



## ARCHIVED - Archiving Content

### Archived Content

Information identified as archived is provided for reference, research or recordkeeping purposes. It is not subject to the Government of Canada Web Standards and has not been altered or updated since it was archived. Please contact us to request a format other than those available.

## ARCHIVÉE - Contenu archivé

### Contenu archivé

L'information dont il est indiqué qu'elle est archivée est fournie à des fins de référence, de recherche ou de tenue de documents. Elle n'est pas assujettie aux normes Web du gouvernement du Canada et elle n'a pas été modifiée ou mise à jour depuis son archivage. Pour obtenir cette information dans un autre format, veuillez communiquer avec nous.

This document is archival in nature and is intended for those who wish to consult archival documents made available from the collection of Public Safety Canada.

Some of these documents are available in only one official language. Translation, to be provided by Public Safety Canada, is available upon request.

Le présent document a une valeur archivistique et fait partie des documents d'archives rendus disponibles par Sécurité publique Canada à ceux qui souhaitent consulter ces documents issus de sa collection.

Certains de ces documents ne sont disponibles que dans une langue officielle. Sécurité publique Canada fournira une traduction sur demande.

2007

IRWIN M.  
COHEN ET  
DARRYL  
PLECAS

# ACCIDENTS DE VÉHICULES DE LA GRC : ÉTUDE NATIONALE 2004–2005



École de criminologie et de justice criminelle –  
Collège universitaire de la vallée du Fraser

# **Accidents de véhicules de la GRC : étude nationale**

**2004 - 2005**

**Irwin M. Cohen<sup>1</sup> et Darryl Plecas<sup>2</sup>**

**Étude effectuée pour le Programme national de sécurité  
routière**

**© Août 2007**

---

<sup>1</sup> Irwin M. Cohen, Ph. D., est directeur du British Columbia Centre for Social Responsibility et professeur à l'École de criminologie et de justice criminelle du Collège universitaire de la vallée du Fraser.

<sup>2</sup> Darryl Plecas, Ph. D., est titulaire de la chaire de recherche de la GRC au Collège universitaire de la vallée du Fraser et professeur à l'École de criminologie et de justice criminelle du Collège universitaire de la vallée du Fraser.

## **Remerciements**

Les auteurs remercient Warren Nelson et Tara Haarhoff d'avoir contribué à ce projet.

Tous les points de vue exprimés dans cette étude sont ceux des auteurs; ils ne correspondent pas nécessairement à ceux du Programme national de sécurité routière de la GRC.

# Table des matières

Introduction .....	1
Méthodologie .....	1
Résultats .....	1
Renseignements généraux.....	1
Données sur les conducteurs des véhicules de police .....	4
Données sur les véhicules de police.....	7
Données sur les lieux d'accidents .....	7
Conditions routières et météorologiques au moment des accidents.....	9
Types d'accidents, suites des accidents.....	10
Collisions avec d'autres véhicules.....	13
Collisions avec un objet fixe .....	15
Collisions avec des animaux.....	16
Collisions avec des piétons .....	17
Blessures causées par des accidents de véhicules de police .....	18
Discussion et conclusion .....	21

## **Liste des tableaux**

Tableau 1 : Lieux des accidents – En ville vs à la campagne .....9

## Liste des figures

Figure 1 : Accidents par province.....	2
Figure 2 : Accidents par mois.....	2
Figure 3 : Accidents par jour de la semaine.....	3
Figure 4 : Accidents par moment de la journée.....	4
Figure 5 : Conditions lumineuses au moment de l'accident.....	4
Figure 6 : Accidents supplémentaires au cours des 12 derniers mois.....	6
Figure 7 : Nature du déplacement au moment de l'accident.....	9
Figure 8 : Nombre de voies dans le même sens.....	10
Figure 9 : Type d'accident.....	11
Figure 10 : Description des accidents.....	11
Figure 11 : Circonstances des accidents.....	13
Figure 12 : Description des collisions avec d'autres véhicules.....	14
Figure 13 : Description des collisions avec des objets fixes.....	15
Figure 14 : Description des collisions avec des animaux.....	16
Figure 15 : Accidents avec blessés selon le moment de la journée.....	18
Figure 16 : Nature du déplacement au moment de l'accident.....	20
Figure 17 : Types d'accidents avec blessés.....	21

## **Introduction**

Pour prévenir les accidents de véhicules automobiles et réduire le nombre de membres de la GRC qui en subissent, il faut comprendre les facteurs qui contribuent le plus souvent à ce genre d'événement. Certes, lorsqu'un de ses véhicules a un accident, la police mène toujours une enquête sur les circonstances, mais ces accidents n'ont jamais fait l'objet d'une analyse systématique. La présente étude visait à analyser le contenu des rapports sur les accidents de véhicules de police de la GRC pour permettre une meilleure compréhension, sur les plans quantitatif et qualitatif, des accidents de véhicules de police. En prenant connaissance du contenu de cette étude, la GRC arrivera à mieux comprendre non seulement les accidents eux-mêmes, mais également dans quelle mesure les membres de la GRC en sont responsables et quels coûts et blessures ils entraînent. Bref, en analysant les accidents de véhicules de police, on peut dégager les preuves concrètes nécessaires pour émettre des recommandations officielles.

## **Méthodologie**

Chaque fois qu'un membre de la GRC a un accident au volant d'une voiture de police, un rapport sur les accidents de véhicules de police (RAVP) est rempli à la suite d'une enquête. Sont consignés dans ce rapport tous les renseignements pertinents sur l'accident. La GRC a permis aux principaux chercheurs de ce projet de consulter tous les rapports produits entre 2003 et 2005, sur tout le territoire de la GRC. Des assistants à la recherche ont saisi le contenu de ces rapports dans une base de données de type Ensemble des programmes statistiques relatifs aux sciences sociales (SPSS, pour Statistical Package for the Social Sciences), pour permettre aux auteurs de la présente étude de les analyser.

## **Résultats**

Au total, les données proviennent de 2 314 accidents de véhicules de police survenus entre 2004 et 2005. Les accidents ont été légèrement plus nombreux en 2005 (1 181) qu'en 2004 (1 133), mais ces deux années ont contribué à peu près également à l'échantillonnage (51 % pour 2005 et 49 % pour 2004).

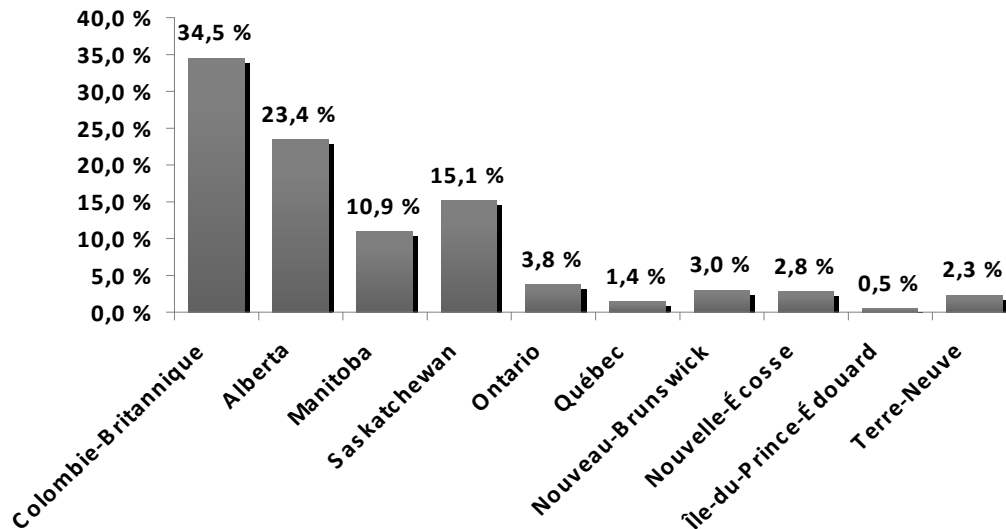
### ***Renseignements généraux***

Les accidents en Colombie-Britannique constituent la plus grande part de l'échantillon, soit un peu plus d'un tiers (34,5 %), suivis de ceux en Alberta (23,4 %) et en Saskatchewan (15,1 %) (voir figure 1). En ajoutant le Manitoba (10,9 %), on constate que la grande majorité (83,9 %) des accidents de véhicules de police ont eu lieu dans les provinces de l'Ouest, alors que moins d'un dixième (8,8 %) sont survenus dans les provinces de l'Atlantique. Les accidents dans les Territoires du Nord-Ouest (1,3 %), au Yukon (0,3 %) et au Nunavut (0,8 %) constituent une très faible part (2,4 %) de l'échantillon. Cette distribution n'a rien d'étonnant, car c'est en Colombie-Britannique qu'on retrouve, toutes proportions gardées, le plus d'agents



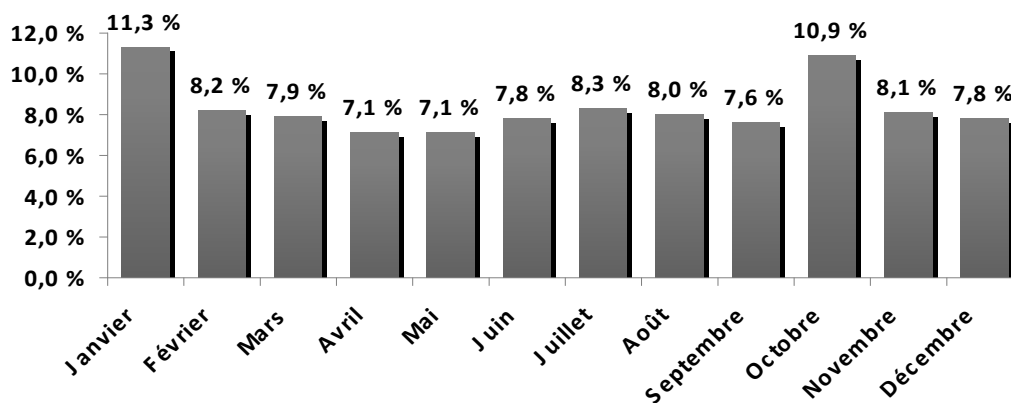
de la GRC. À l'opposé, au Québec et en Ontario, la GRC est absente des régions rurales puisqu'elle ne fait pas office de police provinciale.

