



# SONDAGE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2009

LES GROS CAMIONS AU CANADA



The knowledge source for safe driving

# FONDATION DE RECHERCHES SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE

La mission de la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) consiste à réduire les décès et les blessures causés par les collisions routières. La FRBR est un institut de sécurité routière national, indépendant et philanthropique. Depuis sa mise sur pied en 1964, la FRBR s'est fait reconnaître à l'échelle internationale pour ses réalisations dans une gamme de domaines liés à la recherche des causes des collisions routières et à l'établissement de programmes et de politiques qui visent à les traiter de façon efficace.

Fondation de recherches sur les blessures de la route

171, rue Nepean, bureau 200

Ottawa (Ontario) K2P 0B4

Téléphone : 613-238-5235

Télécopieur : 613-238-5292

Courriel : [tirf@tirf.ca](mailto:tirf@tirf.ca)

Site Web : [www.tirf.ca](http://www.tirf.ca)

Juin 2010

Fondation de recherches sur les blessures de la route

Tous droits réservés © 2010

ISBN: 978-1-926857-05-3

## SOUTIEN FINANCIER ASSURÉ PAR :

## PRINCIPAUX PARRAINS :



Transport  
Canada

Transports  
Canada

Brewers Association  
of Canada



L'Association des  
brasseurs du Canada

## Soutien supplémentaire assuré par :





# LES GROS CAMIONS AU CANADA

La présente fiche d'information résume les résultats du *Sondage sur la sécurité routière* de 2009 concernant les gros camions au Canada. Ce sondage d'opinion publique annuel est réalisé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) et parrainé par l'Association des brasseurs du Canada, Transports Canada et l'Alliance canadienne du camionnage. Il prend le pouls de la nation sur les questions clés en matière de sécurité routière à l'aide d'une vaste enquête réalisée par téléphone et en ligne auprès d'un échantillon aléatoire représentatif de conducteurs canadiens.

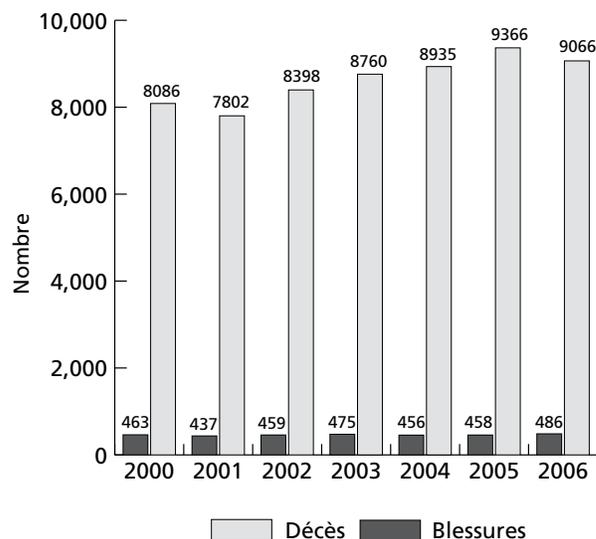
Aux fins du sondage, un gros camion a été défini comme étant tout camion d'un poids nominal brut de plus de 4 500 kg. Cette catégorie comprend donc des camions de dimensions et de poids divers, comme les semi-remorques communément utilisées pour le transport routier, mais aussi les petits camions commerciaux comme les camions porteurs qui servent généralement aux expéditions de moindre envergure et sur de plus courtes distances. Il convient de noter qu'un permis commercial de classe 1 ou de classe A est obligatoire pour conduire un semi-remorque, tandis qu'il n'est pas nécessaire pour conduire un camion porteur dans la plupart des secteurs de compétence du Canada (à l'exception de la Colombie-Britannique, de l'Ontario et du Québec, qui exigent un permis de classe 3 ou D). Les questions à propos des camionnettes, autobus ou fourgonnettes ne faisaient pas partie de ce sondage.

Le questionnaire de l'étude a été présenté à un échantillon aléatoire de 1 200 conducteurs canadiens d'automobiles. Parmi ceux-ci, 67 ont déclaré conduire aussi un gros camion. Ces derniers ont donc donné des renseignements à propos de leur propre comportement au volant d'un camion. Cette information est décrite au début de la fiche d'information afin d'expliquer les perceptions et les opinions des automobilistes canadiens à propos des gros camions.

