

Modèle de programme de prévention du suicide en milieu de travail

Appliqué efficacement au Service de police de Montréal

Par Brian Mishara
Centre de recherche et d'intervention sur le suicide et l'euthanasie (CRISE)

Il n’est pas rare d’observer des taux de suicide supérieurs à la moyenne au sein des services de police, ce qui s’explique généralement par un degré élevé de stress professionnel, l’image « macho » que les agents de police s’obligent à garder en tentant de résoudre leurs problèmes sans aide et le fait qu’ils aient facilement accès à un instrument de suicide, leur revolver de service.

Le Service de police de Montréal, qui compte 4 174 agents de police, a enregistré en moyenne 1,6 décès par suicide annuellement entre 1980 et 1996 (une seule de ces années n’a pas vu de décès par suicide).

Compte tenu des études antérieures ayant démontré l’utilité de la diffusion de renseignements sur l’identification des risques de suicide, de la formation des collègues axée sur l’intervention lors d’une crise suicidaire et la sensibilisation des personnes à risque en vue de les aider à recourir à d’autres formes d’aide, l’administration policière, en collaboration avec le syndicat des agents de police et des chercheurs en suicidologie, a institué un programme spécialisé de prévention du suicide au Service de police de Montréal. Chaque agent de police a participé à une séance de formation d’une demi-journée sur la prévention du suicide. Quant aux superviseurs et aux délégués syndicaux, ils ont suivi une formation d’une journée complète pour les aider à mieux identifier et à porter secours aux éventuels employés suicidaires.

De plus, une ligne d’aide tenue par des bénévoles et dirigée par et à l’intention des agents de police, a été mise en place, tandis qu’une campagne publicitaire sur la prévention du suicide a été organisée par le syndicat et l’administration policière.

Une évaluation approfondie de la mise en œuvre du programme et de son impact a été entreprise par Brian Mishara et ses collègues du Centre de recherche et d’intervention sur le suicide et l’euthanasie, de l’Université du Québec à Montréal.

En plus de faire ressortir certains aspects où une amélioration était possible, l’évaluation a révélé d’importants changements au niveau des attitudes, des connaissances et du recours accru aux ressources d’aide. Par ailleurs, au cours des sept années d’existence du programme, on a dénombré un seul cas de suicide d’un agent de police (qui s’est produit sept ans plus tard) comparativement aux 25 suicides survenus durant les 17 années qui ont précédé la mise en place du programme. Des améliorations ont été apportées au programme, qui est toujours en vigueur au sein du Service de police de Montréal, à la lumière des résultats de l’étude.

Ces résultats ont incité la GRC à adopter un programme similaire de prévention du suicide, lequel sert aujourd’hui de modèle aux programmes de prévention du suicide dans d’autres milieux de travail.

Sécurité routière

Suite de la première page

ainsi que par des organismes popu-laires locaux.

Bien que ce cadre de coopération ait été efficace jusqu’à maintenant, il est difficile de dire s’il conti-nuera de donner de bons résultats dans l’avenir. Alors que le nom-bre et le taux d’accidents mortels et de blessures graves diminuent, il est de plus en plus difficile d’apporter de nouvelles amélio-rations. L’installation de ceintures de sécurité dans les véhicules et l’augmentation de leur taux d’uti-lisation, s’ajoutant à une baisse du nombre de conducteurs aux facul-tés affaiblies sur les routes, sont des solutions assez simples qui ont contribué à améliorer la sécurité routière au cours des 25 dernières années. Il est fort probable qu’il sera de plus en plus difficile de concevoir des solutions nouvelles et que leur mise en œuvre sera plus coûteuse. Il est très impor-tant que ces solutions s’appuient sur des données scientifiques et fassent l’objet d’une évaluation adéquate afin de maximiser leurs effets positifs et assurer une uti-lisation optimale des ressources limitées.

La vision canadienne de la sécu-rité routière

En 1996, le Conseil des ministres chargés de la sécurité rou-tière et des transports s’est donné pour objectif de doter le Canada des routes les plus sécuritaires au monde. L’initiative Vision 2001 a ainsi pris forme avec quatre objectifs stratégiques : sensibiliser davantage le public à la question

Innovation dans l’examen de la moelle épinière adulte

Par Michele Crites Battii
Université de l’Alberta

Un laboratoire de l’Université de l’Alberta (David Bennett) béné-ficiant du soutien financier des IRSC a récemment mis au point un nouveau modèle in vitro de lésion médullaire, grâce auquel il sera dorénavant possible d’étudier en détail les changements cellulaires qui surviennent dans l’ensemble de la moelle épinière des mam-mifères adultes. Ce modèle a déjà permis de mieux comprendre les origines de la spasticité et son traite-ment pharmacologique. Il promet de devenir un outil utile pour améliorer nos connaissances sur la spasticité et accélérer la mise au

de la sécurité routière, améliorer les communications et la coopération parmi les différents partenaires du domaine de la sécurité routière, renforcer les mesures d’application et, enfin, améliorer la collecte de données sur la sécurité routière. L’initiative comportait aussi deux objectifs clés, soit celui de réduire la conduite avec facultés affaiblies et d’accroître l’usage approprié des ceintures de sécurité et des sièges et harnais de sécurité pour enfants.

