

MÉMOIRE

Présenté par Marc Gilbert, ing. f.

Dans le cadre

Des audiences publiques du BAPE

Projet : Construction d'un duc d'Albe au quai garage de Tadoussac

6 décembre 2016

Monsieur le président,

But du mémoire :

Le présent mémoire vise à faire la démonstration que lorsque la décision fût prise de remplacer les traversiers actuels (2 ou 3, selon les besoins, par 2 nouveaux navires plus gros) la question de la **sécurité des usagers de la route 138**, n'a pas été au cœur des préoccupations de la Société des traversiers du Québec (STQ), ni du Gouvernement du Québec, comme on aurait été en droit de s'y attendre et que, même encore aujourd'hui, ce n'est toujours pas le cas.

Comment cela a-t-il pu se produire?

Tout simplement, parce que ce fût une décision politique prise en 2009, au plus haut niveau (cabinet du Premier ministre, M. Jean Charest), en l'absence d'études et d'avis techniques du Ministère des Transports (MTQ) et sans consultation véritable avec les usagers de la route 138 et le milieu socio-économique des régions concernées (Charlevoix, Côte-Nord et Labrador).

Tout simplement, parce que la STQ, sous la présidence du Monsieur Georges Farah (ex-député libéral des Îles de la Madeleine) voulait moderniser sa flotte de traversiers et que, pour convaincre le Gouvernement, elle a fait la promotion qu'avec des bateaux plus gros et plus polyvalents, elle pourrait offrir un meilleur service à la traverse de Baie Ste-Catherine-Tadoussac.

Tout simplement, parce que le Gouvernement du Québec était surtout préoccupé de trouver une bouée de sauvetage pour les chantiers maritimes de Lévis (M.L. Davie) et qu'il voulait profiter du programme d'infrastructures fédéral-provincial qui tirait à sa fin, ce qui a entraîné une décision expéditive et mal définie (plans et devis déficients, dépassement de coûts majeurs, etc) et que, ce faisant, il n'a même pas pris en compte la sécurité des usagers de la route 138.

Tout simplement, parce que le Cabinet du Premier ministre a planifié étouffer toute contestation en sortant des tablettes, trois (3) semaines avant l'annonce de cette décision, une étude qui y dormait depuis des années (SNC – Lavalin – Génivar), laquelle établissait à plus ou moins un milliard de dollars, la différence entre le coût de construction d'un pont sur le Saguenay versus la modernisation des traversiers.

NB : Cette étude, complètement dépassée en terme technique, est remise en question par les représentants de la "Société du Pont sur le Saguenay" ainsi que plusieurs

experts. Pour en savoir plus sur le sujet, consultez www.pontsaguenay.com ainsi que les autres mémoires présentés à cette Commission.

Des admissions et des faits démontrés :

Lors de la première phase des consultations tenues à Tadoussac les 8 et 9 novembre derniers, il nous a été possible d'obtenir des représentants du promoteur (STQ) et des autres ministères et organismes invités, plusieurs affirmations, confirmations et/ou documents déposés en réponse aux questions des participants. Nous tenons à les en remercier sincèrement.

Voici pour la gouverne de la Commission, les admissions et/ou faits démontrés qui nous apparaissent les plus pertinents :

1. La décision de faire construire de nouveaux traversiers a été prise au plus haut niveau politique sans étude du ministère le plus concerné, à savoir le MTQ.

Lors d'une rencontre avec les représentants de la "Société du Pont sur le Saguenay", à Québec, en janvier 2010, M. Georges Farah, président de la Société des traversiers du Québec, a affirmé que :