**Figure 1 : Accidents par province**



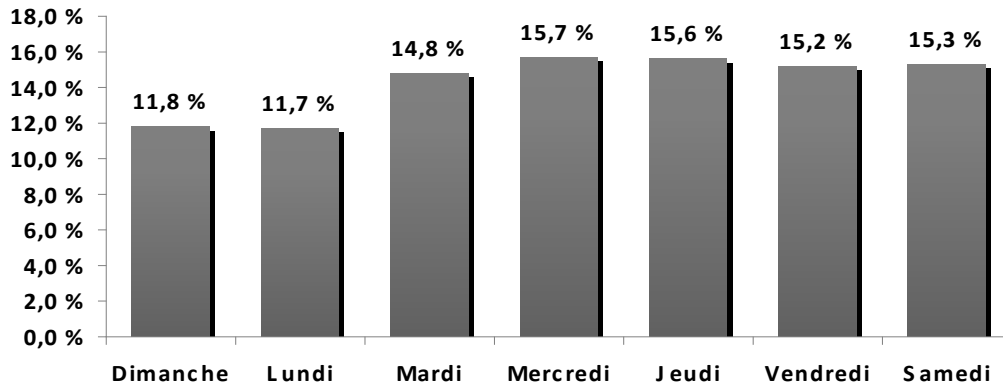
En règle générale, le nombre d'accidents varie peu d'un mois à l'autre (voir figure 2). C'est en janvier (11,3 %) et en octobre (10,9 %) qu'il y en a eu le plus. En fait, presque la moitié des accidents (49,3 %) ont eu lieu pendant les six premiers mois de l'année civile. De même, si l'on considère uniquement les mois d'hiver, on constate que presque la moitié (46,4 %) des accidents ont eu lieu entre octobre et mars.

**Figure 2 : Accidents par mois**



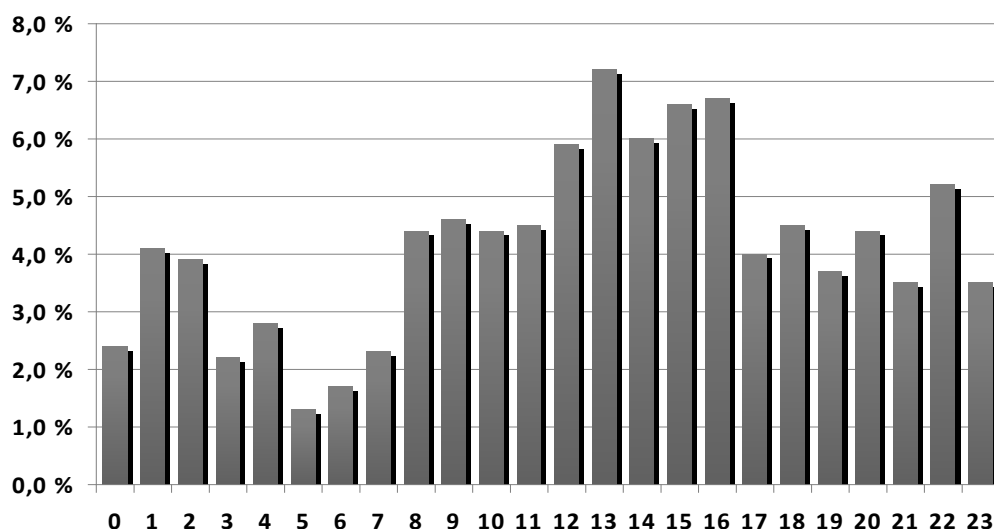
Le nombre d'accidents ne varie pas beaucoup selon le jour de la semaine non plus. Alors que le dimanche et le lundi y sont pour environ un dixième chacun (11,8 et 11,7 % respectivement), chacun des autres jours y est pour environ 15 % (voir figure 3). Cela dit, les risques d'avoir un accident n'étaient pas plus élevés un jour que l'autre.

**Figure 3 : Accidents par jour de la semaine**



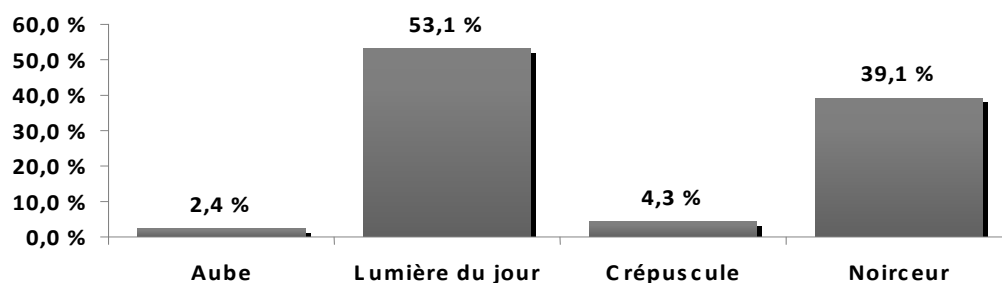
Dans un même ordre d'idées, le nombre d'accidents varie à peine selon le moment de la journée. Les valeurs qui reviennent le plus souvent sont 13 h (7,2 %), 16 h (6,7 %) et 15 h (6,6 %), mais comme pour le mois et le jour, la distribution est plutôt égale (voir figure 4). Fait intéressant à noter : même si les véhicules civils et ceux de la police sont plus nombreux sur les routes pendant la journée, la proportion d'accidents survenus entre 8 h et 17 h est à peine supérieure à la moitié (54,3 %). On aurait pu s'attendre à ce qu'un grand nombre d'agents de la GRC et d'automobilistes sur les routes signifie un nombre beaucoup plus élevé d'accidents aux heures de grande circulation. C'est le cas dans la mesure où les pics d'accidents surviennent pendant la journée, mais n'oublions pas qu'environ la moitié des collisions surviennent entre 18 h et 8 h.

**Figure 4 : Accidents par moment de la journée**



Vu la distribution selon le moment de la journée (selon la figure 4), il n’y a rien d’étonnant à ce que le champ sur les conditions lumineuses indique « lumière du jour » pour la majorité des accidents (53,1 %), et qu’il indique « noirceur » pour un peu plus d’un tiers d’entre eux (39,1 %) (voir figure 5).

**Figure 5 : Conditions lumineuses au moment de l’accident**



### ***Données sur les conducteurs des véhicules de police***

Comme le laissait présager la distribution des membres de la GRC selon le sexe, l’immense majorité (82,9 %) des agents ayant subi des accidents étaient des hommes. Or, moins de la moitié (45,9 %) des RAVP indiquaient l’âge du conducteur.

Selon ces rapports, l'âge moyen était de 36 ans<sup>3</sup>. Une proportion un peu plus faible (45,4 %) des RAVP indiquaient l'ancienneté du conducteur; celle-ci variait entre un mois et 36 ans et demi, pour une moyenne de neuf ans et trois quarts. De même, moins de la moitié des RAVP indiquaient l'expérience de conduite du membre. Les chiffres variaient entre un et 48 ans, pour une moyenne de 19,7 ans d'expérience de conduite.

La grande majorité (86,5 %) des RAVP indiquaient le nombre de kilomètres parcourus par le conducteur au cours des douze mois précédant l'accident. Il s'agissait d'un choix de réponses : (1) 5 000 km ou moins; (2) de 5 001 à 15 000 km ou (3) plus de 15 000 km. Pendant la période de référence, la majorité (56,7 %) des agents avaient fait plus de 15 000 km, et presque un tiers (29,1 %), sur 5 000 et 15 000 km. Seule une faible proportion (14,2 %) avaient fait moins de 5 000 km. Donc, le plus souvent, le conducteur d'un véhicule accidenté possédait une expérience de conduite de beaucoup d'années, et il avait parcouru beaucoup de kilomètres au cours des douze mois précédant l'accident.

L'immense majorité (98,9 %) des RAVP indiquaient un agent en bonne santé physique et mentale au moment de l'accident. Autres états possibles, mais rarement observés : agent malade (0,2 %), agent ayant pris de l'alcool avant l'accident (un seul cas), agent sous médication (0,8 %). De plus, seul un très faible pourcentage (3,7 %) des conducteurs ont été qualifiés de fatigués au moment de l'accident, conclusion appuyée par deux autres données : pendant les 24 heures précédant l'accident, primo, les conducteurs avaient travaillé entre 0 et 24 heures pour une moyenne de 8,9 heures, et secundo, ils avaient dormi 7,8 heures en moyenne. Donc, il semble que la fatigue ait été un facteur négligeable.

Plus d'un tiers (38,5 %) des RAVP mentionnaient à quelle heure le quart du conducteur avait débuté, et également à quelle heure le conducteur avait commencé sa patrouille. Les membres commençaient leurs patrouilles en moyenne une heure 55 minutes après être arrivés au travail.

Les RAVP précisaient, très majoritairement (93 %), si le membre était en uniforme au moment de l'accident. Selon l'information disponible, le membre était en uniforme dans plus des trois quarts des cas (78,1 %). Les rapports, dans la même proportion, mentionnaient si le membre portait sa ceinture de sécurité au moment de l'accident; le plus souvent (dans 88,5 % des cas), il la portait.

