

Profil détaillé
des faits et des statistiques touchant les
VÉHICULES LOURDS



Quoi?

Profil détaillé des faits et des statistiques touchant les **VÉHICULES LOURDS**

? La conduite ou la vitesse imprudente est la principale cause des accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd.

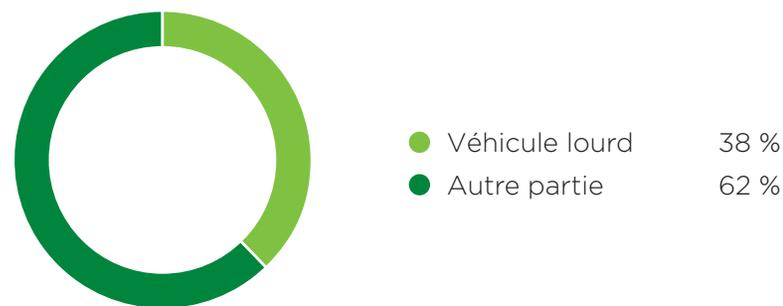
La conduite ou la vitesse imprudente est la principale cause d'accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd de 2007 à 2009. C'est le constat qui se dégage des observations du groupe de travail qui a analysé les accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd.

Définition de *conduite ou vitesse imprudente*: Toute vitesse ou action imprudente susceptible de mettre en péril la sécurité, la vie ou la propriété. Cette situation survient quand la vitesse est trop grande compte tenu des circonstances, même si le conducteur n'excède pas la limite de vitesse légale.

Source: *Analyse des accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd (2007-2009) - Principaux constats*, Groupe de travail multisectoriel lié à la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds

? Les conducteurs de véhicules lourds, lors d'accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd, sont responsables dans 38 % des cas.

Accidents selon la responsabilité



L'analyse des accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd pour les années 2007 à 2009 a permis de déterminer la responsabilité des parties. Des 342 accidents pour lesquels de l'information est disponible en vue d'établir cette responsabilité, les conducteurs de véhicules lourds sont responsables de 117 accidents, alors que l'autre partie est responsable de 225. Toutefois, si on exclut les suicides et les décès de causes naturelles du conducteur, et qu'on retient uniquement les accidents liés à la circulation de ces véhicules, un total de 297 accidents demeurent à analyser. De ce nombre, le conducteur de véhicule lourd est responsable de 114 accidents (38 %) et l'autre partie, de 183 (62 %).

Source: *Analyse des accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd (2007-2009) - Principaux constats*, Groupe de travail multisectoriel lié à la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds

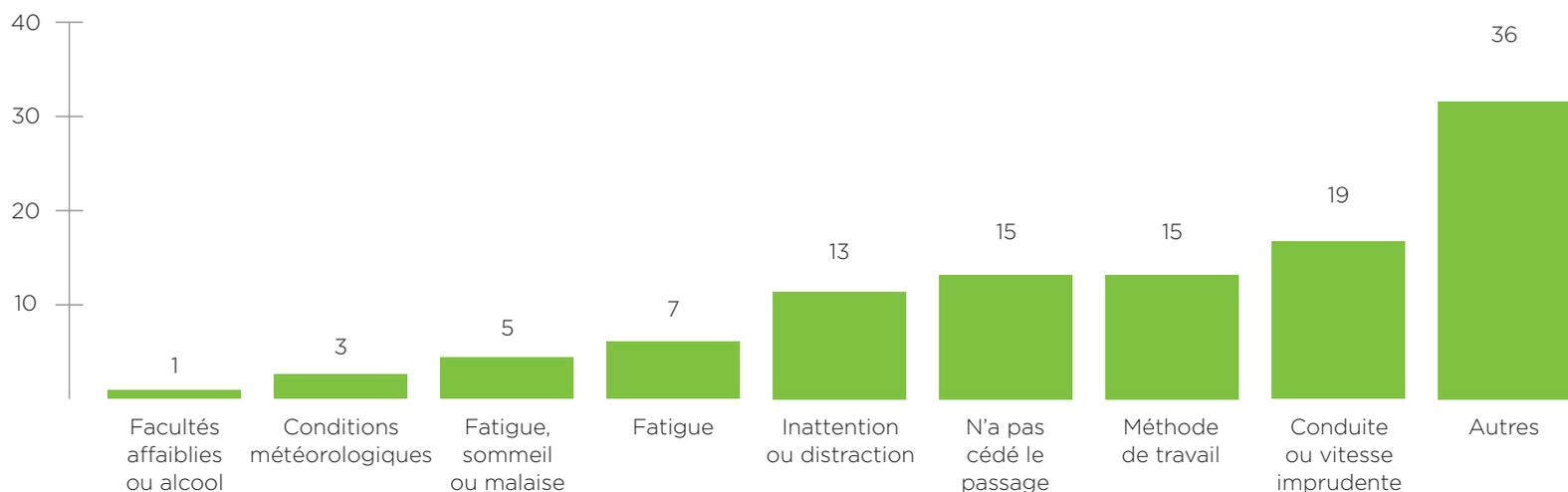


? Pour les accidents mortels où un conducteur de véhicule lourd a été désigné comme responsable, les causes les plus fréquentes sont la conduite ou la vitesse imprudente, la méthode de travail, le fait de ne pas céder le passage et la distraction.

