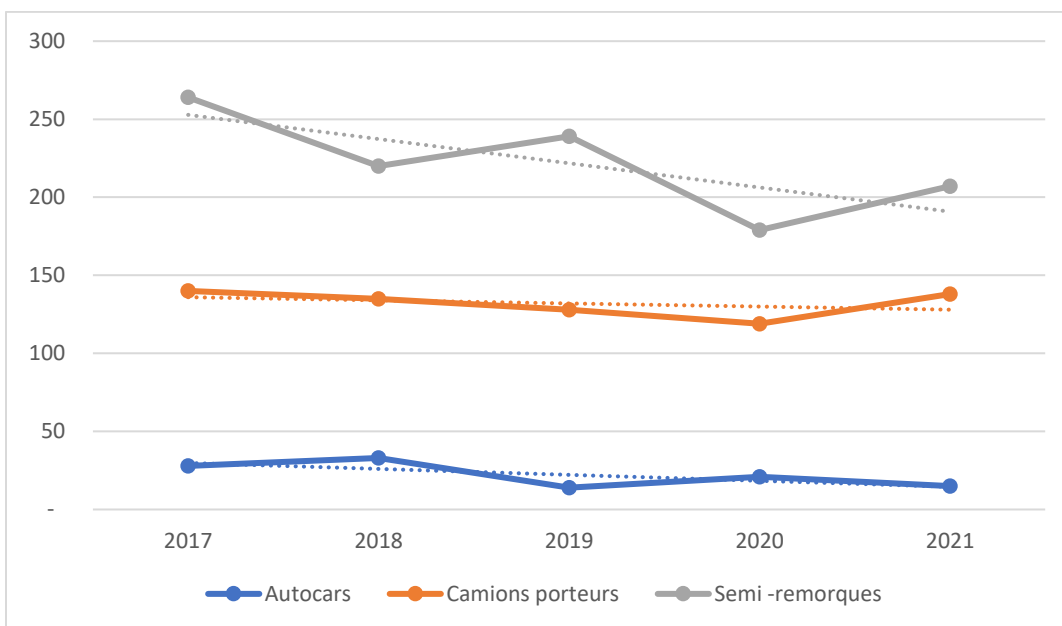


Figure 17 : VU en cause dans des collisions mortelles par type de véhicule, de 2017 à 2021

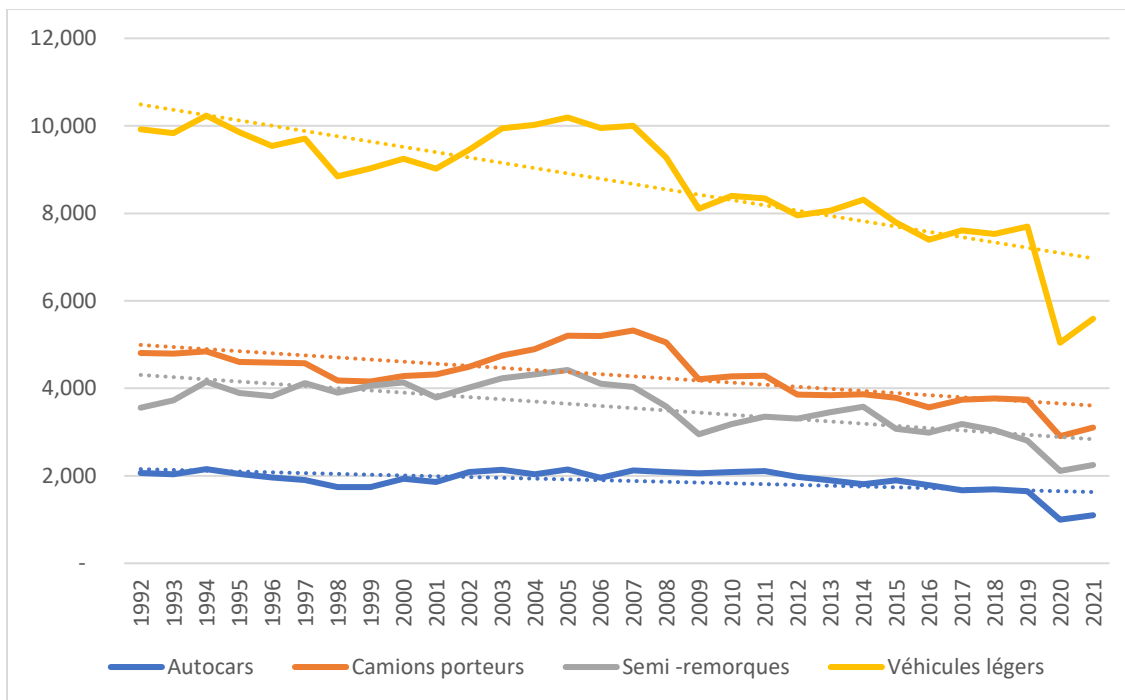


Figure 18 : Nombre de véhicules en cause dans les collisions de véhicules lourds avec blessures par type de véhicule, de 1992 à 2021

La figure 19 illustre la contribution de catégories spécifiques de véhicules lourds aux collisions avec blessures, à l'exclusion des véhicules légers, pour la période de 2017 à 2021. La situation présentée est différente de la distribution des catégories de camions lourds dans le cas des collisions mortelles. Même s'ils parcourent beaucoup moins de véhicules-kilomètres, les camions porteurs sont davantage représentés dans les collisions avec blessures que les semi-remorques. Sur le plan des tendances, la figure 19 montre une diminution globale sur la période pour les trois catégories, bien que celles-ci aient augmenté en 2021 par rapport à l'année précédente.

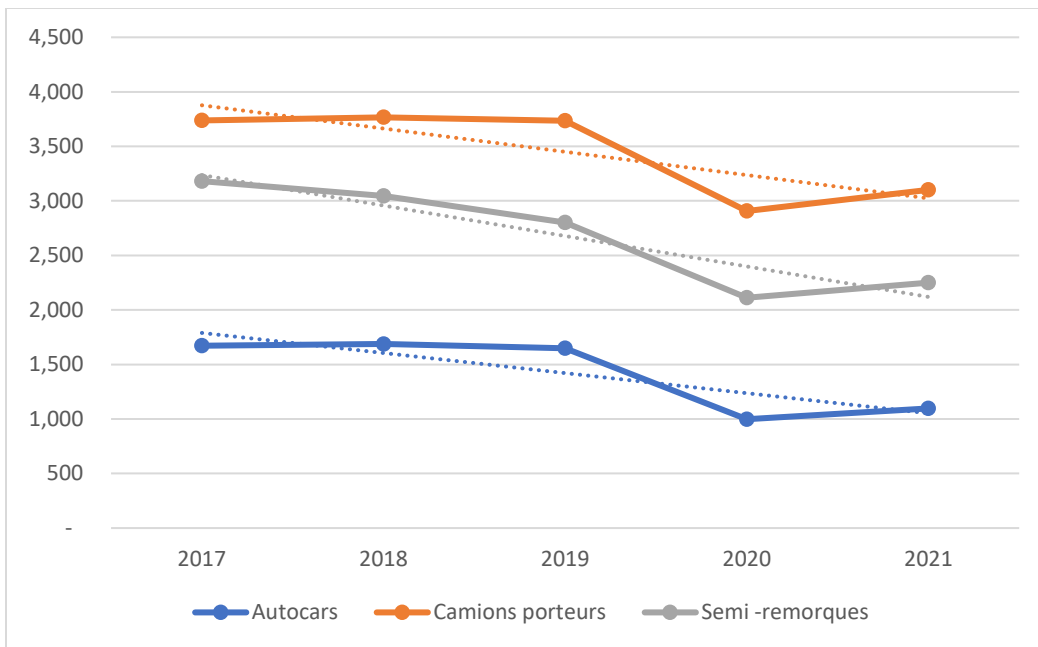


Figure 19 : VU en cause dans les collisions avec blessures par type de véhicule, de 2017 à 2021

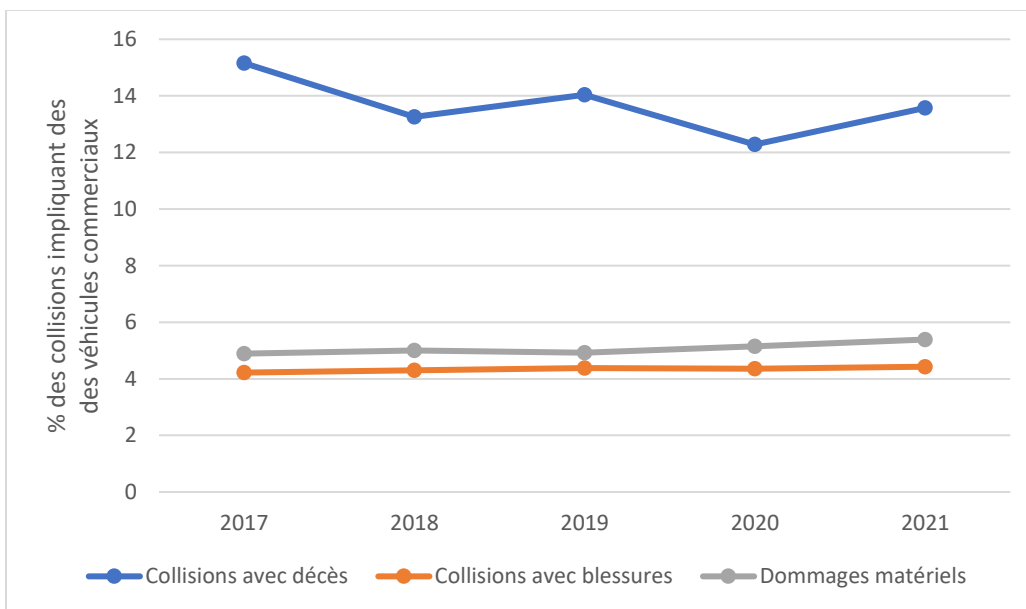


Figure 20 : Taux de collisions des VU par gravité, de 2017 à 2021

La figure 20 présente le taux d'implication des VU par gravité des collisions. Comme on peut le voir, les VU sont surreprésentés dans les collisions mortelles. Les victimes qui en résultent sont indiquées à la figure 21. Pour la période de 2017 à 2021, alors que les VU ne représentaient que 4,9 % du total des véhicules en cause dans les collisions, ils étaient associés à 19,9 % des décès sur les routes. Cette réalité pourrait s'expliquer par le poids et la masse relatifs des VU en comparaison avec ceux des véhicules légers.

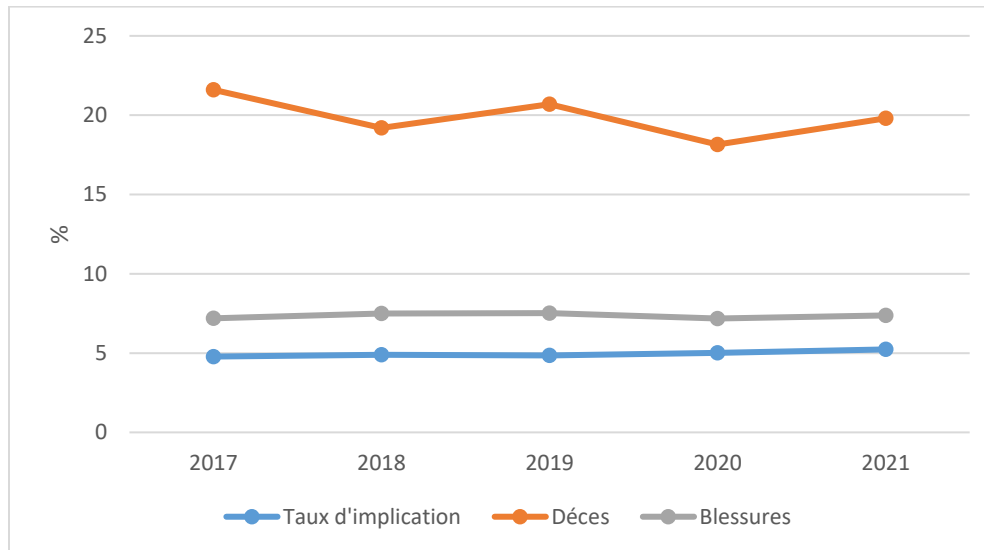


Figure 21 : Taux d'implication des VU dans les collisions routières et victimes de ces collisions, de 2017 à 2021

Si l'on examine les facteurs contributifs, la figure 22 montre que les défauts mécaniques sont associés à moins de 2,6 % des collisions mortelles de VU. La figure 23 indique que les actions des conducteurs de VU, et dans une moindre mesure leur état, sont des facteurs contributifs plus importants que les défauts mécaniques. Soulignons toutefois que les données de la BNDC proviennent de rapports de police et non d'études approfondies sur les causes des collisions. Il est établi que de telles données sont d'une utilité limitée pour quantifier la prévalence de facteurs humains complexes tels que l'inattention ou la fatigue. Les données d'études sur les causes des collisions menées dans d'autres contextes et utilisant diverses méthodologies estiment que les facteurs humains (le conducteur) sont associés à 80 à 90 % des collisions routières, tant pour les véhicules légers que pour les véhicules lourds⁸.

