

La santé recherchée

Bulletin d'information sur l'état de santé de la population nord-côtière

Volume 1 Numéro 2

Juin 2002



Les accidents reliés aux véhicules à moteur

Les traumatismes représentent une cause importante de mortalité dans la région. D'ailleurs, près de 15 % des décès leur ont été attribuables durant les années 90. Il s'agit en fait de la troisième cause de décès, après les cancers et les maladies de l'appareil circulatoire, respectivement responsables de 36,8 % et 26,5 % de la mortalité de la population nord-côtière.

Les décès

De tous les traumatismes non intentionnels, les accidents impliquant les occupants de véhicules à moteur sont à l'origine du plus grand nombre de morts. De 1997 à 1998, cette cause accidentelle occasionne 17 décès en moyenne par année chez la population nord-côtière, ce qui confère à la région le deuxième plus important taux de mortalité du Québec (15,9 décès pour 100 000 personnes), derrière Chaudière-Appalaches. En fait, le taux de mortalité nord-côtier est environ deux fois supérieur à celui de la province (7,4 décès pour 100 000 personnes).

L'interprétation de cette statistique commande cependant la prudence. Tout d'abord, mentionnons que 13 des 17 décès observés annuellement sont survenus sur le territoire nord-côtier. Les 4 accidents restants ont été rapportés dans des régions limitrophes, soit celles de Québec et du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Également, le nombre d'événements enregistrés n'étant pas très élevé, les écarts

observés avec l'ensemble de la province représentent à peine une différence statistiquement significative.

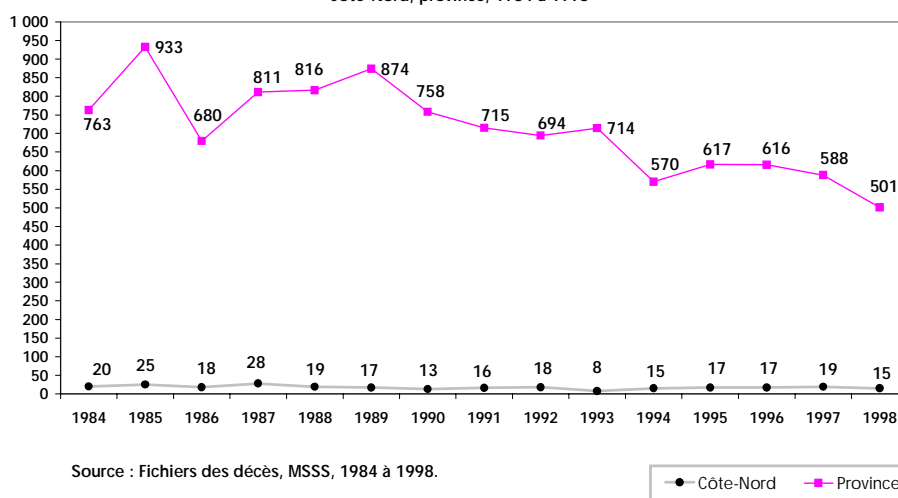
Sur la Côte-Nord, les accidents impliquant les occupants de véhicules à moteur touchent principalement la population masculine (58,8 %). La plupart des accidents routiers meurtriers observés dans la région surviennent au cours des mois de juin à août (31 %) et de septembre à novembre (38 %). Près de trois décès sur dix attribuables à cette cause concernent les jeunes âgés de moins de 25 ans (29,4 %). Par ailleurs, les trois quarts des victimes d'accidents routiers ont moins de 45 ans (76,4 %).

Depuis le début des années 80, le nombre de décès impliquant des occupants de véhicules à moteur est demeuré relativement stable dans la région, malgré une légère tendance à la baisse du phénomène. De 1984 à 1998, la moyenne des incidents enregistrés sur le territoire nord-côtier correspond sensiblement à ce qui a été observé de 1997 à 1998, soit 18 décès.