De 2007 à 2009, parmi les accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd et dont le conducteur du véhicule lourd est responsable, les causes principales établies (figure ci-dessous) sont la conduite ou la vitesse imprudente (19 accidents sur 114), le fait de ne pas céder le passage (15 accidents sur 114), la méthode de travail (également 15 sur 114) et l'inattention ou la distraction (13 sur 114).

La catégorie « Autres » regroupe plusieurs causes dont la fréquence est minimale et qui ne nécessitent pas d'être explicitées.

Cause principale établie



Source: *Analyse des accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd (2007-2009) - Principaux constats*,
Groupe de travail multisectoriel lié à la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds



Les victimes d'accident impliquant au moins un véhicule lourd sont surreprésentées parmi l'ensemble des victimes d'accident.

En 2013, les victimes d'un accident impliquant au moins un véhicule lourd comptent pour 8,8 % de l'ensemble des victimes de la route (3 350 sur 38 098), alors que les véhicules lourds ne représentent que 3,7 % de l'ensemble du parc automobile. Pour les victimes de la route décédées, cette proportion est de 21,3 % (85 sur 399).

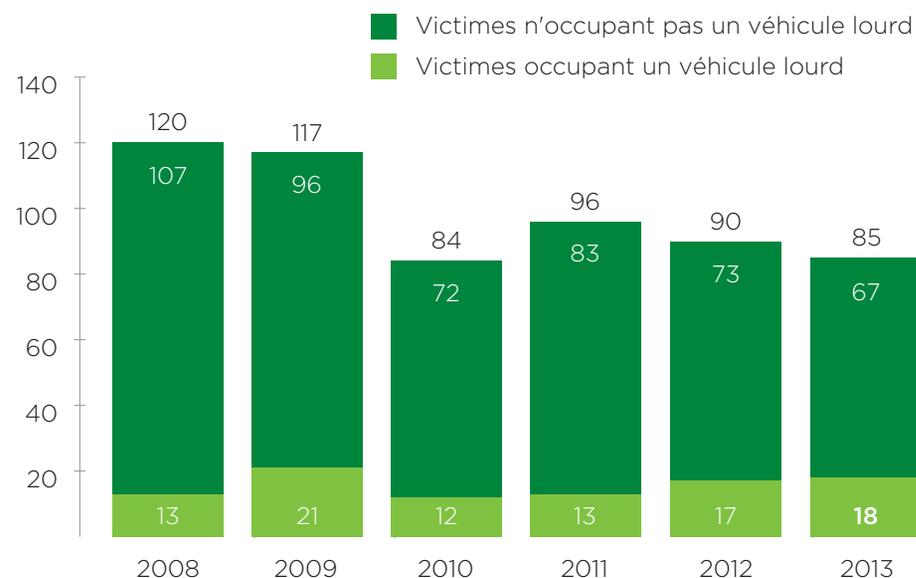
Source: Bilan routier (2013)

Depuis 2008, le nombre de victimes décédées dans un accident impliquant au moins un véhicule lourd est à la baisse.

Près de 80 % des victimes décédées dans un accident impliquant au moins un véhicule lourd n'étaient pas à bord du véhicule lourd.

Le nombre de victimes décédées dans un accident impliquant au moins un véhicule lourd est passé de 120 (en 2008) à 85 (en 2013), soit une diminution de 29,2 %. Les victimes qui décèdent dans des accidents impliquant au moins un véhicule lourd n'occupent qu'environ une fois sur cinq un véhicule lourd. En 2013, seulement 21,2 % des victimes décédées dans un accident impliquant au moins un véhicule lourd occupaient un véhicule lourd (18 sur 85).

Évolution du nombre de décès dans les accidents impliquant au moins un véhicule lourd



Source: Bilan routier (2013)

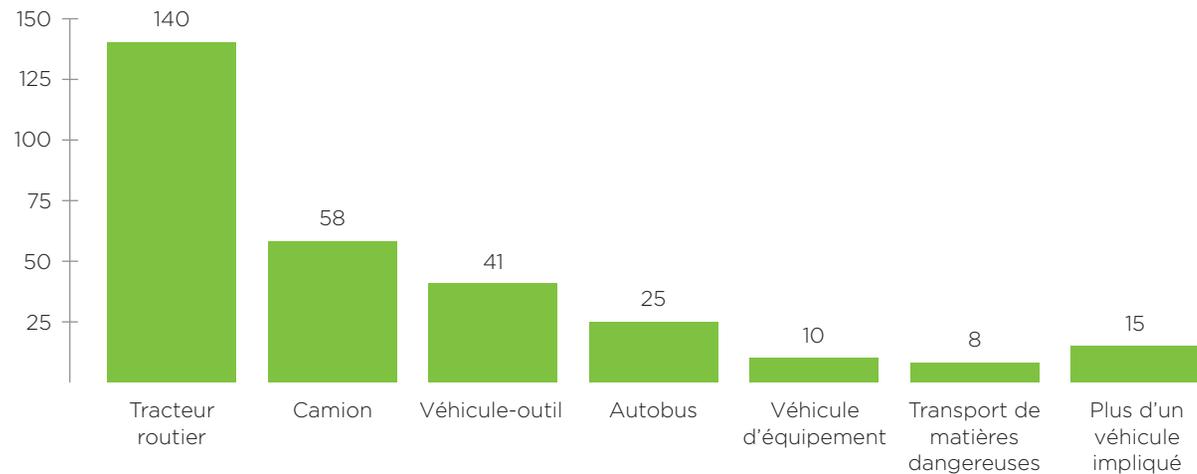


Les tracteurs routiers sont les véhicules lourds le plus souvent impliqués dans des accidents mortels.