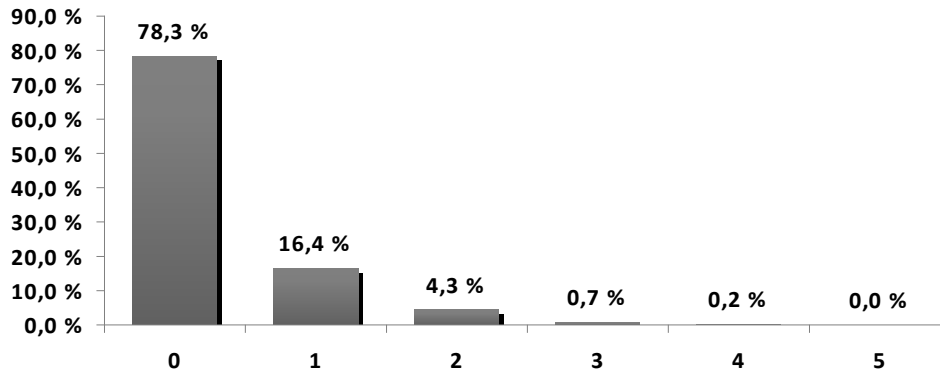
La vaste majorité des RAVP (86,6 %) mentionnaient si le membre avait déjà eu un accident au cours des douze derniers mois et, le cas échéant, combien de fois. Plus des trois quarts (78,3 %) des membres concernés en étaient à leur premier accident en douze mois ou plus; à peine plus d'un cinquième (21,7 %) du total, donc, avaient eu au moins un accident pendant cette période (voir figure 6). Dans ce dernier

---

<sup>3</sup> Fait à noter : dans deux cas, les conducteurs étaient âgés respectivement de 77 ans et de 67 ans. Ces deux valeurs ont été exclues du calcul de la moyenne.

groupe (2 003 individus), un individu avait eu cinq autres accidents pendant la période de référence, alors que les trois quarts n'en avaient eu qu'un seul et que presque un cinquième (19,8 %) en avaient eu deux.

**Figure 6 : Accidents supplémentaires au cours des douze derniers mois**



Il existe une corrélation négative statistiquement significative, bien qu'un peu faible (0,152\*\*) <sup>4</sup>, entre l'expérience de conduite et le nombre de collisions dans les douze derniers mois. Autrement dit, plus un agent conduit depuis longtemps, moins il aura eu d'accidents dans les douze mois précédant celui qui fait l'objet du rapport.

De tous les RAVP faisant mention d'accidents préalables, à peine 33 (1,4 %) précisaient la cause officielle ou la catégorie de ces accidents. Étant donné la taille très réduite de l'échantillon, il faut aborder les conclusions avec prudence. Rappelons qu'il est question ici non pas des accidents faisant l'objet des rapports, mais de ceux qui les ont précédés de douze mois au plus <sup>5</sup>. Cinq de ces 33 accidents (15,2 %) ont été qualifiés de « sans responsabilité », étant causés par un phénomène naturel inévitable, comme un glissement de terrain <sup>6</sup>. Presque un tiers des accidents (30,3 %, n = 10) ont été causés par quelqu'un d'autre, et deux des accidents ont été causés par un geste volontaire et justifiable du conducteur pendant une poursuite ou résultaient d'un danger raisonnable inhérent au travail du policier. Or, presque la moitié des collisions (48,5 %, n = 16) étaient dues à l'imprudence ou à la négligence du membre de la GRC, lequel était partiellement, voire entièrement responsable de l'accident. Finalement, aucun de ces accidents n'est survenu pendant que le membre n'était pas de service, ou pendant qu'il était de service sans agir dans le cadre de ses fonctions.

<sup>4</sup> Signification de l'ordre de 0,01.

<sup>5</sup> Les données sur les accidents faisant l'objet des RAVP sont présentées plus loin.

<sup>6</sup> Au terme d'une enquête, chaque accident d'un véhicule de la GRC est classé dans une catégorie. Les catégories A, B, C et D sont pour les cas où le conducteur était de service et agissait dans le cadre de ses fonctions. Elle concerne les phénomènes naturels et les accidents sans responsabilité, avec responsabilité partielle ou avec pleine responsabilité du membre. La catégorie E s'applique aux cas où l'agent était de service mais n'agissait pas dans le cadre de ses fonctions, et la catégorie F, aux cas où l'agent n'était pas de service.

### ***Données sur les véhicules de police***

Plus des deux tiers (69,8 %) de toutes les voitures de police ayant eu un accident étaient des voitures identifiées. Elles avaient presque toutes (89,9 %, n = 1 997) une sirène et des gyrophares, et pour celles qui en avaient, ceux-ci n'étaient en marche au moment de l'accident que dans à peine plus d'un quart (27,7 %) des cas. Donc, la vaste majorité (71,8 %) des véhicules accidentés n'étaient pas en mode d'urgence au moment de la collision. De même, dans 92,7 % des cas, la collision n'était pas avec un autre véhicule de police.

Comme on pouvait s'y attendre, la plupart (69,3 %) des accidentés de la GRC étaient affectés aux services généraux au moment de la collision. Il n'y a là rien d'étonnant, car les membres sur la route sont le plus souvent aux services généraux, et les plus susceptibles de répondre à des appels ou d'être en patrouille. Les autres groupes les plus représentés sont les chauffeurs de véhicules de surveillance (3,7 %) et ceux de la sécurité routière (3,6 %), mais dans une bien moindre mesure.

Dans quelques cas très rares (1,5 %, n= 384), le RAVP faisait mention du plus récent cours de conduite suivi par l'agent, depuis son entraînement et avant l'accident. Le cours le plus commun était de niveau avancé (66,9 % des 384 cas), et les agents qui l'avaient suivi l'avaient terminé en moyenne 95,3 mois ou 7,9 ans avant l'accident. En règle générale, une période de temps considérable séparait le dernier cours de conduite et l'accident.

### ***Données sur les lieux d'accidents***

La majorité des accidents de véhicules de police se sont produits en territoire urbain (59,4 %), presque la moitié (47,8 %) sur des routes droites, et presque un cinquième (19,1 %) dans des stationnements. Étant donné la différence entre les milieux urbain et rural, il va de soi que les circonstances physiques des accidents varient de façon statistiquement significative selon qu'on se trouve dans l'un ou dans l'autre. C'est le cas pour la proportion d'accidents dans les parcs de stationnement, par exemple (voir tableau 1). En territoire urbain, cette proportion est d'un peu plus du quart (25,8 %) alors qu'elle est inférieure à un dixième (7,8 %) en milieu rural, différence statistiquement significative ( $p < 0,001$ ). On ignore toutefois la répartition entre les stationnements civils et ceux de la police. De plus, la majorité des accidents en milieu rural (52 %) se sont produits sur des routes droites, contre moins de la moitié (44,3 %) des accidents en milieu urbain ( $p < 0,001$ ).

**Tableau 1 : Lieux des accidents – En ville vs à la campagne**

Côte	5,3 %	4,5 %	6,5 %
Route droite	47,8 %	44,3 % ***	52,0 %
Route ou voie d'accès privée	5,2 %	4,3 % *	6,5 %
Courbe	7,7 %	5,2 % ***	11,4 %
Stationnement extérieur	19,1 %	25,8 % ***	7,8 %
Stationnement intérieur	3,2 %	5,1 % ***	0,3 %
Champ	1,7 %	0,4 % ***	3,6 %
Lave-auto	0,1 %	0,2 %	0
Pont	0,8 %	0,6 %	1,1 %
Bretelle	0,8 %	0,9 %	0,8 %
Autre	8,3 %	7,7 %	8,7 %

\*  $p > 0,05$

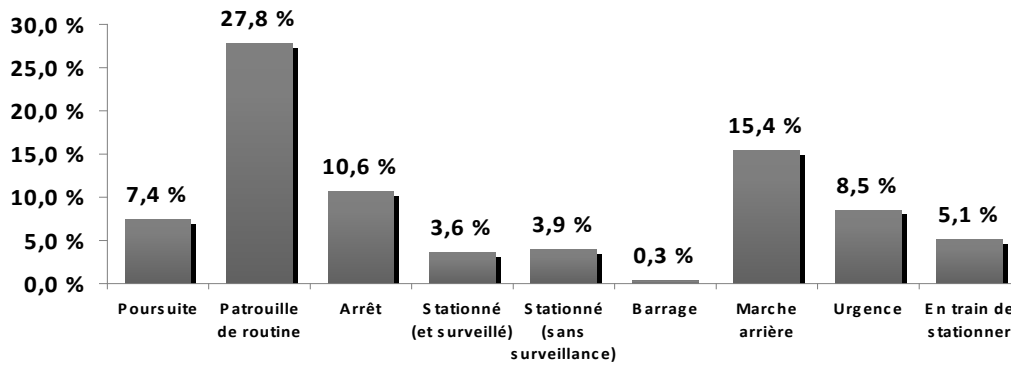
\*\*\*  $p < 0,001$

Il existe encore bien des différences statistiquement significatives entre les accidents en ville et les accidents à la campagne. En milieu rural, les collisions dans les stationnements intérieurs sont pratiquement inexistantes (0,3 %), alors qu'elles représentent un peu plus du vingtième des accidents en milieu urbain. Inversement, pratiquement aucune collision en milieu urbain ne s'est produite dans un champ (0,4 %), contre 3,6 % des collisions en milieu rural.

Au total, 365 accidents (15,8 %) sont survenus à une intersection, dont presque la moitié (42,7 %) à une intersection sans signalisation, un peu plus d'un tiers (37,8 %) à une intersection munie de feux de circulation et une fraction plus petite (19,2 %) à une intersection munie d'un autre type de signalisation. Comme on peut s'y attendre, les accidents à des feux de circulation ont été beaucoup plus nombreux en milieu urbain (42,7 %) qu'en milieu rural (15 %), et inversement, les accidents à des intersections sans signalisation sont beaucoup plus fréquents à la campagne (70 %) qu'en ville (37 %).

