

Rapport
de recherche
PROGRAMME ACTIONS CONCERTÉES

Comparaisons des bilans routiers du Québec et de l'Ontario

Chercheur principal

Robert Bourbeau, Université de Montréal

Cochercheurs

François Bellavance, HEC Montréal
Étienne Blais, Université de Montréal

Établissement gestionnaire de la subvention

Université de Montréal

Numéro du projet de recherche

2013-OU-171588

Titre de l'Action concertée

Programme de recherche en sécurité routière FRQSC, SAAQ, FRQS

Partenaire(s) de l'Action concertée

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)
Fonds de recherche du Québec - Société et culture (FRQSC)
Fonds de recherche du Québec - Santé (FRQS)

Résumé

Malgré la baisse importante de la mortalité et de la morbidité dues aux accidents de la route au cours des trente dernières années, l'Ontario affiche toujours un bilan routier plus positif que celui du Québec. La surmortalité québécoise avoisine les 50 % entre 2005 et 2010 lorsque l'effectif et la structure par âge de la population des deux provinces sont considérés. Pour les blessés, le taux de morbidité grave est supérieur de 35 à 80 % au Québec durant la période 2000-2010. Ces écarts persistent lorsque les taux sont calculés à partir du nombre de kilomètres parcourus ou le nombre de titulaires de permis de conduire comme dénominateurs. Le but de cette recherche est double. D'une part, elle propose une stratégie d'évaluation comparative permettant d'identifier les facteurs responsables de l'écart entre les bilans routiers de différentes juridictions. D'autre part, cette stratégie est appliquée afin de documenter les raisons pouvant expliquer l'écart entre les bilans routiers du Québec et de l'Ontario. Cette démarche permet notamment de s'assurer que l'écart entre les bilans est attribuable à des politiques ou des mesures différentes et non simplement à des variations de définitions ou à des facteurs sociodémographiques.

Afin d'identifier les raisons qui font en sorte que l'Ontario présente un bilan routier meilleur que celui du Québec, la présente étude se base sur la perspective des systèmes. L'approche systémique conçoit justement les accidents routiers comme le résultat d'une rupture dans le système sociotechnique qui inclut les installations physiques, les interactions sociales, les systèmes d'information, les règles et structures de prise de décision (Cooke, 2003). Cette perspective a d'ailleurs l'avantage d'aller au-delà des approches s'intéressant aux causes uniques d'accident (modèle séquentiel) ou prônant une approche plus descriptive (approche épidémiologique) (Hollnagel, 2004). Ainsi, la fréquence des accidents et leur

sévérité sont influencées par le comportement des usagers, l'état et les dispositifs de sécurité des véhicules, l'aménagement de l'environnement routier, les lois et leur application par les autorités responsables. Tout système est également affecté par l'environnement socioéconomique et culturel dans lequel il évolue.

Afin d'atteindre notre objectif, une méthodologie mixte a été employée, privilégiant l'analyse de données d'accidents, la recension des mesures de sécurité routière implantées dans les deux provinces (de même que leurs évaluations) et les entretiens semi-directifs auprès d'intervenants en sécurité routière. Les entretiens visaient principalement à comprendre les pratiques d'enregistrement des accidents et ainsi s'assurer que l'écart entre les deux bilans était attribuable non pas à des définitions et pratiques d'enregistrement différentes des accidents, mais bel et bien à des facteurs pouvant faire l'objet de mesures de sécurité routière.

Les résultats permettent premièrement d'écarter la piste des différences de définition d'accident pour expliquer l'écart des deux bilans routiers. Pour une partie de la période à l'étude (1998-2007), le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) inclut dans la définition d'accident mortel tout décès survenu dans les 30 jours suivant un accident alors que la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) emploie une période de sept jours. En pratique, les écarts sont toutefois relativement faibles et les données du Québec sont ajustées à partir de 2007 pour en tenir compte. Les définitions entre les deux provinces sont similaires en ce qui concerne les accidents avec blessés graves ou majeurs, soit une hospitalisation résultant d'un accident de la route. Pour les autres types de blessés, les comparaisons sont moins évidentes et doivent être faites avec précaution.