En 2000, la vision et les objectifs stratégiques ont été réaffirmés par le Conseil des ministres. Toutefois, un certain nombre de nouvelles cibles ont été définies, notamment une réduction de 30 p. 100 des décès et des blessures graves entre 2008 et 2010 par rapport à la pério-de de référence (1996-2001). En outre, la Vision de la sécurité rou-tière 2010 a été élargie pour englo-ber des objectifs spécifiques allant au-delà des efforts initiaux axés sur la conduite avec facultés affai-blies et l’utilisation des systèmes de retenue par les occupants des véhicules, y compris les problèmes d’excès de vitesse, notamment aux intersections, les usagers de la route vulnérables, les conducteurs à ris-que élevé et les jeunes conducteurs, les véhicules de transport commer-ciaux et la sécurité sur les routes rurales. Chacun de ces objectifs comporte une cible spécifique et le groupe de travail responsable doit faire rapport annuellement au Conseil des ministres sur les pro-grès accomplis.

Pour plus de renseignements, visi-tez le site www.cmcta.ca.

Les chercheurs attirent l’attention sur les risques de brûlure aux enfants cet hiver

Par Amy Zierler

SécuriJeunes Canada

Comme la plus grande partie du pays enregistre cette semai-ne des températures glaciales, SécuriJeunes Canada rappelle aux parents de protéger leurs jeunes enfants contre les sources de cha-leur dangereuses qui pourraient causer des brûlures graves. Au cours des deux dernières semai-nes, quatre enfants ont été admis au Hospital for Sick Children de Toronto après s’être brûlés sur un foyer à gaz.

« Ce qui nous préoccupe le plus, c’est que, par temps froid, le ris-que que des enfants se brûlent sur des appareils de chauffage, comme des foyers à gaz, est plus élevé », a déclaré Allyson Hewitt, direc-trice générale de SécuriJeunes Canada, le programme national de prévention des blessures éta-bli au Hospital for Sick Children de Toronto. « Il suffit de quel-ques secondes pour qu’un enfant curieux se brûle gravement. La peau d’un tout-petit est plus fine et brûle plus rapidement que celle d’un adulte. »

Dans le cas des foyers à gaz, la plupart des enfants se brûlent les mains et les doigts au contact de la paroi vitrée située à l’avant de ces appareils de chauffage. Les acci-dents surviennent fréquemment lorsque les tout-petits s’appuient à la surface brûlante de la vitre pour retenir une chute, ou encore la touchent par curiosité, subsis-tant alors souvent des brûlures au troisième degré. La température de la vitre peut atteindre 200 °C (400 °F) en six minutes environ, lorsque l’appareil est allumé, et il faut compter 45 minutes, une fois l’appareil éteint, pour qu’elle refroidisse à une température qui ne présente pas de danger.

Les foyers à gaz constituent une solu-tion de rechange idéale aux foyers à bois traditionnels et, avec le nombre croissant de foyers à gaz dans les habitations, il est proba-ble que la prévalence des brûlures ira en augmentant.

Entre 1995 et le début de l’année 2003, on a signalé 150 cas de brûlures dans 15 hôpitaux à tra-vers le pays. Les brûlures provo-quées par contact direct avec des liquides chauds, plus fréquentes à cette époque de l’année, sont une

Réduire la disponibilité des moyens de suicide constitue une stratégie de prévention efficace : Résultats des dispositions législatives du R.-U. sur les boîtes d’analgésiques

provoqués par une surdose a aug-menté à plus de 200 par année. À la lumière de recherches indi-quant que le taux de suicide dimi-nue lorsque l’accès aux moyens par et au début des années 90, la fréquence des intoxications volon-taires au paracétamol (acétamino-phène) a constamment augmenté au Royaume-Uni pour atteindre entre le tiers et la moitié de toutes les surdoses traitées dans les hôpi-taux. Les atteintes hépatiques dues au paracétamol sont devenues une cause fréquente de transplantation du foie, et le nombre de décès

: les statistiques de la mortalité en Angleterre et au Pays de Galles, les admissions aux unités des ma-ladies hépatiques et les transplanta-tions pour hépatotoxicité causée par le paracétamol, les admissions pour intoxication volontaire dans les hôpitaux généraux et les ven-tes d’analgésiques aux pharmacies.

Afin d’étudier le recours possible à un moyen de substitution, on a utili-sé des données sur le nombre de décès et de surdoses à l’ibuprofène, dont la taille des emballages n’est pas limitée.

autre forme de lésion causée par la chaleur. On attribue le plus fré-quemment les brûlures au thé, au café, à la soupe et à l’eau chaude du robinet.

SécuriJeunes Canada recom-mande les mesures suivantes pour protéger les enfants contre les brû-lures qui peuvent se produire à la maison :

• Ne laissez jamais un jeune enfant seul à proximité d’un foyer à gaz; il risquerait de se brûler, que l’appareil soit éteint ou allumé.

• Songez à installer un écran de protection autour de votre foyer à gaz. Cet écran vous permet-trait de maintenir votre enfant à l’écart du foyer en tout temps. Vous pouvez également instal-ler une barrière de sécurité à la porte de la pièce et la fermer lorsque vous devez quitter la pièce pour empêcher votre enfant d’y entrer.