Moins de la moitié des RAVP (46,8 %) mentionnaient la nature du déplacement de l'agent au moment de la collision. Dans un peu plus du quart (27,8 %) des accidents pour lesquels ce renseignement est connu, le membre était en patrouille de routine (voir figure 7). Fait intéressant à noter, à peine 7,4 % des collisions ont eu lieu pendant des poursuites. Qui plus est, dans 10,6 % des cas, le véhicule de l'agent était immobile au moment d'être frappé; parfois stationné et surveillé (3,6 %), parfois stationné et sans surveillance (3,9 %).

**Figure 7 : Nature du déplacement au moment de l'accident**



Pour mieux juger de la nature des déplacements au moment des accidents, nous avons exclu tous les véhicules qui n'étaient ni en mouvement ni en utilisation au moment d'être frappés, pour ensuite calculer la vitesse des autres. Elle variait entre 0 et 165 km/h, pour une moyenne de 32 km/h<sup>7</sup>. Même dans le cas des poursuites, la vitesse moyenne ne dépassait pas 33 km/h, mais deux voitures de police ont tout de même eu des collisions à 160 et 130 km/h respectivement. En comparaison, la vitesse moyenne pour les patrouilles de routine était de 36 km/h, avec trois cas de collisions à 110 km/h. Le fait est que la vitesse moyenne au moment de la collision dans le cas des patrouilles de routine dépassait légèrement celle dans le cas des poursuites.

### ***Conditions routières et météorologiques au moment des accidents***

Selon les RAVP, près des deux tiers (65,2 %) des accidents se sont produits par beau temps. Peu se sont produits par temps nuageux (15,6 %), sous la pluie (8 %), pendant qu'il neigeait (4,4 %), dans des conditions de poudrierie (1,9 %), dans le brouillard (1,7 %), ou sous une pluie verglaçante (0,9 %). De plus, dans la vaste majorité des cas (87,6 %), la visibilité était qualifiée de « bonne ».

Soit dit en passant, c'est par beau temps que sont survenus un peu plus des deux tiers (69,9 %) des accidents dans le cadre de poursuites, contre un cinquième (20,3 %) par temps nuageux. Conditions météorologiques mises à part, pendant presque toutes les poursuites (97,5 %), la visibilité était bonne.

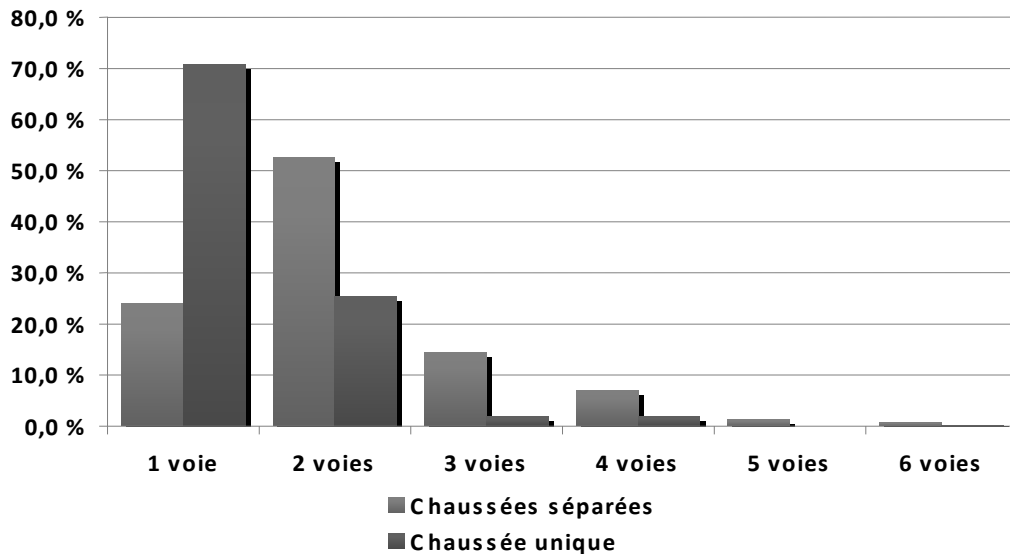
En ce qui concerne les routes, environ les trois quarts (74,9 %) des accidents se sont produits sur des routes à chaussées séparées. Comme l'indique la figure 8, une faible

<sup>7</sup> Pour certains véhicules, la vitesse indiquée est de 0 km/h : soit ils reculaient, soit ils étaient en train de stationner, soit ils ont été frappés pendant qu'ils étaient immobilisés à une intersection (patrouille de routine).



majorité (52,5 %) de ces accidents ont eu lieu sur des routes à deux voies, contre presque un quart (24,1 %) sur des routes à une seule voie. Par comparaison, pour les accidents sur des routes à chaussée unique, près des trois quarts (70,8 %) se sont produits sur des routes à une voie, et un quart (25,4 %) sur des routes à deux voies. Néanmoins, presque le quart (23,3 %) des accidents sur des routes à chaussées séparées se sont produits sur des routes à plus de deux voies, contre 3,8 % des accidents sur des routes à chaussée unique.

**Figure 8 : Nombre de voies dans le même sens**



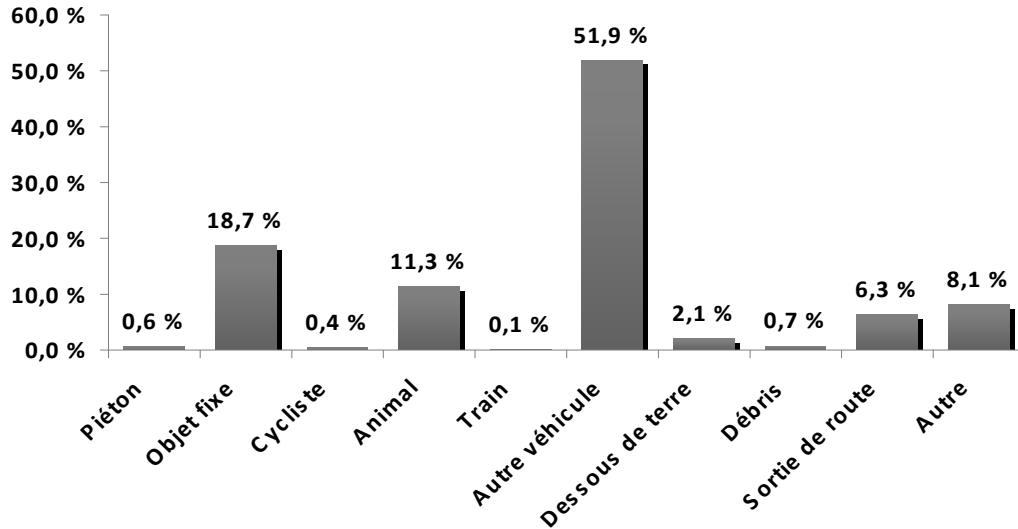
Pour la plupart, les accidents ont eu lieu sur des routes revêtues (76,2 %). Ceux sur des routes de gravier (13,8 %) ou de terre (3,7 %) sont plus rares. De plus, l'état de ces routes au moment des accidents a été considéré comme « bon » dans plus des trois quarts (79,9 %) des cas. Cependant, si l'on s'en tient aux seules routes qui étaient en mauvais état, les deux tiers (67,9 %) d'entre elles étaient revêtues. Il ne faut pas pour autant oublier que, chaque type de route pris individuellement, 83,9 % des routes revêtues ont été jugées en bon état, contre seulement 39 % des routes de terre et 58,1 % des routes de gravier. Cela dit, il est possible que l'état de la chaussée ou les conditions routières aient joué un rôle dans certains de ces accidents. En effet, plus d'un tiers (38,1 %) des collisions ont eu lieu sur une chaussée mouillée (15,4 %), glacée (12,4 %), ou enneigée (10,3 %).

### ***Types d'accidents, suites des accidents***

Au moment de leur accident, pratiquement tous les agents (98,5 %) étaient de service. Les collisions avec un autre véhicule sont les plus fréquentes (51,9 %),

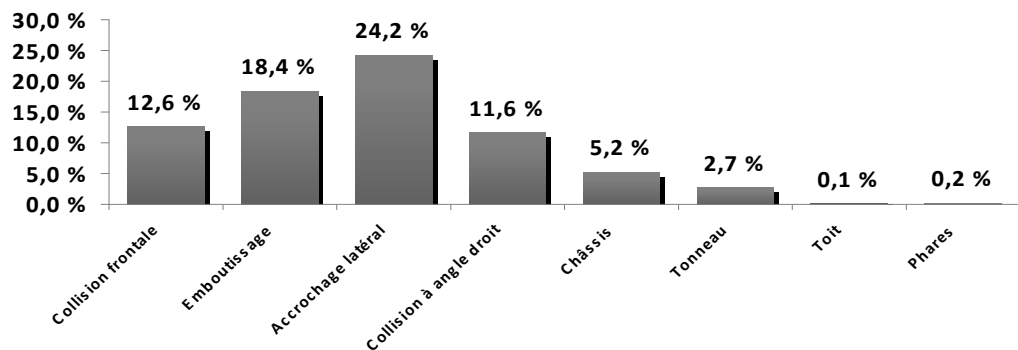
suivies de celles avec un objet fixe (18,7 %) ou avec un animal (11,3 %). Fait à noter, il n'y a eu que 13 collisions (0,6 %) avec des piétons (voir figure 9).

**Figure 9 : Type d'accident**



Parmi les collisions dont les RAVP précisait la nature, la plupart étaient des accrochages latéraux (24,2 %) ou des emboutissements (18,4 %) (voir figure 10). Veuillez noter que vu la façon dont ils sont rédigés, les RAVP permettent de déterminer dans quelle mesure l'agent de la GRC est responsable de l'accident, mais ils n'indiquent pas si le véhicule de police a frappé l'autre véhicule ou vice-versa, et ils ne précisent pas non plus le nombre de véhicules accidentés.