⁸ Thiffault, P. (2011). *Addressing human factors in the motor carrier industry in Canada* [en anglais seulement] [https://www.ccmta.ca/web/default/files/PDF/human-factors_report_May_2011.pdf].

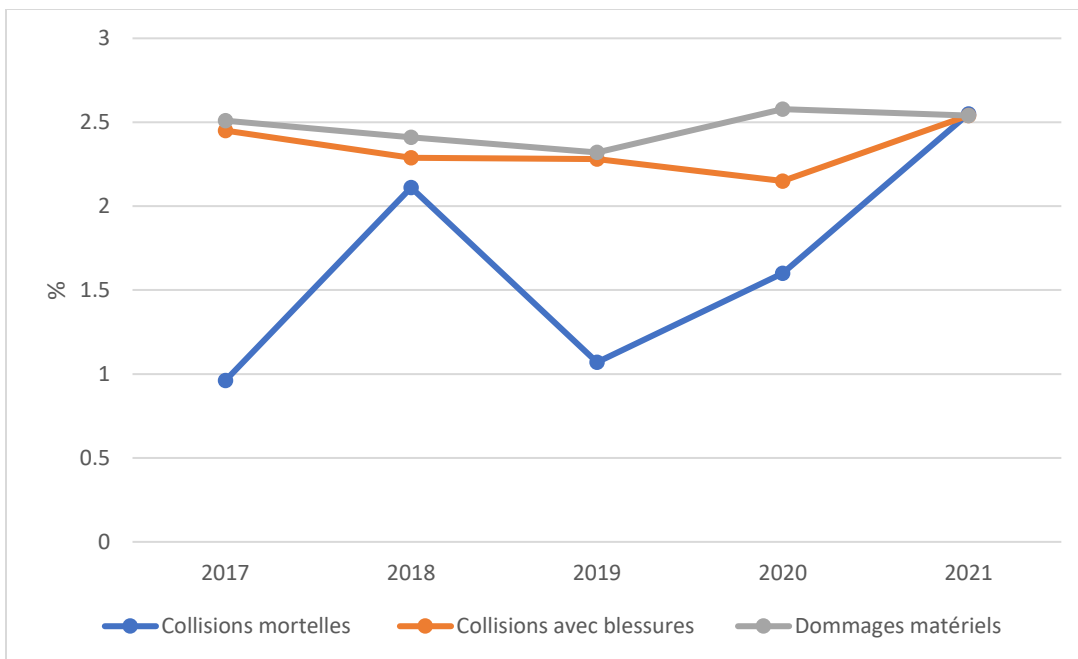


Figure 22 : Taux de collisions des VU ayant des défauts mécaniques, de 2017 à 2021

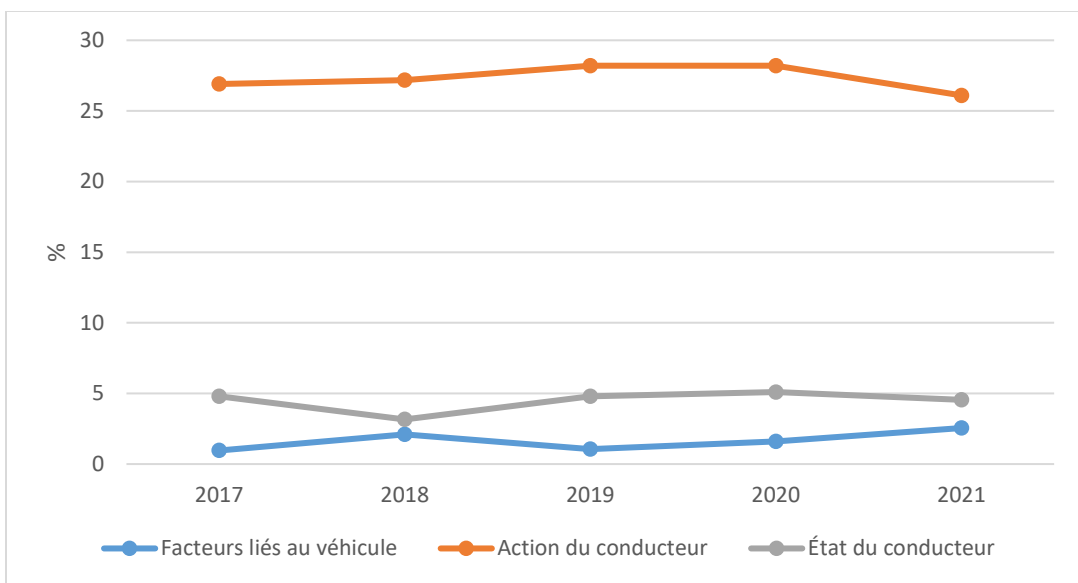


Figure 23 : Facteurs contributifs dans les collisions mortelles mettant en cause des VU, de 2017 à 2021

La figure 24 présente des données de la BNDC sur l'état des conducteurs de VU en cause dans des collisions mortelles de VU pour la période de 2017 à 2021, lorsque leur état était jugé « autre que normal ». Soulignons que les nombres sont peu élevés et que l'état général des conducteurs de VU était considéré comme normal dans 95,5 % des collisions mortelles. Néanmoins, pour les 4,47 % restants, lorsque l'état était jugé « autre que normal », autres (37 %), la fatigue/l'endormissement (35 %) et la conduite en état d'ébriété (18 %), étaient les facteurs les plus fréquemment indiqués dans les données. Notons cependant qu'il est largement admis et documenté que les données basées sur les rapports de police ont tendance à sous-estimer sérieusement la contribution de la fatigue et de l'inattention liée à la fatigue dans les collisions.

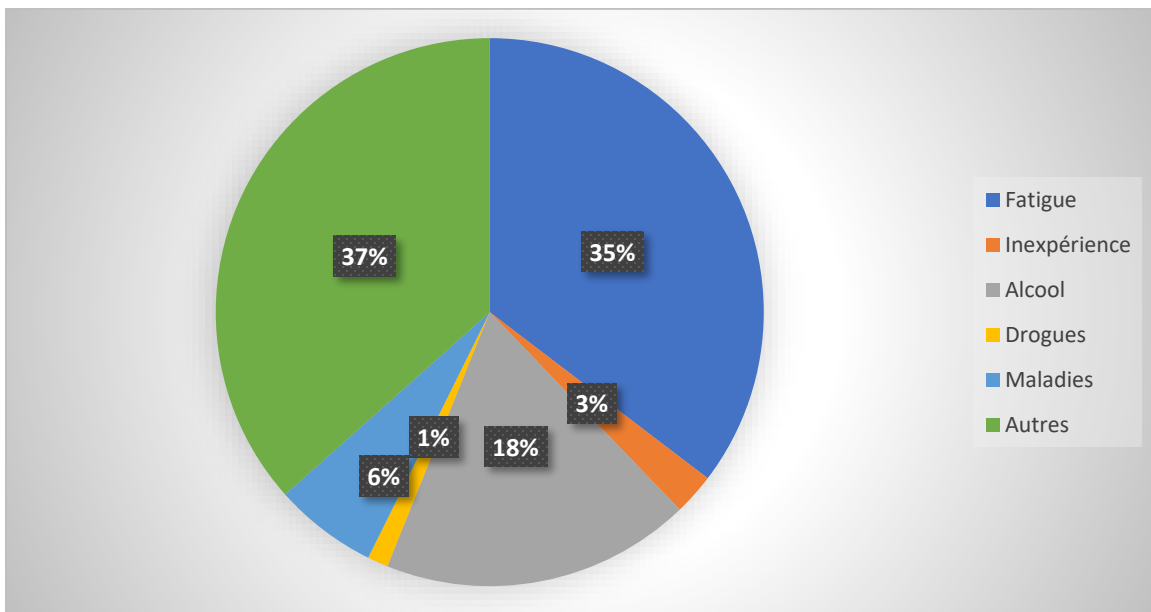


Figure 24 : État des conducteurs de VU, lorsque celui-ci était jugé « autre que normal », dans 4,47 % des collisions mortelles de VU, de 2017 à 2021 – BNDC

À des fins de comparaison, la figure 25 illustre l'état des conducteurs de véhicules légers dans l'ensemble des collisions mortelles, lorsque celui-ci était jugé comme « autre que normal » pour la même période. Il importe de mentionner que l'état des conducteurs de VU légers était jugé « autre que normal » dans 22,29 % de l'ensemble des collisions mortelles, ce qui est près de cinq fois plus que ce qu'il était pour les conducteurs de VU (4,47 %). En ce qui concerne les principales différences dans le profil des facteurs contribuant aux collisions mortelles liées à l'état, la contribution de l'alcool est beaucoup plus élevée pour les conducteurs de véhicules légers, et que le taux de fatigue dans la BNDC est 3,5 fois plus élevée pour les conducteurs de VU.

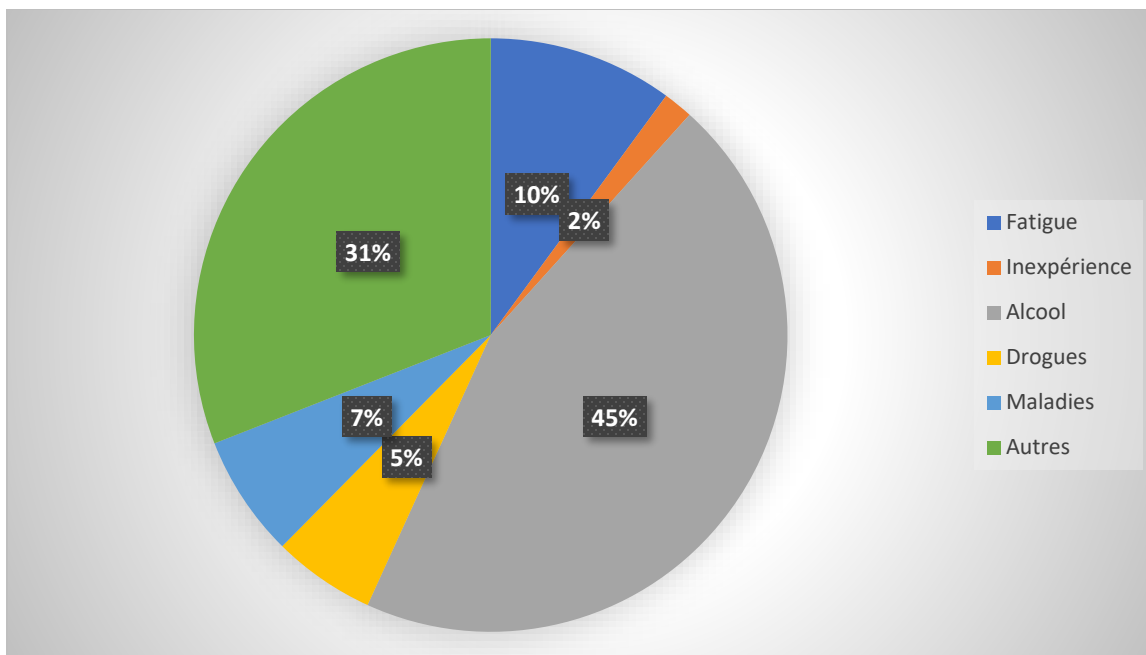


Figure 25 : État des conducteurs de véhicules légers, lorsque celui-ci est jugé « autre que normal », dans 22,29 % des collisions mortelles, de 2017 à 2021 – BNDC

La figure 26 présente les données de la BNDC sur les actions des conducteurs de VU lorsqu'ils étaient jugés comme n'ayant pas eu une conduite appropriée lors de collisions mortelles de VU pour la période de 2017 à 2021, ce qui le fut dans 27,3 % des cas. Parmi ces conduites inappropriées, l'inattention (29 %), autres (19,2 %) et conduite trop rapide (16,6 %) correspondaient aux comportements des conducteurs les plus couramment relevés.

Il faut cependant souligner que « l'inattention » pourrait également être liée à la catégorie « état du conducteur », car il est bien documenté qu'une partie importante des problèmes d'inattention est liée à l'hypovigilance, l'effet le plus robuste de la fatigue. Comme on peut le voir à la figure 26, l'inattention, qui comprend également la distraction au volant, est le facteur qui contribue le plus aux collisions mortelles de VU.