Durant la même période, nous avons assisté à une réduction plus marquée de ce type de décès dans l'ensemble de la province. À titre d'exemple, cette cause était responsable de 501 décès en 1998, alors qu'elle était à l'origine de 763 décès en 1984. Les efforts de prévention déployés à l'échelle du Québec par la Société de l'assurance automobile et d'autres organismes semblent avoir davantage porté ses fruits à l'extérieur de la Côte-Nord.



Nombre de décès chez les occupants de véhicules à moteur,
Côte-Nord, province, 1984 à 1998



Les admissions hospitalières

Les données du système Med-Écho sur les admissions hospitalières ne permettent pas de faire des analyses selon le lieu d'accident. Ainsi, dans le texte qui suit, les hospitalisations de la population nord-côtière dues à un accident routier sont présentées sans égard au lieu de survenue de l'événement. Toutefois, l'analyse des données sur les décès nous fait croire que la majorité des accidents routiers des Nord-Côtiers ayant nécessité une admission hospitalière se sont déroulés dans cette même région ou, du moins, autour de celle-ci.

Il faut par ailleurs soulever certaines réserves concernant l'interprétation de telles données, principalement en ce qui a trait aux comparaisons dans le temps, compte tenu des nombreux changements apportés au système de santé ces dernières années. Par exemple, une diminution progressive des admissions hospitalières enregistrées dans la banque de données Med-Écho peut s'expliquer en bonne partie par l'avènement du virage ambulatoire, l'augmentation des chirurgies d'un jour, ainsi que par la croissance des soins à domicile.

De 1991 à 1999, le nombre moyen d'hospitalisations imputables aux accidents routiers est passé de 116 à 67 par année chez la population nord-côtière, ce qui représente une baisse de 42,2 %. Au Québec, la diminution de ce phénomène est moins importante (20 %).

De 1997 à 1999, l'écart observé entre le taux nord-côtière et celui de la province n'est plus statistiquement significatif, contrairement aux

années antérieures. Au même moment, le séjour moyen d'hospitalisation pour accident de la route chez les Nord-Côtiers (8,7 jours) se compare à la moyenne provinciale (9,2 jours).

La proportion de décès sur les hospitalisations révèle en quelque sorte la gravité des accidents chez les occupants de véhicules à moteur. La Côte-Nord affiche un ratio parmi les plus élevés de la province avec Chaudière-Appalaches (24,3 %). Concrètement, cela signifie que le quart des patients nord-côtiers hospitalisés à la suite d'un accident routier décèdent. Au Québec, ce ratio est inférieur (14,8 %). Les accidents semblent donc plus meurtriers sur le territoire nord-côtière que dans l'ensemble de la province. Plusieurs hypothèses de la situation particulière régionale peuvent être avancées. Par exemple, le fait de n'avoir, la plupart du temps, qu'une chaussée unique à deux voies contiguës comme route, ou encore la plus forte présence de camions lourds dans la circulation, sont des éléments susceptibles d'influencer le nombre et la gravité des accidents.

Par ailleurs, la faible taille de la population nord-côtière ne permet pas la présence d'un centre spécialisé en traumatologie sur le territoire. En conséquence, après un grave accident, les polytraumatisés doivent être transférés dans la région de Québec où se trouve un tel type d'établissement. Cette réalité de services fait en sorte que le délai observé entre l'accident et le moment où le patient reçoit les soins appropriés à son état de santé est supérieur comparativement aux endroits où de telles infrastructures sont davantage accessibles. Bien que cette hypothèse reste toutefois à être démontrée, on soupçonne que cette particularité régionale peut



contribuer à faire augmenter la proportion de personnes qui décèdent suite à une admission

hospitalière due à un traumatisme routier sur la Côte-Nord.