**Figure 10 : Description de l'accident**



Moins de la moitié (47,7 %) des RAVP indiquaient la nature des blessures causées par l'accident. Parmi ceux-là, un seul fait mention d'un accident mortel<sup>8</sup>, alors qu'une fraction importante (84,1 %) des rapports parlent de dégâts matériels et que 15,9 % parlent de blessures corporelles.

Dans 12,2 % des cas, un membre de la GRC a été blessé; dans 11 cas, deux membres ont été blessés. Du côté des civils, il y a eu très peu de blessés : un seul dans 53 cas (4,8 %), deux dans dix cas, trois dans cinq cas, quatre dans trois cas. Au total, les RAVP indiquent 156 blessés chez les membres de la GRC et 100 chez les civils.

Légèrement plus du tiers (35 %) des rapports évaluent les dommages causés au véhicule de police, lesquels s'élèvent en moyenne à 2 644,48 \$. Les dégâts matériels se chiffrent en moyenne à 2 007,38 \$ et ceux aux biens de l'État, à 2 183,05 \$. Seuls 22,2 % des rapports chiffreraient le coût total de l'accident, lequel s'élevait en moyenne à 3 147,23 \$.

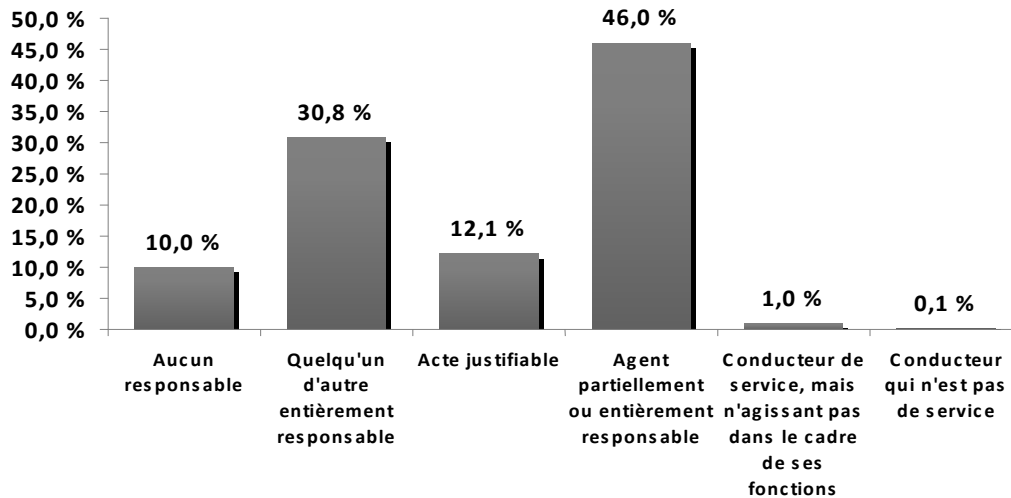
Fait surprenant, à peine un tiers (34,7 %) des RAVP précisaient les circonstances et la catégorie de l'accident. Parmi ceux-ci, presque la moitié (46 %) attribuaient totalement ou partiellement l'accident à l'imprudence ou à la négligence du conducteur du véhicule de police. Détail intéressant, 14 rapports affirmaient que le conducteur du véhicule de police était partiellement ou entièrement responsable de l'accident, tout en donnant des précisions sur un accident antérieur. Dix (71,4 %) de ces 14 rapports indiquaient que le même conducteur était aussi responsable, totalement ou en partie, de l'accident antérieur. Malgré la taille très réduite de l'échantillon, on peut en inférer que le même agent de la GRC est parfois responsable de plusieurs accidents.

Dans environ un tiers (30,8 %) des cas d'accidents, le conducteur du véhicule de police n'était aucunement responsable. Un dixième des collisions sont apparemment attribuables à un phénomène naturel inévitable, alors qu'une fraction légèrement plus importante (12,1 %) résultent d'une action délibérée et justifiable posée par le conducteur dans le cadre de ses fonctions (voir figure 11).

---

<sup>8</sup> La personne tuée est un piéton, frappé pendant que la police étudiait un autre accident. Ce drame s'est produit dans la division E.

**Figure 11 : Circonstances des accidents**



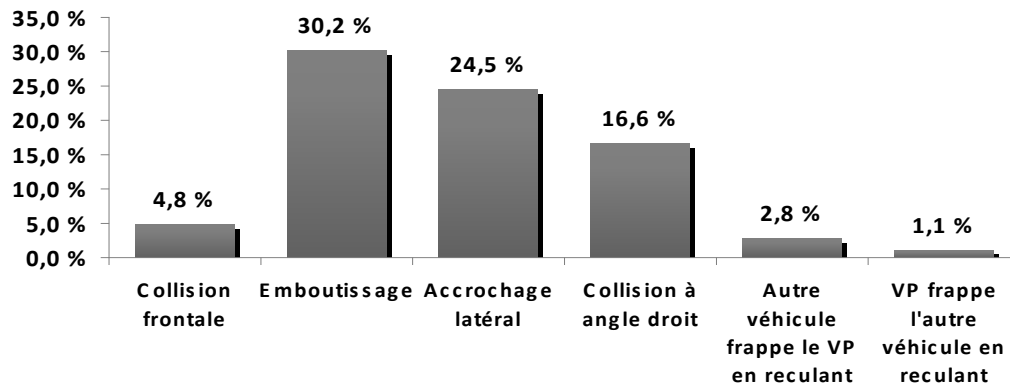
Fait intéressant à noter, il n'est arrivé qu'une seule fois que le conducteur soit en train d'utiliser le véhicule de police à des fins non autorisées au moment de l'accident, et il est arrivé seulement huit fois que le conducteur ne soit pas en train d'agir dans le cadre de ses fonctions même s'il était de service. Étant donné les conclusions des enquêteurs, que montre la figure 11, il est surprenant que des mesures de redressement n'aient été prises à l'endroit du conducteur que dans 7,9 % des cas.

Pour approfondir notre analyse de la nature et des suites des accidents de véhicules de police, nous examinerons de plus près ci-dessous les collisions avec d'autres véhicules, celles avec des objets fixes et celles avec des piétons.

### **Collisions avec d'autres véhicules**

Dans presque tous les cas (98,1 %) de collisions avec d'autres véhicules, le conducteur de la voiture de police était de service. Presque un tiers (30,2 %) des collisions consistaient en un emboutissage de la voiture de police par l'autre véhicule ou vice-versa, et un quart (24,5 %), en un accrochage latéral (voir figure 12). Une fraction légèrement plus faible consistait en des collisions à angle droit.

**Figure 12 : Description des collisions avec d'autres véhicules**



Un quart (25,5 %) des collisions avec un autre véhicule se sont produites pendant que les agents effectuaient une patrouille de routine. Une fraction similaire (27,5 %) ont eu lieu pendant que le véhicule de police était soit à l'arrêt (16,6 %), soit stationné (10,9 %). La vitesse du véhicule de police au moment de l'accident variait entre 0 et 160 km/h, pour une moyenne de 18 km/h.

Si une vaste majorité (82,5 %) de ces collisions ont causé des dégâts matériels, aucune n'a causé la mort. Toutefois, il y a eu des cas de blessures corporelles (17,5 %). Dans 13,2 % (n = 85) des collisions avec un autre véhicule, il y a eu un membre de la GRC de blessé et dans cinq collisions, il y en a eu deux. Quant aux blessés civils, selon les rapports, il n'y en a eu aucun dans la vaste majorité (90,7 %) des cas. Il y en a eu un seul dans 6,5 % (n = 42) des cas, deux dans dix cas, trois dans cinq cas et quatre dans trois cas.

En ce qui concerne le coût des dommages aux voitures de police, à peine plus du tiers (37,7 %) des RAVP concernant des collisions avec d'autres véhicules en faisaient mention. Ce coût variait entre 20,00 et 45 000,00 \$, pour une moyenne de 2 711,10 \$. Les dommages à d'autres biens de l'État et les dommages matériels se chiffraient respectivement à 2 123,58 \$ (n = 33) et à 2 202,78 \$ (n = 92) en moyenne. Un tiers des RAVP donnaient une estimation du coût total des dommages. Celui-ci variait entre 40,00 et 100 000,00 \$, pour une moyenne de 3 451,50 \$.

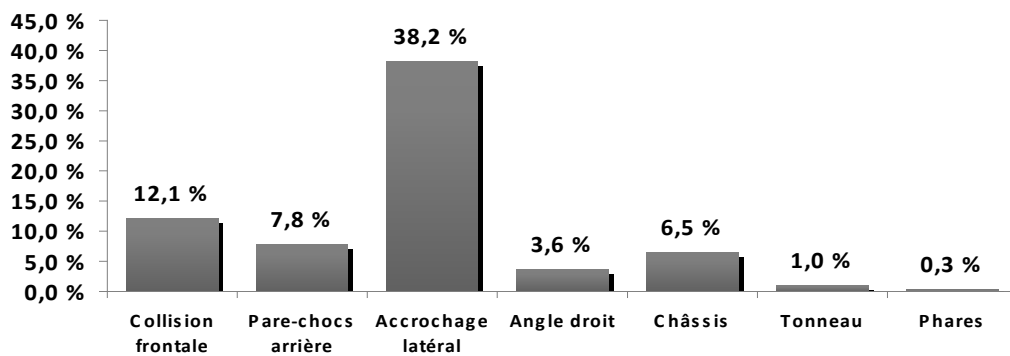
Fait surprenant, moins de la moitié (40,3 %) des RAVP concernant des collisions avec d'autres véhicules précisaient les circonstances et la catégorie de l'accident. Lorsqu'ils les précisaient, ils indiquaient dans la vaste majorité des cas (83,7 %), soit une personne autre que l'agent de la GRC (44,5 %) comme responsable à part entière, soit une responsabilité totale ou partielle de l'agent (39,2 %) pour cause d'imprudence ou de négligence. Beaucoup plus rarement, l'accident résultait d'un acte délibéré et justifiable du conducteur du véhicule de police. Ce n'est que dans 3,2 % des cas qu'il n'y avait aucun responsable en particulier. Compte tenu des chiffres susmentionnés, il est quelque peu étonnant que dans pratiquement tous les

cas (93,6 %), aucune mesure de redressement à l'endroit du conducteur du véhicule de police n'ait été recommandée.