- La décision de remplacer les traversiers actuels de Baie Ste-Catherine – Tadoussac avait été prise au bureau du Premier ministre, Monsieur Jean Charest, lequel désirait aider rapidement le chantier maritime de Lévis qui était en grande difficulté financière.
- Lors de cette rencontre au bureau du Premier ministre, il n'a jamais été discuté de la sécurité du transport sur la route 138 car la responsabilité de la STQ à cet égard se limitait à l'espace entre les deux (2) débarcadères. Pour la sécurité sur la route 138, elle relève uniquement du MTQ.
- Les représentants de la STQ ont confirmé que cette rencontre avait effectivement eu lieu, que cette décision avait été prise au bureau du Premier ministre et que l'annonce de construire de nouveaux traversiers avait été faite quelques jours après (voir communiqués de presse déposés au BAPE).
- Les représentants du MTQ ont quant à eux confirmé que leur ministère n'avait pas été impliqué dans cette décision, qu'aucune étude ou évaluation n'a été faite sur les conséquences que pourrait avoir l'ajout de plus ou moins 40 unités équivalentes autos aux pelotons sortant des traversiers, sur la fluidité du transport et par conséquent sur la sécurité des usagers de la route 138. La décision est venue et ils n'ont eu qu'à s'ajuster et suivre la parade.
- Ils ont de plus confirmé que depuis cette annonce (2009), aucune étude n'avait été faite et qu'aucune n'était en cours pour évaluer les mesures nécessaires pour compenser l'arrivée de ces 40 UEA supplémentaires tels que : zones de

dépassement supplémentaires, rehaussement des standards de la route et amélioration de la visibilité et qu'aucun budget supplémentaire n'était d'ailleurs prévu à cet effet.

- Ils ont même candidement admis que le plan consistait à attendre pour voir ce qui allait se passer et alors, réagir s'il y a lieu. Je n'ose pas qualifier ce genre d'insouciance, mais quelqu'un devra, un jour ou l'autre, répondre des accidents graves et sans doute des morts que cette attitude aura causés.

2. Choix délibéré et calculé du Gouvernement québécois de ne pas consulter publiquement la population concernée.

Nous avons aussi appris que le gouvernement du Québec a délibérément choisi de ne pas consulter la population concernée, sous prétexte qu'il n'y était pas obligé car :

- La voie maritime, donc les traversiers, est de juridiction fédérale. Pourtant, la décision de construire (plus ou moins 200 M\$) et d'opérer ces traversiers relevaient à 100 % du Québec.
- La reconstruction de débarcadères plus larges (plus ou moins 40 M\$) n'impliquait pas un agrandissement des quais, mais une amélioration à des équipements déjà existants.

Il n'y a pas plus sourd que quelqu'un qui ne veut pas entendre et qui en plus, choisit délibérément de ne pas fournir à la population concernée, l'occasion de donner son avis.

Comble de l'ironie (ou de cynisme diront certains), on nous consulte maintenant pour un projet de 1 M\$ alors que les décisions importantes ont été prises en catimini.

3. L'offre de service améliorée de la STQ est de la foutaise.

Si la STQ nous avait affirmé que son désir de moderniser sa flotte de traversiers visait essentiellement à augmenter son efficacité opérationnelle (diminuer ses coûts d'opération : 2 bateaux versus 3 l'été, réduire ses frais d'entretien, etc.) nous pourrions au moins avoir un débat rationnel et respectueux de l'intelligence de la population concernée.

Or, la représentante de la STQ nous a confirmé que le principal objectif visé par la construction de traversiers plus gros, c'était d'améliorer l'offre de service. Pour en faire la démonstration, elle a même prétendu que les deux (2) nouveaux navires offriraient une capacité de 440 UEA/heure, soit une augmentation de plus de 40 % versus les anciens traversiers.

Dès les premières questions des participants, il est vite apparu que ce chiffre ne tenait pas la route. À 110 UEA/voyage, il aurait fallu qu'il y ait 4 fois 20 minutes dans une heure. Oups! Premier problème!

Le lendemain, au lieu d'admettre tout simplement que son argument était sans fondement, elle est revenue à la charge avec un tableau (voir annexe 1) qui devait démontrer que les gains pouvaient attendre jusqu'à 46 % avec les nouveaux traversiers.

Ce tableau nous fournit des chiffres globaux, sans calculs détaillés (donc non vérifiables) avec des données théoriques versus effectives, sans rapport avec la réalité qui nous intéresse. En effet, qui est intéressé de savoir que l'offre de service sera bonifiée, même s'il n'y a pas de besoins à satisfaire ? En effet, s'il n'y a que 10 UEA en attente d'un embarquement, il n'y aura pas plus, même si le traversier est plus gros.

De plus, comble du comble, ladite représentante de la STQ a eu la brillante idée d'inventer une cédule de 19 minutes/voyage. Ingérable en termes de planification et d'affichage d'horaire, ça frise la mauvaise foi et constitue à mon point de vue un manque de respect envers les participants aux audiences et les commissaires du BAPE.