Admissions hospitalières chez les occupants de véhicules à moteur, Côte-Nord, province, 1991 à 1999

| | 1991 à 1993 | | 1994 à 1996 | | 1997 à 1999 | | 1997 à 1998 |
|-----------|---------------------|-----------------------------------|---------------------|-----------------------------------|---------------------|-----------------------------------|---|
| | Nombre ¹ | Taux ² (p. 100 000) | Nombre ¹ | Taux ² (p. 100 000) | Nombre ¹ | Taux ² (p. 100 000) | Ratio décès / hospitalisation (%) |
| Côte-Nord | 116 | 111,5 * | 90 | 86,0 * | 67 | 63,5 | 24,3 |
| Province | 4 606 | 64,4 | 4 161 | 57,5 | 3 685 | 50,2 | 14,8 |

Source : Institut national de santé publique du Québec, 2001.

* Taux de la région étant statistiquement différent du taux provincial.

1. Nombre annuel moyen d'admissions hospitalières.

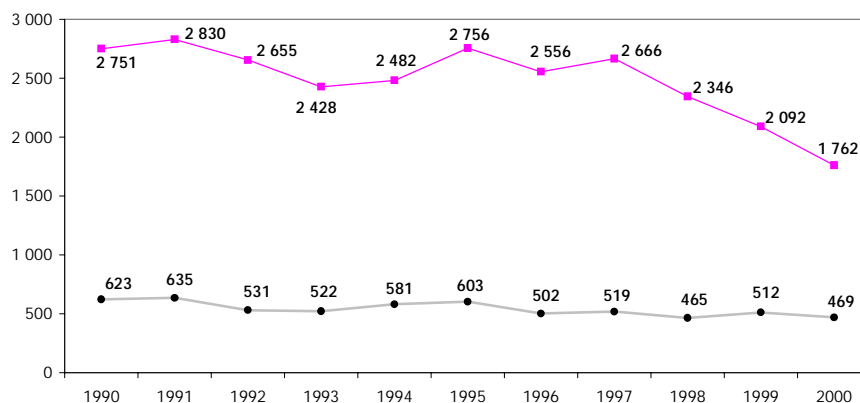
2. Taux ajustés selon la structure par âge, sexes réunis, de la population du Québec en 1996.

Les accidents de la route

Depuis quelques années, le nombre d'accidents de la route a chuté considérablement dans la région, comme au niveau provincial. Qu'il s'agisse d'accidents avec dommages corporels ou avec dommages matériels, le nombre d'événements rapportés

par les policiers a tendance à diminuer d'année en année. À titre d'exemple, le nombre d'accidents avec dommages corporels sur la Côte-Nord est passé de 623 en 1990 à 469 en 2000. De son côté, le nombre d'accidents avec dommages matériels est passé de 2 751 en 1990 à 2 346 en 1998, puis à 1 762 en 2000.

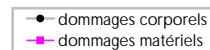
Nombre d'accidents de la route selon l'année et la nature des dommages, Côte-Nord, 1990 à 2000



Source : Société de l'assurance automobile de Québec, octobre 2001.

N.B. :

- À partir du 15 juillet 1999, les dommages matériels inscrits correspondent aux accidents dont les coûts de réparation sont estimés à plus de 1 000 \$ (au lieu de 500 \$ auparavant).
- Les accidents hors réseau sont exclus.



Il convient cependant de souligner qu'à partir de 1999, une partie de la diminution observée du nombre total d'accidents provient du simple fait que les dommages matériels enregistrés correspondent aux collisions dont les coûts de réparation sont estimés à plus de 1 000 \$ (500 \$ auparavant). De plus, à partir de ce moment, seuls les accidents matériels

survenus sur les routes étant sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec sont considérés dans les statistiques.

De 1995 à 2000, la plupart des accidents avec dommages corporels enregistrés sur le territoire nord-côtier font référence à des blessures légères (80,5 %). Ce pourcentage



est légèrement inférieur à celui observé à l'échelle provinciale (85,5 %).

De 1995 à 2000, l'ensemble des accidents de la route rapportés sur le territoire nord-côtier se répartissent sensiblement selon le poids respectif des différentes municipalités régionales de comté. Ainsi, 50,6 % des événements ont été rapportés dans le secteur ouest du territoire (MRC de la Haute-Côte-Nord et de

Manicouagan) et 49,4 % dans les autres territoires administratifs de la région.