### Collisions avec un objet fixe

Comme il a déjà été mentionné, presque le cinquième des accidents de véhicules de police consistaient en des collisions avec des objets fixes, comme des arbres ou des poteaux de signalisation (18,7 %). Dans presque tous les cas (98,8 %), le conducteur du véhicule de police était de service. Dans un peu plus du tiers des cas (38,2 %), le véhicule de police a accroché latéralement l'objet fixe. Aucun autre type de collision ne s'est distingué par sa fréquence (voir figure 13).

**Figure 13 : Description des collisions avec des objets fixes**



Un peu plus du tiers (36,6 %) des collisions avec un objet fixe se sont produits pendant que le véhicule de police était en marche arrière. Un cinquième (20,6 %) ont eu lieu pendant une patrouille de routine, et une fraction quelque peu inférieure (13,9 %), pendant que l'agent stationnait. Parmi les 194 cas de collisions avec des objets fixes pour lesquels le RAVP précisait la nature du déplacement, à peine six (3,1 %) résultaient d'une poursuite. La vitesse du véhicule de police au moment de l'accident variait entre 0 et 120 km/h, pour une moyenne de 18 km/h.

Si l'immense majorité (92,4 %) des collisions avec un objet fixe ont causé des dommages matériels, aucune n'a causé la mort. Or, il y a parfois eu des blessés (17,5 %) : un ou des membres de la GRC dans 7,6 % des cas (n = 15). Au total, ces accidents ont fait 20 blessés chez les membres de la GRC, et aucun chez les civils.

En ce qui concerne le coût des dommages aux voitures de police, à peine plus du tiers (36,9 %) des RAVP concernant des collisions avec un objet fixe en faisaient mention. Ce coût variait entre 50,00 et 25 000,00 \$, pour une moyenne de 1 499,21 \$. Les dommages à d'autres biens de l'État et les dommages matériels se chiffraient respectivement à 840,00 \$ (n = 1) et à 1 412,31 \$ (n = 14) en moyenne. Une très faible proportion (11,6 %) des RAVP donnaient une estimation du coût

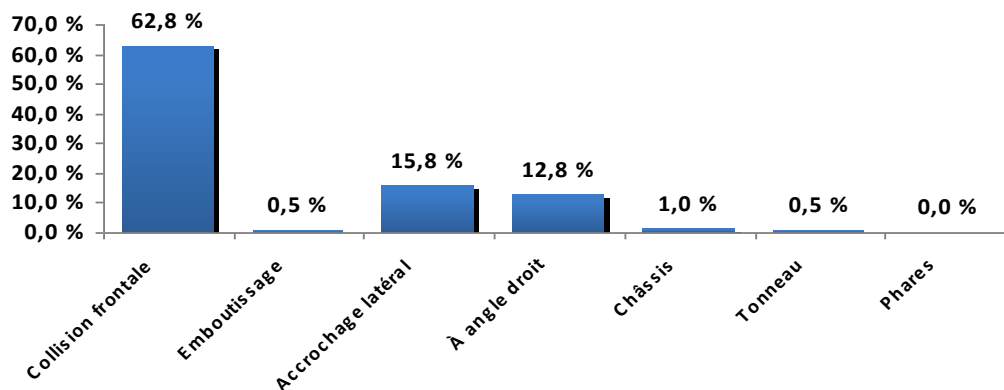
total des dommages. Celui-ci variait entre 50,00 et 6 000,00 \$, pour une moyenne de 1 065,69 \$.

Fait surprenant, moins d'un tiers (35 %) des RAVP concernant des collisions avec un objet fixe précisait les circonstances et la catégorie de l'accident. Vu la nature de ces collisions, il n'y a rien d'étonnant à ce qu'une vaste majorité (79,1 %) d'entre elles aient été dues entièrement ou partiellement à l'imprudence ou à la négligence du conducteur. Une fraction bien moindre (11,5 %) résultaient d'un acte délibéré et justifiable du conducteur. À peine 7,4 % des accidents n'étaient la faute de personne, et 1,4 % était entièrement la faute de quelqu'un d'autre que le conducteur du véhicule de police. Étonnamment compte tenu de ces chiffres, dans presque tous les cas (90,2 %), aucune mesure de redressement à l'endroit du conducteur n'a été recommandée.

### Collisions avec des animaux

Comme il a déjà été mentionné, un peu plus du dixième (11,3 %) de tous les accidents de véhicules de police de la GRC étaient des collisions avec des animaux. Dans tous ces cas, l'agent de la GRC était de service, et dans presque les deux tiers (62,8 %), il s'est agi d'une collision frontale. Il y a eu peu de collisions d'autres types (voir figure 14).

Figure 14 : Description des collisions avec des animaux



Un peu plus des deux tiers (68,6 %) des collisions avec un animal se sont produites pendant une patrouille de routine. Une fraction de loin inférieure (13,7 %) sont survenues pendant un déplacement pour répondre à une urgence. Parmi les 51 cas de collision avec un animal pour lesquels le RAVP précisait la nature du déplacement, aucun n'est arrivé dans le cadre d'une poursuite. La vitesse du véhicule au moment de la collision variait entre 0 et 165 km/h, pour une moyenne de 88 km/h.

Aucune des collisions avec des animaux n'a causé la mort d'un être humain. L'immense majorité (86,3 %), par contre, ont causé des dommages matériels. Il y a aussi eu quelques cas de blessures corporelles (13,7 %). Au total, les collisions avec des animaux ont blessé sept membres de la GRC, et n'ont blessé aucun civil.

En ce qui concerne le coût des dommages subis par les véhicules de police ayant frappé un animal, très peu de RAVP (16,8 %) en faisaient mention. Celui-ci variait entre 100,00 et 14 366,00 \$, pour une moyenne de 2 233,60 \$. Aucun RAVP ne faisait mention de dommages à des biens de l'État, et un seul faisait mention de dommages matériels, qui se chiffraient à 211,00 \$. Seuls neuf (3,5 %) donnaient une estimation du coût total des dommages. Ce coût variait entre 161,00 et 2 180,00 \$, pour une moyenne de 713,44 \$.

Fait surprenant, très peu (11,3 %) de RAVP précisaient les circonstances et la catégorie de la collision. Presque tous (94,4 %), on s'y attendra, indiquaient un phénomène naturel inévitable. Dans un cas, la collision a été considérée comme la faute de quelqu'un d'autre que le conducteur du véhicule de police, et dans un autre cas, elle a été attribuée à un acte intentionnel et justifiable du membre de la GRC. Donc, il n'y a rien d'étonnant à ce que, dans presque tous les cas (96,6 %), aucune mesure de redressement à l'endroit du conducteur n'ait été recommandée.

### **Collisions avec des piétons**

Tel qu'il a été mentionné plus haut, il est arrivé à peine 13 fois qu'un véhicule de police frappe un piéton. Malgré la rareté de ce type de collision (0,6 % de tous les accidents), sa gravité exigeait que nous approfondissions l'analyse. Dans moins du tiers (30,8 %) des cas, le conducteur du véhicule de police était de service au moment de la collision. Dans les neuf autres RAVP, ces données manquaient, donc, impossible de savoir si le conducteur était de service. Il y a eu une collision frontale, deux cas où le piéton a été heurté par l'arrière du véhicule et deux cas où il a été effleuré par le côté du véhicule.

Seuls quatre RAVP mentionnaient ce que l'agent était en train de faire au moment de frapper un piéton. En l'occurrence : (1) arrestation d'un voleur de sacs à main; (2) traitement du lieu d'un accident; (3) poursuite d'un suspect en fuite; (4) retour du CFRP. Aucune collision de ce genre n'est arrivée pendant une poursuite. La vitesse du véhicule au moment de l'accident variait entre 0 et 40 km/h, pour une moyenne de 11 km/h.

Parmi les 13 collisions avec un piéton, une a causé la mort du piéton et cinq ont blessé le piéton. Il s'agissait dans tous les cas de civils; aucun rapport ne fait état de membres de la GRC blessés ou tués dans ce type de collision.

Quant au coût des dommages subis par le véhicule de police ayant frappé un piéton, seuls deux RAVP en faisaient mention. Les coûts étaient respectivement de 100,00 et de 8 000,00 \$, pour une moyenne de 4 050,00 \$. De plus, aucun RAVP n'indiquait de



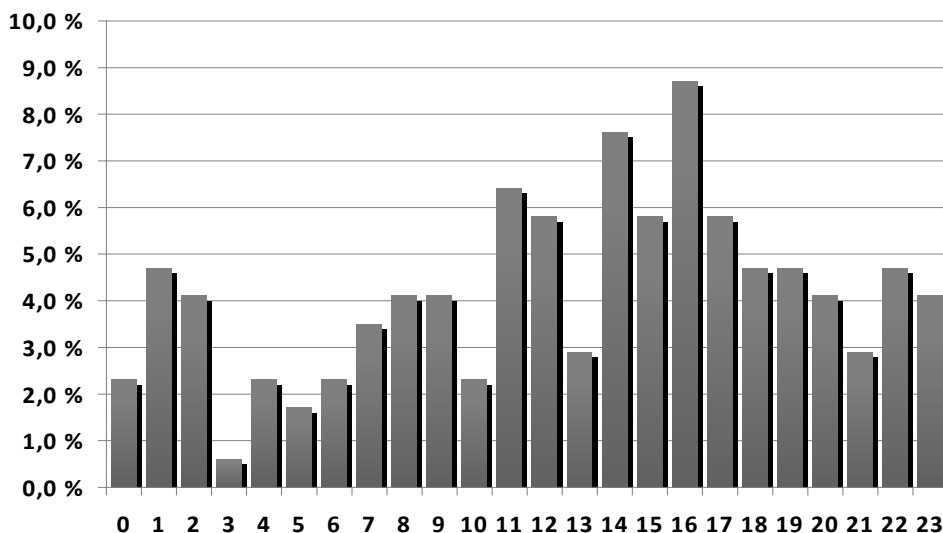
dommages matériels ou de dommages aux biens de l'État. Un seul donnait une estimation du coût total des dommages causés par l'accident : 2 500 \$.