Les tracteurs routiers (35,3) et les véhicules d'équipement (34,6) ont les plus importants taux d'accidents mortels pour 10 000 de ces véhicules.

L'analyse des 297 accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd survenus de 2007 à 2009 a montré que les tracteurs routiers y sont les plus représentés parmi les véhicules lourds, étant impliqués dans 140 de ces accidents (47,1 %), comme le montre le graphique suivant.

Nombre d'accidents mortels selon le type de véhicule lourd impliqué (2007-2009)



Dans l'ordre suivent les camions (19,5 %), les véhicules-outils (13,8 %), les autobus (8,4 %), les véhicules d'équipement (3,4 %) et les véhicules de transports de matières dangereuses (2,7 %). Toutefois, pour s'assurer que la distribution des accidents selon le type de véhicule n'est pas influencée que par le nombre de ces véhicules, on a calculé le taux d'accidents mortels pour 10 000 véhicules.

Type de véhicule	Accidents mortels analysés ¹	Taux d'accidents mortels par 10 000 véhicules lourds selon le type de véhicule
Tracteur routier, camion et véhicule de transport de matières dangereuses²	206	17,7
Tracteur routier	140	35,3
Camion	58	7,6
Ensemble des véhicules-outils	41	2,6
Véhicule-outil de ferme (tracteur de ferme)	18	1,5
Autre véhicule-outil	23	6,2
Autobus	25	14,2
Véhicule d'équipement	10	34,6

1. Nombre d'accidents analysés et présentés dans le rapport de la Table de concertation gouvernement-industrie.
2. Les accidents mortels liés aux véhicules de transport de matières dangereuses sont jumelés aux accidents mortels liés aux tracteurs routiers et aux camions, car dans le fichier d'immatriculation, ces types de véhicules sont indissociables.

Pour calculer ce taux, on a utilisé le nombre moyen annuel de véhicules immatriculés selon les types de véhicules disponibles dans le fichier d'immatriculation. On constate que les tracteurs routiers, avec 35,3 accidents mortels pour 10 000 véhicules, et les véhicules d'équipement, avec un taux de 34,6, sont les types de véhicules ayant le plus haut taux d'accidents mortels.

En ce qui concerne les véhicules-outils, dont le taux est de 2,6, on constate une différence importante si on distingue les véhicules-outils de ferme (tracteurs de ferme), qui ont un taux de 1,5, des autres véhicules-outils, dont le taux est de 6,2.

Source: *Analyse des accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd (2007-2009) - Principaux constats*, Groupe de travail multisectoriel lié à la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds et Immatriculation (2007-2009)

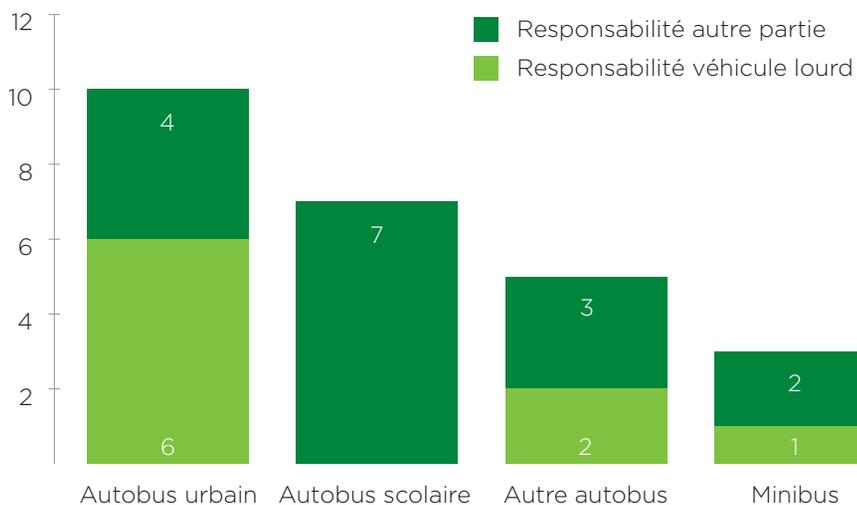


? Pour près de 65 % des accidents mortels incluant au moins un autobus, l'autre partie impliquée est responsable de l'accident. Le conducteur de l'autobus n'est responsable d'aucun des accidents où un autobus scolaire est impliqué.

Dans 16 accidents mortels sur les 25 accidents analysés impliquant un autobus (64 %), l'autre partie impliquée dans l'accident est responsable. L'analyse, réalisée par le Groupe de travail multisectoriel, de la responsabilité des accidents mortels impliquant au moins un autobus montre que la responsabilité est plus souvent attribuable à l'autre partie dans l'accident, sauf dans le cas des autobus urbains, où la responsabilité incombe plus souvent au conducteur de l'autobus (6 accidents contre 4). Notons que lors de tous les accidents mortels analysés impliquant un autobus scolaire, la responsabilité de l'accident revient à l'autre partie.

Source: *Analyse des accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd (2007-2009) - Principaux constats*, Groupe de travail multisectoriel lié à la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds

Analyse des accidents mortels impliquant un autobus
(25 accidents analysés - 2007 à 2009)



❓ Les accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd et au moins un piéton sont souvent occasionnés par des véhicules-outils (34 %) ou surviennent lors de manœuvres de recul (30 %).