Le portrait est toutefois différent pour certains types d'accidents. Par exemple, pour les accidents impliquant des morts ou des blessés graves, respectivement 72,6 % et 60,7 % des événements rapportés se sont déroulés entre Tadoussac et Baie-Trinité.

Accidents de la route¹ selon la gravité de l'accident, MRC, Côte-Nord, 1995 à 2000

| Gravité de l'accident | | MRC | | | | | | Total |
|------------------------------|--------|-----------------|-------------|---------------|-------------|----------|-----------------|--------|
| | | Haute-Côte-Nord | Manicouagan | Sept-Rivières | Caniapiscau | Minganie | Basse-Côte-Nord | |
| <i>Mortel</i> | Nombre | 26 | 56 | 22 | 4 | 3 | 2 | 113 |
| | % | 23,0 | 49,6 | 19,5 | 3,5 | 2,7 | 1,7 | 100,0 |
| Grave ² | Nombre | 83 | 213 | 147 | 8 | 26 | 10 | 487 |
| | % | 17,0 | 43,7 | 30,2 | 1,6 | 5,3 | 2,2 | 100,0 |
| Léger | Nombre | 348 | 937 | 1 005 | 37 | 120 | 25 | 2 472 |
| | % | 14,1 | 37,9 | 40,7 | 1,5 | 4,8 | 1,0 | 100,0 |
| Damage matériel ³ | Nombre | 1 449 | 5 606 | 6 142 | 279 | 529 | 173 | 14 178 |
| | % | 10,2 | 39,5 | 43,3 | 2,0 | 3,7 | 1,3 | 100,0 |
| TOTAL | Nombre | 1 906 | 6 812 | 7 316 | 328 | 678 | 210 | 17 250 |
| | % | 11,1 | 39,5 | 42,4 | 1,9 | 3,9 | 1,2 | 100,0 |

Source : Société de l'assurance automobile du Québec, fichiers informatisés, 1995 à 2000.

1. Les accidents hors réseau sont exclus.

2. Nécessitant l'hospitalisation d'au moins une victime.

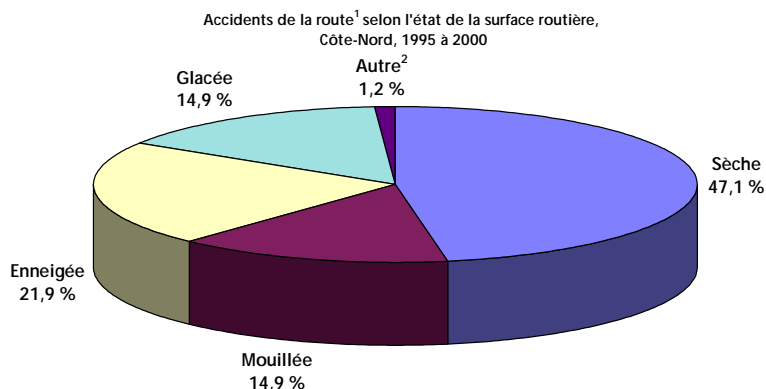
3. À partir du 15 juillet 1999, les dommages matériels inscrits correspondent aux accidents dont les coûts de réparation sont estimés à plus de 1 000 \$ (au lieu de 500 \$ auparavant).

Des causes possibles d'accidents

On ne connaît pas toujours avec certitude quelles sont les principales causes de tous les accidents de la route survenus sur la Côte-Nord. Dans le texte qui suit, nous en exposerons quelques-unes.

Des circonstances hasardeuses

Des données indiquent qu'un certain nombre d'incidents peuvent être dus à des circonstances hasardeuses. En ce sens, les informations sur l'état de la surface routière au moment de l'accident révèlent qu'un peu plus de la moitié des accidents (52,9 %) se sont produits alors que la chaussée, à défaut d'être sèche, était plutôt mouillée, enneigée, glacée ou dans un autre état apparenté.