Fait surprenant, malgré la gravité de ce type de collision, à peine quatre RAVP indiquaient la classification. Il a été déterminé dans un cas que l'accident avait été entièrement causé par quelqu'un d'autre que le conducteur, dans deux cas que l'accident résultait d'un geste délibéré et justifiable du conducteur et dans le dernier cas, que le conducteur était partiellement ou entièrement responsable de l'accident par son imprudence ou sa négligence. Fait à noter, c'est dans ce dernier cas qu'un piéton est mort. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que des mesures de redressement à l'endroit du conducteur aient été recommandées (dans ce seul cas).

### ***Blessures causées par des accidents de véhicules de police***

À peine 175 (7,6 %) des 2 314 RAVP font état de blessés, civils ou membres de la GRC. Comme le montre la figure 15, les accidents avec blessés sont un peu plus nombreux aux heures de grande circulation, soit vers 16 h (8,7 %) et vers 14 h (7,6 %). Comme on pouvait s'y attendre, un volume important de circulation augmente la probabilité d'accidents avec blessés.

**Figure 15 : Accidents avec blessés selon le moment de la journée**



Compte tenu de cette distribution, il n'y a rien d'étonnant à ce que la majorité (57 %) des accidents avec blessés se soient produits à la lumière du jour, et un peu plus d'un tiers (37,2 %), à la noirceur.

Quant au conducteur du véhicule de police, en moyenne, il avait 36,9 ans, travaillait pour la GRC depuis un peu plus de 11 ans (11,3 ans) et conduisait depuis 21 ans. Donc, il était expérimenté, autant comme agent que comme conducteur. Qui plus est, dans les cas d'accidents avec blessés, non seulement les conducteurs des véhicules

de police conduisaient depuis de nombreuses années, mais aussi un peu moins de la moitié (48,8 %) d'entre eux avaient parcouru au moins 15 000 km dans les 12 mois précédant leur accident. C'est dire qu'ils possédaient aussi une expérience au volant récente et considérable.

Seuls 56 rapports mentionnaient le plus récent cours de conduite suivi par le conducteur depuis son entraînement. Pour plus de la moitié (58,9 %) des conducteurs, il s'agissait d'un cours avancé, mais qui remontait en moyenne à huit ans.

Presque tous les membres de la GRC accidentés (95,8 %) étaient considérés comme en bonne santé physique et mentale au moment de l'accident. Pratiquement aucun (6,7 %) n'était fatigué. En effet, au cours des 24 heures précédant l'accident, ils avaient en moyenne dormi 7,6 heures et travaillé 8,7 heures. Il semble donc qu'en matière d'accidents avec blessés, la fatigue des membres de la GRC ait constitué un facteur négligeable.

Dans la majorité des accidents avec blessés (60,9 %), la voiture de police était identifiée et dans la vaste majorité des cas (85,4 %), elle avait une sirène et des gyrophares. Lorsqu'il y en avait, ceux-ci étaient en marche dans un tiers des cas, ce qui n'est pas nécessairement une marque de négligence ou une preuve que les agents de la GRC étaient responsables des accidents. En effet, il faut aussi tenir compte de la nature de la collision et de ce que l'agent de la GRC était en train de faire à ce moment-là (voir figure 16).

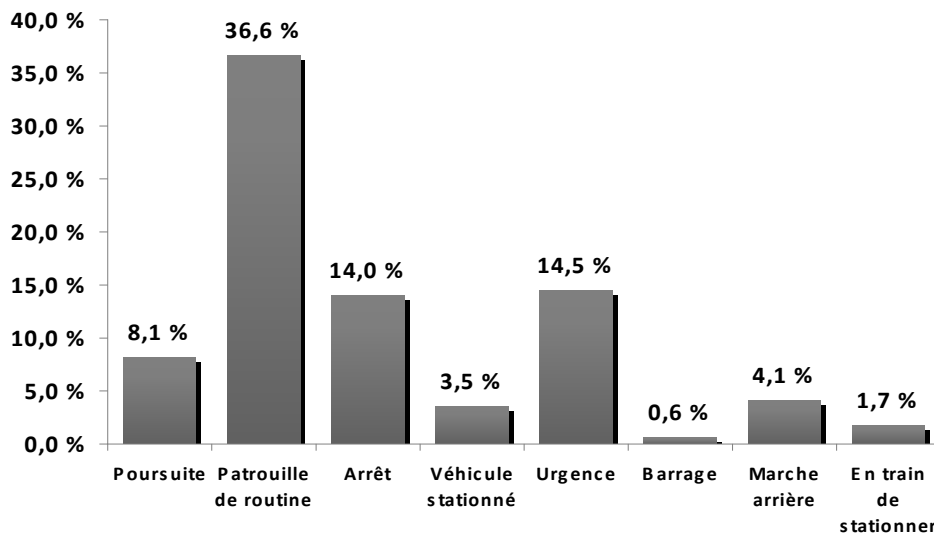
S'il est généralement accepté que la ceinture de sécurité réduit le risque de blessures (et leur gravité le cas échéant), le fait de ne pas la porter ne semble pas avoir joué un grand rôle dans cet échantillon, car presque tous les agents (86,9 %) portaient leur ceinture au moment de l'accident avec blessés. D'autres données allaient dans le même sens : elles portaient à croire qu'un peu plus des quatre cinquièmes (81,4 %) des agents blessés dans un accident portaient leur ceinture au moment de la collision.

Plus de la moitié (59,4 %) de tous les accidents sont survenus en milieu urbain; on ne s'étonnera guère, par conséquent, que presque les deux tiers (63,8 %) des accidents avec blessés se soient également produits en ville. En ce qui concerne le type et l'état de la route, la majorité (55,7 %) des accidents avec blessés ont eu lieu sur une route droite, et presque la moitié (43,4 %), à une intersection. Or, une analyse plus poussée révèle que, le plus souvent, les accidents avec blessés se produisent à des intersections munies de feux de circulation, sur des routes droites. Par exemple, presque les trois quarts (71,9 %) des accidents à des feux de circulation se sont produits sur des routes droites, de même que 80 % des accidents à des intersections munies d'un autre type de signalisation (p. ex. de panneaux d'arrêt). En fait, parmi les 76 rapports qui précisaient autant le type de route que si l'accident avait eu lieu à une intersection, la moitié faisaient état d'une intersection munie de signalisation, située sur une route droite.

De plus, à peine le tiers des accidents avec blessés se sont produits sur une route à chaussées séparées. Le plus souvent, la route était revêtue (90,9 %), en bon état (77,2 %) et sèche (60,7 %), il faisait beau (59 %) et la visibilité était bonne (90,1 %). Cela dit, il semble que les conditions routières et météorologiques n'aient pas joué un très grand rôle dans bon nombre d'accidents avec blessés.

Comme le montre la figure 16, il semblerait que la nature du déplacement n'ait pas été un facteur important non plus. Si un peu plus du tiers (36,6 %) des accidents avec blessés se sont produits pendant une patrouille de routine, pratiquement le quart (22,6 %) ont eu lieu soit pendant une poursuite (8,1 %), soit pendant que l'agent se déplaçait pour répondre à un appel d'urgence (14,5 %).

**Figure 16 : Nature du déplacement au moment de l'accident**



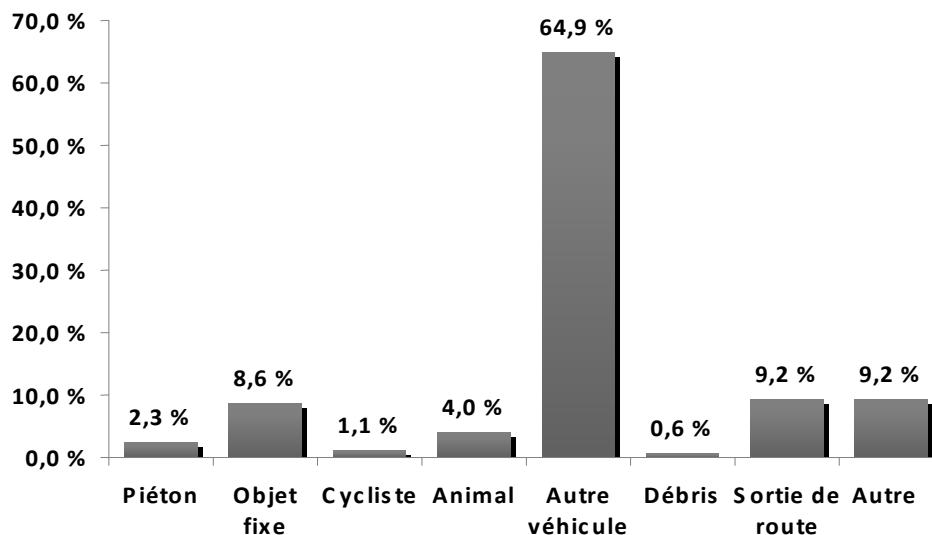
Étant donné la nature du déplacement au moment de la collision, il était prévisible que le conducteur du véhicule de police soit responsable dans un peu plus du tiers (36,1 %) des cas<sup>9</sup>. Or, en approfondissant l'analyse, on découvre certains faits intéressants. Par exemple, le conducteur du véhicule de police a été jugé partiellement ou entièrement responsable dans seulement 18,2 % des cas d'accidents survenus pendant des poursuites (n = 44 au total). Mais ce chiffre grimpe à 61 % (11/16) pour les accidents pendant les déplacements pour répondre à des appels d'urgence. Fait intéressant à noter, la sirène et les gyrophares du véhicule étaient en marche pendant neuf de ces 16 accidents; on ne peut donc conclure automatiquement à la responsabilité du membre de la GRC.