L'analyse des 47 accidents mortels impliquant au moins un piéton et au moins un véhicule lourd survenus de 2007 à 2009 nous renseigne sur les causes et les circonstances de ces accidents, ainsi que sur la responsabilité des parties impliquées. Voici les principaux constats à ce sujet dans cette analyse.

Responsabilité:

- ▶ le piéton est responsable de l'accident dans 32 % des cas (15 accidents sur 47).

Circonstances:

- ▶ le véhicule lourd impliqué dans l'accident est un véhicule-outil dans 34 % des cas (16 accidents sur 47);
- ▶ 30 % des accidents (14 sur 47) sont survenus lors d'une manœuvre de recul du véhicule lourd;
- ▶ 15 % des accidents (7 sur 47) sont survenus alors que le véhicule lourd tournait à gauche.

Cause:

- ▶ les méthodes de travail du conducteur du véhicule lourd sont en cause dans 15 % des cas (7 accidents sur 47).

Source: *Analyse des accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd (2007-2009) - Principaux constats*, Groupe de travail multisectoriel lié à la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds

❓ Lorsque l'accident implique un véhicule lourd seul (en excluant les tracteurs de ferme), la moitié des accidents mortels est due à de la vitesse dans une courbe.

Des 18 accidents mortels impliquant un véhicule lourd seul survenus de 2007 à 2009, la **moitié** (9) est due à la **vitesse dans une courbe**, dont seulement 2 sur une surface enneigée.

Source: *Analyse des accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd (2007-2009) - Principaux constats*, Groupe de travail multisectoriel lié à la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds

❓ Chez les victimes décédées occupant un véhicule lourd, 43 % ne portaient pas la ceinture.



- Oui 37 %
- Non 43 %
- Non précisée 20 %

Dans l'ensemble des décès chez les occupants de véhicules lourds (en excluant les tracteurs de ferme) lors d'un accident mortel impliquant au moins un véhicule lourd, les proportions sont les suivantes:

- ▶ 37 % des personnes décédées portaient la ceinture;
- ▶ 43 % ne portaient pas la ceinture;
- ▶ pour 20 % de ces victimes, l'information était non précisée.

Source: *Analyse des accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd (2007-2009) - Principaux constats*, Groupe de travail multisectoriel lié à la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds



Dans un accident mortel impliquant au moins un véhicule lourd, les décès sont plus souvent parmi les non-occupants du véhicule lourd.

Les décès dans un accident mortel impliquant au moins un véhicule lourd sont plus souvent parmi les non-occupants du véhicule lourd. Cette proportion est 78,8 % pour les non-occupants.

En 2013, le nombre de personnes décédées dans un accident impliquant un camion ou un tracteur routier est de 64; de ce nombre, 13 personnes occupaient un tel type de véhicule. La même année, 9 personnes sont décédées dans un accident impliquant un autobus; parmi celles-ci, une personne occupait un tel véhicule.

Source: Rapports d'accident (2013)

Occupants décédés dans un accident impliquant au moins un véhicule lourd selon le type de véhicule en 2013

Type de véhicule lourd	Victimes n'occupant pas le véhicule lourd	Victimes occupant le véhicule lourd	Total
Autobus scolaire	2	0	2
Autobus et minibus	6	1	7
Camion et tracteur routier	51	13	64
Véhicule-outil et d'équipement	10	4	14
Total	67	18	85

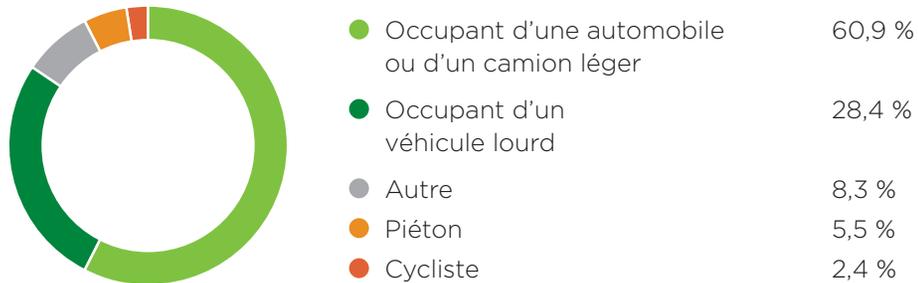


Qui?

Profil détaillé des faits et des statistiques touchant les **VÉHICULES LOURDS**

 **Les types d'usagers de la route les plus souvent victimes d'accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule lourd sont les occupants d'une automobile ou d'un camion léger.**

En analysant selon le type d'usagers les accidents corporels de 2013 impliquant au moins un véhicule lourd, on constate que les victimes sont plus souvent les occupants d'une automobile ou d'un camion léger (60,9 %), les occupants d'un véhicule lourd (28,4 %) et les piétons (5,5 %).



Source: Rapports d'accident (2013)

Type d'usager	Nombre de victimes	Pourcentage
Occupant d'une automobile ou d'un camion léger	2 039	60,9 %
Occupant d'un véhicule lourd	952	28,4 %
Motocycliste	37	1,1 %
Cyclomotoriste	11	0,3 %
Occupant d'un véhicule hors route	7	0,2 %
Cycliste	81	2,4 %
Piéton	183	5,5 %
Autres ou non précisé	40	1,2 %
Total	3 350	100 %



 **Les personnes de 65 ans et plus représentent 38 % des victimes piétonnes dans les accidents impliquant au moins un véhicule lourd.**

	Proportion de moins de 65 ans	Proportion de 65 ans et plus
Décès de piétons dans les accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd	61,7 %	38,3 %
Décès de piétons dans l'ensemble des accidents mortels	56,9 %	43,1 %
Population du Québec	83,8 %	16,2 %

Dans les 47 accidents mortels impliquant au moins un piéton et au moins un véhicule lourd survenus de 2007 à 2009, 18 piétons décédés étaient âgés de 65 ans et plus, soit une proportion de 38,3 %.

Si l'on considère l'ensemble des piétons décédés lors des accidents mortels en 2013, on remarque que la proportion de piétons décédés de 65 ans et plus est légèrement plus élevée (43,1 %).

Mais l'importance de la proportion de piétons de 65 ans et plus décédés dans ces accidents est tout de même inquiétante, car les personnes âgées de 65 ans et plus représentent seulement 16,2 % de la population québécoise.

Source: *Analyse des accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd (2007-2009) – Principaux constats*, Groupe de travail multisectoriel lié à la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds et Rapports d'accident (2007 à 2009)

 **Les hommes sont plus nombreux et les femmes sont surreprésentées parmi les conducteurs de véhicules lourds impliqués dans un accident avec dommages corporels.**

	Hommes ¹	Femmes ¹
Proportion des conducteurs de véhicules lourds impliqués dans un accident avec dommages corporels	93,6 %	6,4 %
Proportion des titulaires de permis de classe 1, 2 ou 3	94,9 %	5,1 %
Ratio des proportions	0,99	1,25

1. Distribution des proportions établie en utilisant une répartition proportionnelle pour les conducteurs dont le sexe n'est pas précisé.

En 2013, 93,6 % des conducteurs de véhicules lourds impliqués dans des accidents avec dommages corporels étaient des hommes, alors que seulement 6,4 % étaient des femmes.

Cependant, en comparant ces chiffres à la proportion des titulaires de permis de classe 1, 2 ou 3 selon le sexe et en calculant le ratio des proportions, on constate que les femmes sont surreprésentées dans ces accidents.

Source: Rapports d'accident (2013) + Permis de conduire (2013)





Les personnes âgées de 35 à 54 ans sont plus nombreuses parmi les conducteurs de véhicules lourds impliqués dans un accident avec dommages corporels.

Toutefois, les plus jeunes conducteurs de véhicules lourds sont surreprésentés dans les accidents corporels où au moins un véhicule lourd est impliqué.

Les tranches d'âge de 35 à 44 et de 45 à 54 ans regroupent la majorité des conducteurs de véhicules lourds impliqués dans un accident avec dommages corporels (52,7 %).

En comparant ces chiffres à la proportion des titulaires de permis de classe 1, 2 ou 3 selon l'âge et en calculant le ratio de ces proportions, on constate que les strates comprenant les conducteurs les plus jeunes sont surreprésentées. Il n'est pas possible de calculer le ratio pour les moins de 20 ans, mais les 20 à 24 ans (3,69), les 25 à 34 ans (2,00) et les 35 à 44 ans (1,30) présentent des ratios supérieurs à 1.

Source: Rapports d'accident (2013) + Permis de conduire (2013)

Âge	Proportion des conducteurs de véhicules lourds impliqués dans un accident avec dommages corporels ¹	Proportion des titulaires de permis de classe 1, 2 ou 3	Ratio des proportions
Moins de 20 ans	1,4 %	0,0 %	—
20 à 24 ans	4,8 %	1,3 %	3,69
25 à 34 ans	16,8 %	8,4 %	2,00
35 à 44 ans	23,7 %	18,3 %	1,30
45 à 54 ans	29,0 %	30,0 %	0,97
55 à 64 ans	18,9 %	31,0 %	0,61
65 à 74 ans	4,9 %	10,0 %	0,49
75 ans et plus	0,4 %	0,9 %	0,44

1. Distribution des proportions établie en utilisant une répartition proportionnelle pour les conducteurs dont l'âge est indéterminé.



Quand?

Profil détaillé des faits et des statistiques touchant les **VÉHICULES LOURDS**

Les accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule lourd (quel que soit le type de véhicule lourd) sont plus fréquents et surreprésentés pendant les jours de semaine.

Les accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule lourd sont plus fréquents la semaine que la fin de semaine. La proportion moyenne quotidienne de ces accidents est toujours plus haute la semaine. Ce qui est logique, car ces conducteurs travaillent surtout la semaine.

C'est seulement pour le type de véhicule lourd « véhicule-outil ou d'équipement » que la proportion moyenne quotidienne la fin de semaine (10,2 %) s'approche de la proportion correspondante pour tous les accidents avec dommages corporels la fin de semaine (12,3 %). Sans doute y a-t-il plus de jours de travail la fin de semaine pour ce type de véhicule lourd.