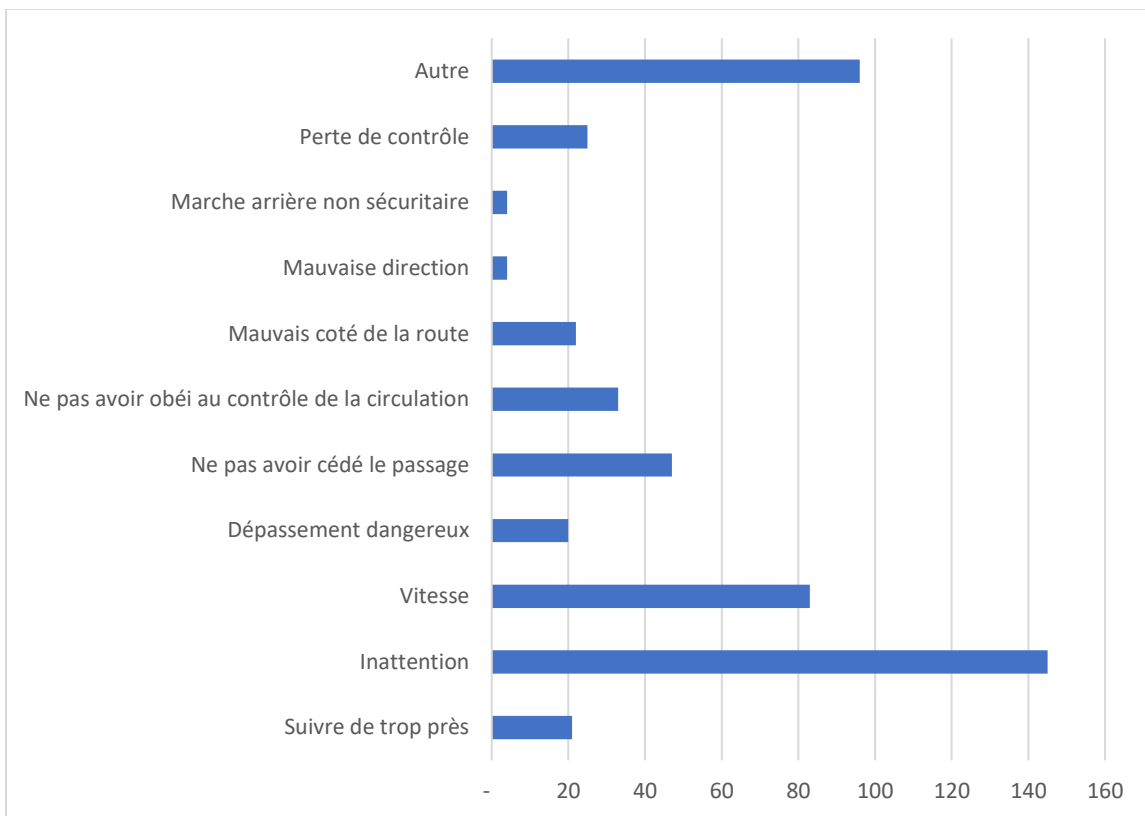


Figure 26 : Actions des conducteurs de VU, lorsque ceux-ci étaient jugés comme « n’ayant pas eu une conduite appropriée », dans 27,3 % des collisions mortelles de VU, de 2017 à 2021 – BNDC

Toujours à des fins de comparaison, la figure 27 illustre les actions des conducteurs de véhicules légers dans l’ensemble des collisions mortelles pour la même période, lorsque les conducteurs sont considérés comme « n’ayant pas eu une conduite appropriée », ce qui s’est produit dans 49,9 % des cas, soit 45,3 % de plus que le taux des conducteurs de VU (27,3 %). Sur le plan des différences importantes, la vitesse était le principal facteur contributif avec 22,6 % des cas, comparativement à 16,6 % pour les conducteurs de VU, suivi de l’inattention avec une contribution de 18,9 %, ce qui est inférieur aux 29 % observés chez les conducteurs de VU.

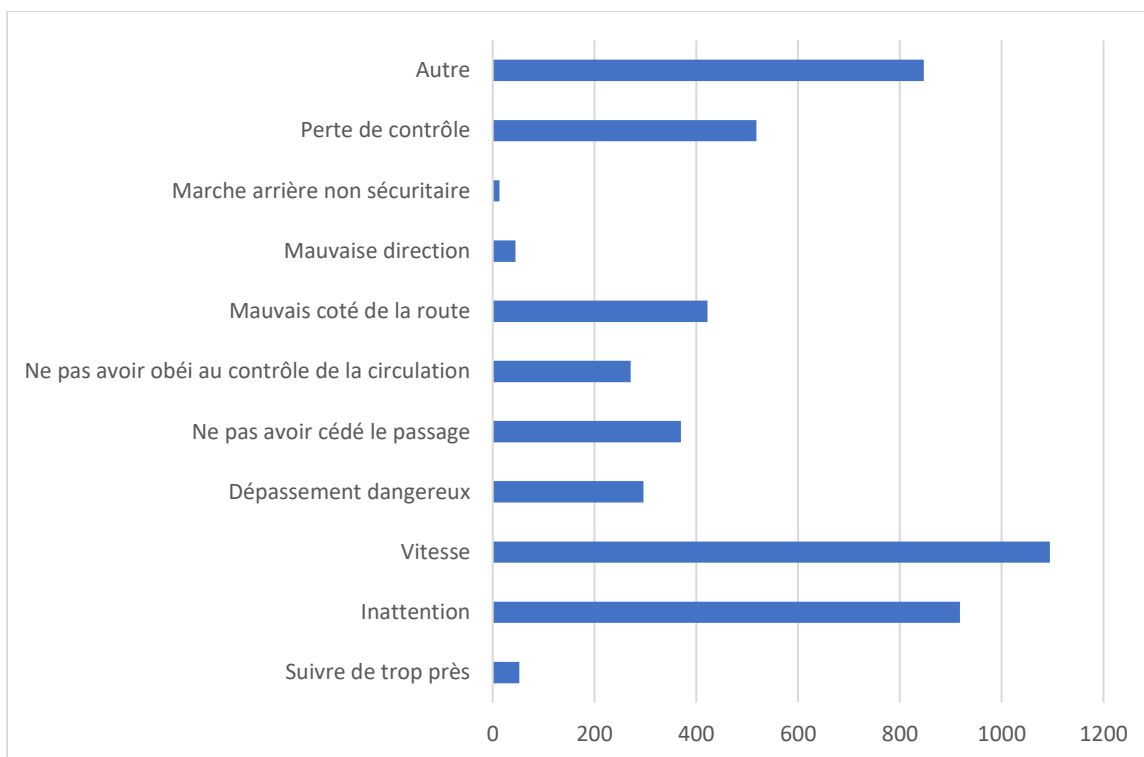


Figure 27 : Actions des conducteurs de VU légers, lorsque ceux-ci étaient jugés comme « n’ayant pas eu une conduite appropriée », dans 49,9 % de toutes les collisions mortelles, de 2017 à 2021 – BNDC

Les données de la BNDC, pour la période de 2017 à 2021, indiquent que l’inattention (liée à la **fatigue** et à la **distraction**) et la vitesse (liée à la **prise de risque**) sont les facteurs contributifs principaux des collisions mortelles des VU. Cela est conforme à l’évaluation menée par le Groupe de travail sur les facteurs humains et la sécurité des transporteurs routiers du CCATM en 2011. La présence d’alcool en tant que facteur contributif doit également être soulevée : en moyenne, il y a eu trois collisions mortelles de VU par année qui étaient liées à l’alcool au Canada.

Compte tenu de l’importance de l’inattention en tant que facteur contributif dans les collisions de véhicules lourds, TC a poursuivi ses travaux en 2021 avec une équipe d’experts en facteurs humains afin d’élaborer du matériel de formation pour aider à réduire la distraction des conducteurs dans l’industrie du transport routier. Ce matériel comprendra des modules de formation destinés aux conducteurs et un ensemble de lignes directrices pour guider les compagnies cherchant à mettre en œuvre un programme de réduction de la distraction. Ce matériel sera mis gratuitement à la disposition de l’industrie du transport routier dans les deux langues officielles lorsqu’il sera complété.

Le concept d'exposition au risque de collision tient compte de données relatives à l'activité pour expliquer les différences de taux de collisions, par exemple entre les camions lourds et les véhicules légers. Il s'agit par conséquent d'un meilleur indicateur du rendement au chapitre de la sécurité des VU que la simple comparaison de données brutes sur les collisions qui ne tiennent pas compte de l'exposition.

La présente section présente une estimation de l'exposition produite à l'aide d'un modèle économétrique de prévision basé sur les données de l'*Enquête sur les véhicules au Canada* (EVC), de l'*Enquête sur l'utilisation des véhicules au Canada* (EUVC) et des tableaux de données de Statistiques Canada. L'estimation couvre les VKP des camions porteurs de plus de 4 500 kg, des semi-remorques de plus de 15 000 kg et de tous les camions lourds (une combinaison des deux catégories). Les VKP représentent une meilleure mesure de l'activité des camions que d'autres mesures, notamment le nombre d'immatriculations de camions lourds, qui a connu une hausse considérable au cours des dernières années. Les estimations des VKP ne sont pas disponibles pour les autocars.

Comme le montrent le tableau 10 et la figure 28, le modèle estime qu'il y a eu une augmentation globale des VKP de camions lourds pour la période de 2015 à 2021. La figure 29 indique que cette augmentation s'est produite après le ralentissement économique de 2008 et 2009 et qu'elle serait principalement liée aux activités de transport par semi-remorques. Il convient de noter que selon le modèle d'estimation, la diminution du trafic observée pour les usagers de la route en général en 2020, causée par la pandémie de COVID-19, ne semble pas avoir eu le même effet sur le trafic des VU. Cela semble raisonnable étant donné que l'industrie du transport routier a dû maintenir un niveau de service important pour soutenir une population canadienne en difficulté. Cette question fera l'objet d'un suivi dans les rapports annuels ultérieurs couvrant les années concernées.

Comme le montrent les figures 30 et 31 qui illustrent les taux de collisions mortelles et avec blessures des camions lourds par 100 millions de VKP (calculés en fonction de l'estimation d'un modèle économétrique et des données de la BNDC), cette augmentation de l'exposition ne s'est pas traduite par une détérioration du rendement en matière de sécurité routière. En fait, les taux estimés de collisions mortelles et avec blessures ont tous deux diminué entre 2005 et 2021 pour les camions lourds (66,8 % pour les collisions mortelles et 73 % pour les collisions avec blessures). Dans l'ensemble selon ce modèle, l'augmentation importante de l'exposition des semi-remorques après 2009 correspond dans les faits à une diminution du taux de collisions. Il est également intéressant de noter que la diminution du taux de collisions des véhicules lourds se produit après la mise en œuvre en 2007 du nouveau *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule*

utilitaire. Les figures 11, 13 et 15, présentées précédemment, illustrent également un changement dans les tendances pour les données brutes relatives aux collisions mortelles, aux collisions avec blessures et aux collisions DMS des véhicules lourds, après l'année 2007. Bien qu'il soit impossible d'établir de lien de causalité avec des statistiques descriptives comme celles-ci, ces renseignements ne sont pas négligeables.

Dans l'ensemble, le modèle économétrique indique qu'au cours de la période de 2017 à 2021, les camions lourds (y compris les camions porteurs et les semi-remorques) ont parcouru une moyenne annuelle d'environ 53 milliards de kilomètres (11,48 milliards pour les camions porteurs et 41,5 milliards pour les semi-remorques).

Tableau 10: Estimation des véhicules-kilomètres parcourus, de 2015 à 2021

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	(millions)						
Camions porteurs	10 592	10 795,5	11 032,5	11 248,9	11 476,7	11 713,3	11 949,4
Semi-remorques	34 203,5	35 898	37 651,3	39 494,7	41 434,4	43 463,5	45 593,8
Total	44 795	46 694	48 684	50 744	52 911	55 177	57 543

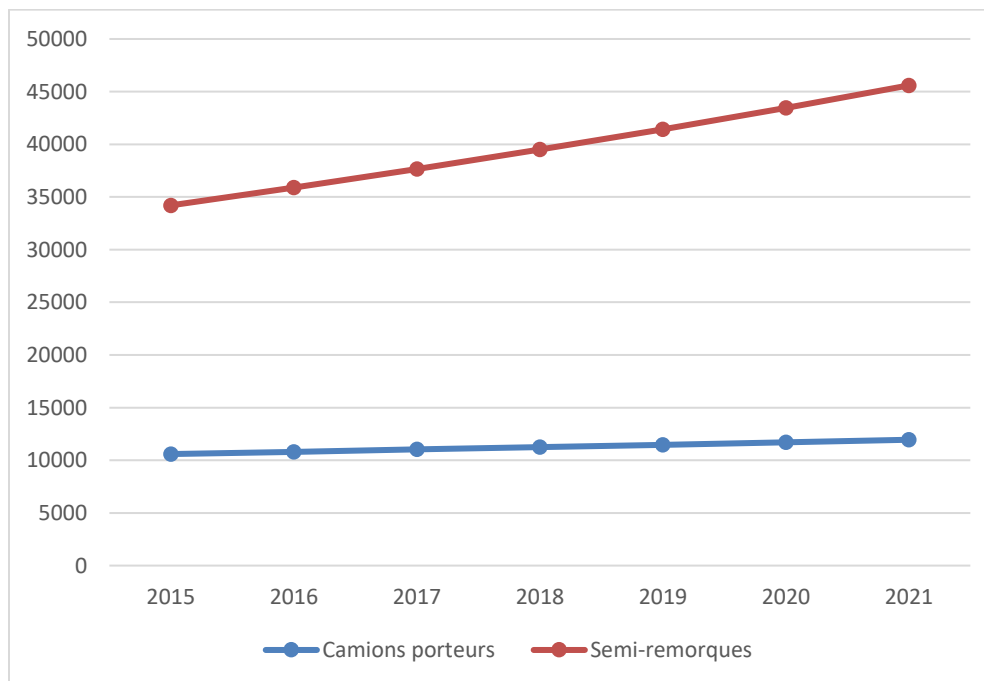


Figure 28 : Estimation des véhicules-kilomètres parcourus (millions) par catégorie de camion lourd, de 2015 à 2021