En résumé, lors de la pointe touristique estivale, là où il existe un réel besoin de bonifier l'offre de service, la seule comparaison qui me paraît tenir la route est la suivante :

	Anciens navires	Nouveaux navires
Capacité moyenne de UEA/navire	$(75+75+65)/3 = 71.7$	110
Nombre de traversiers/heure	Durée de la traversée = 13.5 minutes $60\text{min}/13.5=4.4\text{trav/heure}$	Durée de la traversée = 20 minutes $60\text{min}/20 = 3 \text{ trav/heure}$
Capacité horaire	$71.7 \times 4.4 = 315 \text{ UEA}^*$	$110 \times 3 = 330 \text{ UEA}^{**}$

*Capacité prouvée

**Capacité théorique encore non démontrée

RÉSULTAT : Aucune bonification significative de l'offre de service.

Dans les faits, avec une vue d'ensemble, c'est une détérioration du service de jour qu'on nous propose, avec des départs moins fréquents en période d'achalandage et lorsqu'une anomalie de service (voir tableau II en annexe) se produira, on perdra 50 % de la capacité au lieu de 33 % actuellement. Pour ce qui est de la nuit, on nous offre un gaspillage systématique de fonds publics avec une augmentation de 50 % des places vides et une masse accrue des bateaux de 50 % à propulser.

C'est honteux, on nous mène en bateau!

4. Le syndrome de la traverse est encore là pour longtemps et la situation risque même d'empirer.

Après avoir laissé entendre lors de la première partie des audiences (8 nov. 2016) que le bilan routier à l'approche des traversiers s'était suffisamment amélioré (grâce entre

autres à certaines améliorations apportées à la route 138) pour que l'on puisse se questionner sur la pertinence de parler encore du "syndrome de la traverse", les représentants du MTQ sont revenus dès le lendemain avec des tableaux qui démontrent tout le contraire. Nous apprécions leur franchise.

En effet, pour le tronçon de St-Siméon à Baie Ste-Catherine (voir annexe III), on constate une augmentation majeure des accidents de 40 % de 2010 à 2015 versus 2004-2009. Soit 191 accidents comparativement à 136.

Pour le secteur à l'est (Tadoussac à la rivière des Escoumins) on constate une légère diminution de 11.2 % pour 2010-2015 versus 2004-2009 (voir annexe IV).

Par contre, si on comparait les années 2005-2010 versus 2011-2016 (à venir), et qu'on enlevait ainsi l'année 2004 (véritable hécatombe avec 65 accidents, dont 4 mortels et 4 blessés graves) on pourrait sans doute constater une certaine stabilité mais certainement pas une diminution significative.

De plus si l'on tient compte que dans l'ensemble du Québec grâce à l'amélioration du réseau routier, les campagnes de sensibilisation, la hausse des contraventions, etc., nous constatons que le nombre de décès et de blessés sur les routes du Québec est en baisse constante et c'est une tendance lourde et très significative. (Voir annexe V, bilan routier SAAQ 2015), nous sommes en droit de se demander pourquoi on ne constate pas le même phénomène dans le secteur qui nous préoccupe.

Enfin, compte tenu que la SAAQ confirme que la Côte-Nord a eu la meilleure performance de toutes les régions du Québec au cours des 5 dernières années, force nous est de conclure que le secteur St-Siméon – Rivière Escoumins demeure très problématique et que la situation empire même sérieusement.

Constat personnel :

Lors de mon dernier trajet à la Malbaie, le 24 novembre dernier, j'ai pris le temps de vérifier les endroits où il est permis de dépasser légalement un autre véhicule.

Voici ce que j'ai pu constater :

- Du débarcadère de Baie Ste-Catherine à St-Siméon, soit sur 40 km, il n'y a que 4.4 km de zones de dépassement autorisés, soit 11 % du total, ce qui est exceptionnellement faible.

De ce 4,4 km, il n'y a qu'un tronçon à double voies soit celui après la Rivière aux Canards, sur 2.6 km. Le reste est constitué de petites sections, très courtes (entre 200 et 300 m.) qui ne permettent pas de dépasser plus d'une ou deux autos ou un camion, en autant que personne ne vienne en sens inverse et que les participants au peloton ne se suivent pas trop de près.