Source : Société de l'assurance automobile du Québec, fichiers informatisés, 1995 à 2000.

1. Les accidents hors réseau sont exclus.

2. Surfaces boueuses, huileuses et autres.



Également, les informations fournies sur la température au moment de l'accident indiquent que près du quart des incidents (23,3 %) se sont produits alors que les conditions météorologiques n'étaient pas très clémentes : neige, grêle, poudrerie, pluie, etc.

D'autres causes peuvent aussi venir expliquer un certain nombre d'accidents. Un moment de distraction peut à lui seul occasionner un incident routier fâcheux. La fatigue, dont une personne s'endormant au volant, peut également être à l'origine de graves collisions. De telles circonstances ne sont pas toujours vérifiables. Les rapports de police ne sont pas toujours très explicites à ce sujet. Comme mesure préventive, il est d'ailleurs conseillé de prendre une pose au volant assez régulièrement sur de longs trajets, particulièrement lorsqu'un conducteur est seul la nuit dans son véhicule. Malheureusement, on présume que cette recommandation n'est pas toujours respectée.

Des habitudes de vie ou des comportements dangereux

Tout le monde sait que l'alcool au volant représente un sérieux danger d'accidents. Depuis quelques années, tous les corps policiers du Québec, en collaboration avec divers partenaires comme la Société de l'assurance automobile du Québec, le ministère des Transports du Québec, ainsi que le réseau de la santé et des services sociaux, ont entrepris des actions concrètes afin de lutter contre ce fléau : campagne de sensibilisation dans les écoles auprès des jeunes, publicités dans les médias, barrages routiers, réglementation plus sévère pour les conducteurs en ébriété, incitation à utiliser un chauffeur « désigné » ou un service d'accompagnement à la maison après une soirée bien arrosée, etc. Toutes ces actions ont produit des résultats positifs puisque le bilan des accidents routiers ne cesse de s'améliorer au cours des dernières années.

Sur le territoire nord-côtier, certaines statistiques indiquent cependant qu'il reste encore beaucoup d'efforts à faire pour diminuer l'alcool au volant. Par exemple, en 1998, les données de la Société de l'assurance automobile du Québec démontrent que le taux de condamnations reliées à des infractions pour conduite avec facultés

affaiblies y était plus important qu'au Québec (504 condamnations pour 100 000 titulaires de permis comparativement à 300 condamnations à l'échelle provinciale). D'autres régions périphériques sont également aux prises avec un tel bilan : Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (615 condamnations), Abitibi-Témiscamingue (614 condamnations), Bas-Saint-Laurent (502 condamnations), Saguenay-Lac-Saint-Jean (471 condamnations). Nous devons néanmoins préciser que l'exactitude des données est directement tributaire de l'activité policière : intensité de la surveillance policière, fréquence des vérifications, barrages routiers vérifiant le taux d'alcool des conducteurs.

Par ailleurs, lors de l'Enquête Santé Côte-Nord 2000, la question suivante a été posée à chacune des 2 507 personnes interrogées : « *Selon vous, est-ce que l'alcool au volant constitue un problème très important, important, peu important ou pas important du tout dans votre communauté?* ». En réponse à cette question, les trois quarts de la population nord-côtère (75,9 %) affirment que ce comportement à risque constitue un problème « très important » ou « important ». Les Nord-Côtières sont d'ailleurs plus sensibilisées que les hommes à l'importance du phénomène (80 % contre 72 %). Cette étude démontre également que les jeunes considèrent généralement l'alcool au volant comme un problème beaucoup moins important que les personnes plus âgées. À preuve, la proportion des répondants ayant mentionné que ce problème était « très important » passe de 29,6 % chez les 18 à 29 ans à 53,1 % chez les 65 à 74 ans. En bref, ces résultats suggèrent que la majorité de la population nord-côtère a le sentiment que le phénomène de l'alcool au volant est loin d'être réglé dans leur milieu. Ces résultats sous-entendent également que les efforts d'information et de sensibilisation déjà entrepris doivent se poursuivre sur la Côte-Nord, voire même s'intensifier.