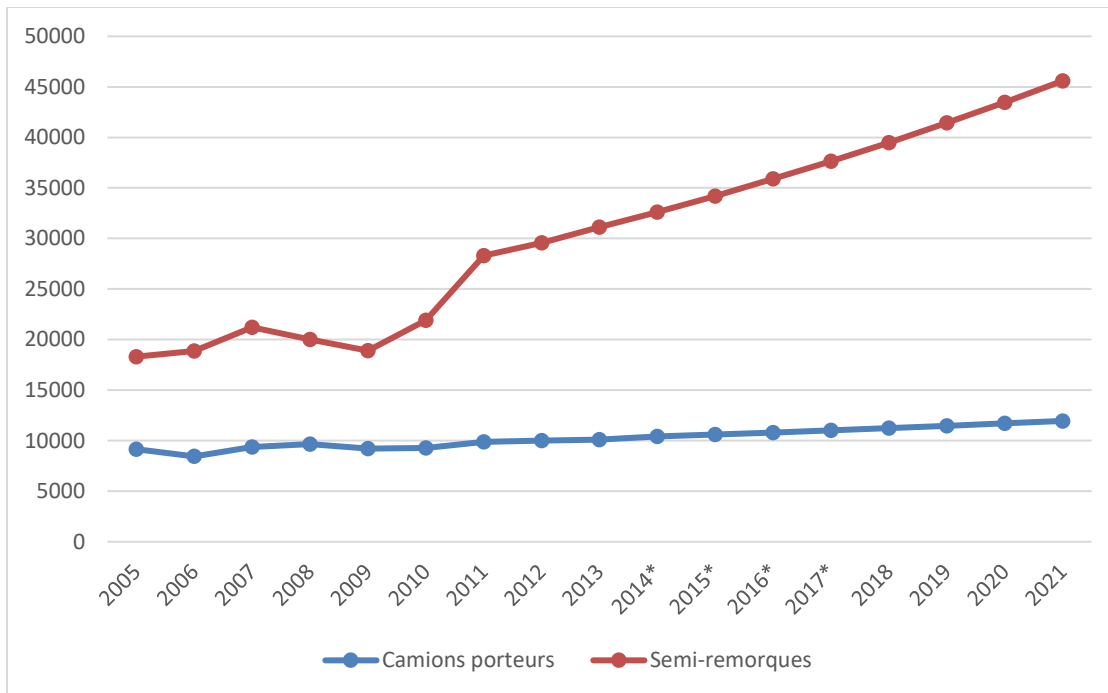


Figure 29 : Estimation des véhicules-kilomètres parcourus (millions) par catégorie de camion lourd, de 2005 à 2021

Selon le modèle, les semi-remorques ont généralement des taux de collisions plus faibles que les camions porteurs, même s'ils parcourent plus de trois fois la distance. Comme le montrent les figures 30 et 31, les camions porteurs présentent des taux de collisions plus élevés que les semi-remorques tant au chapitre des collisions mortelles que des collisions avec blessures. Le milieu urbain plus dense où les camions porteurs sont plus susceptibles de circuler est un facteur contributif plausible.

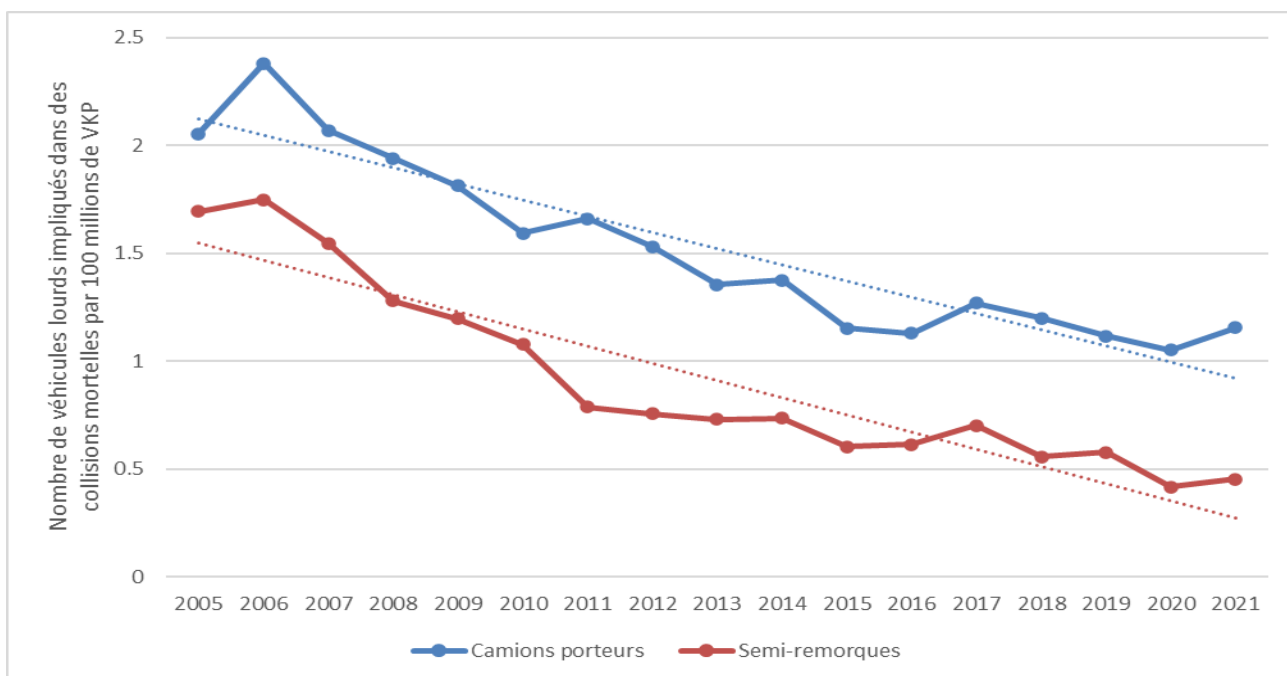


Figure 30 : Taux de collisions mortelles estimés des camions lourds par 100 millions de véhicules-kilomètres parcourus, de 2005 à 2021

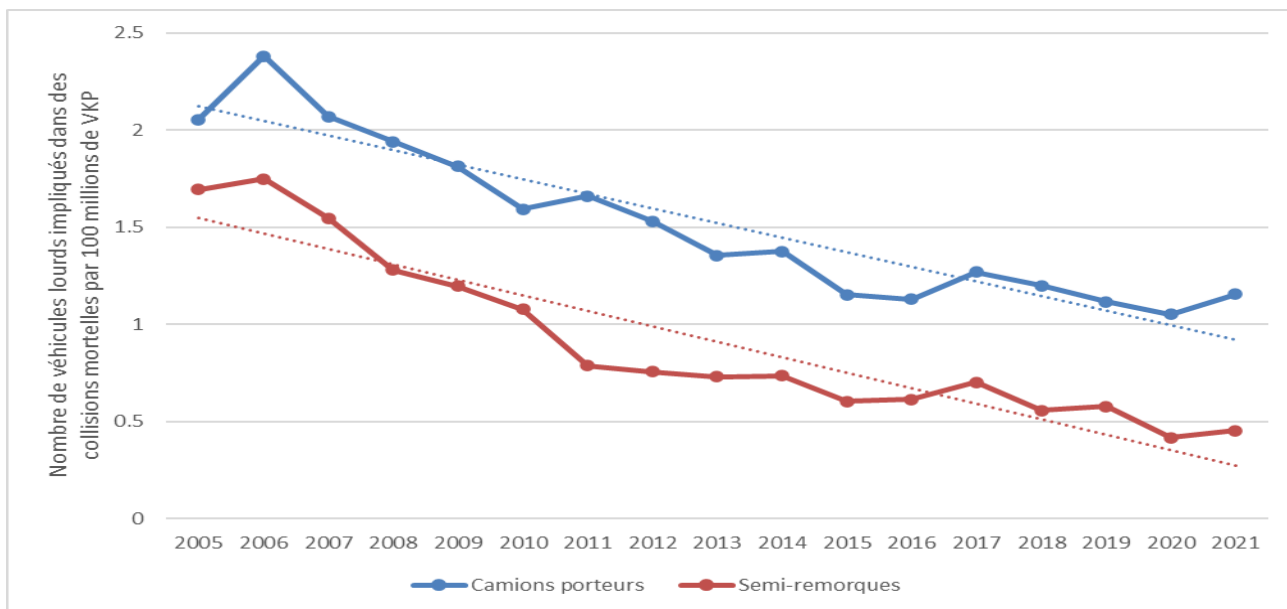


Figure 31 : Taux de collisions avec blessures estimés des camions lourds par 100 millions de véhicules-kilomètres parcourus, de 2005 à 2021

Le tableau 11 présente des données de la BNDC relatives aux collisions ne mettant en cause qu'un véhicule utilitaire. Cette catégorie de collision est souvent associée à la présence de fatigue, puisqu'il s'agit habituellement d'un seul véhicule qui fait une sortie de route. Toutefois, l'utilisation de cette variable comme indicateur unique de la présence de fatigue présente des limites évidentes. Le problème de la fatigue est complexe et difficile à quantifier, et en tant que tel, il doit être évalué au moyen de méthodologies utilisant plusieurs critères. Les collisions ne mettant en cause qu'un seul véhicule y sont néanmoins reliées dans la littérature et leur observation est pertinente pour toute discussion sur l'incidence potentielle du *Règlement sur les heures de service* sur la fatigue des conducteurs.

La figure 32 illustre une diminution importante dans l'ensemble des collisions ne mettant en cause qu'un VU entre 2007 et 2009, après une tendance à la hausse constante qui s'est amorcée autour de l'année 2000. En examinant la figure 9 à nouveau, nous voyons toutefois qu'il y a eu une baisse globale sur les collisions à signaler mettant en cause des VU pour la même période. Néanmoins, comme le montre la figure 33, le ratio des collisions ne mettant en cause qu'un seul VU par rapport aux collisions de VU totales a également diminué autour de la même période, ce qui coïncide dans le temps avec la publication du *Règlement sur les heures de service* en 2007. Ce nouveau règlement, offrant aux conducteurs 25 % plus de temps de sommeil et de repos comparativement à l'ancien régime, aurait pu contribuer à cette amélioration. Il convient de noter qu'il y a un sommet en 2020 découlant du calcul du ratio. Cela est probablement dû à une réduction considérable du nombre total de collisions de VU cette année-là, accompagnée d'une diminution moins marquée du nombre de collisions impliquant un seul véhicule.