- De St-Siméon au pont de la Malbaie, soit sur 32 km, le dépassement n'est encore autorisé que sur 6.4 km, soit 20 % du total, avec une seule section significative à deux voies (2.4 km), juste avant St-Fidèle.

Imaginez alors un convoi de 110 UEA au lieu de 70, qui en plein été, avec plusieurs vacanciers pas pressés avec leur véhicule récréatif, mêlés avec des habitués de cette route qui doivent souvent parcourir de très longues distances et qui sont prisonniers de cet interminable peloton pour au moins une heure (72 km) et vous comprendrez pourquoi nous croyons que des conducteurs habituellement prudents seront encore plus portés à prendre certains risques qui pourraient être la cause d'encre plus d'accidents.

5. Personne ne semble comprendre l'urgence d'agir.

Nous constatons enfin que le responsable de la sécurité routière, le Ministère du Transport du Québec, n'est pas conscient de l'urgence d'agir et qu'il est au neutre actuellement.

En effet, même si les représentants de ce ministère admettent du bout des lèvres que l'arrivée de plus ou moins 40 UEA à la queue du peloton va entraîner des problématiques prévisibles et que certaines améliorations majeures à la route 138 seront nécessaires, ils admettent en même temps qu'il n'y a rien présentement dans le collimateur à cet effet.

C'est inquiétant et dramatique.

On ne doit pas attendre de compter les morts et les accidents supplémentaires avant d'agir. Il y a là une évidence mathématique et physique indiscutable.

De plus, quand on sait le temps que ça prend juste pour refaire une section de route comme celle du lac Gobeil et la côte Gagnon dont on nous annonce la réalisation éminente depuis des années, il y a de quoi se convaincre que cette approche n'est définitivement pas la bonne.

La route 138 pourrait, avec quelques petites améliorations, assurée un trafic normal et sécuritaire des 3000-4000 UEA/jour et les économies ainsi réalisées pourraient être mieux utilisées, en les réorientant dans la construction d'un pont qui est le seul moyen d'éliminer la source du problème, soit la constitution des pelotons causée par l'utilisation des traversiers.

6. Fait intéressant : la polyvalence des nouveaux traversiers

Les représentants de la STQ nous ont confirmé que le plan d'affaires à la base du renouvellement de leur flotte de traversiers incluait la notion de versatilité et d'interchangeabilité de leurs nouveaux navires. Le but étant d'augmenter sensiblement la polyvalence des navires afin d'avoir la souplesse de pouvoir les affecter ailleurs, si requis.

ANNEXE I

334

DA4

Projet de construction d'un duc-d'Albe au
quai garage de Tadoussac

6211-04-061

Tableau comparatif des capacités des navires actuels VS Nouveaux

09-11-2016

Navire actuel

UEA Navire Actuel Période de 24h

UEA Théorique	UEA Effectif
9340	8710

Nouveaux Navires

UEA Nouveaux navires par 24h

UEA Théorique	UEA Effectif
12075	11550

Bonification Offre Service

29%

33%

UEA Nouveaux navires 19 minutes

UEA Nouveaux navires

UEA Théorique	UEA Effectif
13340	12760

Bonification Offre Service

43%

46%

Le 11 novembre 2016

Monsieur Michel Germain
Président de la commission
Projet de construction d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Complément d'information n°8
Thème : Anomalies de service

Tableau des anomalies de service – période de 1 à 5 ans.

Dans le cadre de son Rapport annuel de gestion, la Société des traversiers du Québec (STQ) détermine annuellement un taux de réalisation des traversées. Pour la traverse Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine, voici le détail des traversées prévues, des traversées réalisées, des traversées supplémentaires et des traverses annulées. Vous trouverez également la compilation des anomalies qui se traduisent pour la STQ comme des causes d'annulation de traversées.