**Combien de collisions entraînant des décès et des blessures mettent en cause un gros camion au Canada?** La figure qui suit montre le nombre annuel de collisions entraînant des décès et des blessures mettant en cause de gros camions au Canada<sup>1</sup>. Le nombre de collisions mortelles n'a pas changé entre 2000 et 2006, ce qui semble indiquer qu'une sorte de plateau a été atteint. Par ailleurs, le nombre de collisions ayant causé des blessures et mettant en cause de gros camions s'est accru substantiellement entre 2001 et 2005, passant de 7 802 à 9 366. En 2006, ce total a baissé légèrement à 9 066. Il faudra recueillir davantage de données annuelles pour confirmer si la diminution se poursuivra au cours des années à venir.

Il est extrêmement intéressant, si l'on divise ces résultats en deux catégories, la première pour les semi-remorques et la seconde pour les autres gros camions, de constater les tendances suivantes. Les collisions mortelles dans lesquelles des semi-remorques sont en cause ont diminué légèrement, de 322

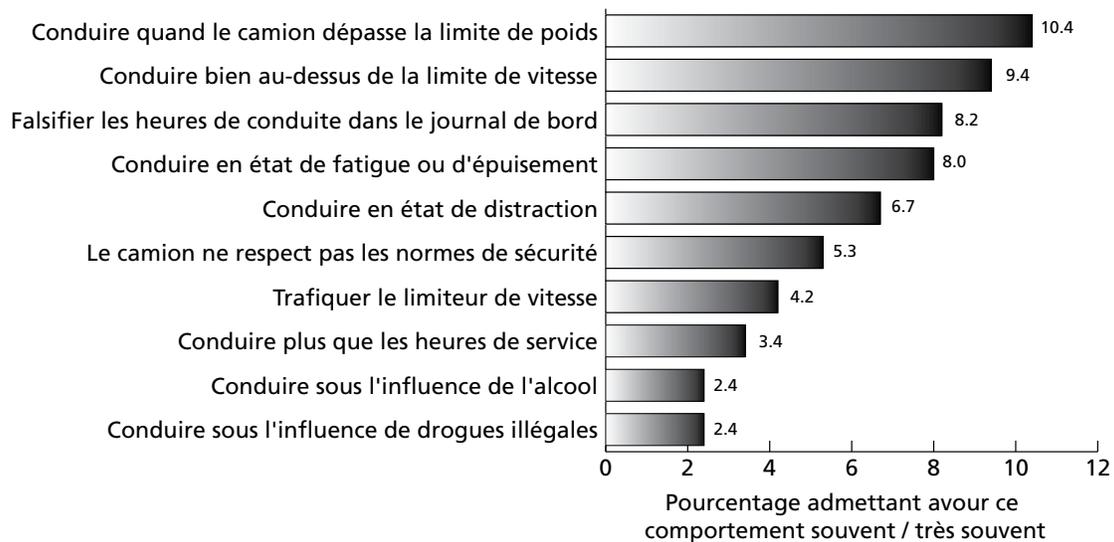
<sup>1</sup> Il convient d'indiquer que ces données sont des nombres absolus qui ne sont pas liés aux tendances du nombre de gros camions sur les routes ni au kilométrage total parcouru par l'ensemble du parc de gros camions canadiens. Il serait opportun, pour estimer les tendances du risque relatif, d'établir une correspondance entre ces données absolues et les renseignements sur l'exposition totale. Par ailleurs, le recours aux données absolues est plus approprié pour estimer les tendances du nombre réel de blessures et de décès.



Source: BNDC

en 2000 à 292 en 2006, tandis que les collisions mortelles dans lesquelles d'autres gros camions sont en cause ont augmenté graduellement, passant de 132 en 2000 à 180 en 2006. Le nombre de collisions ayant causé des blessures dans lesquelles sont en cause des semi-remorques semble avoir atteint un plateau tout au long de la période de suivi (de 3 862 en 2000 jusqu'à 4 101 en 2005, puis à 3 821 en 2006), tandis qu'on semble observer un accroissement plutôt marqué des collisions mettant en cause de gros camions et ayant entraîné des blessures (de 4 087 en 2000 à 5 100 en 2006). En d'autres mots, tandis que les résultats généraux ne semblent pas indiquer de progrès considérables, les semi-remorques pourraient afficher de meilleurs résultats en ce qui a trait aux collisions mortelles. Le principal problème est celui du peu de diminution du taux de collisions ayant causé des blessures et mettant en cause un semi-remorque, et tout particulièrement la hausse des collisions causant des décès et des blessures dans lesquelles sont en cause d'autres gros camions.

