

**LE PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL
AU CANADA : 2000**

Préparé pour

Conseil Canadien des administrateurs en transport motorisé
Comité permanent du CCATM sur la sécurité routière-recherche et politiques

et

Transports Canada

Préparer par

La foundation de recherches sur les blessures de la route au Canada
171, rue Nepean, bureau 200
Ottawa (Ontario)

décembre 2002

© Canadian Council of Motor Transport Administrators and the
Minister of Public Works and Government Services,
represented by the Minister of Transport, 2002.

This publication may be reproduced without permission provided that its use
is solely for the purposes of private study, research, criticism, review or
newspaper summary and the source is fully acknowledged.

© Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et le
Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada,
représenté par le ministre des Transports, 2002.

Cette publication peut être reproduite sans permission à condition qu'elle
soit utilisée uniquement pour des études privées, de la recherche, de la
critique, de l'analyse ou pour faire l'objet d'un sommaire dans un journal
et que la source soit parfaitement identifiée.

Canadian Council of Motor Transport Administrators / Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé
2323 St. Laurent Blvd. / 2323 boul. St-Laurent
Ottawa, Ontario / Ottawa (Ontario)
K1G 4J8
Telephone / Tél: (613) 736-1003
Fax / Télécopieur: (613) 736-1395
E-mail / Cour. élec.: ccmta-secretariat@ccmta.ca
Internet: www.ccmta.ca

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

Le *Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé* est un organisme sans but lucratif regroupant des représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux chargés d'administrer, de réglementer et de contrôler le transport par véhicule automobile et la sécurité routière. L'organisation comprend également des membres associés du secteur privé et d'autres ministères gouvernementaux dont l'expertise et l'opinion sont mises à profit pour l'élaboration des stratégies et des programmes.

Le travail du CCATM est dirigé par trois comités permanents se réunissant deux fois par année. Leurs mandats sont les suivants:

- < Le **Comité permanent des administrateurs de conducteurs et véhicules** est responsable de toutes les questions touchant l'immatriculation des véhicules automobiles, les normes et l'inspection des véhicules légers ainsi que la délivrance et le contrôle des permis de conduire.

- < Le **Comité permanent sur la conformité et la réglementation** a pour mandat de chapeauter l'ensemble des activités liées au volet conformité des programmes touchant les conducteurs et les véhicules commerciaux, le transport des marchandises dangereuses et le transport routier commercial afin d'assurer l'uniformité des règlements et des programmes de contrôle au sein de toutes les administrations.

- < Le **Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques** a pour rôle de coordonner les efforts déployés à l'échelle fédérale, provinciale et territoriale au chapitre de la sécurité routière. Il formule des recommandations en faveur de programmes de prévention routière, et développe les connaissances et les plans d'action propres à prévenir les collisions et à en réduire les conséquences.

Le Conseil d'administration du CCATM se réunit aussi deux fois par année pour s'occuper de la gestion globale de l'organisation, déterminer la direction des politiques et appuyer et diriger les comités permanents. Les recommandations des comités permanents sont ratifiées par le Conseil d'administration du CCATM.

Toutes les réunions des comités permanents sont ouvertes aux intervenants de l'industrie. L'adhésion corporative permet aux organismes privés et aux autres corps gouvernementaux intéressés aux questions de transport de véhicules motorisés et à la sécurité routière de prendre part des activités du CCATM et d'avoir un accès officiel du CCATM.

Pour de plus amples renseignements sur les projets et programmes du CCATM, veuillez communiquer avec le secrétariat.

Sommaire

Le présent rapport décrit l'ampleur et les caractéristiques du problème des accidents liés à l'alcool au Canada, en 2000, ainsi que les tendances générales.

L'information contenue dans le rapport est tirée de deux bases de données nationales compilées et tenues à jour par la Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada (FRBRC) et financées conjointement par Transports Canada et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Une de ces bases de données contient des renseignements sur les personnes mortellement blessées dans un accident de la route, tandis que l'autre fournit de l'information sur les personnes grièvement blessées au cours d'un accident.

Depuis 1998, le titre et le contenu du présent rapport diffèrent des rapports annuels antérieurs de la même série, produits par la FRBRC et financés par Transports Canada et le CCATM. Les rapports antérieurs portaient exclusivement sur le problème des accidents mortels, et notamment sur le nombre et le pourcentage de conducteurs (et de piétons) mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool. Le présent document (tout comme ceux de 1998 et de 1999) fournit lui aussi des données sur les conducteurs et les piétons mortellement blessés, mais il élargit le cadre d'étude de l'ampleur du problème des accidents liés à l'alcool de deux façons : il examine le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à la consommation d'alcool et il se penche sur le rôle de l'alcool dans les accidents où une personne a été grièvement blessée, sans être tuée.

Ainsi, divers indicateurs sont utilisés dans le rapport pour estimer l'ampleur et l'étendue du problème des accidents liés à l'alcool au Canada, en 2000, ainsi que les changements survenus au cours des dernières années. Ces indicateurs sont les suivants :

- le nombre et le pourcentage de personnes qui ont été tuées dans des accidents liés à l'alcool;
- le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool;
- le nombre et le pourcentage de piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool;

- le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

De plus, ces indicateurs sont présentés séparément pour chaque province et territoire.

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	V
1.0 Introduction.....	1
2.0 Sources de données et indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool	3
2.1 Sources des données	3
2.1.1 La Base de données sur les accidents mortels.....	3
2.1.2 La Base de données sur les accidents ayant provoqué des blessures graves	8
2.2 Indicateurs du problème.....	11
2.2.1 Le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool.....	12
2.2.2 Le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.....	12
2.2.3 Le nombre et le pourcentage de piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.....	13
2.2.4 Le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves.....	13
3.0 Canada	15
3.1 Décès dans des accidents liés à l'alcool	15
3.1.1 Âge.....	17
3.1.2 Sexe.....	17
3.1.3 Genre de victime.....	18
3.1.4 Type de véhicule.....	18
3.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	18
3.2.1 Variations selon l'âge.....	20
3.2.2 Variations selon le sexe.....	22
3.2.3 Variations selon le type de véhicule.....	23
3.2.4 Variations selon le genre de collision	26
3.3 Consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés	28
3.3.1 Variations selon l'âge.....	29
3.3.2 Variations selon le sexe.....	30
3.3.3 Variations selon le secteur de compétence.....	31
3.4 Conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	32
3.4.1 Âge des conducteurs	33
3.4.2 Sexe des conducteurs.....	34
3.4.3 Type de véhicule.....	34
3.4.4 Genre de collision	35

3.5	Tendances du problème des accidents liés à l'alcool.....	35
3.5.1	Décès dans des accidents liés à l'alcool : 1995 – 2000.....	35
3.5.2	Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2000.....	37
3.5.3	Piétons mortellement blessés : 1987 – 2000.....	38
3.5.4	Conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2000.....	40
4.0	Colombie-Britannique	43
5.0	Alberta.....	57
6.0	Saskatchewan	71
7.0	Manitoba.....	85
8.0	Ontario	99
9.0	Québec	113
10.0	Nouveau-Brunswick	127
11.0	Nouvelle-Écosse	141
12.0	Île-du-Prince-Édouard	155
13.0	Terre-Neuve.....	165
14.0	Territoire du Yukon.....	179
15.0	Territoires du Nord-Ouest et Nunavut.....	187
16.0	Bibliographie.....	193

REMERCIEMENTS

Depuis 1974, la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada recueille des données sur la consommation d'alcool chez les personnes décédées dans des accidents de la route. À partir de 1995, la FRBRC a aussi compilé des données sur la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant causé des blessures graves. Tous les aspects de ce travail, mais en particulier l'établissement, la tenue et l'élargissement de la *Base de données sur les accidents mortels* et de la *Base de données sur les blessures graves*, auraient été impossibles sans la coopération et l'appui généreux des parrains et des organismes collaborateurs.

La tenue et l'élargissement de la *Base de données sur les accidents mortels* et de la *Base de données sur les blessures graves* sont financés conjointement par le **Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM)** et la **Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile de Transports Canada**.

Nous désirons remercier les personnes suivantes, de même que leurs organismes et les membres de leur personnel, pour avoir veillé à ce que l'information transmise soit juste et complète.

J. Hancock
Premier vice-président
Insurance Corp. of British Columbia

J. Espie-Lefebvre
Directrice
Recherche et sécurité routière /
Initiatives en sécurité routière
Transports - Alberta

D. McNaughton
Système d'information sur les accidents
de la route
Bureau d'assurance gouvernementale
de la Saskatchewan

M. Zyluk
Sous-ministre adjoint /
Registraire des véhicules
Ministère des Transports et de la Voirie
du Manitoba

T. Smith
Coroner en chef
Bureau du Coroner en chef
Colombie-Britannique

D^r G. Dowling
Médecin légiste en chef
Solliciteur général de l'Alberta

D^r J. Nyssen
Coroner en chef
Ministère de la Justice de la
Saskatchewan

D^r T. Balachandra
Médecin légiste en chef
Ministère de la Justice du Manitoba

F. D'Onofrio

Sous-ministre adjoint intérimaire
Sécurité et réglementation
Ministère des Transports de l'Ontario

L. Vezina

Chef de Service des études et des
stratégies en sécurité routière
Société de l'assurance automobile du
Québec

M. Daigle

Registraire des véhicules
Ministère de la Sécurité publique
Nouveau-Brunswick

G. Keefe

Registraire des véhicules
Ministère des Services de la Nouvelle-
Écosse et des Relations municipales
Nouvelle-Écosse

D. Norman

Registraire des véhicules
Ministère des Services
gouvernementaux et des Terres
Terre-Neuve

G. Walsh

Directeur
Programmes de sécurité routière
Ministère des Transports
Territoires du Nord-Ouest

F. Jennex

Sous-registraire
Ministère des Véhicules du Yukon

G. Beaton

Directeur, Sécurité routière
Min. des Transports et des Travaux
publics
Île-du-Prince-Édouard

D^r J. Young

Coroner en chef pour l'Ontario
Ministère du Solliciteur général de l'Ontario

M^e Pierre Morin

Coroner en chef
Bureau du Coroner du Québec

D. Kelly

Coroner en chef
Ministère de la Sécurité publique
Nouveau-Brunswick

D^r V. Bowes

Médecin légiste en chef
Ministère du Solliciteur général
Nouvelle-Écosse

D^r S. Avis

Médecin légiste en chef
Terre-Neuve

P. Kinney

Coroner en chef
Ministère de la Justice
Territoires du Nord-Ouest

S. Hanley

Coroner en chef
Ministère de la Justice du Yukon

D^r R. Henderson

Directeur de la médecine de laboratoire
Hôpital Queen Elizabeth
Île-du-Prince-Édouard

D^r C. Trainor

Médecin légiste en chef
Île-du-Prince-Édouard

D. Buchan

Directeur, Division des véhicules
automobiles
Nunavut

T. Neily

Chef adjoint/Coroner adm.
Nunavut

1.0 INTRODUCTION

Le rapport décrit l'ampleur et les caractéristiques du problème des accidents liés à l'alcool au Canada, en 2000, ainsi que les tendances générales. Comme pour les rapports de 1998 et 1999, sa portée est considérablement plus étendue que celle des rapports annuels antérieurs de la même série, produits par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (FRBRC) et financés par Transports Canada et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Les raisons et la nature des différences entre le présent rapport et les précédents sont décrites dans le rapport de 1998 (voir Mayhew et coll., 2000).

Le présent rapport inclut des données sur la consommation d'alcool chez les conducteurs et les piétons mortellement blessés tirées de la *Base de données sur les accidents mortels*. Au cours des vingt-cinq dernières années, la *Base de données sur les accidents mortels* mise sur pied et tenue à jour par la FRBRC a fourni des données objectives sur la consommation d'alcool des personnes mortellement blessées dans des accidents de la route. Chaque année, la FRBRC compile des données tirées des dossiers des coroners et des médecins légistes sur les résultats des tests visant à mesurer le degré d'intoxication à l'alcool dans le sang des conducteurs (et des piétons) mortellement blessés. Compte tenu de la fréquence élevée des tests d'alcoolémie dans tous les secteurs de compétence, particulièrement chez les conducteurs mortellement blessés, la *Base de données sur les accidents mortels* s'est révélée une source valide et fiable de données descriptives sur l'ampleur et les caractéristiques du problème des accidents mortels liés à l'alcool, un moyen de surveiller les changements ou les tendances du problème, ainsi qu'un outil valable de recherche sur la conduite avec facultés affaiblies.

Le présent document fait également appel à des données supplémentaires tirées des rapports d'accident des policiers et des dossiers des médecins légistes pour examiner le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à la consommation d'alcool au Canada. Ainsi, il ne se limite plus à la stricte réalité des conducteurs mortellement blessés, mais il englobe toutes les personnes tuées dans des accidents de la route, afin de donner une meilleure indication de l'ampleur et de la nature du problème de l'alcool au volant.

Le rapport dépasse le cadre des accidents mortels pour se pencher sur le rôle de l'alcool dans les accidents où une personne a été grièvement blessée, sans être tuée. À cette fin, l'information pertinente est tirée de la *Base de données sur les accidents ayant provoqué des blessures graves*, établie et tenue à jour par la FRBRC, dans le cadre d'un projet financé par Transports Canada et le CCATM. Puisqu'un petit nombre seulement des conducteurs en cause dans des accidents ayant donné lieu à des blessures graves sont soumis à un test d'alcoolémie, il a fallu choisir une mesure indirecte ou de remplacement pour évaluer l'incidence de la consommation d'alcool dans ces accidents.

L'importance accordée aux accidents liés à l'alcool ayant causé des blessures graves fait ressortir le fait que les blessures graves sont trop souvent associées à l'alcool au volant. Elle souligne également le fait que la *Stratégie fédérale/provinciale/territoriale de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA 2001)* vise à réduire à la fois les décès et les blessures graves associées à l'alcool au volant. C'est pourquoi le présent rapport fournit de l'information sur les deux types d'accidents afin de présenter une image aussi globale que possible de l'ampleur et de la nature du problème des accidents liés à l'alcool au Canada en 2000, ainsi que des changements survenus et des tendances du problème.

Le rapport est divisé en quatorze sections :

La **section 2.0** décrit brièvement les sources des données – la *Base de données sur les accidents mortels* et la *Base de données sur les accidents ayant provoqué des blessures graves* – et les divers indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool, utilisés dans le présent rapport.

La **section 3.0** présente des données descriptives sur la fréquence de la consommation d'alcool observée dans les accidents ayant causé des blessures graves ou la mort au Canada en 2000, ainsi que les tendances du problème.

Les sections suivantes (**4.0 à 15.0**) résument les données descriptives sur la consommation d'alcool associée aux accidents ayant causé la mort et des blessures graves dans chaque province et territoire. Les tendances du problème y sont également examinées.

2.0 SOURCES DE DONNÉES ET INDICATEURS DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

L'information contenue dans le présent rapport a été tirée de deux bases de données nationales compilées et tenues à jour par la Fondation de recherches sur les blessures de la route et financées conjointement par Transports Canada et le CCATM. Une de ces bases de données contient des renseignements sur les personnes mortellement blessées dans des accidents de la route; l'autre est une compilation de données sur les personnes grièvement blessées dans des accidents de la route. Ces deux sources d'information sont décrites dans la présente section.

On trouvera aussi dans les paragraphes qui suivent les divers indicateurs qui servent à mesurer l'ampleur et l'étendue du problème des accidents liés à l'alcool ayant causé la mort ou des blessures graves au Canada en 2000, ainsi que les changements survenus sur ce plan au cours des dernières années. Les indicateurs comprennent :

- le nombre et le pourcentage de personnes qui ont été tuées dans des accidents liés à l'alcool;
- le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool;
- le nombre et le pourcentage de piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool;
- le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

2.1 SOURCES DES DONNÉES

Deux bases de données nationales ont servi à produire les statistiques utilisées dans le présent rapport – la *Base de données sur les accidents mortels* et la *Base de données sur les accidents ayant provoqué des blessures graves*. La première avait été créée au début des années 1970 afin de constituer une source exhaustive de données objectives sur la consommation d'alcool des personnes mortellement blessées dans des accidents de la route se produisant sur la voie publique et ailleurs, au Canada. Elle est complète pour les années

de 1973 à 2000 inclusivement pour sept provinces – Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard. À compter de 1987, les données sont disponibles pour tous les secteurs de compétence du Canada.

La *Base de données sur les accidents ayant provoqué des blessures graves* a été amorcée au milieu des années 1990 en vue d'étudier la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents qui avaient causé des blessures graves, c.-à-d. une collision à la suite de laquelle une personne a été admise à l'hôpital. Elle a principalement servi de moyen pour évaluer la mesure dans laquelle la *Stratégie fédérale-provinciale-territoriale de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA – 2001)* a atteint son objectif de réduction des accidents liés à l'alcool ayant causé des blessures graves. Depuis 1995, des renseignements pertinents sur les accidents qui ont provoqué des blessures graves sont recueillis dans tous les secteurs de compétence du Canada.

2.1.1 La Base de données sur les accidents mortels. La *Base de données sur les accidents mortels* se compose de dossiers portant sur les personnes décédées dans des accidents de la route. Les dossiers proviennent de deux sources : 1) les rapports de police sur les accidents mortels et 2) les dossiers des coroners et des médecins légistes. De manière générale, il faut recourir à ces deux sources pour obtenir des renseignements complets sur les victimes, les accidents, les véhicules et les résultats des examens toxicologiques.

Les rapports des policiers comprennent de l'information sur la victime (âge et sexe, position dans le véhicule [conducteur ou passager]) et l'accident (type de véhicule(s) et de collision, heure, date). En étudiant les dossiers des coroners et des médecins légistes, on obtient des données objectives sur la consommation d'alcool des victimes, tirées des analyses de liquides organiques (habituellement du sang) qui sont effectuées par des laboratoires médico-légaux ou d'autres installations. Dans chaque secteur de compétence, des marches à suivre rigoureuses et uniformes ont été établies en matière d'analyses pour garantir l'obtention de données exactes et fiables sur la consommation antérieure d'alcool par les victimes d'accidents de la route. Comme il en sera question dans une section subséquente du rapport, on procède, dans la plupart des provinces et des territoires, à des tests d'alcoolémie chez un fort pourcentage des victimes d'accidents de la route, en particulier les conducteurs.

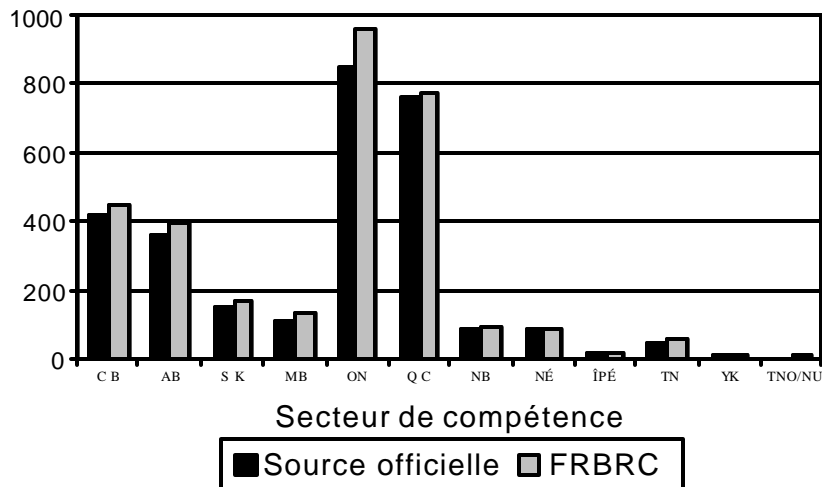
Le lecteur trouvera dans les rapports annuels antérieurs de la présente série (p. ex. voir Mayhew *et al.*, 1999) d'autres renseignements sur la façon d'obtenir et de rassembler les données des rapports de police et des rapports de coroners ou médecins légistes sur les personnes mortellement blessées, ainsi que sur la manière de produire les dossiers qui sont contenus dans la *Base de données sur les accidents mortels*. Les sections qui suivent fournissent une définition d'un accident mortel, décrivent le nombre et le genre de victimes qu'on trouve dans la *Base de données sur les accidents mortels* et examinent la fréquence des tests d'alcoolémie dans l'ensemble du Canada ainsi que dans chaque secteur de compétence.

- **Victime d'un accident de la route.** La victime d'un accident de la route est définie dans les marches à suivre de collecte de données et dans le présent rapport comme toute personne qui meurt de ses blessures dans les douze mois suivant un accident de la route. Puisque cette définition ne correspond pas en tous points à celle qu'utilisent certains coroners/médecins légistes et organismes provinciaux du domaine des transports, le nombre de victimes inscrites dans la *Base de données sur les accidents mortels* peut différer quelque peu des totaux signalés par d'autres sources officielles (consulter Mayhew *et al.*, 1999, pour connaître leur définition de la victime d'un accident de la route).

Nombre de victimes : Comparaison des sources officielles à la *Base de données sur les accidents mortels*. La *Base de données sur les accidents mortels* contient des renseignements sur 3 162 personnes mortellement blessées dans des collisions au Canada, en 2000. Ce total est supérieur à celui qui serait obtenu en additionnant les données officiellement déclarées dans chaque secteur de compétence au Canada. On peut expliquer cet écart principalement par le fait que les victimes d'accidents survenus en dehors des voies publiques (véhicules tout terrain, motoneiges) et sur les propriétés privées (tracteurs agricoles, véhicules industriels) sont comprises dans la Base de données de la Fondation, mais non dans les fichiers des organismes des transports. De plus, comme il est mentionné précédemment, la définition de la victime d'un accident de la route, notamment le délai entre l'accident et le décès – diffère de celle des organismes des transports. La figure 2-1 et le tableau de données fournissent une comparaison du nombre de victimes d'accidents de la route déclarées par les organismes des transports et de celui de la *Base de données sur les*

accidents mortels en 2000. Pour tous les secteurs de compétence, le nombre de dossiers dans la base de données est supérieur à ce qui a été officiellement déclaré par les organismes des transports.

Figure 2-1
Nombre de victimes déclarées par les sources officielles et figurant dans la Base de données sur les accidents mortels de la FRBRC : 2000



	Source officielle	FRBRC
CB	421	448
AB	364	393
SK	151	167
MB	111	133
ON	849	958
QC	765	771
NB	89	100
NÉ	87	94
ÎPÉ	19	20
TN	53	59
YK	8	9
TNO/NU	5	10

- **Genre de victimes.** La *Base de données sur les accidents mortels* contient des renseignements sur trois genres de victimes d'accidents de la route : les conducteurs, les passagers et les piétons. Les conducteurs comprennent toutes les personnes qui conduisent un véhicule, quel qu'il soit, sur la route (automobiles, camions/fourgonnettes, motocyclettes, bicyclettes) ou à l'extérieur des voies publiques (véhicules tout terrain, motos tout terrain, motoneiges et tracteurs agricoles). Les passagers sont les autres occupants des véhicules ou ceux qui y prennent place (motocyclettes, bicyclettes, véhicules tout terrain), mais qui ne les conduisent pas. Les piétons sont les personnes qui ont été heurtées et mortellement blessées par un véhicule alors qu'elles circulaient à pied.

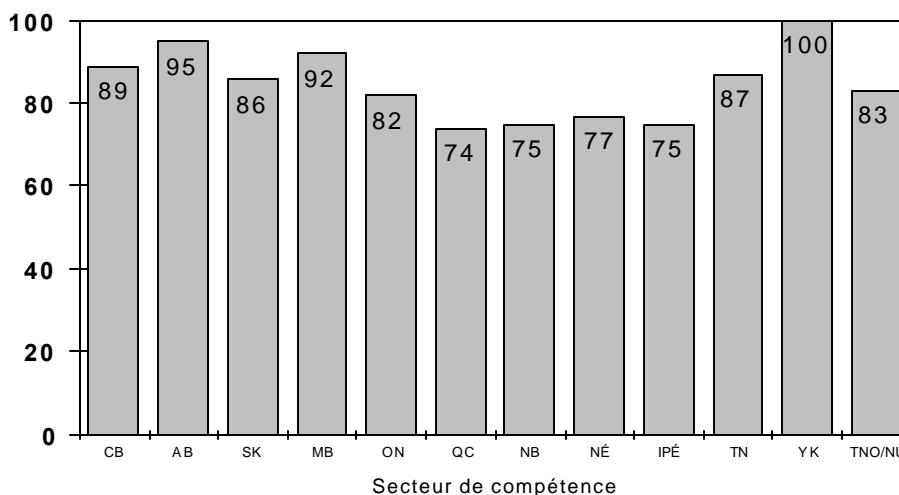
Au Canada, en 2000, six victimes sur dix étaient des conducteurs de véhicules (60,0 %), à peu près 26,3 % étaient des passagers et 13,3 % des piétons. On voit bien que les occupants de véhicules, plus particulièrement les conducteurs, demeurent le principal groupe d'intérêt en matière de sécurité routière.

- **Fréquence des tests d'alcoolémie.** L'inclusion de données objectives sur la présence d'alcool dans le sang des victimes de la route constitue la principale caractéristique de la *Base de données sur les accidents mortels*. La valeur de cette information dépend grandement de la fréquence à laquelle les alcootests sont effectués.

En 2000, au Canada, les conducteurs décédés ont été soumis à des tests plus fréquemment (82,8 %) que les piétons (58,3 %) et les passagers (30,5 %). La fréquence des tests augmente légèrement pour les piétons et les passagers victimes d'accidents de la route, si l'on exclut les victimes de 16 ans et moins, qui sont moins fréquemment soumises à des tests (62,3 % et 33,4%, respectivement). La fréquence augmente également si on ne retient que les analyses portant sur les piétons décédés dans les six heures suivant l'accident, soit 73,5 % des piétons soumis à des tests d'alcoolémie.

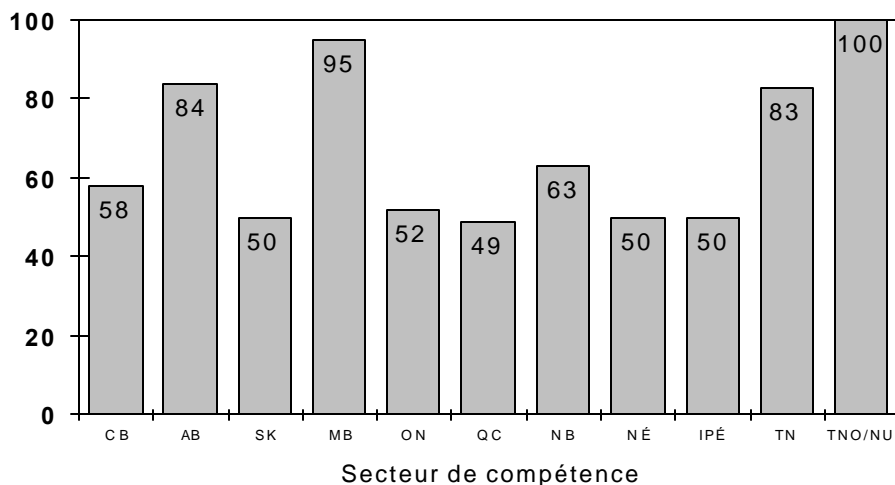
La fréquence des alcootests varie non seulement en fonction du genre de victime, mais également des secteurs de compétence. On illustre cet aspect à la figure 2-2 qui montre la fréquence des tests d'alcoolémie effectués chez les conducteurs décédés dans les provinces

Figure 2-2
Pourcentage des tests d'alcoolémie chez les conducteurs décédés au Canada : 2000



et les territoires. La plupart des secteurs de compétence pratiquent des analyses sur plus de 80 % des conducteurs décédés. Cependant, il y aurait place à l'amélioration dans certains secteurs; il faut augmenter la fréquence des tests pour accroître la fiabilité et l'utilité des données. Dans les secteurs de compétence où la fréquence des tests d'alcoolémie est élevée pour les conducteurs mortellement blessés, il arrive que certains conducteurs ne soient pas soumis aux tests pour différentes raisons. Ainsi, lorsque la victime a survécu à l'accident et est décédée beaucoup plus tard des suites de ses blessures, il serait à peu près inutile d'avoir les résultats du test d'alcoolémie à ce stade. Ou, si la victime a reçu d'importantes transfusions de sang avant son décès, il est inutile de faire une prise de sang pour le test d'alcoolémie. De plus, si la victime a été incinérée au cours de l'incendie du véhicule, ou que des blessures massives ont entraîné la perte excessive de sang, il est possible qu'il n'y ait plus suffisamment de liquides organiques pour les tests. La figure 2-3 montre la fréquence des tests d'alcoolémie effectués chez les piétons décédés dans les divers secteurs de compétence. Comme on peut le constater, les données varient énormément d'une région à l'autre (48,5 % au Québec jusqu'à 100 % dans les Territoires du Nord-Ouest/Nunavut).

Figure 2-3
Pourcentage des tests d'alcoolémie chez
les piétons décédés au Canada : 2000



2.1.2 La Base de données sur les accidents ayant provoqué des blessures

graves. La Base de données sur les accidents ayant provoqué des blessures graves contient des renseignements sur les personnes grièvement blessées dans des accidents de la route et sur tous les conducteurs, qu'ils aient été blessés ou non. Les données sont tirées des rapports d'accident remplis par les policiers enquêteurs. L'information recueillie sur chaque personne

grièvement blessée et sur chaque conducteur en cause comprend : des renseignements personnels (âge et sexe); les facteurs qui ont contribué à la collision, notamment la présence d'alcool indiquée par le policier; le type de véhicule (automobile, camion/fourgonnette, motocyclette) et les détails de l'accident (heure, date, genre de collision – un ou plusieurs véhicules).

Pour constituer la base de données, des renseignements annuels sur les collisions de véhicules sont recueillis auprès de chacun des secteurs de compétence du Canada. Ces données sont soit fournies à la FRBRC par l'organisme pertinent du secteur de compétence ou, dans certains cas, par Transports Canada qui les a lui-même reçues du secteur de compétence. L'information particulière sur les collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée est extraite des dossiers de données provinciaux ou territoriaux, puis compilée pour former la *Base de données sur les accidents ayant provoqué des blessures graves*.

En Colombie-Britannique, les policiers enquêteurs ne notent pas dans leur rapport si l'accident comportait des blessés graves, ni, sur le plan personnel, la gravité des blessures. Ainsi, il n'est pas possible, dans cette province, de déterminer le nombre de personnes ayant subi des blessures graves ou les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Pour cette raison, les données pour l'ensemble du Canada, présentées à la section 3.4, ne comprennent pas de renseignements sur la Colombie-Britannique. Cependant, dans la section du rapport qui porte sur la Colombie-Britannique (section 4.3), les données présentées concernent les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, quelle que soit la gravité de ces blessures, de mineures à très graves.

Pour ce qui est du Manitoba, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest/Nunavut, 6,9 %, 4,1 % et 10,0 % des blessures y sont inscrites comme « indéterminées », de sorte que le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves, utilisé dans le présent rapport pour ces trois secteurs de compétence, est sous-estimé.

Les sections qui suivent fournissent une définition de l'accident ayant causé des blessures graves, décrivent le nombre et le genre de blessés figurant dans la *Base de données sur les accidents ayant provoqué des blessures graves* et expliquent la pertinence de l'utilisation d'une mesure indirecte ou substitutive pour évaluer la présence de l'alcool dans ces accidents.

- **Blessures graves.** L'accident ayant provoqué des blessures graves est celui qui entraîne l'admission d'une personne à l'hôpital. Le blessé grave peut être un conducteur, un passager ou un piéton (ainsi, le conducteur dans un accident ayant provoqué des blessures graves n'est pas nécessairement celui qui est grièvement blessé).

- **Nombre de blessés graves.** Au Canada (à l'exclusion de la Colombie-Britannique), en 2000, 15 171 personnes ont été grièvement blessées dans des accidents de la route; 18 402 conducteurs étaient en cause dans ces accidents.

Le tableau 2-1 montre le nombre de conducteurs dans chaque province et territoire. Le Québec compte le plus grand nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves (6 879 conducteurs ou 37,4 % du total « national »); les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut (combinés) ont le plus faible nombre de conducteurs de ce genre d'accidents (33 conducteurs ou 0,2 % de tous les conducteurs).

Tableau 2-1
Nombre et pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves dans chaque secteur de compétence : Canada*, 2000

Secteur de compétence	Nombre de conducteurs	% du total
Alberta	3,408	18.5
Saskatchewan	734	4.0
Manitoba	610	3.3
Ontario	5,329	29.0
Québec	6,879	37.4
Nouveau-Brunswick	512	2.8
Nouvelle-Écosse	427	2.3
Ile-du-Prince-Édouard	115	0.6
Terre-Neuve	321	1.7
Territoire du Yukon	34	0.2
TNO/Nunavut	33	0.2
TOTAL	18,402	100.0

*Le total exclut la Colombie-Britannique

- **Genre de blessés graves.** La *Base de données sur les accidents ayant provoqué des blessures graves* comprend des renseignements sur les personnes qui ont été grièvement blessées dans un accident de la route et sur tous les conducteurs en cause dans ces accidents. Les conducteurs sont ceux qui conduisent tous les types de véhicules : automobiles, camions/fourgonnettes, motocyclettes, véhicules tout terrain, motos tout terrain et motoneiges. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves, plus de la moitié étaient des automobilistes (57,8 %), plus du quart conduisaient des camions/fourgonnettes (27,1 %), 5,2 %, des véhicules tout terrain (motoneiges, moto tout terrain), 4,7 %, des motocyclettes, 3,1% des semi-remorques et 1,0 %, d'autres types de véhicules automobiles (autobus, véhicules de secours).

- **Mesure substitutive permettant de déceler la consommation d'alcool.** Les conducteurs qui sont en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Les policiers enquêteurs peuvent, cependant, indiquer l'état de chacun des conducteurs en cause dans l'accident (notamment s'ils ont ou non consommé de l'alcool) ou, comme au Québec, si l'alcool était « une cause probable » de l'accident. Malheureusement, les policiers ne portent pas toujours de jugement à propos de la consommation d'alcool par les conducteurs. De plus, les enquêteurs peuvent déterminer qu'un autre facteur, par exemple, la fatigue du conducteur, son état de santé ou une malformation physique, décrit mieux l'état du conducteur. Ainsi, si l'on se fiait exclusivement aux rapports de police pour mesurer la présence d'alcool, on sous-estimerait l'ampleur du problème des accidents liés à l'alcool.

Pour contourner ces restrictions, nous avons utilisé dans le présent rapport une mesure substitutive ou indirecte de la fréquence de consommation d'alcool. La description de cette mesure est donnée dans la section qui suit.

2.2 INDICATEURS DU PROBLÈME

Les indicateurs utilisés pour décrire l'ampleur et la nature du problème des accidents liés à l'alcool ayant entraîné des blessures graves ou la mort comprennent :

- le nombre et le pourcentage de personnes qui ont été tuées dans des accidents liés à l'alcool;

- le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies;
- le nombre et le pourcentage de piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool;
- le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Chacun de ces indicateurs est brièvement décrit ci-dessous.

2.2.1 Le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool. Pour chaque personne tuée dans un accident de la route, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur déterminant de l'accident. *Un accident de la route est considéré comme lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.*

Afin de déterminer si l'accident était lié à l'alcool, l'information sur le taux d'alcoolémie (TA) des conducteurs et des piétons mortellement blessés figurant dans la *Base de données sur les accidents mortels* a été complétée par tous les autres signes de consommation d'alcool mentionnés soit dans le rapport du coroner ou le rapport d'accident de la police (la police a indiqué par exemple qu'un conducteur ou un piéton en cause dans l'accident avait consommé de l'alcool). L'examen des dossiers du coroner et des rapports de police fournit des données sur la présence d'alcool chez les conducteurs décédés qui n'avaient pas été soumis à un test d'alcoolémie, les conducteurs qui ont survécu (qui, pour la plupart, ne sont pas soumis à des tests) et les piétons qui n'ont pas été soumis à des tests.

Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans un accident survenu sur les voies publiques ou en dehors au Canada, en 2000, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur déterminant dans l'accident, dans 91,8 % des cas.

2.2.2 Le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool. L'ampleur du problème des accidents liés à l'alcool est habituellement mesurée en fonction du nombre et du pourcentage de conducteurs décédés dont le test d'alcoolémie était positif. Comme nous l'avons mentionné précédemment, cet indicateur du problème est utile à cause de sa validité et parce que les données requises ont été compilées régulièrement, chaque année, dans le cadre du projet de *Base de données sur les accidents mortels*.

Cet indicateur est une mesure hautement valide et fiable du problème parce que la plupart des conducteurs qui sont tués dans des accidents sont soumis à un test d'alcoolémie. Un peu comme par les années passées, la fréquence des tests au Canada, en 2000, a été très élevée, puisque 84,2 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

2.2.3 Le nombre et le pourcentage de piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool. Les piétons qui consomment de l'alcool, aussi bien que les conducteurs, contribuent à accroître l'ampleur du problème des accidents liés à l'alcool, chaque année, au Canada. Il en est ainsi parce que marcher sur la voie publique ou en bordure de la route après avoir consommé de l'alcool est extrêmement dangereux. Ainsi, le présent rapport utilise l'information de la *Base de données sur les accidents mortels* pour déterminer le nombre et le pourcentage de piétons mortellement blessés qui ont consommé de l'alcool. Cette mesure est possible parce que la fréquence des tests d'alcoolémie, particulièrement chez les piétons de plus de 16 ans, est raisonnablement élevée, soit 58,3 % dans l'ensemble, pourcentage qui s'élève à 62,3 % si l'on exclut les victimes de moins de 16 ans.

Les données descriptives sur les piétons mortellement blessés qui ont consommé de l'alcool sont fournies dans la section relative au Canada (3.0), mais pas dans les sections provinciales ou territoriales (4.0 à 15.0) du rapport. Le nombre de piétons mortellement blessés dans la plupart des secteurs de compétence est relativement restreint, de sorte que les résultats détaillés pour ces secteurs de compétence ne seraient pas fiables. Cependant, les données sur l'incidence générale de piétons mortellement blessés ayant consommé de l'alcool sont présentées dans la section du Canada du rapport (3.3).

2.2.4 Le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. La mesure dans laquelle l'alcool entre en ligne de compte dans les accidents qui provoquent des blessures graves n'est pas très bien documentée et, par conséquent, est mal comprise, principalement pour deux raisons. Premièrement, les conducteurs en cause dans ces accidents sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie.

Deuxièmement, les agents de police ne consignent pas toujours la présence d'alcool dans ces accidents (consulter Mayhew *et al.*, 1997, qui étudie les limites de l'information sur la consommation d'alcool dans les rapports des policiers sur les collisions).

Pour ces raisons, nous avons opté pour une méthode substitutive ou indirecte de mesure du problème des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée n'inclut qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, entre 21 h et 6 h (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre d'accident qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool.

On a constaté une forte corrélation entre les résultats des mesures substitutives et ceux des mesures plus objectives du problème des accidents liés à l'alcool, p. ex. le nombre de conducteurs décédés ayant consommé de l'alcool, tel que déterminé par les analyses sanguines; de plus, ces mesures donnent une estimation assez fiable des tendances de la fréquence de consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves. Cependant, elles ont une validité limitée, c.-à-d. que les conducteurs qui ont consommé de l'alcool ne sont pas tous dépistés – de sorte qu'elles fournissent une estimation probablement « conservatrice » de l'ampleur du problème (voir Mayhew *et al.*, 1997).

3.0 CANADA

Cette section du rapport présente les conclusions générales sur la fréquence de la consommation d'alcool dans le cadre des accidents de la route mortels et graves au Canada, survenus en 2000. Les données portent sur :

- ◆ les personnes qui ont été tuées dans des accidents liés à l'alcool (section 3.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 3.2);
- ◆ la consommation d'alcool des piétons mortellement blessés (section 3.3);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 3.4);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 3.5).

3.1 DÉCÈS DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 3-1 contient de l'information sur les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool au Canada, en 2000. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent le nombre de décès. Les deux autres colonnes montrent le nombre et le pourcentage de victimes pour lesquelles l'information dont on dispose est suffisante pour permettre de déterminer si l'alcool était en cause. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 353 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route au Canada en 2000. De plus, dans 329 de ces cas (93,2 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, 137 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool au Canada, en 2000. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 39,2 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

Tableau 3-1

Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool : Canada, 2000

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	213	187	87.8	30	16.0	3.1
16-19	353	329	93.2	129	39.2	13.1
20-25	447	420	94.0	174	41.4	17.7
26-35	486	464	95.5	248	53.4	25.3
36-45	457	425	93.0	178	41.9	18.1
46-55	381	348	91.3	123	35.3	12.5
>55	825	729	88.4	99	13.6	10.1
<u>Sexe</u>						
Homme	2207	2025	91.8	800	39.5	81.5
Femme	955	877	91.8	181	20.6	18.5
<u>Genre</u>						
Conducteur	1897	1769	93.3	638	36.1	65.0
Passager	833	769	92.3	220	28.6	22.4
Piéton	420	356	84.8	115	32.3	11.7
Indéterminé	12	8	66.7	8	100.0	0.8
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	1558	1442	92.6	456	31.6	46.5
Camion/fourgonnette	714	677	94.8	266	39.3	27.1
Motocyclette	181	175	96.7	55	31.4	5.6
Semi-remorque	59	55	93.2	5	9.1	0.5
Autre véhicule routier	11	11	100.0	4	36.4	0.4
Véhicule non routier (Piétons)	210	180	85.7	76	42.2	7.7
(Piétons)	420	356	84.8	115	32.3	11.7
Indéterminé	9	6	66.7	4	0.0	0.4
TOTAL	3162	2902	91.8	981	33.8	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors.

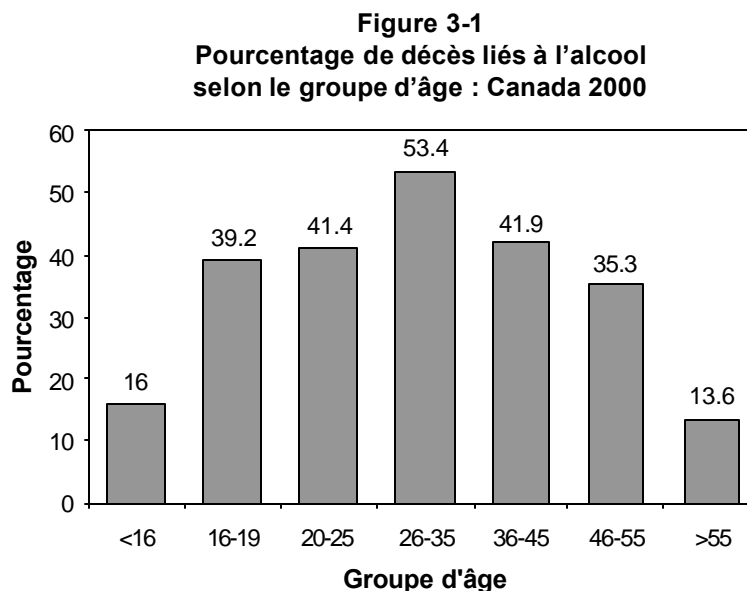
La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans des accidents liés à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces accidents. Par exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 13,1 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool au Canada, en 2000.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 3 162 personnes sont décédées dans des accidents de la route au Canada, en 2000. Dans 2 902 de ces cas (91,8 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 981, soit 33,8 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette

donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route (3 162 x 0,338), on peut estimer qu'au Canada, en 2000, 1 069 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

3.1.1 Âge. De toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (voir la dernière colonne du tableau 3-1), 25,3 % avaient entre 26 et 35 ans; 18,1 % entre 36 et 45 ans; 17,7 %, entre 20 et 25 ans. Les groupes des plus jeunes (<16 ans) et des plus âgés (>55 ans) ne représentaient que 3,1 % et 10,1 % respectivement de toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

La figure 3-1 exprime le pourcentage des décès liés à l'alcool dans chaque groupe d'âge. Le groupe pour lequel la fréquence de consommation d'alcool est la plus élevée (53,4 %) est celui des 26 à 35 ans. Le plus faible taux de consommation d'alcool a été observé chez les très jeunes et les plus âgés – seulement 16,0 % des victimes de moins de 16 ans et 13,6 % de celles de plus de 55 ans sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.



3.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 81,5 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (39,5 %) était aussi supérieure à celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (20,6 %)

3.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 65,0 % étaient des conducteurs, 22,4 % étaient des passagers et 11,7 % étaient des piétons.

Dans chacune de ces catégories, on constate peu de différences sur le plan de la fréquence de consommation. En effet, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (36,1 %) dans les accidents dans lesquels un conducteur est décédé. Elle est de 32,3 % pour les accidents dans lesquels un piéton est décédé et de 28,6 % pour les accidents dans lesquels un passager a perdu la vie.

3.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, près de la moitié (46,5 %) se trouvaient dans une automobile, 27,1 % dans un camion/fourgonnette, 7,7 % dans un véhicule non routier (soit bicyclette, motoneige, véhicule tout terrain) et 5,6 %, sur une motocyclette.

Pour chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant d'automobile est décédé (39,3 % par rapport à 31,6 %). La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels une personne est décédée dans un véhicule non routier était de 42,2 %.

3.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

La présente section offre des renseignements sur la présence d'alcool exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés au Canada en 2000. Le tableau 3.2 présente les données selon le groupe d'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision (un ou plusieurs véhicules). Les données visent les conducteurs des principaux types de véhicules (automobiles, camions, fourgonnettes, motocyclettes, semi-remorques).

La première colonne de données du tableau donne le nombre de conducteurs décédés. Les deux colonnes suivantes, le nombre et le pourcentage de ces victimes qui ont été soumises à des tests d'alcoolémie. Les autres colonnes fournissent de l'information sur les résultats des

tests – y compris le pourcentage de conducteurs dont le test d'alcoolémie était positif – répartis dans cinq catégories de taux d'alcoolémie (TA).

Par exemple, chez les 16 à 19 ans, 163 conducteurs ont été tués en 2000; 143 d'entre eux (87,7 %) avaient été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi ces derniers, 60,1 % ne présentaient aucune trace d'alcool, 4,9 % avaient un TA (concentration d'alcool dans le sang) inférieur à 50 mg%, 7,0 % avaient un TA de 50 à 80 mg%, 14,7 % avaient un TA variant entre 81 et 150 mg% et 13,3 % avaient un TA supérieur à 150 mg%.

Tableau 3-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Canada, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis à des tests		Pourcentage de conducteurs regroupés par TA:				
		Nombre	% du total	Zéro	1-49	50-80	81-150	>150
Âge								
<16	7	6	85.7	83.3	0.0	0.0	16.7	0.0
16-19	163	143	87.7	60.1	4.9	7.0	14.7	13.3
20-25	261	232	88.9	58.2	3.9	1.7	8.2	28.0
26-35	317	295	93.1	51.5	5.4	3.1	12.2	27.8
36-45	311	268	86.2	59.7	1.9	1.5	8.2	28.7
46-55	245	202	82.4	68.3	4.0	0.5	7.4	19.8
>55	406	294	72.4	85.7	4.8	1.0	1.4	7.1
Sexe								
Homme	1344	1142	85.0	60.8	4.0	2.4	9.1	23.7
Femme	366	298	81.4	78.5	4.4	1.3	4.7	11.1
Type de véhicule								
Automobile	1019	831	81.6	65.9	3.9	2.3	9.4	18.5
Motocyclette	170	142	83.5	65.5	7.7	2.8	9.9	14.1
Semi-remorque	52	46	88.5	89.1	2.2	0.0	0.0	8.7
Gros routier ¹	16	15	93.8	73.3	6.7	0.0	0.0	20.0
Fourgonnette	105	96	91.4	75.0	1.0	0.0	2.1	21.9
Autocaravane	7	7	100.0	85.7	0.0	0.0	0.0	14.3
Camion léger ²	331	296	89.4	51.0	4.4	2.7	8.1	33.8
Autre camion ³	6	5	83.3	80.0	0.0	0.0	0.0	20.0
Autre véhicule routier ⁴	4	2	50.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Genre de collision								
Un seul véhicule	736	631	85.7	44.5	3.8	3.3	12.8	35.5
Plusieurs véhicules	973	808	83.0	80.0	4.3	1.2	4.6	9.9
Indéterminé	1	1	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
TOTAL	1710	1440	84.2	64.4	4.1	2.2	8.2	21.1

*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules non routiers

¹ Camions de plus de 4 500 kg

² Ex. : camionnettes

³ Comprend les véhicules utilitaires, les charrues et les camions de nature inconnue

⁴ Comprend les véhicules de secours et les autobus

Remarque : Les types de véhicules indiqués dans la zone ombragée correspondent à la catégorie des camions/fourgonnettes utilisée dans les sections du rapport portant sur les différents secteurs de compétence.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Comme on peut le constater, 1 710 conducteurs sont décédés dans des accidents de la route au Canada en 2000. Le taux global de tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs était de 84,2 %, soit à peu près le même qu'en 1999 – 84,1 %.

Parmi tous les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 64,4 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 35,6 % avaient consommé de l'alcool;
- ◆ 4,1 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 2,2 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%
- ◆ 8,2 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%
- ◆ 21,1 % avaient un TA supérieur à 150 mg%.

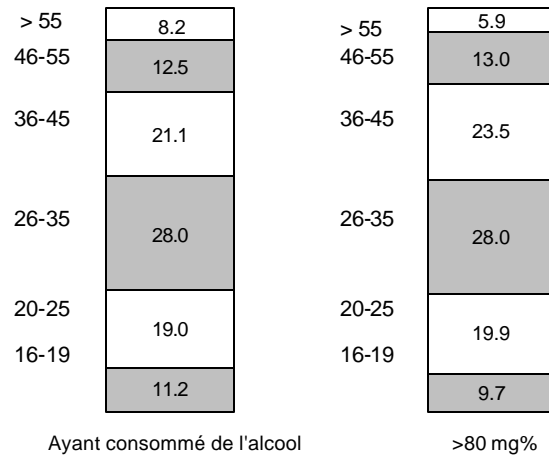
Ainsi, 35,6 % des conducteurs décédés au Canada avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un taux d'alcoolémie illégal – 80,8 % des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à 80 mg%.

3.2.1 Variations selon l'âge. Les figures 3-2 et 3-3 résument les données du tableau 3-1 en fonction des groupes d'âge.

La figure 3-2 montre le pourcentage de tous les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool dans chaque groupe d'âge. La barre de gauche donne le pourcentage de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool, par groupe d'âge. À droite, figure le pourcentage des conducteurs « avec facultés affaiblies » (TA supérieur à 80 mg%) par groupe d'âge. Les conducteurs de moins de 16 ans ne sont pas compris parce que très peu d'entre eux avaient consommé de l'alcool.

Parmi tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool, 28,0 % avaient entre 26 et 35 ans, 21,1 %, entre 36 et 45 ans, 19,0 % entre 20 et 25 ans, 12,5 %, entre 46 et 55 ans et 11,2 avaient entre 16 et 19 ans. Ceux du groupe des plus de 55 ans ne représentaient que 8,2 % des conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool.

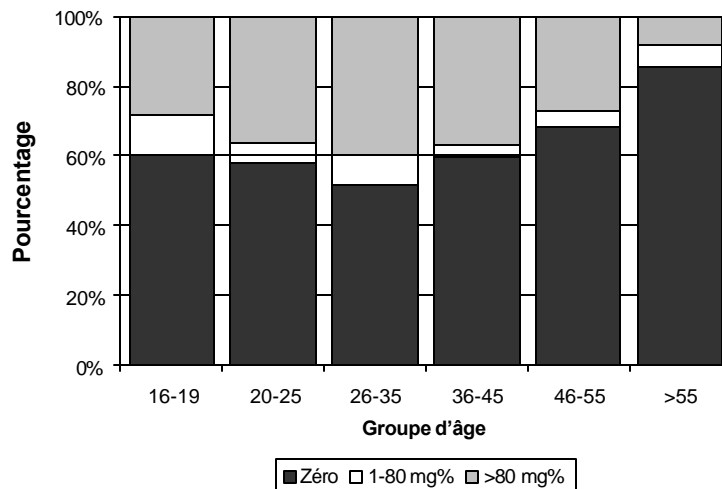
Figure 3-2
Pourcentage des conducteurs décédés ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, regroupés selon l'âge : Canada, 2000



De tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. dont le TA dépassait 80 mg%), 28,0 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 23,5 % de celui des 36 à 45 ans, 19,9 % de celui des 20 à 25 ans, 13,0 % du groupe des 46 à 55 ans et 9,7 % de celui des 16 à 19 ans. Ceux qui avaient plus de 55 ans ne représentaient que 5,9 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont le TA était supérieur à la limite légale.

La figure 3-3 présente l'information de manière un peu différente. Pour chaque groupe d'âge, le pourcentage des conducteurs qui étaient sobres (TA nul) est indiqué par la partie inférieure noire de la barre; la proportion de ceux qui avaient un TA positif, mais inférieur à la limite légale (1-80 mg%) est illustré par la section blanche du milieu et le pourcentage de ceux qui avaient un TA supérieur à la limite permise (>80 mg%) est indiqué par la partie supérieure grise de la barre.

Figure 3-3
Pourcentage des conducteurs ayant consommé de l'alcool, regroupés selon l'âge : Canada, 2000

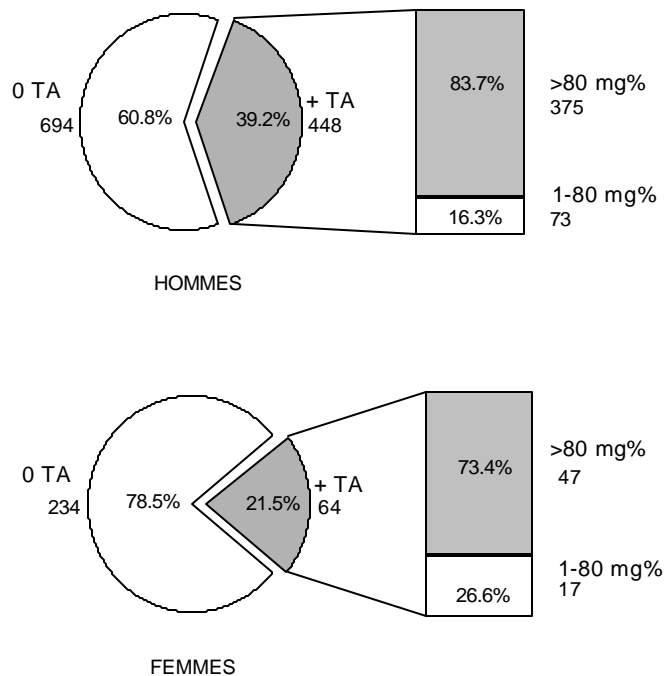


Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool; en effet, 48,5 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient bu. Par contre, seulement 14,3 % des conducteurs de plus de 55 ans avaient consommé de l'alcool.

3.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 87,5 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et pour 88,9 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies. Cependant, s'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (1 344 des 1 710 victimes sont des hommes).

Les conducteurs qui ont consommé de l'alcool sont aussi plus nombreux parmi les hommes décédés que les femmes. Ces résultats sont illustrés à la figure 3-4. Le diagramme circulaire montre, pour chaque sexe, le pourcentage de ceux qui étaient sobres (0 TA) et de ceux qui avaient un TA positif. La barre à droite de la tarte indique la répartition des niveaux d'alcool chez ceux qui avaient bu – les pourcentages de ceux qui avaient un taux d'alcoolémie supérieur et inférieur à la limite légale. Les pourcentages sont inscrits dans la figure; le nombre absolu de cas, à côté.

Figure 3-4
Consommation d'alcool des conducteurs et conductrices : Canada, 2000



Les conducteurs mortellement blessés étaient beaucoup susceptibles d'avoir bu que les conductrices (39,2 % et 21,5 % respectivement). Cependant, la plupart des conducteurs et des conductrices qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à la limite permise (83,7 % et 73,4 % respectivement).

3.2.3 Variations selon le type de véhicule. Le tableau 3-3 présente le nombre et le pourcentage de conducteurs ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, (ceux qui avaient un TA positif), 55,3 % étaient des conducteurs d'automobiles, 28,3 % de camions légers, 9,6 % de motocyclettes et 4,7 % de fourgonnettes.

Tableau 3-3
Nombre et pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, selon le type de véhicule : Canada, 2000

Type de véhicule	Nombre de conducteurs* ayant consommé de l'alcool	% de conducteurs ayant consommé de l'alcool	Nombre de conducteurs aux facultés affaiblies au sens de la loi	% de conducteurs aux facultés affaiblies au sens de la loi
Automobile	283	55.3	232	55.0
Motocyclette	49	9.6	34	8.1
Semi-remorque	5	1.0	4	0.9
Gros routier ¹	4	0.8	3	0.7
Fourgonnette	24	4.7	23	5.5
Autocaravane	1	0.2	1	0.2
Camion léger ²	145	28.3	124	29.4
Autre camion ³	1	0.2	1	0.2
Autre véhicule routier ⁴	0	0.0	0	0.0
TOTAL	512	100.0	422	100.0

*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules non routiers

¹ Camions de plus de 4 500 kg

² Ex. : camionnettes

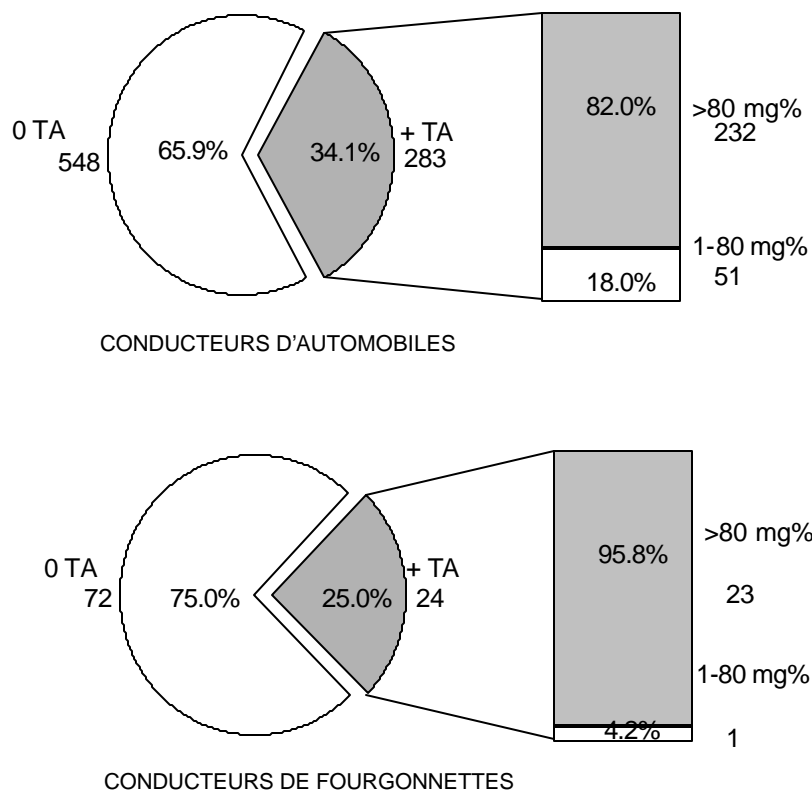
³ Comprend les véhicules utilitaires, les charrues et les camions de nature inconnue

⁴ Comprend les véhicules de secours et les autobus

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés aux facultés affaiblies (ceux dont le TA était de plus de 80 mg%), 55,0 % étaient des automobilistes, 29,4 % des conducteurs de camions légers, 8,1 % des motocyclistes et 5,5 % des conducteurs de fourgonnettes.

Les figures 3-5a-c résument les résultats des tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs décédés en 2000, selon le type de véhicule conduit : automobiles et fourgonnettes (figure 3-5a); motocyclettes et camions légers (figure 3-5b); gros routiers et semi-remorques (figure 3-5c). La présentation est la même dans tous les cas. Le diagramme circulaire indique le nombre et le pourcentage de conducteurs qui étaient sobres, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs qui avaient consommé de l'alcool. Le diagramme à barres montre la répartition du TA chez ceux qui avaient un taux d'alcoolémie positif.

Figure 3-5a
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2000



Parmi les conducteurs d'automobile mortellement blessés, 34,1 % avaient bu. Parmi eux, une forte proportion (82,0 %) avait un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale. Chez les conducteurs de fourgonnettes décédés, 25,0 % avaient consommé de l'alcool et, parmi eux, 95,8 % avaient un TA supérieur à la limite permise. Quant aux conducteurs de motocyclette, 34,5 % avaient bu et 69,4 % d'entre eux avaient un TA supérieur à la limite légale. Le taux de consommation d'alcool le plus élevé a été observé chez les conducteurs de camions légers – 49,0 % avaient bu et, de ce nombre, 85,5 % avaient un TA illégal. Les conducteurs de gros

Figure 3-5b
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2000

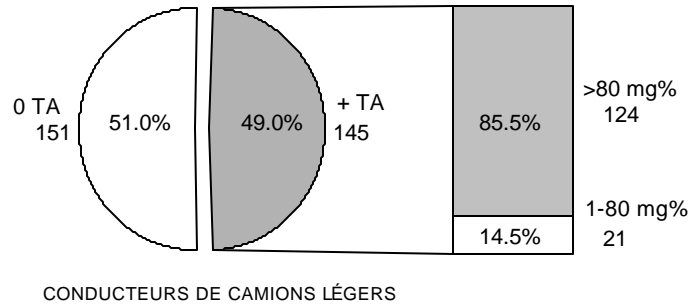
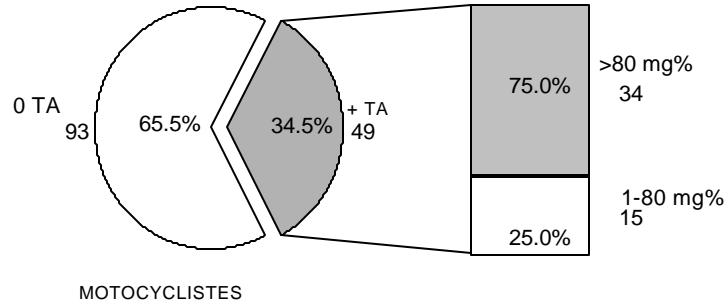
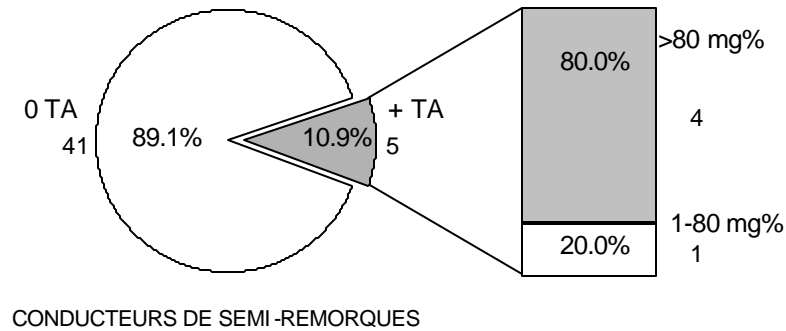
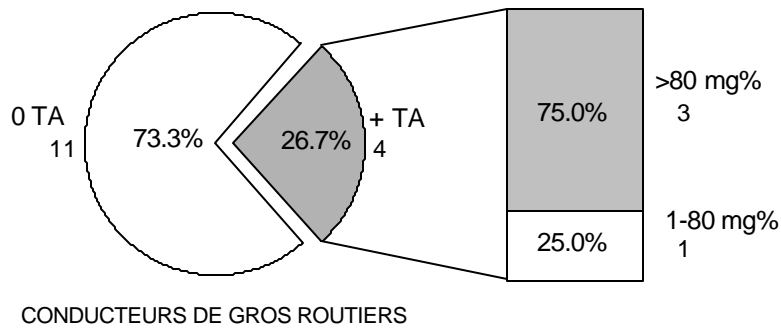
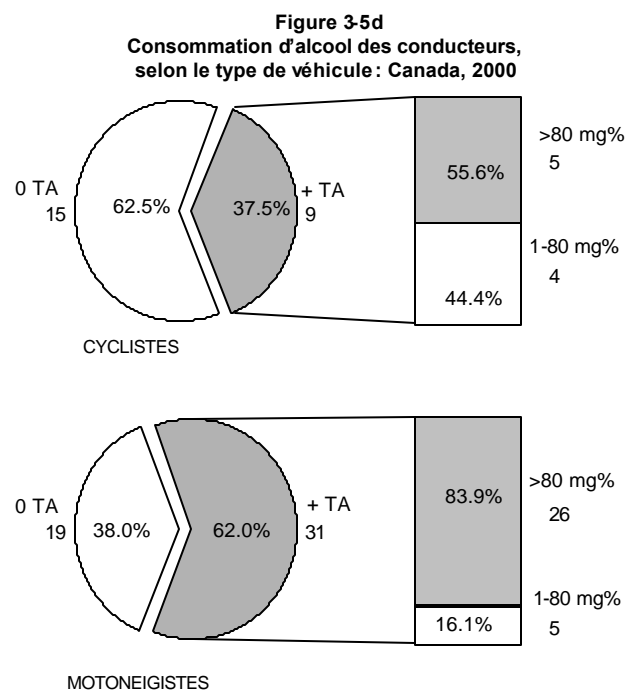


Figure 3-5c
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2000



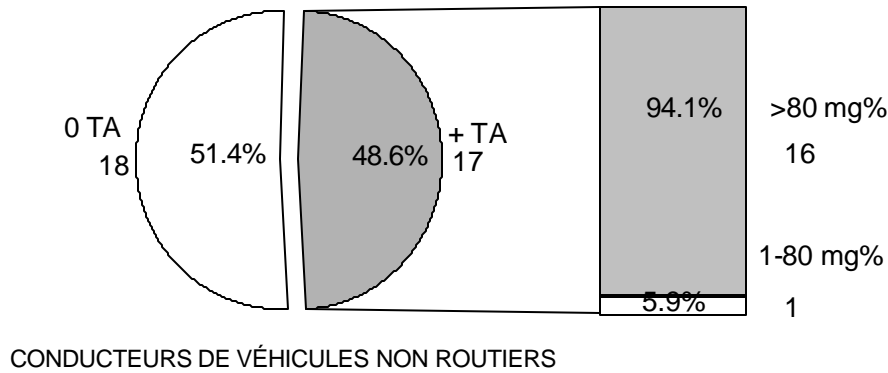
routiers et de semi-remorques avaient quant à eux un taux de consommation d'alcool bien moins élevé. De fait, seulement 26,7 % des conducteurs de gros routiers avaient consommé de l'alcool. C'est chez les conducteurs de semi-remorques qu'on a observé le taux de consommation d'alcool le plus faible, soit seulement 10,9 %.

Les figures 3-5d-e présentent de l'information sur la consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules de plaisance (les résultats relatifs à ce type de véhicules ne sont pas inclus dans les tableaux 3-2 ou 3-3). On constate ainsi que la plus faible consommation d'alcool est celle des cyclistes – seulement 37,5 % d'entre eux avaient consommé de l'alcool au moment de la collision. Cependant, parmi ceux qui avaient bu, 55,6 % avaient un TA supérieur à la limite permise. Chez les motoneigistes, 62,0 % avaient consommé de l'alcool et 83,9 % avaient un TA supérieur à la limite légale. Les conducteurs de véhicules tout terrain étaient moins susceptibles que les motoneigistes d'avoir consommé de l'alcool – 48,6 % d'entre eux avaient bu, mais 94,1 % de ces derniers avaient un TA supérieur à la limite autorisée.



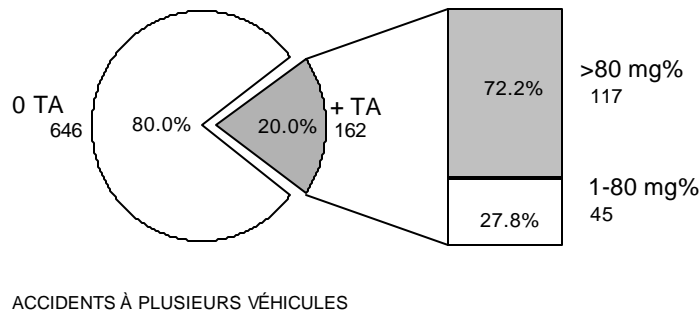
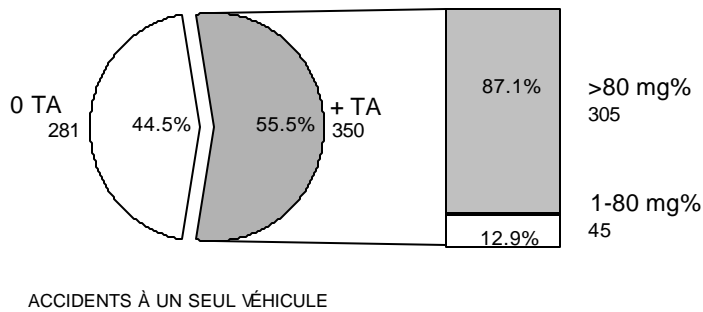
3.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié de tous les conducteurs décédés (43,0 %) l'ont été dans des accidents mettant en cause un seul véhicule, mais ces accidents sont associés à plus de la moitié des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (68,4 % et 72,3 % respectivement).

Figure 3-5e
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2000



Cette apparente disparité serait attribuable à une représentation excessive de l'alcool dans les accidents à un seul véhicule. Comme le montre la figure 3-6, plus de la moitié des conducteurs dans les accidents mettant en cause un seul véhicule (55,5 %) avaient consommé de l'alcool, comparativement à seulement 20,0 % dans les collisions à plusieurs véhicules. La plupart des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise (87,1 %). Par contre, chez les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool dans les accidents à plusieurs véhicules, 72,2 % avaient un TA supérieur à la limite.

Figure 3-6
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de collision : Canada, 2000



3.3 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES PIÉTONS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette section présente de l'information sur la consommation d'alcool des piétons décédés après avoir été heurtés par un véhicule au Canada en 2000. Le tableau 3-4 montre l'information par groupe d'âge, par sexe et par secteur de compétence.

Les données de la première colonne du tableau indiquent le nombre de piétons décédés. Les deux autres colonnes donnent le nombre et le pourcentage de ces victimes qui ont été soumises à des tests d'alcoolémie. Les autres colonnes fournissent des renseignements sur les résultats des tests d'alcoolémie – notamment le pourcentage de ceux dont les TA étaient positifs regroupés par catégorie de TA.

Tableau 3-4
Consommation d'alcool des piétons décédés : Canada, 2000

Catégorie de piétons	Nombre de piétons	Piétons soumis à des tests		Pourcentage de piétons regroupés par TA				
		Nombre	% du total	Zéro	1-49	50-80	81-150	>150
Âge								
<16	49	14	28.6	92.9	0.0	0.0	7.1	0.0
16-19	28	23	82.1	47.8	4.4	4.4	4.4	39.1
20-25	19	13	68.4	76.9	0.0	0.0	7.7	15.4
26-35	40	34	85.0	23.5	0.0	2.9	5.9	67.6
36-45	52	39	75.0	46.2	0.0	0.0	7.7	46.2
46-55	47	35	74.5	62.9	0.0	2.9	8.6	25.7
>55	185	87	47.0	81.6	3.4	2.3	2.3	10.3
Sexe								
Homme	268	169	63.1	55.0	2.4	1.8	7.1	33.7
Femme	152	76	50.0	78.9	0.0	2.6	1.3	17.1
Secteur de compétence								
Colombie-Britannique	65	38	58.5	68.4	0.0	2.6	5.3	23.7
Alberta	45	38	84.4	36.8	0.0	5.3	7.9	50.0
Saskatchewan	24	12	50.0	41.7	0.0	0.0	0.0	58.3
Manitoba	19	18	94.7	55.6	5.6	0.0	5.6	33.3
Ontario	135	70	51.9	67.1	4.3	2.9	5.7	20.0
Québec	97	47	48.5	78.7	0.0	0.0	4.3	17.0
Nouveau-Brunswick	16	10	62.5	60.0	0.0	0.0	0.0	40.0
Nouvelle-Écosse	10	5	50.0	60.0	0.0	0.0	20.0	20.0
Île-du-Prince-Édouard	2	1	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
Terre-Neuve	6	5	83.3	80.0	0.0	0.0	0.0	20.0
Nunavut	1	1	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
TOTAL	420	245	58.3	62.4	1.6	2.0	5.3	28.6

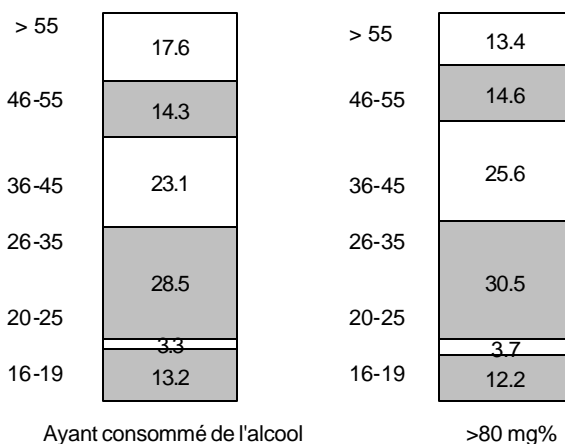
En 2000, comme l'indiquent les totaux au bas du tableau, 420 piétons ont été mortellement blessés; 245 (58,3 %) d'entre eux ont été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi eux :

- ◆ 62,4 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 37,6 % avaient consommé de l'alcool;
- ◆ 1,6 % avaient un TA inférieur à 50 mg%;
- ◆ 2,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 5,3 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 28,6 % avaient un TA supérieur à 150 mg%.

Ainsi, 37,6 % de tous les piétons décédés avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg%.

3.3.1 Variations selon l'âge. Parmi les piétons décédés, plus des deux cinquièmes (44,0 %) avaient plus de 55 ans (185 des 420 piétons décédés). Les plus âgés, cependant, constituaient une proportion beaucoup plus petite de ceux qui avaient consommé de l'alcool et de ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%. C'est ce qu'illustre la figure 3-7. On y trouve le pourcentage de tous les piétons qui avaient consommé de l'alcool dans chaque groupe d'âge. La barre de gauche indique le pourcentage de tous les piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool, selon le groupe d'âge. À droite est indiqué le pourcentage des piétons qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, dans chaque groupe d'âge.

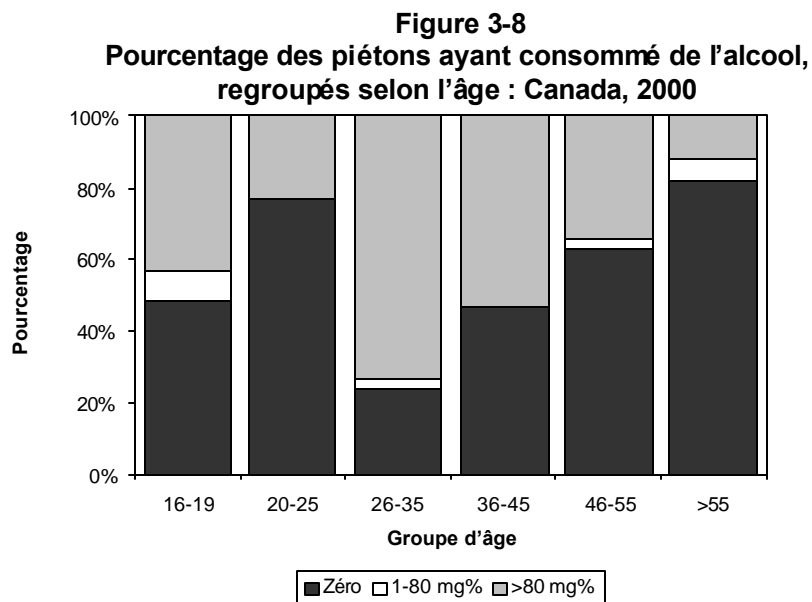
Figure 3-7
Pourcentage de tous les piétons décédés ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, regroupés selon l'âge : Canada, 2000



De tous les piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool, 28,5 % avaient entre 26 et 35 ans, 23,1 %, entre 36 et 45 ans, 17,6 %, plus de 55 ans, 14,3 %, entre 46 et 55 ans, 13,2 %, entre 16 et 19 ans et seulement 3,3 %, entre 20 et 25 ans.

Parmi les piétons décédés qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, 30,5 % avaient entre 26 et 35 ans, 25,6 %, entre 36 et 45 ans, 14,6 %, entre 46 et 55 ans, 13,4 %, plus de 55 ans, 12,2 %, entre 16 et 19 ans; seulement 3,7 % avaient entre 20 et 25 ans.

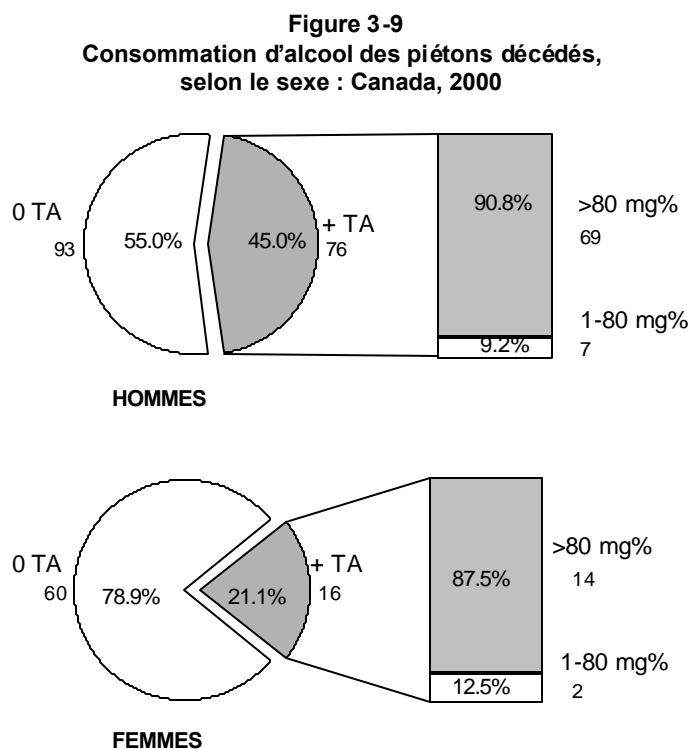
La figure 3-8 présente la même information d'une manière légèrement différente, indiquant le pourcentage, selon les groupes d'âge, des piétons qui étaient sobres (TA nul), représentés par la portion inférieure sombre de la barre, de ceux qui avaient un TA positif, mais inférieur à 81 mg%, indiqués par la section blanche du milieu, et de ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, illustrés par la partie grise de la barre.



Parmi les groupes d'âge, ce sont les piétons mortellement blessés du groupe des 26 à 35 ans qui étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool : 76,5 %. Par contre, seulement 18,4 % des piétons de plus de 55 ans soumis à un test d'alcoolémie avaient consommé de l'alcool.

3.3.2 Variations selon le sexe. Les hommes comptent pour plus des quatre cinquièmes (82,6 %) de tous les piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, et 83,1 % de tous ceux qui avaient un TA de plus de 80 mg%.

La figure 3-9 résume les conclusions au sujet de la consommation d'alcool par les piétons de sexe masculin et de sexe féminin. Le diagramme circulaire montre la proportion de piétons sobres (TA nul) et ayant consommé de l'alcool (TA positif). La barre située à la droite du diagramme indique les niveaux d'alcool décelés chez les piétons qui avaient bu, ainsi que le pourcentage de ceux qui avaient un TA supérieur ou inférieur à la limite permise. Les pourcentages sont inscrits à l'intérieur des figures et le nombre total de cas est adjacent au diagramme en question.



Parmi les piétons masculins décédés, 45,0 % avaient consommé de l'alcool et 90,8 % d'entre eux avaient un TA de plus de 80 mg%. Le tableau est légèrement différent pour les piétons féminins mortellement blessés – seulement 21,1 % d'entre elles avaient bu, mais 87,5 % de celles-ci avaient un TA supérieur à la limite autorisée.

3.3.3 Variations selon le secteur de compétence. Plus de la moitié des piétons sont décédés en Ontario et au Québec (32,1 % et 23,1 %, respectivement). Ces deux provinces ont aussi enregistré 25,0 % et 10,9 % (respectivement) des piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 21,7 % et 12,0 % des piétons décédés qui avaient un TA de plus de 80 mg%. Il convient de noter que les données concernant les piétons qui avaient bu et ceux dont les facultés étaient affaiblies au Québec sont sous-estimées parce qu'elles sont

basées sur les piétons soumis à des tests d'alcoolémie et que la fréquence des tests dans cette province est plutôt faible; en effet, seulement 48,5 % des piétons mortellement blessés au Québec ont été soumis à des tests, comparativement à 94,7 % au Manitoba et à 84,4 % en Alberta.

Cependant, comme le montre le tableau 3-4 (voir page 28), les plus forts pourcentages de piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool sont ceux de l'île-du-Prince-Édouard – 100,0 %. Le plus faible est celui du Nunavut – où l'unique piéton soumis à un test d'alcoolémie dans cette province était sobre – et de Terre-Neuve où 20,0 % des piétons mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

3.4 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

La présente section contient des renseignements sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 2000, au Canada. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer l'incidence de la consommation d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre d'accident qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool.

Le tableau 3-5 donne les résultats concernant les conducteurs selon l'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 3-5
Description des conducteurs* en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Canada, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
Âge				
<16	281	24	8.5	0.7
16-19	1780	441	24.8	13.1
20-25	2775	747	26.9	22.2
26-35	3473	753	21.7	22.3
36-45	3323	649	19.5	19.2
46-55	2369	363	15.3	10.8
>55	2473	229	9.3	6.8
Indéterminé	1928	166	8.6	4.9
Sexe				
Homme	12760	2632	20.6	78.1
Femme	5341	691	12.9	20.5
Indéterminé	301	49	16.3	1.5
Type de véhicule				
Automobile	10643	2037	19.1	60.4
Camion/fourgonnette	4984	946	19.0	28.1
Motocyclette	870	146	16.8	4.3
Semi-remorque	567	75	13.2	2.2
Autre véhicule routier	181	22	12.2	0.7
Véhicule non routier	959	127	13.2	3.8
Indéterminé	198	19	9.6	0.6
Genre de collision				
Un seul véhicule	5781	2293	39.7	68.0
Plusieurs véhicules	12621	1079	8.5	32.0
TOTAL	18402	3372	18.3	100.0

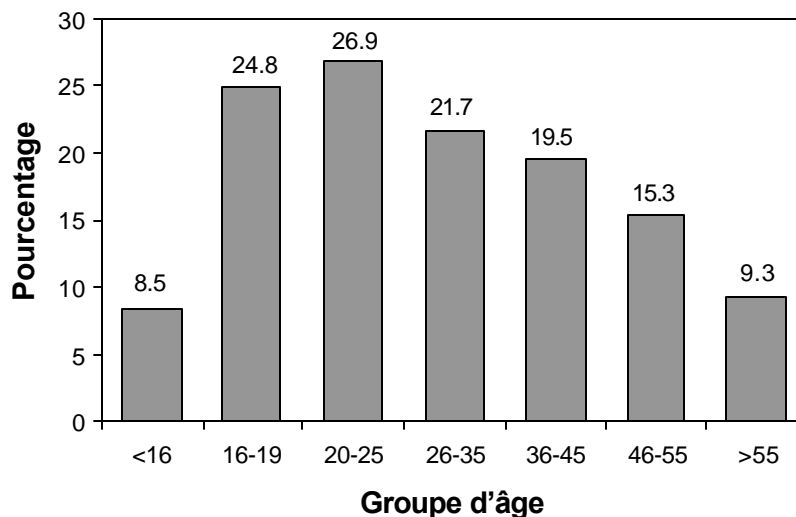
*Exclut la Colombie-Britannique

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 18 402 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été grièvement blessée. Parmi ces accidents, 18,3 % étaient liés à l'alcool.

3.4.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 22,3 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 22,2 %, des 20 à 25 ans et 19,2 % du groupe de 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 0,7 % de tous ceux qui étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool.

La figure 3-10 illustre, selon les groupes d'âge, le pourcentage de conducteurs en cause dans un accident lié à l'alcool. Le plus fort taux de consommation d'alcool est observé chez les conducteurs du groupe des 20 à 25 ans (26,9 %) et ceux du groupe des 16 à 19 ans (24,8 %). C'est dans le groupe des conducteurs les plus jeunes – ceux de moins de 16 ans (8,5 %), que l'alcool a été décelé le moins souvent.

Figure 3-10
Pourcentage des conducteurs en cause dans un accident ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte, regroupés selon l'âge : Canada, 2000



3.4.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 78,1 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool était aussi plus importante que celle des femmes (20,6 % et 12,9 %, respectivement).

3.4.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte, 60,4 % conduisaient des automobiles et 28,1 %, des camions/fourgonnettes.

Près d'un accident à blessures graves sur cinq dans lesquels des conducteurs de camions/fourgonnettes et des automobilistes (19,1 % et 19,0 % respectivement) de même que des motocyclistes (16,8 %) étaient en cause était lié à l'alcool. Les conducteurs d'autres véhicules routiers sont ceux qui étaient en cause le moins souvent dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (12,2 %).

3.4.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 68,0 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 39,7 % de ces conducteurs par rapport à 8,5 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

3.5 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Les sections précédentes ont permis d'examiner quatre indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, le nombre et le pourcentage des piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La présente section examine les changements survenus relativement à ces quatre indicateurs.

3.5.1 Décès dans des accidents liés à l'alcool : 1995 – 2000. Le tableau 3-6 et la figure 3-11 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2000. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés à la section 3.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Tableau 3-6
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool: Canada, 1995 - 2000

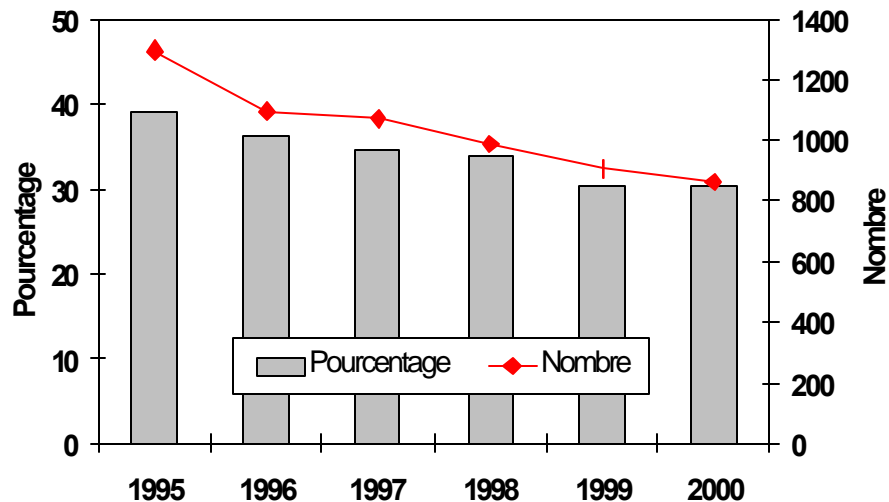
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	3338	1296	38.8
1996	3031	1097	36.2
1997	3089	1070	34.6
1998	2909	986	33.9
1999	2986	906	30.3
2000	2865	864	30.2

*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

**Seulement sur les voies publiques et au moyen des principaux types de véhicules

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 1 296 à 864 entre 1995 et 2000. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool est passé de 38,8 % en 1995 à 30,2 % en 2000.

Figure 3-11
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un
conducteur ayant consommé de l'alcool : Canada, 1995 – 2000



3.5.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2000. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 14 ans, soit de 1987 à 2000, figurent au tableau 3-7. Les tendances sont illustrées à la figure 3-12, qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui :

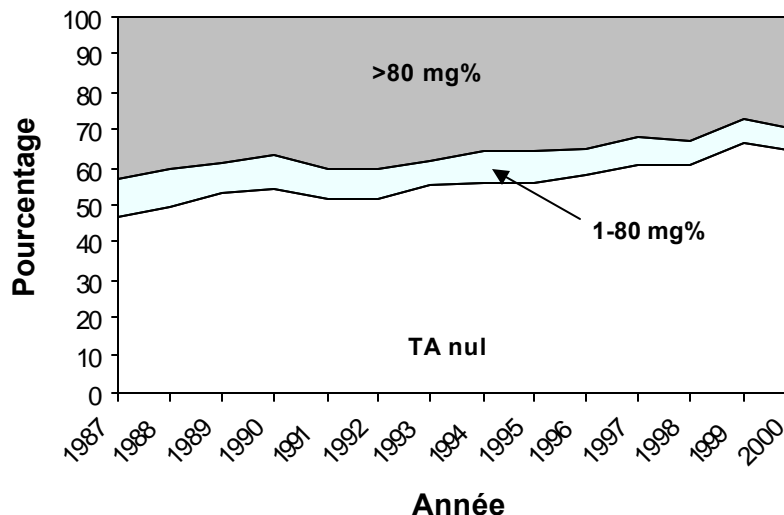
- 1) n'avaient pas consommé d'alcool – représentés par la zone blanche;
- 2) avaient un TA inférieur à la limite permise – indiqués par la zone gris pâle et
- 3) avaient un TA supérieur à la limite légale – illustrés par la zone gris foncé.

Tableau 3-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Canada, 1987 - 2000

Année	Nombre de conducteurs	Nombre soumis à des tests	Pourcentage soumis à des tests	Conducteurs regroupés par TA (mg%)					
				Nombre	% soumis à des tests	Nombre	% soumis à des tests	Nombre	% soumis à des tests
1987	2250	1721	76.5	807	46.9	172	10.0	742	43.1
1988	2326	1796	77.2	887	49.4	186	10.4	723	40.3
1989	2384	1872	78.5	1002	53.5	143	7.6	727	38.8
1990	2181	1756	80.5	959	54.6	155	8.8	642	36.6
1991	2067	1635	79.1	850	52.0	127	7.8	658	40.2
1992	1981	1585	80.0	823	51.9	126	7.9	636	40.1
1993	2043	1677	82.1	928	55.3	115	6.9	634	37.8
1994	1886	1602	84.9	899	56.1	127	7.9	576	36.0
1995	1924	1617	84.0	915	56.6	129	8.0	573	35.4
1996	1728	1436	83.1	838	58.4	97	6.8	501	34.9
1997	1802	1475	81.9	899	60.9	108	7.3	468	31.7
1998	1714	1431	83.5	872	60.9	90	6.3	469	32.8
1999	1793	1508	84.1	1009	66.9	90	6.0	409	27.1
2000	1710	1440	84.2	928	64.4	90	6.3	422	29.3

* Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules non routiers

Figure 3-12
Tendances de la consommation d'alcool chez les
conducteurs mortellement blessés : Canada, 1987 – 2000



Le nombre de conducteurs mortellement blessés avec un TA supérieur à la limite légale (plus de 80 mg%) a baissé, passant de 742 à 409 entre 1987 et 1999, pour remonter à 422 en 2000. Le pourcentage des conducteurs décédés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a chuté, de 43,1 % à 27,1 %, entre 1987 et 1999, puis a augmenté à 29,3 % en 2000.

Par ailleurs, le nombre de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a fluctué au cours de cette période, le niveau le plus faible de 807 étant celui de 1987 et le sommet, à 1 009, ayant été atteint en 1999. En 2000, on a dénombré 928 conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul. Le pourcentage de cette catégorie de conducteurs est passé de 46,9 % à 66,9 %, entre 1987 et 1999, puis a diminué à 64,4 % en 2000.

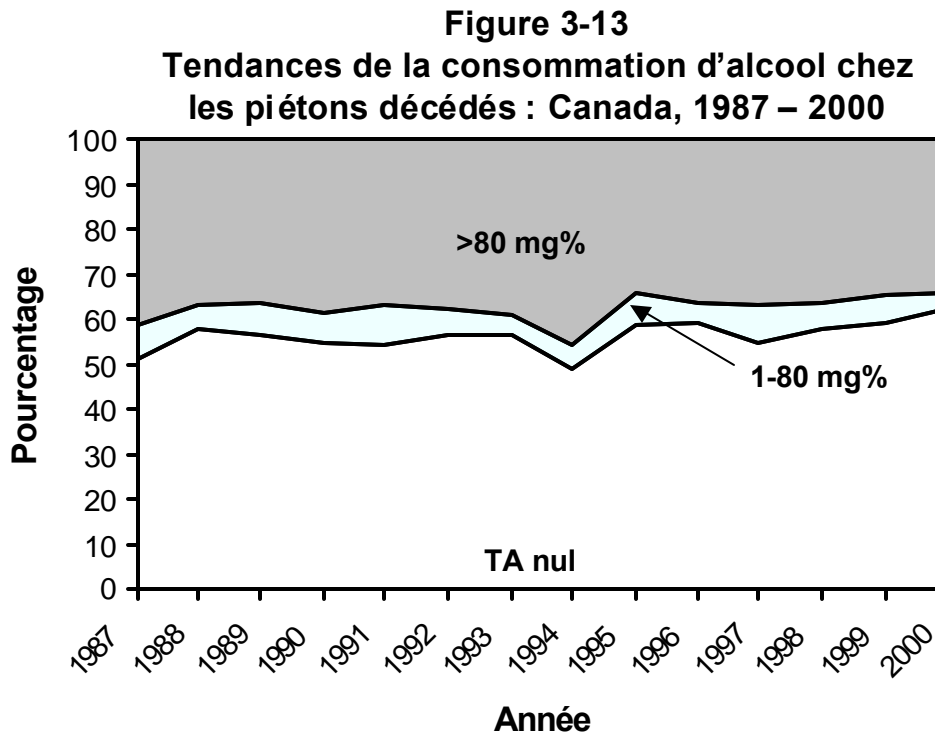
Le nombre de conducteurs mortellement blessés avec un TA se situant entre 1 et 80 mg% a diminué, passant de 186 à 90, entre 1988 et 1998, demeurant constant depuis. Le pourcentage de conducteurs décédés avec un TA entre 1 et 80 mg% a aussi baissé, passant d'un sommet de 10,4 % en 1988 à son niveau le plus bas (6,0 %), en 1999, pour remonter légèrement à 6,3 % en 2000.

3.5.3 Piétons mortellement blessés : 1987 – 2000. Les données sur la consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés au cours de la période de 14 ans, de 1987 à 2000, sont indiquées au tableau 3-8. Les tendances sont illustrées à la figure 3-13 qui

Tableau 3-8
Consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés : Canada, 1987 - 2000

Année	Nombre de piétons	Nombre soumis à des tests	Pourcentage soumis à des tests	Piétons regroupés par TA (mg%)					
				Zéro TA		1-80 TA		>80 TA	
				Nombre	% soumis à des tests	Nombre	% soumis à des tests	Nombre	% soumis à des tests
1987	760	414	54.5	213	51.4	30	7.2	171	41.3
1988	748	358	47.9	208	58.1	17	4.7	133	37.2
1989	676	368	54.4	209	56.8	27	7.3	132	35.9
1990	683	356	52.1	195	54.8	23	6.5	138	38.8
1991	598	347	58.0	188	54.2	30	8.6	129	37.2
1992	522	296	56.7	166	56.1	17	5.7	113	38.2
1993	551	301	54.6	169	56.1	15	5.0	117	38.9
1994	517	295	57.1	145	49.2	15	5.1	135	45.8
1995	493	303	61.5	178	58.7	22	7.3	103	34.0
1996	548	325	59.3	194	59.7	13	4.0	118	36.3
1997	502	295	58.8	163	55.3	22	7.5	110	37.3
1998	498	303	60.8	174	57.4	18	5.9	111	36.6
1999	473	288	60.9	170	59.0	18	6.3	100	34.7
2000	420	245	58.3	153	62.4	9	3.7	83	33.9

montre les changements du pourcentage des piétons décédés qui 1) n'avaient pas consommé d'alcool – représentés par la zone blanche; 2) avaient un TA inférieur à la limite permise – illustrés par la zone gris pâle et 3) avaient un TA supérieur à la limite légale – indiqués par la zone gris foncé.



Le nombre de piétons mortellement blessés avec un TA supérieur à 80 mg% a diminué, passant d'un sommet de 171 en 1987, jusqu'à son plus bas niveau, à 83, en 2000. Le pourcentage de piétons décédés qui avaient un TA supérieur à 80 mg% est passé de 41,3 % à 35,9 % entre 1987 et 1989, a augmenté jusqu'en 1994 pour atteindre son plus faible niveau en 2000 (33,9 %).

Le nombre de piétons mortellement blessés qui n'affichaient aucune trace d'alcool a aussi diminué, passant de 213 à 145 entre 1987 et 1994, avant d'augmenter jusqu'à 194 en 1996 puis de baisser à 153 en 2000. Le pourcentage de piétons décédés qui avaient un TA nul est demeuré fondamentalement inchangé au cours de cette période – 58,1 % des piétons mortellement blessés n'affichaient aucune trace d'alcool en 1988, comparativement à 62,4 % en 2000.

Le nombre de piétons mortellement blessés qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg% a fluctué pendant la période de 14 ans, totalisant 30 piétons en 1987 et 9 en 2000. Leur pourcentage a aussi varié entre 7,2 % en 1987 et 3,7 % en 2000.

3.5.4 Conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2000. Le tableau 3-9 et la figure 3-14 fournissent de l'information sur les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Les résultats diffèrent légèrement de ceux qui ont été mentionnés antérieurement dans la section 3.4 pour deux raisons : premièrement, la Colombie-Britannique, le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut sont exclus du total pour l'ensemble du Canada parce que l'information pertinente sur les blessures graves n'était pas toujours disponible pour ces secteurs de compétence et pour toutes les années en cause. Deuxièmement, certains types de véhicules – bicyclettes, motoneiges, tracteurs agricoles et autres véhicules tout terrain –

Tableau 3-9
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs¹ en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves² et où l'alcool entrait en ligne de compte : Canada³, 1995 - 2000

Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	19205	4000	(20.8)
1996	18568	3743	(20.2)
1997	17917	3475	(19.4)
1998	18095	3382	(18.7)
1999	17563	3316	(18.9)
2000	17202	3205	(18.6)

¹ Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules non routiers.

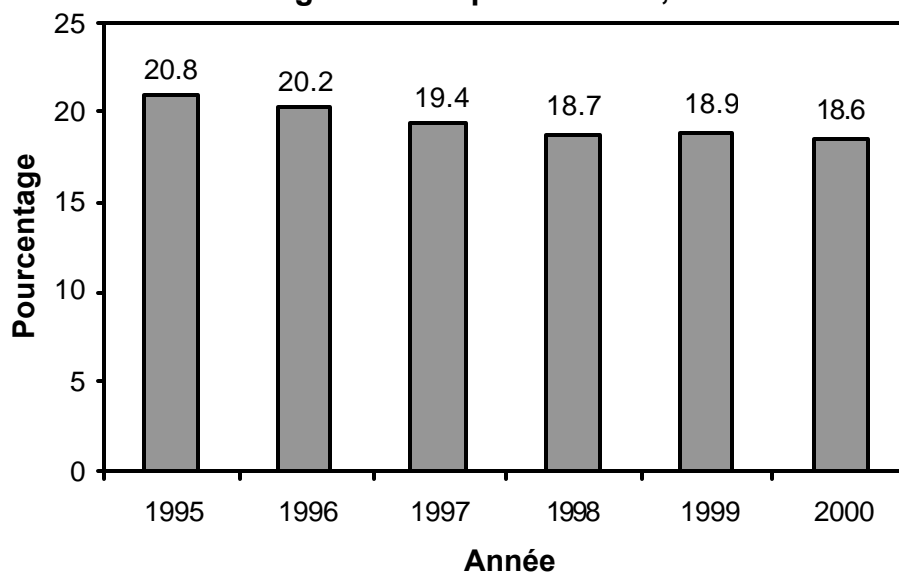
² Accidents mettant en cause un véhicule unique, survenant la nuit (VUN) et autres accidents que les VUN, pour lesquels la police a noté la présence d'alcool.

³ Exclut les conducteurs de la Colombie-Britannique, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest. sont exclus.

Comme on peut le constater, la fréquence de consommation d'alcool dans les accidents graves a diminué seulement légèrement. Entre 1995 et 2000, le nombre de conducteurs en cause dans des accidents a baissé de 4 000 à 3 205. Le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne

de compte a aussi diminué, passant de 20,8 % à 18,7 % de 1995 à 1998. Il a augmenté légèrement à 18,9 % en 1999 pour redescendre à 18,6 % en 2000.

Figure 3-14
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents
ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool
entraîné en ligne de compte : Canada, 1995 – 2000



4.0 Colombie-Britannique

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant provoqué des blessures graves ou mortelles en Colombie-Britannique, en 2000. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 4.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 4.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool (section 4.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 4.4).

4.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 4-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool en Colombie-Britannique en 2000. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent le nombre de décès. Les deux autres colonnes montrent le nombre et le pourcentage de victimes pour lesquelles l'information dont on dispose est suffisante pour permettre de déterminer si l'alcool était en cause. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 59 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route en Colombie-Britannique en 2000. De plus, dans tous ces cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, 20 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool en Colombie-Britannique, en 2000. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 33,9 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les accidents liés à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces accidents. Par

exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 13,1 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool en Colombie-Britannique en 2000.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 448 personnes sont décédées dans des accidents de la route en Colombie-Britannique, en 2000. Dans 437 de ces cas (97,5 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 153, soit 35 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route ($448 \times 0,35$), on peut estimer qu'en Colombie-Britannique, en 2000, 157 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

Tableau 4-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool : Colombie-Britannique, 2000

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
Âge						
<16	19	17	89.5	2	11.8	1.3
16-19	59	59	100.0	20	33.9	13.1
20-25	55	55	100.0	26	47.3	17.0
26-35	73	73	100.0	39	53.4	25.5
36-45	58	56	96.6	26	46.4	17.0
46-55	60	57	95.0	23	40.4	15.0
>55	124	120	96.8	17	14.2	11.1
Sexe						
Homme	311	303	97.4	122	40.3	79.7
Femme	137	134	97.8	31	23.1	20.3
Type						
Conducteur	265	258	97.4	101	39.1	66.0
Passager	115	114	99.1	35	30.7	22.9
Piéton	65	63	96.9	15	23.8	9.8
Indéterminé	3	2	66.7	2	100.0	1.3
Véhicule occupé						
Automobile	198	195	98.5	66	33.8	43.1
Camion/Fourgonnette	122	120	98.4	53	44.2	34.6
Motocyclette	33	32	97.0	15	46.9	9.8
Autre véhicule routier	21	20	95.2	2	10.0	1.3
Véhicule non routier	9	7	77.8	2	28.6	1.3
(Piétons)	65	63	96.9	15	23.8	9.8
TOTAL	448	437	97.5	153	35.0	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

4.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 25,5 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans. Les groupes des 20 à 25 ans et des 36 à 45 ans comptaient pour 17,0 % des décès.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (53,4 % et 47,3 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 26 à 35 ans ou de celui des 20 à 25 ans était décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgés – seulement 11,8 % des jeunes de moins de 16 ans et 14,2 % des personnes de plus de 55 ans sont décédés dans des accidents liés à l'alcool.

4.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 79,7 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (40,3 %) était aussi supérieure à celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (23,1 %).

4.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 66,0 % étaient des conducteurs; 22,9 %, des passagers, 9,8 % des piétons et, dans 1,3 % des cas, le genre de victime est inconnu.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (39,1 %) a été observée chez les conducteurs. L'alcool était en cause dans 30,7 % des accidents dans lesquels un passager est décédé et dans 23,8 % de ceux dans lesquels un piéton est décédé.

4.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 43,1 % se trouvaient dans une automobile et 34,6 %, dans un camion/fourgonnette. Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un motocycliste est décédé était supérieur au taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant d'automobile ou occupant de camion/fourgonnette est décédé (46,9 % par rapport à 44,2 % et 33,8 %).

Le nombre de victimes dans chacun des autres types de véhicules est trop restreint pour qu'il soit possible de produire une estimation fiable de la présence d'alcool.

4.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs décédés dans des accidents en Colombie-Britannique, en 2000. Le tableau 4-2 présente les données selon le groupe d'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision (un ou plusieurs véhicules).

La première colonne de données du tableau donne le nombre de conducteurs décédés. Les deux colonnes suivantes, le nombre et le pourcentage de ces victimes qui ont été soumises à des tests d'alcoolémie. Les autres colonnes contiennent de l'information sur les résultats des tests – les trois premières sur les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool, quelle que soit la quantité, les trois dernières, sur les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale de 80 mg%.

Tableau 4-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Colombie-Britannique, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
Âge									
<16	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
16-19	27	26	96.3	11	42.3	12.1	9	34.6	11.5
20-25	38	37	97.4	16	43.2	17.6	15	40.5	19.2
26-35	54	52	96.3	29	55.8	31.9	25	48.1	32.1
36-45	41	38	92.7	15	39.5	16.5	15	39.5	19.2
46-55	40	36	90.0	12	33.3	13.2	10	27.8	12.8
>55	56	44	78.6	8	18.2	8.8	4	9.1	5.1
Sexe									
Homme	205	191	93.2	75	39.3	82.4	64	33.5	82.1
Femme	52	43	82.7	16	37.2	17.6	14	32.6	17.9
Type de véhicule									
Automobile	126	109	86.5	36	33.0	39.6	32	29.4	41.0
Camion/fourgonnette	84	81	96.4	39	48.1	42.9	32	39.5	41.0
Motocyclette	32	31	96.9	14	45.2	15.4	12	38.7	15.4
Semi-remorque	14	13	92.9	2	15.4	2.2	2	15.4	2.6
Autre véhicule routier	1	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	136	128	94.1	67	52.3	73.6	61	47.7	78.2
Plusieurs véhicules	121	106	87.6	24	22.6	26.4	17	16.0	21.8
TOTAL	257	234	91.1	91	38.9	100.0	78	33.3	100.0

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu 27 conducteurs tués en 2000; 26 d'entre eux (96,3 %) ont été soumis à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, onze (42,3 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 12,1 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que neuf des 26 (34,6 %) jeunes décédés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que neuf des onze conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 16 à 19 ans représentaient 11,5 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Colombie-Britannique, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2000, puisque 91,1 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Colombie-Britannique, 38,9 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 85,7 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 3,4 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 2,1 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 8,1 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 25,2 % avaient un TA de plus de 150 mg%.

4.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 31,9 % avaient entre 26 à 35 ans, 17,6 %, entre 20 et 25 ans, 16,5 %, entre 36 et 45 ans, 13,2 %, entre 46 et 55 ans, 12,1 % avaient entre 16 et 19 ans et 8,8 % avaient plus de 55 ans.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), ceux du groupe des 26 à 35 ans représentaient 32,1 %; 19,2 % avaient entre 20 et 25 ans et 36 et 45 ans, 12,8 %, entre 46 et 55 ans, 11,5 %, entre 16 et 19 ans et 5,1 %, plus de 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans et entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 55,8 % et 43,2 % respectivement. Par ailleurs, seulement 18,2 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

4.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 82,4 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 82,1 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (205 des 257 victimes étaient des hommes). Si l'on examine la fréquence de consommation d'alcool chez les hommes et chez les femmes, on obtient un résultat tout à fait différent. Les conductrices mortellement blessées étaient presque tout aussi susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conducteurs (37,2 % et 39,3 % respectivement). En outre, 85,3 % des conducteurs et 87,5 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

4.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 42,9 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 39,6 % des automobilistes, 15,4 % des motocyclistes et seulement 2,2 % étaient des conducteurs de semi-remorques.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), les automobilistes et les conducteurs de camions/fourgonnettes comptaient chacun pour 41,0 %, les motocyclistes, pour 15,4 % et les conducteurs de semi-remorques, pour seulement 2,6 %.

Dans les différentes catégories de véhicules, 48,1 % des conducteurs mortellement blessés de camions/fourgonnettes, 45,2 % de motocyclettes, 33,3 % d'automobiles et 15,4 % de semi-remorques avaient consommé de l'alcool.

4.2.4 Variations selon le genre de collision. La moitié des conducteurs décédés (136 sur 257) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule; de plus, ces collisions mettaient en cause les trois quarts des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (73,6 % et 78,2 % respectivement).

Plus de la moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule (52,3 %) avaient un TA positif, comparativement à 22,6 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

4.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été blessée en 2000, en Colombie-Britannique. Cela comprend tous les accidents ayant provoqué des blessures et non seulement les blessures graves parce que l'information sur la gravité des blessures infligées dans un accident n'est pas notée dans le rapport de police en Colombie-Britannique. Cependant, on n'y inclut que les collisions ayant provoqué des blessures où les policiers sont intervenus – les rapports antérieurs comprenaient les accidents ayant provoqué des blessures où les policiers étaient intervenus et les autres, l'information étant alors fondée sur les déclarations des conducteurs en cause.

Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié à l'alcool et ayant provoqué des blessures si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre d'accident qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool.

Les résultats sont indiqués au tableau 4-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures.

Tableau 4-3
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures : Colombie-Britannique, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
Âge				
<16	298	19	6.4	0.4
16-19	3897	664	17.0	14.8
20-25	4900	956	19.5	21.3
26-35	6655	1078	16.2	24.0
36-45	6537	866	13.2	19.3
46-55	4414	454	10.3	10.1
>55	4521	287	6.3	6.4
Indéterminé	840	159	18.9	3.5
Sexe				
Homme	20531	3316	16.2	74.0
Femme	10771	1013	9.4	22.6
Indéterminé	760	154	20.3	3.4
Type de véhicule				
Automobile	24006	3262	13.6	72.8
Camion/fourgonnette	5439	940	17.3	21.0
Motocyclette	731	95	13.0	2.1
Semi-remorque	579	82	14.2	1.8
Autre véhicule routier	143	13	9.1	0.3
Véhicule non routier	1037	73	7.0	1.6
Indéterminé	127	18	14.2	0.4
Genre de collision				
Un seul véhicule	6757	2581	38.2	57.6
Plusieurs véhicules	25305	1902	7.5	42.4
TOTAL	32062	4483	14.0	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 32 062 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée. Parmi ces accidents, 14,0 % étaient liés à l'alcool.

4.3.1 Âge des conducteurs Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 24,0 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 21,3 %, des 20 à 25 ans et 19,3 % de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 0,4 % de tous ceux qui étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures.

Dans chacun des groupes d'âge, un conducteur sur cinq du groupe des 20 à 25 ans et de celui des 16 à 19 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures (19,5 % et 17,0 %, respectivement). Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre d'accidents a été celui des plus âgés, soit ceux de plus de 55 ans (6,3 %).

4.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 74,0 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures était aussi plus importante que celle des femmes (16,2 % et 9,4 %, respectivement).

4.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 72,8 % conduisaient des automobiles et 21,0 %, des camions/fourgonnettes.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures était celui des conducteurs de camions/fourgonnettes, soit 17,3 % par rapport à 14,2 % pour les conducteurs de semi-remorques, 13,6 % des automobilistes et 13,0 % des motocyclistes.

4.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 57,6 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 38,2 %

de ces conducteurs par rapport à 7,5 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

4.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

4.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 2000. Le tableau 4-4 et la figure 4-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2000. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 4.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables

Tableau 4-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Colombie-Britannique, 1995 – 2000

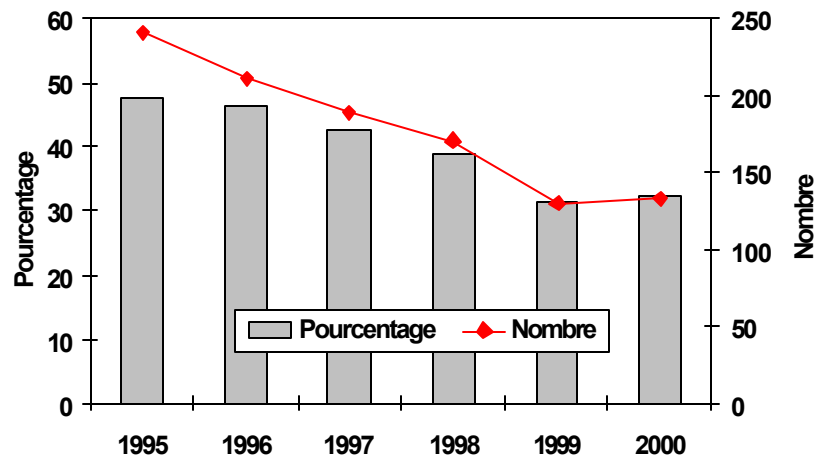
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	506	241	47.6
1996	455	211	46.4
1997	441	189	42.9
1998	440	171	38.9
1999	410	130	31.7
2000	413	133	32.2

*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

** Seulement sur les voies publiques et au moyen des principaux types de véhicules.

à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Figure 4-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Colombie-Britannique, 1995 – 2000



Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 241 à 130 entre 1995 et 1999, puis a monté légèrement à 133 en 2000. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool est passé de 47,6 % en 1995 à 31,7 % en 1999, avant de remonter à 32,2 % en 2000.

4.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2000. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 14 ans, soit de 1987 à 2000, figurent au tableau 4-5. Les tendances sont illustrées à la figure 4-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui : 1) n'avaient pas consommé d'alcool – représentés par la zone blanche; 2) avaient un TA inférieur à la limite permise – indiqués par la zone gris pâle et 3) avaient un TA supérieur à la limite légale – illustrés par la zone gris foncé. Les données qui figurent ici diffèrent légèrement de celles de la

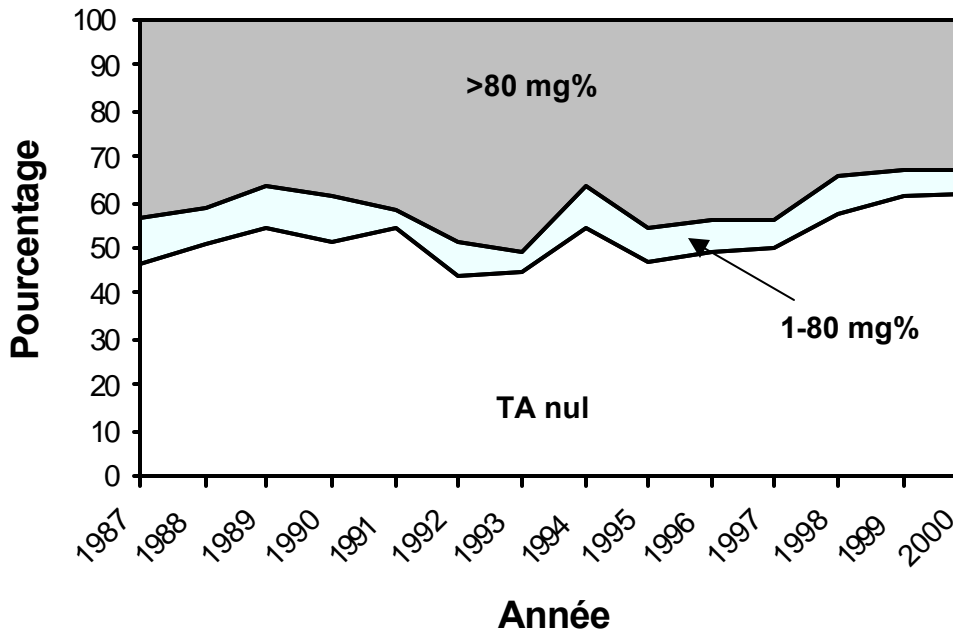
section 4.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.

Tableau 4-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Colombie-Britannique, 1987 - 2000

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	267	265	99.3	124	46.8	27	10.2	114	43.0
1988	284	270	95.1	138	51.1	22	8.1	110	40.7
1989	256	249	97.3	137	55.0	22	8.8	90	36.1
1990	288	282	97.9	146	51.8	27	9.6	109	38.7
1991	252	248	98.4	135	54.4	10	4.0	103	41.5
1992	233	223	95.7	100	44.8	15	6.7	108	48.4
1993	232	224	96.6	101	45.1	10	4.5	113	50.4
1994	260	252	96.9	138	54.8	21	8.3	93	36.9
1995	238	225	94.5	107	47.6	16	7.1	102	45.3
1996	202	197	97.5	98	49.7	13	6.6	86	43.7
1997	217	203	93.5	103	50.7	12	5.9	88	43.3
1998	211	204	96.7	118	57.8	16	7.8	70	34.3
1999	210	204	97.1	125	61.3	12	5.9	67	32.8
2000	218	205	94.0	128	62.4	11	5.4	66	32.2

*Décédés moins de six heures après l'accident.

Figure 4-2
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Colombie-Britannique, 1987 – 2000



Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a augmenté de façon générale entre 1989 (36,1 %) et 1993 (50,4 %), puis a atteint son point le plus bas en 2000 (32,2 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a diminué entre 1989 (55,0 %) et 1992 (44,8 %) pour atteindre ensuite un sommet en 2000 (62,4 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 1987 (10,2 %), a baissé jusqu'à son point le plus bas en 1991 (4 %), a augmenté par la suite jusqu'à 7,8 % en 1998 pour baisser à 5,4 % en 2000.

4.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures: 1995 - 2000. Le tableau 4-6 et la figure 4-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 4.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

Tableau 4-6

Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Colombie-Britannique, 1995 - 2000**

Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	39140	5054	(12.9)
1996	35358	4460	(12.6)
1997	31844	4202	(13.2)
1998	31170	4447	(14.3)
1999	31356	4491	(14.3)
2000	30898	4392	(14.2)

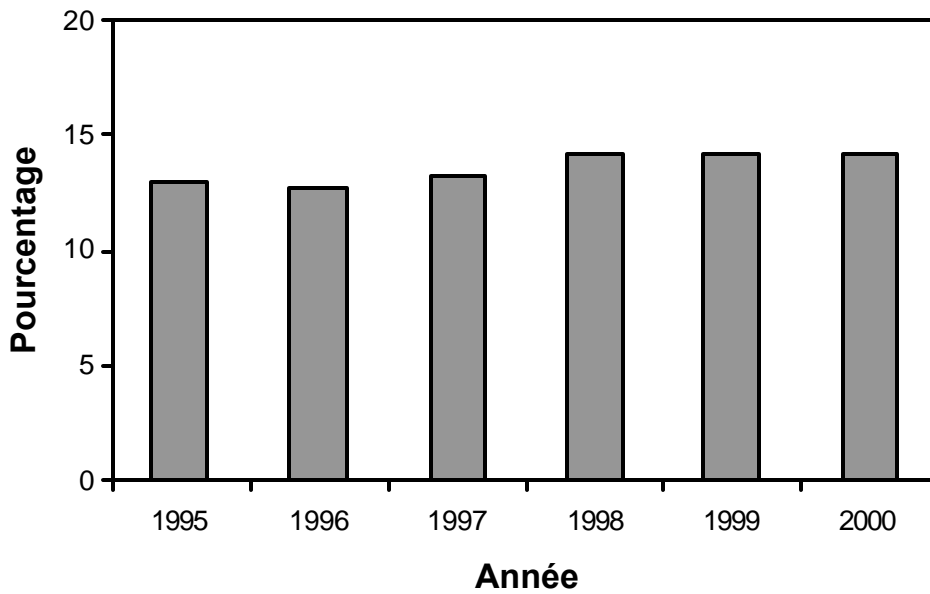
*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules tout terrain.

**Accidents mettant en cause un véhicule unique, survenant la nuit (VUN) et autres accidents que les VUN, pour lesquels la police a noté la présence d'alcool.

Comme on peut le constater, la fréquence de consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures a augmenté légèrement au cours de cette période de six ans. Le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrerait en ligne de compte a diminué, passant de 12,9 % en 1995 à 12,6 %, en 1996,

a augmenté ensuite à 14,3 % en 1998 et 1999, avant de redescendre légèrement à 14,2 % en 2000.

Figure 4-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrait en ligne de compte : Colombie-Britannique, 1995 – 2000



5.0 ALBERTA

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant provoqué des blessures graves ou mortelles en Alberta, en 2000. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 5.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 5.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 5.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 5.4).

5.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 5-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool en Alberta en 2000. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent le nombre de décès. Les deux autres colonnes montrent le nombre et le pourcentage de victimes pour lesquelles l'information dont on dispose est suffisante pour permettre de déterminer si l'alcool était en cause. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 46 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route en Alberta en 2000. De plus, dans 38 de ces cas (82,6 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, 19 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool en Alberta, en 2000. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 50,0 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les accidents liés à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces accidents. Par

exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 12,4 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool en Alberta en 2000.

Tableau 5-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool : Alberta, 2000

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	26	23	88.5	3	13.0	2.0
16-19	46	38	82.6	19	50.0	12.4
20-25	41	41	100.0	13	31.7	8.5
26-35	73	71	97.3	44	62.0	28.8
36-45	55	50	90.9	32	64.0	20.9
46-55	50	47	94.0	21	44.7	13.7
>55	102	88	86.3	21	23.9	13.7
<u>Sexe</u>						
Homme	269	246	91.4	128	52.0	83.7
Femme	124	112	90.3	25	22.3	16.3
<u>Type</u>						
Conducteur	220	210	95.5	86	41.0	56.2
Passager	122	107	87.7	38	35.5	24.8
Piéton	45	37	82.2	25	67.6	16.3
Indéterminé	6	4	66.7	4	0.0	2.6
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	151	135	89.4	47	34.8	30.7
Camion/fourgonnette	159	150	94.3	65	43.3	42.5
Motocyclette	15	15	100.0	9	60.0	5.9
Autre véhicule routier	7	6	85.7	1	16.7	0.7
Véhicule non routier (Piétons)	16	15	93.8	6	40.0	3.9
	45	37	82.2	25	67.6	16.3
TOTAL	393	358	91.1	153	42.7	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 393 personnes sont décédées dans des accidents de la route en Alberta, en 2000. Dans 358 de ces cas (91,1 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 153, soit 42,7 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route (393 x 0,427), on peut estimer qu'en Alberta, en 2000, 168 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

5.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 28,8 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 20,9 %, entre 36 et 45 ans et 13,7 %, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (64,0 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 36 à 45 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgés – seulement 13,0 % des jeunes de moins de 16 ans et 23,9 % des personnes de plus de 55 ans sont décédés dans des accidents liés à l'alcool.

5.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 83,7 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (52,0 %) était aussi supérieure à celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (22,3 %).

5.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 56,2 % étaient des conducteurs; 24,8 %, des passagers, 16,3 % des piétons et dans 2,6 % des cas, le genre de victime n'est pas précisé.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (67,6 %) a été observée dans les accidents dans lesquels des piétons sont décédés. L'alcool était en cause dans 41,0 % des accidents dans lesquels un conducteur est décédé et dans 35,5 % de ceux dans lesquels un passager est décédé.

5.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, près de la moitié (42,5 %) se trouvaient dans un camion/fourgonnette et 30,7 %, dans une automobile.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant d'automobile est décédé (43,3 % par rapport à 34,8 %). La consommation d'alcool était un des facteurs en cause dans 60,0 % des accidents dans lesquels un motocycliste a été tué.

5.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs décédés dans des accidents en Alberta, en 2000. Le tableau 5-2 présente les données selon le groupe d'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision (un ou plusieurs véhicules).

La première colonne de données du tableau donne le nombre de conducteurs décédés. Les deux colonnes suivantes, le nombre et le pourcentage de ces victimes qui ont été soumises à des tests d'alcoolémie. Les autres colonnes donnent de l'information sur les résultats des tests – les trois premières sur les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool, quelle que soit la quantité, les trois dernières, sur les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale de 80 mg%.

Tableau 5-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Alberta, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
16-19	19	19	100.0	6	31.6	8.3	5	26.3	8.3
20-25	25	25	100.0	8	32.0	11.1	7	28.0	11.7
26-35	44	43	97.7	16	37.2	22.2	13	30.2	21.7
36-45	36	36	100.0	22	61.1	30.6	19	52.8	31.7
46-55	31	30	96.8	12	40.0	16.7	10	33.3	16.7
>55	51	45	88.2	8	17.8	11.1	6	13.3	10.0
<u>Sexe</u>									
Homme	164	158	96.3	66	41.8	91.7	57	36.1	95.0
Femme	42	40	95.2	6	15.0	8.3	3	7.5	5.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	92	88	95.7	25	28.4	34.7	20	22.7	33.3
Camion/fourgonnette	95	91	95.8	39	42.9	54.2	33	36.3	55.0
Motocyclette	14	14	100.0	7	50.0	9.7	6	42.9	10.0
Semi-remorque	5	5	100.0	1	20.0	1.4	1	20.0	1.7
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	84	81	96.4	50	61.7	69.4	45	55.6	75.0
Plusieurs véhicules	122	117	95.9	22	18.8	30.6	15	12.8	25.0
TOTAL	206	198	96.1	72	36.4	100.0	60	30.3	100.0

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu 19 conducteurs tués en 2000; toutes ces victimes (100 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, six (31,6 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 8,3 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que cinq des 19 (26,3 %) jeunes mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que cinq des six conducteurs qui avaient bu avaient tous un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 16 à 19 ans représentaient 8,3 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Alberta, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2000, puisque 96,1 % de tous les conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest.

En Alberta, 36,4 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 83,3 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 4,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 2,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 7,6 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 22,7 % avaient un TA de plus de 150 mg%.

5.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 30,6 % avaient entre 36 et 45 ans, 22,2 %, entre 26 et 35 ans, 16,7 %, entre 46 et 55 ans et 11,1 % avaient entre 20 et 25 ans et plus de 55 ans. Les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans ne comptaient que pour 8,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 31,7 % faisaient partie du groupe des 36 à 45 ans, 21,7 % de celui des 26 à 35 ans, 16,7 % de celui des 46 à 55 ans, 11,7 % de celui des 20 à 25 ans et 10,0 % de celui des plus de 55 ans. Les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans ne comptaient que pour 8,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 36 et 45 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 61,1 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 17,8 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

5.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 91,7 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et 95,0 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (164 des 206 victimes étaient des hommes). Si l'on examine la fréquence de consommation d'alcool chez les hommes et chez les femmes, les résultats sont à peu près les mêmes. Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (41,8 % et 15,0 % respectivement). En outre, 86,4 % des conducteurs et 50,0 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

5.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 54,2 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 34,7 %, des automobilistes, 9,7 %, des motocyclistes et 1,4 %, des conducteurs de semi-remorques.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 55,0 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 33,3 %, des automobilistes, 10,0 % des motocyclistes et 1,7 % des conducteurs de semi-remorques.

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des motocyclistes, 42,9 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 28,4 % des automobilistes et 20,0 % des conducteurs de semi-remorques avaient consommé de l'alcool.

5.2.4 Variations selon le genre de collision. Les deux cinquièmes environ des conducteurs décédés (84 sur 206) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule; pourtant, ces collisions ont mis en cause environ sept conducteurs sur dix qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (69,4 % et 75,0 % respectivement).

Plus de la moitié des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (61,7 %) avaient un TA positif, comparativement à 18,8 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

5.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 2000, en Alberta. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre d'accident qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool.

Les résultats sont indiqués au tableau 5-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures

graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 5-3
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Alberta, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents
<u>Âge</u>				
<16	59	11	18.6	1.4
16-19	434	120	27.6	15.8
20-25	583	168	28.8	22.1
26-35	741	178	24.0	23.4
36-45	688	161	23.4	21.2
46-55	447	77	17.2	10.1
>55	421	38	9.0	5.0
Indéterminé	35	7	20.0	0.9
<u>Sexe</u>				
Homme	2354	593	25.2	78.0
Femme	1026	162	15.8	21.3
Indéterminé	28	5	17.9	0.7
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	1508	345	22.9	45.4
Camion/fourgonnette	1477	340	23.0	44.7
Motocyclette	136	35	25.7	4.6
Semi-remorque	120	19	15.8	2.5
Autre véhicule routier	28	2	7.1	0.3
Véhicule non routier	131	18	13.7	2.4
Indéterminé	8	1	12.5	0.1
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	1117	520	46.6	68.4
Plusieurs véhicules	2291	240	10.5	31.6
TOTAL	3408	760	22.3	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 3 408 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 22,3 % étaient liés à l'alcool.

5.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 23,4 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 22,1 %, des 20 à 25 ans et 21,2 % du groupe des 36 à 45 ans. Les conducteurs de

moins de 16 ans ne représentaient que 1,4 % de tous ceux qui étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, environ un conducteur sur quatre des groupes des 20 à 25 ans et des 16 à 19 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (28,8 % et 27,6 %, respectivement). Le groupe dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre d'accidents était celui des plus âgés, soit ceux de plus de 55 ans, et celui des plus jeunes, c.-à-d. de moins de 16 ans (9,0 % et 18,6 %, respectivement).

5.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 78,0 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (25,2 % et 15,8 %, respectivement).

5.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 45,4 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes pour 44,7 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des motocyclistes, soit 25,7 % par rapport à 23,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 22,9 % des automobilistes et 15,8 % des conducteurs de semi-remorques.

5.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 68,4 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 46,6 % de ces conducteurs, par rapport à 10,5 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

5.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des

accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

5.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 2000. Le tableau 5-4 et la figure 5-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2000. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 5.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

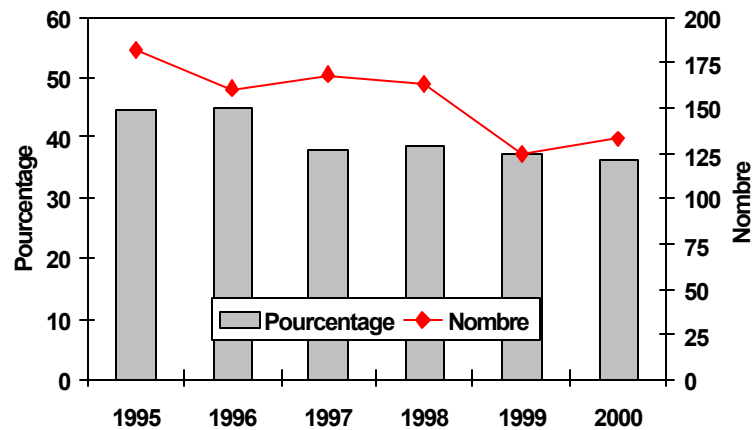
Tableau 5-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Alberta, 1995 – 2000

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	406	182	44.8
1996	357	161	45.1
1997	440	168	38.2
1998	422	163	38.6
1999	337	125	37.1
2000	362	133	36.7

*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

** Seulement sur les voies publiques et au moyen des principaux types de véhicules.

Figure 5-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Alberta, 1995 – 2000



Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 182 à 161 entre 1995 et 1996, puis a augmenté à 168 en 1997 avant de redescendre à 125 en 1999 puis de remonter à 133 en 2000. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool est passé de 44,8 % en 1995 à un sommet de 45,1 % en 1996. Depuis, il a chuté jusqu'à 36,7 % en 2000.

5.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2000. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 14 ans, soit de 1987 à 2000, figurent au tableau 5-5. Les tendances sont illustrées à la figure 5-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui : 1) n'avaient pas consommé d'alcool – représentés par la zone blanche; 2) avaient un TA inférieur à la limite permise – indiqués par la zone gris pâle et 3) avaient un TA supérieur à la limite légale – illustrés par la zone gris foncé. Les données qui figurent ici diffèrent légèrement de celles de la section 5.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.

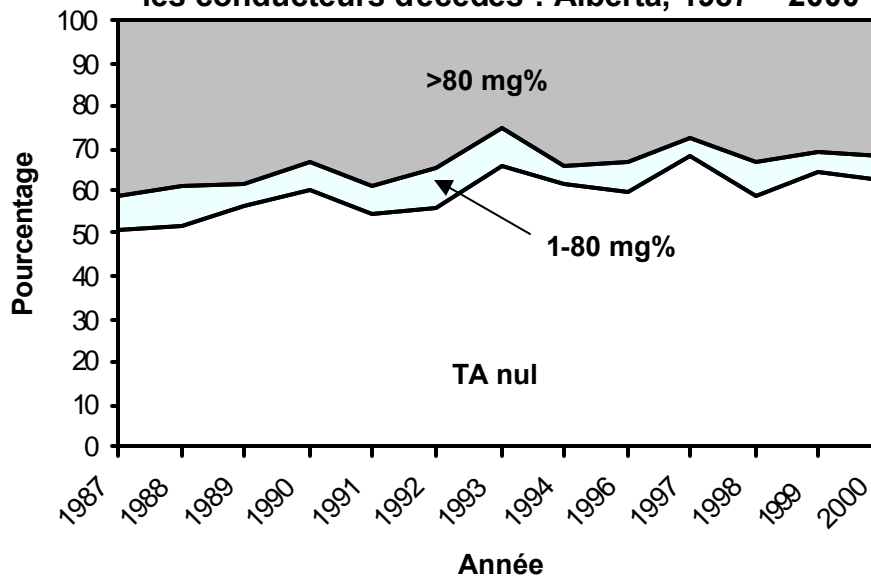
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale entre 1987 (41,1 %) et 1999 (30,9 %), avant de remonter légèrement en 2000 (31,8 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté entre 1987 (51,0 %) et 1993 (66,1 %), a baissé à 59,5 % en 1996 avant d'atteindre un sommet en 1997 (67,9 %) pour fluctuer par la suite, s'établissant à 62,4 % en 2000. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés

Tableau 5-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Alberta, 1987 - 2000

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	265	253	95.5	129	51.0	20	7.9	104	41.1
1988	236	215	91.1	111	51.6	20	9.3	84	39.1
1989	235	229	97.4	130	56.8	10	4.4	89	38.9
1990	195	189	96.9	114	60.3	12	6.3	63	33.3
1991	192	180	93.8	99	55.0	11	6.1	70	38.9
1992	171	165	96.5	93	56.4	15	9.1	57	34.5
1993	185	177	95.7	117	66.1	15	8.5	45	25.4
1994	194	189	97.4	117	61.9	8	4.2	64	33.9
1995	201	195	97.0	131	67.2	9	4.6	55	28.2
1996	170	168	98.8	100	59.5	13	7.7	55	32.7
1997	231	224	97.0	152	67.9	11	4.9	61	27.2
1998	206	200	97.1	117	58.5	16	8.0	67	33.5
1999	188	188	100.0	121	64.4	9	4.8	58	30.9
2000	175	173	98.9	108	62.4	10	5.8	55	31.8

*Décédés moins de six heures après l'accident.

Figure 5-2
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Alberta, 1987 – 2000



ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 1988 (9,3 %), a baissé jusqu'à son point le plus bas en 1994 (4,2 %), a augmenté jusqu'à 8,0 % en 1998 et redescendu jusqu'à 4,8 % en 1999, avant de se hausser de nouveau à 5,8 % en 2000.

5.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2000. Le tableau 5-6 et la figure 5-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 5.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

Tableau 5-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Alberta, 1995 – 2000**

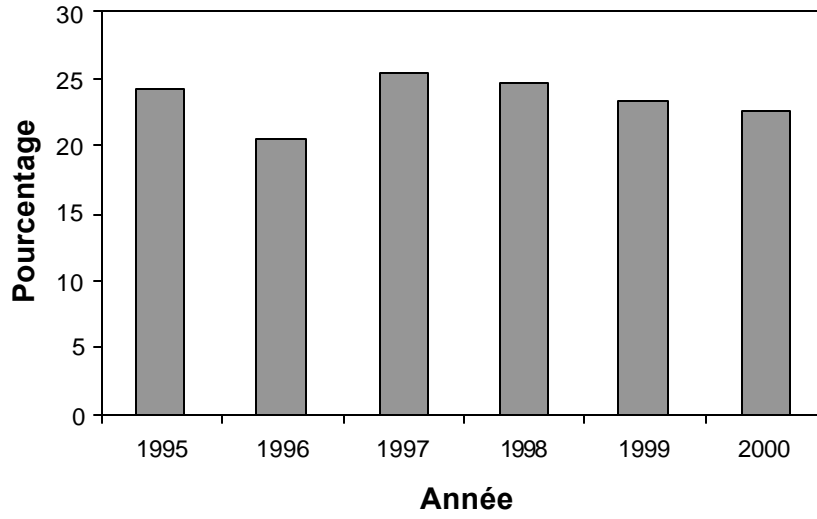
Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	2701	657	(24.3)
1996	3023	622	(20.6)
1997	2938	749	(25.5)
1998	3332	821	(24.6)
1999	3178	741	(23.3)
2000	3269	741	(22.7)

*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules tout terrain.

**Accidents mettant en cause un véhicule unique, survenant la nuit (VUN) et autres accidents que les VUN, pour lesquels la police a noté la présence d'alcool.

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a été relativement stable. De 1995 à 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a baissé légèrement, passant de 24,3 % à 20,6 %. En 1997, il a connu une hausse, à 25,5 %, avant de redescendre à 22,7 % en 2000.

Figure 5-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents
ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne
de compte : Alberta, 1995 – 2000



6.0 SASKATCHEWAN

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant provoqué des blessures graves ou mortelles en Saskatchewan, en 2000. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 6.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 6.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 6.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 6.4).

6.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 6-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool en Saskatchewan en 2000. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent le nombre de décès. Les deux autres colonnes montrent le nombre et le pourcentage de victimes pour lesquelles l'information dont on dispose est suffisante pour permettre de déterminer si l'alcool était en cause. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 20 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route en Saskatchewan en 2000. De plus, dans les 20 cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, neuf personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool en Saskatchewan, en 2000. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 45,0 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les accidents liés à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces accidents. Par

exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 16,1 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool en Saskatchewan en 2000.

Tableau 6-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool : Saskatchewan, 2000

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	22	17	77.3	1	5.9	1.8
16-19	20	20	100.0	9	45.0	16.1
20-25	21	19	90.5	13	68.4	23.2
26-35	18	17	94.4	14	82.4	25.0
36-45	20	17	85.0	8	47.1	14.3
46-55	16	16	100.0	6	37.5	10.7
>55	50	43	86.0	5	11.6	8.9
<u>Sexe</u>						
Homme	116	105	90.5	46	43.8	82.1
Femme	51	44	86.3	10	22.7	17.9
<u>Type</u>						
Conducteur	90	85	94.4	30	35.3	53.6
Passager	51	48	94.1	16	33.3	28.6
Piéton	24	14	58.3	8	57.1	14.3
Indéterminé	2	2	100.0	2	100.0	3.6
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	56	54	96.4	15	27.8	26.8
Camion/fourgonnette	68	64	94.1	29	45.3	51.8
Motocyclette	2	2	100.0	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	7	6	85.7	3	50.0	5.4
Véhicule non routier (Piétons)	10	9	90.0	1	11.1	1.8
	24	14	58.3	8	57.1	14.3
TOTAL	167	149	89.2	56	37.6	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 167 personnes sont décédées dans des accidents de la route en Saskatchewan, en 2000. Dans 149 de ces cas (89,2 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 56, soit 37,6 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route (167 x 0,376), on peut estimer qu'en Saskatchewan, en 2000, 63 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

6.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 25,0 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 23,2 %, entre 20 et 25 ans et 16,1 %, entre 16 et 19 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (82,4 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 26 à 35 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées – seulement 5,9 % des personnes de moins de 16 ans et 11,6 % des victimes de plus de 55 ans sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

6.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 82,1 % étaient des hommes. Cependant, la fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (43,8 %) était seulement légèrement supérieure à celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (22,7 %).

6.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 53,6 % étaient des conducteurs; 28,6 %, des passagers, et 14,3 % des piétons et 3,6 % des occupants dont la position dans le véhicule est inconnue.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (57,1 %) dans les accidents dans lesquels un piéton est décédé. L'alcool était en cause dans 35,3 % des accidents dans lesquels un conducteur est décédé et dans 33,3 % de ceux dans lesquels un passager est décédé.

6.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, plus de la moitié (51,8 %) se trouvaient dans un camion/fourgonnette et 26,8 % dans une automobile.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant d'automobile est décédé (45,3 % par rapport à 27,8 %). Le nombre de victimes pour chacun des autres types de véhicules est trop restreint pour produire des données fiables sur la fréquence de consommation d'alcool.

6.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans des accidents en Saskatchewan, en 2000. Le tableau 6-2 présente les données selon le groupe d'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision (un ou plusieurs véhicules).

La première colonne de données du tableau donne le nombre de conducteurs décédés. Les deux colonnes suivantes, le nombre et le pourcentage de ces victimes qui ont été soumises à des tests d'alcoolémie. Les autres colonnes donnent de l'information sur les résultats des tests – les trois premières sur les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool, quelle que soit la quantité, les trois dernières, sur les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale de 80 mg%.

Tableau 6-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Saskatchewan, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
Âge									
<16	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
16-19	13	9	69.2	5	55.6	20.0	3	33.3	13.0
20-25	11	10	90.9	6	60.0	24.0	6	60.0	26.1
26-35	10	10	100.0	7	70.0	28.0	7	70.0	30.4
36-45	12	10	83.3	4	40.0	16.0	4	40.0	17.4
46-55	7	6	85.7	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
>55	29	25	86.2	3	12.0	12.0	3	12.0	13.0
Sexe									
Homme	65	57	87.7	24	42.1	96.0	22	38.6	95.7
Femme	18	14	77.8	1	7.1	4.0	1	7.1	4.3
Type de véhicule									
Automobile	35	28	80.0	7	25.0	28.0	6	21.4	26.1
Camion/fourgonnette	40	37	92.5	17	45.9	68.0	16	43.2	69.6
Motocyclette	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Semi-remorque	5	3	60.0	1	33.3	4.0	1	33.3	4.3
Autre véhicule routier	2	2	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	41	33	80.5	18	54.5	72.0	17	51.5	73.9
Plusieurs véhicules	42	38	90.5	7	18.4	28.0	6	15.8	26.1
TOTAL	83	71	85.5	25	35.2	100.0	23	32.4	100.0

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu 13 conducteurs tués en 2000; neuf d'entre eux (69,2 %) ont été soumis à des alcootests. Parmi eux, cinq (55,6 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 20,0 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que deux des neuf (33,3 %) jeunes mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que trois des cinq conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 16 à 19 ans représentaient 13,0 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Colombie-Britannique, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2000, puisque 85,5 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Saskatchewan, 35,2 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 92,0 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 1,4 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 1,4 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 7,0 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 25,4 % avaient un TA de plus de 150 mg%.

6.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 28,0 % avaient entre 26 et 35 ans, 24,0 %, entre 20 et 25 ans, 20,0 %, entre 16 et 19 ans, 16,0 %, entre 36 et 45 ans et 12,0 %, plus de 55 ans.

Parmi les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 30,4 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 26,1 % de ceux des 20

à 25 ans et 17,4 % de ceux des 36 à 45 ans. Ceux de 16 à 19 ans et de 55 ans et plus comptaient chacun pour 13,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 70,0 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par contre, aucun des conducteurs de 46 à 55 ans soumis à des tests n'avaient consommé d'alcool.

Environ neuf sur dix (92,0 %) des conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à la limite autorisée.

6.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 96,0 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et 95,7 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (65 des 83 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (42,1 % et 7,1 % respectivement). En outre, 91,7 % des conducteurs et 100 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

6.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 68,0 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 28,0 %, des automobilistes et seulement 4,0 %, des conducteurs de semi-remorques.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 69,6 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 26,1 %, des automobilistes et 4,3 % des conducteurs de semi-remorques.

Dans les différentes catégories de véhicules, 45,9 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 33,0 % des conducteurs de semi-remorques et 25,0 % des automobilistes avaient consommé de l'alcool.

6.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (41 sur 83) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces collisions ont mis en cause près des trois quarts environ des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (72,0 % et 73,9 % respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que la consommation d'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Plus de la moitié des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (54,5 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 18,4 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

6.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 2000, en Saskatchewan. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre d'accident qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool.

Les résultats sont indiqués au tableau 6-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 6-3
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Saskatchewan, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	15	2	13.3	1.0
16-19	116	41	35.3	21.2
20-25	121	42	34.7	21.8
26-35	118	34	28.8	17.6
36-45	146	45	30.8	23.3
46-55	75	12	16.0	6.2
>55	118	10	8.5	5.2
Indéterminé	25	7	28.0	3.6
<u>Sexe</u>				
Homme	477	136	28.5	70.5
Femme	239	52	21.8	26.9
Indéterminé	18	5	27.8	2.6
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	357	103	28.9	53.4
Camion/fourgonnette	269	63	23.4	32.6
Motocyclette	29	7	24.1	3.6
Semi-remorque	35	10	28.6	5.2
Autre véhicule routier	3	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	38	10	26.3	5.2
Indéterminé	3	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	277	130	46.9	67.4
Plusieurs véhicules	457	63	13.8	32.6
TOTAL	734	193	26.3	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 734 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 26,3 % étaient liés à l'alcool.

6.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 23,3 % faisaient partie du groupe des 36 à 45 ans, 21,8 %, des 20 à 25 ans et 21,2 % du groupe des 16 à 19 ans. Les conducteurs de plus de 55 ans ne représentaient que 5,2 % de tous ceux qui étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, environ trois conducteurs sur dix des groupes des 16 à 19 ans, des 20 à 25 ans et des 36 à 45 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (35,3 %, 34,7 % et 30,8 %, respectivement). Les groupes dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre d'accidents ont été ceux des plus jeunes et des plus âgés, soit ceux de moins de 16 ans (13,3 %) et ceux de plus de 55 ans (8,5 %).

6.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 70,5 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (28,5 % et 21,8 %, respectivement).

6.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes représentaient 53,4 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, 32,6 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des automobilistes, soit 28,9 % par rapport à 28,6 % des conducteurs de semi-remorques et 26,3 % des conducteurs de véhicules non routiers. Les conducteurs de camions/fourgonnettes ne comptaient que pour 23,4 % des cas.

6.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 67,4 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 46,9 % de ces conducteurs, par rapport à 13,8 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

6.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en

cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

6.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 2000. Le tableau 6-4 et la figure 6-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2000. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 6.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Tableau 6-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Saskatchewan, 1995 – 2000

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	146	64	43.8
1996	127	52	40.9
1997	155	54	34.8
1998	147	62	42.2
1999	178	79	44.4
2000	143	49	34.3

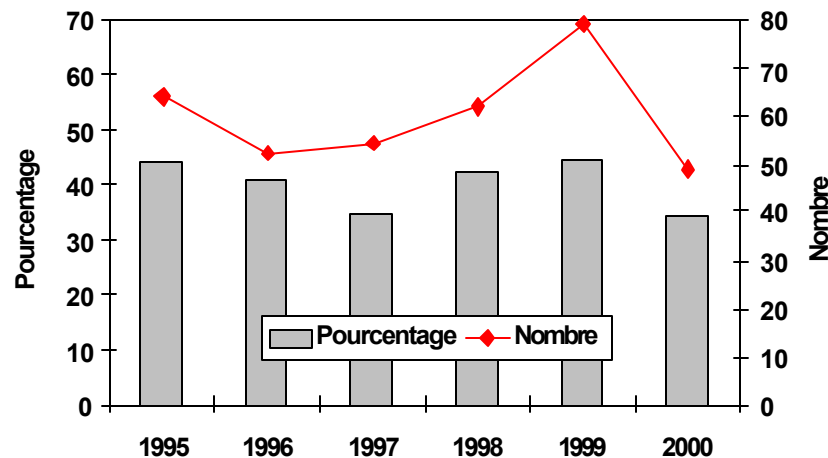
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

** Seulement sur les voies publiques et au moyen des principaux types de véhicules.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 64 à 52 entre 1995 et 1996. Puis, on a constaté une hausse, jusqu'à 79 victimes d'accidents liés à l'alcool, en 1999, et de nouveau une baisse jusqu'à un creux de 49 en 2000. Le pourcentage de victimes

d'accidents liés à l'alcool est passé de 43,8 % en 1995 à 34,8 % en 1997. Cependant, en 1999, il a grimpé à 44,4 % avant de redescendre à un creux de 34,3 % en 2000.

Figure 6-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Saskatchewan, 1995 – 2000



6.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2000. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 14 ans, soit de 1987 à 2000, figurent au tableau 6-5. Les tendances sont illustrées à la figure 6-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui : 1) n'avaient pas consommé d'alcool – représentés par la zone blanche; 2) avaient un TA inférieur à la limite permise – indiqués par la zone gris pâle et 3) avaient un TA supérieur à la limite légale – illustrés par la zone gris foncé. Les données qui figurent ici diffèrent légèrement de celles de la section 6.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.

Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale entre 1987 (52,9 %) et 1997 (32,8 %) pour augmenter par la suite en 1999 (36,9 %) et redescendre en 2000 (31,3 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté entre 1987 (40,0 %) et 1994 (60,3 %), a baissé à 52,6 % en 1995, est remonté en 1998 (61,6 %) avant de redescendre à 53,6 % en 1999 et d'atteindre un sommet en 2000 (65,7 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son

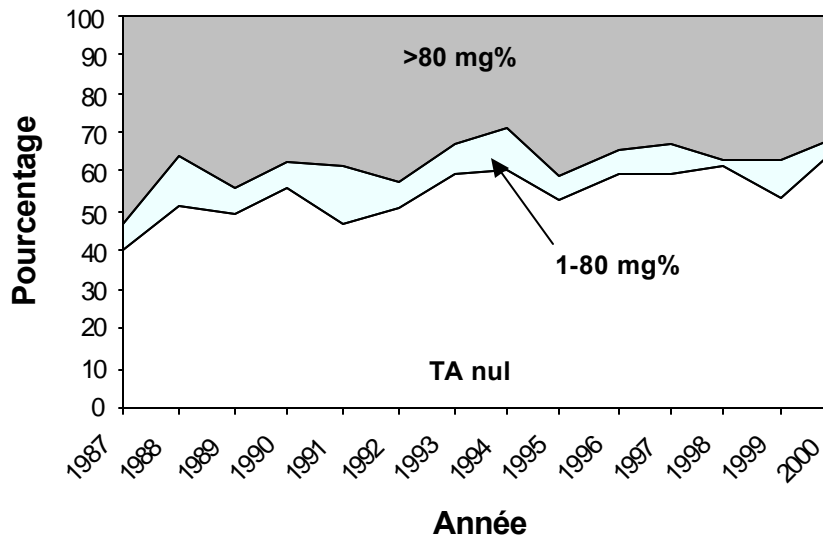
plus haut niveau en 1991 (14,1 %) et a baissé jusqu'à son point le plus bas en 1998 (1,4 %) avant de remonter en 1999 (9,5 %) et de redescendre en 2000 (3,0 %).

Tableau 6-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Saskatchewan, 1987 - 2000

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	94	85	90.4	34	40.0	6	7.1	45	52.9
1988	81	79	97.5	41	51.9	10	12.7	28	35.4
1989	110	103	93.6	51	49.5	7	6.8	45	43.7
1990	80	78	97.5	44	56.4	5	6.4	29	37.2
1991	83	78	94.0	37	47.4	11	14.1	30	38.5
1992	66	63	95.5	32	50.8	4	6.3	27	42.9
1993	80	79	98.8	47	59.5	6	7.6	26	32.9
1994	68	68	100.0	41	60.3	8	11.8	19	27.9
1995	77	76	98.7	40	52.6	5	6.6	31	40.8
1996	68	67	98.5	40	59.7	4	6.0	23	34.3
1997	65	64	98.5	38	59.4	5	7.8	21	32.8
1998	73	73	100.0	45	61.6	1	1.4	27	37.0
1999	86	84	97.7	45	53.6	8	9.5	31	36.9
2000	73	67	91.8	44	65.7	2	3.0	21	31.3

*Décédés moins de six heures après l'accident.

Figure 6-2
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Saskatchewan, 1987 – 2000



6.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2000. Le tableau 6-6 et la figure 6-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 6.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

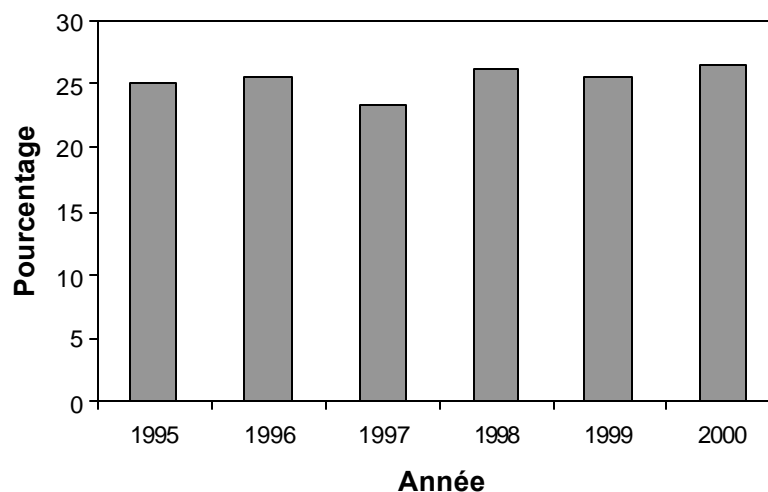
Tableau 6-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans
des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool**
entraît en ligne de compte : Saskatchewan, 1995 – 2000

Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	887	223	(25.1)
1996	656	168	(25.6)
1997	843	197	(23.4)
1998	703	185	(26.3)
1999	757	195	(25.8)
2000	693	183	(26.4)

*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules tout terrain.

**Accidents mettant en cause un véhicule unique, survenant la nuit (VUN) et autres accidents que les VUN, pour lesquels la police a noté la présence d'alcool.

Figure 6-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents
ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entraîne en ligne
de compte : Saskatchewan, 1995 – 2000



Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a été relativement stable. De 1995 à 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a augmenté seulement légèrement, passant de 25,1 % à 25,6 %. En 1997, il a baissé à 23,4 % avant de remonter à 26,3 % en 1998, de glisser à 25,8 % en 1999 pour se hisser à 26,4 % en 2000.

7.0 MANITOBA

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant provoqué des blessures graves ou mortelles au Manitoba, en 2000. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 7.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 7.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 7.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 7.4).

7.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 7-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool au Manitoba en 2000. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent le nombre de décès. Les deux autres colonnes montrent le nombre et le pourcentage de victimes pour lesquelles l'information dont on dispose est suffisante pour permettre de déterminer si l'alcool était en cause. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 22 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route au Manitoba en 2000. De plus, dans 21 de ces cas (95,5 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, neuf personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool au Manitoba, en 2000. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 42,9 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les accidents liés à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces accidents. Par

exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 19,1 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool au Manitoba en 2000.

Tableau 7-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool : Manitoba, 2000

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	7	5	71.4	0	0.0	0.0
16-19	22	21	95.5	9	42.9	19.1
20-25	16	15	93.8	7	46.7	14.9
26-35	24	24	100.0	15	62.5	31.9
36-45	13	12	92.3	4	33.3	8.5
46-55	16	14	87.5	6	42.9	12.8
>55	35	33	94.3	6	18.2	12.8
<u>Sexe</u>						
Homme	96	91	94.8	42	46.2	89.4
Femme	37	33	89.2	5	15.2	10.6
<u>Type</u>						
Conducteur	79	77	97.5	30	39.0	63.8
Passager	35	30	85.7	9	30.0	19.1
Piéton	19	17	89.5	8	47.1	17.0
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	51	49	96.1	15	30.6	31.9
Camion/fourgonnette	41	40	97.6	17	42.5	36.2
Motocyclette	4	4	100.0	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	3	3	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier (Piétons)	15	11	73.3	7	63.6	14.9
	19	17	89.5	8	47.1	17.0
TOTAL	133	124	93.2	47	37.9	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 133 personnes sont décédées dans des accidents de la route au Manitoba, en 2000. Dans 124 de ces cas (93,2 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 47, soit 37,9 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route (133 x 0,379), on peut estimer qu'au Manitoba, en 2000, 50 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

7.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 31,9 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 19,1 %, entre 16 et 19 ans et 14,9 %, entre 20 et 25 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (62,5 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 26 à 35 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus âgés – seulement 18,2 % des personnes de plus de 55 ans sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

7.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 89,4 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (46,2 %) était aussi supérieure à celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (15,2 %).

7.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 63,8 % étaient des conducteurs; 19,1 %, des passagers, et 17,0 % des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (47,1%) a été observée dans les accidents dans lesquels un piéton est décédé. L'alcool était en cause dans 39,0 % des accidents dans lesquels un conducteur est décédé et dans 30,0 % de ceux dans lesquels un passager est décédé.

7.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 36,2 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette et 31,9 %, dans une automobile.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant d'automobile est décédé (42,5 % par rapport à 30,6 %).

Le nombre de victimes pour chacun des autres types de véhicules est trop restreint pour produire des données fiables sur la fréquence de consommation d'alcool.

7.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans des accidents au Manitoba, en 2000. Le tableau 7-2 présente les données selon le groupe d'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision (un ou plusieurs véhicules).

La première colonne de données du tableau donne le nombre de conducteurs décédés. Les deux colonnes suivantes, le nombre et le pourcentage de ces victimes qui ont été soumises à des tests d'alcoolémie. Les autres colonnes donnent de l'information sur les résultats des tests – les trois premières sur les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool, quelle que soit la quantité, les trois dernières, sur les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale de 80 mg%.

Tableau 7-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Manitoba, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
Âge									
<16	1	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
16-19	6	6	100.0	3	50.0	12.5	2	33.3	10.0
20-25	9	9	100.0	4	44.4	16.7	4	44.4	20.0
26-35	14	14	100.0	6	42.9	25.0	5	35.7	25.0
36-45	9	9	100.0	3	33.3	12.5	3	33.3	15.0
46-55	10	10	100.0	5	50.0	20.8	5	50.0	25.0
>55	18	15	83.3	3	20.0	12.5	1	6.7	5.0
Sexe									
Homme	50	48	96.0	21	43.8	87.5	19	39.6	95.0
Femme	17	15	88.2	3	20.0	12.5	1	6.7	5.0
Type de véhicule									
Automobile	31	28	90.3	9	32.1	37.5	8	28.6	40.0
Camion/fourgonnette	29	28	96.6	15	53.6	62.5	12	42.9	60.0
Motocyclette	4	4	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Semi-remorque	3	3	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	28	27	96.4	18	66.7	75.0	15	55.6	75.0
Plusieurs véhicules	39	36	92.3	6	16.7	25.0	5	13.9	25.0
TOTAL	67	63	94.0	24	38.1	100.0	20	31.7	100.0

Prenons par exemple les 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu six conducteurs tués en 2000; toutes ces victimes (100 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, trois (50,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés de 16 à 19 ans représentaient 12,5 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que deux des six (33,3 %) conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que deux des trois conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans représentaient 10,0 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Manitoba, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2000, puisque 94,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Manitoba, 38,1 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 83,3 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 4,8 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 1,6 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 6,3 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 25,4 % avaient un TA de plus de 150 mg%.

7.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 25,0 % avaient entre 26 et 35 ans, 20,8 % avaient entre 46 et 59 ans et 16,7 %, entre 20 et 25 ans. Les conducteurs des groupes de 16 à 19 ans, de 36 à 45 ans et de plus de 55 ans ne comptaient que pour 12,5 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 25,0 % faisaient partie des groupes des 26 à 35 ans et des 46 à 55 ans, 20,0 % avaient entre 20 et 25 ans, 15,0 %, entre 36 et 45 ans, 10 %, entre 16 et 19 ans et 5 % avaient plus de 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés les plus susceptibles d'avoir bu étaient ceux qui avaient entre 46 et 55 ans étaient – 50,0 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 20,0 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

7.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 87,5 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 95,0 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (50 des 67 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient deux fois plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (43,8 % et 20,0 % respectivement). En outre, 90,5 % des conducteurs et 33,3 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

7.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 62,5 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes et 37,5 %, des automobilistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 60,0 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes et 40,0 %, des automobilistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 53,6 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 32,1 % des automobilistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

7.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (28 sur 67) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces collisions ont mis

en cause 75 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool aussi bien que de ceux dont les facultés étaient affaiblies.

La raison de cette apparente disparité est que la consommation d'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Environ deux conducteurs sur trois en cause dans des accidents à un seul véhicule (66,7 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 16,7 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

7.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 2000, au Manitoba. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre d'accident qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool.

Les résultats sont indiqués au tableau 7-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne* illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

* Ces données sont légèrement surestimées parce que 6,9 % environ de toutes les blessures sont consignées comme étant « indéterminées ».

Tableau 7-3
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Manitoba, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs*	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	22	2	9.1	1.8
16-19	82	24	29.3	21.1
20-25	121	33	27.3	28.9
26-35	99	25	25.3	21.9
36-45	101	20	19.8	17.5
46-55	77	3	3.9	2.6
>55	80	6	7.5	5.3
Indéterminé	28	1	3.6	0.9
<u>Sexe</u>				
Homme	417	90	21.6	78.9
Femme	177	23	13.0	20.2
Indéterminé	16	1	6.3	0.9
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	307	54	17.6	47.4
Camion/fourgonnette	233	44	18.9	38.6
Motocyclette	22	9	40.9	7.9
Semi-remorque	24	3	12.5	2.6
Autre véhicule routier	1	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	23	4	17.4	3.5
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	249	94	37.8	82.5
Plusieurs véhicules	361	20	5.5	17.5
TOTAL	610	114	18.7	100.0

* Ces données sont légèrement sous-estimées parce que 6,9 % environ de toutes les blessures sont consignées comme étant « indéterminées ».

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 610 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 18,7 % étaient liés à l'alcool.

7.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 28,9 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 21,9 %, des 26 à 35 ans et 21,1 %, du groupe des 16 à 19 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 1,8 % de tous ceux qui étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, environ un conducteur sur quatre des 16 à 19 ans, des 20 à 25 ans et des 26 à 35 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (29,3 %, 27,3 % et 25,3 %, respectivement). Le groupe dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre d'accidents a été celui des 46 à 55 ans (3,9 %).

7.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 78,9 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (21,6 % et 13,0 %, respectivement).

7.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 47,4 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 38,6 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des motocyclistes, soit 40,9 % par rapport à 18,9 % des conducteurs camions/fourgonnettes, 17,6 % des automobilistes et 17,4 % des conducteurs de véhicules tout terrain. Seulement 12,5 % des conducteurs de semi-remorques étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool.

7.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 82,5 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 37,8 % de ces conducteurs, par rapport à 5,5 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

7.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en

cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

7.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 2000. Le tableau 7-4 et la figure 7-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2000. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 7.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Tableau 7-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Manitoba, 1995 – 2000

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	132	46	34.8
1996	96	36	37.5
1997	115	42	36.5
1998	124	36	29.0
1999	114	39	34.2
2000	115	34	29.6

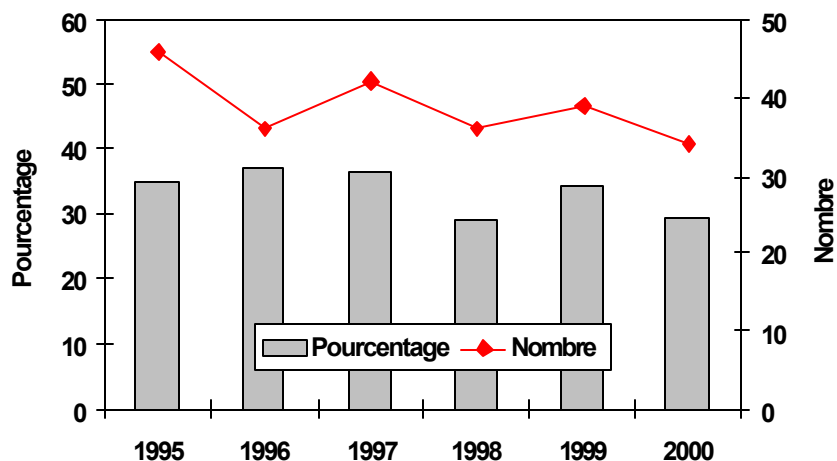
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

** Seulement sur les voies publiques et au moyen des principaux types de véhicules.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 46 à 36 entre 1995 et 1996, puis a augmenté à 42 en 1997, avant de redescendre à 36 en 1998 et de remonter de nouveau à 39 en 1999, puis d'atteindre son niveau le plus bas à 34, en 2000. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool est passé de 34,8 % en 1995 à 37,5 % en 1996. En 1998, il a

baissé jusqu'à 29,0 % pour remonter à 34,2 % en 1999 et diminuer de nouveau à 29,6 % en 2000.

Figure 7-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Manitoba, 1995 – 2000



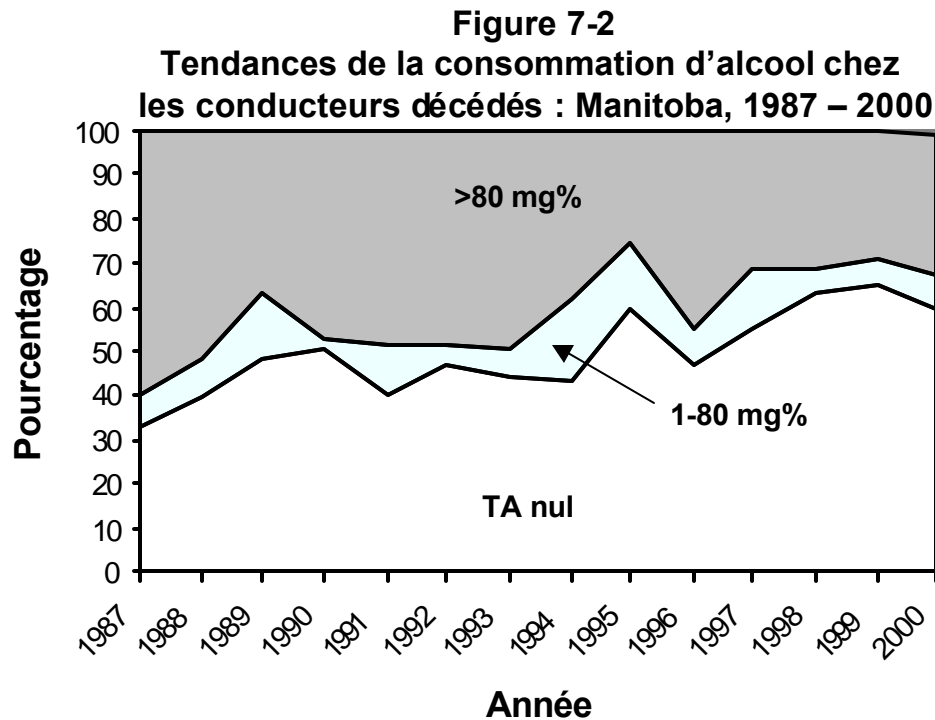
7.4.2 Conducteurs décédés : 1987 – 2000. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 14 ans, soit de 1987 à 2000, figurent au tableau 7-5. Les tendances sont illustrées à la figure 7-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui : 1) n'avaient pas consommé d'alcool

Tableau 7-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Manitoba, 1987 - 2000

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	67	60	89.6	20	33.3	4	6.7	36	60.0
1988	64	58	90.6	23	39.7	5	8.6	30	51.7
1989	70	66	94.3	32	48.5	10	15.2	24	36.4
1990	54	49	90.7	25	51.0	1	2.0	23	46.9
1991	63	54	85.7	22	40.7	6	11.1	26	48.1
1992	50	44	88.0	21	47.7	2	4.5	21	47.7
1993	59	41	69.5	18	43.9	3	7.3	20	48.8
1994	57	53	93.0	23	43.4	10	18.9	20	37.7
1995	62	52	83.9	31	59.6	8	15.4	13	25.0
1996	37	36	97.3	17	47.2	3	8.3	16	44.4
1997	56	54	96.4	30	55.6	7	13.0	17	31.5
1998	54	54	100.0	34	63.0	3	5.6	17	31.5
1999	53	52	98.1	34	65.4	3	5.8	15	28.8
2000	56	55	98.2	33	60.0	4	7.3	18	32.7

*Décédés moins de six heures après l'accident.

– représentés par la zone blanche; 2) avaient un TA inférieur à la limite permise – indiqués par la zone gris pâle et 3) avaient un TA supérieur à la limite légale – illustrés par la zone gris foncé.



Les données qui figurent ici diffèrent légèrement de celles de la section 7.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.

Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs décédés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale entre 1987 (60,0 %) et 1999 (28,8 %), avant d'augmenter en 2000 (32,7 %). Le pourcentage de conducteurs décédés qui avaient un TA nul a augmenté, passant du niveau le plus bas de 1987 (33,3 %) à son niveau le plus haut en 1999 (65,4 %) pour redescendre en 2000 (60,0 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 1994 (18,9 %), a baissé jusqu'à 5,6 % en 1998 et a remonté à 7,3 % en 2000.

7.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2000. Le tableau 7-6 et la figure 7-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 7.3 parce qu'ils excluent certains types

de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers. Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant causé des blessures graves a été relativement stable. Entre 1995 et 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a baissé légèrement, passant de 22,9 % à 21,6 %. En 1997, il s'est hissé à 25,7 % avant de redescendre à son plus bas niveau de 18,7 % en 2000.

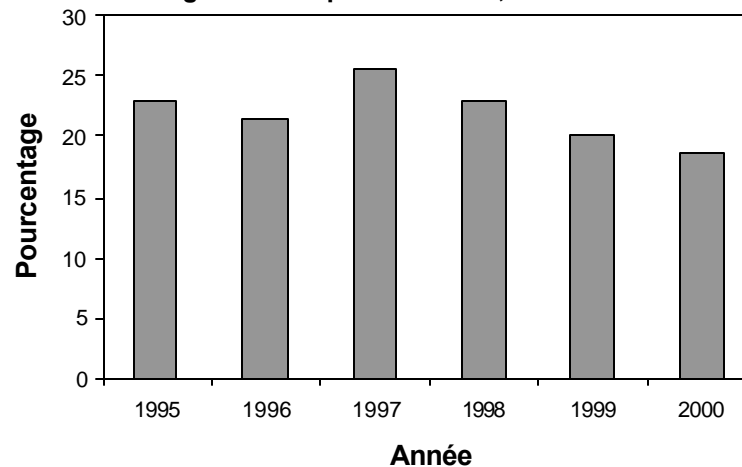
Tableau 7-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans
des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool**
entrait en ligne de compte : Manitoba, 1995 – 2000

Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	743	170	(22.9)
1996	804	174	(21.6)
1997	630	162	(25.7)
1998	657	151	(23.0)
1999	595	120	(20.2)
2000	587	110	(18.7)

*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules tout terrain.

**Accidents mettant en cause un véhicule unique, survenant la nuit (VUN) et autres accidents que les VUN, pour lesquels la police a noté la présence d'alcool.

Figure 7-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents
ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en
ligne de compte : Manitoba, 1995 – 2000



8.0 ONTARIO

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant provoqué des blessures graves ou mortelles en Ontario, en 2000. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 8.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 8.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 8.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 8.4).

8.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 8-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool en Ontario en 2000. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent le nombre de décès. Les deux autres colonnes montrent le nombre et le pourcentage de victimes pour lesquelles l'information dont on dispose est suffisante pour permettre de déterminer si l'alcool était en cause. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 98 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route en Ontario en 2000. De plus, dans 84 de ces cas (85,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, 34 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool en Ontario, en 2000. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 40,5 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les accidents liés à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces accidents. Par

exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 12,3 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool en Ontario en 2000.

Tableau 8-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool : Ontario, 2000

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
Âge						
<16	62	53	85.5	12	22.6	4.3
16-19	98	84	85.7	34	40.5	12.3
20-25	140	124	88.6	48	38.7	17.3
26-35	136	129	94.9	67	51.9	24.2
36-45	143	127	88.8	53	41.7	19.1
46-55	114	97	85.1	33	34.0	11.9
>55	265	219	82.6	30	13.7	10.8
Sexe						
Homme	655	568	86.7	221	38.9	79.8
Femme	303	265	87.5	56	21.1	20.2
Type						
Conducteur	567	497	87.7	175	35.2	63.2
Passager	256	227	88.7	70	30.8	25.3
Piéton	135	109	80.7	32	29.4	11.6
Véhicule occupé						
Automobile	533	466	87.4	154	33.0	55.6
Camion/fourgonnette	173	158	91.3	56	35.4	20.2
Motocyclette	40	39	97.5	12	30.8	4.3
Autre véhicule routier	16	15	93.8	0	0.0	0.0
Véhicule non routier (Piétons)	54	40	74.1	19	47.5	6.9
(Piétons)	135	109	80.7	32	29.4	11.6
Indéterminé	7	6	85.7	4	0.0	0.0
TOTAL	958	833	87.0	277	33.3	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 958 personnes sont décédées dans des accidents de la route en Ontario, en 2000. Dans 833 de ces cas (87,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 277, soit 33,3 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route (958 x 0,333), on peut estimer qu'en Ontario, en 2000, 319 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

8.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 24,2 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 19,1 %, entre 36 et 45 ans et 17,3 %, entre 20 et 25 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (51,9 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 26 à 35 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgés – seulement 13,7 % des personnes de plus de 55 ans et 22,6 % des jeunes de moins de 16 ans sont décédés dans des accidents liés à l'alcool.

8.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 79,8 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (38,9 %) était environ le double de celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (21,1 %).

8.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 63,2 % étaient des conducteurs, 25,3 %, des passagers et 11,6 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (35,2 %) a été observée dans les accidents dans lesquels un conducteur est décédé. Elle était de 30,8 % dans les accidents dans lesquels un passager est décédé et de 29,4 % dans ceux dans lesquels un piéton est décédé.

8.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, plus de la moitié (55,6 %) se trouvaient dans une automobile, 20,2 % dans un camion/fourgonnette et 6,9 %, dans un véhicule non routier (p. ex. bicyclette, motoneige, véhicule tout terrain).

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de véhicule non routier est décédé était de 47,5 %, comparativement à 35,4 % pour un occupant de camion/fourgonnette, 33,0 % pour un occupant d'automobile et 30,8 % pour un occupant de motocyclette.

8.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans des accidents en Ontario, en 2000. Le tableau 8-2 présente les données selon le groupe d'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision (un ou plusieurs véhicules).

Tableau 8-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Ontario, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
Âge									
<16	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
16-19	47	41	87.2	13	31.7	9.6	9	22.0	8.6
20-25	76	64	84.2	27	42.2	20.0	21	32.8	20.0
26-35	90	85	94.4	40	47.1	29.6	33	38.8	31.4
36-45	97	89	91.8	32	36.0	23.7	27	30.3	25.7
46-55	74	58	78.4	13	22.4	9.6	9	15.5	8.6
>55	132	91	68.9	10	11.0	7.4	6	6.6	5.7
Sexe									
Homme	386	320	82.9	118	36.9	87.4	93	29.1	88.6
Femme	131	109	83.2	17	15.6	12.6	12	11.0	11.4
Type de véhicule									
Automobile	350	283	80.9	90	31.8	66.7	68	24.0	64.8
Camion/fourgonnette	115	100	87.0	34	34.0	25.2	31	31.0	29.5
Motocyclette	39	34	87.2	11	32.4	8.1	6	17.6	5.7
Semi-remorque	13	12	92.3	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	200	162	81.0	83	51.2	61.5	69	42.6	65.7
Plusieurs véhicules	317	267	84.2	52	19.5	38.5	36	13.5	34.3
TOTAL	517	429	83.0	135	31.5	100.0	105	24.5	100.0

La première colonne de données du tableau donne le nombre de conducteurs décédés. Les deux colonnes suivantes, le nombre et le pourcentage de ces victimes qui ont été soumises à des tests d'alcoolémie. Les autres colonnes donnent de l'information sur les résultats des tests – les trois premières sur les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool, quelle que soit la quantité, les trois dernières, sur les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale de 80 mg%.

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu 47 conducteurs tués en 2000; 41 de ces victimes (87,2 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, treize (31,7 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 9,6 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que neuf des 41 (22,0 %) jeunes mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que neuf des treize conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 16 à 19 ans représentaient 8,6 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Ontario, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2000, puisque 83,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Ontario, 31,5 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 77,8 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 5,4 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 1,6 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 6,8 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 17,7 % avaient un TA de plus de 150 mg%.

8.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 29,6 % avaient entre 26 et 35 ans, 23,7 %, entre 36 et 45 ans, 20,0 %, entre 20 et 25 ans et 9,6 %, entre 16 et 19 ans et entre 46 et 55 ans. Les conducteurs du groupe de plus de 55 ans ne comptaient que pour 7,4 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 31,4 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 25,7 % de celui des 36 à 45 ans, 20,0 % de celui des 20 à 25 ans et 8,6 % de ceux des 16 à 19 ans et des 46 à 55 ans. Ceux du groupe de plus de 55 ans ne comptaient que pour 5,7 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 47,1 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 11,0 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

8.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 87,4 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 88,6 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (356 des 517 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient environ deux fois plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (36,9 % et 15,6 % respectivement). En outre, 78,8 % des conducteurs et 70,6 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

8.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 66,7 % étaient des automobilistes, 25,2 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 8,1 %, des motocyclistes. Aucun des conducteurs de semi-remorques n'avait consommé d'alcool.

Chez les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 64,8 % étaient des automobilistes, 29,5 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 5,7 %, des motocyclistes.

Selon les différentes catégories de véhicules, 34,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 32,4 % des motocyclistes et 31,8 % des automobilistes avaient consommé de l'alcool.

8.2.4 Variations selon le genre de collision. Seulement deux sur cinq environ des conducteurs décédés (200 sur 517) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces collisions ont mis en cause plus des trois cinquièmes des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (61,5 % et 65,7 % respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que la consommation d'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Plus de la moitié des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (51,2 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 19,5 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

8.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 2000, en Ontario. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre d'accident qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool.

Les résultats sont indiqués au tableau 8-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 8-3
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Ontario, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	20	4	20.0	0.4
16-19	482	108	22.4	10.3
20-25	806	226	28.0	21.6
26-35	1077	241	22.4	23.0
36-45	1100	204	18.5	19.5
46-55	789	138	17.5	13.2
>55	848	87	10.3	8.3
Indéterminé	207	39	18.8	3.7
<u>Sexe</u>				
Homme	3833	852	22.2	81.4
Femme	1496	195	13.0	18.6
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	3286	690	21.0	65.9
Camion/fourgonnette	1361	257	18.9	24.5
Motocyclette	231	46	19.9	4.4
Semi-remorque	181	23	12.7	2.2
Autre véhicule routier	67	14	20.9	1.3
Véhicule non routier	175	12	6.9	1.1
Indéterminé	28	5	17.9	0.5
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	1538	630	41.0	60.2
Plusieurs véhicules	3791	417	11.0	39.8
TOTAL	5329	1047	19.6	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 5 329 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 19,6 % étaient liés à l'alcool.

8.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 23,0 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 21,6 %, des 20 à 25 ans et 19,5 %, des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 0,4 % de tous ceux qui étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, 28,0 % des conducteurs du groupe des 20 à 25 ans, 22,4 % de celui des 16 à 19 ans et de celui des 26 à 35 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Le groupe dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre d'accidents a été celui des plus âgés, soit ceux de plus de 55 ans (10,3 %).

8.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 81,4 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (22,2 % et 13,0 %, respectivement).

8.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 65,9 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 24,5 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était aussi celui des automobilistes, soit 21,0 % par rapport à 20,9 % des conducteurs d'autres véhicules routiers et à 19,9 % des motocyclistes. Seulement 6,9 % des conducteurs de véhicules non routiers étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool.

8.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 60,2 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 41,0 % de ces conducteurs, par rapport à 11,0 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

8.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en

cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

8.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 2000. Le tableau 8-4 et la figure 8-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2000. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 8.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Tableau 8-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Ontario, 1995 – 2000

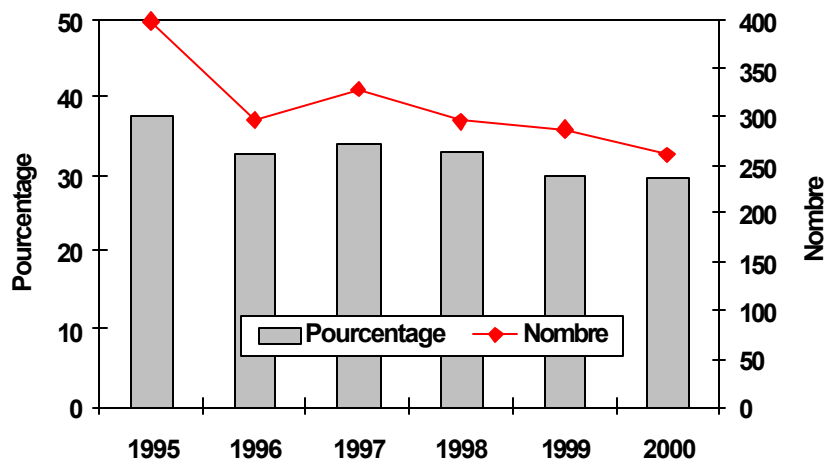
Année	Nombre de	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	1059	398	37.6
1996	915	297	32.5
1997	969	328	33.8
1998	900	295	32.8
1999	966	287	29.7
2000	886	261	29.5

*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

** Seulement sur les voies publiques et au moyen des principaux types de véhicules.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a chuté, passant de 398 à 297 entre 1995 et 1996, puis a augmenté à 328 en 1997, avant de redescendre à 261 en 2000. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool est passé de 37,6 % en 1995 à 32,5 % en 1996. De 1996 à 1998, il est demeuré à peu près inchangé avant de redescendre à 29,7 % en 1999, puis à 29,5 % en 2000.

Figure 8-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un
conducteur ayant consommé de l'alcool : Ontario, 1995 – 2000

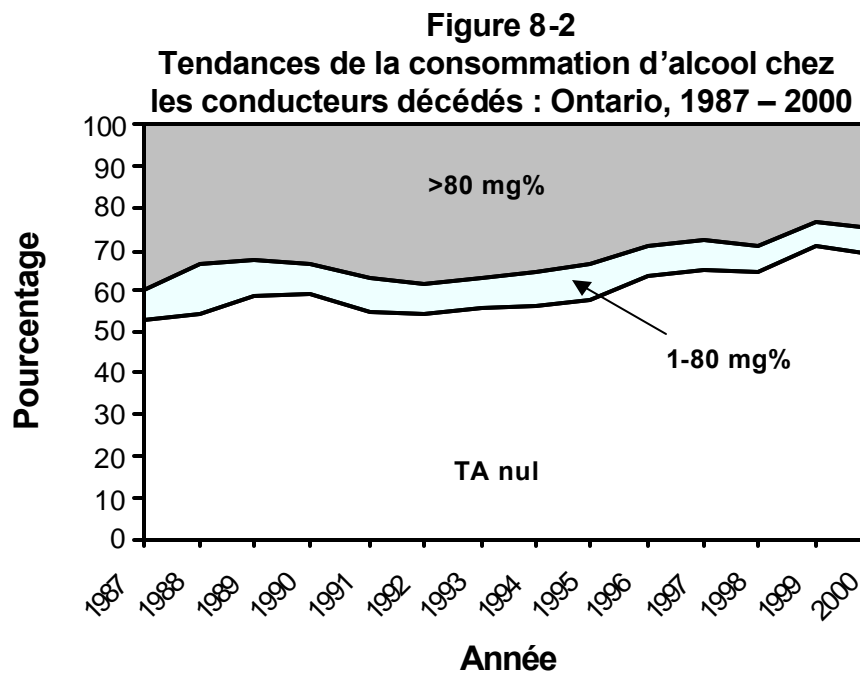


8.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2000. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 14 ans, soit de 1987 à 2000, figurent au tableau 8-5. Les tendances sont illustrées à la figure 8-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui : 1) n'avaient pas consommé d'alcool – représentés par la zone blanche; 2) avaient un TA inférieur à la limite permise – indiqués par la zone gris pâle et 3) avaient un TA supérieur à la limite légale – illustrés par la zone gris foncé. Les données qui figurent ici diffèrent légèrement de celles de la section 8.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.

Tableau 8-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Ontario, 1987 - 2000

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	613	540	88.1	286	53.0	40	7.4	214	39.6
1988	555	521	93.9	281	53.9	65	12.5	175	33.6
1989	642	586	91.3	345	58.9	49	8.4	192	32.8
1990	545	486	89.2	287	59.1	37	7.6	162	33.3
1991	531	462	87.0	255	55.2	37	8.0	170	36.8
1992	538	473	87.9	256	54.1	37	7.8	180	38.1
1993	604	519	85.9	287	55.3	41	7.9	191	36.8
1994	548	508	92.7	287	56.5	38	7.5	183	36.0
1995	532	480	90.2	278	57.9	42	8.8	160	33.3
1996	424	402	94.8	255	63.4	32	8.0	115	28.6
1997	478	434	90.8	282	65.0	34	7.8	118	27.2
1998	427	399	93.4	257	64.4	26	6.5	116	29.1
1999	487	443	91.0	316	71.3	24	5.4	103	23.3
2000	418	406	97.1	280	69.0	27	6.7	99	24.4

*Décédés moins de six heures après l'accident.



Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué entre 1987 (39,6 %) et 1989 (32,8 %), a remonté à 38,1 % en 1992, baissé jusqu'à 23,3 % en 1999 et grimpé à 24,4 % en 2000. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté entre 1987 (53,0 %) et 1997 (65,0 %), a baissé légèrement en 1998 (64,4 %), a atteint un sommet en 1999 (71,3 %) et a diminué de nouveau en 2000 (69,0 %). Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 1988 (12,5 %) et a atteint son point le plus bas en 1999 (5,4 %) avant de remonter en 2000 (6,7 %).

8.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2000. Le tableau 8-6 et la figure 8-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 8.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a diminué légèrement en six ans. De 1995 à 2000, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte et où l'alcool entrait en ligne de compte a baissé

graduellement, passant de 22,9 % en 1995 à 19,0 % en 1998 pour remonter légèrement à 20,1 % en 2000.

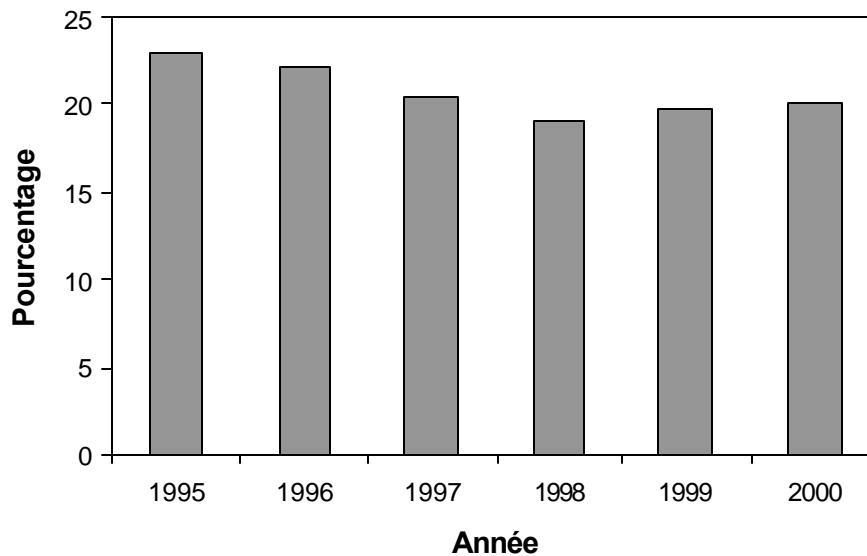
Tableau 8-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Ontario, 1995 – 2000**

Année	Nombre de	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	6568	1504	(22.9)
1996	6003	1326	(22.1)
1997	5442	1106	(20.3)
1998	5402	1026	(19.0)
1999	5486	1088	(19.8)
2000	5126	1030	(20.1)

*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules tout terrain.

**Accidents mettant en cause un véhicule unique, survenant la nuit (VUN) et autres accidents que les VUN, pour lesquels la police a noté la présence d'alcool.

Figure 8-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Ontario, 1995 – 2000



9.0 QUÉBEC

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant causé des blessures graves ou mortelles au Québec, en 2000. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 9.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 9.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 9.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 9.4).

9.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 9-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool au Québec en 2000. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent le nombre de décès. Les deux autres colonnes montrent le nombre et le pourcentage de victimes pour lesquelles l'information dont on dispose est suffisante pour permettre de déterminer si l'alcool était en cause. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 87 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route au Québec en 2000. De plus, dans 86 de ces cas (98,9 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, 31 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool au Québec, en 2000. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 36,0% des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les accidents liés à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces accidents. Par

exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 15,5 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool au Québec en 2000.

Tableau 9-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool : Québec, 2000

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
Âge						
<16	58	55	94.8	8	14.5	4.0
16-19	87	86	98.9	31	36.0	15.5
20-25	122	115	94.3	42	36.5	21.0
26-35	120	111	92.5	46	41.4	23.0
36-45	122	119	97.5	38	31.9	19.0
46-55	86	81	94.2	18	22.2	9.0
>55	176	163	92.6	17	10.4	8.5
Sexe						
Homme	550	520	94.5	159	30.6	79.5
Femme	221	210	95.0	41	19.5	20.5
Type						
Conducteur	494	469	94.9	146	31.1	73.0
Passager	179	172	96.1	37	21.5	18.5
Piéton	97	89	91.8	17	19.1	8.5
Indéterminé	1	0	0.0	0	0.0	0.0
Véhicule occupé						
Automobile	423	404	95.5	119	29.5	59.5
Camion/fourgonnette	94	91	96.8	24	26.4	12.0
Motocyclette	70	66	94.3	15	22.7	7.5
Autre véhicule routier	15	15	100.0	3	20.0	1.5
Véhicule non routier	72	65	90.3	22	33.8	11.0
(Piétons)	97	89	91.8	17	19.1	8.5
TOTAL	771	730	94.7	200	27.4	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 771 personnes sont décédées dans des accidents de la route au Québec, en 2000. Dans 730 de ces cas (94,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 200, soit 27,4 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route ($771 \times 0,274$), on peut estimer qu'*au Québec, en 2000, 211 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool*. Cette estimation, toutefois, sous-estime l'ampleur du problème des accidents liés à

l'alcool au Québec, par rapport aux autres secteurs de compétence, à cause des pratiques différentes utilisées par les policiers pour remplir leurs rapports (voir Mayhew *et al.*, 1999). Pour cette raison, la SAAQ préfère employer les résultats des alcootests auxquels ont été soumis les conducteurs décédés, tirés des dossiers des coroners, qu'elle considère comme donnant une mesure plus juste du problème des accidents liés à l'alcool.

9.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, le groupe des 26 à 35 ans comptait pour 23,0 %, celui des 20 à 25, pour 21,0 % et celui des 36 à 45 ans, pour 19,0 % (voir la dernière colonne).

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (41,4 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 26 à 35 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgés – seulement 10,4 % des personnes de plus de 55 ans et 14,5 % des jeunes de moins de 16 ans sont décédés dans des accidents liés à l'alcool.

9.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 79,5 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (30,6 %) était plus grande que celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (19,5 %).

9.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 73,0 % étaient des conducteurs, 18,5 %, des passagers et 8,5 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (31,1 %) a été observée dans les accidents dans lesquels un conducteur est décédé. L'alcool était en cause dans 21,5 % des accidents dans lesquels un passager est décédé et dans 19,1 % de ceux dans lesquels un piéton est décédé.

9.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, plus de la moitié (59,5 %) se trouvaient dans une automobile, 12,0 % dans un camion/fourgonnette.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool était semblable que la victime ait été un occupant de véhicule non routier ou un occupant d'automobile (33,8 % et 29,5 %, respectivement). Le taux d'accidents liés à l'alcool était le plus faible pour les occupants de camions/fourgonnettes et pour les motocyclistes (26,4 % et 22,7 %, respectivement).

9.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans des accidents au Québec, en 2000. Le tableau 9-2 présente les données selon le groupe d'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision (un ou plusieurs véhicules).

Tableau 9-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Québec, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
Âge									
<16	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
16-19	44	35	79.5	17	48.6	14.7	12	34.3	13.2
20-25	74	63	85.1	24	38.1	20.7	20	31.7	22.0
26-35	81	69	85.2	31	44.9	26.7	22	31.9	24.2
36-45	85	62	72.9	23	37.1	19.8	22	35.5	24.2
46-55	56	39	69.6	12	30.8	10.3	11	28.2	12.1
>55	86	53	61.6	9	17.0	7.8	4	7.5	4.4
Sexe									
Homme	349	266	76.2	100	37.6	86.2	80	30.1	87.9
Femme	78	56	71.8	16	28.6	13.8	11	19.6	12.1
Type de véhicule									
Automobile	287	218	76.0	86	39.4	74.1	70	32.1	76.9
Camion/fourgonnette	65	50	76.9	16	32.0	13.8	14	28.0	15.4
Motocyclette	63	45	71.4	13	28.9	11.2	7	15.6	7.7
Semi-remorque	11	9	81.8	1	11.1	0.9	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	1	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	158	127	80.4	70	55.1	60.3	58	45.7	63.7
Plusieurs véhicules	268	194	72.4	46	23.7	39.7	33	17.0	36.3
Indéterminé	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	427	322	75.4	116	36.0	100.0	91	28.3	100.0

La première colonne de données du tableau donne le nombre de conducteurs décédés. Les deux colonnes suivantes, le nombre et le pourcentage de ces victimes qui ont été soumises à des tests d'alcoolémie. Les autres colonnes donnent de l'information sur les résultats des tests – les trois premières sur les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool, quelle que soit la quantité, les trois dernières, sur les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale de 80 mg%.

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu 44 conducteurs tués en 2000; 35 de ces victimes (79,5 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, 17 (48,6 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 14,7 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que 12 des 35 (34,3 %) jeunes mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 16 à 19 ans représentaient 13,2 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Québec, la fréquence des tests d'alcoolémie était relativement faible en 2000, puisque seulement 75,2 % de tous les conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest.

Au Québec, 36,0 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 78,4 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 5,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 2,8 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 9,9 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 18,3 % avaient un TA de plus de 150 mg%.

9.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 26,7 % avaient entre 26 et 35 ans, 20,7 %, entre 20 et 25 ans et 19,8 %, entre 36 et 45 ans. Les conducteurs du groupe des plus de 55 ans ne comptaient que pour 7,8 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 24,2 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans et de celui des 36 à 45 ans, 22,0 % de celui des 20 à 25 ans, 13,2 % de celui des 16 à 19 ans et 12,1 % de celui des 46 à 55 ans. Ceux du groupe des plus de 55 ans ne comptaient que pour 4,4 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 16 et 19 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 48,6 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 17,0 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

9.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 86,2 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et 87,9 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (350 des 428 victimes étaient des hommes). Si l'on examine la fréquence de consommation d'alcool chez les hommes et chez les femmes, les résultats sont à peu près les mêmes. Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (37,6 % et 28,6 % respectivement). En outre, 80,0 % des conducteurs et 68,8 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

9.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 74,1 % étaient des automobilistes, 13,8 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et seulement 11,2 % étaient des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 76,9 % étaient des automobilistes, 15,4 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et seulement 7,7 %, des motocyclistes.

Selon les différentes catégories de véhicules, 39,4 % des automobilistes, 32,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 28,9 % des motocyclistes et 11,1 % des conducteurs de semi-remorques avaient consommé de l'alcool.

9.2.4 Variations selon le genre de collision. Seulement deux sur cinq environ des conducteurs décédés (159 sur 428) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces collisions ont mis en cause trois conducteurs sur cinq qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (60,3 % et 63,7 % respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que la consommation d'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (55,1 %) ayant un TA positif est plus de deux fois plus grand que celui des conducteurs en cause dans des collisions à plusieurs véhicules (23,7 %).

9.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 2000, au Québec. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre d'accident qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool.

Les résultats sont indiqués au tableau 9-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne

illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 9-3
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Québec, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	133	3	2.3	0.3
16-19	512	109	21.3	11.7
20-25	909	197	21.7	21.1
26-35	1150	198	17.2	21.2
36-45	1052	157	14.9	16.8
46-55	757	100	13.2	10.7
>55	768	59	7.7	6.3
Indéterminé	1598	110	6.9	11.8
<u>Sexe</u>				
Homme	4687	705	15.0	75.6
Femme	1982	192	9.7	20.6
Indéterminé	210	36	17.1	3.9
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	4399	666	15.1	71.4
Camion/fourgonnette	1284	150	11.7	16.1
Motocyclette	368	32	8.7	3.4
Semi-remorque	160	14	8.8	1.5
Autre véhicule routier	74	4	5.4	0.4
Véhicule non routier	468	54	11.5	5.8
Indéterminé	126	13	10.3	1.4
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	2011	654	32.5	70.1
Plusieurs véhicules	4868	279	5.7	29.9
TOTAL	6879	933	13.6	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 6 879 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 13,6 % étaient liés à l'alcool.

9.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 21,2 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 21,1 %, des 20 à 25 ans et 16,8 % du groupe des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans ne représentaient que 0,3 % et 11,8 % respectivement de tous ceux qui étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, un conducteur sur cinq environ des groupes des 20 à 25 ans, des 16 à 19 ans et des 26 à 35 ans était en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (21,7 %, 21,3 % et 17,2 %, respectivement). Le groupe dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre d'accidents a été celui des plus jeunes, soit ceux de moins de 16 ans (2,3 %).

9.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 75,6 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (15,0 % et 9,7 %, respectivement).

9.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 71,4 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 16,1 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était aussi celui des automobilistes, soit 15,1 % par rapport à 11,7 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes et à 11,5 % pour les conducteurs de véhicules non routiers. Seulement 5,4 % des conducteurs d'autres véhicules routiers étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool.

9.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 70,1 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 32,5 % de ces conducteurs, par rapport à 5,7 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

9.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

9.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 2000. Le tableau 9-4 et la figure 9-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2000. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 9.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

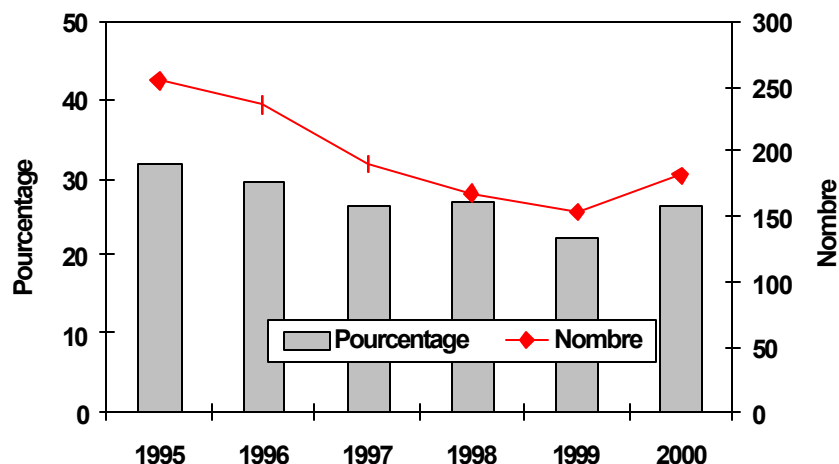
Tableau 9-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Québec, 1995 – 2000

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	807	255	31.6
1996	797	236	29.6
1997	720	191	26.5
1998	628	168	26.8
1999	692	154	22.3
2000	691	182	26.3

*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

** Seulement sur les voies publiques et au moyen des principaux types de véhicules.

Figure 9-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un
conducteur ayant consommé de l'alcool : Québec, 1995 – 2000



Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 255 à 154 entre 1995 et 1999, puis est remonté à 182 en 2000. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool a baissé de 31,6 % en 1995 à 26,5 % en 1997. En 1998, il s'est élevé légèrement, à 26,8 %, avant de redescendre à 22,3 % en 1999 puis de remonter à 26,3 % en 2000.

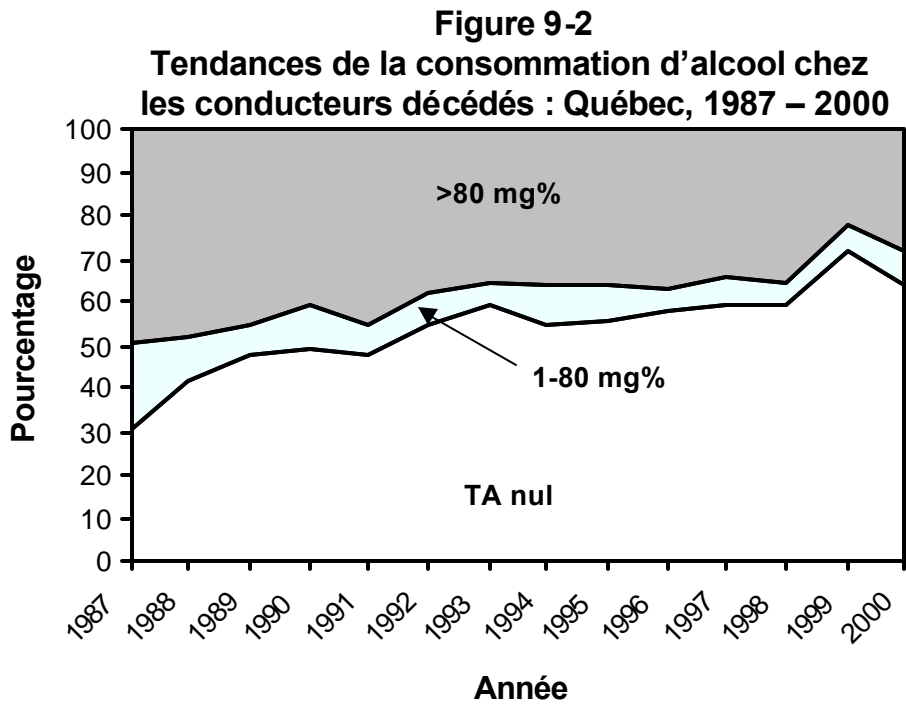
9.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2000. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 14 ans, soit de 1987 à 2000, figurent au tableau 9-5. Les tendances sont illustrées à la figure 9-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui : 1) n'avaient pas consommé d'alcool – représentés par la zone blanche; 2) avaient un TA inférieur à la limite permise – indiqués par la zone gris pâle et 3) avaient un TA supérieur à la limite légale – illustrés par la zone gris foncé. Les données qui figurent ici diffèrent légèrement de celles de la section 9.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.

Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a généralement diminué entre 1987 (49,5 %) et 2000 (28,3 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté entre 1987 (30,9 %) et 1993 (58,9 %), est demeuré relativement stable jusqu'en 1998 et a atteint son niveau le plus élevé (71,5 %) en 1999 avant de chuter en 2000 (64,0 %).

Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a diminué à partir de 1987 (19,6 %), atteignant son point le plus bas en 1998 (5,4 %) pour remonter en 2000 (7,8 %).

Tableau 9-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Québec, 1987 - 2000

Année	Nombre de conducteurs	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	567	301	53.1	93	30.9	59	19.6	149	49.5
1988	631	392	62.1	162	41.3	41	10.5	189	48.2
1989	657	426	64.8	203	47.7	29	6.8	194	45.5
1990	582	395	67.9	193	48.9	40	10.1	162	41.0
1991	559	380	68.0	180	47.4	29	7.6	171	45.0
1992	512	383	74.8	209	54.6	28	7.3	146	38.1
1993	499	406	81.4	239	58.9	24	5.9	143	35.2
1994	448	332	74.1	182	54.8	31	9.3	119	35.8
1995	465	361	77.6	201	55.7	28	7.8	132	36.6
1996	474	355	74.9	205	57.7	19	5.4	131	36.9
1997	415	290	69.9	171	59.0	20	6.9	99	34.1
1998	398	276	69.3	164	59.4	15	5.4	97	35.1
1999	450	337	74.9	241	71.5	21	6.2	75	22.3
2000	427	322	75.4	206	64.0	25	7.8	91	28.3



9.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2000. Le tableau 9-6 et la figure 9-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 9.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

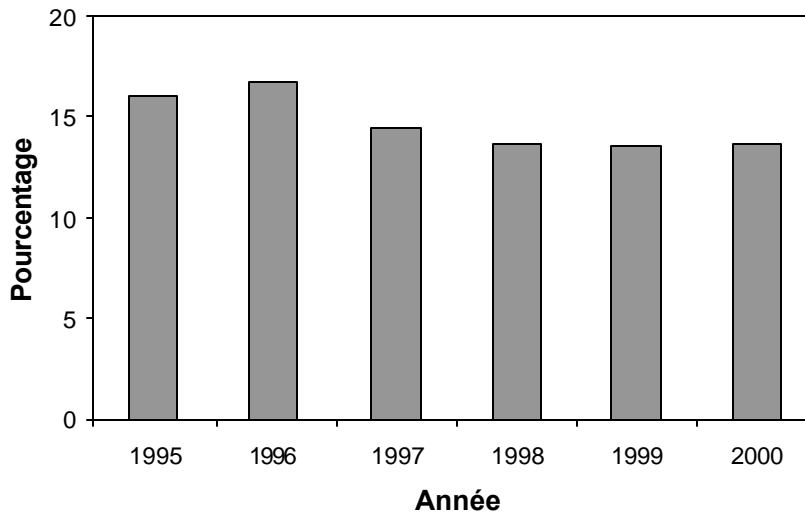
Tableau 9-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Québec, 1995 - 2000**

Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	6703	1074	(16.0)
1996	6657	1109	(16.7)
1997	6681	974	(14.6)
1998	6681	921	(13.8)
1999	6098	831	(13.6)
2000	6285	866	(13.8)

*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules tout terrain.

**Accidents mettant en cause un véhicule unique, survenant la nuit (VUN) et autres accidents que les VUN, pour lesquels la police a noté la présence d'alcool.

Figure 9-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Québec, 1995 – 2000



Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a diminué légèrement en six ans. Entre 1995 et 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a augmenté seulement légèrement, passant de 16,0 % à 16,7 %. La fréquence de la consommation d'alcool a diminué de façon constante jusqu'à atteindre 13,6 % en 1999, puis a remonté légèrement à 13,8 % en 2000.

10.0 NOUVEAU-BRUNSWICK

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant causé des blessures graves ou mortelles au Nouveau-Brunswick, en 2000. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 10.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 10.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 10.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 10.4).

10.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 10-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool au Nouveau-Brunswick en 2000. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent le nombre de décès. Les deux autres colonnes montrent le nombre et le pourcentage de victimes pour lesquelles l'information dont on dispose est suffisante pour permettre de déterminer si l'alcool était en cause. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, neuf personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route au Nouveau-Brunswick en 2000. De plus, dans les neuf cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, trois personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool au Nouveau-Brunswick, en 2000. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 33,3 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les accidents liés à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces accidents. Par exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 10,0 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool au Nouveau-Brunswick en 2000.

Tableau 10-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool :
Nouveau-Brunswick, 2000

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	5	4	80.0	0	0.0	0.0
16-19	9	9	100.0	3	33.3	10.0
20-25	16	15	93.8	7	46.7	23.3
26-35	15	15	100.0	11	73.3	36.7
36-45	11	11	100.0	3	27.3	10.0
46-55	8	8	100.0	5	62.5	16.7
>55	36	30	83.3	1	3.3	3.3
<u>Sexe</u>						
Homme	74	67	90.5	27	40.3	90.0
Femme	26	25	96.2	3	12.0	10.0
<u>Type</u>						
Conducteur	59	55	93.2	23	41.8	76.7
Passager	25	24	96.0	3	12.5	10.0
Piéton	16	13	81.3	4	30.8	13.3
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	55	53	96.4	16	30.2	53.3
Camion/fourgonnette	17	16	94.1	7	43.8	23.3
Motocyclette	5	5	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	7	5	71.4	3	60.0	10.0
(Piétons)	16	13	81.3	4	30.8	13.3
TOTAL	100	92	92.0	30	32.6	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 100 personnes sont décédées dans des accidents de la route au Nouveau-Brunswick, en 2000. Dans 92 de ces cas (92,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 30, soit 32,6 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route (100 x 0,326), on peut estimer qu'au Nouveau-Brunswick, en 2000, 33 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

10.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 36,7 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 23,3 %, entre 20 et 25 ans et 16,7 %, entre 46 et 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (73,3 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 26 à 35 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgés – aucun des jeunes de moins de 16 ans n'est décédé dans des accidents liés à l'alcool et, pour les plus de 55 ans, la fréquence est de seulement 3,0 %.

10.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 90,0 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (40,3 %) était beaucoup plus grande que celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (12,0 %).

10.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 76,7 % étaient des conducteurs, 13,3 %, des piétons et 10,0 %, des passagers.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (41,8 %) a été observée dans les accidents dans lesquels un conducteur est décédé. L'alcool était en cause dans 30,8 % des accidents dans lesquels un piéton est décédé et dans 12,5 % de ceux dans lesquels un passager est décédé.

10.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 53,3 % se trouvaient dans une automobile, 23,3 % dans un camion/fourgonnette.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels la victime était un occupant de camion/fourgonnette était supérieur à celui des accidents dans lesquels la victime était un occupant d'automobile (43,8 % par rapport à 30,2 %). Parmi les occupants de véhicules non routiers, 60,0 % sont décédés dans des accidents liés à l'alcool.

10.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans des accidents au Nouveau-Brunswick, en 2000. Le tableau 10-2 présente les données selon le groupe d'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision (un ou plusieurs véhicules).

La première colonne de données du tableau donne le nombre de conducteurs décédés. Les deux colonnes suivantes, le nombre et le pourcentage de ces victimes qui ont été soumises à des tests d'alcoolémie. Les autres colonnes donnent de l'information sur les résultats des tests – les trois premières sur les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool, quelle que soit la quantité, les trois dernières, sur les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale de 80 mg%.

Tableau 10-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Nouveau-Brunswick, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
Âge									
<16	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
16-19	3	3	100.0	1	33.3	6.3	0	0.0	0.0
20-25	10	9	90.0	4	44.4	25.0	3	33.3	21.4
26-35	9	7	77.8	6	85.7	37.5	6	85.7	42.9
36-45	7	6	85.7	1	16.7	6.3	1	16.7	7.1
46-55	7	5	71.4	4	80.0	25.0	4	80.0	28.6
>55	16	9	56.3	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Sexe									
Homme	43	34	79.1	14	41.2	87.5	12	35.3	85.7
Femme	10	6	60.0	2	33.3	12.5	2	33.3	14.3
Type de véhicule									
Automobile	36	27	75.0	10	37.0	62.5	9	33.3	64.3
Camion/fourgonnette	12	9	75.0	6	66.7	37.5	5	55.6	35.7
Motocyclette	5	4	80.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	29	21	72.4	13	61.9	81.3	11	52.4	78.6
Plusieurs véhicules	24	19	79.2	3	15.8	18.8	3	15.8	21.4
TOTAL	53	40	75.5	16	40.0	100.0	14	35.0	100.0

Prenons par exemple le groupe des 20 à 25 ans, parmi lesquels il y a eu dix conducteurs tués en 2000; neuf de ces victimes (90,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi elles, quatre (44,4 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 25,0 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que trois des neuf (33,3 %) jeunes décédés du groupe des 20 à 25 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que trois des quatre conducteurs qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA illégal. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs du groupe des 20 à 25 ans représentaient 21,4 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Nouveau-Brunswick, la fréquence des tests d'alcoolémie était faible en 2000, puisque 75,5 % de tous les conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest.

Au Nouveau-Brunswick, 40,0 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 87,5 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 0,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 5,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 7,5 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 27,5 % avaient un TA de plus de 150 mg%.

10.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 37,5 % avaient entre 26 et 35 ans, 25,0 %, entre 20 et 25 ans et 46 à 55 ans et 6,3 % avaient entre 16 et 19 ans et entre 36 et 45 ans.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 42,9 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 28,6 % de celui des 46 à 55 ans, 21,4 % avaient entre 20 et 25 ans et 7,1 % avaient entre 36 et 45 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 85,7 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, aucun des conducteurs de plus de 55 ans n'avait consommé d'alcool.

10.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 87,5 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et pour 85,7 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (43 des 53 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (41,2 % et 33,3 % respectivement). La plupart des conducteurs (85,7 %) et les deux conductrices (100,0 %) qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

10.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 62,5 % étaient des automobilistes et 37,5 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 64,3 % étaient des automobilistes et 35,7 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Selon les différentes catégories de véhicules, 66,7 % des conducteurs de camions/fourgonnettes avaient consommé de l'alcool comparativement à 37,0 % des automobilistes. Aucun des motocyclistes mortellement blessés soumis à un alcootest n'avait consommé d'alcool.

10.2.4 Variations selon le genre de collision. Environ la moitié des conducteurs décédés (29 sur 53) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces collisions ont mis

en cause la plupart des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (81,3 % et 78,6 % respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que la consommation d'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Trois sur cinq des conducteurs qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule (61,9 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 15,8 % des conducteurs en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

10.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 2000, au Nouveau-Brunswick. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre d'accident qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool.

Les résultats sont indiqués au tableau 10-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 512 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 21,9 % étaient liés à l'alcool.

Tableau 10-3
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Nouveau-Brunswick, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	8	1	12.5	0.9
16-19	45	6	13.3	5.4
20-25	93	28	30.1	25.0
26-35	106	31	29.2	27.7
36-45	93	26	28.0	23.2
46-55	90	11	12.2	9.8
>55	75	9	12.0	8.0
Indéterminé	2	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	365	92	25.2	82.1
Femme	145	20	13.8	17.9
Indéterminé	2	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	274	63	23.0	56.3
Camion/fourgonnette	154	37	24.0	33.0
Motocyclette	38	12	31.6	10.7
Semi-remorque	23	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	4	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	18	0	0.0	0.0
Indéterminé	1	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	197	93	47.2	83.0
Plusieurs véhicules	315	19	6.0	17.0
TOTAL	512	112	21.9	100.0

10.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 27,7 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 25,0 %, de celui des 20 à 25 ans et 23,2 % du groupe des 36 à 45 ans. Les conducteurs de plus de 55 ans ne représentaient que 8,0 % de tous ceux qui étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, un conducteur sur trois des groupes des 20 à 25 ans et des 26 à 35 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (30,1 % et 29,2 %, respectivement). Le groupe dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre d'accidents a été ceux des plus âgés, soit ceux de plus de 55 ans et des 46 à 55 ans (12,0 % et 12,2 % respectivement).

10.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 82,1 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (25,2 % et 13,8 %, respectivement).

10.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 56,3 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 33,0 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était aussi celui des motocyclistes, soit 31,6 % par rapport à 24,0 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes et à 23,0 % pour les automobilistes. Aucun des conducteurs de semi-remorques ou de véhicules non routiers n'étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool.

10.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 83,0 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 47,2 % de ces conducteurs, par rapport à 6,0 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

10.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

10.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 2000. Le tableau 10-4 et la figure 10-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des

accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2000. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 10.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Tableau 10-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouveau-Brunswick, 1995 – 2000

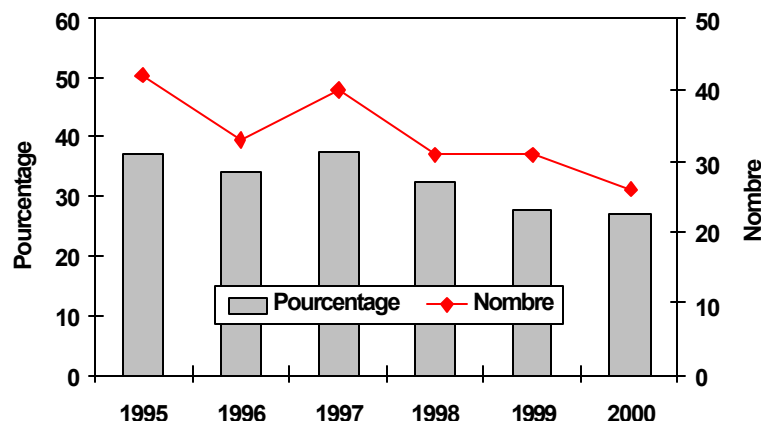
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	112	42	37.5
1996	96	33	34.4
1997	106	40	37.7
1998	96	31	32.3
1999	111	31	27.9
2000	95	26	27.4

*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

** Seulement sur les voies publiques et au moyen des principaux types de véhicules.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 42 à 33 entre 1995 et 1996, a grimpé à 40 en 1997 pour redescendre à 26 en 2000. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool a baissé, de 37,5 % en 1995 à 34,4 % en 1996. En 1997, le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool au Nouveau-Brunswick a atteint 37,7 % avant de baisser à son point le plus bas en 2000 (27,4 %).

Figure 10-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouveau-Brunswick, 1995 – 2000



10.4.2 Conducteurs mortellement blessés: 1987 – 2000. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 14 ans, soit de 1987 à 2000, figurent au tableau 10-5. Les tendances sont illustrées à la figure 10-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui :

- 1) n'avaient pas consommé d'alcool – représentés par la zone blanche;
- 2) avaient un TA inférieur à la limite permise – indiqués par la zone gris pâle et
- 3) avaient un TA supérieur à la limite légale – illustrés par la zone gris foncé.

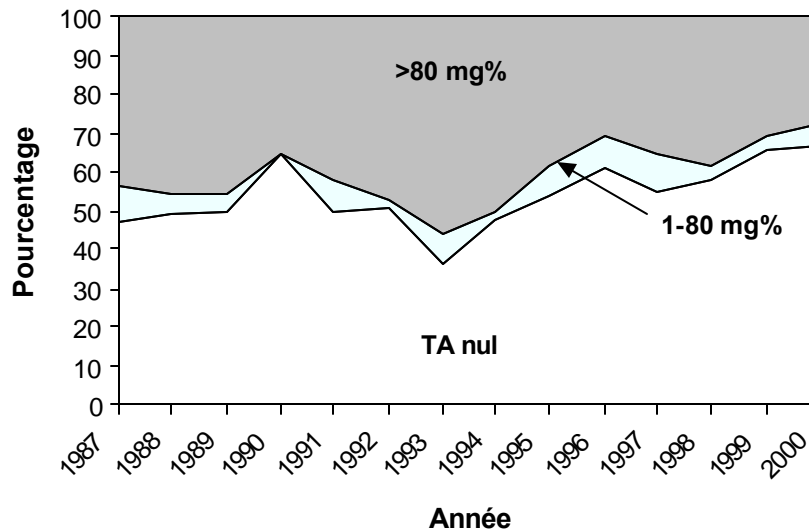
Les données qui figurent ici diffèrent légèrement de celles de la section 10.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.

Tableau 10-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Nouveau-Brunswick, 1987 - 2000

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	73	62	84.9	29	46.8	6	9.7	27	43.5
1988	82	59	72.0	29	49.2	3	5.1	27	45.8
1989	68	46	67.6	23	50.0	2	4.3	21	45.7
1990	78	74	94.9	48	64.9	0	0.0	26	35.1
1991	51	50	98.0	25	50.0	4	8.0	21	42.0
1992	64	55	85.9	28	50.9	1	1.8	26	47.3
1993	70	50	71.4	18	36.0	4	8.0	28	56.0
1994	38	34	89.5	16	47.1	1	2.9	17	50.0
1995	61	52	85.2	28	53.8	4	7.7	20	38.5
1996	53	49	92.5	30	61.2	4	8.2	15	30.6
1997	54	51	94.4	28	54.9	5	9.8	18	35.3
1998	51	47	92.2	27	57.4	2	4.3	18	38.3
1999	54	49	90.7	32	65.3	2	4.1	15	30.6
2000	39	36	92.3	24	66.7	2	5.6	10	27.8

*Décédés moins de six heures après l'accident.

Figure 10-2
Tendances de la consommation d'alcool chez
les conducteurs décédés : Nouveau-Brunswick, 1987 – 2000



Depuis 1987, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a fluctué, atteignant son sommet en 1993 (56,0 %), diminuant en 1996 (30,6 %), puis augmentant jusqu'à 38,3 % en 1998 pour atteindre son niveau le plus bas à 27,8 % en 2000. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté entre 1987 (46,8 %) et 1990 (64,9 %), a diminué en 1993 (36,0 %) et a augmenté graduellement par la suite jusqu'à son niveau le plus élevé en 2000 (66,7 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a diminué jusqu'en 1990 (0,0 %), atteignant un sommet en 1997 (9,8 %), diminuant jusqu'à 4,1 % en 1999 pour remonter à 5,6 % en 2000.

10.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2000. Le tableau 10-6 et la figure 10-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 10.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a diminué. Entre 1995 et 1997, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a baissé, passant de 29,2 % à son plus bas, soit 21,0 %. Depuis, il a augmenté jusqu'à 24,2 % en 1999 et diminué à 22,7 % en 2000.

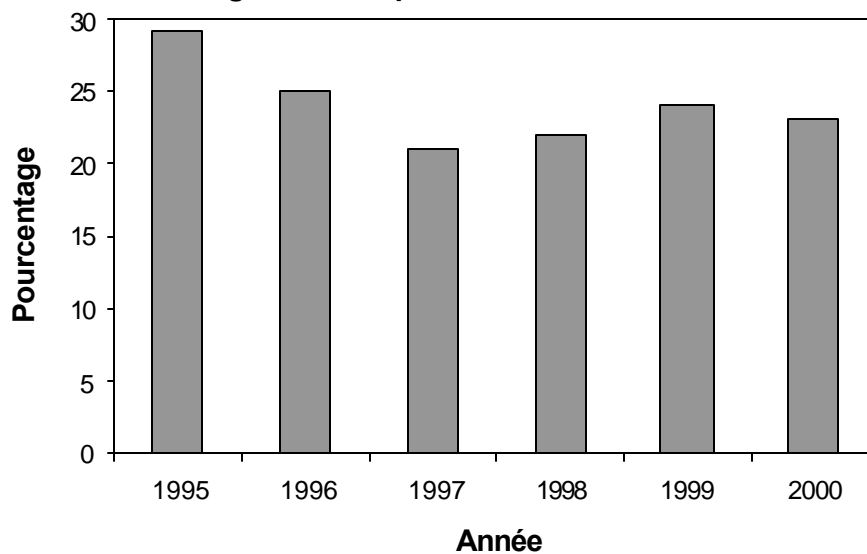
Tableau 10-6
Nombre et pourcentage de conducteurs* en cause dans des
accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool**
entraît en ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1995 – 2000

Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	681	199	(29.2)
1996	593	146	(24.6)
1997	561	118	(21.0)
1998	542	121	(22.3)
1999	512	124	(24.2)
2000	493	112	(22.7)

*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules tout terrain.

**Accidents mettant en cause un véhicule unique, survenant la nuit (VUN) et autres accidents que les VUN, pour lesquels la police a noté la présence d'alcool.

Figure 10-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents
ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool
entraît en ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1995 – 2000



11.0 NOUVELLE-ÉCOSSE

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant causé des blessures graves ou mortelles en Nouvelle-Écosse, en 2000. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 11.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 11.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 11.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 11.4).

11.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 11-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 2000. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent le nombre de décès. Les deux autres colonnes montrent le nombre et le pourcentage de victimes pour lesquelles l'information dont on dispose est suffisante pour permettre de déterminer si l'alcool était en cause. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, quatre personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route en Nouvelle-Écosse en 2000. De plus, dans tous les cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, deux personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool en Nouvelle-Écosse, en 2000. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 50,0 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les accidents liés à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces accidents. Par exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 5,9 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 2000.

Tableau 11-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool :
Nouvelle-Écosse, 2000

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
Âge						
<16	7	6	85.7	2	33.3	5.9
16-19	4	4	100.0	2	50.0	5.9
20-25	22	22	100.0	10	45.5	29.4
26-35	15	15	100.0	7	46.7	20.6
36-45	21	19	90.5	8	42.1	23.5
46-55	10	10	100.0	4	40.0	11.8
>55	15	14	93.3	1	7.1	2.9
Sexe						
Homme	68	64	94.1	28	43.8	82.4
Femme	26	26	100.0	6	23.1	17.6
Type						
Conducteur	62	62	100.0	25	40.3	73.5
Passager	22	22	100.0	5	22.7	14.7
Piéton	10	6	60.0	4	66.7	11.8
Véhicule occupé						
Automobile	49	49	100.0	18	36.7	52.9
Camion/fourgonnette	20	20	100.0	8	40.0	23.5
Motocyclette	7	7	100.0	2	28.6	5.9
Autre véhicule routier	1	1	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier (Piétons)	7	7	100.0	2	28.6	5.9
	10	6	60.0	4	66.7	11.8
TOTAL	94	90	95.7	34	37.8	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 94 personnes sont décédées dans des accidents de la route en Nouvelle-Écosse, en 2000. Dans 90 de ces cas (95,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 34, soit 37,8 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route (94 x 0,378), on peut estimer qu'en Nouvelle-Écosse, en 2000, 35 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

11.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 29,4 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (50,0 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 16 à 19 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgés – 33,3 % des jeunes de moins de 16 ans sont décédés dans un accident lié à l'alcool, tandis que, pour les plus de 55 ans, la proportion n'est que de 7,1 %.

11.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 82,4 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (43,8 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (23,1 %).

11.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 73,5 % étaient des conducteurs, 14,7 %, des passagers et 11,8 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (66,7 %) a été observée dans les accidents dans lesquels un piéton est décédé. L'alcool était en cause dans 40,3 % des accidents dans lesquels un conducteur est décédé et dans 22,7 % de ceux dans lesquels un passager est décédé.

11.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, la moitié (52,9 %) se trouvaient dans une automobile et 23,5 %, dans un camion/fourgonnette.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant d'automobile ou de motocyclette est décédé (40,0 % par rapport à 36,7 % et 28,6 %).

Le nombre de victimes pour chacun des autres types de véhicules est trop restreint pour produire des données fiables sur la fréquence de consommation d'alcool.

11.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans des accidents en Nouvelle-Écosse, en 2000. Le tableau 11-2 présente les données selon le groupe d'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision (un ou plusieurs véhicules).

La première colonne de données du tableau donne le nombre de conducteurs décédés. Les deux colonnes suivantes, le nombre et le pourcentage de ces victimes qui ont été soumises à des tests d'alcoolémie. Les autres colonnes donnent de l'information sur les résultats des tests – les trois premières sur les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool, quelle que soit la quantité, les trois dernières, sur les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale de 80 mg%.

Tableau 11-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Nouvelle-Écosse, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
Âge									
<20	2	2	100.0	1	50.0	4.3	1	50.0	4.5
20-25	12	10	83.3	6	60.0	26.1	6	60.0	27.3
26-35	10	10	100.0	5	50.0	21.7	4	40.0	18.2
36-45	16	12	75.0	6	50.0	26.1	6	50.0	27.3
46-55	8	7	87.5	4	57.1	17.4	4	57.1	18.2
>55	8	4	50.0	1	25.0	4.3	1	25.0	4.5
Sexe									
Homme	46	38	82.6	20	52.6	87.0	19	50.0	86.4
Femme	10	7	70.0	3	42.9	13.0	3	42.9	13.6
Type de véhicule									
Automobile	35	28	80.0	15	53.6	65.2	15	53.6	68.2
Camion/fourgonnette	13	11	84.6	6	54.5	26.1	6	54.5	27.3
Motocyclette	7	5	71.4	2	40.0	8.7	1	20.0	4.5
Semi-remorque	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	38	32	84.2	22	68.8	95.7	21	65.6	95.5
Plusieurs véhicules	18	13	72.2	1	7.7	4.3	1	7.7	4.5
TOTAL	56	45	80.4	23	51.1	100.0	22	48.9	100.0

Prenons par exemple le groupe des 20 à 25 ans, parmi lesquels il y a eu douze conducteurs tués en 2000; dix de ces victimes (83,3 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, six (60,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 26,1 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que six des dix victimes (60,0 %) du groupe des 20 à 25 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que tous les conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs du groupe des 20 à 25 ans représentaient 27,3 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Nouvelle-Écosse, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2000, puisque 80,4 % des conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Nouvelle-Écosse, 51,1 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 95,7 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 0,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 2,2 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 20,0 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 28,9 % avaient un TA de plus de 150 mg%.

11.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 26,1 % avaient entre 20 et 25 ans et 36 et 45 ans, et 21,7 % avaient entre 26 et 35 ans. Les conducteurs de moins de 20 ans et de plus de 55 ans ne comptaient chacun que pour 4,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 27,3 % faisaient partie des groupes des 20 à 25 ans et des 36 à 45 ans, et 18,2 % de ceux des 26 à 35 ans et des 46 à 55 ans. Ceux de moins de 20 ans et de plus de 55 ans comptaient chacun pour 4,5 % des conducteurs mortellement blessés dont le TA dépassait la limite permise.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 60,0 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 25,0 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

11.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 87,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 86,4 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (46 des 56 victimes étaient des hommes). Si l'on examine la fréquence de consommation d'alcool chez les hommes et chez les femmes, les résultats sont à peu près les mêmes. Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (52,6 % et 42,9 % respectivement). Les trois conductrices qui avaient consommé de l'alcool et 95,0 % des conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

11.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 65,2 % étaient des automobilistes et 26,1 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 68,2 % étaient des automobilistes, 27,3 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 4,5 % des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 54,5 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 53,6 % des automobilistes et 40,0 % des motocyclistes avaient consommé de l'alcool.

11.2.4 Variations selon le genre de collision. Les deux tiers des conducteurs décédés (38 sur 56) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, et ces collisions ont mis en cause presque tous les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (95,7 % et 95,5 % respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que la consommation d'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Plus des deux tiers des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (68,8 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 7,7 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

11.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 2000, en Nouvelle-Écosse. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre d'accident qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool.

Les résultats sont indiqués au tableau 11-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 11-3
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Nouvelle-Écosse, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	6	0	0.0	0.0
16-19	43	11	25.6	11.1
20-25	50	17	34.0	17.2
26-35	84	27	32.1	27.3
36-45	69	18	26.1	18.2
46-55	74	12	16.2	12.1
>55	97	13	13.4	13.1
Indéterminé	4	1	25.0	1.0
<u>Sexe</u>				
Homme	298	77	25.8	77.8
Femme	126	21	16.7	21.2
Indéterminé	3	1	33.3	1.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	258	66	25.6	66.7
Camion/fourgonnette	90	17	18.9	17.2
Motocyclette	24	3	12.5	3.0
Semi-remorque	16	5	31.3	5.1
Autre véhicule routier	2	1	50.0	1.0
Véhicule non routier	24	7	29.2	7.1
Indéterminé	13	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	185	82	44.3	82.8
Plusieurs véhicules	242	17	7.0	17.2
TOTAL	427	99	23.2	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 427 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 23,2 % étaient liés à l'alcool.

11.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 27,3 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 18,2 %, des 36 à 45 ans et 17,2 % du groupe des 20 à 25 ans. Aucun conducteur de moins de 16 ans n'était en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, environ un conducteur sur trois des 20 à 25 ans était en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (34,0 %). Le groupe dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre d'accidents a été celui des moins âgés, soit ceux de moins de 16 ans (0,0 %).

11.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 77,8 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (25,8 % et 16,7 %, respectivement).

11.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 66,7 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 17,2 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs d'autres véhicules routiers, soit 50,0 % par rapport à 31,3 % des conducteurs de semi-remorques, à 29,2 % des conducteurs de véhicules non routiers, à 25,6 % des automobilistes et à 18,9 % des conducteurs de camions/fourgonnettes.

11.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 82,8 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 44,3 % de ces conducteurs, par rapport à 7,0 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

11.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en

cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

11.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 2000. Le tableau 11-4 et la figure 11-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2000. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 11.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Tableau 11-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouvelle-Écosse, 1995 – 2000

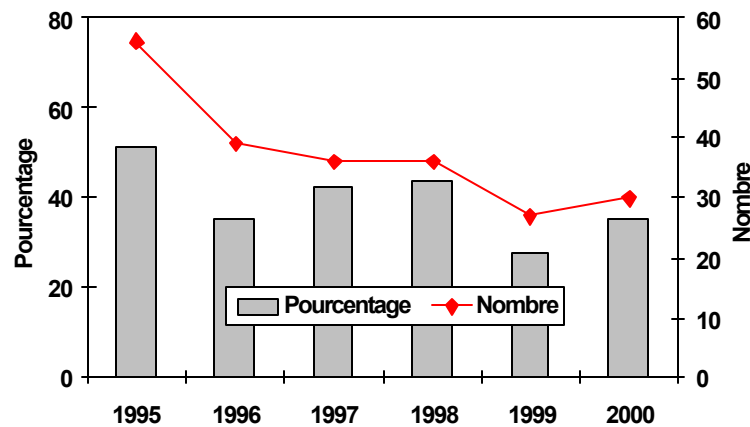
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	110	56	50.9
1996	112	39	34.8
1997	85	36	42.4
1998	83	36	43.4
1999	98	27	27.6
2000	86	30	34.9

*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

** Seulement sur les voies publiques et au moyen des principaux types de véhicules.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 56 à 36 entre 1995 et 1997. Il est demeuré stable à 36 en 1998 avant de glisser à son point le plus bas, à 27, en 1999 et de remonter à 30, en 2000. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool a

Figure 11-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouvelle-Écosse, 1995 - 2000



diminué de 50,9 % en 1995 à 34,8 % en 1996. En 1998, en Nouvelle-Écosse, il a augmenté légèrement jusqu'à 43,4 % avant de chuter à 27,6 % en 1999 et de grimper de nouveau à 34,9 % en 2000.

11.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2000. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 14 ans, soit de 1987 à 2000, figurent au tableau 11-5. Les tendances sont illustrées à la figure 11-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui :

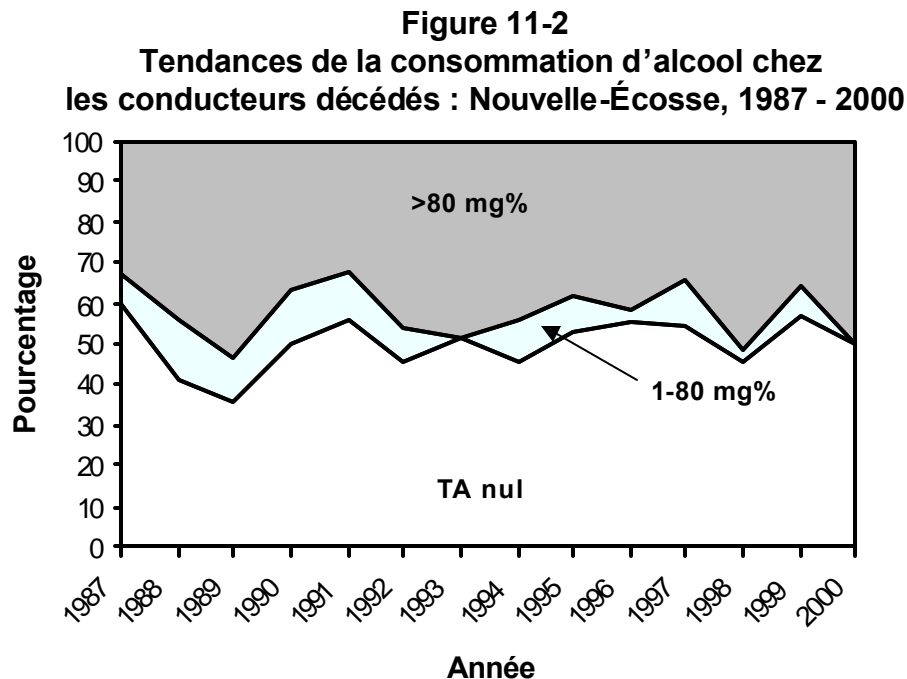
- 1) n'avaient pas consommé d'alcool – représentés par la zone blanche;
- 2) avaient un TA inférieur à la limite

Tableau 11-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Nouvelle-Écosse, 1987 - 2000

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	79	62	78.5	37	59.7	5	8.1	20	32.3
1988	85	61	71.8	25	41.0	9	14.8	27	44.3
1989	61	45	73.8	16	35.6	5	11.1	24	53.3
1990	67	58	86.6	29	50.0	8	13.8	21	36.2
1991	54	41	75.9	23	56.1	5	12.2	13	31.7
1992	53	37	69.8	17	45.9	3	8.1	17	45.9
1993	52	39	75.0	20	51.3	0	0.0	19	48.7
1994	50	41	82.0	19	46.3	4	9.8	18	43.9
1995	57	47	82.5	25	53.2	4	8.5	18	38.3
1996	49	36	73.5	20	55.6	1	2.8	15	41.7
1997	41	35	85.4	19	54.3	4	11.4	12	34.3
1998	46	35	76.1	16	45.7	1	2.9	18	51.4
1999	52	37	71.2	21	56.8	3	8.1	13	35.1
2000	47	42	89.4	21	50.0	0	0.0	21	50.0

*Décédés moins de six heures après l'accident.

permise – indiqués par la zone gris pâle et 3) avaient un TA supérieur à la limite légale – illustrés par la zone gris foncé. Les données qui figurent ici diffèrent légèrement de celles de la section 11.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.



Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a atteint un sommet en 1989 (53,3 %), a baissé à 31,7 % en 1991, a augmenté en 1998 (51,4 %), est redescendu en 1999 (35,1 %) pour remonter encore en 2000 (50,0 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a baissé, passant du sommet atteint en 1987 (59,7 %) à son plus bas niveau en 1989 (35,6 %), fluctuant jusqu'en 1998 (45,7 %), remontant en 1999 (56,8 %) et descendant en 2000 (50,0 %). Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 1988 (14,8 %), à son plus bas en 1993 (0,0 %) et de nouveau en 2000 (0,0 %).

11.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2000. Le tableau 11-6 et la figure 11-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 11.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

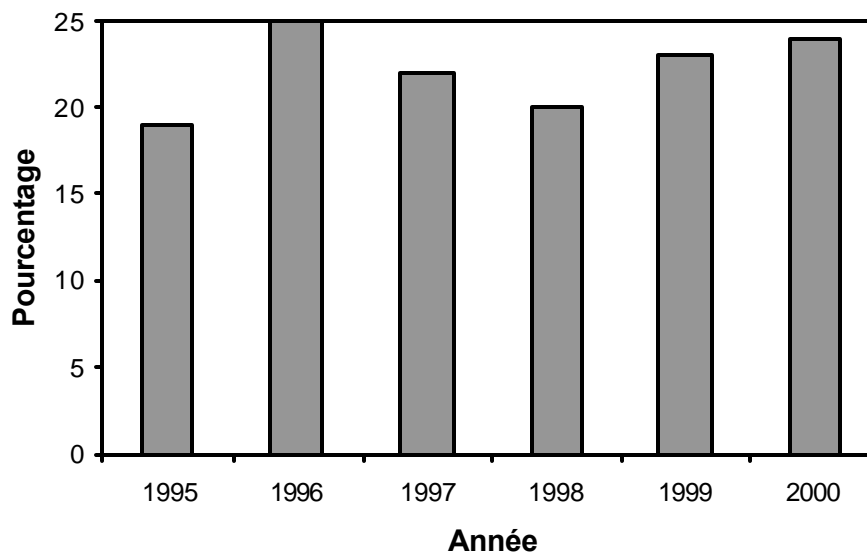
Tableau 11-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1995 – 2000**

Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	491	91	(18.5)
1996	458	114	(24.9)
1997	458	102	(22.3)
1998	427	87	(20.4)
1999	504	117	(23.2)
2000	390	92	(23.6)

*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules tout terrain.

**Accidents mettant en cause un véhicule unique, survenant la nuit (VUN) et autres accidents que les VUN, pour lesquels la police a noté la présence d'alcool.

Figure 11-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1995 – 2000



Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a fluctué pendant la période de six ans. Entre 1995 et 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a augmenté, passant de 18,5 % à 24,9 %. Depuis, cependant, il a baissé à 20,4 % en 1998 avant de remonter à 23,6 % en 2000.

12.0 ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant causé des blessures graves ou mortelles à l'Île-du-Prince-Édouard, en 2000. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 12.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 12.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 12.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 12.4).

La section 12.2 ne contient pas de résultats détaillés à cause du trop petit nombre de conducteurs décédés – seulement 12 – qui nuit à la fiabilité des résultats.

12.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 12-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard, en 2000. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent le nombre de décès. Les deux autres colonnes montrent le nombre et le pourcentage de victimes pour lesquelles l'information dont on dispose est suffisante pour permettre de déterminer si l'alcool était en cause. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, trois personnes de moins de 20 ans ont été tuées dans des accidents de la route à l'Île-du-Prince-Édouard en 2000. De plus, dans ces trois cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, une personne de moins de 20 ans est morte dans un accident lié à l'alcool à

l'Île-du-Prince-Édouard, en 2000. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 33,3 % des moins de 20 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les accidents liés à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces accidents. Par exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les moins de 20 ans représente 20,0 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard en 2000.

Tableau 12-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool :
Île-du-Prince-Édouard, 2000

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<20	3	3	100.0	1	33.3	20.0
20-25	4	3	75.0	2	66.7	40.0
36-45	2	2	100.0	0	0.0	0.0
46-55	6	4	66.7	2	50.0	40.0
>55	5	3	60.0	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>						
Homme	12	8	66.7	4	50.0	80.0
Femme	8	7	87.5	1	14.3	20.0
<u>Type</u>						
Conducteur	12	8	66.7	3	37.5	60.0
Passager	6	5	83.3	1	20.0	20.0
Piéton	2	2	100.0	1	50.0	20.0
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	11	6	54.5	0	0.0	0.0
Camion/fourgonnette	2	2	100.0	1	50.0	20.0
Motocyclette	3	3	100.0	2	66.7	40.0
Véhicule non routier	2	2	100.0	1	50.0	20.0
(Piétons)	2	2	100.0	1	50.0	20.0
TOTAL	20	15	75.0	5	33.3	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 20 personnes sont décédées dans des accidents de la route à l'Île-du-Prince-Édouard, en 2000. Dans 15 de ces cas (75,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, cinq, soit 33,3 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route (20 x 0,333), on

peut estimer qu'à l'Île-du-Prince-Édouard, en 2000, sept personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

12.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 40,0 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 35 ans et entre 46 et 55 ans; ceux de moins de 20 ans comptaient pour 20,0 %.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 20 à 35 ans (66,7 %) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes de 36 à 45 ans et de plus de 55 ans – aucune des victimes de ces groupes n'est décédée dans des accidents liés à l'alcool.

12.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 80,0 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé était de 50,0 %, comparativement à 14,3 % pour femmes.

12.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 60,0 % étaient des conducteurs, 20,0 %, des passagers et 20,0 % des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (50,0 %) a été observée dans les accidents dans lesquels un piéton est décédé. L'alcool était en cause dans 37,5 % des accidents dans lesquels conducteur est décédé et dans 20,0 % des accidents dans lesquels un passager est décédé.

12.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 40,0 % se trouvaient sur une motocyclette, 20,0 % dans un camion/fourgonnette et 20 % à bord d'un véhicule non routier.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de motocyclette est décédé (66,7 %) était supérieur au taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de camion/fourgonnette et un occupant de véhicule non routier est décédé (50,0 % chacun).

12.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans des accidents à l'Île-du-Prince-Édouard, en 2000.

Seulement douze conducteurs ont été mortellement blessés à l'Île-du-Prince-Édouard en 2000; neuf d'entre eux (75,0 %) ont été soumis à un alcootest. Parmi ceux qui ont été soumis à ces tests, trois (33,3 %) avaient consommé de l'alcool. Les trois étaient des hommes, qui ont été en cause dans un accident à un seul véhicule.

12.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 2000, à l'Île-du-Prince-Édouard. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre d'accident qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool.

Les résultats sont indiqués au tableau 12-2 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 12-2
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Île-du-Prince-Édouard, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	1	0	0.0	0.0
16-19	14	4	28.6	12.1
20-25	21	11	52.4	33.3
26-35	22	4	18.2	12.1
36-45	16	5	31.3	15.2
46-55	22	6	27.3	18.2
>55	19	3	15.8	9.1
<u>Sexe</u>				
Homme	76	26	34.2	78.8
Femme	39	7	17.9	21.2
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	72	19	26.4	57.6
Camion/fourgonnette	27	11	40.7	33.3
Motocyclette	9	1	11.1	3.0
Semi-remorque	1	0	0.0	0.0
Autre véhicule*	6	2	33.3	6.1
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	49	26	53.1	78.8
Plusieurs véhicules	66	7	10.6	21.2
TOTAL	115	33	28.7	100.0

* Inclut les autres véhicules routiers et les véhicules non routiers

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 115 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 28,7 % étaient liés à l'alcool.

12.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 33,3 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 18,2 %, de celui des 46 à 55 ans et 15,2 %, de celui des 36 à 45 ans. Aucun conducteur de moins de 16 ans n'était en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, plus d'un conducteur sur deux des 20 à 25 ans (52,4 %) et 31,3 % de ceux du groupe de 36 à 45 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

12.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 78,8 % étaient des hommes. De plus, la présence des hommes dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était deux fois plus importante que celle des femmes (34,2 % et 17,9 %, respectivement).

12.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 57,6 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 33,3 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de camions/fourgonnettes, soit 40,7 % par rapport à 33,3 % des conducteurs d'autres véhicules, à 26,4 % des automobilistes et à 11,1 % des motocyclistes.

12.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 78,8 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 53,1 % de ces conducteurs, par rapport à 10,6 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

12.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

12.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 2000. Le tableau 12-3 et la figure 12-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2000. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 12.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de

Tableau 12-3
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 1995 – 2000

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	16	9	56.3
1996	18	4	22.2
1997	20	6	30.0
1998	21	3	14.3
1999	20	5	25.0
2000	19	5	26.3

*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

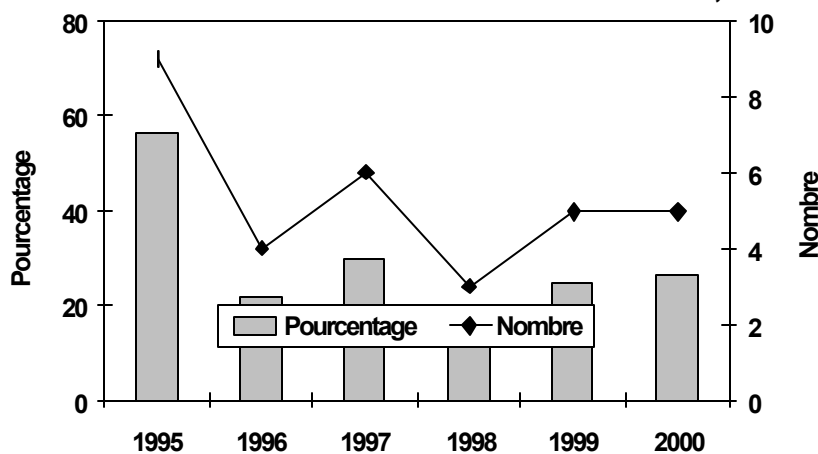
** Seulement sur les voies publiques et au moyen des principaux types de véhicules.

l'alcool.

Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de neuf à seulement trois entre 1995 et 1998, avant de remonter à cinq en 1999 et en 2000. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool est passé de 56,3 % en 1995 à 14,3 % en 1998. Cependant, depuis, il augmente, à l'Île-du-Prince-Édouard, et s'établissait à 25,0 % en 2000.

Figure 12-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 1995 - 2000



12.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2000. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 14 ans, soit de 1987 à 2000, figurent au tableau 12-4. Les tendances sont illustrées à la figure 12-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui :

- 1) n'avaient pas consommé d'alcool – représentés par la zone blanche;
- 2) avaient un TA inférieur à la limite permise – indiqués par la zone gris pâle et
- 3) avaient un TA supérieur à la limite légale – illustrés par la zone gris foncé.

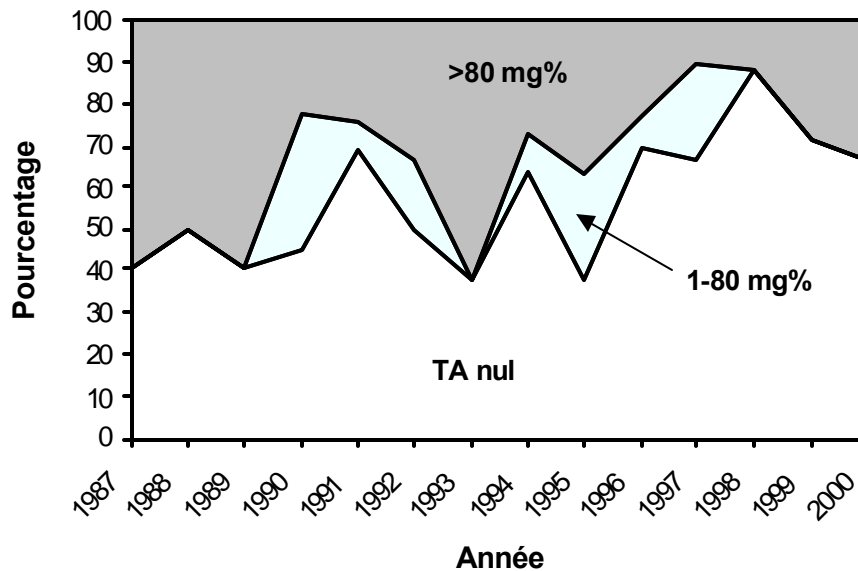
Les données qui figurent ici diffèrent légèrement de celles de la section 12.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.

Tableau 12-4
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Île-du-Prince-Édouard, 1987 - 2000

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	6	5	83.3	2	40.0	0	0.0	3	60.0
1988	9	8	88.9	4	50.0	0	0.0	4	50.0
1989	8	5	62.5	2	40.0	0	0.0	3	60.0
1990	10	9	90.0	4	44.4	3	33.3	2	22.2
1991	16	16	100.0	11	68.8	1	6.3	4	25.0
1992	7	6	85.7	3	50.0	1	16.7	2	33.3
1993	9	8	88.9	3	37.5	0	0.0	5	62.5
1994	11	11	100.0	7	63.6	1	9.1	3	27.3
1995	9	8	88.9	3	37.5	2	25.0	3	37.5
1996	13	13	100.0	9	69.2	1	7.7	3	23.1
1997	9	9	100.0	6	66.7	2	22.2	1	11.1
1998	8	8	100.0	7	87.5	0	0.0	1	12.5
1999	7	7	100.0	5	71.4	0	0.0	2	28.6
2000	10	9	90.0	6	66.7	0	0.0	3	33.3

*Décédés moins de six heures après l'accident.