Statistiques de la traverse Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine						
Traversées		2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016
Prévues		39 823	41 321	42 999	43 364	42 437
Effectuées		40 684	41 051	42 595	42 759	41 151
Supplémentaires		1 242	306	109	498	336
Annulées		381	576	513	1 103	1 622
Causes d'annulation		2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016
Bris - navires		50	104	49	354	32
Climat		166	212	168	194	156
Grève		50	0	0	0	919
Bris - embarcadères		6	54	10	59	52
Autres*		109	206	286	496	463
Taux de réussite		99,5%	99,1%	99,2%	97,9%	96,5%

2

ANNEXE II - suite

...2

* La rubrique "autres" regroupe les événements suivants: ravitaillement, incident, travaux aux infrastructures, manque de personnel, modification de service, trafic maritime, achalandage, retard horaire, exercice, transport d'urgence

Veuillez agréer, Monsieur, nos sincères salutations.

La directrice de la sécurité et de l'environnement,



Isabelle Beaudoin, B.A., SEAC

Taux d'accidents entre Saint-Siméon et Baie Sainte-Catherine

Départ de Saint-Siméon; zone de 90 km/h, jusqu'à la traverse : **36,3 Km**

Zone de 90 Km/h : **26,7 Km**

Zone de 70 Km/h : **3,5 Km**

Zone de 50 Km/h : **6,1 Km** (Incluant le stationnement du traversier)

Périodes	2004 2009	2010 2015	2004 2009	2010 2015	2004 2009	2010 2015
Vitesse	90 Km/h	90 Km/h	70 Km/h	70 Km/h	50 Km/h	50 Km/h
Longueur	26,7 KM		3,5 Km		6,1 Km	
Taux moyen	0,94		1,37		2,61	
DJMA	2400	2400	2300	2400	2200	2400
Mortel	0	2 ↑ 2	0	0	0	0
Grave	4	4	1	0 ↓ 1	0	1 ↑ 1
Léger	27	38 ↑ 11	0	2 ↑ 2	8	6 ↓ 2
DMS	60	93 ↑ 33	7	8 ↑ 1	29	37 ↑ 8
TOTAL	91	137 ↑ 46	8	10 ↑ 2	37	44 ↑ 7
Accidents par Km	3.4	5.1 ↑ 1.7 ↑ (50%)	2.3	2.8 ↑ 0.5 ↑ (22%)	6.0	7.2 ↑ 1.2 ↑ (20%)
Taux accidents	0,65	0,98	0,45	0,54	1,26	1,37
Taux critiques	1,03	1,03	1,69	1,68	2,94	2,92

2016-11-09

Accidents pour la période 2010 à 2015

Ensemble des accidents routes 138 et 172

	2010 à 2015	
Année	route 138	route 172
2010	47	6
2011	47	6
2012	35	5
2013	38	3
2014	30	1
2015	48	4
	245	25

Accidents par gravité

ROUTE 138					
Année	Mortel	Blessé grave	Blessé léger	DMS	Total
2010	0	4	11	32	47
2011	0	0	8	39	47
2012	0	2	8	25	35
2013	0	0	8	30	38
2014	1	0	5	24	30
2015	0	0	5	43	48
TOTAL	1	6	45	193	245

ROUTE 172					
Année	Mortel	Blessé grave	Blessé léger	DMS	Total
2010	0	1	2	3	6
2011	0	0	2	4	6
2012	0	0	2	3	5
2013	0	0	2	1	3
2014	0	0	0	1	1
2015	0	0	0	4	4
TOTAL	0	1	8	16	25

DMS : dommages matériels seulement

Tableaux et taux d'accidents à l'est de Tadoussac

Accidents pour la période 2004 à 2009

Ensemble des accidents routes 138 et 172

	2004 à 2009	
Année	route 138	route 172
2004	65	3
2005	46	7
2006	32	7
2007	45	7
2008	39	5
2009	49	3
TOTAL	276	32

Accidents par gravité

ROUTE 138					
Année	Mortel	Blessé grave	Blessé léger	DMS	Total
2004	4	4	7	50	65
2005	2	2	11	31	46
2006	0	2	8	22	32
2007	0	1	11	33	45
2008	1	1	12	25	39
2009	0	1	17	31	49
TOTAL	7	11	66	192	276

ROUTE 172					
Année	Mortel	Blessé grave	Blessé léger	DMS	Total
2004	0	0	0	3	3
2005	0	0	1	6	7
2006	0	0	3	4	7
2007	0	0	6	1	7
2008	0	0	1	4	5
2009	1	0	0	2	3
TOTAL	1	0	11	20	32