• Si vous avez des enfants de moins de cinq ans, envisagez de ne pas utiliser votre foyer à gaz ou de ne l’utiliser qu’après avoir couché les enfants, et de l’éteindre complètement (veilleuse y compris) lorsqu’il n’est pas en fonction.

• Gardez les boissons et les ali-ments chauds hors de la portée des jeunes enfants et ne buvez jamais de liquides chauds quand vous tenez un enfant dans vos bras.

• Afin de prévenir les brûlures au robinet de l’évier, abaissez la température de votre chauffe-eau à 49 °C (120 °F).

• Soyez conscient du fait que les risques de brûlures sont omni-présents partout dans votre mai-son. Surveillez bien vos enfants lorsque vous utilisez un fer à repasser, un fer à friser, ou lors-qu’un radiateur, le four (la porte des anciens fours est chaude au toucher), un poêle à bois ou un foyer est allumé.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur la sécurité des enfants, les parents peuvent composer le 1-888-SAFE-TIPS ou visiter le site www.safekids-canada.ca.

BLESSURES À LA UNE

NUMÉRO SPÉCIAL

MARS 2004

La sécurité routière nous concerne tous

Paul Boase

Transports Canada

La sécurité routière s’est nette-ment améliorée au cours des der-nières décennies, à en juger par le nombre d’accidents mortels et de blessures graves résultant de collisions routières.

En 2002, la dernière année pour laquelle nous avons des données précises, environ 3 000 personnes ont trouvé la mort sur les routes canadiennes. Ce chiffre traduit une baisse constante du nombre de décès sur les routes depuis 25 ans, lequel atteignait près de 5 900 en 1979. Le nombre de bles-sures a aussi diminué, quoique dans une proportion moindre. Si l’on tient compte de l’augmenta-tion du nombre de conducteurs, de véhicules circulant sur les routes et de kilomètres parcourus, ainsi que de l’évolution démographique, cette amélioration paraît encore plus considérable. De nombreuses raisons expliquent la diminution du nombre d’accidents mortels et de blessures graves. La géotechni-

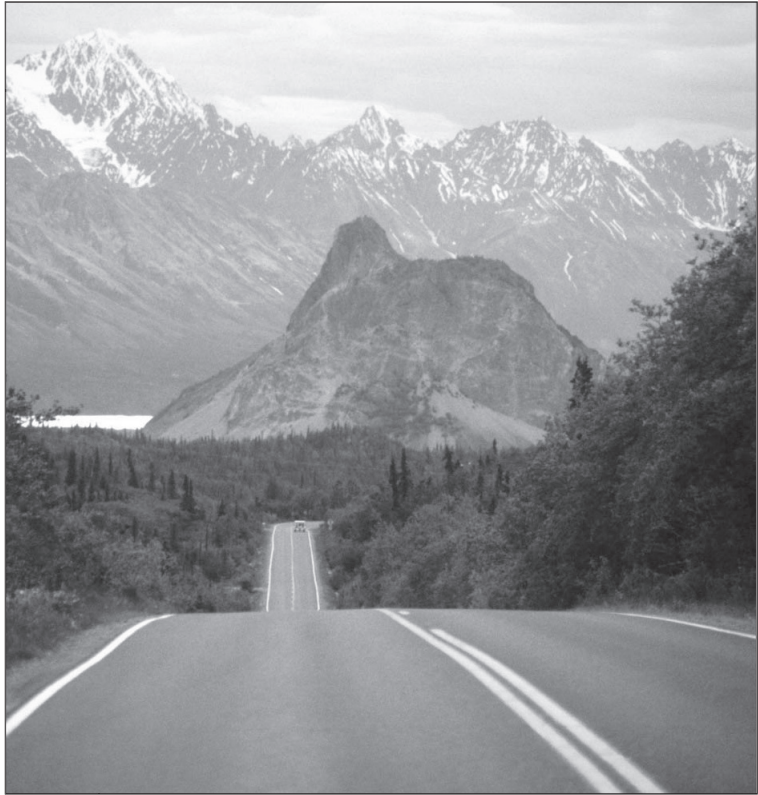
que routière, le génie des véhicules et les traitements en traumatologie ont beaucoup évolué, tandis que les gouvernements et le public accep-tent de plus difficilement le statu quo en termes de coût humain des collisions routières.

En dépit de la réduction du nombre d’accidents mortels et de blessures graves, les répercussions humaines, sociales et financières des accidents de la route demeurent à un niveau inacceptable. Environ 10 p. 100 des usagers de la route n’utilisent pas leur ceinture de sécurité dans les zones urbaines, un chiffre qui passe à environ 15 p. 100 en région rurale et à environ 30 p. 100 dans le cas des jeunes hommes qui conduisent une camionnette. L’utilisation du siège et du harnais de sécurité pour enfants, et notamment leur usage correct et approprié, demeure un problème de taille. On trouve encore de l’alcool chez plus du tiers des conducteurs tués sur la route. En outre, un certain nombre de

problèmes nouveaux sont apparus, tels que l’agressivité au volant, la distraction, le vieillissement de la population, la configuration des véhicules et les effets sur l’en-vironnement des véhicules auto-mobiles, pour n’en nommer que quelques-uns.