Jour	Accidents avec dommages corporels impliquant au moins :				Tous les accidents avec dommages corporels
	un camion ou un tracteur routier	un autobus scolaire	un autobus autre que scolaire	un véhicule-outil ou d'équipement	
Samedi	4,7 %	1,9 %	8,3 %	11,6 %	13,1 %
Dimanche	4,1 %	3,8 %	7,0 %	8,8 %	11,5 %
Fin de semaine	4,4 %	2,9 %	7,7 %	10,2 %	12,3 %
Lundi	↑ 18,2 %	↑ 20,0 %	↑ 16,9 %	13,5 %	13,9 %
Mardi	↑ 18,2 %	↑ 17,1 %	↑ 16,9 %	↑ 20,3 %	14,0 %
Mercredi	↑ 19,1 %	↑ 20,0 %	↑ 15,8 %	13,9 %	14,5 %
Jeudi	↑ 16,3 %	↑ 23,8 %	↑ 17,9 %	14,3 %	15,1 %
Vendredi	↑ 19,4 %	13,3 %	17,1 %	17,5 %	17,9 %
Semaine	18,2 %	18,8 %	16,9 %	15,9 %	15,1 %

↑ Ce symbole indique que pour le jour désigné, les accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule lourd d'un type donné sont surreprésentés par rapport à l'ensemble des accidents avec dommages corporels.

Source : Rapports d'accident (2013)



Les accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule lourd varient d'une plage horaire à l'autre selon le type de véhicule.

Les plages horaires où il y a le plus d'accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule lourd et où il y a surreprésentation sont :

- ▶ de 6 h à 14 h 59 pour les camions et tracteurs routiers;
- ▶ de 6 h à 8 h 59 et de 15 h à 17 h 59 pour les autobus scolaires;
- ▶ de 12 h à 17 h 59 pour les autobus autres que scolaires;
- ▶ de 9 h à 14 h 59 pour les véhicules-outils ou d'équipement.

Plage horaire	Accidents avec dommages corporels impliquant au moins :				Tous les accidents avec dommages corporels
	un camion ou un tracteur routier	un autobus scolaire	un autobus autre que scolaire	un véhicule-outil ou d'équipement	
0 h - 2 h 59	2,9 %	0 %	2,4 %	3,6 %	4,2 %
3 h - 5 h 59	↑ 5,0 %	1,0 %	2,4 %	6,0 %	4,0 %
6 h - 8 h 59	↑ 19,0 %	↑ 34,6 %	↑ 14,6 %	10,4 %	12,8 %
9 h - 11 h 59	↑ 22,9 %	7,7 %	12,2 %	↑ 20,3 %	13,9 %
12 h - 14 h 59	↑ 22,1 %	13,5 %	↑ 22,2 %	↑ 19,5 %	18,8 %
15 h - 17 h 59	18,0 %	↑ 43,3 %	↑ 25,1 %	23,5 %	24,8 %
18 h - 20 h 59	5,9 %	0 %	13,0 %	11,6 %	13,0 %
21 h - 23 h 59	4,1 %	0 %	8,2 %	5,2 %	8,5 %

↑ Ce symbole indique que pour la plage horaire, les accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule lourd d'un type donné sont surreprésentés par rapport à l'ensemble des accidents avec dommages corporels.

Source: Rapports d'accident (2013)



🕒 Les accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule lourd varient d'un mois à l'autre selon le type de véhicule; toutefois, la période de novembre à janvier est surreprésentée pour tous les types de véhicules lourds.

Les mois où il y a le plus d'accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule lourd et où il y a surreprésentation sont :

- ▶ novembre et décembre pour les camions et les tracteurs routiers;
- ▶ septembre et octobre pour les autobus scolaires;
- ▶ août et octobre pour les autobus autres que scolaires;
- ▶ novembre et décembre pour les véhicules-outils ou d'équipement.

Les accidents avec dommages corporels impliquant au moins un camion ou un tracteur routier sont plus fréquents en novembre et en décembre. Pendant cette période, le pourcentage d'accidents avec dommages corporels impliquant au moins un camion ou un tracteur routier est supérieur à 10 %. On note aussi une légère surreprésentation de ces accidents pendant l'hiver, soit de novembre à février.

Mois de l'année	Accidents avec dommages corporels impliquant au moins :				Tous les accidents avec dommages corporels
	un camion ou un tracteur routier	un autobus scolaire	un autobus autre que scolaire	un véhicule-outil ou d'équipement	
Janvier	↑ 8,6 %	↑ 10,5 %	7,3 %	↑ 8,8 %	7,6 %
Février	↑ 8,1 %	↑ 12,4 %	6,0 %	↑ 9,2 %	7,2 %
Mars	6,0 %	4,8 %	↑ 6,8 %	↑ 7,6 %	6,2 %
Avril	5,9 %	2,9 %	↑ 9,4 %	3,6 %	6,4 %
Mai	8,1 %	↑ 9,5 %	↑ 9,4 %	8,0 %	8,4 %
Juin	7,7 %	↑ 8,6 %	5,2 %	↑ 8,8 %	8,5 %
Juillet	8,6 %	1,0 %	7,3 %	5,2 %	9,6 %
Août	9,1 %	1,9 %	↑ 10,4 %	4,8 %	9,6 %
Septembre	7,4 %	↑ 17,1 %	8,3 %	6,4 %	9,0 %
Octobre	8,9 %	↑ 15,2 %	↑ 10,9 %	6,4 %	8,9 %
Novembre	↑ 11,3 %	5,7 %	↑ 9,6 %	↑ 12,4 %	9,0 %
Décembre	↑ 10,4 %	↑ 10,5 %	↑ 9,6 %	↑ 19,1 %	9,5 %

↑ Ce symbole indique que pour le mois, les accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule lourd d'un type donné sont surreprésentés par rapport à l'ensemble des accidents avec dommages corporels.