DMS : dommages matériels seulement

ANNEXE V

DÉCÈS

sur les routes du Québec, de 1973 à 2015

ANNÉE DE L'ACCIDENT	NOMBRE DE DÉCÈS
1973	2 209
1974	1 882
1975	1 893
1976	1 589
1977	1 556
1978	1 765
1979	1 792
1980	1 492
1981	1 463
1982	1 081
1983	1 185
1984	1 225
1985	1 386
1986	1 051
1987	1 116
1988	1 091
1989	1 128
1990	1 072
1991	988
1992	939
1993	945
1994	794
1995	845
1996	858
1997	766
1998	685
1999	762
2000	766

ANNÉE DE L'ACCIDENT	NOMBRE DE DÉCÈS
2001	610
2002	704
2003	623
2004	648
2005	707
2006	720
2007	604
2008	556
2009	503
2010	488
2011	475
2012	417
2013	392
2014	322
2015	361

$$3108 \div 6 = 518$$

$$2455 \div 6 = 409$$

↓ 21%

ANNÉE	NOMBRE DE DÉCÈS	NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION	NOMBRE DE TITULAIRES DE PERMIS
1973	2 209	2 265 471	2 441 515
2015	361	6 310 810	5 330 564

Note : Les données relatives aux décès de 2013 et de 2014 ont été révisées à la lumière de validations additionnelles effectuées à partir des données du Fonds d'assurance et du Bureau du coroner. Cela a permis de s'assurer que la définition de décès de la route répond à la norme généralement reconnue à l'international, soit que les décès sont survenus à l'intérieur d'un délai de 30 jours suivant l'accident.

Les données pour 2014 et 2015 demeurent provisoires dans la perspective où des validations additionnelles seront complétées en cours d'année.

ANNEXE V (suite)

NOMBRE DE DÉCÈS

au Québec, selon les catégories d'usagers, de 2010 à 2015

CATÉGORIE D'USAGERS	NOMBRE DE DÉCÈS PAR ANNÉE						VARIATION EN %	
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015/2014	2015/2010 À 2014
Occupant d'une automobile ou d'un camion léger	332	315	276	236	198	237	19,7 %	-12,7 %
Occupant d'un camion lourd ou d'un tracteur routier	4	7	6	13	4	7	75,0 %	2,9 %
Occupant d'une motocyclette	41	40	45	46	40	50	25,0 %	17,9 %
Occupant d'une bicyclette	21	17	14	20	11	9	-18,2 %	-45,8 %
Piéton	64	75	55	65	50	44	-12,0 %	-28,8 %
Autres ¹	26	21	21	12	19	14	-26,3 %	-29,3 %
Total	488	475	417	392	322	361	12,1 %	-13,8 %

1. Outre les victimes dont la catégorie d'usagers de la route n'est pas déterminée, la catégorie « Autres » comprend les victimes occupant les types de véhicules suivants : autobus, autobus scolaire, taxi, cyclomoteur, véhicule d'équipement, véhicule-outil, véhicule agricole et ensemble des véhicules circulant habituellement hors du réseau routier.

NOMBRE DE VICTIMES

blessées gravement¹ au Québec, selon les catégories d'usagers, de 2010 à 2015

CATÉGORIE D'USAGERS	NOMBRE DE VICTIMES PAR ANNÉE						VARIATION EN %	
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015/2014	2015/ 2010 À 2014
Occupant d'une automobile ou d'un camion léger	1 380	1 253	1 156	990	878	846	-3,6 %	-25,2 %
Occupant d'un camion lourd ou d'un tracteur routier	30	29	26	27	22	22	0,0 %	-17,9 %
Occupant d'une motocyclette	251	217	240	201	234	244	4,3 %	6,7 %
Occupant d'une bicyclette	111	106	88	113	88	114	29,5 %	12,6 %
Piéton	342	312	323	296	263	273	3,8 %	-11,1 %
Autres ²	179	103	122	97	87	77	-11,5 %	-34,5 %
Total	2 293	2 020	1 955	1 724	1 572	1 576	0,3 %	-17,6 %

1. Nécessitant une hospitalisation.

2. Outre les victimes dont la catégorie d'usagers de la route n'est pas déterminée, la catégorie « Autres » comprend les victimes occupant les types de véhicules suivants : autobus, autobus scolaire, taxi, cyclomoteur, véhicule d'équipement, véhicule-outil, véhicule agricole et ensemble des véhicules circulant habituellement hors du réseau routier.

blessées légèrement au Québec, selon les catégories d'usagers, de 2010 à 2015

CATÉGORIE D'USAGERS	NOMBRE DE VICTIMES PAR ANNÉE						VARIATION EN %	
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015/2014	2015/ 2010 À 2014
Occupant d'une automobile ou d'un camion léger	32 286	30 839	28 653	28 072	26 877	27 716	3,1 %	-5,6 %
Occupant d'un camion lourd ou d'un tracteur routier	471	474	498	456	449	449	0,0 %	-4,4 %
Occupant d'une motocyclette	1 593	1 589	1 574	1 578	1 487	1 577	6,1 %	0,8 %
Occupant d'une bicyclette	1 925	1 794	1 910	1 772	1 630	1 772	8,7 %	-1,9 %
Piéton	2 840	2 846	2 592	2 527	2 333	2 488	6,6 %	-5,3 %
Autres ¹	1 928	1 861	1 888	1 576	1 527	1 412	-7,5 %	-19,6 %
Total	41 043	39 403	37 115	35 981	34 303	35 414	3,2 %	-5,7 %

1. Outre les victimes dont la catégorie d'usagers de la route n'est pas déterminée, la catégorie « Autres » comprend les victimes occupant les types de véhicules suivants : autobus, autobus scolaire, taxi, cyclomoteur, véhicule d'équipement, véhicule-outil, véhicule agricole et ensemble des véhicules circulant habituellement hors du réseau routier.

NOMBRE DE VICTIMES

au Québec, selon la nature des blessures et la région de l'accident, de 2010 à 2015

			NATURE DES BLESSURES																	
			MORTELLES							GRAVES ¹										
			VARIATION EN %														VARIATION EN %			
RÉGION DE L'ACCIDENT	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015/2014	2015/ 2010 À 2014	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015/2014	2015/ 2010 À 2014				
01 Bas-Saint-Laurent	25	23	19	20	23	27	17,4 %	22,7 %	79	77	74	64	53	51	-3,8 %	-26,5 %				
02 Saguenay-Lac-Saint-Jean	23	31	22	15	19	18	-5,3 %	-18,2 %	125	92	97	108	67	66	-1,5 %	-32,5 %				
03 Capitale-Nationale	52	31	20	41	22	27	22,7 %	-18,7 %	203	164	134	157	149	150	0,7 %	-7,1 %				
04 Mauricie	16	18	22	11	13	22	69,2 %	37,5 %	112	97	105	61	82	62	-24,4 %	-32,2 %				
05 Estrie	26	22	22	18	21	16	-23,8 %	-26,6 %	135	95	102	79	68	67	-1,5 %	-30,1 %				
06 Montréal	43	44	39	33	32	29	-9,4 %	-24,1 %	341	325	296	272	272	271	-0,4 %	-10,0 %				
07 Outaouais	27	30	21	19	18	16	-11,1 %	-30,4 %	89	82	89	73	54	72	33,3 %	-7,0 %				
08 Abitibi-Témiscamingue	18	17	20	16	12	13	8,3 %	-21,7 %	58	48	54	49	39	49	25,6 %	-1,2 %				
09 Côte-Nord	13	8	6	13	10	6	-40,0 %	-40,0 %	39	34	40	38	25	13	-48,0 %	-63,1 %				
10 Nord-du-Québec	4	3	3	9	2	3	50,0 %	-28,6 %	18	23	20	13	9	11	22,2 %	-33,7 %				
11 Gaspésie- Îles-de-la-Madeleine	6	4	9	4	5	10	100,0 %	78,6 %	67	53	32	32	26	38	46,2 %	-9,5 %				
12 Chaudière-Appalaches	34	49	41	26	25	26	4,0 %	-25,7 %	126	125	123	101	114	104	-8,8 %	-11,7 %				
13 Laval	13	7	6	7	3	9	200,0 %	25,0 %	82	54	76	67	47	40	-14,9 %	-38,7 %				
14 Lanaudière	33	41	31	24	24	32	33,3 %	4,6 %	170	140	135	137	91	107	17,6 %	-20,5 %				
15 Laurentides	24	39	34	29	31	18	-41,9 %	-42,7 %	175	196	170	129	126	125	-0,8 %	-21,5 %				
16 Montérégie	98	75	67	83	50	67	34,0 %	-10,2 %	379	337	320	265	248	257	3,6 %	-17,0 %				
17 Centre-du-Québec	33	33	35	24	12	22	83,3 %	-19,7 %	95	78	88	79	102	93	-8,8 %	5,2 %				
Total	488	475	417	392	322	361	12,1 %	-13,8 %	2 293	2 020	1 955	1 724	1 572	1 576	0,3 %	-17,6 %				

1. Nécessitant une hospitalisation.

NOMBRE DE VICTIMES

au Québec, selon la nature des blessures et la région de l'accident,
de 2010 à 2015 (suite)

NATURE DES BLESSURES																	
LÉGÈRES					TOTAL DES VICTIMES												
					VARIATION EN %			VARIATION EN %									
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015/2014	2015/ 2010 À 2014	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015/2014	2015/ 2010 À 2014	RÉGION	
1 256	1 188	1 091	963	995	1 004	0,9 %	-8,6 %	1 360	1 288	1 184	1 047	1 071	1 082	1,0 %	-9,1 %	01	
1 591	1 475	1 425	1 353	1 146	1 211	5,7 %	-13,4 %	1 739	1 598	1 544	1 476	1 232	1 295	5,1 %	-14,7 %	02	
3 325	3 328	3 109	2 928	2 632	2 890	9,8 %	-5,7 %	3 580	3 523	3 263	3 126	2 803	3 067	9,4 %	-5,9 %	03	
1 649	1 621	1 636	1 438	1 500	1 581	5,4 %	0,8 %	1 777	1 736	1 763	1 510	1 595	1 665	4,4 %	-0,7 %	04	
1 678	1 596	1 461	1 566	1 364	1 421	4,2 %	-7,3 %	1 839	1 713	1 585	1 663	1 453	1 504	3,5 %	-8,9 %	05	
8 672	8 158	7 387	7 162	6 928	7 183	3,7 %	-6,2 %	9 056	8 527	7 722	7 467	7 232	7 483	3,5 %	-6,5 %	06	
1 782	1 689	1 711	1 633	1 436	1 411	-1,7 %	-14,5 %	1 898	1 801	1 821	1 725	1 508	1 499	-0,6 %	-14,4 %	07	
878	868	808	777	635	702	10,6 %	-11,5 %	954	933	882	842	686	764	11,4 %	-11,1 %	08	
513	508	470	471	404	368	-8,9 %	-22,2 %	565	550	516	522	439	387	-11,8 %	-25,3 %	09	
122	107	133	115	128	75	-41,4 %	-38,0 %	144	133	156	137	139	89	-36,0 %	-37,2 %	10	
556	537	514	450	465	543	16,8 %	7,7 %	629	594	555	486	496	591	19,2 %	7,1 %	11	
2 287	2 149	2 092	1 900	1 812	1 789	-1,3 %	-12,6 %	2 447	2 323	2 256	2 027	1 951	1 919	-1,6 %	-12,8 %	12	
2 101	2 094	1 857	1 815	1 853	1 943	4,9 %	-0,1 %	2 196	2 155	1 939	1 889	1 903	1 992	4,7 %	-1,2 %	13	
2 785	2 778	2 735	2 644	2 358	2 287	-3,0 %	-14,0 %	2 988	2 959	2 901	2 805	2 473	2 426	-1,9 %	-14,1 %	14	
3 161	2 974	2 894	2 763	2 591	2 704	4,4 %	-6,0 %	3 360	3 209	3 098	2 921	2 748	2 847	3,6 %	-7,2 %	15	
7 338	6 980	6 470	6 688	6 819	7 068	3,7 %	3,0 %	7 815	7 392	6 857	7 036	7 117	7 392	3,9 %	2,1 %	16	
1 349	1 353	1 322	1 315	1 237	1 234	-0,2 %	-6,2 %	1 477	1 464	1 445	1 418	1 351	1 349	-0,1 %	-5,7 %	17	
41 043	39 403	37 115	35 981	34 303	35 414	3,2 %	-5,7 %	43 824	41 898	39 487	38 097	36 197	37 351	3,2 %	-6,4 %		