**Combien de chauffeurs de gros camions admettent se comporter de façon peu sécuritaire?** Parmi tous les répondants du sondage, 67 conduisaient aussi de gros camions. Ceux-ci ont eu à indiquer à quelle fréquence ils affichaient des comportements dangereux, sur une échelle de 1 à 6, où 1 signifie « jamais » et 6, « très souvent ». La figure ci-dessous montre le pourcentage de chauffeurs de gros camions qui ont répondu 4, 5 ou 6 sur cette échelle. Il faut signaler que cette information est limitée, puisqu'elle est basée sur les réponses de seulement 67 conducteurs. Par exemple, 10,4 % des chauffeurs de gros camions admettent conduire leur camion même lorsque son poids dépasse la limite. Toutefois, si l'on examine l'intervalle de confiance de 95 % (IC – 95 %) pour cette réponse (qui n'est pas indiqué dans la figure), il devient évident que ce pourcentage pourrait être d'aussi peu que 4 % et aussi élevé que 25 %. En ce qui concerne la conduite en état d'ivresse, les données montrent que le pourcentage est de 2,4 %, mais l'IC – 95 % révèle que les véritables résultats se situent entre 0,3 % et 16 %. Ainsi, il faut se montrer prudent à l'interprétation des résultats, car la marge d'erreur est très grande à cause de la petitesse de l'échantillon. Par ailleurs, ces données donnent une idée de l'étendue des comportements dangereux que peuvent avoir les chauffeurs de gros camions.



À tout le moins, on peut conclure que quelques chauffeurs de camion – même s’il s’agit d’une minorité – admettent avoir des comportements très dangereux comme de conduire sous l’influence de l’alcool (2,4 %) et de drogues illégales (2,4 %). De plus, une minorité vraisemblablement plus grande admet aussi avoir eu d’autres comportements dangereux, tels que conduire un camion dont le poids dépasse la limite (10,4 %) et conduire bien au-dessus de la limite de vitesse (9,4 %). Il est intéressant de souligner que les chauffeurs de camion qui traversent la frontière canado-américaine doivent se conformer à un programme exhaustif de dépistage de drogue et d’alcool. Bien qu’il n’existe aucune loi semblable au Canada, de récentes déclarations de la Commission canadienne des droits de la personne semblent s’orienter vers le dépistage des drogues et de l’alcool chez les chauffeurs de camion au Canada.

Il est très intéressant de noter qu’environ 8 % des chauffeurs admettent librement avoir falsifié le nombre d’heures de conduite de leur journal de bord. Cela signifie que 8 % des chauffeurs admettent avoir conduit alors qu’ils étaient fatigués ou épuisés. Les répondants ont aussi mentionné à quelle fréquence ils s’étaient endormis ou assoupis, même pendant un court moment, au volant de leur camion au cours de l’année écoulée (les résultats ne sont pas indiqués dans la figure). Environ 31 % ont répondu au moins une fois (IC – 95 % : 18,6 %-46,2 %). La différence entre le pourcentage de ceux qui admettent conduire lorsqu’ils sont fatigués ou épuisés (8 %) et ceux qui admettent conduire plus que les heures de service requises (3,4 %) est intéressante. Elle peut révéler un écart entre la réglementation concernant les heures de conduite et le degré réel de fatigue chez les chauffeurs de gros camions (si les heures de service sont trop longues et ne tiennent pas compte du degré réel de fatigue, on peut s’attendre à ce genre de tendance), quoiqu’elle puisse être due simplement au manque de rigueur des résultats à cause de la petitesse de l’échantillon.

**Combien de chauffeurs de gros camions ont été en cause dans des collisions?** On a demandé aux chauffeurs de gros camions combien de fois ils avaient été en cause dans une collision au cours de l’année écoulée et combien de fois ils avaient été près d’avoir une collision au cours de l’année. Environ le quart de tous les chauffeurs de gros camions ont répondu avoir été en cause dans une collision au cours de l’année

écoulée. Cependant, 62 % (IC – 95 % : 46,2 %-75,1 %) ont déclaré avoir évité de justesse une collision au cours de cette même période. Bien que la plupart de ces conducteurs aient indiqué avoir évité de justesse une collision au moins une fois pendant l'année, 20 chauffeurs ont répondu plus d'une fois. Il est d'une très grande importance de noter que ces résultats ne concernent que le fait d'avoir eu une collision ou évité de justesse une collision; ils ne révèlent absolument pas si le conducteur du gros camion était ou non en faute.

### **À qui les Canadiens attribuent-ils le plus souvent la faute dans les collisions avec de gros**

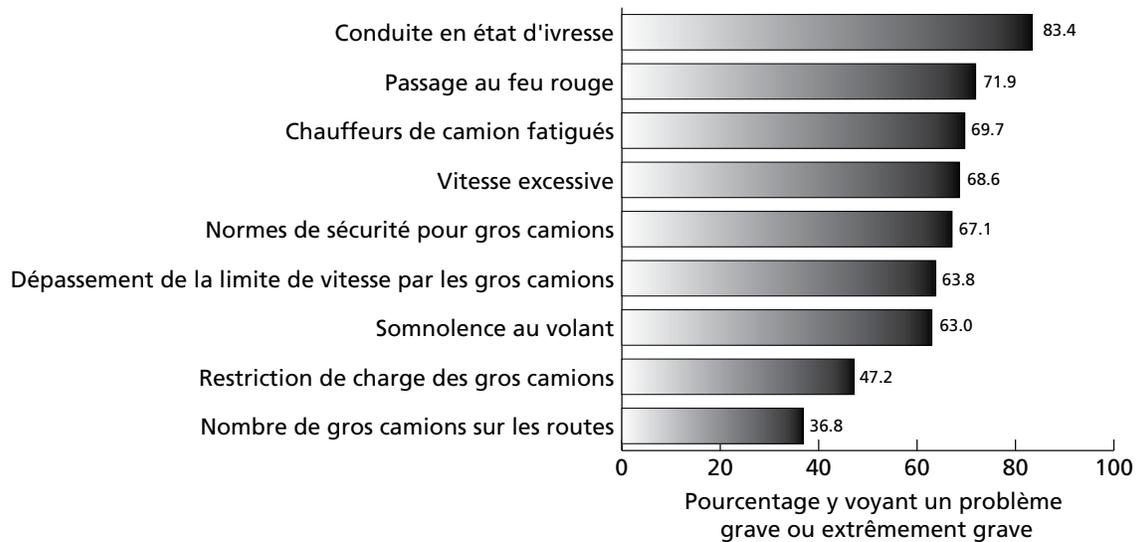
**camions?** On a demandé aux 1 200 répondants qui, à leur avis, était le plus souvent responsable des collisions entre une automobile et un gros camion, soit le conducteur de l'automobile ou le chauffeur du gros camion. La plupart d'entre eux ont répondu le conducteur de l'automobile (73,4 % ; IC – 95 % : 70,0 %-76,6 %). Les études sur les collisions montrent que, dans l'ensemble, le taux de responsabilité des chauffeurs de camion ne diffère pas de celui des automobilistes. Cependant, des données révèlent que, dans des collisions mortelles d'une automobile et d'un gros camion, le conducteur de l'automobile est le plus souvent responsable. Ainsi, il semble que la perception du public à propos de la responsabilité soit conforme aux données.

### **Quelle connaissance ont les Canadiens des pratiques de conduite sécuritaires lorsqu'ils partagent la route avec un gros camion?**

Toutes les personnes qui ont participé au sondage ont eu à indiquer si elles connaissaient la distance minimale que devrait laisser un conducteur entre son véhicule et un gros camion lorsqu'il converge dans sa voie, devant le camion. La plupart (64,2 %) ont répondu positivement, indiquant qu'ils croyaient savoir la distance à respecter. Les répondants ont aussi eu à dire s'ils savaient où sont les angles morts du chauffeur de camion lorsqu'ils se trouvent à côté d'un gros camion. La plupart d'être eux (77,2 %) ont répondu qu'ils le savaient. Bien que de nombreux Canadiens aient répondu être au courant de ces pratiques sécuritaires lorsqu'ils partagent la route avec un gros camion, ces résultats montrent seulement que les conducteurs croient savoir et pas nécessairement ce qu'ils savent vraiment. De plus, un nombre passablement grand de Canadiens admettent ne pas connaître ces pratiques de sécurité routière (35,8 % et 22,8 % respectivement). Compte tenu de ces résultats, il n'est peut-être pas surprenant que de nombreux Canadiens ne croient pas que les programmes de formation en conduite automobile pour les automobilistes donnent suffisamment de renseignements sur le partage de la route avec les gros camions. On a constaté que 62,4 % ne croyaient pas que la formation était suffisante. De plus, de nombreux répondants ont simplement répondu qu'ils ne savaient pas si la formation était ou non suffisante (20,2 %).

**Combien de Canadiens sont préoccupés par les problèmes concernant les gros camions?** Comme on peut le voir dans la figure ci-dessous, une grande partie des Canadiens sont préoccupés par le problème des conducteurs en état d'ivresse – 83,4 % ont dit être très ou extrêmement préoccupés par la question. Ce résultat n'est pas surprenant puisque les Canadiens sont très préoccupés par ce problème de sécurité depuis une dizaine d'années. Toutefois, un nombre considérable de Canadiens admettent être très

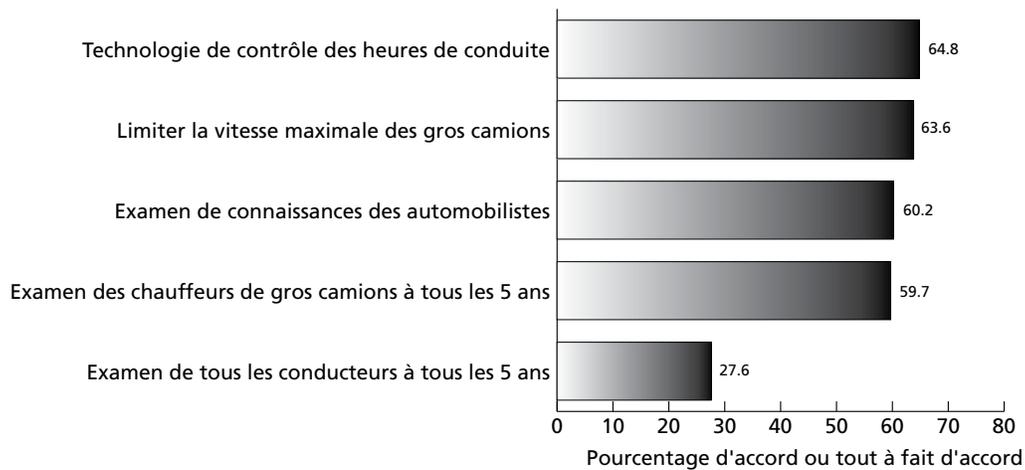
préoccupés ou extrêmement préoccupés par plusieurs problèmes liés aux gros camions, notamment : les chauffeurs de camion qui sont fatigués par les longues heures de conduite (69,7 %); les gros camions qui ne respectent pas les normes de sécurité (67,1 %); les gros camions qui roulent trop vite, dépassant la limite de vitesse (63,8 %). Dans l'ensemble, il appert que les deux tiers des Canadiens sont très préoccupés ou extrêmement préoccupés par plusieurs problèmes touchant les gros camions. Par ailleurs, seulement 47,2 % et 36,8 % sont préoccupés par le dépassement de la charge sur les routes et le nombre de gros camions sur les routes respectivement. Ces deux problèmes sont ceux qui préoccupent le moins les Canadiens.



Dans l'ensemble, le degré de préoccupation exprimé par les Canadiens à propos des problèmes liés au partage de la route avec les gros camions semble approprié. Même s'il existe des preuves que les chauffeurs de gros camions sont moins souvent responsables dans une collision mortelle avec une automobile, le nombre de collisions mettant en cause de gros camions justifie qu'on s'en préoccupe, surtout que les occupants de l'automobile, dans une collision avec un gros camion, sont plus susceptibles de subir des blessures graves ou de trouver la mort que le chauffeur du camion. En outre, il ne semble pas y avoir une forte tendance à la baisse du nombre de ces collisions (sauf peut-être en ce qui concerne les collisions mortelles avec un semi-remorque), sans compter que le nombre de collisions évitées de justesse déclarées par les chauffeurs de gros camions est aussi élevé.