La vitesse excessive au volant représente aussi un risque certain d'accidents de la route. Bien que nous n'ayons pas en notre possession des statistiques détaillées sur le sujet, il est connu que les longs trajets à parcourir sur le réseau nord-côtier incitent certains conducteurs impatientes à dépasser régulièrement les limites permises. Le ratio décès / hospitalisations



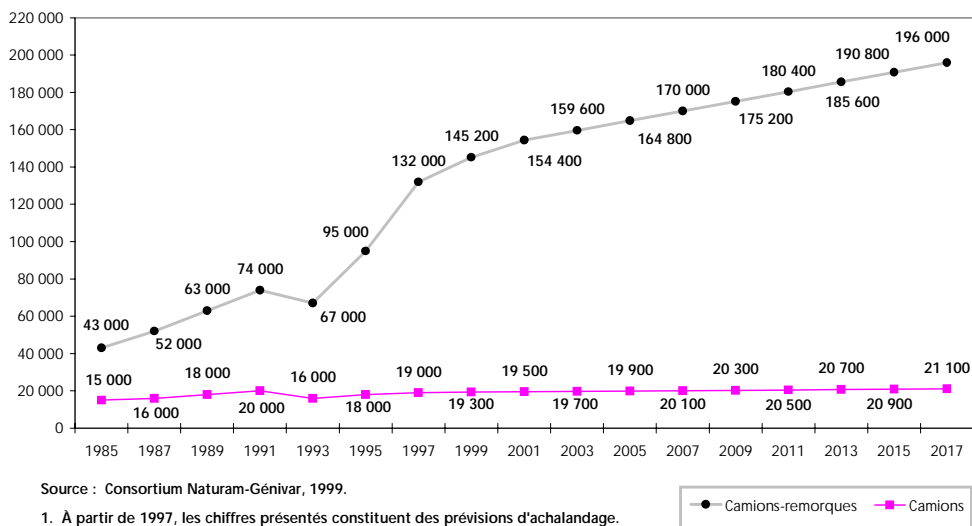
étant plus élevé sur le territoire nord-côtier, on peut supposer que certains accidents ont eu des conséquences encore plus dramatiques en raison d'une vitesse excessive. Ces dernières années, divers messages publicitaires ont justement été conçus afin de faire prendre conscience du problème à la population. On a insisté, entre autres, sur le fait qu'il ne sert à rien de risquer sa vie et celle des autres pour arriver quelques minutes plus tôt à destination.

Une augmentation des véhicules lourds sur la route

Sur le type de réseau routier que l'on retrouve dans la région, la présence de gros véhicules peut constituer un certain risque pour la sécurité routière et peut être à l'origine d'un certain nombre d'accidents causant des morts ou des blessures graves. Depuis le début des années 90, la Côte-Nord a d'ailleurs vu augmenter progressivement le nombre de camions lourds sur ses routes comme en fait mention cette étude réalisée pour le ministère des Transports du Québec : «L'évolution de

l'achalandage du camionnage, essentiellement les camions-remorques, a suivi une évolution récente très différente. Le camionnage a été en très forte hausse entre 1993 et 1998 puisqu'il a doublé sur la traverse au cours de cette période de cinq ans. Les volumes de camions-remorques demeurent à peu près constants au cours de l'année avec une légère diminution les mois d'été (...) L'achalandage sur la Traverse de Baie-Sainte-Catherine / Tadoussac a été de 729 000 véhicules en 1997-1998. De ce nombre, les trois quarts étaient des automobiles, soit 545 000, et 18 % étaient des camions-remorques, soit 132 000.» (Simard, 1999). Selon cette même étude, le nombre de camions-remorques sur le réseau routier nord-côtier devrait vraisemblablement augmenter régulièrement au cours des quinze prochaines années si la croissance économique est au rendez-vous. On fait alors référence à une prévision d'achalandage à la Traverse Baie-Sainte-Catherine / Tadoussac pouvant atteindre 196 000 camions de ce type en 2017, ce qui représenterait une augmentation de 48,5 % depuis 1997.