**Tableau 11: Nombre de VU en cause dans des collisions à un seul véhicule au
Canada, de 2013 à 2021**

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Décès	Autocars	13	15	13	10	10	10	8	4	9
	Camions porteurs > 4 536 kg	35	21	25	27	28	34	28	27	23
	Semi-remorques	25	28	28	30	36	25	36	28	23
	Véhicules utilitaires totaux	73	64	66	67	74	69	72	59	55
Blessures	Tous les autocars	648	533	622	585	544	585	532	349	386
	Camions porteurs > 4 536 kg	649	619	639	559	610	630	624	547	567
	Semi-remorques	685	685	658	623	631	625	554	437	476
	Véhicules utilitaires totaux	1 982	1 837	1 919	1 767	1 785	1 840	1 710	1 333	1 429
DMS	Tous les autocars	415	398	364	359	395	428	380	244	290
	Camions porteurs > 4 536 kg	3 579	3 508	3 708	3 786	4 022	4 044	3 862	3 736	3 854
	Semi-remorques	3 690	3 642	3 256	3 158	3 385	3 479	3 334	2 903	3 020
	Véhicules utilitaires totaux	7 684	7 548	7 328	7 303	7 802	7 951	7 576	6 883	7 164
Total	Tous les autocars	1 076	946	999	954	949	1 023	920	597	685
	Camions porteurs > 4 536 kg	4 263	4 148	4 373	4 372	4 660	4 708	4 514	4 310	4 444
	Semi-remorques	4 400	4 355	3 942	3 811	4 052	4 129	3 924	3 368	3 519
	Véhicules utilitaires totaux	9 739	9 449	9 314	9 137	9 661	9 860	9 358	8 275	8 648

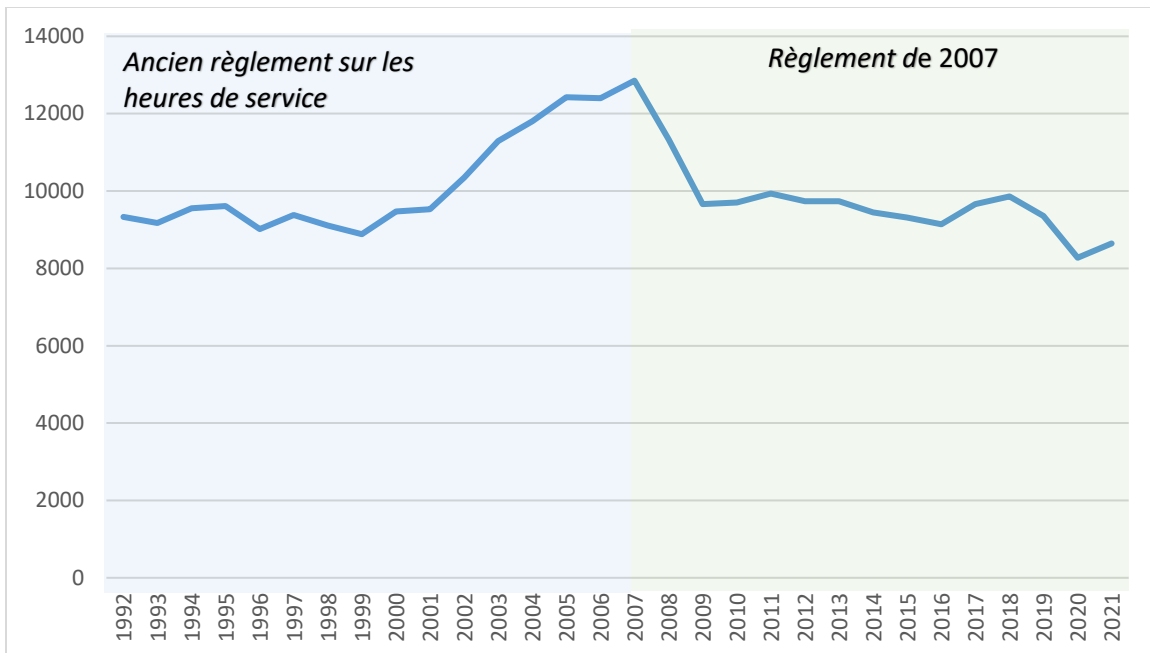


Figure 32 : Nombre de collisions de VU à un seul véhicule (toutes gravités confondues), de 1992 à 2021

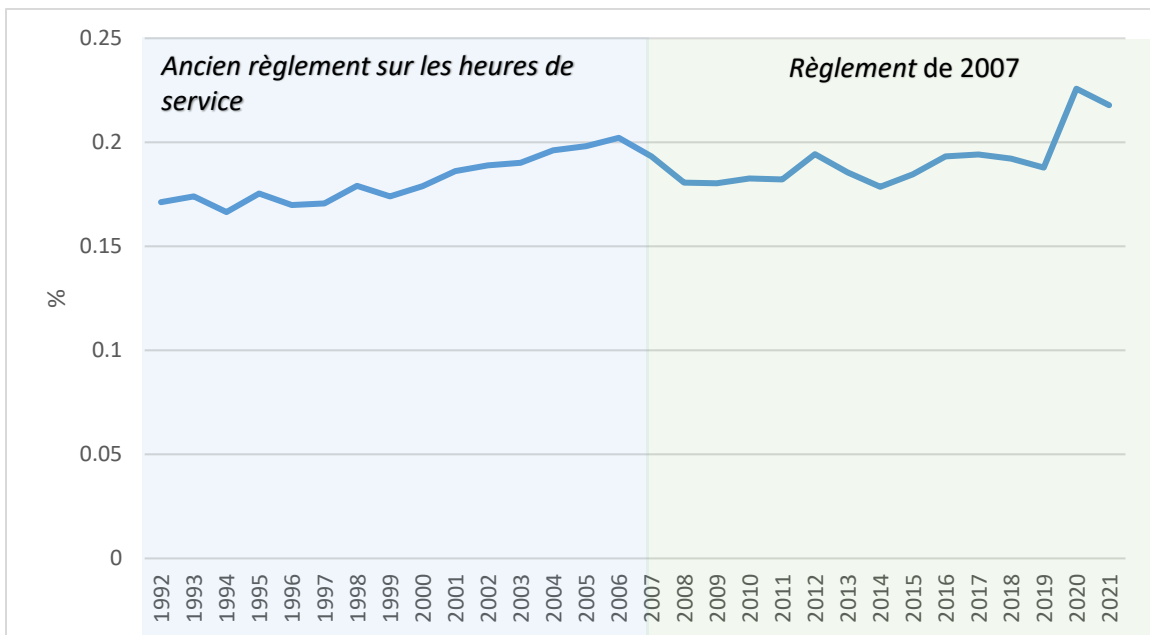


Figure 33 : Taux de collisions de VU à un seul véhicule par rapport à l'ensemble des collisions mettant en cause des VU, de 1992 à 2021

VICTIMES DE COLLISIONS METTANT EN CAUSE DES VÉHICULES UTILITAIRES

Le tableau 12 et les figures 34 à 47 présentent les données sur le nombre de victimes de collisions mettant en cause des VU, par gravité de collision, catégorie d'usagers de la route et type de véhicule utilitaire, pour la période de 2017 à 2021.

Tableau 12: Victimes de collisions mettant en cause des VU et tous les autres types de véhicules au Canada, par gravité de collision et type de véhicule, de 2017 à 2021

		2017	2018	2019	2020	2021
Décès	Tous les autocars	5	20	0	0	4
	Camions porteurs > 4 536 kg	19	23	16	17	16
	Semi-remorques	43	30	30	30	29
	Total des occupants de véhicules utilitaires	67	73	46	47	49
	Occupants d'autres véhicules mettant en cause des véhicules utilitaires	276	236	257	211	246
	Cyclistes	11	10	10	11	10
	Piétons	48	53	50	47	41
	Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules utilitaires	403	373	364	317	347
	Victimes de toutes les autres collisions	1 458	1 566	1 392	1 429	1 421
	Total	1 861	1 939	1 756	1 746	1 768
Blessures	Tous les autocars	1 219	1 302	1 148	730	667
	Camions porteurs > 4 536 kg	1 222	1 268	1 221	1 040	1 093
	Semi-remorques	1 118	1 111	948	758	806
	Total des occupants de véhicules utilitaires	3 559	3 681	3 317	2 528	2 566
	Occupants d'autres véhicules mettant en cause des véhicules utilitaires	6 794	6 870	6 544	4 509	4 940
	Cyclistes	175	143	138	137	134
	Piétons	450	440	421	286	312
	Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules utilitaires	11 006	11 164	10 462	7 496	8 004
	Victimes de toutes les autres collisions	141 767	137 901	128 622	96 790	100 548
	Total	152 773	149 065	139 084	104 286	108 552
Total	Tous les autocars	1 224	1 322	1 148	730	671
	Camions porteurs > 4 536 kg	1 241	1 291	1 237	1 057	1 109
	Semi-remorques	1 161	1 141	978	788	835
	Total des occupants de véhicules utilitaires	3 626	3 754	3 363	2 575	2 615
	Occupants d'autres véhicules mettant en cause des véhicules utilitaires	7 070	7 106	6 801	4 720	5 186
	Cyclistes	186	153	148	148	144
	Piétons	498	493	471	333	353
	Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules utilitaires	11 409	11 537	10 826	7 813	8 351
	Victimes de toutes les autres collisions	143 225	139 467	130 014	98 219	101 969
	Total	154 634	151 004	140 840	106 032	110 320

La figure 34 indique une tendance à la baisse concernant l'ensemble des victimes (décès et blessures) découlant de collisions de VU de 1992 à 2021. La période de 1998 à 2007 représente une tendance à la hausse, mais celle-ci a été suivie d'une diminution importante entre 2007 et 2009. La figure 35, axée sur la période de 2017 à 2021, montre une légère augmentation en 2018, suivie d'une baisse en 2019 et d'une diminution plus marquée pour l'année 2020 (avec le nombre le plus bas depuis 1992), suivie d'une augmentation en 2021.

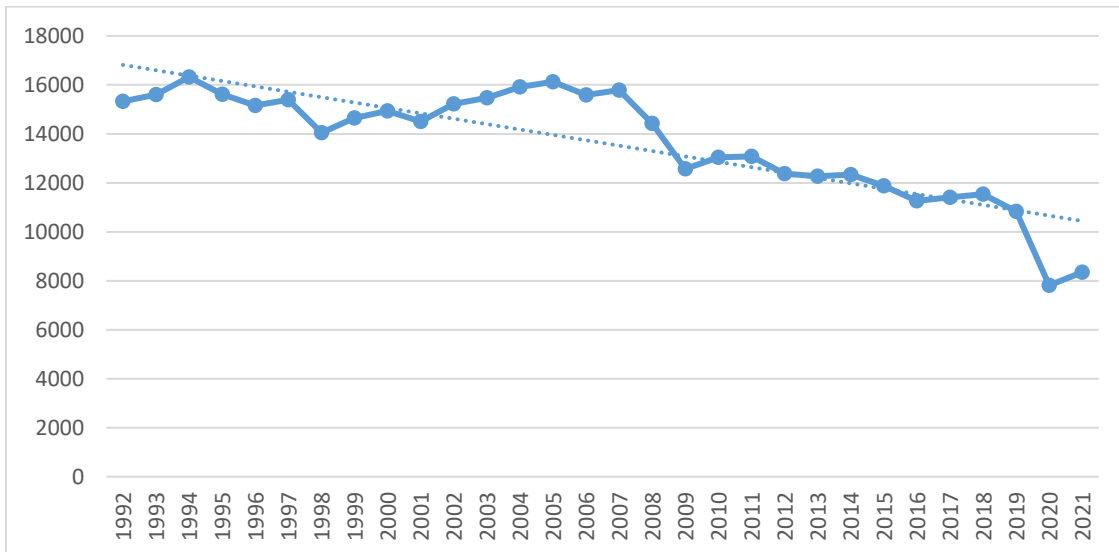


Figure 34 : Total des victimes de collisions mettant en cause des VU, de 1992 à 2021

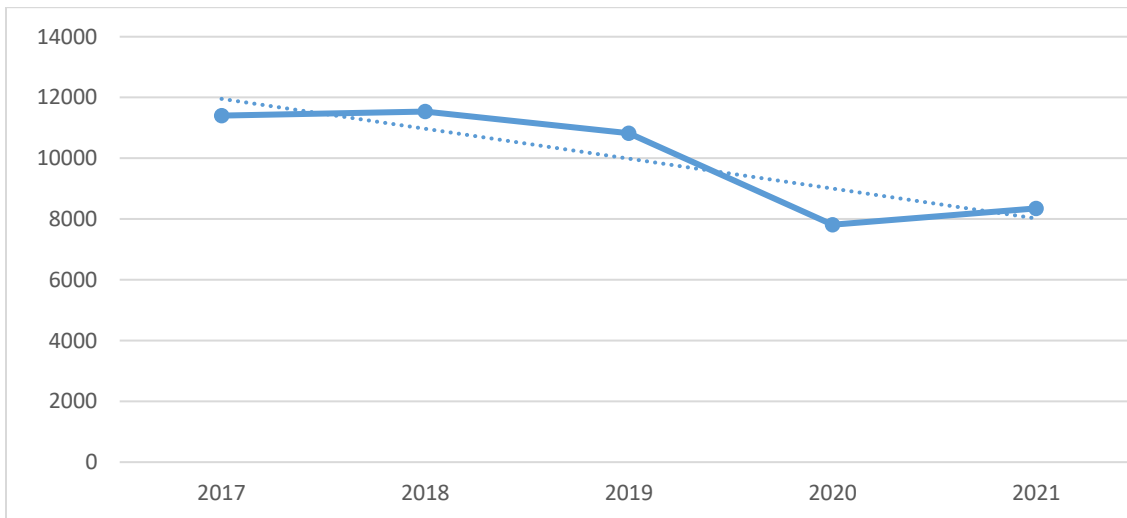


Figure 35 : Total des victimes de collisions mettant en cause des VU de 2017 à 2021

La figure 36 indique une tendance à la baisse concernant les décès découlant de collisions de VU de 1992 à 2021 avec une baisse importante pour la période de 2007 à 2010. En ce qui concerne la période 2017-2021, la figure 37 montre des diminutions annuelles de 2017 à 2020 suivies d'une augmentation en 2021, ce qui crée néanmoins une tendance générale à la baisse sur les 5 années. Les décès liés aux collisions de VU sont passés de 403 en 2017 à 347 en 2021, soit une diminution de 14 %. Cela représente toutefois une augmentation de 8,6 % en 2021 par rapport à 2020.

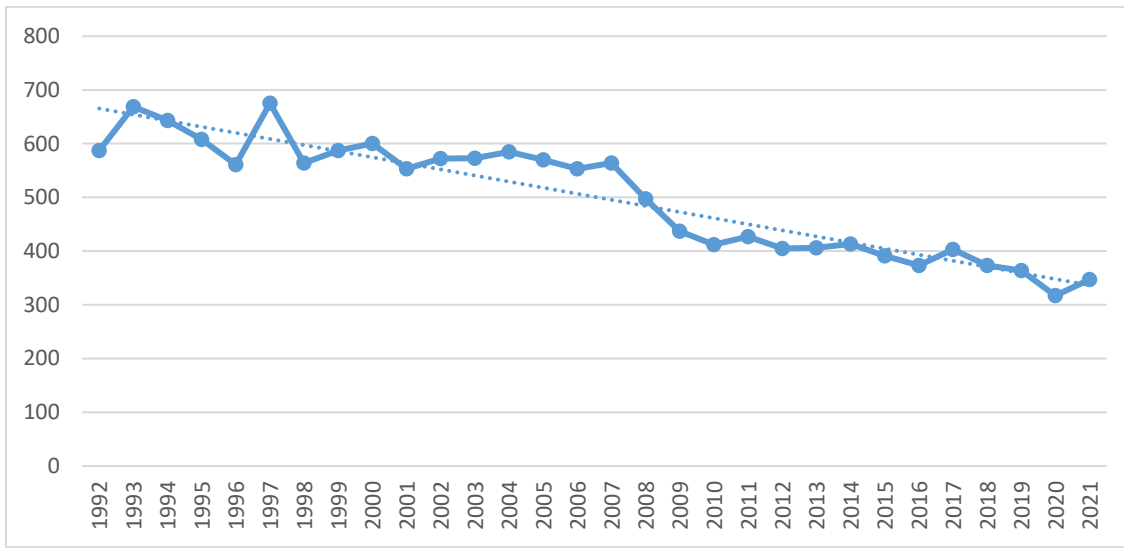


Figure 36 : Décès dans des collisions mettant en cause des VU, de 1992 à 2021

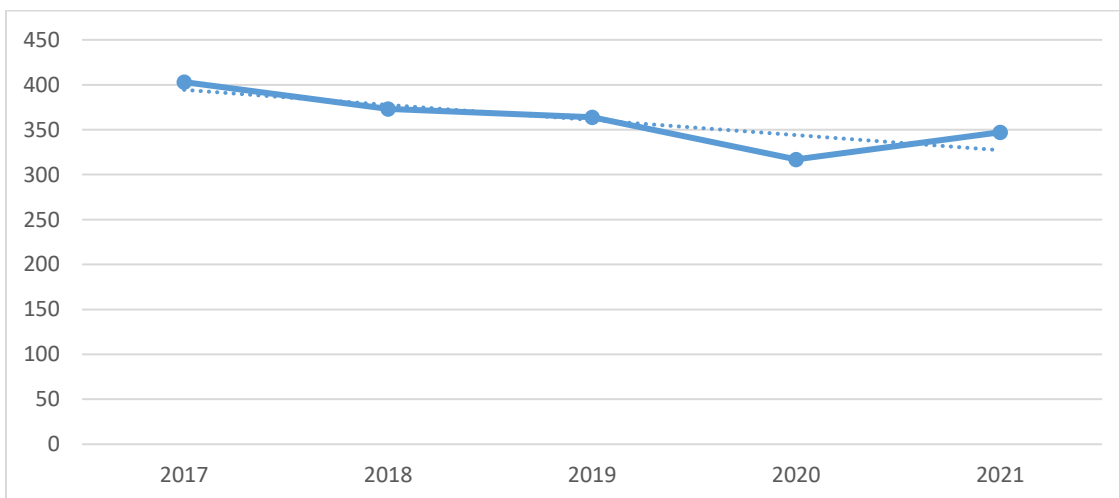


Figure 37 : Décès dans des collisions mettant en cause des VU, de 2017 à 2021

La figure 38 montre que pour la période de 2017 à 2021, la majorité (68 %) des décès découlant de collisions de VU était les occupants de véhicules légers impliqués dans ces collisions. Les occupants des VU, les piétons et les cyclistes représentaient respectivement 15,6 %, 13,6 % et 2,9 % des décès. Après une baisse de 18 % en 2020, on observe une augmentation de 14,5 % des décès chez les occupants de véhicules légers suite à des collisions avec des VU en 2021, ce qui ramène la situation au niveau prépandémie.

La figure 39 présente les données relatives aux piétons et aux cyclistes (usagers de la route vulnérables) décédés dans des collisions mettant en cause des VU. La figure montre que la situation est restée stable pour les cyclistes, mais qu'elle s'est améliorée entre 2018 et 2021 pour les piétons. Globalement, le nombre de piétons blessés mortellement dans des collisions de véhicules lourds, au cours d'une année donnée au Canada, est presque égal au nombre d'occupants de VU qui sont décédés dans ces collisions.

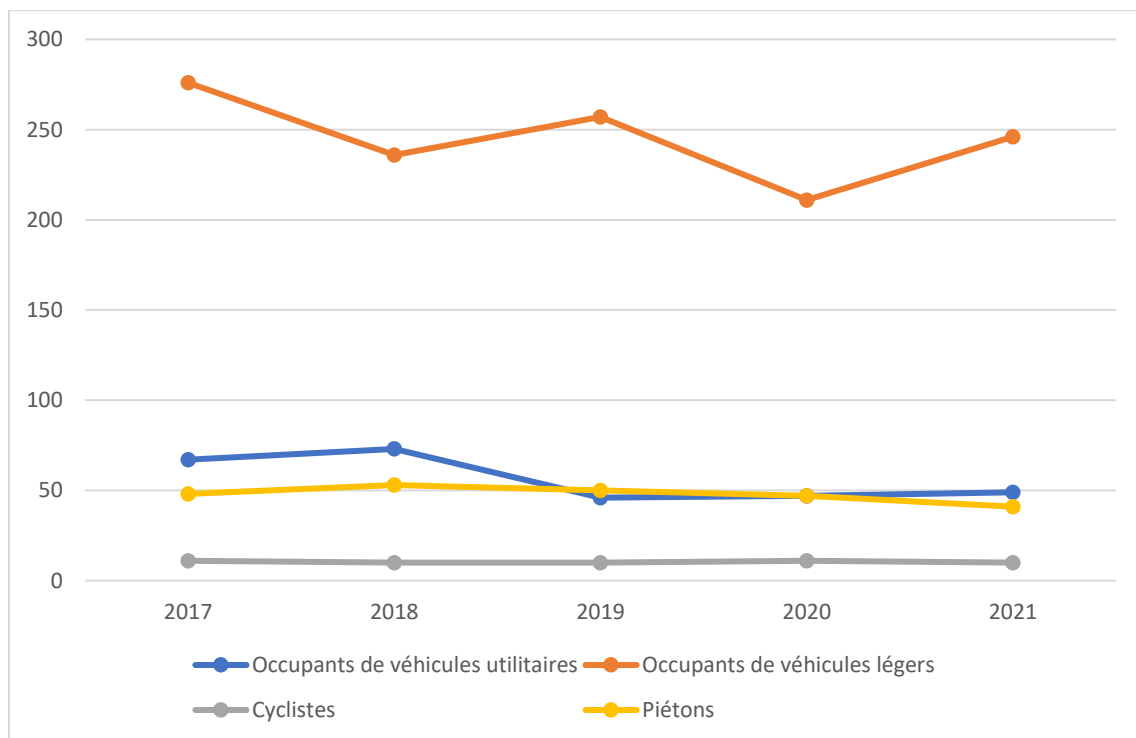


Figure 38 : Décès d'occupants de VU et d'autres usagers de la route en cause dans les collisions de VU, de 2017 à 2021

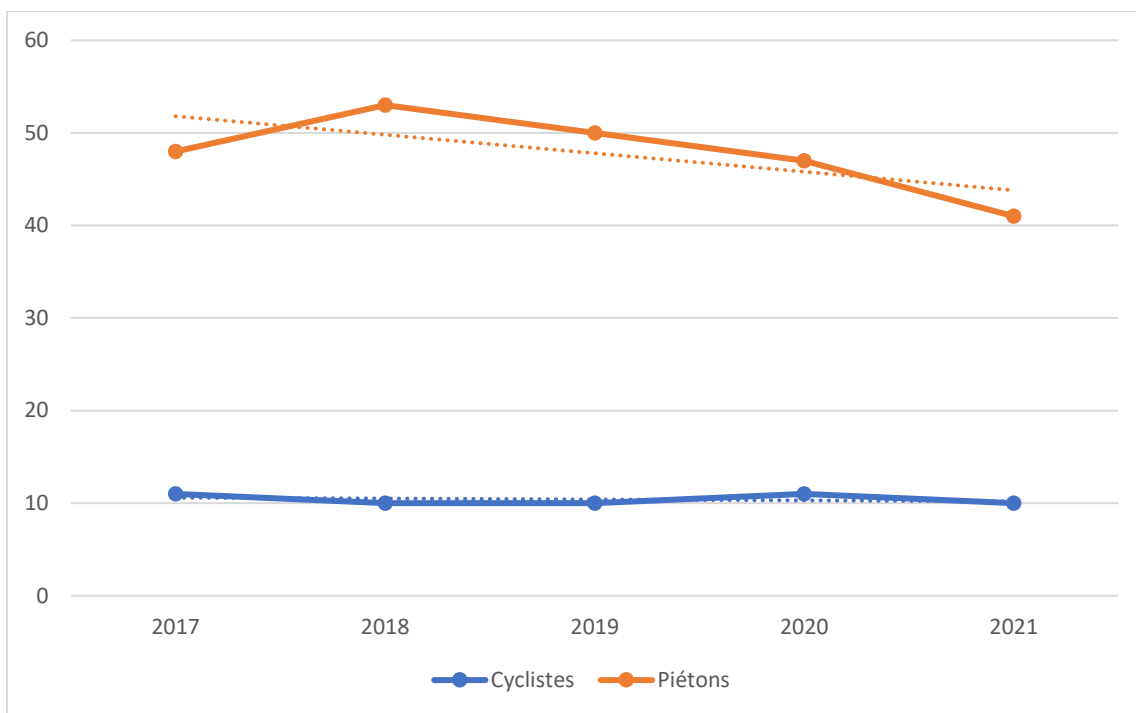


Figure 39 : Décès d’usagers de la route vulnérables en cause dans des collisions de VU, de 2017 à 2021

En ce qui concerne les décès d’occupants de VU, la figure 40 illustre une augmentation en 2018, suivie d’une baisse importante en 2019 et de légères augmentations en 2020 et 2021, ce qui se traduit néanmoins par une tendance générale à la baisse pour la période. Si l’on examine le nombre de décès d’occupants de VU par catégorie de véhicules lourds pour la même période, la figure 41 indique une tendance à la baisse dans toutes les catégories.

À noter que l’année 2018 a été marquée par une tragédie, lorsqu’un autocar nolisé de l’équipe de hockey junior de Humboldt est entré en collision avec un semi-remorque, tuant 16 occupants et en blessant 13. D’un point de vue purement statistique, l’effet de cette augmentation des décès d’occupants d’autocars en 2018 sur la tendance quinquennale est contrebalancé par la baisse considérable en 2019, liée à la pandémie de COVID-19.