Deuxièmement, les résultats suggèrent que les pratiques d'enregistrement d'accident ne peuvent pas expliquer l'écart entre les bilans routiers du Québec et de

l'Ontario. Bien qu'il existe d'une part des définitions d'accidents pour catégoriser la sévérité des blessures et d'autre part un guide pour expliquer la complétion d'un rapport d'accident, les pratiques varient d'un corps policier à une autre, voire d'un policier à un autre. Les policiers qui interviennent sur les scènes d'accident ont comme premier objectif de sécuriser les lieux et de remplir le rapport d'accident. À l'exception des accidents mortels où le décès est constaté sur la scène de l'accident, l'évaluation de la gravité des blessures est le résultat de l'appréciation du policier. Celui-ci se base sur l'état des occupants du véhicule, de l'information donnée par les intervenants de première ligne et son expérience. Le policier n'a pas l'obligation de prendre en charge les blessés ou de faire un suivi ultérieur. Certains corps policiers ont mis en place des protocoles afin de faciliter la codification de la sévérité des blessures ou bien d'assurer la précision de cette codification. Par exemple, les occupants déplacés vers un centre de traumatologie sont automatiquement entrés dans la catégorie « blessés graves » selon le protocole mis en place par une organisation policière. Au sein d'une autre organisation, il y a un protocole d'échange d'information avec les hôpitaux afin de faire un suivi auprès des blessés, mais les policiers rencontrés ignorent s'il est appliqué à la lettre. Afin de faciliter les demandes d'indemnisation, les policiers d'une organisation policière considèrent comme blessés légers les occupants qui ont des douleurs, même si ces derniers ne consulteront pas un spécialiste de la santé.

Troisièmement, les résultats indiquent que l'écart entre les bilans routiers du Québec et de l'Ontario est en partie attribuable à deux séries de mesures, soit celles contre l'alcool au volant et celles ciblant les jeunes conducteurs. Comparativement au Québec, l'Ontario a adopté les mesures suivantes afin de combattre l'alcool au volant : 1) taux d'alcoolémie permis de 50mg/100ml pour la conduite d'un véhicule

automobile en vertu d'un règlement administratif, 2) âge minimal de 19 ans pour l'achat de boisson alcoolisée, 3) vente d'alcool limitée aux magasins LCBO ou « *beer stores* », et 4) vente d'alcool permise jusqu'à 1 h ou 2 h du matin pour les commerces de la restauration. Le programme d'accès graduel à la conduite de l'Ontario est également plus contraignant que celui du Québec. Dans les deux provinces, la période d'apprenti conducteur s'étale sur un minimum de 12 mois¹ et comporte plusieurs restrictions quant à la conduite accompagnée. Des restrictions supplémentaires sont toutefois présentes en Ontario telles que ne pas conduire entre minuit et 5 heures du matin et sur les voies rapides. Pour la conduite non accompagnée avec permis probatoire (permis G2 en Ontario), d'autres restrictions sur l'âge et le nombre de passagers de 19 ans ou moins pour la conduite entre minuit et 5 heures du matin sont présentes en Ontario.

À la lumière des résultats obtenus, il appert que des progrès additionnels pourraient être réalisés en matière de sécurité routière si les autorités compétentes abaissaient la limite d'alcool permise pour la conduite d'un véhicule automobile à 50mg/100ml et que des mesures soient prises pour limiter l'accès à l'alcool. Des restrictions sur l'âge et le nombre des passagers lors de la conduite de nuit pourraient être ajoutées au programme d'accès graduel à la conduite du Québec. Enfin, les policiers rencontrés ont déploré le manque de ressources pour réaliser des barrages contre l'alcool au volant.

¹ Pendant la période de l'étude, il était possible d'obtenir le permis probatoire au Québec et G2 en Ontario après 8 mois de détention du permis apprenti, si le titulaire avait suivi un cours de conduite. Depuis janvier 2010, la période minimale est de 12 mois au Québec et le cours de conduite est obligatoire.