Où?

Profil détaillé des faits et des statistiques touchant les **VÉHICULES LOURDS**

 Les régions où le taux d'accidents corporels impliquant au moins un camion ou un tracteur routier est le plus élevé sont la Côte-Nord, le Nord-du-Québec et l'Abitibi-Témiscamingue.

En 2013, dans toutes les régions du Québec, le taux d'accidents avec dommages corporels impliquant au moins un camion ou un tracteur routier pour 10 000 véhicules du même type est plus élevé que le taux d'accidents avec dommages corporels. Cette surreprésentation est encore plus marquée dans les régions de la Côte-Nord, du Nord-du-Québec et de l'Abitibi-Témiscamingue.

Ce taux, pour les régions du Nord-du-Québec (654,2) et de la Côte-Nord (613,2), est nettement démesuré quand on ne considère que les tracteurs routiers, dont le taux est plus de 15 fois celui de l'ensemble des véhicules de ces régions. Quand on ne considère que les camions, c'est dans les régions de l'Outaouais (170,6) et de Montréal (147,4) que le taux est le plus élevé.

Région de l'accident	Taux d'accidents corporels pour 10 000 véhicules ¹			
	Camion	Tracteur routier	Camion et tracteur routier	Ensemble des véhicules
Côte-Nord	106,8	613,2	218,8	36,6
Nord-du-Québec	95,9	654,2	209,9	31,8
Abitibi-Témiscamingue	131,7	323,2	201,4	37,0
Outaouais	170,6	219,1	178,9	42,4
Saguenay-Lac-Saint-Jean	113,8	253,3	162,4	36,9
Bas-Saint-Laurent	111,1	226,4	156,1	37,8
Estrie	125,1	202,4	146,1	45,0
Montréal	147,4	143,9	144,6	64,4
Mauricie	113,4	208,2	139,8	48,8
Ensemble du Québec	117,1	176,0	134,9	45,9
Chaudière-Appalaches	111,1	156,1	130,6	35,9
Montérégie	100,9	182,0	127,7	44,2
Laurentides	110,2	177,6	126,7	43,9
Lanaudière	134,6	82,0	118,5	47,9
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	73,1	263,9	118,5	35,6
Capitale-Nationale	105,8	157,7	117,4	40,6
Centre-du-Québec	87,7	118,7	101,8	44,3
Laval	89,8	139,6	99,4	50,2

1. Taux calculé selon le nombre de véhicules en circulation au 31 décembre 2013.

Source : Bilan 2013 des taxis, des autobus, des camions lourds et des tracteurs routiers + Rapports d'accident (2013)

Profil détaillé des faits et des statistiques touchant les **VÉHICULES LOURDS** | Février 2015



Les régions administratives où l'on trouve le plus haut taux d'accidents corporels impliquant au moins un autobus sont Montréal et l'Outaouais.

Dans toutes les régions du Québec à l'exception du Nord-du-Québec (où aucun accident d'autobus n'a eu lieu en 2013), le taux d'accidents avec dommages corporels impliquant au moins un autobus scolaire est plus élevé que le taux d'accidents avec dommages corporels. **Toutefois, comme les taux présentés selon les régions sont basés sur très peu d'accidents, il faut être prudent dans leur interprétation.**

Région de l'accident	Taux d'accidents pour 10 000 véhicules ¹			
	Autobus scolaire	Autobus autre que scolaire	Ensemble des autobus	Ensemble des véhicules
Montréal	136,2	971,2	717,7	64,4
Outaouais	198,7	430,6	310,0	42,4
Ensemble du Québec	101,9	469,5	264,8	45,9
Mauricie	147,5	393,0	246,5	48,8
Laval	45,0	403,8	238,6	50,2
Estrie	137,0	403,6	238,1	45,0
Montérégie	108,9	348,0	209,0	44,2
Centre-du-Québec	164,2	143,9	160,1	44,3
Capitale-Nationale	91,0	200,6	159,8	40,6
Lanaudière	126,4	128,6	127,0	47,9
Côte-Nord	138,9	102,0	124,0	36,6
Saguenay-Lac-Saint-Jean	80,0	161,3	111,1	36,9
Laurentides	61,9	281,7	106,1	43,9
Bas-Saint-Laurent	20,0	500,0	86,2	37,8
Chaudière-Appalaches	83,9	25,9	65,6	35,9
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	40,7	140,8	63,1	35,6
Abitibi-Témiscamingue	53,3	64,1	56,5	37,0
Nord-du-Québec	—	—	—	31,8

1. Taux calculé selon le nombre de véhicules en circulation au 31 décembre 2013.

Source: Bilan 2013 des taxis, des autobus, des camions lourds et des tracteurs routiers + Rapports d'accident (2013)



Les régions administratives où le taux d'accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule-outil ou d'équipement est le plus élevé sont Montréal et Laval.

En 2013, le taux d'accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule-outil ou d'équipement est toujours inférieur au taux d'accidents avec dommages corporels. Montréal et Laval sont les régions où le taux d'accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule-outil ou d'équipement est le plus haut.