Achalandage des camions-remorques et des camions à la Traverse Baie-Sainte-Catherine / Tadoussac, 1985 à 2017¹



De 1995 à 2000, 10,8 % des accidents avec dommages corporels enregistrés sur le territoire nord-côtier ont impliqué au moins un

véhicule lourd. En Haute-Côte-Nord, ce pourcentage atteint 19,9 %.



**Accidents de la route¹ impliquant un véhicule lourd² selon le type d'accidents,
MRC, Côte-Nord, 1995 à 2000**

| | Domage corporel (%) | Domage matériel ³ (%) | Total des accidents (%) |
|------------------|---------------------|----------------------------------|-------------------------|
| Haute-Côte-Nord | 19,9 | 16,7 | 17,3 |
| Manicouagan | 12,0 | 3,8 | 5,1 |
| Sept-Rivières | 6,8 | 1,3 | 2,1 |
| Minganie | 10,9 | 11,8 | 11,6 |
| Caniapiscau | 3,9 | 6,1 | 5,8 |
| Basse-Côte-Nord | 0,0 | 4,4 | 3,6 |
| Côte-Nord | 10,8 | 4,4 | 5,4 |

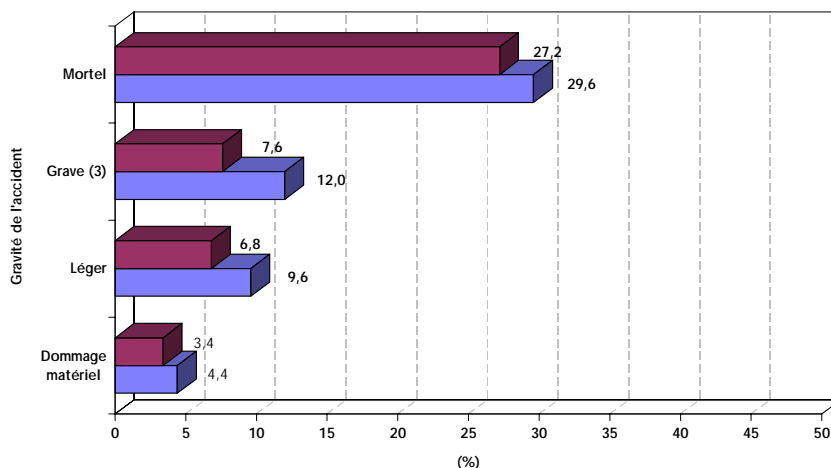
Source : Ministère des Transports du Québec, Direction régionale de la Côte-Nord, 1995 à 2000.

1. Les accidents hors réseau sont inclus dans ces statistiques.
2. Camions (autre que légers), tracteurs routiers, véhicules servant au transport de matières dangereuses, autobus, autobus scolaires.
3. Tous les dommages matériels sont considérés, peu importe les coûts de réparation.

Depuis le début des années 90, les accidents impliquant un véhicule lourd ont augmenté, et ce peu importe le type d'accidents. À titre d'exemple, ce type de véhicule était présent

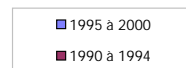
dans 7,6 % des accidents avec blessés graves entre 1990 et 1994 et dans 12 % d'entre eux entre 1995 et 2000.

**Accidents de la route¹ impliquant au moins un véhicule lourd² selon la gravité de l'accident,
Côte-Nord, 1990 à 2000**



Source : Ministère des Transports du Québec, Direction régionale de la Côte-Nord, 1990 à 2000.

1. Les accidents hors réseau sont inclus dans ces statistiques.
2. Camions (autre que légers), tracteurs routiers, véhicules servant au transport de matières dangereuses, autobus, autobus scolaires.
3. Nécessitant l'hospitalisation d'au moins une victime.
4. Tous les dommages matériels sont considérés, peu importe les coûts de réparation.



Malgré tout, les camions font partie intégrante de l'économie de la région. Leur présence sur nos routes est inévitable. L'augmentation du camionnage est souvent un signe de prospérité et de développement économique. Diverses mesures peuvent faciliter notre

cohabitation avec ces mastodontes : multiplication des voies de dépassement, amélioration de l'accotement, transfert d'une partie des marchandises par le fleuve, inspections régulières du bon état de fonctionnement des véhicules lourds,



sensibilisation des camionneurs à voyager en dehors des heures plus achalandées, etc.

Certaines caractéristiques du réseau routier

Le ministère des Transports du Québec apporte chaque année plusieurs correctifs au réseau routier étant sous sa responsabilité. Sur la Côte-Nord, ce Ministère reconnaît cependant que certains aspects des routes régionales demeurent encore hors norme et peuvent représenter un risque certain d'accidents : courbes trop prononcées, pentes trop abruptes, voies de dépassement en nombre insuffisant, accotements trop étroits, etc. Dans les années à venir, au fur et à mesure que les budgets le permettront, les correctifs appropriés seront apportés.

Quoi qu'il en soit, les grandes distances à parcourir ainsi que le fait de devoir circuler la plupart du temps sur une chaussée unique à deux voies contiguës plutôt que sur une autoroute à quatre voies représenteront toujours un risque d'accidents en soi sur la Côte-Nord.

Une table de concertation en sécurité routière

Afin de réduire le nombre d'accidents sur le réseau routier nord-côtier par une meilleure concertation des intervenants impliqués dans ce secteur, le directeur régional du ministère des Transports du Québec (MTQ) a mis sur pied une table de concertation en sécurité routière. Cette table regroupe les organismes suivants : le MTQ, le Conseil de la santé et de la sécurité au travail (CSST), la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), la Sûreté du Québec (SQ) et la Régie régionale de la santé et des services sociaux (RRSSS). Au cours des mois à venir, des cibles d'amélioration seront établies. Également, un certain nombre d'indicateurs seront retenus afin de mieux suivre le phénomène et de faire ressortir éventuellement l'impact des activités préventives mises en place par le MTQ et ses différents partenaires.

Michel Des Roches
Agent de recherche
Régie régionale Côte-Nord

Ouvrages consultés

- DES ROCHES, Michel et collaborateurs. *Rapport de l'Enquête Santé Côte-Nord 2000*, Baie-Comeau, Régie régionale de la santé et des services sociaux de la Côte-Nord, 2001, 266 p.
- HAMEL, Denis. *Évolution des traumatismes au Québec de 1991 à 1999*, Institut national de santé publique du Québec, Québec, 2001, 462 p.
- MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX. *Surveillance de la mortalité au Québec : 1977-1998*, Québec, mars 2001, 253 p.
- PAGEAU, Michel et collaborateurs. *Le portrait de santé - Le Québec et ses régions*, Institut national de santé publique du Québec, Québec, 2001, 432 p.
- SIMARD, Michel et collaborateurs. *Étude d'opportunité relative à la traversée de la rivière Saguenay entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac*, Consortium Naturam-Génivar, Baie-Comeau, 1999, 560 p.
- SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. *Dossier statistique, bilan 2000 : accidents, parc automobile, permis de conduire*, Québec, octobre 2001, 213 p.

Pour plus d'informations, contactez :

→ Michel Des Roches
☎ (418) 589-9845
✉ Michel_DesRoches@ssss.gouv.qc.ca
Lotus Notes : Michel.DesRoches/RR/Reg09/SSSS

Comité de rédaction :

- © Suzan Bélanger
Traitement de texte et mise en page
- © Nicole Boudreau
Chef du service en connaissance, surveillance, recherche et évaluation
- © Raynald Cloutier, m.d.
Directeur régional de la santé publique
- © Robert Lévêque
Service des communications

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 1703-4620