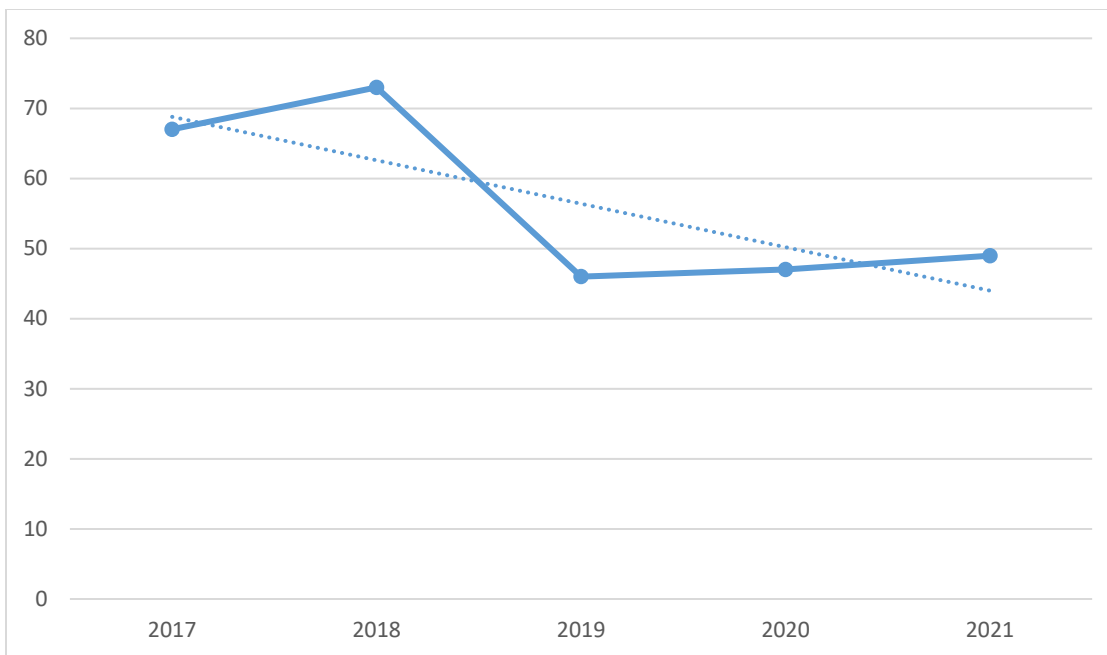


Figure 40 : Décès d’occupants de VU lors de collisions sur la route, 2017-2021

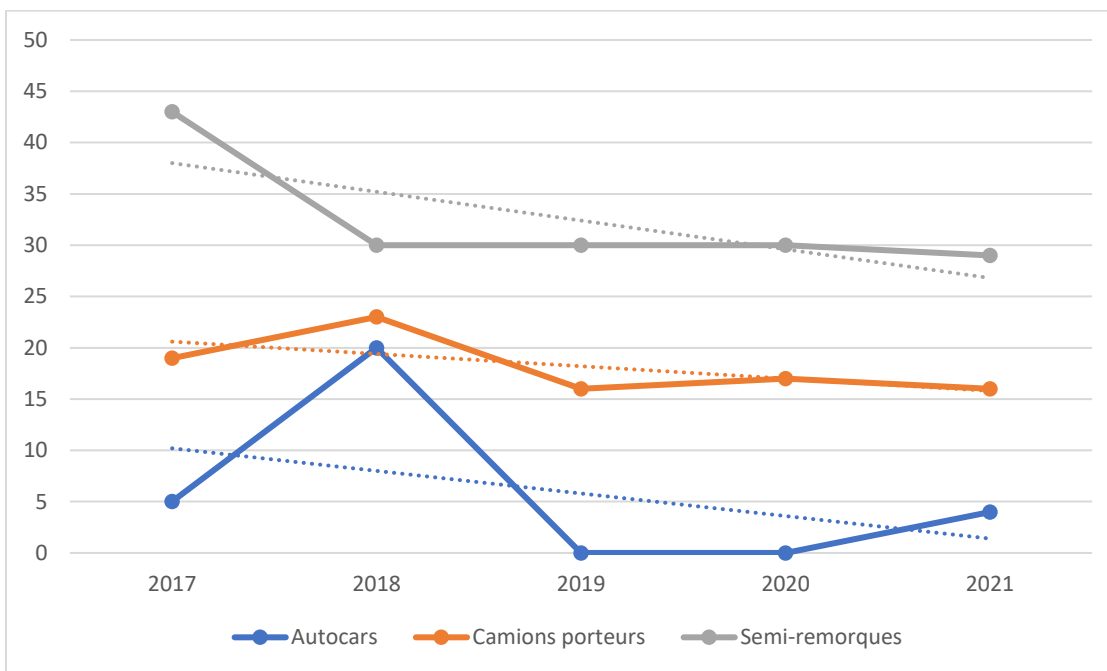


Figure 41 : Décès d’occupants de VU par catégories de véhicule utilitaire, de 2017 à 2021

En ce qui concerne les blessures découlant de collisions de VU, la figure 42 montre également une tendance à la baisse entre 1992 et 2021, encore une fois avec une baisse importante de 2007 à 2009. Pour la période de 2017 à 2021, la figure 43 montre une baisse importante en 2020, avec le nombre le plus bas depuis 1992 et une augmentation en 2021. Le résultat global pour la période est une tendance à la baisse, avec une réduction de 27,3 % entre 2017 et 2021.

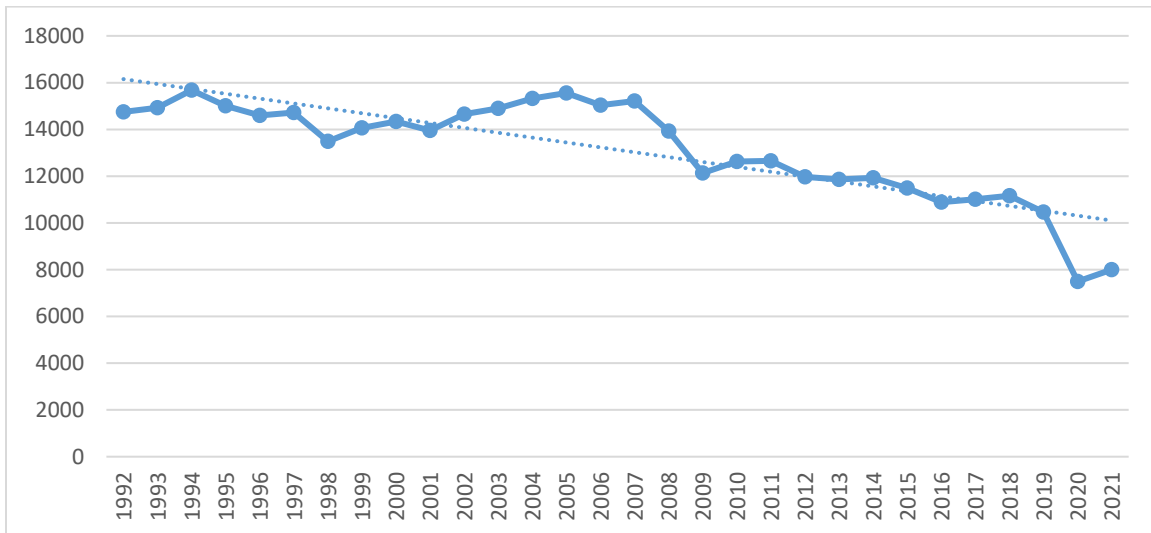


Figure 42 : Blessures dans des collisions mettant en cause des VU, de 1992 à 2021

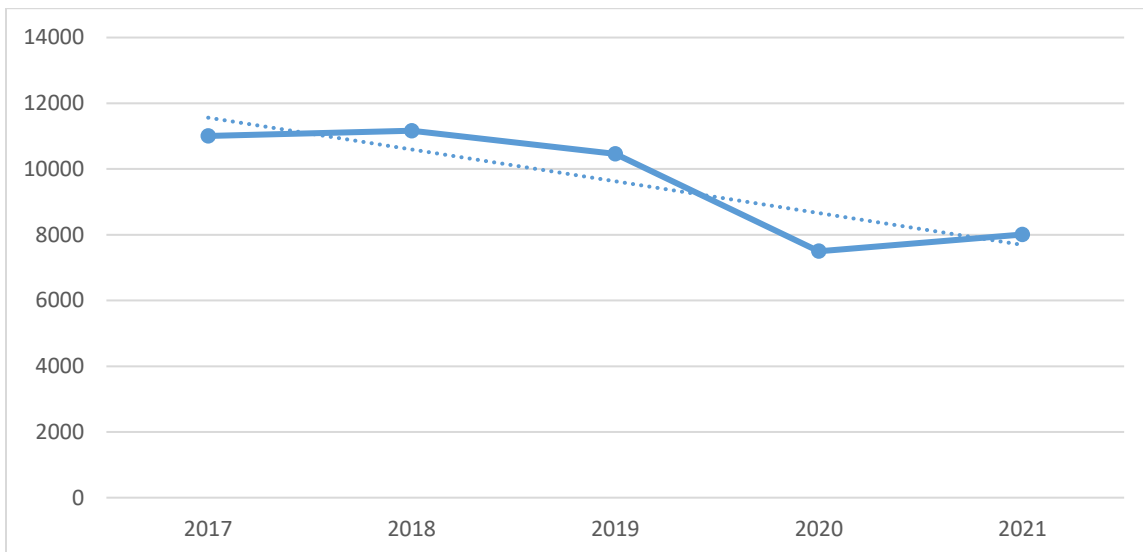


Figure 43 : Blessures dans des collisions mettant en cause des VU, de 2017 à 2021

La figure 44 montre que pour la période de 2017 à 2021, la majorité (61,8 %) des blessures découlant de collisions de VU étaient aux occupants de véhicules légers en cause dans ces collisions. Les blessures aux occupants de VU, aux piétons et aux cyclistes représentaient respectivement 32,6 %, 4 % et 1,5 % des cas.

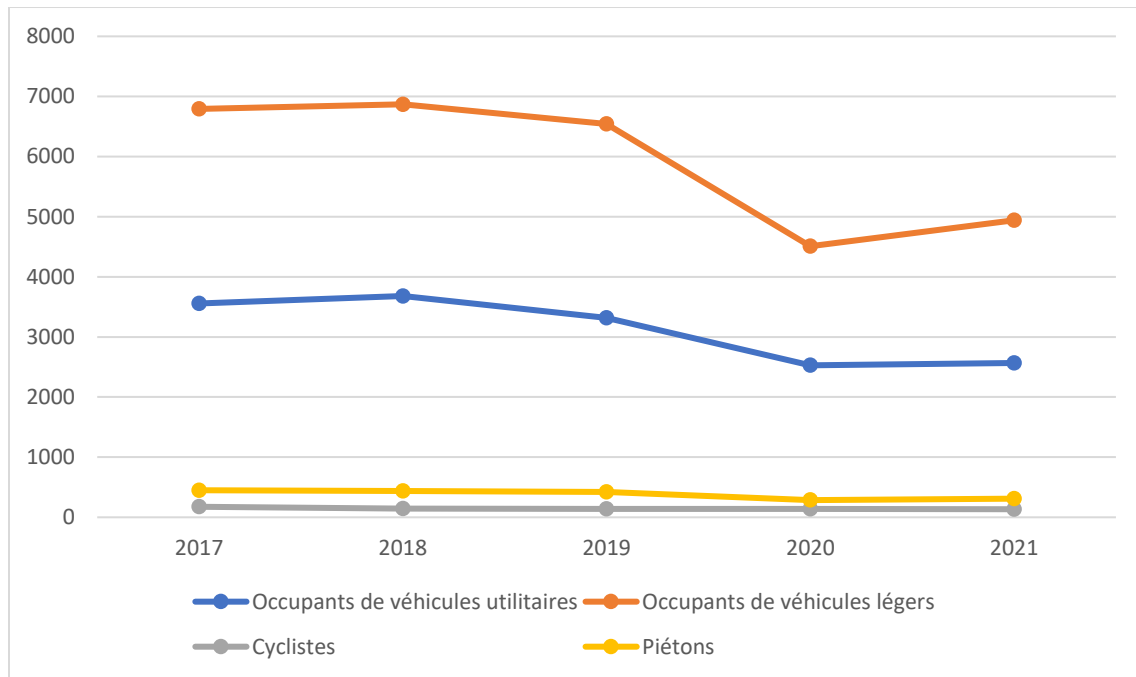


Figure 44 : Blessures aux occupants de VU et aux autres usagers de la route en cause dans des collisions de VU, de 2017 à 2021

La figure 45 indique que les piétons risquent davantage que les cyclistes d’être blessés lors d’une collision mettant en cause un véhicule lourd. Comme c’est le cas pour les décès d’usagers vulnérables de la route, on observe une tendance à la baisse des blessures sur la période de 2017 à 2021, en particulier dans le cas des piétons, avec une baisse considérable en 2020 et une légère augmentation en 2021.