Même s'il n'y a pas de preuve de manifestation de comportements dangereux par les chauffeurs de gros camions de façon générale, on dispose de certaines indications de l'existence de ce genre de comportements chez une minorité. Les conducteurs du grand public peuvent être témoins de ces comportements dangereux sporadiques et s'en montrer préoccupés. De plus, le public peut être préoccupé parce qu'il ne croit pas que la formation des automobiles est suffisante sur le plan des pratiques de conduite sécuritaires pour faciliter le partage de la route avec les gros camions.

**Degré de soutien aux différentes mesures.** Il semble y avoir un degré raisonnablement élevé de soutien chez les Canadiens à diverses mesures de sécurité liées aux problèmes posés par les gros camions. Cette constatation semble logique, étant donné le degré relativement élevé de préoccupation que suscitent ces problèmes. Un dispositif électronique inviolable qui mesure le nombre d'heures travaillées en vue d'améliorer le respect des règles relatives aux heures de service est l'élément qui a obtenu le plus grand soutien (64,8 % sont d'accord ou fortement d'accord avec cette mesure). Puisque plusieurs chauffeurs de gros camions ont admis falsifier le nombre d'heures de leur journal de bord, et conduire alors qu'ils sont fatigués ou épuisés, cette technologie serait prometteuse, à condition d'être assortie de mesures permettant de s'assurer que les chauffeurs peuvent obtenir suffisamment d'heures de sommeil. Il convient de noter que l'Alliance canadienne du camionnage et les associations provinciales de camionnage préconisent l'installation obligatoire de ces dispositifs dans tous les camions. De plus, l'industrie et le gouvernement ont entrepris d'élaborer un programme de gestion de la fatigue à l'intention des chauffeurs de camion.



L'obligation de limiter la vitesse maximale à laquelle les gros camions peuvent rouler a reçu le même degré de soutien (63,6 %). Cette mesure est aussi appuyée par l'Alliance canadienne du camionnage et les associations provinciales de camionnage. Des limites sont actuellement en place en Ontario et au Québec et exigent que tous les gros camions qui roulent dans ces secteurs de compétence, quel que soit leur point d'attache, soient munis d'un limiteur de vitesse fixé à un maximum de 105 km/h. Étant donné qu'il n'est pas déraisonnable d'assumer qu'une minorité de chauffeurs de gros camions dépassent la limite de vitesse, une telle restriction pourrait avoir des répercussions favorables sur la sécurité, si elle était mise en œuvre dans l'ensemble du Canada. Toutefois, le soutien à ce genre de mesure accordé par les conducteurs serait vraisemblablement plus grand si le règlement concernant les heures de service était rajusté en conséquence. À cet égard, un nouveau règlement fédéral sur les heures de service a été introduit en 2007, mais un certain nombre de secteurs de compétence canadiens n'ont pas encore adopté cette nouvelle norme.

Fait intéressant, un degré de soutien comparable a été observé concernant l'obligation de soumettre les conducteurs d'automobile à un examen afin de savoir s'ils peuvent partager la route avec les gros camions en toute sécurité, avant l'obtention du permis (60,2 %). Enfin, même si de nombreux conducteurs appuient l'obligation pour les chauffeurs de gros camions de repasser un examen tous les cinq ans pour conserver leur permis de conduire (59,7 %), seulement 27,6 % des Canadiens acceptent que tous les conducteurs repassent un examen tous les cinq ans.

**À propos du sondage.** Ces résultats sont issus du sondage sur la sécurité routière, sondage d'opinion publique annuel élaboré et administré par la FRBR. Au total, 1 200 conducteurs canadiens ont répondu au questionnaire en septembre et en octobre 2009. Les résultats peuvent être considérés comme exacts, avec une marge d'erreur de 2,9 %, 19 fois sur 20. La réponse à la plupart des questions faisait appel à une échelle de un à six, où six indiquait un accord, une préoccupation ou un soutien, tandis qu'un marquait un accord, une préoccupation ou un soutien faible. Pour la première fois, la moitié des répondants ont été joints au téléphone, tandis que l'autre moitié a rempli le questionnaire en ligne, dans le cadre d'un processus de transition graduel vers un sondage réalisé entièrement par voie électronique.