Région de l'accident	Taux d'accidents pour 10 000 véhicules ¹			
	Véhicule-outil	Véhicule d'équipement	Véhicule-outil ou d'équipement	Ensemble des véhicules
Montréal	23,7	282,3	36,3	64,4
Laval	25,3	236,2	36,1	50,2
Lanaudière	15,4	82,3	16,8	47,9
Laurentides	10,0	196,1	14,6	43,9
Capitale-Nationale	13,8	36,6	14,3	40,6
Montérégie	12,7	125,0	14,2	44,2
Mauricie	12,9	138,9	14,0	48,8
Ensemble du Québec	11,6	168,2	13,3	45,9
Côte-Nord	9,0	192,3	13,3	36,6
Chaudière-Appalaches	13,1	—	13,0	35,9
Outaouais	12,3	—	12,0	42,4
Saguenay-Lac-Saint-Jean	6,8	365,9	10,8	36,9
Bas-Saint-Laurent	8,4	—	8,4	37,8
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	6,9	—	6,8	35,6
Abitibi-Témiscamingue	6,6	—	6,6	37,0
Centre-du-Québec	5,9	—	5,9	44,3
Estrie	4,7	101,0	5,5	45,0
Nord-du-Québec	—	—	—	31,8

1. Taux calculé selon le nombre de véhicules en circulation au 31 décembre 2013.

Source: Rapports d'accident (2013)



Les régions administratives où l'on compte le plus d'accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule lourd sont Montréal et la Montérégie.

En 2013, le nombre d'accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule lourd est de 2 511. De ce nombre, 630 ont eu lieu à Montréal (25,1 %) et 476 en Montérégie (19,0 %), ce qui représente en tout 44,1 % des accidents avec dommages corporels de ce type. Ainsi, même si dans certaines autres régions, ces accidents impliquant un véhicule lourd sont surreprésentés par rapport aux accidents impliquant l'ensemble des véhicules, il est important de ne pas perdre de vue l'importance de ces deux régions.

Région de l'accident	Nombre d'accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule lourd selon le type de véhicule						
	Camion	Tracteur routier	Autobus scolaire	Autobus autre que scolaire	Véhicule-outil	Véhicule d'équipement	Total des véhicules lourds
Montréal	233	117	14	229	23	14	630
Montérégie	177	181	20	46	45	7	476
Capitale-Nationale	91	47	7	26	17	1	189
Chaudière-Appalaches	55	59	7	1	36	0	158
Laurentides	72	41	7	8	10	5	143
Lanaudière	75	20	10	4	18	2	129
Outaouais	51	19	9	18	7	0	104
Saguenay-Lac-Saint-Jean	37	44	4	5	5	3	98
Laval	42	19	2	21	6	3	93
Estrie	42	29	5	9	6	1	92
Bas-Saint-Laurent	28	43	1	4	12	0	88
Centre-du-Québec	30	34	9	2	9	0	84
Mauricie	31	25	5	9	11	1	82
Abitibi-Témiscamingue	23	35	2	1	4	0	65
Côte-Nord	15	26	2	1	2	1	47
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	8	9	1	1	3	0	22
Nord-du-Québec	4	7	0	0	0	0	11
Ensemble du Québec	1 014	755	105	385	214	38	2 511

Source: Bilan 2013 des taxis, des autobus, des camions lourds et des tracteurs routiers + Rapports d'accident (2013)



 **Pour chaque type de véhicule, la proportion d'accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule lourd varie selon la catégorie de route.**

Les catégories de route où il y a le plus d'accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule lourd (en gras dans le tableau ci-dessous) sont:

- ▶ les routes numérotées pour les camions ou tracteurs routiers;
- ▶ les artères principales pour les autobus scolaires;
- ▶ les artères principales pour les autobus autres que scolaires;
- ▶ les autres catégories de route pour les véhicules-outils ou d'équipement.

Catégorie de route	Proportion des accidents corporels impliquant au moins un véhicule lourd du type:				Tous les accidents
	camion ou tracteur routier	autobus scolaire	autobus autre que scolaire	véhicule-outil ou d'équipement	
Artère principale	24,7 %	31,4 %	↑ 63,6 %	17,5 %	32,5 %
Autoroute	↑ 20,0 %	3,8 %	3,1 %	2,4 %	9,4 %
Route numérotée	↑ 33,7 %	↑ 30,5 %	8,6 %	22,3 %	27,0 %
Rue résidentielle	5,7 %	↑ 21,9 %	↑ 18,7 %	↑ 15,1 %	14,1 %
Autre	15,9 %	12,4 %	6,0 %	↑ 42,6 %	17,1 %

 Ce symbole indique que pour la catégorie de route, les accidents avec dommages corporels impliquant au moins un véhicule lourd d'un type donné sont surreprésentés par rapport à l'ensemble des accidents avec dommages corporels.

Source: Bilan 2013 des taxis, des autobus, des camions lourds et des tracteurs routiers



30 % des accidents mortels impliquant au moins un piéton et au moins un véhicule lourd surviennent à l'extérieur du réseau routier.

L'analyse des 47 accidents mortels impliquant au moins un piéton et au moins un véhicule lourd survenus de 2007 à 2009 a permis de déterminer que 30 % d'entre eux ont eu lieu à l'extérieur du réseau routier.

Source: *Analyse des accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd (2007-2009) - Principaux constats*, Groupe de travail multisectoriel lié à la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds