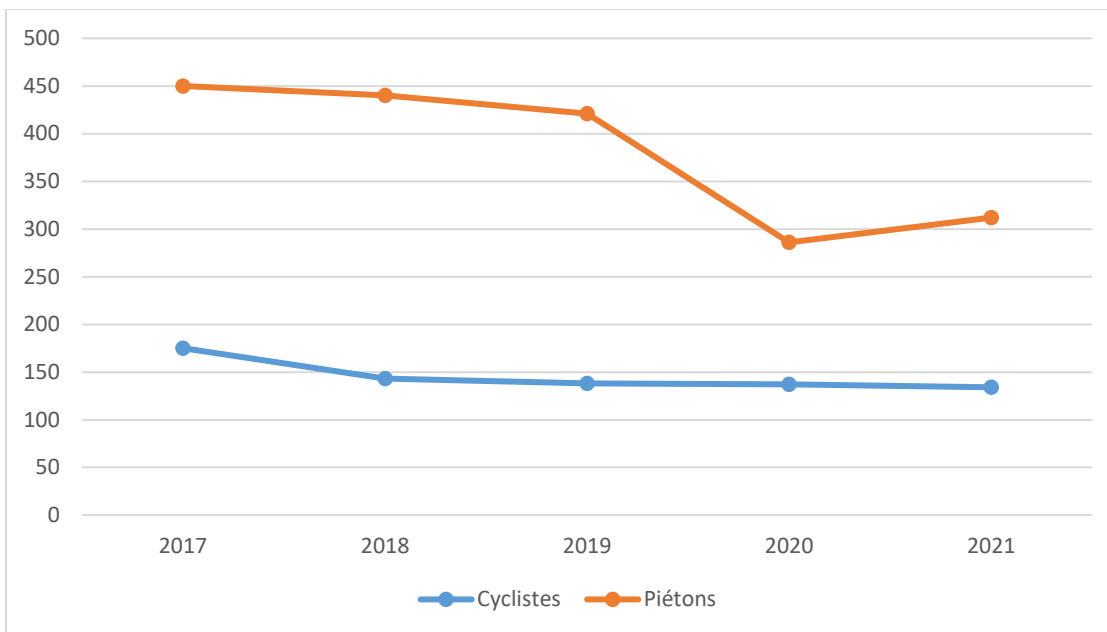


Figure 45 : Blessures aux usagers vulnérables de la route en cause dans des collisions de VU, de 2017 à 2021

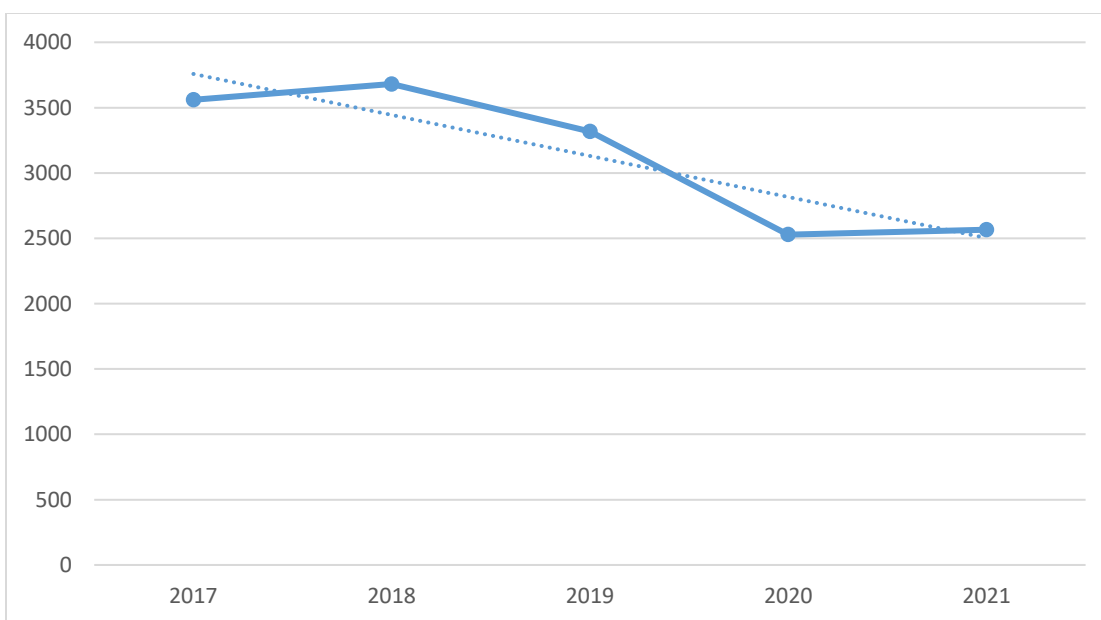


Figure 46 : Blessures des occupants de VU résultant de collisions de la route, de 2017 à 2021

En ce qui concerne les blessures aux occupants de VU, la figure 46 montre une augmentation en 2018 (partiellement due à l'accident d'autocar de Humbolt), suivie de diminutions entre 2019 et 2020, puis d'une légère augmentation en 2021, créant une tendance globale à la baisse pour la période, avec 28 % moins de blessés en 2021 qu'en 2017.

En ce qui concerne les catégories de véhicules lourds, la figure 47 montre qu'en moyenne, pour la période de 2017 à 2021, les occupants d'autocars (incluant les passagers) représentent 32,3 % des blessés, les occupants de camions porteurs 37,3 % et ceux des semi-remorques 30,3 %.

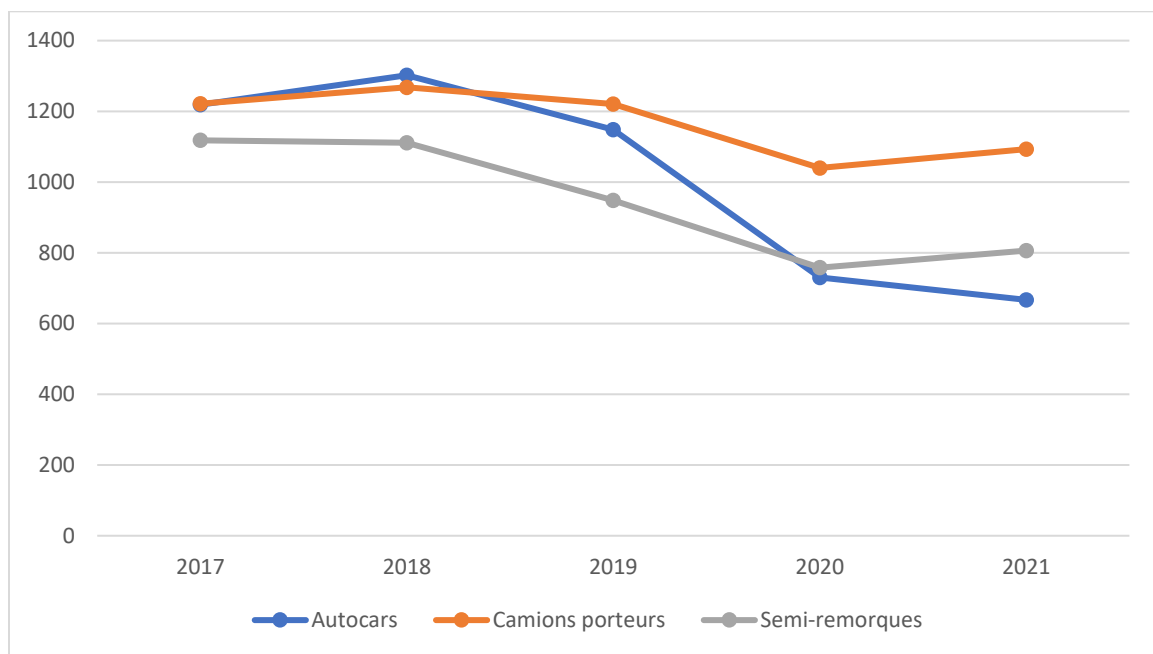


Figure 47 : Blessures aux occupants de VU dans des collisions routières par catégorie de VU, de 2017 à 2021

L'évaluation de la sécurité présentée à la partie II du présent rapport dresse un tableau où la plupart des indicateurs de sécurité routière affichent des tendances à l'amélioration à long terme. Certaines des données présentées remontent à 1992, année de création de la base de données, ce qui permet d'avoir une vision plus large de la situation et la tendance positive est très importante.

Les données relatives aux victimes des collisions routières témoignent d'une situation en constante amélioration depuis 1992, même face à une exposition accrue et une augmentation du nombre de véhicules sur les routes canadiennes, toutes catégories confondues. Avant la pandémie, l'année 2019 indiquait le plus faible taux de mortalité routière enregistré dans la BNDC. Au-delà de l'incidence de la pandémie, les progrès dans leur ensemble sont fort probablement attribuables à des mesures de sécurité mises en œuvre par les gouvernements et l'industrie, sur la base d'études scientifiques rigoureuses et du développement de politiques et de contre-mesures efficaces. Néanmoins, 1821 décès sur les routes en 2021 met en évidence le besoin de continuer à améliorer le bilan routier.

À long terme, la tendance positive est également apparente lorsqu'on examine le rendement en matière de sécurité de l'industrie du transport routier au Canada. Même en présence d'une augmentation du trafic et d'une activité économique croissante, le nombre de décès et de blessures liés aux collisions de véhicules lourds diminue au fil des ans. Le plus faible nombre de décès depuis 1992 a été enregistré en 2020, avec 317 décès, soit 53 % de moins que le nombre le plus élevé en 1997, qui était de 675.

Il convient de noter que 2021 marque la deuxième année de la pandémie de COVID-19, laquelle est associée à une baisse considérable de la circulation et de l'exposition des usagers de la route. Cette réduction de l'exposition, significative pour les usagers de la route en général, n'a pas affecté de la même manière la circulation des véhicules lourds, ceux-ci ayant maintenu un niveau d'effort important pour soutenir une population canadienne en difficulté.

En ce qui concerne les victimes de collisions avec des véhicules lourds, les analyses révèlent des tendances positives pour la période 2017 à 2021, bien qu'avec une certaine variabilité, selon le résultat évalué. Les décès sont passés de 403 en 2017 à 347 en 2021, soit une diminution de 14 %. Toutefois, si les tendances pour la période de cinq ans restent positives, on observe une augmentation du nombre de morts et de blessés en 2021, soit 347 morts et 8 004 blessés, ce qui représente respectivement une augmentation de 8,6 % et de 6,3 % par rapport à 2020. Les données montrent en outre que l'augmentation du nombre

de décès s'explique principalement par les victimes des occupants de véhicules légers impliqués dans ces collisions et dans une moindre mesure, par les occupants des autocars, sachant qu'aucun n'avait été enregistré au cours des deux années précédentes. En ce qui concerne les blessures, on a observé une augmentation pour les occupants de véhicules légers et les piétons par rapport à 2020.

En ce qui a trait aux collisions de véhicules lourds, les données indiquent qu'ils sont surreprésentés dans les collisions mortelles par rapport aux autres catégories de véhicules. Pour la période de 2017 à 2021, alors que les VU ne représentaient que 4,9 % du total des véhicules en cause dans les collisions, ils étaient associés à 19,9 % des décès sur les routes. Cette réalité s'explique par le poids et la masse relatifs des VU en comparaison avec ceux des véhicules légers. Par conséquent, pour la période considérée, 68 % des décès découlant de collisions de VU impliquaient des occupants de véhicules légers dans ces collisions. Les occupants des VU, les piétons et les cyclistes représentaient respectivement 15,6 %, 13,6 % et 2,9 % des décès. Les semi-remorques étaient surreprésentées dans les collisions mortelles et les autocars et les camions porteurs dans les collisions avec blessures.

L'évaluation s'est également appuyée sur un modèle de prévision économétrique basé sur les données de l'*Enquête sur les véhicules au Canada*, de l'*Enquête sur l'utilisation des véhicules au Canada* et sur les tableaux de données de Statistiques Canada pour évaluer les tendances en matière d'exposition et les taux de collisions pour les camions porteurs de plus de 4 500 kg, les semi-remorques de plus de 15 000 kg et tous les camions lourds (une combinaison des deux catégories). Le modèle prédit une augmentation globale de VKP pour les camions lourds pour la période de 2015 à 2021. Le modèle suggère en outre que cette augmentation de l'exposition ne s'est pas traduite par une détérioration du rendement en matière de sécurité. En fait, les taux de collisions mortelles et avec blessures, calculés sur la base du modèle et des données de la BNDC, ont connu tous deux une baisse entre 2005 et 2021 (66,8 % pour les collisions mortelles et 73 % pour les collisions avec blessures).

En ce qui concerne les facteurs contributifs tels qu'ils ont été évalués par les policiers sur les lieux des collisions, les données de la BNDC révèlent que pour la période de 2017 à 2021 les facteurs liés au véhicule étaient associées à moins de 2,6 % des collisions. Les facteurs liés aux actions des conducteurs et dans une moindre mesure l'état de ces derniers sont les facteurs contributifs les plus importants. Bien que les nombres soient faibles et que les états des conducteurs aient été jugés « non normaux » dans seulement 4,47 % des collisions mortelles des VU, il a été déterminé que la fatigue et l'alcool constituaient les principaux facteurs contributifs à l'égard de ces collisions. En ce qui concerne les actions des conducteurs, lorsqu'il a été déterminé que ces derniers « n'avaient pas eu une conduite

appropriée », dans 27,3 % des collisions mortelles de VU, l'inattention et la vitesse étaient les principaux facteurs contributifs.

En somme, les données de la BNDC pour la période de 2017 à 2021 révèlent que l'inattention et la vitesse sont les facteurs contributifs déterminants des collisions mortelles des véhicules lourds au Canada. Ceci est conforme à l'évaluation présentée dans le rapport final du Groupe de travail sur les facteurs humains et la sécurité des transporteurs routiers du CCATM⁹.

⁹ Thiffault, P. (2011). *Addressing human factors in the motor carrier industry in Canada* [en anglais seulement] [https://www.ccmta.ca/web/default/files/PDF/human-factors_report_May_2011.pdf].

ANNEXE 1 – ABRÉVIATIONS POUR LES PROVINCES ET LES TERRITOIRES

Alberta	Alb.
Colombie-Britannique	C.-B.
Île-du-Prince-Édouard	Î.-P.-É
Manitoba	Man.
Nouveau-Brunswick	N.-B.
Nouvelle-Écosse	N.-É.
Nunavut	Nt
Ontario	Ont.
Québec	Qc
Saskatchewan	Sask.
Terre-Neuve-et-Labrador	T.-N.-L.
Territoires du Nord-Ouest	T.N.-O.
Yukon	Yn