Au Canada, la sécurité routière est une responsabilité qui incombe à tous et chacun. Dans les domai-nes des transports, de l’application des lois, de la santé, de l’environ-nement et de la prévention des accidents elle est partagée entre les divers paliers de gouvernement. Cette responsabilité est aussi par-tagée par des organismes non gou-vernementaux comme le groupe national Mothers Against Drunk Driving (MADD) et le Conseil canadien de la sécurité (CCS), par des groupes provinciaux/territo-riaux, comme les conseils régio-naux sur la sécurité ou les comités consultatifs sur la sécurité routière,

Voir Sécurité routière à la page 4



Des études font ressortir l’énorme fardeau économique des blessures

Par Phil Groff
SAUVE-QUI-PENSE

Des études réalisées par SAUVE-QUI-PENSE et le Groupe Hygiea d’Ottawa révèlent que les blessures non intentionnelles coûteraient envi-ron 8,7 milliards de dollars annuelle-ment à l’économie canadienne. De ce montant, 4,2 milliards de dollars représentent les coûts directs pour le système de santé canadien, tandis que le reste, soit 4,7 milliards de dollars, correspond aux coûts indi-rects encourus en pertes de capital humain, notamment les revenus per-dus et l’équivalent en valeur mar-chande des services ménagers non exécutés. Ce chiffre constitue donc une estimation prudente du coût réel pour l’économie canadienne des blessures prévisibles et évitables.

Les causes attribuables les plus coûteuses des blessures sont les chu-tes (plus de 2,3 milliards de dollars), les collisions de véhicules (375 mil-lions de dollars), les empoisonne-ments (116 millions de dollars), les incendies (15 millions de dollars) et les noyades (11 millions de dol-lars). (SAUVE-QUI-PENSE, 1998).

Par rapport à d’autres pays déve-loppés, le Canada ne figure pas parmi ceux dont les taux de blessu-res sont les plus bas et il y a place pour des améliorations impor-tantes. Une comparaison interna-tionale des taux de mortalité de onze pays développés révèle que le Canada affiche le 5e taux le plus bas pour les décès liés aux blessures de tous types (sauf les cas où des soins médicaux ont des conséquences défavorables) et le 7e taux de suicide le plus bas.

À noter que ces chiffres représen-tent des estimations prudentes, non seulement en raison du fait que les pertes de revenu sont le seul coût indirect évalué, mais aussi parce que les études portaient uniquement sur les blessures non intentionnelles. Si l’on tient compte également des bles-sures imputables à la violence et aux tentatives de suicide, les chiffres deviennent encore plus alarmants : Santé Canada a estimé que le fardeau économique de toutes les blessures subies au Canada atteint 12,7 milliards de dollars (Santé Canada, 2002). Cependant, ces études ne se limi-taient pas à évaluer l’ampleur du problème. Des scénarios stratégiques spécifiques ont été élaborés dans cha-que étude de SAUVE-QUI-PENSE pour démontrer la rentabilité éven-tuelle des efforts de prévention. Par exemple, la mise en œuvre de meilleures pratiques déjà adoptées ailleurs en vue de réduire de 20 p. 100 le nombre de chutes parmi les persou-nes âgées permettrait de réduire les coûts directs et de libérer près de 200 millions de dollars en capacité dans le système de santé (SAUVE-QUI-PENSE, 1999). Un investissement modeste en recherche visant à démon-trer la pertinence de ces meilleu-res pratiques connues au contexte canadien et la capacité de les adap-ter à la société canadienne pourrait donc rapporter de gros dividendes.

Système de délivrance graduelle des permis de conduire :

Une mesure de sécurité reposant sur des faits

Par Daniel R. Mayhew, Herb M. Simpson et Douglas Beirness
Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada

Les jeunes conducteurs courent plus de risques d’accidents que les conducteurs plus âgés, qui possèdent une plus grande expérience. Des facteurs liés tant à l’âge qu’à l’expérience contribuent à cette surreprésentation des conducteurs débutants car, avec le temps et plus de maturité, les jeunes conducteurs se permettent moins d’audace et leurs habiletés en conduite s’améliorent.

Sensibilisés à l’influence de ces facteurs sur le risque accru d’accidents parmi les conducteurs novices, plusieurs provinces et territoires canadiens et états américains ont mis en place un système de délivrance graduelle des permis de conduire pour conducteurs débutants. Ce système vise essentiellement à donner le temps aux nouveaux conducteurs d’acquérir de l’expérience, dans des conditions qui réduisent au minimum leur exposition aux risques.

Une telle approche était déjà explicitement reconnue, il y a plus de 25 ans, dans une publication de la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR), intitulée The Young Driver Paradox, qui affirmait que la pratique était indispensable au perfectionnement des compétences en conduite. Il va de soi que plus le conducteur a d’expérience, moins il court de risques d’accidents. Ainsi, pour acquérir cette expérience indispensable, il est essentiel que le conducteur novice prenne le volant aussi souvent que possible, même si, paradoxalement, il s’expose du même coup à certains risques. Il faut donc trouver une méthode qui leur permettrait d’acquérir cette expérience tout en atténuant les risques au minimum.

C’est un précepte fondamental du système de délivrance graduelle des permis. Un peu comme un programme d’apprentissage, ce système met graduellement à l’aise le conducteur novice, dans différentes conditions de circulation. Il permet aux nouveaux conducteurs d’acquérir de l’expérience progressivement sans s’exposer à trop de dangers. Ainsi, l’adaptation à des conditions plus difficiles est progressive, permettant au nouveau conducteur d’acquérir peu à peu l’expérience et les compétences nécessaires. Ce système tient également compte des facteurs liés à l’âge et au mode de vie, et permet de minimiser les occasions de se livrer à des comportements périlleux ou de se retrouver face au danger (la loi stipule un taux d’alcoolémie de zéro et restreint le nombre et l’âge des passagers).

En dépit des variations considérables entre les différents systèmes mis en place en Amérique du Nord, chacun comporte une étape d’apprentissage, avec une période de conduite supervisée, suivie d’une étape intermédiaire pendant laquelle on impose encore certaines restrictions sur la conduite. La période de conduite supervisée est cruciale pour le conducteur débutant, elle ne peut être contournée et a une durée minimale (habituellement de plusieurs mois). À l’étape intermédiaire, le système de délivrance graduelle des permis impose des restrictions quant aux moments de la journée où le conducteur novice peut conduire, aux routes qu’il peut

emprunter, aux personnes pouvant l’accompagner et à la façon dont il doit se comporter sur la route. Toutes ces restrictions s’appuient sur des facteurs de risque empiriques connus. On les élimine systématiquement, de telle façon que le conducteur débutant mérite progressivement tous les privilèges de la conduite automobile.

Le système de délivrance graduelle des permis de conduire n’a définitivement rien d’une innovation. Il a été décrit officiellement pour la première aux États-Unis au début des années 70; en 1977, la National Highway Traffic Safety Administration élaborait un modèle de ce système. Mais ce modèle n’a été adopté par aucun état américain à l’époque.

Toutefois, des progrès plus tangibles ont été réalisés en Nouvelle-Zélande, où l’on a introduit, en août 1987, le premier véritable système de délivrance graduelle des permis de conduire. Ce système a ouvert la voie à la mise en place de nombreux systèmes semblables en Amérique du Nord et a souvent été cité comme exemple de mesure législative dont il faudrait s’inspirer, notamment en raison des résultats favorables immédiats révélés par son évaluation.

En Amérique du Nord, la situation a commencé à évoluer favorablement vers la délivrance graduelle des permis de conduire au début des années 90, alors que l’on a clairement articulé ses fondements empiriques et instauré un climat propice au changement au sein de la population. Dans la foulée de ces efforts, le ministère des Transports de la province de l’Ontario a introduit, en avril 1994, le premier système de délivrance graduelle des permis de conduire au Canada, suivi peu de temps après par la Nouvelle-Écosse. Cela a été un tournant critique dans l’histoire de l’octroi graduel des permis de conduire, non seulement au Canada, mais dans toute l’Amérique du Nord. Au cours des cinq années suivantes, quatre autres provinces canadiennes et 23 états américains ont adopté le système de délivrance graduelle des permis de conduire. Aujourd’hui, dix provinces et territoires canadiens et 47 états américains ont mis en place au moins un des éléments du système de délivrance graduelle des permis de conduire.

Un élément clé de l’efficacité de ce système est le soutien dont il bénéficie. Les parents qui n’appuient pas cette initiative n’appliquent peut-être pas les restrictions ou n’encouragent pas leurs enfants à acquérir la pratique requise. Et les adolescents qui n’adhèrent pas aux principes du système défient parfois la loi en conduisant sans supervision ou en ne respectant pas d’autres restrictions. Néanmoins, les études menées au Canada ont démontré que, dans l’ensemble, le niveau de soutien à l’égard du programme de délivrance graduelle des permis de conduire est élevé.

Ainsi, un sondage de la FRBR réalisé auprès de 520 parents ontariens ayant des adolescents inscrits au programme de délivrance graduelle des permis de conduire a révélé que 83 p. 100 d’entre eux étaient d’accord avec cette initiative. Quarante-vingt-neuf pour cent des parents

La recherche pourrait promouvoir la sécurité des jeunes travailleurs

Par Maureen Shaw

l’Association pour la prévention des accidents industriels

Burton Reimer a perdu la vie après que le bateau de pêche commerciale sur lequel il travaillait s’est mis à prendre l’eau. Le navire se trouvait à six milles de la côte, sans aucun matériel de sauvetage. Jared Dietrich est décédé après avoir été « avalé » par une machine sans dispositif de protection adéquat. Il était seul au moment de l’accident. Michael R. Eddy a trouvé la mort après avoir fait une chute de 30 mètres. Il travaillait sur un échafaudage, sans harnais de sécurité.

Les facteurs communs? L’évidence nous incite à penser que l’âge et l’inexpérience de ces travailleurs sont les grands responsables. Pour Burton, âgé de 17 ans, c’était sa première journée de travail; pour Jared, 19 ans, sa deuxième; et pour Michael, 22 ans, sa sixième.

On aurait pu facilement éviter ces trois tragédies. S’il fallait attribuer la responsabilité de ces accidents, c’est à notre ignorance des facteurs qui mettent les travailleurs les plus vulnérables face aux plus grands risques que je l’imputerais. Les jeunes gens âgés de 15 à 24 ans sont les plus susceptibles de subir un accident du travail. Cette année, plus de 60 000 jeunes travailleurs canadiens se blesseront au travail, assez gravement pour devoir s’absenter de leur emploi. Cinquante d’entre eux perdront probablement la vie.

La recherche nous fournit déjà des renseignements précieux, tels que le type de lésion, les industries comportant les risques les plus élevés et, plus généralement, ce que les jeunes travailleurs doivent savoir pour mieux se protéger.

Nous savons aussi ce qui suit :

1. Beaucoup de jeunes travailleurs ne reçoivent aucune formation en matière de santé et de sécurité.

Selon Ellen Olfert, directrice générale du Workers of Tomorrow Safety Centre, à Winnipeg, jusqu’à 98 p. 100 des étudiants avec lesquels le Centre vient en contact et qui travaillent ou ont déjà travaillé, « n’ont pas reçu de formation en matière de sécurité au travail et sont plus ou moins renseignés sur ces questions ». Ellen Olfert appuie ses observations sur l’expérience exhaustive du Centre dans la présentation de cours interactifs sur la santé et la sécurité au travail aux étudiants du Manitoba.

approuvaient l’exigence de conduite supervisée, et près de huit parents sur dix ont affirmé que le programme préparait bien leurs enfants à l’obtention d’un permis de conduire assorti de pleins privilèges.

On a observé un niveau de soutien comparable en Nouvelle-Écosse, non seulement parmi les parents d’adolescents, mais aussi chez ces derniers. Ainsi, 66 p. 100 approuvaient l’exigence de conduite supervisée. Le concept et les principes de l’octroi graduel des permis s’appuient sur plusieurs décennies de recherche. Ce fait, à lui seul, devrait suffire à démontrer qu’un tel système réduit bel et bien le nombre d’accidents mortels et de blessures sur les routes. Toutefois, cette conviction a besoin d’être validée et un nombre sans cesse croissant d’évaluations de l’efficacité du système de délivrance graduelle des permis de conduire sont publiées (toutes les études publiées jusqu’à maintenant

2. Les jeunes travailleurs veulent obtenir plus d’information et de formation et se serviraient de l’information obtenue si elle leur était communiquée au travail.

3. Les jeunes gens ne sont pas des adultes. Une affirmation toute simple, mais néanmoins lourde de conséquences. Selon des études réalisées par le National Institute for Occupational Safety and Health des États-Unis :

- L’anatomie et la physiologie des jeunes gens sont différentes de celles des adultes, ce qui peut engendrer des facteurs de risques de blessures uniques et des degrés différents de vulnérabilité aux risques professionnels.

- Ils ne sont pas de la même taille qu’un adulte; ainsi, les dimensions des machines, qui ne correspondent pas forcément au physique et à la force des jeunes gens, peuvent accroître les risques de blessures.

- Ils sont souvent moins mûrs qu’ils en ont l’air; cela dit, il leur arrive de ne pas être prêts, du point de vue tant affectif que cognitif, à exécuter les tâches qui leur sont confiées, ou encore, ils n’ont pas toujours l’expérience nécessaire pour juger de leur capacité à exécuter certaines tâches en toute sécurité.

4. Les jeunes prennent des risques que nous ne prenons pas.

Parfois les jeunes gens n’osent pas poser de questions ou refuser de faire quelque chose. Il arrive aussi qu’ils ne se rendent pas compte de la gravité des risques qu’ils prennent dans leur travail. Un cocktail meurtrier. Ce n’est que lorsqu’on préparera les jeunes travailleurs à évaluer la nature des risques dans leur milieu de travail qu’ils commenceront à adopter des pratiques de travail sécuritaires et autorégulées. Pour cela, nous avons besoin de recherches qui :

- Fournissent des statistiques détaillées sur les blessures et les maladies professionnelles dont sont victimes les jeunes travailleurs, en identifiant les secteurs industriels et les activités professionnelles qui comportent le plus de risques. Selon Alec Farquhar, directeur du Bureau des conseillers des travailleurs de l’Ontario, « Il semble que les taux d’accidents chez les jeunes tra-

montrent les avantages positifs de ce système en termes de sécurité). Les études sur la sécurité et l’efficacité du système de délivrance graduelle des permis de conduire au Canada font état de baisses globales du nombre d’accidents variant entre 17 p. 100 et 37 p. 100.

En Nouvelle-Écosse, la FRBR a observé une diminution de 37 p. 100 du nombre total d’accidents impliquant des jeunes âgés de 16 ans et une baisse du taux de blessures corporelles par habitant de 34 p. 100. Pour l’ensemble des conducteurs novices, on a observé un recul de 19 p. 100 des taux d’accidents. En Ontario, les taux d’accidents ont fléchi de 31 p. 100 chez les adolescents de 16 à 19 ans, tandis que le taux de blessures corporelles a reculé de 24 p. 100 pour l’ensemble des conducteurs débutants. Plus récemment, le taux d’accidents avec blessures chez les conducteurs débutants a diminué de 17 p. 100 au Québec.

vailleurs dans les petites entreprises soient beaucoup plus élevés que dans les entreprises de plus grande taille.

» Et même si l’Association des commissions des accidents du travail du Canada peut nous fournir certaines statistiques basées sur les accidents déclarés, les milieux de travail ne sont pas tous tenus de soumettre des déclarations. Il s’ensuit que les chiffres sont faussés et que nous en tirons une interprétation erronée des véritables problèmes.

- Nous aident à déterminer les groupes d’âge aptes à exécuter certaines tâches particulières.

- Permettent de déceler les lacunes dans la formation initiale des jeunes travailleurs et nous renseignent sur la façon de les combler.

- Produisent un modèle de ce qui constituerait un emploi sécuritaire pour les jeunes.

- Fournissent un dossier convaincant à l’appui de la mise en œuvre du modèle. « C’est la chose à faire » n’est tout simplement pas une réponse suffisante.

- Impliquent tous les intéressés – employeurs, parents, jeunes travailleurs, éducateurs, prestataires de soins médicaux et autres – dans le processus d’atténuation des risques. « Nous devons promouvoir une culture qui tienne davantage compte de la sécurité », d’affirmer Lynda Kolly, mère de Burton Reimer et bénévole auprès de Threads of Life, un organisme à but non lucratif qui fournit de l’aide et oriente les familles victimes d’une tragédie en milieu de travail.

Les jeunes travailleurs représentent le groupe d’âge le plus vulnérable aux accidents fatals et aux blessures professionnelles, et sont aussi ceux à qui il reste le plus d’années à travailler. Plus vite nous commencerons à les protéger, plus le risque de blessure ou d’accident mortel au sein de ce groupe diminuera et plus grands seront les bienfaits qu’en retirent leur famille, leur employeur et la communauté où ils vivent.

Entre aujourd’hui et 2007, pas moins de deux millions de nouveaux emplois seront créés au Canada, dont plusieurs seront comblés par de jeunes travailleurs. Dans quelle mesure ces jeunes travailleurs sont-ils préparés à relever les défis en matière de santé et de sécurité auxquels ils font face? Seule la recherche pourra le déterminer avec certitude.

Préoccupées par le risque élevé d’accidents chez les conducteurs novices, et plus particulièrement chez les jeunes conducteurs, les autorités canadiennes et celles d’autres pays ont mis en place un système de délivrance graduelle des permis de conduire. La validité de ces systèmes est étayée par des décennies de recherche sur les facteurs de risque à contrôler. Par ailleurs, les preuves scientifiques des avantages du système d’octroi graduel des permis de conduire sur le plan de la sécurité ne cessent de s’accumuler. Ces constations favorables n’étonnent pas outre mesure si l’on tient compte du fait que le système de délivrance graduelle des permis de conduire vise les deux facteurs primordiaux (expérience et âge ou mode de vie) à l’origine de la surreprésentation des jeunes conducteurs dans les statistiques sur les accidents.

www.trafficinjuryresearch.com

La recherche appuie la loi sur le port du casque protecteur à vélo : Coup d’œil sur la législation au Canada

Par Amy Zierler

SécuriJeunes Canada

SécuriJeunes Canada appuie la loi sur le port obligatoire du casque à vélo, une mesure de sécurité éprouvée qui, lorsque combinée à des programmes soutenus d’éducation et d’application de la loi, permet de prévenir les traumatismes crâniens et les accidents mortels. Nous estimons que la législation devrait s’appliquer à tous les cyclistes, quel que soit leur âge, parce qu’aucun cycliste n’est à l’abri d’un accident à la tête. Nous reconnaissons aussi le besoin d’aménager des zones sans danger pour les cyclistes; la construction de pistes cyclables et de voies réservées aux cyclistes, en plus des mesures d’apaisement de la circulation, constituent des moyens essentiels de protection des cyclistes contre les accidents de la route.

Quelle est la situation de la législation canadienne sur le port du casque protecteur?

Actuellement, la loi sur le port obligatoire du casque à vélo s’applique à environ 30 % des Canadiens. Cinq provinces ont adopté une loi sur le port du casque, mais seulement trois d’entre elles s’appliquent aux citoyens de tous les âges. Certaines municipalités ont aussi adopté des règlements locaux rendant le port du casque à vélo obligatoire; certains de ces règlements ne s’appliquent qu’aux enfants, alors que d’autres visent tous les groupes d’âge (voir le graphique).

La législation sur le port obligatoire du casque à vélo encourage-t-elle les cyclistes à porter un casque?

Oui. Les recherches effectuées dans les provinces ayant légiféré sur le port du casque à vélo révèlent que l’utilisation du casque protecteur a augmenté – considérablement dans certains cas – depuis l’entrée en vigueur de la loi. SécuriJeunes Canada appuie la législation sur le port du casque à vélo, une mesure de sécurité éprouvée qui, lorsque combinée à des programmes soutenus d’éducation et d’application de la loi, permet de prévenir les traumatismes crâniens et les accidents mortels. Nous estimons que la législation devrait s’appliquer à tous les cyclistes, quel que soit leur âge, parce qu’aucun cycliste n’est à l’abri d’un accident à la tête. Nous reconnaissons aussi le besoin d’aménager des zones sans danger pour les cyclistes; la construction de pistes cyclables et de voies réservées aux cyclistes, en plus des mesures d’apaisement de la circulation, constituent des moyens essentiels de protection des cyclistes contre les accidents de la route.

Quelle est la situation de la législation canadienne sur le port du casque protecteur?

Actuellement, la loi sur le port obligatoire du casque à vélo s’applique à environ 30 % des Canadiens. Cinq provinces ont adopté une loi sur le port du casque, mais seulement trois d’entre elles s’appliquent aux citoyens de tous les âges. Certaines municipalités ont aussi adopté des règle-

ments locaux rendant le port du casque à vélo obligatoire; certains de ces règlements ne s’appliquent qu’aux enfants, alors que d’autres visent tous les groupes d’âge (voir le graphique).

La législation sur le port du casque a-t-elle dissuadé les gens de sortir leur bicyclette?

Non. Cette question suscite un intérêt particulier parmi les détracteurs du port obligatoire du casque à vélo. Un article paru en 1996 en Australie faisant état d’un déclin du cyclisme chez les enfants durant les deux premières années qui ont suivi l’entrée en vigueur de la loi sur le port obligatoire du casque semblait valider cette crainte. Toutefois, cette opinion, qui a soulevé des débats tumultueux, est aujourd’hui réfutée par les faits au Canada. En Ontario, une vérification annuelle indique que les enfants ne font pas moins de bicyclette depuis l’adoption de la loi sur le port obligatoire du casque protecteur. On note une certaine variation dans la pratique du cyclisme entre 1993 et 1999 chez les enfants de la région de Toronto à l’étude, mais sans relever de tendance à la baisse. En fait, la pratique du vélo était à son niveau le plus haut en 1999.

Le port obligatoire du casque a-t-il contribué à une réduction des traumatismes crâniens et des décès chez les adeptes du vélo?

Oui. C’est en fait le point le plus

important, et cette affirmation est désormais étayée par des preuves solides. L’étude pancanadienne réalisée par Alison McPherson et ses collègues démontre que les taux de blessures à la tête chez les enfants et les jeunes cyclistes ont baissé d’environ 25 % depuis l’entrée en vigueur de la loi sur le port obligatoire du casque protecteur, comparativement aux provinces qui n’ont pas encore légiféré en la matière. Selon les auteurs de l’étude, ces chiffres ne découlent pas d’une baisse de la pratique du cyclisme puisque l’étude compare les cyclistes victimes d’un traumatisme crânien aux cyclistes victimes d’autres blessures (une diminution du nombre de cyclistes entraînerait forcément une diminution proportionnelle du nombre de tous les types de blessures). Parmi les nombreux facteurs examinés (âge, sexe, situation socioéconomique, état de la législation sur le port du casque de sécurité), seule la présence d’une loi à cet effet dans la province de l’enfant montrait un lien significatif avec une baisse du taux d’hospitalisation pour lésions à la tête chez les jeunes cyclistes. Au cours de la période de quatre ans visée par l’étude, 687 cas d’hospitalisation de jeunes cyclistes pour traumatisme crânien auraient pu être évités si une loi imposant le port du casque protecteur à vélo avait été en vigueur dans chaque province canadienne.

Les Canadiens appuient-ils la législation sur le port du casque à vélo?

Oui. Les données d’un sondage d’opinion national réalisé en juillet 2002, tout juste après la Semaine Enfants en sécurité, ont révélé que 79 p. 100 des parents appuyaient la législation sur le port du casque à vélo, pour les adultes comme pour les enfants. Des sondages semblables au Québec, en Alberta et au Manitoba ont aussi révélé qu’environ 75 p. 100 des personnes interrogées approuvaient la loi rendant obligatoire le port du casque protecteur dans leur province.

En résumé :
Les études réalisées au Canada et dans d’autres pays démontrent que la législation sur le port du casque protecteur à vélo est utile parce qu’elle :

Risque élevé de blessures graves chez les jeunes enfants sur les fermes canadiennes

Par Rob Brison

Programme canadien de surveillance des blessures en milieu agricole



Santé Canada

Le taux de blessures mortelles chez les enfants d’âge préscolaire vivant dans les fermes canadiennes est d’au moins 50 p. 100 plus élevé que le taux national. Cette statistique provient d’un rapport de recherche sommaire intitulé Agricultural Injuries in Canada qui rendre public le Programme canadien de surveillance des blessures en milieu agricole.

Ce rapport détaillé décrit les blessures graves qui surviennent dans les fermes au Canada. Entre 1990 et 2000, 84 enfants âgés de 1 à 4 ans ont trouvé la mort sur des fermes et des ranchs canadiens. En outre, 450 autres enfants ont été hospitalisés par suite de blessures subies en milieu agricole. Les causes les plus fréquentes de blessures mortelles sont l’écrasement par un tracteur et la noyade. En fait, ces deux causes sont à l’origine de 70 p. 100 de tous les décès survenus dans ce groupe d’âge! Et ces blessures aux jeunes enfants vivant sur des fermes sont tout à fait évitables.

Il faut garder les enfants à bonne distance des lieux de travail agricole et des zones aquatiques à risque. Il ne faudrait jamais permettre à de jeunes enfants de se trouver

- contribue à un usage accru du casque à vélo,

- contribue à réduire le nombre de lésions à la tête et

- n’entraîne pas une baisse du nombre de personnes pratiquant la bicyclette.

Partout dans le monde, l’expérience montre clairement que les programmes d’éducation, quelles qu’en soient la portée et la durée, ne parviennent pas à faire augmenter le taux d’utilisation du casque protecteur à plus de 50 p. 100 de la population. Une législation, conjointement à des programmes soutenus d’éducation et d’application de la loi, est essentielle pour franchir la barre des 50 p. 100 et donner au port du casque protecteur le statut de norme sociale.