<sup>9</sup> N.B. : Au total, à peine 122 RAVP faisaient mention d'un blessé et recommandaient une classification de responsabilité (5,3 % de l'échantillon).

Comme on pouvait s'y attendre, parmi les accidents attribués partiellement ou entièrement au conducteur du véhicule de police, presque la moitié (40,9 %) se sont produits pendant une patrouille de routine.

Une chose est claire, c'est que les collisions avec un autre véhicule (64,9 %) sont les plus susceptibles de causer des blessures. Ce type d'accident est le plus représenté, et de loin, à la figure 17.

**Figure 17 : Types d'accidents avec blessés**



Parmi les types de collisions avec un autre véhicule, ceux qui ont fait le plus de blessés sont l'emboutissage du véhicule de police ou par le véhicule de police (43,4 %) et la collision à angle droit causée ou subie par le véhicule de police (33,6 %). Vu le type de routes sur lequel ces accidents se sont produits, il n'y a rien d'étonnant à ce que les collisions frontales causant des blessures aient été aussi rares (2,7 %).

En conclusion, si l'on se fie aux données éparées contenues dans les RAVP, l'accident avec blessés le plus courant serait un emboutissage ou une collision à angle droit à une intersection munie de signalisation, sur une route droite et revêtue en bon état, par beau temps et dans des conditions de bonne visibilité, avec au volant un membre de la GRC expérimenté et bien reposé en pleine patrouille de routine. De plus, les détails des accidents révèlent que, le plus souvent, le membre de la GRC n'est pas responsable.

## **Discussion et conclusion**

L'analyse effectuée dans le cadre de cette étude porte à croire que, le plus souvent, les agents qui ont eu des accidents en 2004 ou en 2005 avaient de l'expérience autant comme conducteurs que comme membres de la GRC. De plus, selon l'analyse,

les agents n'étaient ni malades ni fatigués au moment de leur accident et ils n'avaient eu aucun autre accident de véhicule de police au cours des douze derniers mois.

On ne s'étonnera guère que les accidents de véhicules de la GRC aient été plus nombreux en ville qu'à la campagne puisque les gens, les gendarmes et les véhicules le sont également, et on ne s'étonnera pas non plus des lieux précis des accidents. Cependant, comme les collisions dans des parcs de stationnement ont été très nombreuses, il serait intéressant de savoir combien se sont produites dans les parcs de stationnement de la GRC plutôt que dans d'autres parcs privés ou dans des parcs publics. Il n'a pas été possible d'établir cette distinction, mais si les collisions dans des parcs de stationnement de la GRC s'avéraient très nombreuses, il pourrait se prendre des mesures de prévention.

Le plus souvent, les accidents de véhicules de police se sont produits pendant des patrouilles de routine. Si la vitesse du véhicule au moment de la collision dépassait parfois les 100 km/h, elle n'était pas très élevée en moyenne. De plus, très peu d'accidents se sont produits pendant une poursuite ou en ont résulté. Il semble qu'aucune activité des membres de la GRC ne les mette plus à risque qu'une autre d'avoir un accident, et que très peu de collisions soient dues à une vitesse excessive de leur part.

En général, les conditions routières et météorologiques ne semblent pas avoir été un facteur déterminant, car la plupart des collisions se sont produites par beau temps, dans des conditions de bonne visibilité, sur des routes sèches et considérées comme en bon état. Peu importe les conditions routières ou météorologiques, les membres de la GRC ont, le plus souvent, eu des collisions avec d'autres véhicules.

Malgré des données incomplètes, les RAVP indiquaient que plus de 150 membres de la GRC et 100 civils avaient été blessés dans des accidents de véhicules de police. Comme ces données proviennent de moins de la moitié des RAVP, on pourrait raisonnablement doubler le nombre de blessés, tant civils que membres de la GRC. Même si les données que nous avons ne mentionnent qu'un accident mortel, il est peu probable que les données manquantes en recèlent d'autres, car un tel événement est forcément consigné dans le RAVP lorsqu'il se produit.

Le nombre de personnes blessées dans des accidents de véhicules de police est important, non seulement parce qu'une blessure est toujours quelque chose de grave, mais aussi parce que ces accidents étaient souvent la faute des conducteurs des véhicules de police, en tout ou en partie. Certes, beaucoup de ces conducteurs avaient suivi des cours de conduite avancés, mais il serait peut-être bien de toujours leur faire renouveler leur attestation ou leurs qualifications après un certain nombre d'années. Même si dans bien des cas la collision a été attribuée entièrement à quelqu'un d'autre que le conducteur du véhicule de police, à un phénomène naturel inévitable ou à un acte que les circonstances justifiaient, elle a aussi très souvent été la faute du conducteur du véhicule de police. Ce fait porte à croire que

davantage d'efforts peuvent être investis pour que les conducteurs soient professionnellement formés à la conduite dans diverses conditions routières et météorologiques, et dans toute une gamme de contextes (p. ex. poursuite ou déplacement pour répondre à une urgence).

Au coût du traitement médical et de la réhabilitation des blessés (civils ou membres de la GRC) et aux frais de justice et aux dédommagements (que ces données n'ont pas permis de calculer) s'ajoutent les coûts de réparation des seuls véhicules de police. Bien qu'à peine un tiers des RAVP les aient mentionnés, ces coûts s'élevaient en moyenne à 2 644,48 \$. En supposant que tous les accidents de 2004 et 2005 aient coûté ce montant, les coûts de réparation seraient supérieurs à six millions de dollars (6 119 326,72 \$), ou à trois millions de dollars par année.

Bien que les accidents coûtent extrêmement cher à la GRC, comme il a déjà été mentionné, les accidents de ces deux années n'étaient pas tous attribuables au conducteur du véhicule de police. Si l'on s'en tient uniquement aux accidents attribués en tout ou en partie à la négligence ou à l'imprudence du conducteur du véhicule de police (donc évitables), le coût total de réparation des véhicules de police atteint presque les deux millions de dollars (1 836 375,59 \$), ou 918 187,79 \$ par année<sup>10</sup>. Il serait possible de diminuer ce coût, voire de l'éliminer, en prenant des mesures pour réduire l'imprudence ou la négligence des agents au volant, par exemple en imposant des cours de conduite supplémentaires.

Si l'on considère le nombre d'accidents dont le conducteur du véhicule de police était partiellement ou entièrement responsable, et la gravité de tout accident de véhicule de police, il est surprenant qu'aussi peu d'agents aient subi des mesures disciplinaires ou de redressement. Certes, il est possible que ces mesures aient été prises sans être consignées dans les RAVP, mais comme les RAVP font partie des dossiers d'accidents officiels, il faudrait toujours tout faire pour qu'ils soient complets et exacts. Si en fait les conducteurs responsables d'accidents ne font habituellement pas l'objet de mesures de redressement, alors il faut prendre des mesures pour qu'à l'avenir ces accidents soient mis au compte de la négligence et de l'imprudence non seulement de ces conducteurs, mais aussi de leurs supérieurs.

En plus de l'information importante fournie dans cette étude, les enquêteurs ont fait deux découvertes frappantes. Premièrement, quelques modifications très mineures des RAVP suffiraient pour permettre à la GRC de recueillir des données qui lui seraient plus utiles. Par exemple, si les lieux des accidents étaient mieux indiqués dans ces rapports et que les collisions s'avéraient plus fréquentes à proximité des postes de police, la GRC pourrait prendre des mesures, comme élaborer des

---

<sup>10</sup> La personne responsable n'était précisée que dans environ un tiers (n = 809) de l'échantillon. Dans un tiers (n = 261) de ce sous-échantillon, le responsable était le conducteur du véhicule de police. Nous avons obtenu l'estimation indiquée en extrapolant, soit en étendant à l'ensemble de l'échantillon la proportion d'accidents avec responsabilité de l'agent pour les valeurs observées, puis en multipliant le nombre d'accidents correspondant par le coût moyen de réparation du véhicule après un accident avec responsabilité de l'agent.

politiques, en vue de réduire le nombre d'accidents de ce genre. De même, il serait utile de savoir quand le véhicule de police a frappé et quand il a été frappé.

Deuxièmement, les RAVP ont semblé très faciles et rapides à remplir. Pourtant, il y manquait tellement d'information qu'à ce stade-ci, il est difficile d'arriver à des conclusions solides et d'émettre des recommandations. Plus étonnant encore, il manquait beaucoup de données dans des champs clés comme celui sur les blessés (s'il y en a eu ou non), sur le type d'accident et sur la personne responsable. Bien que les données aient permis de qualifier et de quantifier les accidents de véhicules de police en termes généraux, il manquait tellement de données pour des variables clés que l'information contenue dans cette étude doit être abordée avec prudence. Si cette étude porte en apparence sur l'ensemble des accidents de véhicules de police survenus sur le territoire de la GRC en 2004 et en 2005, le volume de données manquantes réduit la fiabilité des conclusions.