Figure 12-2
Tendances de la consommation d'alcool chez les
conducteurs décédés : Île-du-Prince-Édouard, 1987 - 2000



Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué en général entre 1987 (60,0 %) et 1998 (12,5 %) avant de grimper de nouveau en 2000 (33,3 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté à partir de 1987 (40,0 %) jusqu'à atteindre un sommet en 1998 (87,5 %) puis est redescendu en 2000 (66,7 %). Quant au pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg%, il était à son plus haut niveau en 1990 (33,3 %) avant de tomber à 0,0 % entre 1998 et 2000.

12.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2000. Le tableau 12-5 et la figure 12-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 12.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a fluctué pendant cette période de six ans. De 1995 à 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entraînait en ligne de compte a augmenté radicalement, passant de 15,1 % à 29,7 %. Depuis, il a baissé à 20,4 % en 1998 et s'est haussé à 29,1 % en 2000.

Tableau 12-5

Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1995 – 2000**

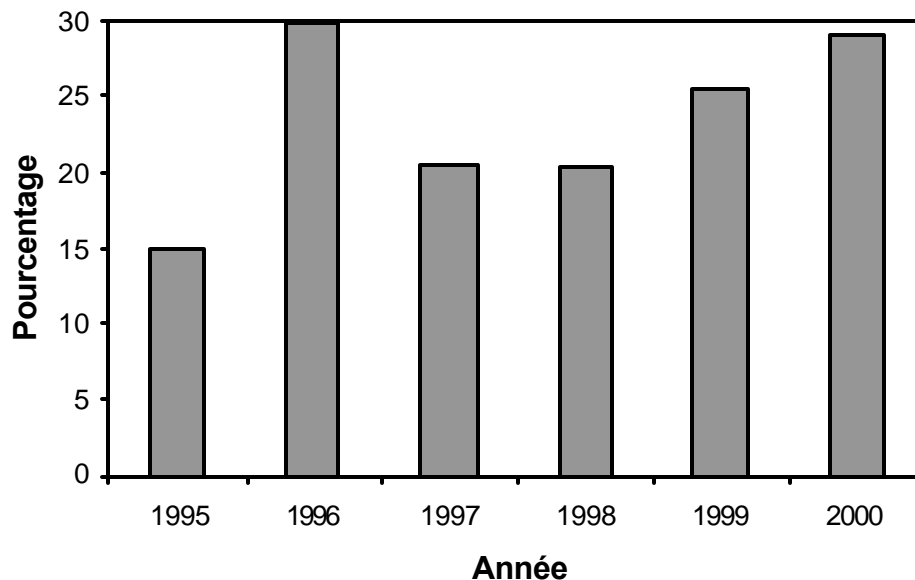
Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	172	26	(15.1)
1996	74	22	(29.7)
1997	102	21	(20.6)
1998	108	22	(20.4)
1999	130	33	(25.4)
2000	110	32	(29.1)

*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules tout terrain.

**Accidents mettant en cause un véhicule unique, survenant la nuit (VUN) et autres accidents que les VUN, pour lesquels la police a noté la présence d'alcool.

Figure 12-3

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1995 - 2000



13.0 TERRE-NEUVE

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant causé des blessures graves ou mortelles à Terre-Neuve, en 2000. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 13.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 13.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 13.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 13.4).

13.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 13-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool à Terre-Neuve en 2000. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent le nombre de décès. Les deux autres colonnes montrent le nombre et le pourcentage de victimes pour lesquelles l'information dont on dispose est suffisante pour permettre de déterminer si l'alcool était en cause. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, cinq personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route à Terre-Neuve en 2000. De plus, dans tous les cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, une personne du groupe des 16 à 19 ans est morte dans un accident lié à l'alcool à Terre-Neuve, en 2000. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 20,0 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les accidents liés à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces accidents. Par

Tableau 13-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool :
Terre-Neuve, 2000

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
Âge						
<16	6	6	100.0	1	16.7	7.7
16-19	5	5	100.0	1	20.0	7.7
20-25	7	7	100.0	3	42.9	23.1
26-35	6	4	66.7	1	25.0	7.7
36-45	9	9	100.0	3	33.3	23.1
46-55	9	9	100.0	3	33.3	23.1
>55	17	16	94.1	1	6.3	7.7
Sexe						
Homme	39	36	92.3	11	30.6	84.6
Femme	20	20	100.0	2	10.0	15.4
Type						
Conducteur	38	37	97.4	12	32.4	92.3
Passager	15	13	86.7	0	0.0	0.0
Piéton	6	6	100.0	1	16.7	7.7
Véhicule occupé						
Automobile	28	28	100.0	3	10.7	23.1
Camion/fourgonnette	10	8	80.0	1	12.5	7.7
Motocyclette	1	1	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier (Piétons)	14	13	92.9	8	61.5	61.5
	6	6	100.0	1	0.0	0.0
TOTAL	59	56	94.9	13	23.2	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 7,7 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool à Terre-Neuve en 2000.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 59 personnes sont décédées dans des accidents de la route à Terre-Neuve, en 2000. Dans 56 de ces cas (94,9 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 13, soit 23,2 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route (59 x 0,232), on peut estimer qu'à Terre-Neuve, en 2000, 14 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

13.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (voir la dernière colonne), 23,1 % avaient entre 20 et 25 ans, entre 36 et 45 ans et entre 46 et 55 ans, et 7,7 % avaient moins de 16 ans, entre 16 et 19 ans, entre 26 et 35 ans et plus de 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (42,9 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 20 à 25 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus âgées – 6,3 % de celles de plus de 55 ans sont décédées dans un accident lié à l'alcool.

13.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 84,6 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (30,6%) était trois fois plus grande que celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (10,0 %).

13.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 92,3 % étaient des conducteurs et 7,7 %, des piétons. Aucun des passagers décédé ne l'a été dans un accident lié à l'alcool.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (32,4 %) a été observée dans les accidents dans lesquels un conducteur est décédé. L'alcool était en cause dans 16,7 % des accidents dans lesquels un piéton est décédé.

13.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, les occupants de véhicules non routiers comptaient pour 61,5 %, tandis que 23,1 % se trouvaient dans une automobile et 7,7 % dans un camion/fourgonnette.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant d'automobile est décédé (12,5 % par rapport à 10,7). Cependant, 61,5 % des occupants de véhicules non routiers sont décédés dans un accident lié à l'alcool.

13.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans des accidents à Terre-Neuve, en 2000. Le tableau 13-2 présente les données selon le groupe d'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision (un ou plusieurs véhicules).

La première colonne de données du tableau donne le nombre de conducteurs décédés. Les deux colonnes suivantes, le nombre et le pourcentage de ces victimes qui ont été soumises à des tests d'alcoolémie. Les autres colonnes donnent de l'information sur les résultats des tests – les trois premières sur les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool, quelle que soit la quantité, les trois dernières, sur les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale de 80 mg%.

Tableau 13-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Terre-Neuve, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
Âge									
16-19	3	3	100.0	1	33.3	25.0	0	0.0	0.0
20-25	4	4	100.0	1	25.0	25.0	1	25.0	33.3
26-35	2	2	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
36-45	6	4	66.7	1	25.0	25.0	1	25.0	33.3
46-55	4	4	100.0	1	25.0	25.0	1	25.0	33.3
>55	6	5	83.3	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Sexe									
Homme	20	17	85.0	4	23.5	100.0	3	17.6	100.0
Femme	5	5	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Type de véhicule									
Automobile	18	15	83.3	3	20.0	75.0	2	13.3	66.7
Camion/fourgonnette	6	6	100.0	1	16.7	25.0	1	16.7	33.3
Motocyclette	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	14	12	85.7	4	33.3	100.0	3	25.0	100.0
Plusieurs véhicules	11	10	90.9	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	25	22	88.0	4	18.2	100.0	3	13.6	100.0

Prenons par exemple le groupe des 20 à 25 ans, parmi lesquels il y a eu quatre conducteurs tués en 2000; ces quatre victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi elles, une (25,0 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 25,0 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'une des quatre (25,0 %) victimes du groupe des 20 à 25 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que l'unique conducteur qui avait bu avait un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs du groupe des 20 à 25 ans représentaient 33,3 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. À Terre-Neuve, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2000, puisque 88,0 % des conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest.

À Terre-Neuve, 18,2 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 75,0 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 0,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 4,5 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 0,0 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 13,6 % avaient un TA de plus de 150 mg%.

13.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), ceux qui avaient entre 16 et 19 ans, entre 20 et 25 ans, entre 36 et 45 ans et entre 46 et 55 ans comptaient chacun pour 25,0 %.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), ceux qui faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, de celui des 36 à 45 ans et de celui des 46 et 55 ans représentaient chacun 33,3 %.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 16 et 19 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 33,3 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, aucun des conducteurs de 26 à 35 ans et de plus de 55 ans soumis à des tests n'avait consommé d'alcool.

13.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour la totalité des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et la totalité des conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (20 des 25 victimes étaient des hommes). Le quart (23,5 %) des conducteurs mortellement blessés avaient consommé de l'alcool comparativement à aucune des cinq conductrices mortellement blessées. Parmi les conducteurs qui avaient bu, 75,0 % avaient un TA supérieur à la limite permise.

13.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 75,0 % étaient des automobilistes et 25,0 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 66,7 % étaient des automobilistes et 33,3 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 20,0 % des automobilistes et 16,7 % des conducteurs de camions/fourgonnettes avaient consommé de l'alcool.

13.2.4 Variations selon le genre de collision. Plus de la moitié des conducteurs décédés (14 sur 25) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces collisions ont mis en cause tous les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool (100,0 %) et tous ceux dont les facultés étaient affaiblies (100,0 %).

La raison de cette apparente disparité est que la consommation d'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Un tiers des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (33,3 %) avaient un TA positif, comparativement à aucun de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

13.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 2000, à Terre-Neuve. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre d'accident qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool.

Les résultats sont indiqués au tableau 13-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 321 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 15,6 % étaient liés à l'alcool.

Tableau 13-3
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Terre-Neuve, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	13	0	0.0	0.0
16-19	38	10	26.3	20.0
20-25	55	15	27.3	30.0
26-35	64	9	14.1	18.0
36-45	50	10	20.0	20.0
46-55	34	3	8.8	6.0
>55	38	2	5.3	4.0
Indéterminé	29	1	3.4	2.0
<u>Sexe</u>				
Homme	201	37	18.4	74.0
Femme	96	12	12.5	24.0
Indéterminé	24	1	4.2	2.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	170	25	14.7	50.0
Camion/fourgonnette	65	13	20.0	26.0
Motocyclette	8	1	12.5	2.0
Semi-remorque	5	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	1	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	53	11	20.8	22.0
Indéterminé	19	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	119	41	34.5	82.0
Plusieurs véhicules	202	9	4.5	18.0
TOTAL	321	50	15.6	100.0

13.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 30,0 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 20,0 %, de ceux des 16 à 19 ans et des 36 à 45 ans, 18,0 % de celui des 26 à 35 ans et 6,0 % du groupe des 46 à 55 ans. Les groupes de conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans comptaient pour seulement 0,0 % et 4,0 % respectivement de ceux qui étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, un conducteur sur quatre des 20 à 25 ans et des 16 à 19 ans était en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (27,3 % et 26,3 %, respectivement). Les groupes dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre d'accidents ont été ceux de moins de 16 ans (0,0 %) et de plus de 55 ans (5,3 %).

13.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 74,0 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (18,4 % et 12,5 %, respectivement).

13.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 50,0 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 26,0 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des véhicules non routiers, soit 20,8 % par rapport à 20,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 14,7 % des automobilistes et 12,5 % des motocyclistes.

13.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 82,0 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 34,5 % de ces conducteurs, par rapport à 4,5 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

13.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

13.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 2000. Le tableau 13-4 et la figure 13-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2000. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 13.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Tableau 13-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Terre-Neuve, 1995 – 2000

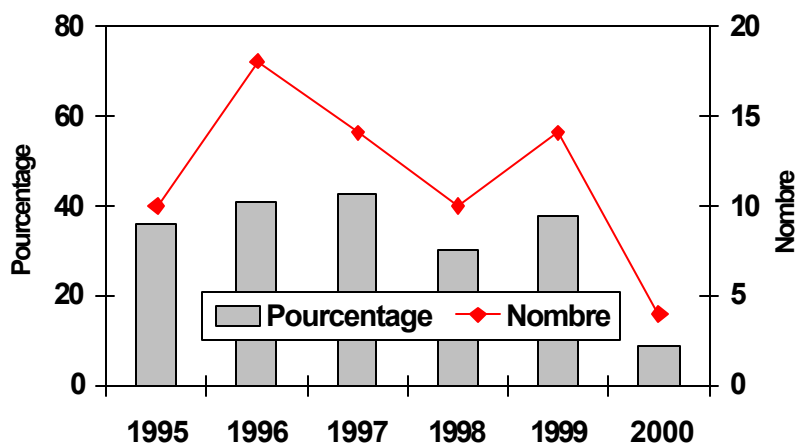
Année	Nombre de	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	28	10	35.7
1996	44	18	40.9
1997	33	14	42.4
1998	33	10	30.3
1999	37	14	37.8
2000	45	4	8.9

*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

** Seulement sur les voies publiques et au moyen des principaux types de véhicules.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a augmenté, passant de 10 à 18 entre 1995 et 1996. Il a diminué jusqu'à dix décès en 1998 pour augmenter de nouveau à 14 en 1999 et chuter à son plus bas niveau de quatre, en 2000. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool est passé de 35,7 % en 1995 à 42,4 % en 1997. En 1998, il a diminué à Terre-Neuve à 30,3 % avant de remonter à 37,8 % en 1999 puis d'atteindre un creux à 8,9 % en 2000.

Figure 13-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Terre-Neuve, 1995 - 2000



13.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2000. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 14 ans, soit de 1987 à 2000, figurent au tableau 13-5. Les tendances sont illustrées à la figure 13-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui :

1) n'avaient pas consommé d'alcool – représentés par la zone blanche; 2) avaient un TA inférieur à la limite permise – indiqués par la zone gris pâle et 3) avaient un TA supérieur à la limite légale – illustrés par la zone gris foncé. Les données qui figurent ici diffèrent légèrement de celles de la section 13.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.

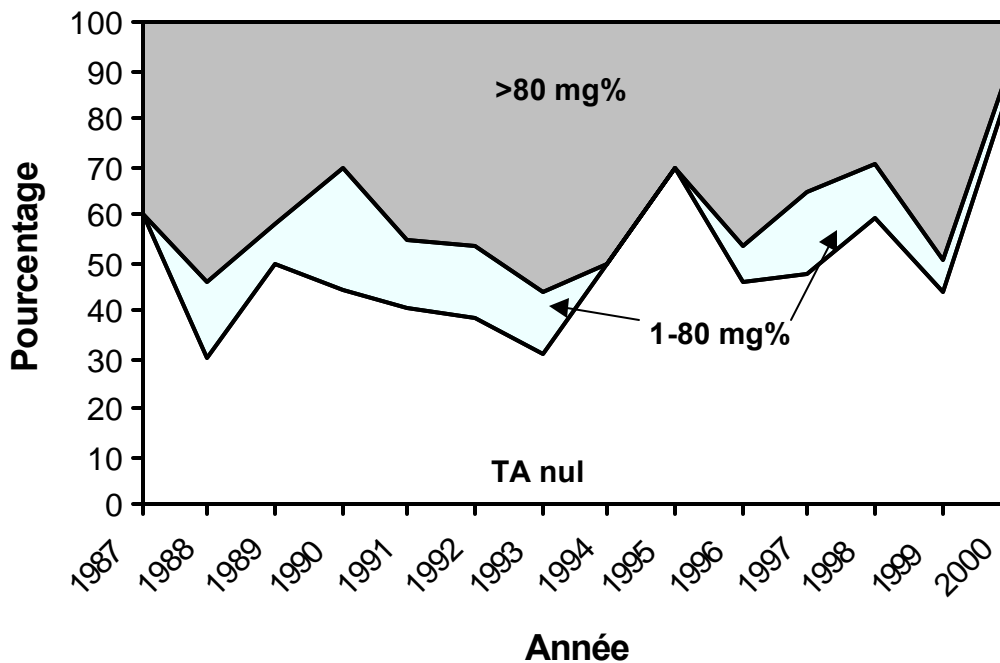
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a atteint un sommet en 1993 (56,3 %) et a chuté à son minimum en 1998 (29,4 %) avant de grimper à 50,0 % en 1999 et de retomber à son plus bas niveau en 2000 (10,5 %). Le pourcentage de conducteurs décédés qui avaient un TA nul se situait à un niveau élevé de 70,0 % en 1995, a diminué à 46,2 % en 1996, a augmenté jusqu'à 58,8 % en 1998, a glissé jusqu'à 43,8 % en 1999 et a atteint un sommet à 84,2 % en 2000. Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a atteint son sommet en 1990 (25,0 %), a chuté à 0,0 % en 1994 et 1995, a grimpé à 17,6 % en 1997 pour redescendre à 5,3 % en 2000.

Tableau 13-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Terre-Neuve, 1987 - 2000

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	15	15	100.0	9	60.0	0	0.0	6	40.0
1988	20	13	65.0	4	30.8	2	15.4	7	53.8
1989	31	26	83.9	13	50.0	2	7.7	11	42.3
1990	24	20	83.3	9	45.0	5	25.0	6	30.0
1991	24	22	91.7	9	40.9	3	13.6	10	45.5
1992	18	13	72.2	5	38.5	2	15.4	6	46.2
1993	21	16	76.2	5	31.3	2	12.5	9	56.3
1994	12	10	83.3	5	50.0	0	0.0	5	50.0
1995	10	10	100.0	7	70.0	0	0.0	3	30.0
1996	18	13	72.2	6	46.2	1	7.7	6	46.2
1997	17	17	100.0	8	47.1	3	17.6	6	35.3
1998	19	17	89.5	10	58.8	2	11.8	5	29.4
1999	19	16	84.2	7	43.8	1	6.3	8	50.0
2000	21	19	90.5	16	84.2	1	5.3	2	10.5

*Décédés moins de six heures après l'accident.

Figure 13-2
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Terre-Neuve, 1987 - 2000



13.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2000. Le tableau 13-6 et la figure 13-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 13.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

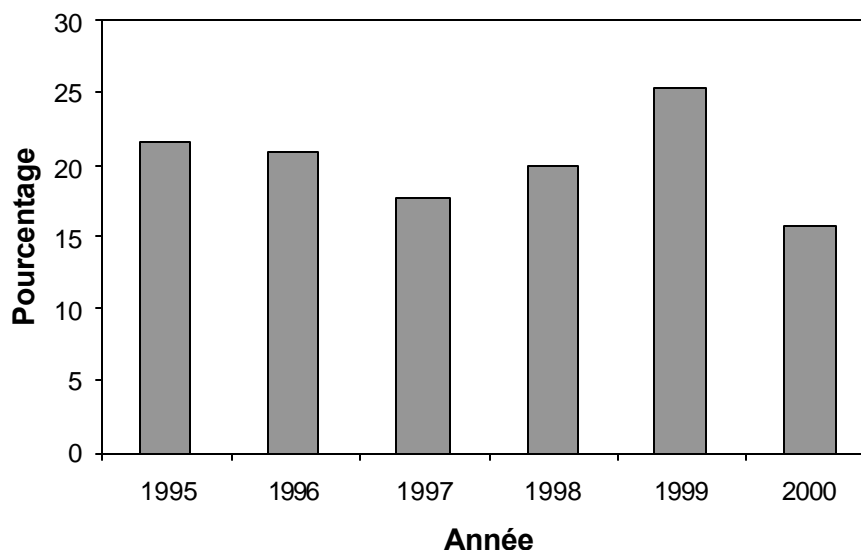
Tableau 13-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Terre Neuve, 1995 - 2000**

Année	Nombre de décès	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	259	56	(21.6)
1996	296	62	(20.9)
1997	262	46	(17.6)
1998	243	48	(19.8)
1999	230	58	(25.2)
2000	249	39	(15.7)

*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules tout terrain.

**Accidents mettant en cause un véhicule unique, survenant la nuit (VUN) et autres accidents que les VUN, pour lesquels la police a noté la présence d'alcool.

Figure 13-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Terre-Neuve, 1995 - 2000



Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a été relativement stable. De 1995 à 1997, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a baissé, passant de 21,6 % à 17,6 %, et a remonté par la suite jusqu'à un sommet de 25,2 % en 1999 pour dégringoler à son plus bas niveau de 15,7 % en 2000.

14.0 TERRITOIRE DU YUKON

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant causé des blessures graves ou mortelles au Yukon, en 2000. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 14.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 14.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 14.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 14.4).

Les sections 14.1 et 14.2 ne fournissent pas de résultats détaillés parce que le trop petit nombre de décès attribuables à des accidents liés à l'alcool – seulement neuf – et de conducteurs mortellement blessés – seulement cinq – ne donnerait pas de résultats fiables.

14.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.

Neuf personnes sont décédées dans des accidents de la route au Yukon, en 2000. Dans les neuf cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, six, soit 66,7 %, étaient liés à l'alcool. Cinq de ces personnes étaient des hommes et la sixième était une femme. Parmi les six personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, trois étaient des conducteurs et trois, des passagers.

14.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Au Yukon, il y a eu seulement cinq conducteurs tués en 2000; tous (100,0 %) ont été soumis à des alcootests. Parmi eux, deux (40,0 %) avaient consommé de l'alcool et les deux avaient un

TA illégal, c.-à-d. que 100,0 % des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA de plus de 80 mg%.

14.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 2000, au Yukon. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre d'accident qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool.

Les résultats sont indiqués au tableau 14-1 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. L'information de la première colonne de données illustre le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 34 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 50,0 % étaient liés à l'alcool.

14.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 41,2 % avaient moins de 20 ans, 23,5 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans et 17,6 % de celui des 20 à 25 ans.

Tableau 14-1
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Territoire du Yukon, 2000

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs*	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<20	9	7	77.8	41.2
20-25	5	3	60.0	17.6
26-35	6	4	66.7	23.5
36-45	4	0	0.0	0.0
46-55	4	1	25.0	5.9
>55	6	2	33.3	11.8
<u>Sexe</u>				
Homme	28	12	42.9	70.6
Femme	6	5	83.3	29.4
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	9	5	55.6	29.4
Camion/fourgonnette	17	9	52.9	52.9
Motocyclette	4	0	0.0	0.0
Semi-remorque	2	1	50.0	5.9
Véhicule non routier	2	2	100.0	11.8
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	26	15	57.7	88.2
Plusieurs véhicules	8	2	25.0	11.8
TOTAL	34	17	50.0	100.0

*Ces données sont légèrement sous-estimées parce que 4 % environ de toutes les blessures sont consignées comme étant « indéterminées »

Dans chacun des groupes d'âge, près des trois quarts des conducteurs de moins de 20 ans (77,8 %), 66,7 % du groupe des 26 à 35 ans et 60,0 % de celui des 20 à 25 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

14.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 70,6 % étaient des hommes. Cependant, la présence des femmes dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était plus importante que celle des hommes (83,3 % et 42,9 %, respectivement).

14.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les conducteurs de camions/fourgonnettes comptaient pour 52,9 %, les automobilistes, pour 29,4 %, les conducteurs de véhicules non routiers, pour 11,8 % et les conducteurs de semi-remorques, pour 5,9 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des véhicules non routiers – les deux conducteurs (100,0 %) de véhicules non routiers ont été en cause dans un accident lié à l'alcool, comparativement à 55,6 % des automobilistes, 52,9 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 50,0 % des conducteurs de semi-remorques.

14.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 88,2 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 57,7 % de ces conducteurs, par rapport à 25,0 % de ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

14.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

14.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 2000. Le tableau 14-2 et la figure 14-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2000. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 14.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à

l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

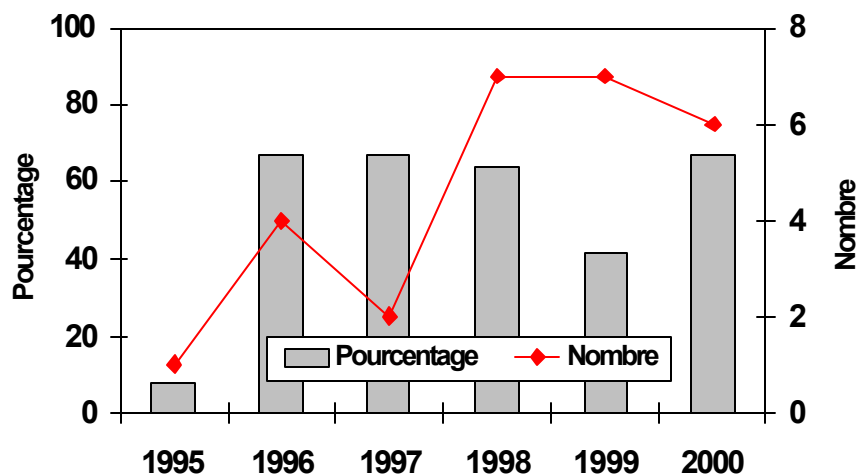
Tableau 14-2
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Territoire du Yukon, 1995 – 2000

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	13	1	7.7
1996	6	4	66.7
1997	3	2	66.7
1998	11	7	63.6
1999	17	7	41.2
2000	9	6	66.7

*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

** Seulement sur les voies publiques et au moyen des principaux types de véhicules.

Figure 14-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Territoire du Yukon, 1995 - 2000



Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a augmenté, passant de un à quatre entre 1995 et 1996. Le nombre de décès liés à l'alcool a baissé à deux en 1997 et grimpé jusqu'à sept en 1998 pour s'y maintenir en 1999 et descendre à six en 2000. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool a affiché une hausse de 7,7 % en 1995 pour atteindre 66,7 % en 1996 et 1997. Depuis, il a diminué, au Yukon, pour s'établir à 41,2 % en 1999 et remonter à 66,7 % en 2000.

14.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2000. En raison du petit nombre de cas, soit seulement cinq conducteurs mortellement blessés en 2000, toute tentative d'établir des tendances serait peu fiable, de sorte qu'aucune n'est présentée dans les tableaux et les figures.

14.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2000. Puisque l'information sur les accidents ayant provoqué des blessures graves au Yukon n'est disponible que depuis 1998, les tendances relatives aux conducteurs en cause dans les accidents de tous les niveaux de gravité sont indiquées au tableau 14-3 et à la figure 14-2. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 14.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

Tableau 14-3

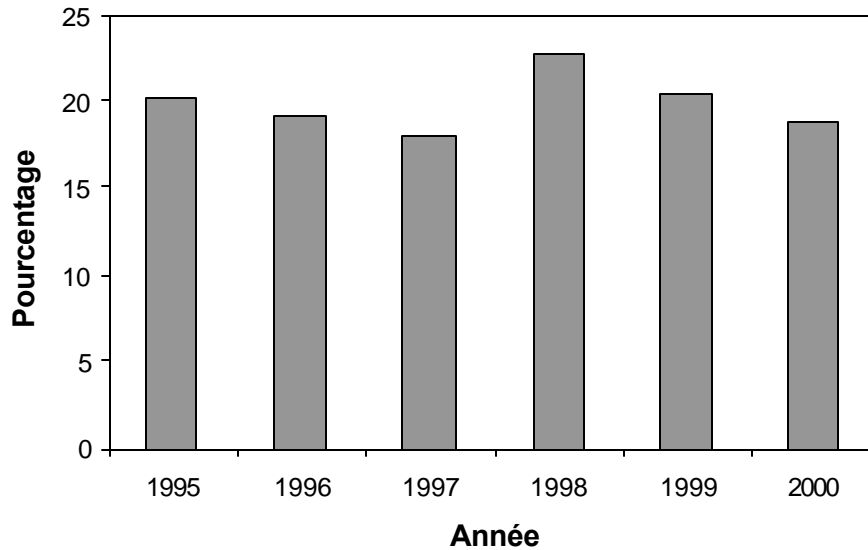
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrait en ligne de compte : Territoire du Yukon, 1995 - 2000**

Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	341	69	(20.2)
1996	349	67	(19.2)
1997	287	52	(18.1)
1998	276	63	(22.8)
1999	306	62	(20.3)
2000	288	54	(18.8)

*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules tout terrain.

**Accidents mettant en cause un véhicule unique, survenant la nuit (VUN) et autres accidents que les VUN, pour lesquels la police a noté la présence d'alcool.

Figure 14-2
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents
ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrait
en ligne de compte : Territoire du Yukon, 1995 - 2000



Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a été relativement stable. Entre 1995 et 1997, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a baissé légèrement, passant de 20,2 % à 18,1 %. En 1998, il a augmenté à 22,8 % et diminue depuis, s'établissant à 18,8 % en 2000.

15.0 TERRITOIRES DU NORD-OUEST ET NUNAVUT

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant provoqué des blessures graves ou mortelles dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, en 2000. Ces deux secteurs de compétence ont été regroupés pour deux raisons. La première, parce que le Nunavut n'est devenu une entité distincte des Territoires du Nord-Ouest que le 1^{er} avril 1999. La seconde, parce que, lorsqu'on les examine séparément, le nombre de décès et de conducteurs en cause dans des accidents ayant causé des blessures graves n'est pas suffisamment important pour permettre une analyse statistique fiable. La présente section contient des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 15.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 15.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 15.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 15.4).

Les sections 15.1 et 15.2 ne fournissent pas de résultats détaillés à cause du trop petit nombre de personnes décédées – seulement dix – et de conducteurs mortellement blessés – seulement deux – qui ne donnerait pas de résultats fiables.

15.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

En 2000, dix personnes sont décédées dans des accidents de la route dans les Territoires du Nord-Ouest (sept) et au Nunavut (trois). Dans neuf de ces cas (90,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, sept (77,8 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route ($10 \times 0,778$), on peut estimer que, *dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, en 2000, huit personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.*

15.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, en 2000, seulement deux conducteurs sont décédés dans un accident de la route, tous deux dans les Territoires du Nord-Ouest.

15.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 2000, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre d'accident qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool.

Les résultats sont indiqués au tableau 15-1 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 33 conducteurs (11 dans les territoires du Nord-Ouest et 22 au Nunavut) étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 42,4 % étaient liés à l'alcool.

Tableau 15-1

**Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Territoires du Nord-Ouest et Nunavut, 2000**

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	3	0	0.0	0.0
16-19	6	2	33.3	14.3
20-25	11	7	63.6	50.0
26-35	6	2	33.3	14.3
36-45	4	3	75.0	21.4
>55	3	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	24	12	50.0	85.7
Femme	9	2	22.2	14.3
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	3	1	33.3	7.1
Camion/fourgonnette	7	5	71.4	35.7
Motocyclette	1	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	22	8	36.4	57.1
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	13	8	61.5	57.1
Plusieurs véhicules	20	6	30.0	42.9
TOTAL	33	14	42.4	100.0

15.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 50,0 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 21,4 %, des 36 à 45 ans et 14,3 % des groupes de 16 à 19 ans et de 26 à 35 ans. Aucun des conducteurs de moins de 16 ans ou de plus de 55 ans n'était en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, les trois quarts des conducteurs du groupe des 36 à 45 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (75,0 %). Les groupes les moins susceptibles d'être représentés dans ce genre d'accident étaient ceux des plus jeunes conducteurs et des plus âgés, soit ceux de moins de 16 ans et de plus de 55 ans (0,0 %).

15.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 85,7 % étaient des hommes. De plus, la présence des hommes dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était deux fois supérieure à celle des femmes (50,0 % et 22,2 %, respectivement).

15.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les conducteurs de véhicules non routiers comptaient pour 57,1 %, ceux des camions/fourgonnettes, pour 35,7 % et les automobilistes, pour 7,1 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de camions/fourgonnettes – 71,4 % de ces conducteurs ont été en cause dans des accidents liés à l'alcool, par rapport à 36,4 % pour les conducteurs de véhicules non routiers et 33,3 % pour les automobilistes.

15.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 57,1 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 61,5 % de ces conducteurs, par rapport à 30,0 % de ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

15.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

15.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 2000. Le nombre de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant

consommé de l'alcool était en cause a augmenté de zéro àsept entre 1995 et 1996. En 1997 et en 1998, il y a eu trois accidents liés àl'alcool, total qui est passé àquatre en 1999 pour chuter àzéro en 2000.

15.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2000. En raison du petit nombre de cas, soit seulement deux conducteurs mortellement blessés en 2000, toute tentative d'établir des tendances serait peu fiable, de sorte qu'aucune n'est présentée ici.

15.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1996 – 2000. Puisque l'information sur les accidents ayant provoqué des blessures graves dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut n'est pas disponible pour 1995, le tableau 15-2 et la figure 15-1 donnent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents de 1996 à1999. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 15-3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

Tableau 15-2
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest et Nunavut, 1996 - 2000**

Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1996	16	6	(37.5)
1997	14	3	(21.4)
1998	18	11	(61.1)
1999	21	8	(38.1)
2000	11	6	(54.5)

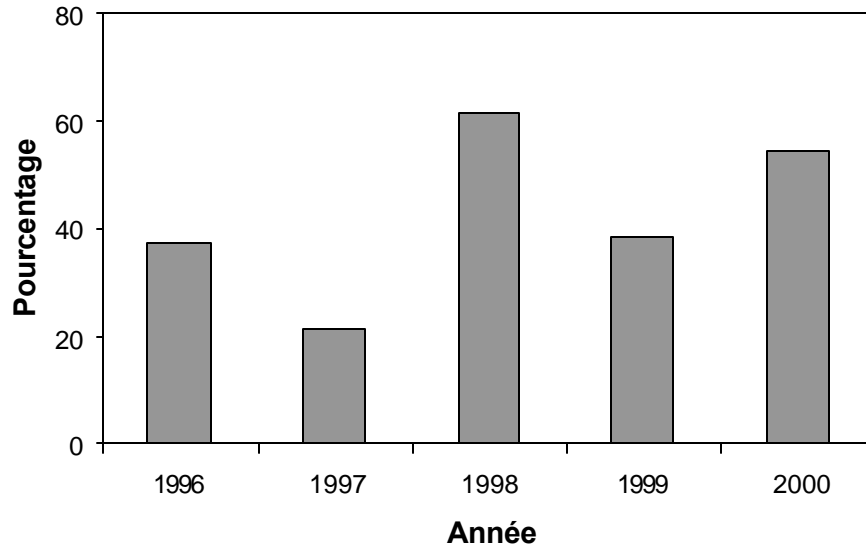
*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules tout terrain.

**Accidents mettant en cause un véhicule unique, survenant la nuit (VUN) et autres accidents que les VUN, pour lesquels la police a noté la présence d'alcool.

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a été relativement variable àcause du très petit nombre de conducteurs. Entre 1996 et 1997, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a

baissé, passant de 37,5 % à 21,4 %. En 1998, il a grimpé en flèche à 61,1 %, avant de chuter à 38,1 % en 1999 et de remonter à 54,5 % en 2000.

Figure 15-1
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest et Nunavut, 1996 - 2000



16.0 BIBLIOGRAPHIE

Mayhew, D.R.; Beirness, D.J. et Simpson, H.M. 1997. **Indicators of the Alcohol-Crash Problem.** Ottawa, Ontario. Transports Canada, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile.

Mayhew, D.R.; Brown, S.W. et Simpson, H.M. 1999. **Consommation d'alcool chez les conducteurs et les piétons mortellement blessés dans des collisions de la route.** Ottawa, Ontario. Transports Canada, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile.

Mayhew, D.R.; Brown, S.W. et Simpson, H.M. 2000. **Le problème des accidents liés à l'alcool au Canada : 1998.** Ottawa, Ontario. Transports Canada, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile.

Mayhew, D.R.; Brown, S.W. et Simpson, H.M. 2001. **Le problème des accidents liés à l'alcool au Canada : 1999.** Ottawa, Ontario. Transports Canada, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile.