

**LE PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL
AU CANADA : 2002**

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)

octobre 2004

© Canadian Council of Motor Transport Administrators and the
Minister of Public Works and Government Services,
represented by the Minister of Transport, 2004.

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, 2004.

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 collisions liées à l'alcool au Canada, en 2002, 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 recherches 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 une collision routière, tandis que l'autre fournit de l'information sur les personnes grièvement blessées au cours d'une collision.

Le présent document examine les données sur l'alcool chez les conducteurs et les piétons mortellement blessés, le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées à la consommation d'alcool et le rôle de l'alcool dans les collisions 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 collisions liées à l'alcool au Canada, en 2002, 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 collisions liées 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 collisions liées 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 collisions liées à l'alcool.....	3
2.1 Sources des données	3
2.1.1 La Base de données sur les collisions mortelles	4
2.1.2 La Base de données sur les collisions 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 collisions liées 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 collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	13
3.0 Canada.....	15
3.1 Décès dans des collisions liées 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 occupé	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	27
3.3 Consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés.....	28
3.3.1 Variations selon l'âge	30
3.3.2 Variations selon le sexe	31
3.3.3 Variations selon le secteur de compétence	32
3.4 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	33
3.4.1 Âge des conducteurs	35
3.4.2 Sexe des conducteurs.....	35
3.4.3 Type de véhicule conduit	36
3.4.4 Genre de collision	36

3.5	Tendances du problème des collisions liées à l'alcool	36
3.5.1	Décès dans des collisions liées à l'alcool : 1995 – 2002.....	36
3.5.2	Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2002.....	37
3.5.3	Piétons mortellement blessés : 1987 – 2002.....	40
3.5.4	Conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2002	41
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-et-Labrador	167
14.0	Territoire du Yukon	181
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 collisions routières. À partir de 1995, la FRBRC a aussi compilé des données sur la consommation d'alcool liée aux collisions routières 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 collisions mortelles* 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 collisions mortelles* 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

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 Services
gouvernementaux 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. Vézina

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-et-Labrador

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
Ministère des Transports
et des Travaux publics
Île-du-Prince-Édouard

D. Buchan

Directeur, Division des véhicules
automobiles
Nunavut

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-et-Labrador

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

T. Neily

Chef adjoint/Coroner adm.
Nunavut

1.0 INTRODUCTION

Le rapport décrit l'ampleur et les caractéristiques du problème des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2002, ainsi que les tendances générales. Il inclut des données sur les conducteurs et les piétons mortellement blessés tirées de la *Base de données*. Au cours des vingt-cinq dernières années, la *Base de données* 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 collisions routières. 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* (que nous appellerons dorénavant la *Base de données sur les collisions mortelles*) s'est révélée une source valide et fiable de données descriptives sur l'ampleur et les caractéristiques du problème des collisions mortelles liées 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 de collision des policiers et des dossiers des médecins légistes pour examiner le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées 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 collisions routières, 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 collisions mortelles pour se pencher sur le rôle de l'alcool dans les collisions où une personne a été grièvement blessée, sans être tuée. À cette fin, l'information pertinente est tirée d'une autre *Base de données sur les collisions 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 collisions 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 collisions.

L'importance accordée aux collisions liées 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 2010)* 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 de collisions afin de présenter une image aussi globale que possible de l'ampleur et de la nature du problème des collisions liées à l'alcool au Canada en 2002, 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 collisions mortelles* et la *Base de données sur les collisions ayant provoqué des blessures graves* – et les divers indicateurs du problème des collisions liées 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 collisions ayant causé des blessures graves ou la mort au Canada en 2002, 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 collisions 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 COLLISIONS LIÉES 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 collisions routières; l'autre est une compilation de données sur les personnes grièvement blessées dans des collisions routières. 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 collisions liées à l'alcool ayant causé la mort ou des blessures graves au Canada en 2002, 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 collisions liées 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 collisions liées 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 collisions mortelles* et la *Base de données sur les collisions 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 collisions routières se produisant sur la voie publique et ailleurs, au Canada. Elle est complète pour les années de

1973 à 2002 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 collisions 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 collisions 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 et SRCFA 2010)* a atteint son objectif de réduction des collisions liées à l'alcool ayant causé des blessures graves. Depuis 1995, des renseignements pertinents sur les collisions 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 collisions mortelles. La *Base de données sur les collisions mortelles* se compose de dossiers portant sur les personnes décédées dans des collisions routières. Les dossiers proviennent de deux sources : 1) les rapports de police sur les collisions mortelles 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 collisions, 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 de collisions routières. 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 de collisions routières, 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 collisions mortelles*. Les sections qui suivent fournissent une définition d'une collision mortelle, décrivent le nombre et le genre de victimes qu'on trouve dans la *Base de données* et examinent la fréquence des tests d'alcoolémie dans l'ensemble du Canada ainsi que dans chaque secteur de compétence.

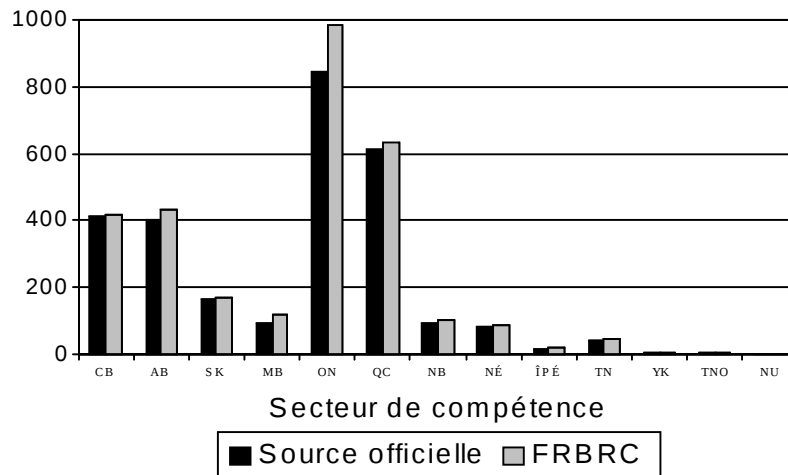
- **Victime d'une collision routière.** La victime d'une collision routière est définie dans les marches à suivre de collecte de données et dans le présent rapport comme toute personne qui meurt de ses blessures dans les douze mois suivant une collision routière. Puisque cette définition ne correspond 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 collisions mortelles* 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'une collision routière).

Nombre de victimes : Comparaison des sources officielles à la *Base de données sur les collisions mortelles*. La *Base de données sur les collisions mortelles* contient des renseignements sur 3 197 personnes mortellement blessées dans des collisions au Canada, en 2002. 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 de collisions survenues 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'une collision routière, notamment le délai entre la collision 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 de collisions routières déclarées par les organismes des transports et de celui de la *Base de données sur les collisions mortelles* en 2002. Pour la plupart des 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 collisions mortelles de la FRBRC : 2002



	Source officielle	FRBRC
CB	467	508
AB	372	400
SK	137	153
MB	109	122
ON	873	983
QC	703	736
NB	104	123
NÉ	88	88
ÎPÉ	19	20
TN	38	41
YK	12	14
TNO	3	4
NU	3	5
Total	2928	3197

- **Genre de victimes.** La *Base de données sur les collisions mortelles* contient des renseignements sur trois genres de victimes de collisions routières : 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.

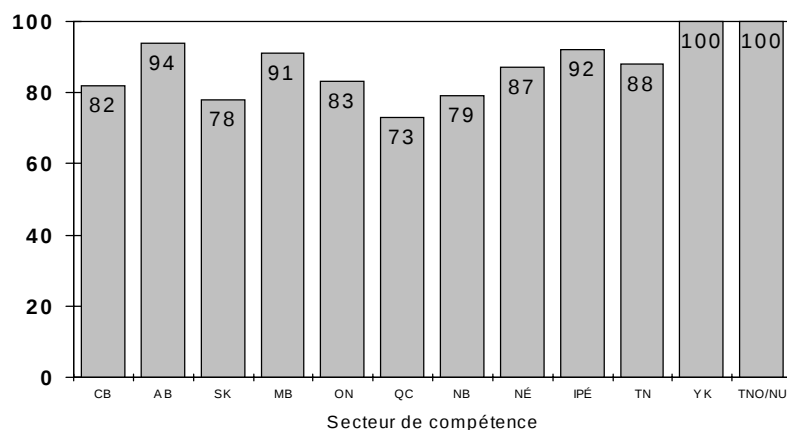
Au Canada, en 2002 six victimes sur dix étaient des conducteurs de véhicules (61,8 %), à peu près 25,0 % étaient des passagers et 12,5 % des piétons. On voit bien que les occupants de véhicules, plus particulièrement les conducteurs, demeurent le principal groupe d'intérêt en matière de sécurité routière.

- **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 collisions mortelles*. La valeur de cette information dépend grandement de la fréquence à laquelle les alcootests sont effectués.

En 2002 au Canada, les conducteurs décédés ont été soumis à des tests plus fréquemment (81,9 %) que les piétons (59,9 %) et les passagers (27,8 %). La fréquence des tests augmente légèrement pour les piétons et les passagers victimes de collisions routières, si l'on exclut les victimes de 16 ans et moins, qui sont moins fréquemment soumises à des tests (65,0 % et 30,4 %, respectivement). La fréquence augmente également si on ne retient que les analyses portant sur les piétons décédés dans les six heures suivant la collision, soit 85,0 % des piétons soumis à des tests d'alcoolémie.

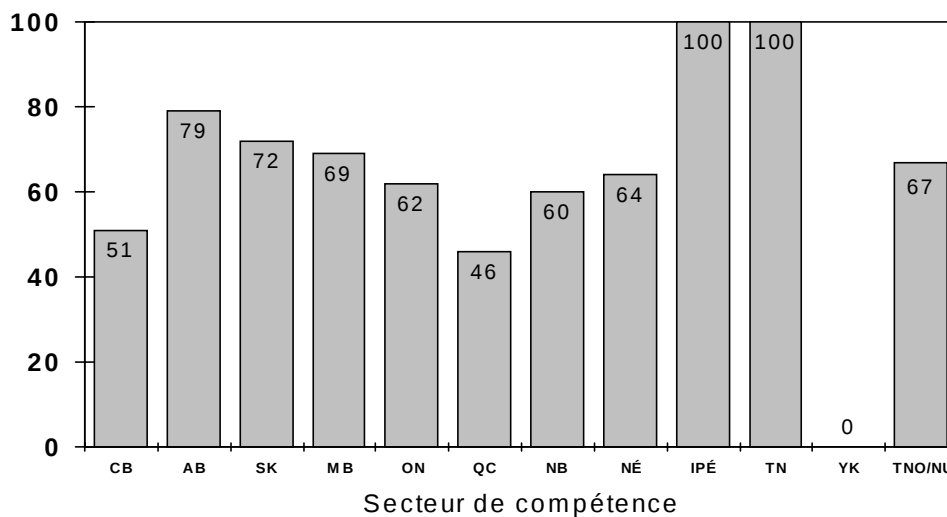
La fréquence des tests d'alcoolémie varie non seulement en fonction du genre de victime, mais également des secteurs de compétence. On illustre cet aspect à la figure 2-2 qui montre la fréquence des tests d'alcoolémie effectués chez les conducteurs décédés dans les provinces et les territoires. La plupart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

Figure 2-2
Pourcentage des tests d'alcoolémie chez les conducteurs décédés au Canada : 2002



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 la collision 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 (de 0,0 % au Yukon jusqu'à 100 % à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador).

Figure 2-3
Pourcentage des tests d'alcoolémie chez
les piétons décédés au Canada : 2002



2.1.2 La Base de données sur les collisions ayant provoqué des blessures graves.

La *Base de données sur les collisions ayant provoqué des blessures graves* contient des renseignements sur les personnes grièvement blessées dans des collisions routières et sur tous les conducteurs, qu'ils aient été blessés ou non. Les données sont tirées des rapports de collision

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 la collision (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 collisions ayant provoqué des blessures graves*.

En Colombie-Britannique, les policiers enquêteurs ne notent pas dans leur rapport si la collision 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 collisions 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 collisions liées 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, 6,4 %, 3,1 % et 5,6 % des blessures y sont inscrites comme « indéterminées », de sorte que le nombre de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves, utilisé dans le présent rapport pour ces trois secteurs de compétence, peut être sous-estimé.

Les sections qui suivent fournissent une définition de la collision ayant causé des blessures graves, décrivent le nombre et le genre de blessés figurant dans la *Base de données sur les*

collisions 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 collisions.

- **Blessures graves.** La collision ayant provoqué des blessures graves est celle qui entraîne l'admission d'au moins une personne à l'hôpital. Le blessé grave peut être un conducteur, un passager ou un piéton (ainsi, le conducteur dans une collision 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 2002, 14 804 personnes ont été grièvement blessées dans des collisions routières; 19 196 conducteurs étaient en cause dans ces collisions.

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 collisions ayant provoqué des blessures graves (7 114 conducteurs ou 37,1 % du total « national »); le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest/Nunavut sont les secteurs où a été enregistré le plus faible nombre de conducteurs dans ce genre de collisions (43 et 36 conducteurs ou 0,2 % de tous les conducteurs).

Tableau 2-1
Nombre et pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves dans chaque secteur de compétence : Canada*, 2002

Secteur de compétence	Nombre de conducteurs	% du total
Alberta	3,899	20.3
Saskatchewan	634	3.3
Manitoba	540	2.8
Ontario	5,732	29.9
Québec	7,114	37.1
Nouveau-Brunswick	457	2.4
Nouvelle-Écosse	411	2.1
Ile-du-Prince-Édouard	84	0.4
Terre-Neuve	246	1.3
Territoire du Yukon	43	0.2
TNO/Nunavut	36	0.2
TOTAL	19,196	100.0

*Le total exclut la Colombie-Britannique

- **Genre de blessés graves.** La *Base de données sur les collisions ayant provoqué des blessures graves* comprend des renseignements sur les personnes qui ont été grièvement blessées dans une collision routière et sur tous les conducteurs en cause dans ces collisions. Les conducteurs sont ceux qui conduisent tous les types de véhicules : automobiles, camions/fourgonnettes, motocyclettes, bicyclettes, véhicules tout terrain, motos tout terrain et motoneiges. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves, plus de la moitié étaient des automobilistes (58,6 %), plus du quart conduisaient des camions/fourgonnettes (26,6 %), 5,1 %, des véhicules non routiers (motoneiges, motos tout terrain), 4,6 %, des motocyclettes, 3,0 %, des semi-remorques, et 0,9 %, d'autres véhicules routiers (autobus, véhicules de secours).

- **Mesure substitutive permettant de déceler la consommation d'alcool.** Les conducteurs qui sont en cause dans des collisions 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 la collision (notamment s'ils ont ou non consommé de l'alcool) ou, comme au Québec, si l'alcool était « une cause probable » de la collision. 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 collisions liées 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 collisions liées 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 collisions liées 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 collisions liées 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 collisions liées à l'alcool. Pour chaque personne tuée dans une collision routière, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur déterminant de la collision. *Une collision routière est considérée comme liée à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.*

Afin de déterminer si la collision était liée 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 collisions mortelles* a été complétée par tous les autres signes de consommation d'alcool mentionnés soit dans le rapport du coroner ou le rapport de collision de la police (la police a indiqué par exemple qu'un conducteur ou un piéton en cause dans la collision 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 une collision survenue sur les voies publiques ou en dehors au Canada, en 2002, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur déterminant dans la collision, dans 91,7 % 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 collisions liées 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 collisions mortelles*.

Cet indicateur est une mesure hautement valide et fiable du problème parce que la plupart des conducteurs qui sont tués dans des collisions sont soumis à un test d'alcoolémie. Un peu comme par les années passées, la fréquence des tests au Canada, en 2002, a été très élevée, puisque 81,9 % 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 collisions liées 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 collisions mortelles* 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 59,9 % dans l'ensemble, pourcentage qui s'élève à 65,0 % 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 portant sur les provinces ou les territoires (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 collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La mesure dans laquelle l'alcool entre en ligne de compte dans les collisions 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 collisions sont rarement soumis à des tests

d'alcoolémie. Deuxièmement, les agents de police ne consignent pas toujours la présence d'alcool dans ces collisions (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 collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si la collision dans laquelle une personne a été grièvement blessée n'incluait qu'un seul véhicule et s'est produite la nuit, entre 21 h et 6 h (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision 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 collisions liées 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 collisions 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 collisions routières mortelles et graves au Canada, survenues en 2002. Les données portent sur :

- ◆ les personnes qui ont été tuées dans des collisions liées 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 collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 3.4);
- ◆ les tendances du problème des collisions liées à l'alcool (section 3.5).

3.1 Décès dans des collisions liées à L'alcool

Le tableau 3-1 contient de l'information sur les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2002. Les décès attribuables aux collisions routières 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. *Une collision routière mortelle est considérée comme étant liée à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 328 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Canada en 2002. De plus, dans 301 de ces cas (91,8 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, 107 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2002. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 35,5 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans des collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 11,1 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2002.

Tableau 3-1**Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Canada, 2002**

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	208	181	87.0	21	11.6	2.2
16-19	328	301	91.8	107	35.5	11.1
20-25	430	408	94.9	170	41.7	17.6
26-35	427	407	95.3	186	45.7	19.2
36-45	498	469	94.2	215	45.8	22.2
46-55	432	407	94.2	139	34.2	14.4
>55	874	759	86.8	129	17.0	13.3
Sexe						
Homme	2231	2067	92.6	774	37.4	80.0
Femme	966	865	89.5	193	22.3	20.0
Genre						
Conducteur	1977	1862	94.2	660	35.4	68.3
Passager	799	717	89.7	196	27.3	20.3
Piéton	399	351	88.0	109	31.1	11.3
Indéterminé	22	2	9.1	2	100.0	0.2
Véhicule occupé						
Automobile	1544	1429	92.6	455	31.8	47.1
Camion/fourgonnette	728	684	94.0	255	37.3	26.4
Motocyclette	177	173	97.7	55	31.8	5.7
Semi-remorque	62	61	98.4	8	13.1	0.8
Autre véhicule routier	11	9	81.8	1	11.1	0.1
Véhicule non routier	251	224	89.2	83	37.1	8.6
(Piétons)	399	351	88.0	109	31.1	11.3
Indéterminé	25	1	4.0	1	0.0	0.1
TOTAL	3197	2932	91.7	967	33.0	100.0

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

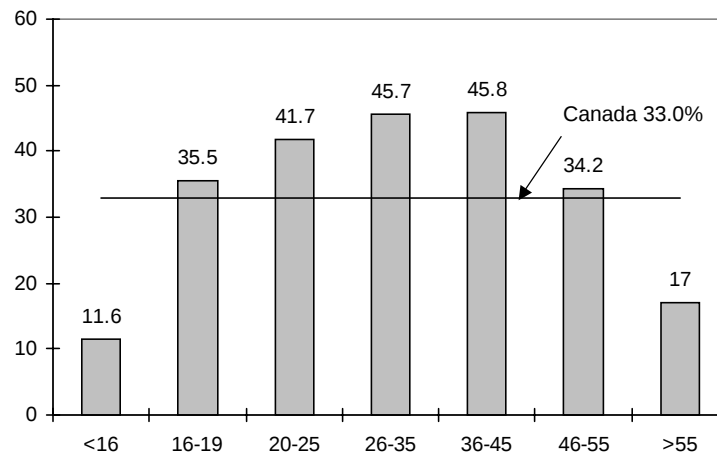
Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 3 197 personnes sont décédées dans des collisions routières au Canada, en 2002. Dans 2 932 de ces cas (91,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 967, soit 33,0 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en

proportion du nombre total de victimes de collisions routières ($3\,197 \times 0,33$), on peut déterminer qu'au Canada, en 2002, 1 055 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

3.1.1 Âge. De toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool (voir la dernière colonne du tableau 3-1), 22,2 % avaient entre 36 et 45 ans; 19,2 % entre 26 et 35 ans; 17,6 % entre 20 et 25 ans et 14,4 % avaient entre 46 et 55 ans. Le groupe des plus jeunes (<16 ans) ne représentait que 2,2 % de toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

La figure 3-1 exprime le pourcentage des décès liés à l'alcool dans chaque groupe d'âge. Les groupes pour lesquels la fréquence de consommation d'alcool est la plus élevée (45,8 % et 45,7 %) ont été ceux des 36 à 45 ans et 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 11,6 % des victimes de moins de 16 ans et 17,0 % de celles de plus de 55 ans sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

Figure 3-1
Pourcentage de décès liés à l'alcool
selon le groupe d'âge : Canada 2002



3.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 80,0 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (37,4 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (22,3 %).

3.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 68,3 % étaient des conducteurs, 20,3 % étaient des passagers et 11,3 % étaient des piétons. Dans chacune de ces catégories, on constate quelques différences sur le plan de la fréquence de consommation. En effet, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (35,4 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. Elle est de 31,1 % pour les collisions dans lesquelles un piéton est décédé et de 27,3 % pour les collisions dans lesquelles un passager a perdu la vie.

3.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, près de la moitié (47,1 %) se trouvaient dans une automobile, 26,4 % dans un camion/fourgonnette, 8,6 % dans un véhicule non routier (soit bicyclette, motoneige, véhicule tout terrain) et 5,7 %, sur une motocyclette.

Pour chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (37,3 % par rapport à 31,8 %). La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles une personne est décédée sur une motocyclette était de 31,8 %.

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 2002. 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, 146 conducteurs ont été tués en 2002; 126 d'entre eux (86,3 %) avaient été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi ces derniers, 67,5 % ne présentaient aucune trace d'alcool, 7,1 % avaient un TA (concentration d'alcool dans le sang) inférieur à 50 mg%, 3,2 % avaient un TA de 50 à 80 mg%, 10,3 % avaient un TA variant entre 81 et 160 mg% et 11,9 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Tableau 3-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Canada, 2002

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	81-160	>160
Âge								
<16	6	3	50.0	33.3	0.0	0.0	66.7	0.0
16-19	146	126	86.3	67.5	7.1	3.2	10.3	11.9
20-25	261	227	87.0	55.9	4.4	1.8	13.7	24.2
26-35	278	246	88.5	56.1	3.3	2.8	11.4	26.4
36-45	329	283	86.0	56.2	4.9	1.1	11.0	26.9
46-55	307	261	85.0	66.3	3.4	2.7	7.3	20.3
>55	417	314	75.3	84.7	1.9	1.6	3.2	8.6
Sexe								
Homme	1343	1134	84.4	61.0	4.5	2.3	10.1	22.0
Femme	401	326	81.3	78.8	1.5	1.2	5.8	12.6
Type de véhicule								
Automobile	1031	845	82.0	65.3	3.9	2.1	10.3	18.3
Motocyclette	161	133	82.6	66.9	3.8	3.0	10.5	15.8
Semi-remorque	54	44	81.5	90.9	4.5	2.3	0.0	2.3
Gros routier ¹	15	14	93.3	78.6	7.1	0.0	0.0	14.3
Fourgonnette	132	112	84.8	74.1	2.7	0.0	3.6	19.6
Autocaravane	1	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
Camion léger ²	338	304	89.9	54.9	3.9	2.3	9.5	29.3
Autre camion ³	5	5	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Autre véhicule routier ⁴	7	2	28.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Genre de collision								
Un seul véhicule	770	659	85.6	46.7	3.9	2.4	13.7	33.2
Plusieurs véhicules	972	799	82.2	80.1	3.8	1.8	5.5	8.9
Indéterminé	2	2	100.0	50.0	0.0	0.0	0.0	50.0
TOTAL	1744	1460	83.7	65.0	3.8	2.1	9.2	19.9

*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, 1 744 conducteurs sont décédés dans des collisions routières au Canada en 2002. Le taux global de tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs était de 83,7 %, soit légèrement inférieur à celui de 2001 – 84,3 %.

Parmi tous les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 65,0 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 35,4 % avaient consommé de l'alcool;
- ◆ 3,8 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 2,1 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%
- ◆ 9,2 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%
- ◆ 19,9 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

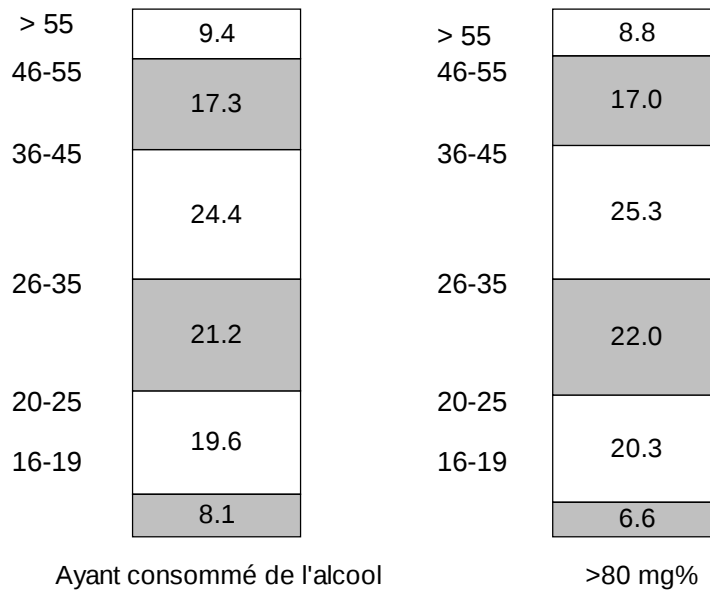
Ainsi, 35,0 % des conducteurs décédés au Canada avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un taux d'alcoolémie illégal – 83,2 % des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à 80 mg%.

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, 24,4 % avaient entre 36 et 45 ans, 21,2 %, entre 26 et 35 ans, 19,6 %, entre 20 et 25 ans, 17,3 %, entre 46 et 55 ans et 9,4 % avaient plus de 55 ans. Ceux du groupe entre 16 et 19 ans ne représentaient que 8,1 % 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, 2002

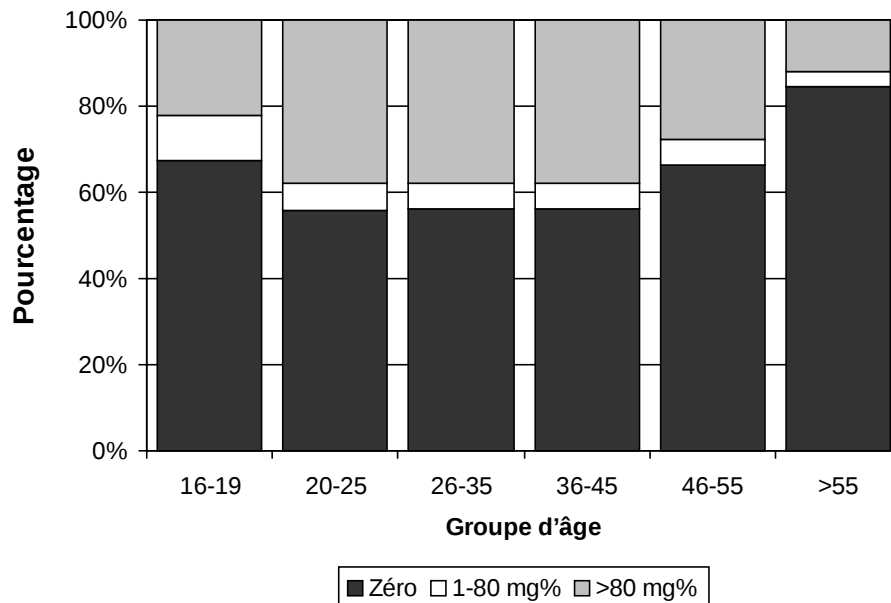


De tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. dont le TA dépassait 80 mg%), 25,3 % faisaient partie du groupe des 36 à 45 ans, 22,0 % de celui des 26 à 35 ans, 20,3 % de celui des 20 à 25 ans, 17,0 % du groupe des 46 à 55 ans et 8,8 % de celui des plus de 55 ans. Ceux du groupe des 16 à 19 ans ne représentaient que 6,6 % 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.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool; en effet, 44,1 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient bu. Par contre, seulement 15,3 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à un test d'alcoolémie avaient consommé de l'alcool.

Figure 3-3
Pourcentage des conducteurs ayant consommé de l'alcool,
regroupés selon l'âge : Canada, 2002

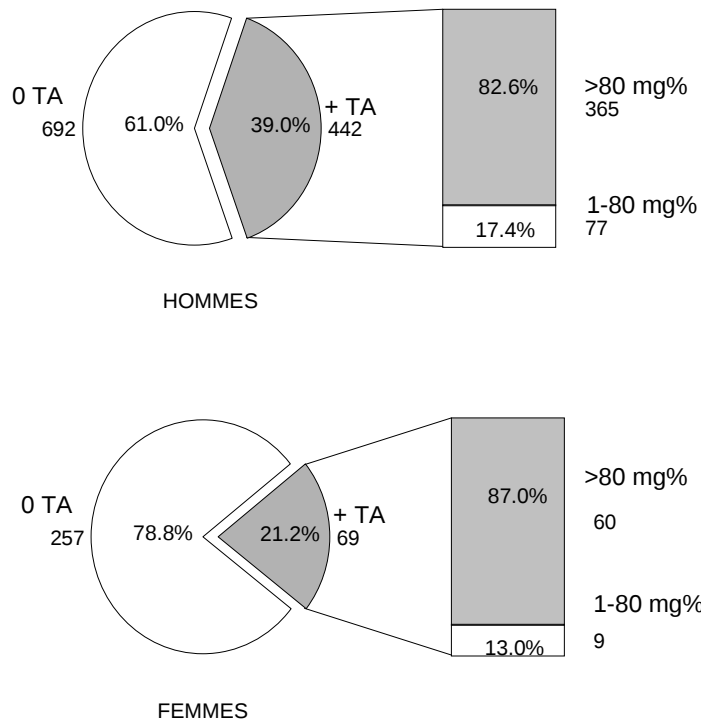


3.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 86,5 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et pour 85,9 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies. Cependant, s'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent 77,0 % des conducteurs décédés (1 343 des 1 744 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.

Les conducteurs mortellement blessés étaient beaucoup plus susceptibles d'avoir bu que les conductrices (39,0 % et 21,2 % respectivement). Cependant, la plupart des conducteurs et des conductrices qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à la limite permise (82,6 % et 87,0 % respectivement).

Figure 3-4
Consommation d'alcool des conducteurs et
conductrices : Canada, 2002



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), 57,3 % étaient des conducteurs d'automobiles, 26,8 % de camions légers, 8,6 % de motocyclettes et 5,7 % 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, 2002

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	293	57.3	242	56.9
Motocyclette	44	8.6	35	8.2
Semi-remorque	4	0.8	1	0.2
Gros routier ¹	3	0.6	2	0.5
Fourgonnette	29	5.7	26	6.1
Camion léger ²	137	26.8	118	27.8
Autocaravane	1	0.2	1	0.2
TOTAL	511	100.0	425	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

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés aux facultés affaiblies (ceux dont le TA était de plus de 80 mg%), 56,9 % étaient des automobilistes, 27,8 % des conducteurs de camions légers, 8,2 % des motocyclistes et 6,1 % des conducteurs de fourgonnettes.

Les figures 3-5a-c résument les résultats des tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs décédés en 2002, 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, 2002

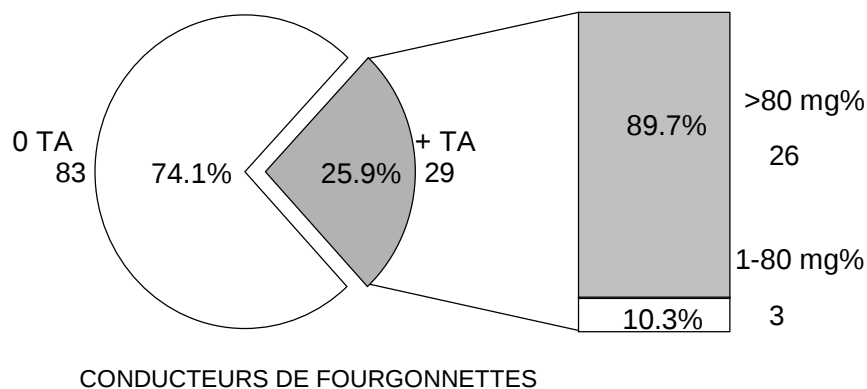
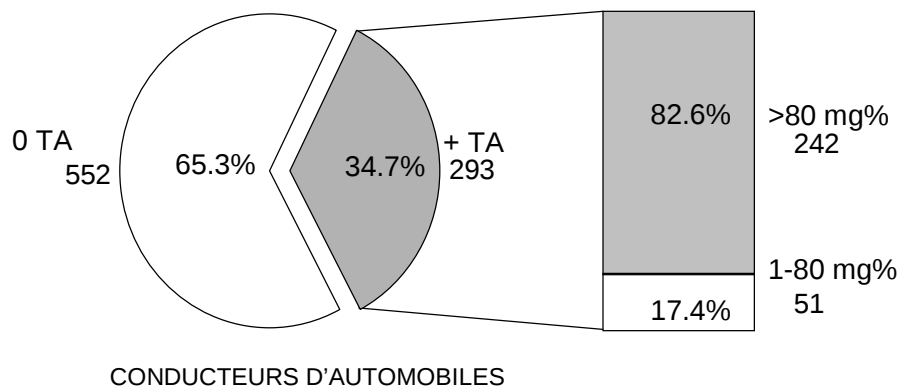


Figure 3-5b
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2002

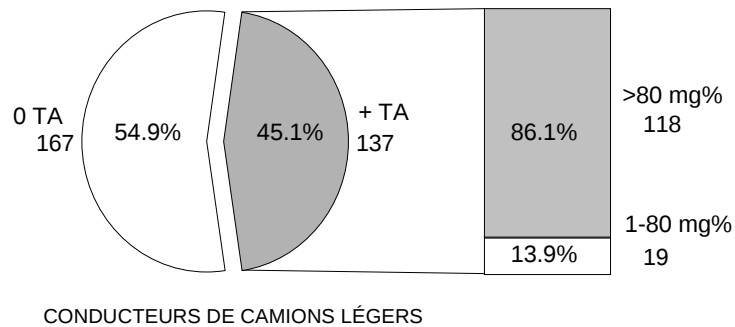
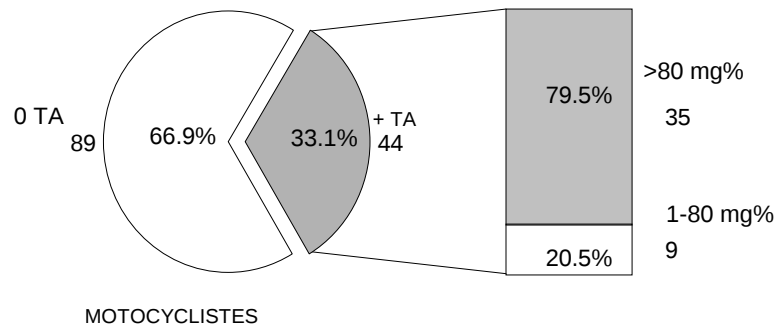
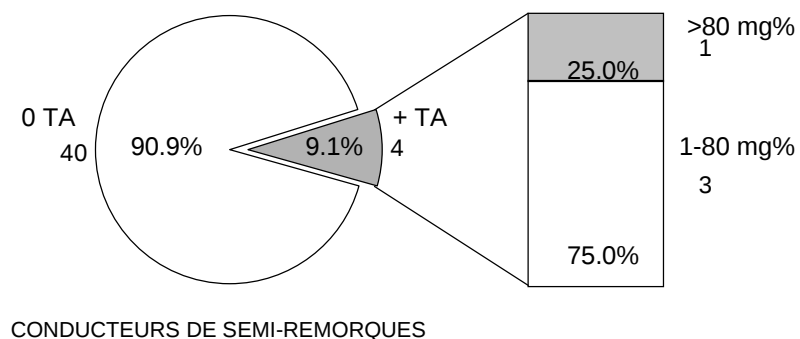
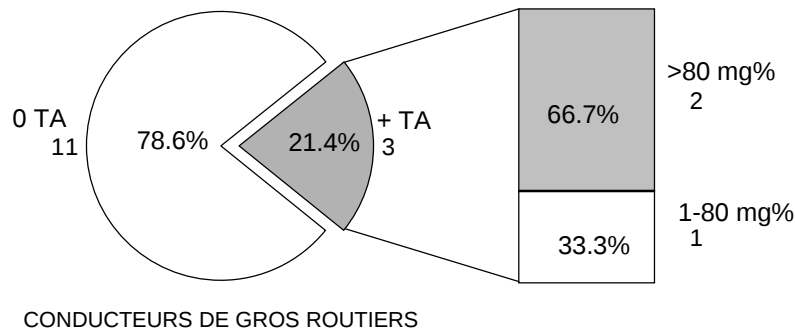
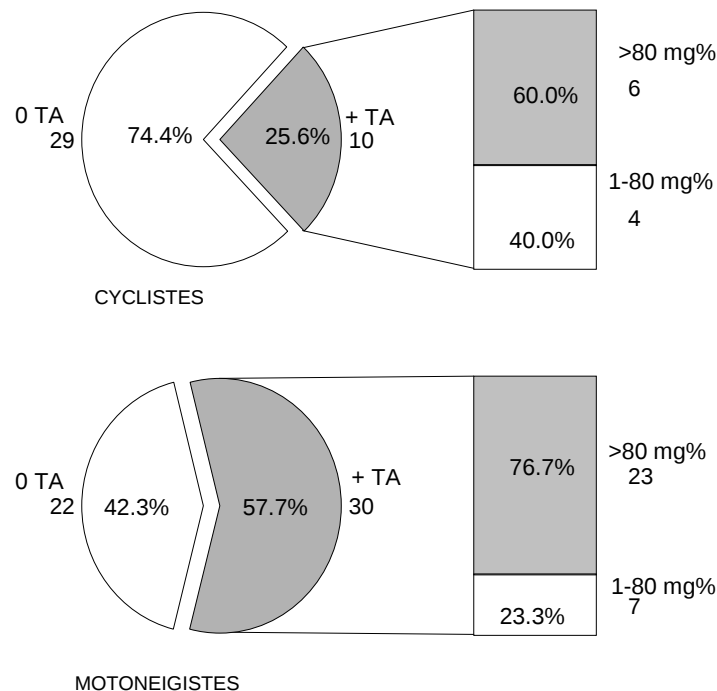


Figure 3-5c
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2002



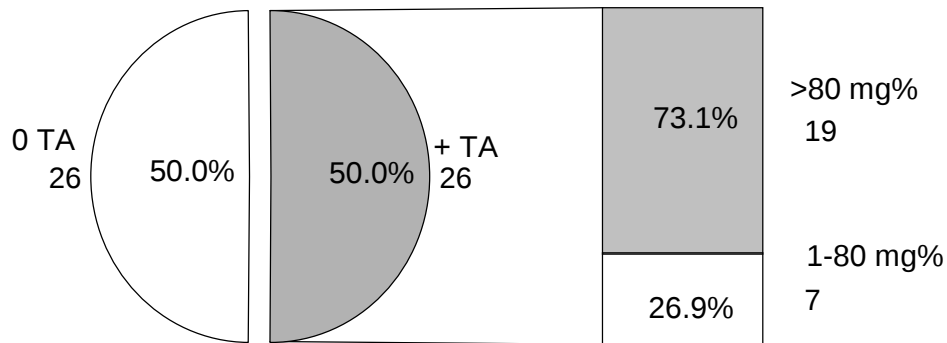
Parmi les conducteurs d'automobile mortellement blessés, 34,7 % avaient bu. Parmi eux, une forte proportion (82,6 %) avait un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale. Chez les conducteurs de fourgonnettes décédés, 25,9 % avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux (89,7 %) avaient un TA supérieur à la limite permise. Quant aux conducteurs de motocyclette, 33,1 % avaient bu et 79,5 % 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 – 45,1 % avaient bu et, de ce nombre, 86,1 % avaient un TA illégal. La consommation d'alcool chez les conducteurs de gros routiers et de semi-remorques est beaucoup moins fréquente. De fait, seulement 21,4 % 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 9,1 %.

Figure 3-5d
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2002



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 25,6 % d'entre eux avaient consommé de l'alcool au moment

Figure 3-5e
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2002



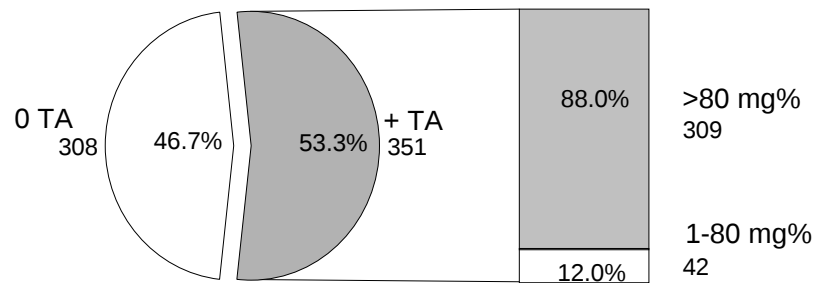
CONDUCTEURS DE VÉHICULES NON ROUTIERS

de la collision. Cependant, parmi ceux qui avaient bu, 60,0 % avaient un TA supérieur à la limite permise. Chez les motoneigistes, 57,7 % avaient consommé de l'alcool et 76,7 % avaient un TA supérieur à la limite légale. Les conducteurs de véhicules non routiers étaient légèrement moins susceptibles que les motoneigistes d'avoir consommé de l'alcool – 50,0 % d'entre eux avaient bu, et 73,1 % de ces derniers avaient un TA supérieur à la limite autorisée.

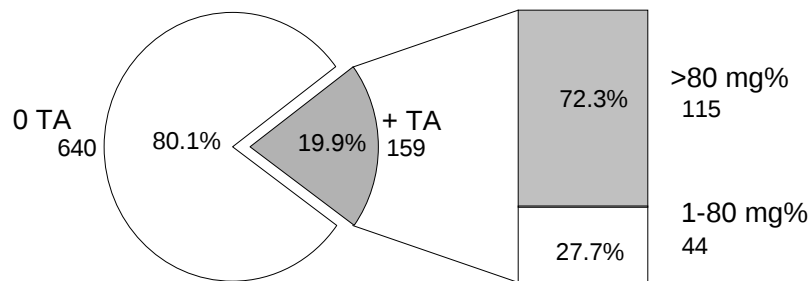
3.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié de tous les conducteurs décédés (45,1 %) l'ont été dans des accidents mettant en cause un seul véhicule, mais ces accidents sont associés aux deux tiers des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (68,7 % et 72,7 % respectivement).

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, près de la moitié des conducteurs dans les accidents mettant en cause un seul véhicule (53,3 %) avaient consommé de l'alcool, comparativement à seulement 19,9 % 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 (88,0 %). Par contre, chez les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool dans les collisions à plusieurs véhicules, 72,3% avaient un TA supérieur à la limite.

Figure 3-6
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de collision : Canada, 2002



COLLISIONS À UN SEUL VÉHICULE



COLLISIONS À PLUSIEURS VÉHICULES

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 2002. 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, 2002

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	81-160	>160
Âge								
<16	39	5	12.8	60.0	0.0	0.0	20.0	20.0
16-19	34	26	76.5	30.8	11.5	7.7	7.7	42.3
20-25	26	23	88.5	43.5	4.3	8.7	21.7	21.7
26-35	29	23	79.3	52.2	4.3	0.0	4.3	39.1
36-45	48	35	72.9	37.1	2.9	0.0	8.6	51.4
46-55	30	26	86.7	69.2	0.0	0.0	7.7	23.1
>55	193	101	52.3	87.1	2.0	1.0	2.0	7.9
Sexe								
Homme	248	157	63.3	61.8	3.2	1.3	6.4	27.4
Femme	151	82	54.3	67.1	3.7	3.7	7.3	18.3
Secteur de compétence								
Colombie-Britannique	55	28	50.9	60.7	7.1	3.6	3.6	25.0
Alberta	43	34	79.1	61.8	0.0	0.0	2.9	35.3
Saskatchewan	18	13	72.2	38.5	0.0	0.0	15.4	46.2
Manitoba	16	11	68.8	45.5	0.0	0.0	18.2	36.4
Ontario	147	91	61.9	68.1	3.3	1.1	4.4	23.1
Québec	85	39	45.9	66.7	5.1	2.6	10.3	15.4
Nouveau-Brunswick	15	9	60.0	66.7	0.0	11.1	11.1	11.1
Nouvelle-Écosse	11	7	63.6	71.4	0.0	0.0	14.3	14.3
Île-du-Prince-Édouard	2	2	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Terre-Neuve	3	3	100.0	33.3	33.3	33.3	0.0	0.0
Yukon	1	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Territoire du Nord-Ouest	2	2	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Nunavut	1	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
TOTAL	399	239	59.9	63.6	3.3	2.1	6.7	24.3

En 2002, comme l'indiquent les totaux au bas du tableau, 399 piétons ont été mortellement blessés; 239 (59,9 %) d'entre eux ont été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi eux :

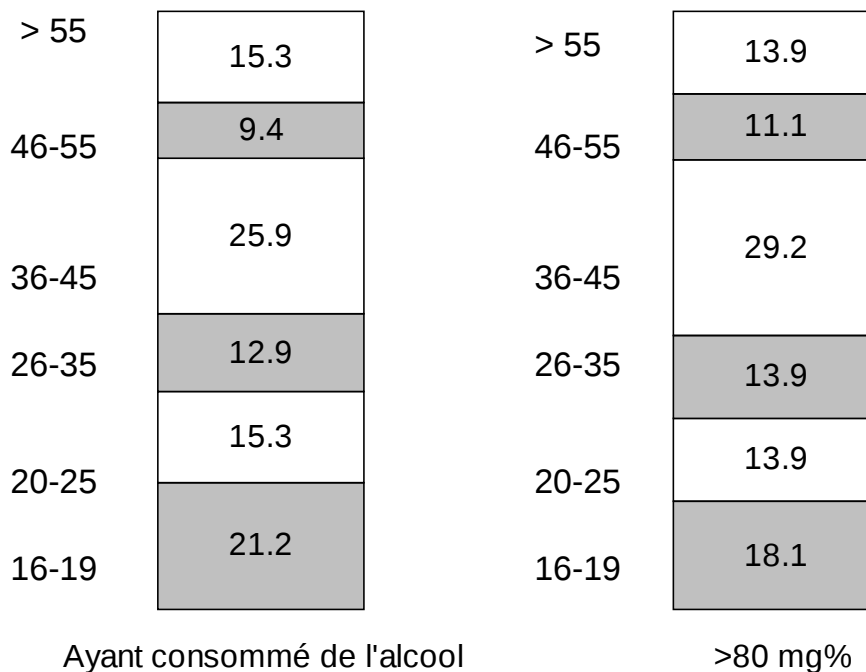
- ◆ 63,6 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 36,4 % avaient consommé de l'alcool;
- ◆ 3,3 % avaient un TA inférieur à 50 mg%;
- ◆ 2,1 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 6,7 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 24,3 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Ainsi, 36,4 % 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, près de la moitié (48,4 %) avaient plus de 55 ans (193 des 399 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.

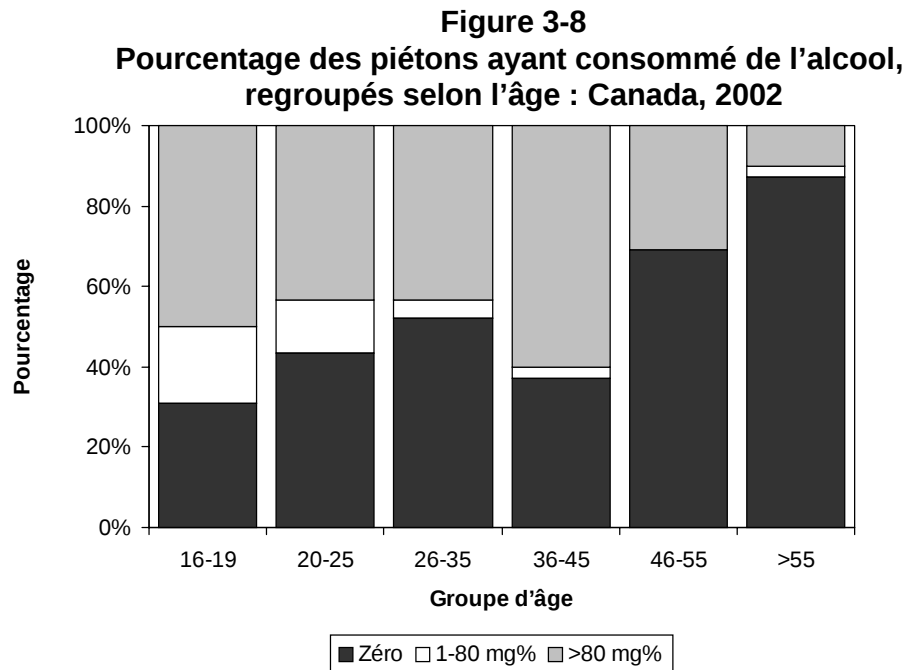
De tous les piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool, 25,9 % avaient entre 36 et 45 ans, 21,2 %, entre 16 et 19 ans, 15,3 %, entre 20 et 25 ans et plus de 55 ans, 12,9 %, entre 26 et 35 ans et 9,4 %, entre 46 et 55 ans.

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, 2002



Parmi les piétons décédés qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, 29,2 % avaient entre 36 et 45 ans, 18,1 %, entre 16 et 19 ans, 13,9 %, entre 20 et 25 ans, 26 et 35 ans et plus de 55 ans; seulement 11,1 % avaient entre 46 et 55 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 16 à 19 ans qui étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool : 69,2 %. Par contre, seulement 12,9 % des piétons de plus de 55 ans soumis à un test d'alcoolémie avaient consommé de l'alcool. Les piétons mortellement blessés du groupe des 46 à 55 ans étaient soit sobres ou avaient un TA supérieur à 80 mg%.

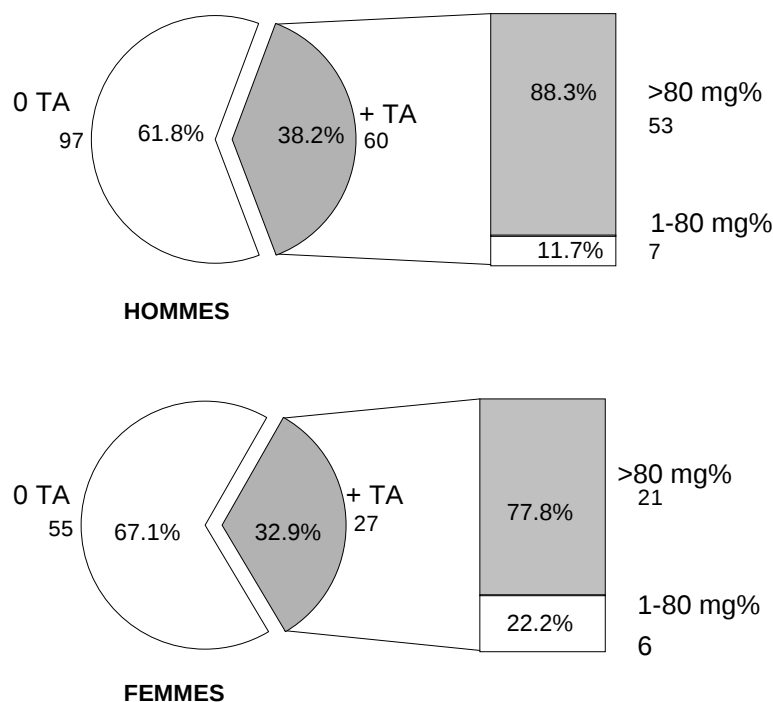
3.3.2 Variations selon le sexe. Les hommes comptent pour plus des deux tiers (69,0 %) de tous les piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, et 71,6 % de tous ceux qui avaient un TA de plus de 80 mg%. Cependant, s'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent 62,2 % des piétons décédés (248 des 399 piétons décédés sont des hommes).

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, 38,2 % avaient consommé de l'alcool et 88,3 % d'entre eux avaient un TA de plus 80 mg%. Le tableau est légèrement différent pour les piétonnes mortellement blessées – seulement 32,9 % d'entre elles avaient bu et 77,8 % d'entre elles avaient un TA supérieur à la limite autorisée (100 %).

Figure 3-9
Consommation d'alcool des piétons décédés,
selon le sexe : Canada, 2002



3.3.3 Variations selon le secteur de compétence. Plus de la moitié des piétons sont décédés en Ontario et au Québec (36,8 % et 21,3 %, respectivement). L'Ontario a aussi enregistré 33,3 % des piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, et le Québec et l'Alberta, 14,9 % chacun. Quant aux piétons décédés qui avaient un TA de plus de 80 mg%, on en a dénombré 33,8 % en Ontario et 17,6 % en Alberta. 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 45,9 % des piétons mortellement blessés au Québec ont été soumis à des tests, comparativement à 79,1 % en Alberta, 72,2 % en Saskatchewan et 68,8 % au Manitoba. Dans certains secteurs de compétence où les piétons décédés sont peu nombreux, tous ont été soumis à des tests d'alcoolémie – Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve-et-Labrador et Territoires du Nord-Ouest.

Comme le montre le tableau 3-4 (voir page 29), les plus forts pourcentages de piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool sont ceux de Terre-Neuve-et-Labrador (66,7 %). Le plus faible a été consigné à l'Île-du-Prince-Édouard et dans les Territoires du Nord-Ouest où la consommation d'alcool était de 0,0 %. Dans ce cas, les résultats de TA de Terre-Neuve-et-Labrador, de l'Île-du-Prince-Édouard et des Territoires du Nord-Ouest doivent être interprétés en raison du petit nombre de victimes – 3, 3 et 3, respectivement). En Nouvelle-Écosse, seulement 28,6 % des piétons mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

3.4 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves

La présente section contient des renseignements sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été grièvement blessée en 2002, 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 collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si la collision dans laquelle une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produite la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision 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 conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves. Le

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

Tableau 3-5
Description des conducteurs* en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Canada, 2002

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
Âge				
<16	240	25	10.4	0.8
16-19	1821	455	25.0	13.8
20-25	2706	722	26.7	21.8
26-35	3447	723	21.0	21.8
36-45	3554	611	17.2	18.5
46-55	2607	371	14.2	11.2
>55	2717	218	8.0	6.6
Indéterminé	2104	184	8.7	5.6
Sexe				
Homme	13165	2606	19.8	78.8
Femme	5713	653	11.4	19.7
Indéterminé	318	50	15.7	1.5
Type de véhicule				
Automobile	11251	1981	17.6	59.9
Camion/fourgonnette	5107	965	18.9	29.2
Motocyclette	886	133	15.0	4.0
Semi-remorque	579	61	10.5	1.8
Autre véhicule routier	182	12	6.6	0.4
Véhicule non routier	973	131	13.5	4.0
Indéterminé	218	26	11.9	0.8
Genre de collision				
Un seul véhicule	5908	2287	38.7	69.1
Plusieurs véhicules	13288	1022	7.7	30.9
TOTAL	19196	3309	17.2	100.0

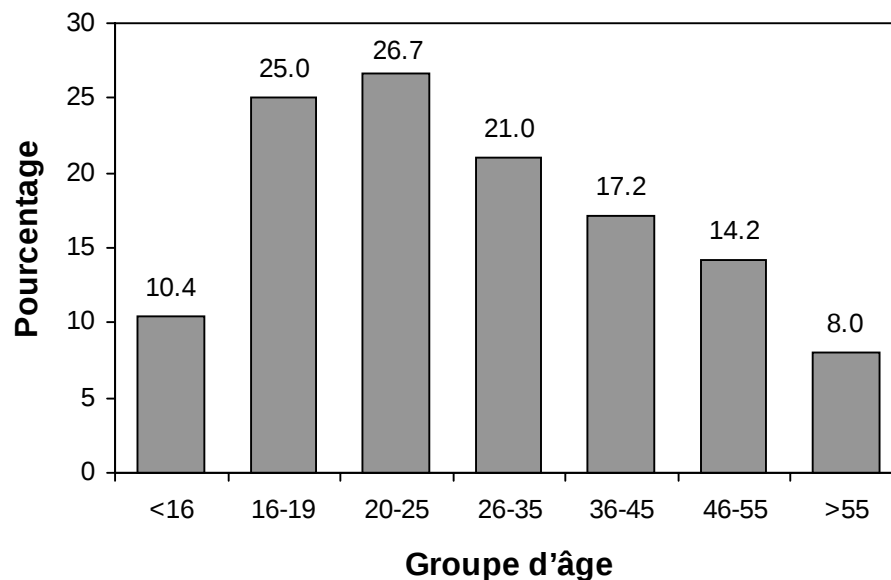
*Exclut la Colombie-Britannique

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 19 196 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 17,2 % étaient liées à l'alcool.

3.4.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 21,8 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans et des 26 à 35 ans et 18,5 % du groupe de 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 0,8 % de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool.

La figure 3-10 illustre, selon les groupes d'âge, le pourcentage de conducteurs en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Le plus fort taux de consommation d'alcool est observé chez les conducteurs du groupe des 20 à 25 ans (26,7 %) et ceux du groupe des 16 à 19 ans (25,0 %). C'est dans le groupe des conducteurs les plus âgés – ceux de plus de 55 ans (8,0 %), que l'alcool a été décelé le moins souvent.

Figure 3-10
Pourcentage des conducteurs en cause dans une collision ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte, regroupés selon l'âge : Canada, 2002



3.4.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 78,8 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool était aussi plus importante que celle des femmes (19,8 % et 11,4 %, respectivement).

3.4.3 Type de véhicule conduit. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrainait en ligne de compte, 59,9 % conduisaient des automobiles et 29,2 %, des camions/fourgonnettes.

Près d'une collision à blessures graves sur cinq dans lesquelles des conducteurs de camions/fourgonnettes et des automobilistes (18,9 % et 17,6 % respectivement) de même que des motocyclistes (15,0 %) étaient en cause était liée à l'alcool. Les conducteurs d'autres véhicules routiers sont ceux qui étaient en cause le moins souvent dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (6,6 %).

3.4.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 69,1 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 38,7 % de ces conducteurs par rapport à 7,7 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

3.5 Tendances du problème des collisions liées à l'alcool

Les sections précédentes ont permis d'examiner quatre indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées 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 collisions liées 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 collisions liées à l'alcool : 1995 – 2002. Le tableau 3-6 et la figure 3-11 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2002. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés à la section 3.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans *des collisions dans lesquelles 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 collisions dans lesquelles au moins un conducteur avait consommé de l'alcool.

Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les collisions mortelles sur les voies publiques dans lesquelles 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 une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Canada, 1995 - 2002**

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
2001	2645	874	33.0
2002	2867	850	29.6

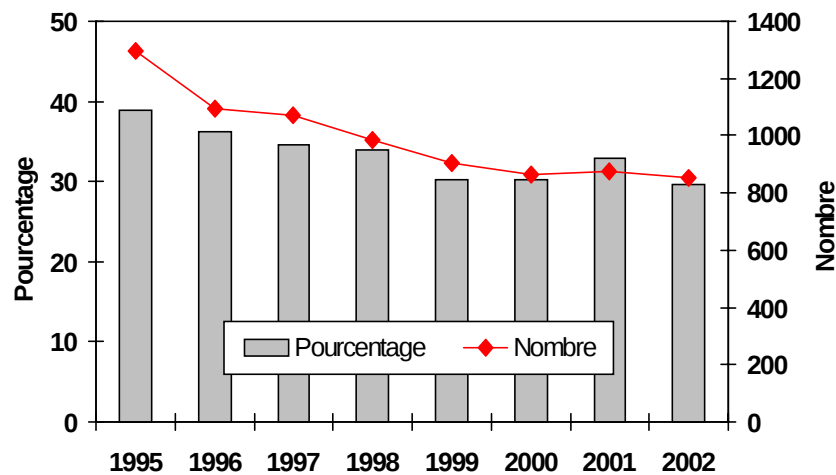
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

**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 collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 1 296 à 864 entre 1995 et 2000, puis a remonté légèrement à 874 en 2001 avant de redescendre à 850 en 2002. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool est passé de 38,8 % en 1995 à 30,2 % en 2000, a remonté à 33,0 % en 2001 pour glisser ensuite à son plus bas niveau de 29,6 % en 2002.

3.5.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2002. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 16 ans, soit de 1987 à 2002, figurent au tableau 3-7. Les tendances sont illustrées à la figure 3-12, qui

Figure 3-11
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un
conducteur ayant consommé de l'alcool : Canada, 1995 – 2002



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.

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 445 en 2001 et baisser à 425 en 2002. 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, a augmenté à 32,1 % en 2001, puis a diminué de nouveau à 29,1 % en 2002.

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 2002, on a dénombré 949 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 62,1 % en 2001 avant de se hisser à 65,0 % en 2002.

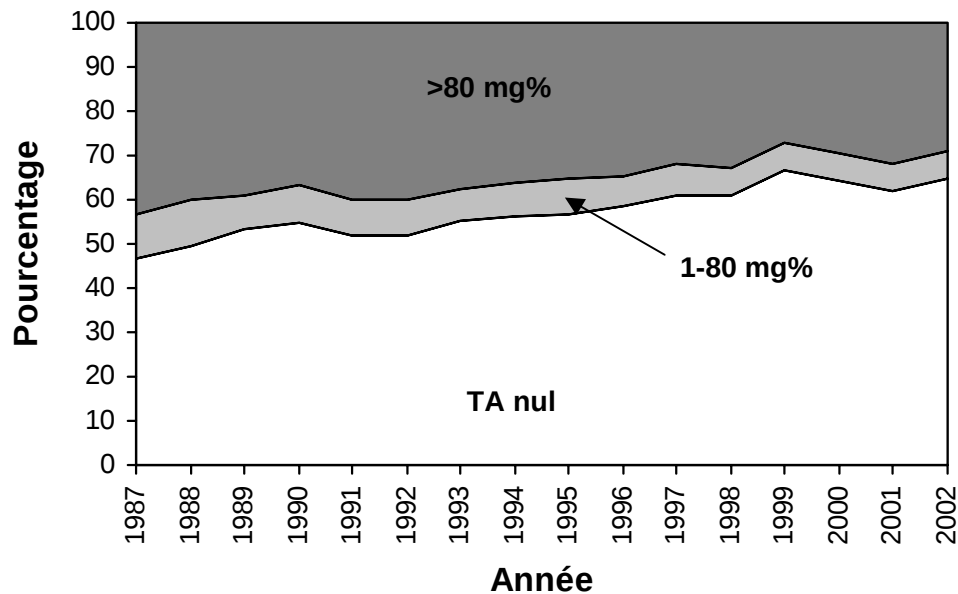
Le nombre de conducteurs mortellement blessés avec un TA se situant entre 1 et 80 mg% a diminué, passant de 186 à 90, entre 1988 et 1998, demeurant constant jusqu'en 2000 pour chuter à 80 en 2001 et remonter à 86 en 2002. Le pourcentage de conducteurs décédés avec un TA entre 1 et 80 mg% a aussi baissé, passant d'un sommet de 10,4 % en 1988 à son niveau le plus bas (5,8 %) en 2001 pour remonter légèrement (5,9 %) en 2002.

Tableau 3-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Canada, 1987 - 2002

Année	Nombre de conducteurs	Nombre soumis à des tests	Pourcentage soumis à des tests	Conducteurs 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	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
2001	1645	1386	84.3	861	62.1	80	5.8	445	32.1
2002	1744	1460	83.7	949	65.0	86	5.9	425	29.1

* 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 – 2002



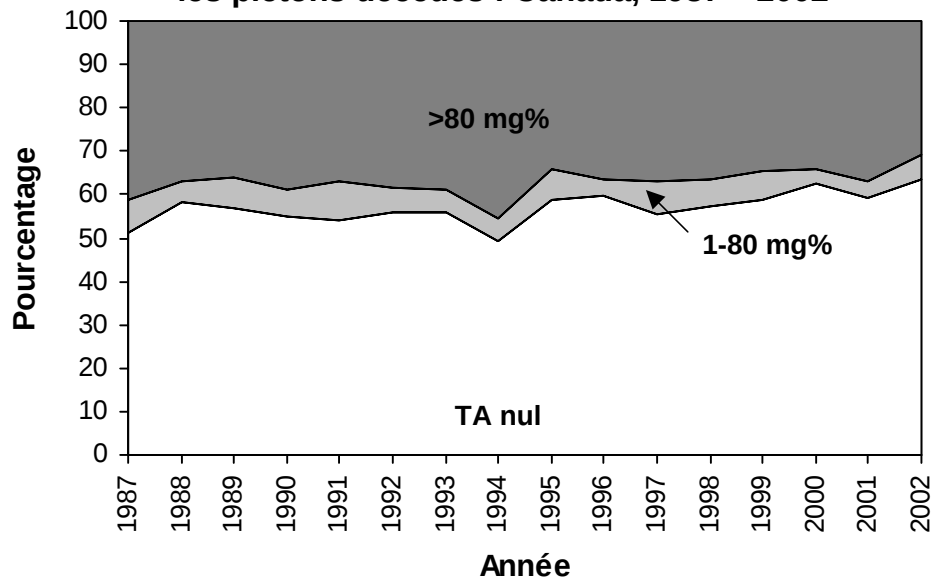
3.5.3 Piétons mortellement blessés : 1987 – 2002. Les données sur la consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés au cours de la période de 16 ans, de 1987 à 2002, sont indiquées au tableau 3-8. Les tendances sont illustrées à la figure 3-13 qui montre les changements du pourcentage des 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.

Tableau 3-8
Consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés : Canada, 1987 - 2002

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
2001	405	254	62.7	150	59.1	10	3.9	94	37.0
2002	399	239	59.9	152	63.6	13	5.4	74	31.0

Le nombre de piétons mortellement blessés avec un TA supérieur à 80 mg% a diminué, passant d'un sommet de 171 en 1987 à 83 en 2000, a connu une hausse jusqu'à 94 en 2001, puis a chuté à son plus bas niveau de 74, en 2002. 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 redescendre en 2000 (33,9 %), remonter à 37,0 % en 2001 et dégringoler à son plus bas niveau de 31,0 % en 2002.

Figure 3-13
Tendances de la consommation d'alcool chez
les piétons décédés : Canada, 1987 – 2002



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 150 en 2001 et monter légèrement à 152 en 2002. Le pourcentage de piétons décédés qui avaient un TA nul a peu changé au cours de cette période – 58,1 % des piétons mortellement blessés n'affichaient aucune trace d'alcool en 1988, comparativement à 63,6 % en 2002.

Le nombre de piétons mortellement blessés qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg% a fluctué pendant la période de 16 ans, totalisant 30 piétons en 1987 et 13 en 2002. Leur pourcentage a aussi varié entre 7,2 % en 1987 et 5,4 % en 2002.

3.5.4 Conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2002. Le tableau 3-9 et la figure 3-14 fournissent de l'information sur les conducteurs en cause dans des collisions 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 et le Yukon 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 non routiers – sont exclus.

Tableau 3-9

Nombre et pourcentage de tous les conducteurs¹ en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves² et où l'alcool entrait en ligne de compte : Canada³, 1995 - 2002

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	19132	4002	(20.9)
1996	18584	3749	(20.2)
1997	17931	3478	(19.4)
1998	18113	3393	(18.7)
1999	17584	3324	(18.9)
2000	17213	3211	(18.7)
2001	17432	3157	(18.1)
2002	18005	3152	(17.5)

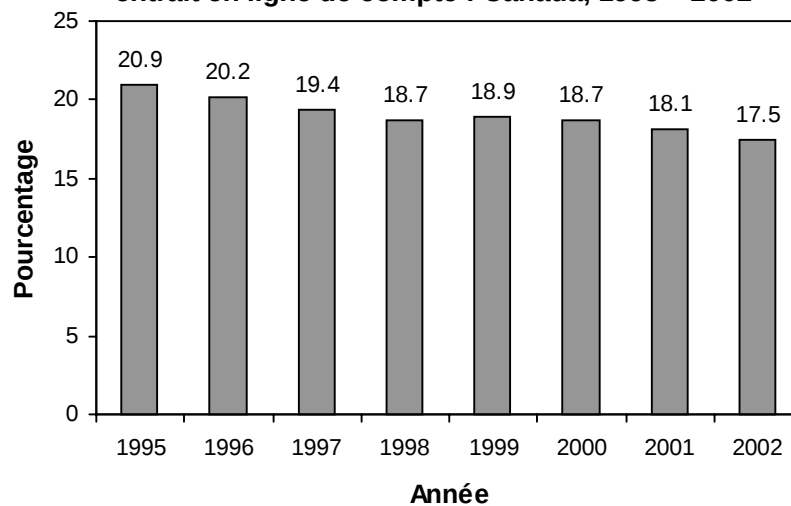
¹ Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules non routiers.

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 et du Yukon

Figure 3-14

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Canada, 1995 – 2002



Comme on peut le constater, la fréquence de consommation d'alcool dans les collisions graves a diminué seulement légèrement. Entre 1995 et 2002, le nombre de conducteurs en cause dans des collisions a baissé de 4 002 à 3 152. Le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a aussi diminué, passant de 20,9 % à 18,7 % entre 1995 et 1998. Il a augmenté légèrement à 18,9 % en 1999 pour redescendre à 17,5 % en 2002.

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 collisions routières ayant provoqué des blessures graves ou mortelles en Colombie-Britannique, en 2002. Elle contient notamment des données sur :

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

4.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool

Le tableau 4-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les collisions liées à l'alcool en Colombie-Britannique en 2002. Les décès attribuables aux collisions routières 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. *Une collision routière mortelle est considérée comme étant liée à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 47 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Colombie-Britannique en 2002. De plus, dans 45 de ces cas (95,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, 17 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Colombie-Britannique, en 2002. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 37,8 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

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

exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 9,8 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Colombie-Britannique en 2002.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 508 personnes sont décédées dans des collisions routières en Colombie-Britannique, en 2002. Dans 489 de ces cas (96,3 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 173, soit 35,4 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières ($508 \times 0,354$), on peut déterminer qu'en Colombie-Britannique, en 2002, 180 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

Tableau 4-1

Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Colombie-Britannique, 2002

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	25	24	96.0	2	8.3	1.2
16-19	47	45	95.7	17	37.8	9.8
20-25	72	71	98.6	33	46.5	19.1
26-35	71	70	98.6	37	52.9	21.4
36-45	78	77	98.7	33	42.9	19.1
46-55	61	58	95.1	20	34.5	11.6
>55	154	144	93.5	31	21.5	17.9
Sexe						
Homme	368	352	95.7	133	37.8	76.9
Femme	140	137	97.9	40	29.2	23.1
Type						
Conducteur	310	302	97.4	119	39.4	68.8
Passager	143	135	94.4	39	28.9	22.5
Piéton	55	52	94.5	15	28.8	8.7
Véhicule occupé						
Automobile	238	229	96.2	76	33.2	43.9
Camion/Fourgonnette	144	140	97.2	60	42.9	34.7
Motocyclette	33	33	100.0	15	45.5	8.7
Autre véhicule routier	24	22	91.7	3	13.6	1.7
Véhicule non routier	13	13	100.0	4	30.8	2.3
(Piétons)	55	52	94.5	15	28.8	8.7
Indéterminé	1	0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	508	489	96.3	173	35.4	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 collisions liées à l'alcool, 21,4 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans. Les groupes des 20 à 25 ans et des 36 à 45 ans comptaient chacun pour 19,1 % des décès.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (52,9 % et 46,5 %, respectivement) était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 26 à 35 ans et 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 8,3 % des jeunes de moins de 16 ans et 21,5 % des personnes de plus de 55 ans sont décédés dans des collisions liées à l'alcool.

4.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 76,9 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (37,8 %) était aussi supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (29,2 %).

4.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 68,8 % étaient des conducteurs; 22,5 %, des passagers et 8,7 %, des piétons.

Dans chacune des principales catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (39,4 %) a été observée chez les conducteurs. L'alcool était en cause dans 28,9 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 28,8 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé.

4.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 43,9 % se trouvaient dans une automobile et 34,7 %, dans un camion/fourgonnette. Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un motocycliste est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette ou un occupant d'automobile est décédé (45,5 % par rapport à 42,9 % et 33,2 %).

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 collisions en Colombie-Britannique, en 2002. 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, 2002

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	23	21	91.3	8	38.1	7.8	6	28.6	6.8
20-25	41	34	82.9	20	58.8	19.4	17	50.0	19.3
26-35	52	44	84.6	24	54.5	23.3	24	54.5	27.3
36-45	60	50	83.3	22	44.0	21.4	21	42.0	23.9
46-55	46	39	84.8	12	30.8	11.7	8	20.5	9.1
>55	75	55	73.3	17	30.9	16.5	12	21.8	13.6
<u>Sexe</u>									
Homme	240	198	82.5	88	44.4	85.4	75	37.9	85.2
Femme	57	45	78.9	15	33.3	14.6	13	28.9	14.8
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	143	114	79.7	46	40.4	44.7	37	32.5	42.0
Camion/fourgonnette	101	86	85.1	43	50.0	41.7	39	45.3	44.3
Motocyclette	31	27	87.1	13	48.1	12.6	12	44.4	13.6
Semi-remorque	19	16	84.2	1	6.3	1.0	0	0.0	0.0
Autre véhicule	3	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	154	132	85.7	71	53.8	68.9	62	47.0	70.5
Plusieurs véhicules	143	111	77.6	32	28.8	31.1	26	23.4	29.5
TOTAL	297	243	81.8	103	42.4	100.0	88	36.2	100.0

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu 23 conducteurs tués en 2002; 21 de ces victimes (91,3 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, huit (38,1 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 7,8 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que six des 21 (28,6 %) 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 six des huit 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 6,8 % 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 moyenne en 2002, puisque 81,8 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Colombie-Britannique, 42,4 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 85,4 % 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 :

- ◆ 3,7 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 2,5 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 11,1 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 25,1 % avaient un TA de plus de 160 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), 23,3 % avaient entre 26 et 35 ans, 21,4 % entre 36 et 45 ans, 19,4 %, entre 20 et 25 ans, 16,5 %, plus de 55 ans, 11,7 %, entre 46 et 55 ans et 7,8 %, entre 16 et 19 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 27,3 %; 23,9 % avaient entre 36 et 45 ans, 19,3 %, entre 20 et 25 ans, 13,6 %, plus de 55 ans, 9,1 %, entre 46 et 55 ans et 6,8 %, entre 16 et 19 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 58,8 % et 54,5 % respectivement. Par ailleurs, seulement 30,8 % des conducteurs ayant entre 46 et 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 85,4 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 85,2 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies selon la loi.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (240 des 297 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 semblable. Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (44,4 % et 33,3 % respectivement). En outre, 85,2% des conducteurs et 86,7 % 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), 44,7 % étaient des automobilistes, 41,7 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 12,6 % des motocyclistes et 1,0 % 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%), 44,3 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes 42,0 %, des automobilistes et 13,6 % étaient des motocyclistes

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des conducteurs mortellement blessés de camions/fourgonnettes, 48,1 % de motocyclistes, 40,4 % d'automobilistes et 6,3 % de conducteurs de semi-remorques avaient consommé de l'alcool.

4.2.4 Variations selon le genre de collision. La moitié des conducteurs décédés (154 sur 297) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule; de plus, ces accidents mettaient en cause les deux tiers des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies selon la loi (68,9 % et 70,5 % respectivement).

Plus de la moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule (53,8 %) avaient un TA positif, comparativement à 28,8 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

4.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée en 2002 en Colombie-Britannique. Cela comprend toutes les collisions ayant provoqué des blessures et non seulement les blessures graves parce que l'information sur la gravité des blessures infligées dans une collision 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.

Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures si la collision dans laquelle une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produite la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision 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 collisions ayant provoqué des blessures. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces collisions liées à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause

dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool, ayant provoqué des blessures.

Tableau 4-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures : Colombie-Britannique, 2002

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	213	12	5.6	0.3
16-19	3446	605	17.6	14.3
20-25	4990	893	17.9	21.2
26-35	6179	928	15.0	22.0
36-45	6504	832	12.8	19.7
46-55	4805	506	10.5	12.0
>55	5109	281	5.5	6.7
Indéterminé	911	161	17.7	3.8
<u>Sexe</u>				
Homme	20078	3041	15.1	72.1
Femme	11206	1020	9.1	24.2
Indéterminé	873	157	18.0	3.7
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	24297	3018	12.4	71.6
Camion/fourgonnette	5134	916	17.8	21.7
Motocyclette	792	106	13.4	2.5
Semi-remorque	544	85	15.6	2.0
Autre véhicule routier	133	16	12.0	0.4
Véhicule non routier	1101	59	5.4	1.4
Indéterminé	104	18	17.3	0.4
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	6987	2668	38.2	63.3
Plusieurs véhicules	25118	1550	6.2	36.7
TOTAL	32157	4218	13.1	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 32 157 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée. Parmi ces collisions, 13,1 % étaient liées à l'alcool.

4.3.1 Âge des conducteurs Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures, 22,0 % faisaient partie du groupe des 26 à

35 ans, 21,2 %, des 20 à 25 ans et 19,7 % de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 0,3 % de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures.

Dans chacun des groupes d'âge, un conducteur sur six du groupe des 20 à 25 ans et de celui des 16 à 19 ans était en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures (17,9 % et 17,6 %, respectivement). Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des plus âgés, soit ceux de plus de 55 ans (5,5 %).

4.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures, 72,1 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures était aussi plus importante que celle des femmes (15,1 % et 9,1 %, respectivement).

4.3.3 Type de véhicule conduit. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures, 71,6 % conduisaient des automobiles et 21,7 %, des camions/fourgonnettes.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures était celui des conducteurs de camions/fourgonnettes, soit 16,1 % par rapport à 14,2 % pour les conducteurs de semi-remorques, 13,5 % des motocyclistes et 12,7 % des automobilistes.

4.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures, 63,3 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 36,3 % de ces conducteurs par rapport à 6,2 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

4.4 Tendances du problème des collisions liées à l'alcool

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées 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 collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

Tableau 4-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une**
collision routière mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Colombie-Britannique, 1995 – 2002

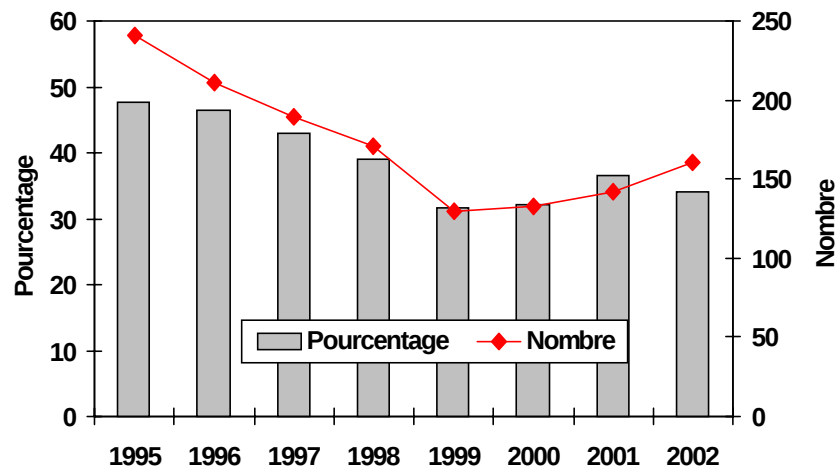
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	506	241	47.6
1996	455	211	46.4
1997	441	189	42.9
1998	440	171	38.9
1999	410	130	31.7
2000	413	133	32.2
2001	388	142	36.6
2002	469	160	34.1

*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.

4.4.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2002. Le tableau 4-4 et la figure 4-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2002. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 4.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des collisions dans lesquelles 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 collisions dans lesquelles au moins un conducteur avait consommé de l'alcool.

Figure 4-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Colombie-Britannique, 1995 – 2002



Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les collisions mortelles sur les voies publiques dans lesquelles 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 collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 241 à 130 entre 1995 et 1999, puis a monté à 160 en 2002. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool est passé de 47,6 % en 1995 à 31,7 % en 1999, avant de remonter à 36,6 % en 2001 pour redescendre à 34,1 % en 2002.

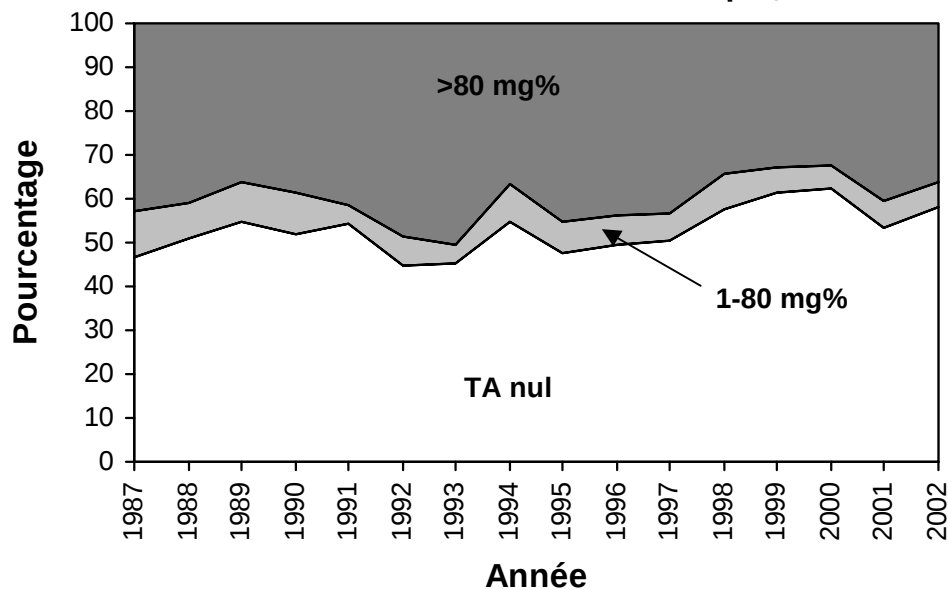
4.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2002. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 16 ans, soit de 1987 à 2002, figurent au tableau 4-5. Les tendances sont illustrées à la figure 4-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs 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 la collision.

Tableau 4-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Colombie-Britannique, 1987 - 2002

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
2001	197	187	94.9	100	53.5	11	5.9	76	40.6
2002	255	224	87.8	130	58.0	13	5.8	81	36.2

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 4-2
Tendances de la consommation d'alcool chez les
conducteurs décédés : Colombie-Britannique, 1987 – 2002



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 chuté à son point le plus bas en 2000 (32,2 %) pour remonter en 2001 (40,6 %) avant de redescendre en 2002 (36,2 %). 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 %), dégringoler à 53,5 % en 2001 et se hisser à 58,0 % en 2002. 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 (4,0 %), a augmenté par la suite jusqu'à 7,8 % en 1998, a baissé à 5,4 % en 2000, a remonté à 5,9 % en 2001 et a diminué légèrement à 5,8 % en 2002.

4.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures : 1995 - 2002. Le tableau 4-6 et la figure 4-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans des collisions liées 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 non routiers.

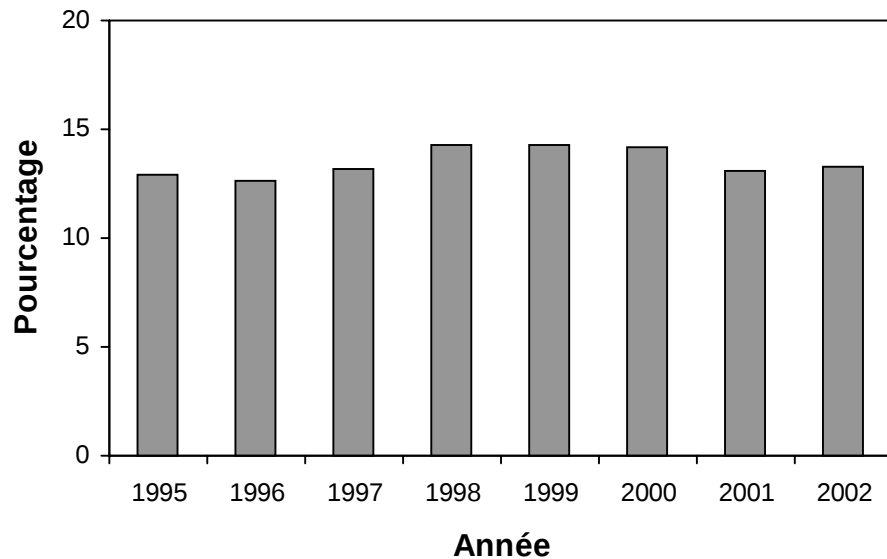
Tableau 4-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures et où l'alcool entraînait en ligne de compte : Colombie-Britannique, 1995 - 2002**

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	39140	4973	(12.7)
1996	35358	4460	(12.6)
1997	31844	4202	(13.2)
1998	31170	4447	(14.3)
1999	29157	4354	(14.9)
2000	30898	4392	(14.2)
2001	30900	4057	(13.1)
2002	31073	4141	(13.3)

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

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

Figure 4-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions
liées à l'alcool ayant provoqué des blessures et où l'alcool
entrait en ligne de compte : Colombie-Britannique, 1995 – 2002



Comme on peut le constater, la fréquence de consommation d'alcool dans les collisions ayant provoqué des blessures a augmenté légèrement au cours de cette période de huit ans. Le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrait en ligne de compte a diminué, passant de 12,7 % en 1995 à 12,6 %, en 1996, a augmenté ensuite à 14,9 % en 1999, avant de redescendre à 13,1 % en 2001 et de remonter légèrement à 13,3 % en 2002.

5.0 ALBERTA

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux collisions routières ayant provoqué des blessures graves ou mortelles en Alberta, en 2002. Elle contient notamment des données sur :

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

5.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool

Le tableau 5-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool en Alberta en 2002. Les décès attribuables aux collisions routières 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. *Une collision routière mortelle est considérée comme étant liée à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 47 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Alberta en 2002. De plus, dans 43 de ces cas (91,5 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, 19 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Alberta, en 2002. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 44,2 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

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

exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 13,3 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Alberta en 2002.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 400 personnes sont décédées dans des collisions routières en Alberta, en 2002. Dans 369 de ces cas (92,3 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 143, soit 38,8 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (400 x 0,388), on peut déterminer qu'en Alberta, en 2002, 155 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

Tableau 5-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Alberta, 2002

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	29	25	86.2	5	20.0	3.5
16-19	47	43	91.5	19	44.2	13.3
20-25	52	50	96.2	25	50.0	17.5
26-35	59	57	96.6	24	42.1	16.8
36-45	60	55	91.7	29	52.7	20.3
46-55	58	53	91.4	20	37.7	14.0
>55	95	86	90.5	21	24.4	14.7
Sexe						
Homme	282	261	92.6	114	43.7	79.7
Femme	118	108	91.5	29	26.9	20.3
Type						
Conducteur	248	231	93.1	93	40.3	65.0
Passager	107	98	91.6	34	34.7	23.8
Piéton	43	38	88.4	14	36.8	9.8
Indéterminé	2	2	100.0	2	100.0	1.4
Véhicule occupé						
Automobile	141	129	91.5	47	36.4	32.9
Camion/fourgonnette	158	145	91.8	64	44.1	44.8
Motocyclette	25	25	100.0	10	40.0	7.0
Autre véhicule routier	12	12	100.0	2	16.7	1.4
Véhicule non routier	21	20	95.2	6	30.0	4.2
(Piétons)	43	38	88.4	14	36.8	9.8
TOTAL	400	369	92.3	143	38.8	100.0

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

5.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 20,3 % (voir la dernière colonne) avaient entre 36 et 45 ans, 17,5 %, entre 20 et 25 ans et 16,8 %, entre 26 et 35 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (52,7 %) était associée aux collisions dans lesquelles 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 20,0 % des jeunes de moins de 16 ans et 24,4 % des personnes de plus de 55 ans sont décédés dans des collisions liées à l'alcool.

5.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 79,7 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (43,7 %) était aussi supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (26,9 %).

5.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 65,0 % étaient des conducteurs; 23,8 %, des passagers, 9,8 % des piétons et dans 1,4 % des cas, le genre de victime n'était pas connu.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (100,0 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles est décédé un occupant dont la position dans le véhicule était inconnue. L'alcool était en cause dans 40,3 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé, dans 36,8 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé et dans 34,7 % de celles dans lesquelles un passager est décédé.

5.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, plus des deux cinquièmes (44,8 %) se trouvaient dans un camion/fourgonnette et 32,9 %, dans une automobile.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé était légèrement supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (44,1 % par rapport à 36,4 %). La consommation d'alcool était un des facteurs en cause dans 40,0 % des collisions dans lesquelles 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 collisions en Alberta, en 2002. 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, 2002

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	24	23	95.8	7	30.4	8.9	5	21.7	7.9
20-25	32	31	96.9	17	54.8	21.5	13	41.9	20.6
26-35	42	42	100.0	15	35.7	19.0	13	31.0	20.6
36-45	39	37	94.9	18	48.6	22.8	16	43.2	25.4
46-55	46	44	95.7	13	29.5	16.5	10	22.7	15.9
>55	47	42	89.4	9	21.4	11.4	6	14.3	9.5
Sexe									
Homme	182	173	95.1	66	38.2	83.5	52	30.1	82.5
Femme	48	46	95.8	13	28.3	16.5	11	23.9	17.5
Type de véhicule									
Automobile	88	82	93.2	24	29.3	30.4	19	23.2	30.2
Camion/fourgonnette	109	104	95.4	44	42.3	55.7	38	36.5	60.3
Motocyclette	23	23	100.0	10	43.5	12.7	5	21.7	7.9
Semi-remorque	9	9	100.0	1	11.1	1.3	1	11.1	1.6
Autre véhicule	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	109	103	94.5	56	54.4	70.9	49	47.6	77.8
Plusieurs véhicules	121	116	95.9	23	19.8	29.1	14	12.1	22.2
TOTAL	230	219	95.2	79	36.1	100.0	63	28.8	100.0

Prenons par exemple le groupe des moins de 20 ans, parmi lesquels il y a eu 24 conducteurs tués en 2002; 23 de ces victimes (95,8 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, sept (30,4 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des moins de 20 ans représentaient 8,9 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que cinq des 23 (21,7 %) jeunes mortellement blessés du groupe des moins de 20 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que cinq des sept 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 moins de 20 ans représentaient 7,9 % 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 2002, puisque 95,2 % de tous les conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest.

En Alberta, 36,1 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 79,5 % 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 :

- ◆ 4,6 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 2,7 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 5,9 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 22,8 % avaient un TA de plus de 160 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), 22,8 % avaient entre 36 et 45 ans, 21,5 %, entre 20 et 25 ans, 19,0 % entre 26 et 35 ans, 16,5 %, entre 46 et 55 ans et 11,4 % avaient plus de 55 ans. Les conducteurs du groupe des moins de 20 ans ne comptaient que pour 8,9 % 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%), 25,4 % faisaient partie du groupe des 36 à 45 ans, 20,6 % de celui des 20 à 25 ans et de celui des 26 à 35 ans, 15,9 % de celui des 46 à 55 ans et 9,5 % de celui des plus de 55 ans. Ceux du groupe des moins de 20 ans ne comptaient que pour 7,9 % 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 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 54,8 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 21,4 % 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 83,5 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et 82,5 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies selon la loi.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (182 des 230 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 beaucoup plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (38,2 % et 28,3 % respectivement).

En outre, 78,8 % des conducteurs et 84,6 % 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), 55,7 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 30,4 %, des automobilistes, 12,7 %, des motocyclistes et 1,3 %, 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%), 60,3 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 30,2 %, des automobilistes, 7,9 % des motocyclistes et 1,6 % des conducteurs de semi-remorques.

Dans les différentes catégories de véhicules, 43,5 % des motocyclistes, 42,3 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 29,3 % des automobilistes et 11,1 % des conducteurs de semi-remorques avaient consommé de l'alcool.

5.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (109 sur 230) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule; pourtant, ces accidents ont mis en cause environ les trois quarts des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies selon la loi (70,9 % et 77,8 % respectivement).

Plus de la moitié des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (54,4 %) avaient un TA positif, comparativement à 19,8 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

5.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été grièvement blessée en 2002, en Alberta. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si la collision dans laquelle une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produite la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision 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 collisions ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces collisions liées à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à

tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 5-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Alberta, 2002

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
Âge				
<16	51	6	11.8	0.7
16-19	495	137	27.7	16.9
20-25	623	190	30.5	23.4
26-35	817	176	21.5	21.7
36-45	770	141	18.3	17.4
46-55	562	93	16.5	11.5
>55	533	52	9.8	6.4
Indéterminé	48	16	33.3	2.0
Sexe				
Homme	2646	626	23.7	77.2
Femme	1218	172	14.1	21.2
Indéterminé	35	13	37.1	1.6
Type de véhicule				
Automobile	1786	374	20.9	46.1
Camion/fourgonnette	1677	350	20.9	43.2
Motocyclette	152	35	23.0	4.3
Semi-remorque	137	23	16.8	2.8
Autre véhicule routier	25	2	8.0	0.2
Véhicule non routier	107	21	19.6	2.6
Indéterminé	15	6	40.0	0.7
Genre de collision				
Un seul véhicule	1282	545	42.5	67.2
Plusieurs véhicules	2617	266	10.2	32.8
TOTAL	3899	811	20.8	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 3 899 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 20,8 % étaient liées à l'alcool.

5.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 23,4 % faisaient partie du groupe des 20 à

25 ans, 21,7 %, des 26 à 35 ans et 17,4 % du groupe des 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 collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, environ un conducteur sur trois des groupes des 20 à 25 ans et des 16 à 19 ans était en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (30,5 % et 27,7 %, respectivement). Le groupe dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre de collisions était celui des plus âgés, soit ceux de plus de 55 ans, et celui des moins de 16 ans (9,8 % et 11,8 %).

5.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 77,2 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (23,7 % et 14,1 %, respectivement).

5.3.3 Type de véhicule conduit. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 46,1 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 43,2 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des motocyclistes, soit 23,0 % par rapport à 20,9 % des automobilistes et des conducteurs de camions/fourgonnettes et 19,6 % des conducteurs de véhicules non routiers.

5.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 67,2 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 42,5 % de ces conducteurs, par rapport à 10,2 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

5.4 Tendances du problème des collisions liées à l'alcool

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées 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 collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

Tableau 5-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une**
collision routière mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Alberta, 1995 – 2002

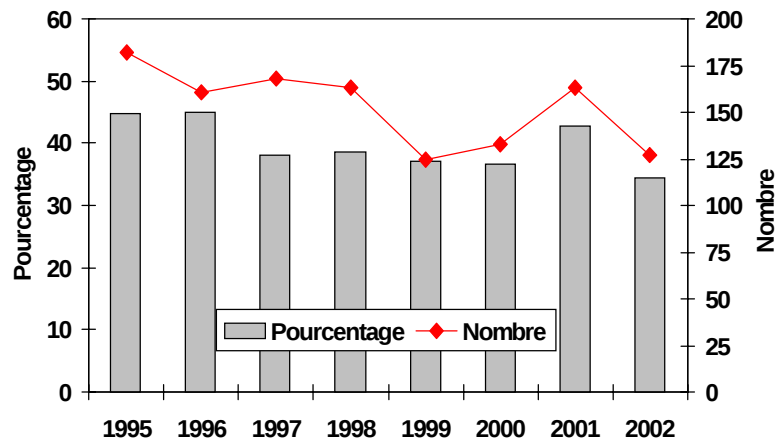
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	406	182	44.8
1996	357	161	45.1
1997	440	168	38.2
1998	422	163	38.6
1999	337	125	37.1
2000	362	133	36.7
2001	382	163	42.7
2002	368	127	34.5

*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.

5.4.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2002. Le tableau 5-4 et la figure 5-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2002. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 5.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des collisions dans lesquelles 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 collisions dans lesquelles au moins un conducteur avait consommé de l'alcool.

Figure 5-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Alberta, 1995 – 2002



Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les collisions mortelles sur les voies publiques dans lesquelles 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.

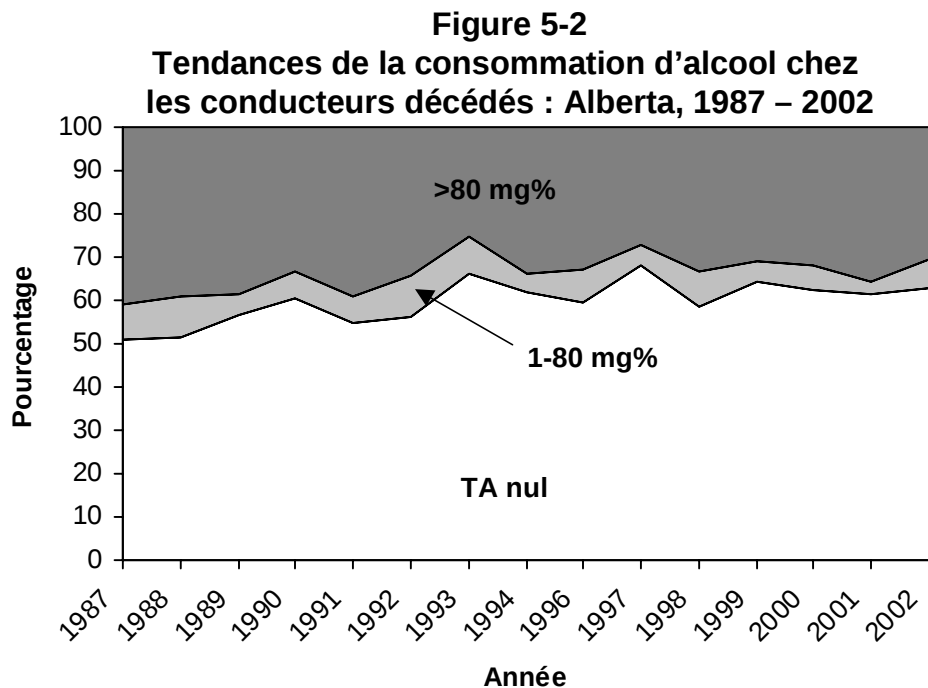
Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 182 à 161 entre 1995 et 1996, puis a augmenté à 168 en 1997 avant de redescendre à 125 en 1999 puis de remonter à 163 en 2001 pour baisser de nouveau à 127 en 2002. Le pourcentage de victimes de collisions liées 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, a monté à 42,7 % en 2001 et est redescendu à son plus bas niveau de 34,5 % en 2002.

5.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2002. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 16 ans, soit de 1987 à 2002, 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 la collision.

Tableau 5-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Alberta, 1987 - 2002

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
2001	199	194	97.5	119	61.3	6	3.1	69	35.6
2002	199	197	99.0	124	62.9	13	6.6	60	30.5

*Décédés moins de six heures après la collision.



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 en 2001 (35,6 %), puis de redescendre en 2002 (30,5 %). 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 se stabiliser par la suite, s'établissant à 62,9 % en 2002. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 1988 (9,3 %), a atteint son plus bas en 2001 (3,1 %) et a remonté en 2002 (6,6 %).

5.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2002. Le tableau 5-6 et la figure 5-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées 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 non routiers.

Tableau 5-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des
collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entraînait**
en ligne de compte : Alberta, 1995 – 2002

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	2692	656	(24.4)
1996	3023	622	(20.6)
1997	2938	749	(25.5)
1998	3332	821	(24.6)
1999	3178	742	(23.3)
2000	3269	741	(22.7)
2001	3534	817	(23.1)
2002	3777	784	(20.8)

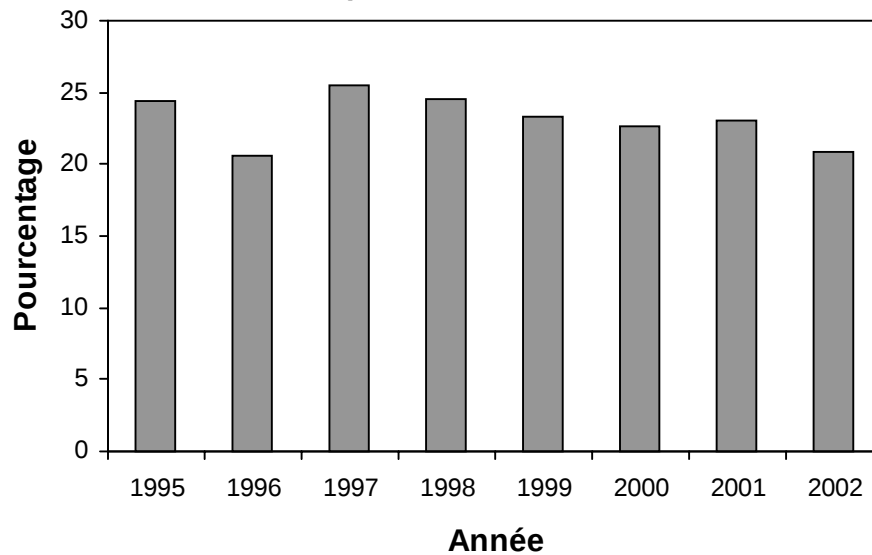
*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules non routiers.

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

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les collisions ayant provoqué des blessures graves a été relativement stable. De 1995 à 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entraînait en ligne de compte a baissé légèrement, passant de 24,4 % à 20,6 %. En 1997, il a

connu une hausse, à 25,5 %, avant de redescendre à 22,7 % en 2000 et de se hausser quelque peu à 23,1 % en 2001, puis de baisser de nouveau à 20,8 % en 2002.

Figure 5-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions
ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne
de compte : Alberta, 1995 – 2002



6.0 SASKATCHEWAN

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux collisions routières ayant provoqué des blessures graves ou mortelles en Saskatchewan, en 2002. Elle contient notamment des données sur :

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

6.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool

Le tableau 6-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les collisions liées à l'alcool en Saskatchewan en 2002. Les décès attribuables aux collisions routières 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. *Une collision routière mortelle est considérée comme étant liée à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 17 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Saskatchewan en 2002. Dans 16 de ces cas (94,1 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, huit personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Saskatchewan, en 2002. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 50,0 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 15,4 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Saskatchewan en 2002.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 153 personnes sont décédées dans des collisions routières en Saskatchewan, en 2002. Dans 134 de ces cas (87,6 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 52, soit 38,8 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières ($153 \times 0,388$), on peut déterminer qu'en Saskatchewan, en 2002, 59 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

Tableau 6-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Saskatchewan, 2002

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	15	13	86.7	1	7.7	1.9
16-19	17	16	94.1	8	50.0	15.4
20-25	25	23	92.0	12	52.2	23.1
26-35	21	19	90.5	13	68.4	25.0
36-45	15	14	93.3	10	71.4	19.2
46-55	18	17	94.4	5	29.4	9.6
>55	42	32	76.2	3	9.4	5.8
<u>Sexe</u>						
Homme	102	93	91.2	40	43.0	76.9
Femme	51	41	80.4	12	29.3	23.1
<u>Type</u>						
Conducteur	83	78	94.0	33	42.3	63.5
Passager	50	43	86.0	11	25.6	21.2
Piéton	18	13	72.2	8	61.5	15.4
Indéterminé	2	0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	60	53	88.3	18	34.0	34.6
Camion/fourgonnette	57	55	96.5	23	41.8	44.2
Motocyclette	3	3	100.0	1	33.3	1.9
Autre véhicule routier	2	2	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	13	8	61.5	2	25.0	3.8
(Piétons)	18	13	72.2	8	61.5	15.4
TOTAL	153	134	87.6	52	38.8	100.0

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

6.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 25,0 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 23,1 %, entre 20 et 25 ans et 19,2 %, entre 36 et 45 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (71,4 %) était associée aux collisions dans lesquelles 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 âgées – seulement 7,7 % des personnes de moins de 16 ans et 9,4 % des victimes de plus de 55 ans sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

6.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 76,9 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (43,0 %) était bien supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (29,3 %).

6.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 63,5 % étaient des conducteurs; 21,2 %, des passagers et 15,4 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (61,5 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un piéton est décédé. L'alcool était en cause dans 42,3 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 25,6 % de celles dans lesquelles un passager est décédé.

6.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 44,2 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette et 34,6 %, dans une automobile.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé était légèrement supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (41,8 % par rapport à 34,0 %).

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 collisions en Saskatchewan, en 2002. 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, 2002

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	7	6	85.7	3	50.0	10.3	3	50.0	12.0
20-25	16	15	93.8	8	53.3	27.6	8	53.3	32.0
26-35	11	10	90.9	7	70.0	24.1	7	70.0	28.0
36-45	9	8	88.9	7	87.5	24.1	4	50.0	16.0
46-55	10	8	80.0	3	37.5	10.3	2	25.0	8.0
>55	21	14	66.7	1	7.1	3.4	1	7.1	4.0
Sexe									
Homme	57	47	82.5	26	55.3	89.7	22	46.8	88.0
Femme	18	14	77.8	3	21.4	10.3	3	21.4	12.0
Type de véhicule									
Automobile	33	26	78.8	10	38.5	34.5	9	34.6	36.0
Camion/fourgonnette	37	32	86.5	18	56.3	62.1	15	46.9	60.0
Motocyclette	3	2	66.7	1	50.0	3.4	1	50.0	4.0
Semi-remorque	2	1	50.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	34	30	88.2	23	76.7	79.3	22	73.3	88.0
Plusieurs véhicules	41	31	75.6	6	19.4	20.7	3	9.7	12.0
TOTAL	75	61	81.3	29	47.5	100.0	25	41.0	100.0

Prenons par exemple le groupe des 20 à 25 ans, parmi lesquels il y a eu 16 conducteurs tués en 2002; 15 d'entre eux (93,8 %) ont été soumis à des alcootests. Parmi eux, huit (53,3 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 27,6 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que huit des 15 (53,3 %) jeunes mortellement blessés 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 les huit 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 20 à 25 ans représentaient 32,0 % 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 Saskatchewan, la fréquence des tests d'alcoolémie était moyenne en 2002, puisque 81,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Saskatchewan, 47,5 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 86,2 % 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 :

- ◆ 6,6 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 9,8 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 31,1 % avaient un TA de plus de 160 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), 27,6 % avaient entre 20 et 25 ans, 24,1 %, entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans, 10,3 %, entre 16 et 19 ans et entre 46 et 55 ans, 3,4 %, avaient plus de 55 ans et 0,0 % moins de 16 ans.

Parmi les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 32,0 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 28,0 % de celui des 26 à 35 ans et 16,0 %, de celui des 36 à 45 ans. Ceux de plus de 55 ans comptaient pour 4,0 % 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 36 et 45 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 87,5 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, 7,1 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

6.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 89,7 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et 88,0 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies selon la loi.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (57 des 75 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient beaucoup plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (55,3 % et 21,4 % respectivement). En outre, 84,6 % des conducteurs et 100,0 % 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), 62,1 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 34,5 %, des automobilistes et seulement 3,4 %, des motocyclistes.

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, 36,0 %, des automobilistes et 4,0 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 56,3 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 38,5 % des automobilistes avaient consommé de l'alcool.

6.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (34 sur 75) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule, mais ces accidents ont mis en cause plus des quatre cinquièmes des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies selon la loi (79,3 % et 88,0 % respectivement).

Les raisons de cette apparente disparité est que la consommation d'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Les trois quarts des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (76,7 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 19,4 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

6.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été grièvement blessée en 2002 en Saskatchewan. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si la collision dans laquelle une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produite la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision 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 conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces collisions liées à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 6-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Saskatchewan, 2002

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
Âge				
<16	10	3	30.0	1.6
16-19	101	31	30.7	16.8
20-25	98	35	35.7	19.0
26-35	101	39	38.6	21.2
36-45	127	46	36.2	25.0
46-55	95	20	21.1	10.9
>55	87	7	8.0	3.8
Indéterminé	15	3	20.0	1.6
Sexe				
Homme	424	132	31.1	71.7
Femme	198	49	24.7	26.6
Indéterminé	12	3	25.0	1.6
Type de véhicule				
Automobile	327	97	29.7	52.7
Camion/fourgonnette	220	71	32.3	38.6
Motocyclette	17	5	29.4	2.7
Semi-remorque	31	4	12.9	2.2
Autre véhicule routier	4	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	33	6	18.2	3.3
Indéterminé	2	1	50.0	0.5
Genre de collision				
Un seul véhicule	252	127	50.4	69.0
Plusieurs véhicules	382	57	14.9	31.0
TOTAL	634	184	29.0	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 634 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 29,0 % étaient liées à l'alcool.

6.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 25,0 % faisaient partie du groupe des 36 à 45 ans, 21,2 %, des 26 à 35 ans et 19,0 % du groupe des 20 à 25 ans. Les conducteurs de plus de 55 ans ne représentaient que 3,8 % de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, environ un conducteur sur trois des groupes des 26 à 35 ans et des 36 à 45 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (38,6 % et 36,2 %, respectivement). Les groupes dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre de collisions ont été les deux groupes les plus âgés, soit ceux de plus de 55 ans (8,0 %) et ceux de 46 à 55 ans (21,1 %).

6.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 71,7 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (31,1 % et 24,7 %, respectivement).

6.3.3 Type de véhicule conduit. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes représentaient 52,7 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, 38,6 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de camions/fourgonnettes (32,3 %) par rapport à 29,7 % des automobilistes, 29,4 % des motocyclistes et 18,2 % des conducteurs de véhicules non routiers. Les conducteurs de semi-remorques ne comptaient que pour 12,9 % des cas.

6.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 69,0 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 50,4 % de ces conducteurs, par rapport à 14,9 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

6.4 Tendances du problème des collisions liées à l'alcool

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées 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 collisions liées 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 collisions liées à l'alcool : 1995 – 2002. Le tableau 6-4 et la figure 6-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2002. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 6.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des collisions dans lesquelles 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 collisions dans lesquelles au moins un conducteur avait consommé de l'alcool.

Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les collisions mortelles sur les voies publiques dans lesquelles 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.

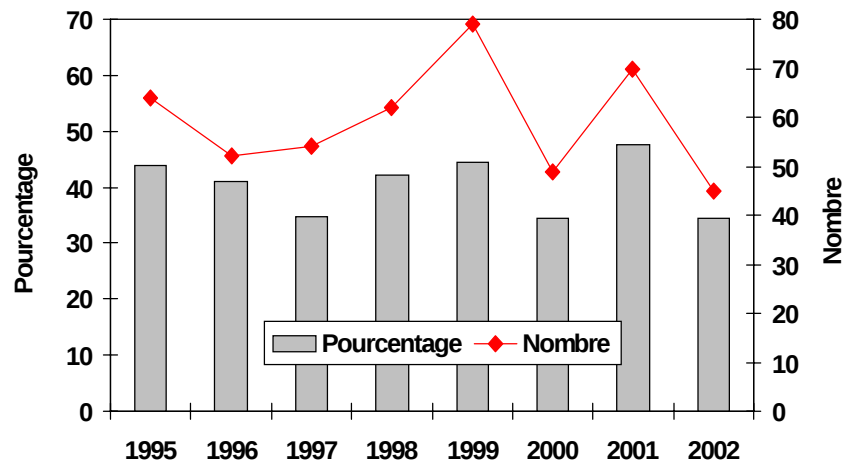
Tableau 6-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une**
collision routière mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Saskatchewan, 1995 – 2002

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
2001	147	70	47.6
2002	131	45	34.4

*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.

Figure 6-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Saskatchewan, 1995 – 2002



Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des collisions dans lesquelles 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 de collisions liées à l'alcool, en 1999, de nouveau une baisse jusqu'à un creux de 49 en 2000, puis une augmentation à 70 en 2001 et, enfin, une diminution jusqu'à un minimum de 45 en 2002. Le pourcentage de victimes de collisions liées 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, pour atteindre un sommet de 47,6 % en 2001, avant de redescendre à 34,4 % en 2002.

6.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2002. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 16 ans, soit de 1987 à 2002 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 la collision.

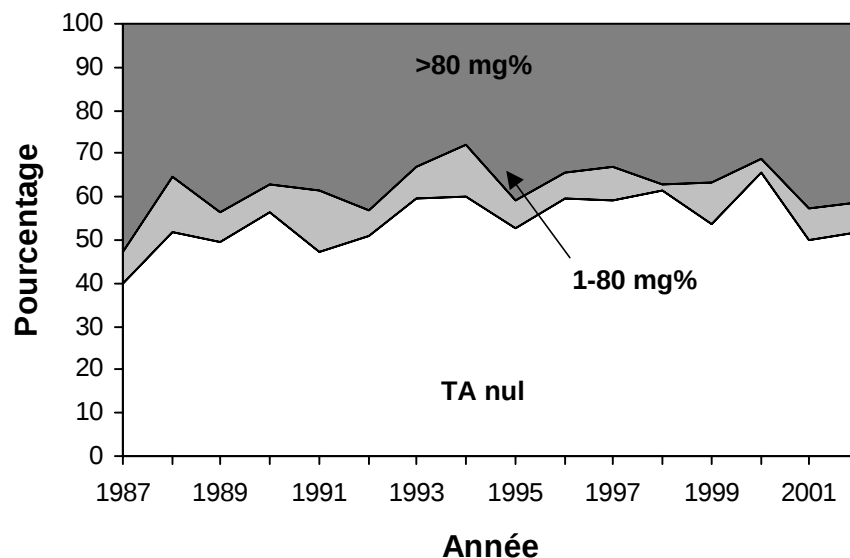
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale entre 1987 (52,9 %) et 1997 (32,8 %) pour augmenter par la suite en 1999 (36,9 %), redescendre en 2000 (31,3 %), grimper

Tableau 6-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Saskatchewan, 1987 - 2002

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
2001	88	82	93.2	41	50.0	6	7.3	35	42.7
2002	62	58	93.5	30	51.7	4	6.9	24	41.4

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 6-2
Tendances de la consommation d'alcool chez
les conducteurs décédés : Saskatchewan, 1987 – 2002



en 2001 (42,7 %) et glisser légèrement en 2002 (41,4 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté entre 1987 (40,0 %) et 1998 (61,6 %) avant de redescendre à 53,6 % en 1999, d'atteindre un sommet en 2000 (65,7 %) pour diminuer encore en 2001 (50,0 %) et remonter en 2002 (51,7 %). 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 %), de redescendre en 2000 (3,0 %) et de grimper de nouveau en 2001 (7,3 %) avant de baisser légèrement en 2002 (6,9 %).

6.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2002. Le tableau 6-6 et la figure 6-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées 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 non routiers.

Tableau 6-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans
des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool**
entrait en ligne de compte : Saskatchewan, 1995 – 2002

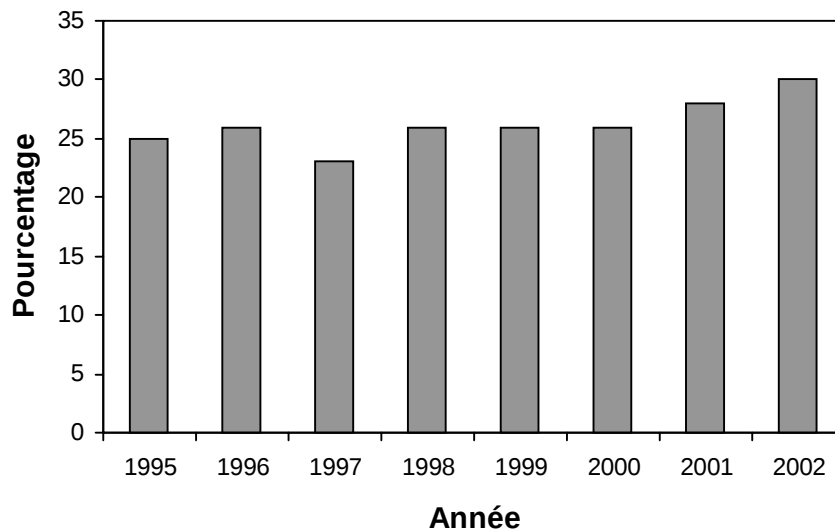
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	885	221	(25.0)
1996	656	168	(25.6)
1997	843	197	(23.4)
1998	703	185	(26.3)
1999	757	195	(25.8)
2000	693	183	(26.4)
2001	583	164	(28.1)
2002	599	177	(29.5)

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

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

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les collisions ayant provoqué des blessures graves a été relativement stable. De 1995 à 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a augmenté seulement légèrement, passant de 25,0 % 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 atteindre un sommet à 29,5 % en 2002.

Figure 6-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions
ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne
de compte : Saskatchewan, 1995 – 2002



7.0 MANITOBA

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux collisions routières ayant provoqué des blessures graves ou mortelles au Manitoba, en 2002. Elle contient notamment des données sur :

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

7.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool

Le tableau 7-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les collisions liées à l'alcool au Manitoba en 2002. Les décès attribuables aux collisions routières 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. *Une collision routière mortelle est considérée comme étant liée à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 14 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Manitoba en 2002. De plus, dans tous les cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, neuf personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Manitoba, en 2002. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 64,3 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

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

exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 20,0 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Manitoba en 2002.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 122 personnes sont décédées dans des collisions routières au Manitoba, en 2002. Dans 115 de ces cas (94,3 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 45, soit 39,1 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières ($122 \times 0,391$), on peut déterminer qu'*au Manitoba, en 2002, 48 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.*

Tableau 7-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Manitoba, 2002

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	13	9	69.2	2	22.2	4.4
16-19	14	14	100.0	9	64.3	20.0
20-25	15	15	100.0	8	53.3	17.8
26-35	11	11	100.0	5	45.5	11.1
36-45	23	22	95.7	17	77.3	37.8
46-55	17	16	94.1	3	18.8	6.7
>55	29	28	96.6	1	3.6	2.2
Sexe						
Homme	79	76	96.2	33	43.4	73.3
Femme	43	39	90.7	12	30.8	26.7
Type						
Conducteur	68	65	95.6	23	35.4	51.1
Passager	38	36	94.7	15	41.7	33.3
Piéton	16	14	87.5	7	50.0	15.6
Véhicule occupé						
Automobile	54	54	100.0	25	46.3	55.6
Camion/fourgonnette	35	34	97.1	6	17.6	13.3
Motocyclette	6	6	100.0	5	83.3	11.1
Véhicule non routier	8	6	75.0	1	16.7	2.2
(Piétons)	16	14	87.5	7	50.0	15.6
Indéterminé	3	1	33.3	1	100.0	2.2
TOTAL	122	115	94.3	45	39.1	100.0

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

7.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 37,8 % (voir la dernière colonne) avaient entre 36 et 45 ans, 20,0 %, entre 16 et 19 ans et 17,8 %, entre 20 et 25 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (77,3 %) était associée aux collisions dans lesquelles 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 âgées – 18,8 % des personnes de 46 à 55 ans et seulement 3,6 % de plus de 55 ans sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

7.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 73,3 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (43,4 %) était aussi bien supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (30,8 %).

7.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 51,1 % étaient des conducteurs; 33,3 %, des passagers, et 15,6 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (50,0 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un piéton est décédé. L'alcool était en cause dans 41,7 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 35,4 % de celles dans lesquelles un conducteur est décédé.

7.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 55,6 % se trouvaient dans une automobile et 13,3 %, dans un camion/fourgonnette.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé (46,3 % par rapport à 17,6 %).

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 collisions au Manitoba, en 2002. 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, 2002

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	6	6	100.0	3	50.0	14.3	2	33.3	11.1
20-25	9	9	100.0	5	55.6	23.8	4	44.4	22.2
26-35	4	3	75.0	1	33.3	4.8	1	33.3	5.6
36-45	14	14	100.0	9	64.3	42.9	8	57.1	44.4
46-55	12	12	100.0	3	25.0	14.3	3	25.0	16.7
>55	14	12	85.7	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	45	42	93.3	16	38.1	76.2	13	31.0	72.2
Femme	14	14	100.0	5	35.7	23.8	5	35.7	27.8
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	29	27	93.1	13	48.1	61.9	11	40.7	61.1
Camion/fourgonnette	24	23	95.8	3	13.0	14.3	3	13.0	16.7
Motocyclette	6	6	100.0	5	83.3	23.8	4	66.7	22.2
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	26	25	96.2	15	60.0	71.4	14	56.0	77.8
Plusieurs véhicules	33	31	93.9	6	19.4	28.6	4	12.9	22.2
TOTAL	59	56	94.9	21	37.5	100.0	18	32.1	100.0

Prenons par exemple les 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu six conducteurs tués en 2002; 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 14,3 % 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 11,1 % 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 2002, puisque 94,9 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Manitoba, 37,5 % 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 :

- ◆ 5,4 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 10,7 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 21,4 % avaient un TA de plus de 160 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), 42,9 % avaient entre 36 et 45 ans, 23,8 % avaient entre 20 et 25 ans, 14,3 %, entre 16 et 19 ans et entre 46 et 55 ans et 4,8 %, entre 26 et 35 ans. Les conducteurs de plus de 55 ans comptaient pour 0,0 % 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%), 44,4 % faisaient partie du groupe des 36 à 45 ans, 22,2 % avaient entre 20 et 25 ans, 16,7 %, entre 46 et 55 ans, 11,1 %, entre 16 et 19 ans et 5,6 %, entre 26 et 35 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés les plus susceptibles d'avoir bu étaient ceux qui avaient entre 36 et 45 ans – 64,3 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, aucun des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests n'avait consommé d'alcool.

7.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 76,2 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 72,2 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies selon la loi.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (45 des 59 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient légèrement plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (38,1 % et 35,7 % respectivement). En outre, 81,3 % des conducteurs et toutes les 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), 61,9 % étaient des automobilistes, 23,8 %, des motocyclistes et 14,3 %, 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%), 61,1 % étaient des automobilistes, 22,2 %, des motocyclistes et 16,7 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 83,3 % des motocyclistes, 48,1 % des automobilistes et 13,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

7.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (26 sur 59) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule, mais ces accidents ont mis en cause 71,4 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et 77,8 % de ceux dont les facultés étaient affaiblies selon la loi.

Les raisons de cette apparente disparité est que la consommation d'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Trois des cinq conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (60,0 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 19,4 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

7.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été grièvement blessée en 2002, au Manitoba. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si la collision dans laquelle une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produite la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision 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 collisions ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces collisions liées à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 7-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Manitoba, 2002

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs*	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
Âge				
<16	13	3	23.1	2.8
16-19	82	23	28.0	21.1
20-25	77	27	35.1	24.8
26-35	82	22	26.8	20.2
36-45	93	16	17.2	14.7
46-55	73	10	13.7	9.2
>55	93	5	5.4	4.6
Indéterminé	27	3	11.1	2.8
Sexe				
Homme	340	79	23.2	72.5
Femme	188	30	16.0	27.5
Indéterminé	12	0	0.0	0.0
Type de véhicule				
Automobile	286	56	19.6	51.4
Camion/fourgonnette	194	44	22.7	40.4
Motocyclette	29	7	24.1	6.4
Semi-remorque	8	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	8	1	12.5	0.9
Véhicule non routier	15	1	6.7	0.9
Genre de collision				
Un seul véhicule	235	97	41.3	89.0
Plusieurs véhicules	305	12	3.9	11.0
TOTAL	540	109	20.2	100.0

* Ces données sont légèrement sous-estimées parce que 6,5 % environ de toutes les blessures sont consignées comme étant « indéterminées ».

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 540 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 20,2 % étaient liées à l'alcool.

7.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 24,8 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 21,1 %, des 16 à 19 ans et 20,2 %, du groupe des 26 à 35 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 2,8 % de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Parmi tous les groupes d'âge, c'est dans celui des 20 à 25 ans qu'on a trouvé le plus haut taux (35,1 %) de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool. Le groupe dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre de collisions a été celui des plus de 55 ans (5,4 %).

7.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 72,5 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était supérieure à celle des femmes (23,2 % et 16,0 %, respectivement).

7.3.3 Type de véhicule conduit. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 51,4 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 40,4 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des motocyclistes, soit 24,1 % par rapport à 22,7 % des conducteurs camions/fourgonnettes, 19,6 % des automobilistes, 12,5 % des conducteurs d'autres véhicules routiers et 6,7 % des conducteurs de véhicules non routiers. Aucun des conducteurs de semi-remorques n'était en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

7.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 89,0 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 41,3 % de ces conducteurs, par rapport à 3,9 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

7.4 Tendances du problème des collisions liées à l'alcool

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

collisions liées 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 collisions liées à l'alcool : 1995 – 2002. Le tableau 7-4 et la figure 7-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995

Tableau 7-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une**
collision routière mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Manitoba, 1995 – 2002

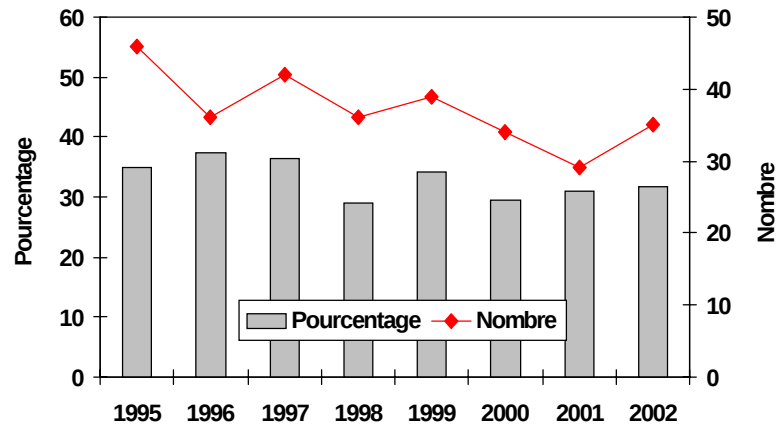
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	132	46	34.8
1996	96	36	37.5
1997	115	42	36.5
1998	124	36	29.0
1999	114	39	34.2
2000	115	34	29.6
2001	94	29	30.9
2002	110	35	31.8

*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.

et 2002. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 7.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des collisions dans lesquelles 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 collisions dans lesquelles au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les collisions mortelles sur les voies publiques dans lesquelles 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 7-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Manitoba, 1995 – 2002



Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des collisions dans lesquelles 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 29, en 2001, suivi d'une remontée à 35 en 2002. Le pourcentage de victimes de collisions liées 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, diminuer de nouveau à 29,6 % en 2000 et regagner du terrain jusqu'à 31,8 % en 2002.

7.4.2 Conducteurs décédés : 1987 – 2002. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 16 ans, soit de 1987 à 2002, 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 – 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.

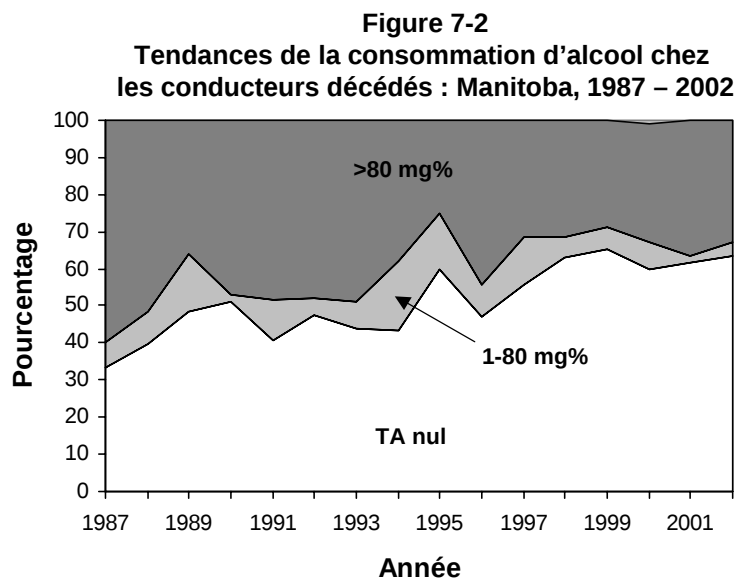
Les données qui figurent ici diffèrent légèrement de celles de la section 7.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après la collision.

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 2001 (36,5 %) et de redescendre à 32,7 % en 2002. Le pourcentage de conducteurs décédés qui avaient un TA nul a augmenté, passant du niveau le plus bas de 1987

Tableau 7-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Manitoba, 1987 - 2002

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
2001	56	52	92.9	32	61.5	1	1.9	19	36.5
2002	54	52	96.3	33	63.5	2	3.8	17	32.7

*Décédés moins de six heures après la collision.



(33,3 %) à son niveau le plus haut en 1999 (65,4 %) pour redescendre en 2000 (60,0 %) et remonter en 2002 (63,5 %). 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, puis a remonté à 7,3 % en 2000 pour chuter à son niveau le plus bas de 1,9 % en 2001 et se hisser à 3,8 % en 2002.

7.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2002. Le tableau 7-6 et la figure 7-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées 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 non routiers. Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les collisions ayant causé des blessures graves a été relativement stable, surtout au cours des quatre dernières années. Entre 1995 et 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions 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 %, est redescendu à son plus bas niveau de 18,7 % en 2000 pour remonter à 20,6 % en 2002.

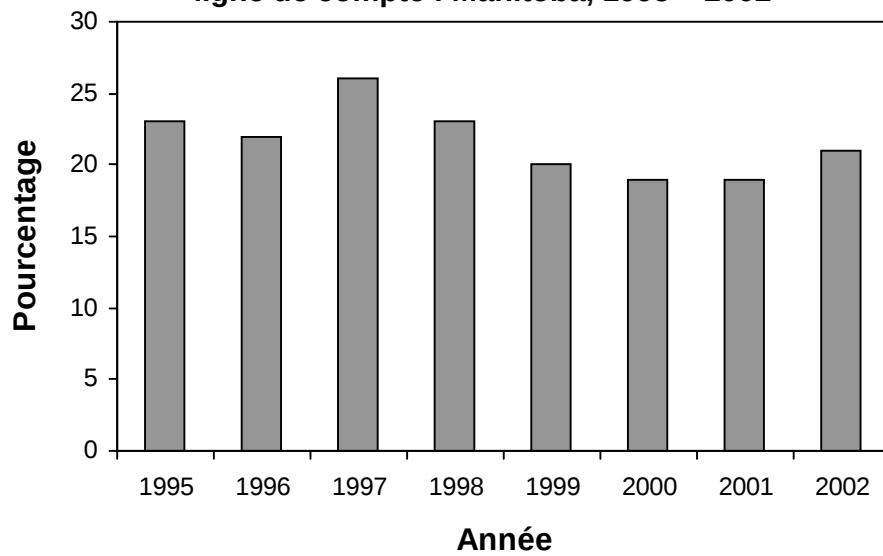
Tableau 7-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans
des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool**
entrait en ligne de compte : Manitoba, 1995 – 2002

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées 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)
2001	597	115	(19.3)
2002	525	108	(20.6)

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

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

Figure 7-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions
ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en
ligne de compte : Manitoba, 1995 – 2002



8.0 ONTARIO

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux collisions routières ayant provoqué des blessures graves ou mortelles en Ontario, en 2002. Elle contient notamment des données sur :

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

8.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool

Le tableau 8-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les collisions liées à l'alcool en Ontario en 2002. Les décès attribuables aux collisions routières 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. *Une collision routière mortelle est considérée comme étant liée à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 104 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Ontario en 2002. De plus, dans 94 de ces cas (90,4 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, 27 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Ontario, en 2002. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 28,7 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

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

exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 10,7 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Ontario en 2002.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 983 personnes sont décédées dans des collisions routières en Ontario, en 2002. Dans 869 de ces cas (88,4 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 252, soit 29,0 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières ($983 \times 0,290$), on peut déterminer qu'en Ontario, en 2002, 285 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

Tableau 8-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Ontario, 2002

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	52	83.9	5	9.6	2.0
16-19	104	94	90.4	27	28.7	10.7
20-25	125	112	89.6	43	38.4	17.1
26-35	121	113	93.4	44	38.9	17.5
36-45	149	140	94.0	57	40.7	22.6
46-55	125	119	95.2	41	34.5	16.3
>55	297	239	80.5	35	14.6	13.9
Sexe						
Homme	656	592	90.2	207	35.0	82.1
Femme	327	277	84.7	45	16.2	17.9
Type						
Conducteur	594	539	90.7	169	31.4	67.1
Passager	242	201	83.1	45	22.4	17.9
Piéton	147	129	87.8	38	29.5	15.1
Véhicule occupé						
Automobile	496	439	88.5	128	29.2	50.8
Camion/fourgonnette	200	180	90.0	53	29.4	21.0
Motocyclette	41	39	95.1	8	20.5	3.2
Autre véhicule routier	18	17	94.4	2	11.8	0.8
Véhicule non routier	75	65	86.7	23	35.4	9.1
(Piétons)	147	129	87.8	38	29.5	15.1
Indéterminé	6	0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	983	869	88.4	252	29.0	100.0

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

8.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 22,6 % (voir la dernière colonne) avaient entre 36 et 45 ans, 17,5 %, entre 26 et 35 ans et 17,1 %, entre 20 et 25 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (40,7 %) était associée aux collisions dans lesquelles 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 9,6 % des personnes de moins de 16 ans et 14,6 % des plus de 55 ans sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

8.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 82,1 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (35,0 %) était plus du double de celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (16,2 %).

8.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 67,1 % étaient des conducteurs, 17,9 %, des passagers et 15,1 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (31,4 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. Elle était de 29,5 % dans les collisions dans lesquelles un piéton est décédé et de 22,4 % dans celles dans lesquelles un passager est décédé.

8.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, plus de la moitié (50,8 %) se trouvaient dans une automobile, 21,0 % dans un camion/fourgonnette, 9,1 %, dans un véhicule non routier et 3,2 %, étaient des motocyclistes.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de véhicule non routier est décédé était de 35,4 %, comparativement à 29,4 % pour un occupant de camion/fourgonnette, 29,2 % pour un occupant d'automobile et 20,5 % pour un motocycliste.

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 collisions en Ontario, en 2002. 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).

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 40 conducteurs tués en 2002; 33 de ces victimes (82,5 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, neuf (27,3 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 7,6 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que six des 33 (18,2 %) 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 six des neuf 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 6,2 % 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. En Ontario, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2002, puisque 85,1 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Tableau 8-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Ontario, 2002

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	3	2	66.7	1	50.0	0.8	1	50.0	1.0
16-19	40	33	82.5	9	27.3	7.6	6	18.2	6.2
20-25	67	59	88.1	20	33.9	16.8	16	27.1	16.5
26-35	77	69	89.6	26	37.7	21.8	21	30.4	21.6
36-45	102	91	89.2	33	36.3	27.7	29	31.9	29.9
46-55	86	78	90.7	21	26.9	17.6	18	23.1	18.6
>55	143	109	76.2	9	8.3	7.6	6	5.5	6.2
Sexe									
Homme	376	323	85.9	105	32.5	88.2	85	26.3	87.6
Femme	142	118	83.1	14	11.9	11.8	12	10.2	12.4
Type de véhicule									
Automobile	340	288	84.7	82	28.5	68.9	68	23.6	70.1
Camion/fourgonnette	127	108	85.0	30	27.8	25.2	24	22.2	24.7
Motocyclette	38	35	92.1	6	17.1	5.0	5	14.3	5.2
Semi-remorque	10	9	90.0	1	11.1	0.8	0	0.0	0.0
Autre véhicule	3	1	33.3	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	212	178	84.0	77	43.3	64.7	70	39.3	72.2
Plusieurs véhicules	306	263	85.9	42	16.0	35.3	27	10.3	27.8
TOTAL	518	441	85.1	119	27.0	100.0	97	22.0	100.0

En Ontario, 27,0 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 81,5 % 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 :

- ◆ 3,4 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 1,6 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 6,6 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 15,4 % avaient un TA de plus de 160 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), 27,7 % avaient entre 36 et 45 ans, 21,8 %, entre 26 et 35 ans, 17,6 %, entre 46 et 55 ans et 16,8 %, entre 20 et 25 ans. Les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans et de celui des plus de 55 ans ne comptaient que pour 7,6 % chacun 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%), 29,9 % faisaient partie du groupe des 36 à 45 ans, 21,6 % de celui des 26 à 35 ans, 18,6 % de celui des 46 à 55 ans et 16,5 % de celui des 20 à 25 ans. Ceux des groupes de 16 à 19 ans et de plus de 55 ans ne comptaient chacun que pour 6,2 % 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 moins de 16 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – un des deux conducteurs de ce groupe d'âge soumis à des tests avait consommé de l'alcool. Près de deux sur cinq (37,7 %) des conducteurs mortellement blessés du groupe des 26 à 35 ans avait bu. Par ailleurs, seulement 8,3 % 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 88,2 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 87,6 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies selon la loi.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (376 des 518 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient environ trois fois plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (32,5 % et 11,9 % respectivement). En outre, 81,0 % des conducteurs et 85,7 % 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), 68,9 % étaient des automobilistes, 25,2 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 5,0 %, des motocyclistes et 0,8 %, des conducteurs de semi-remorques.

Chez les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 70,1 % étaient des automobilistes, 24,7 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 5,2 %, des motocyclistes.

Selon les différentes catégories de véhicules, 28,5 % des automobilistes, 27,8 % des conducteurs de camions/ fourgonnettes, 17,1 % des motocyclistes et 11,1 % des conducteurs de semi-remorques avaient consommé de l'alcool.

8.2.4 Variations selon le genre de collision. Seulement deux sur cinq environ des conducteurs décédés (212 sur 518) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule, mais ces accidents ont mis en cause les deux tiers des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies selon la loi (64,7 % et 72,2 % respectivement).

Les raisons de cette apparente disparité est que la consommation d'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Plus des deux cinquièmes des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (43,3 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 16,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

8.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été grièvement blessée en 2002, en Ontario. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si la collision dans laquelle une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produite la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision 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 collisions ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces collisions liées à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à

tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 8-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Ontario, 2002

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
Âge				
<16	24	3	12.5	0.3
16-19	521	122	23.4	12.5
20-25	790	210	26.6	21.5
26-35	1147	217	18.9	22.3
36-45	1235	201	16.3	20.6
46-55	848	108	12.7	11.1
>55	923	79	8.6	8.1
Indéterminé	244	35	14.3	3.6
Sexe				
Homme	4073	800	19.6	82.1
Femme	1659	175	10.5	17.9
Type de véhicule				
Automobile	3565	653	18.3	67.0
Camion/fourgonnette	1396	233	16.7	23.9
Motocyclette	250	32	12.8	3.3
Semi-remorque	190	17	8.9	1.7
Autre véhicule routier	67	4	6.0	0.4
Véhicule non routier	232	30	12.9	3.1
Indéterminé	32	6	18.8	0.6
Genre de collision				
Un seul véhicule	1583	599	37.8	61.4
Plusieurs véhicules	4149	376	9.1	38.6
TOTAL	5732	975	17.0	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 5 732 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 17,0 % étaient liées à l'alcool.

8.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 22,3 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 21,5 %, des 20 à 25 ans et 20,6 %, des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de

16 ans ne représentaient que 0,3 % de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, 26,6 % du groupe des 20 à 25 ans et 23,4 % de celui des 16 à 19 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Les groupes dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre de collisions ont été ceux des plus jeunes et des plus âgés, soit ceux de plus de 55 ans (8,6 %) et ceux de moins de 16 ans (12,6 %).

8.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 82,1 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (19,6 % et 10,5 %, respectivement).

8.3.3 Type de véhicule conduit. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 67,0 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 23,9 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était aussi celui des automobilistes, soit 18,3 % par rapport à 16,7 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, à 12,9 % pour les conducteurs de véhicules non routiers et à 12,8 % des motocyclistes. Seulement 6,0 % des conducteurs d'autres véhicules routiers étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

8.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 61,4 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées 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 9,1 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

8.4 Tendances du problème des collisions liées à l'alcool

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées 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 collisions liées 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 collisions liées à l'alcool : 1995 – 2002. Le tableau 8-4 et la figure 8-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2002. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 8.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des collisions dans lesquelles 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 collisions dans lesquelles au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les collisions mortelles sur les voies publiques dans lesquelles 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 une**
collision routière mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Ontario, 1995 – 2002

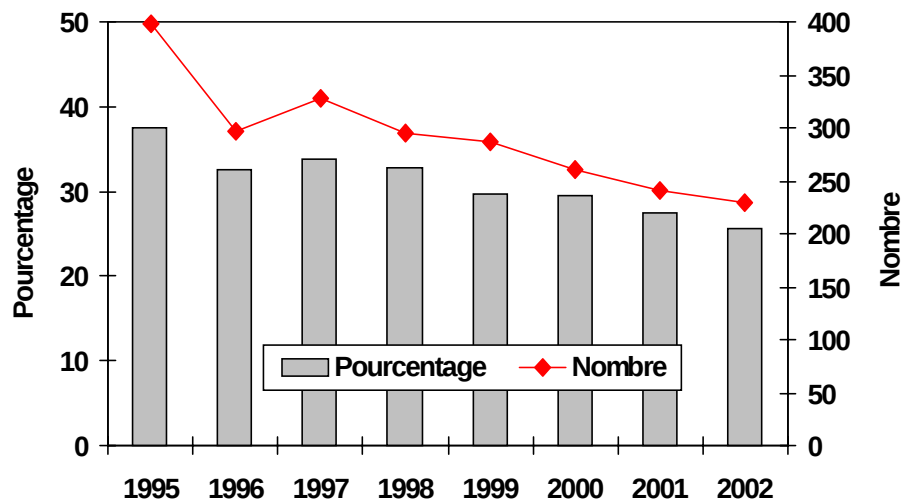
Année	Nombre de	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	1059	398	37.6
1996	915	297	32.5
1997	969	328	33.8
1998	900	295	32.8
1999	966	287	29.7
2000	886	261	29.5
2001	878	241	27.4
2002	895	229	25.6

*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 collisions dans lesquelles 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 graduellement jusqu'à 229 en 2002. Le pourcentage de victimes de collisions liées 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; depuis, il a continué à descendre, atteignant un creux de 25,6 % en 2002.

Figure 8-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un
conducteur ayant consommé de l'alcool : Ontario, 1995 – 2002



8.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2002. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 16 ans, soit de 1987 à 2002, 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 la collision.

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, grimpé à 25,8 % en 2001 pour atteindre

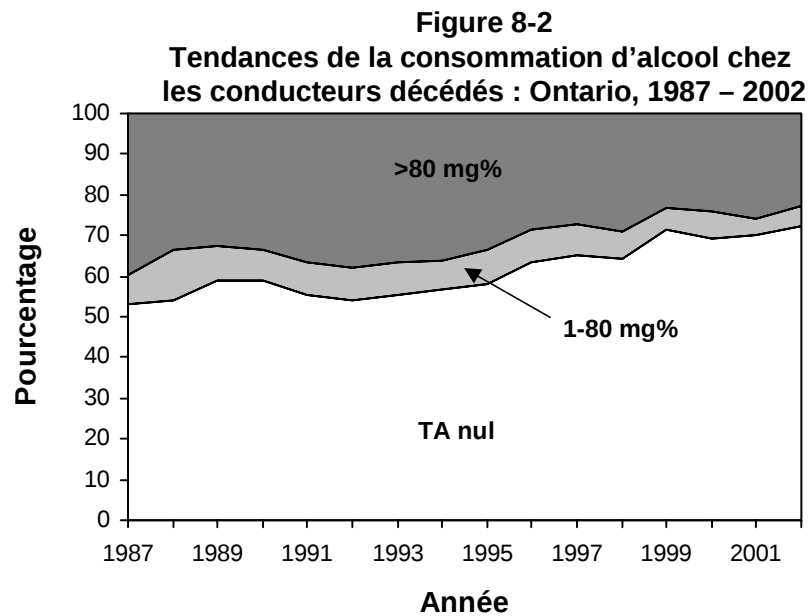
22,9 % en 2002, le plus bas niveau enregistré depuis 1987. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté entre 1987 (53,0 %) et a atteint un sommet en 1999 (71,3 %), a chuté en 2000 (69,0 %) pour remonter à son plus haut niveau en 2002 (72,2 %). Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 1988 (12,5 %), a chuté en 1999 (5,4 %), avant de remonter en 2000 (6,7 %), de dégringoler à son point le plus bas en 2001 (4,3 %) et de regagner quelques points en 2002 (4,9 %).

Tableau 8-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Ontario, 1987 - 2002

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
2001	424	419	98.8	293	69.9	18	4.3	108	25.8
2002	418	407	97.4	294	72.2	20	4.9	93	22.9

*Décédés moins de six heures après la collision.

8.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2002. Le tableau 8-6 et la figure 8-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées 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 non routiers.



Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les collisions ayant provoqué des blessures graves a diminué légèrement en huit ans. Le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves 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 et tomber à 17,2 % en 2002.

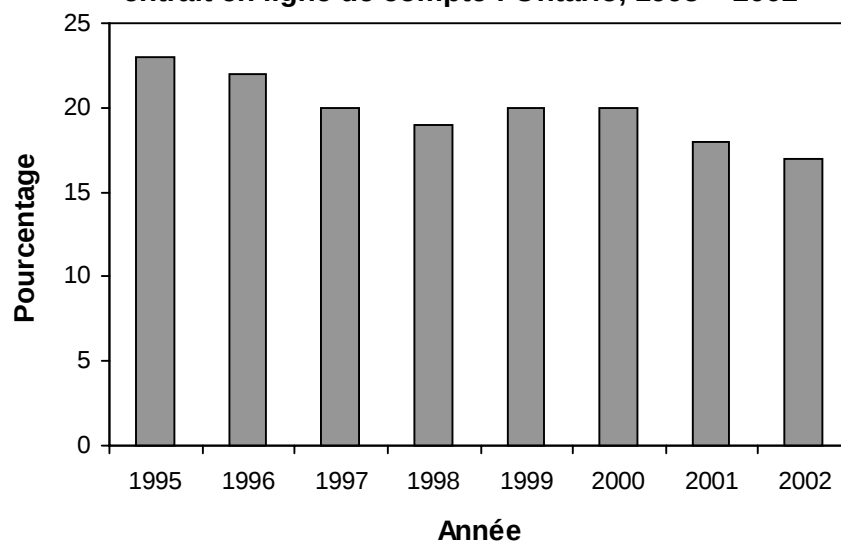
Tableau 8-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Ontario, 1995 – 2002**

Année	Nombre de	Collisions liées 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)
2001	5199	916	(17.6)
2002	5468	939	(17.2)

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

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

Figure 8-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions
ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool
entrait en ligne de compte : Ontario, 1995 – 2002



9.0 QUÉBEC

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux collisions routières ayant causé des blessures graves ou mortelles au Québec, en 2002. Elle contient notamment des données sur :

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

9.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool

Le tableau 9-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les collisions liées à l'alcool au Québec en 2002. Les décès attribuables aux collisions routières 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. *Une collision routière mortelle est considérée comme étant liée à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 72 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Québec en 2002. De plus, dans 64 de ces cas (88,9 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, 15 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Québec, en 2002. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 23,4 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 8,1 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Québec en 2002.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 736 personnes sont décédées dans des collisions routières au Québec, en 2002. Dans 676 de ces cas (91,8 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte.

Tableau 9-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Québec, 2002

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	36	34	94.4	2	5.9	1.1
16-19	72	64	88.9	15	23.4	8.1
20-25	102	99	97.1	31	31.3	16.8
26-35	99	95	96.0	39	41.1	21.1
36-45	121	109	90.1	45	41.3	24.3
46-55	106	97	91.5	32	33.0	17.3
>55	200	178	89.0	21	11.8	11.4
Sexe						
Homme	540	499	92.4	157	31.5	84.9
Femme	196	177	90.3	28	15.8	15.1
Type						
Conducteur	498	474	95.2	145	30.6	78.4
Passager	135	124	91.9	22	17.7	11.9
Piéton	85	78	91.8	18	23.1	9.7
Indéterminé	18	0	0.0	0	0.0	0.0
Véhicule occupé						
Automobile	406	380	93.6	105	27.6	56.8
Camion/fourgonnette	81	79	97.5	26	32.9	14.1
Motocyclette	49	47	95.9	7	14.9	3.8
Autre véhicule routier	12	12	100.0	1	8.3	0.5
Véhicule non routier	87	79	90.8	28	35.4	15.1
(Piétons)	85	78	91.8	18	23.1	9.7
Indéterminé	16	1	6.3	0	0.0	0.0
TOTAL	736	676	91.8	185	27.4	100.0

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

Sur ce total, 185, soit 27,4 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières ($736 \times 0,274$), on peut déterminer qu'*au Québec, en 2002, 202 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool*. Cette estimation, toutefois, sous-estime l'ampleur du problème des collisions liées 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 collisions liées à l'alcool.

9.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, le groupe des 36 à 45 ans comptaient pour 24,3 %, celui des 26 à 35, pour 21,1 % et celui des 46 à 55 ans, pour 17,3 % (voir la dernière colonne).

Parmi tous les groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (41,3 %) était associée aux collisions dans lesquelles 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 11,8 % des personnes de plus de 55 ans et 5,9 % des jeunes de moins de 16 ans sont décédés dans des collisions liées à l'alcool.

9.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 84,9 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (31,5 %) était plus grande que celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (15,8 %).

9.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 78,4 % étaient des conducteurs, 11,9 %, des passagers et 9,7 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (30,6 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. L'alcool était en cause dans 23,1 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé et dans 17,7 % de celles dans lesquelles un passager est décédé.

9.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, plus de la moitié (56,8 %) se trouvaient dans une automobile, 15,1 % dans un véhicule non routier et 14,1 % dans un camion/fourgonnette.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool était semblable que la victime ait été un occupant de véhicule non routier ou de camion/fourgonnette (35,4 % et 32,9 %, respectivement). Le taux de collisions liées à l'alcool était plus faible pour les occupants d'automobiles et pour les motocyclistes (27,6 % et 14,9 %, 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 collisions au Québec, en 2002. 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, 2002

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	39	31	79.5	8	25.8	7.5	4	12.9	4.3
20-25	72	61	84.7	23	37.7	21.7	23	37.7	25.0
26-35	64	51	79.7	19	37.3	17.9	15	29.4	16.3
36-45	79	59	74.7	25	42.4	23.6	20	33.9	21.7
46-55	74	50	67.6	23	46.0	21.7	22	44.0	23.9
>55	91	63	69.2	8	12.7	7.5	8	12.7	8.7
Sexe									
Homme	329	253	76.9	94	37.2	88.7	81	32.0	88.0
Femme	91	62	68.1	12	19.4	11.3	11	17.7	12.0
Type de véhicule									
Automobile	300	225	75.0	80	35.6	75.5	69	30.7	75.0
Camion/fourgonnette	66	59	89.4	22	37.3	20.8	19	32.2	20.7
Motocyclette	44	25	56.8	4	16.0	3.8	4	16.0	4.3
Semi-remorque	10	6	60.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	155	120	77.4	65	54.2	61.3	56	46.7	60.9
Plusieurs véhicules	263	193	73.4	40	20.7	37.7	35	18.1	38.0
Indéterminé	2	2	100.0	1	50.0	0.9	1	50.0	1.1
TOTAL	420	315	75.0	106	33.7	100.0	92	29.2	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 39 conducteurs tués en 2002; 31 de ces victimes (79,5 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, 8 (25,8 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 7,5 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que quatre des 31 (12,9 %) 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 4,3 % 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. Au Québec, la fréquence des tests d'alcoolémie était relativement faible en 2002, puisque seulement 75,0 % de tous les conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest.

Au Québec, 33,7 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 86,8 % 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 :

- ◆ 3,5 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 1,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 12,7 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 16,5 % avaient un TA de plus de 160 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), 23,6 % avaient entre 36 et 45 ans, 21,7 %, entre 20 et 25 ans et entre 46 et 55 ans et 17,9 %, entre 26 et 35 ans. Les conducteurs du groupe de 16 à 19 ans et de celui de plus de 55 ans ne comptaient que pour 7,5 % 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 du groupe des 20 à 25 ans, 23,9 %, de celui des 46 à 55 ans, 21,7 %, de celui des 36 à 45 ans, 16,3 %, de celui des 26 à 35 ans et 8,7 % avaient plus de 55 ans. Ceux du groupe de 16 à 19 ans ne comptaient que pour 4,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise.

Parmi tous les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 46 et 55 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 46,0 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 12,7 % 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 88,7 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et 88,0 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies selon la loi.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (329 des 420 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 (37,2 % et 19,4 % respectivement). En outre, 86,2 % des conducteurs et 91,7 % 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), 75,5 % étaient des automobilistes, 20,8 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et seulement 3,8 % étaient des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 75,0 % étaient des automobilistes, 20,7 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et seulement 4,3 %, des motocyclistes.

Selon les différentes catégories de véhicules, 37,3 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 35,6 % des automobilistes et 16,0 % des motocyclistes avaient consommé de l'alcool.

9.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de deux conducteurs décédés sur cinq (155 sur 420) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule, mais ces accidents ont mis en cause plus de trois cinquièmes des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (61,3 % et 60,9 % respectivement).

Les raisons 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 (54,2 %) ayant un TA positif est supérieur à celui des conducteurs en cause dans des collisions à plusieurs véhicules (20,7 %).

9.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été grièvement blessée en 2002, au Québec. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si la collision dans laquelle une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produite la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision 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 collisions ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces collisions liées à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 7 114 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 13,3 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 9-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Québec, 2002

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
Âge				
<16	104	7	6.7	0.7
16-19	486	99	20.4	10.4
20-25	933	197	21.1	20.8
26-35	1061	199	18.8	21.0
36-45	1077	164	15.2	17.3
46-55	845	108	12.8	11.4
>55	874	55	6.3	5.8
Indéterminé	1734	119	6.9	12.6
Sexe				
Homme	4763	731	15.3	77.1
Femme	2121	189	8.9	19.9
Indéterminé	230	28	12.2	3.0
Type de véhicule				
Automobile	4591	646	14.1	68.1
Camion/fourgonnette	1288	183	14.2	19.3
Motocyclette	351	40	11.4	4.2
Semi-remorque	176	11	6.3	1.2
Autre véhicule routier	71	4	5.6	0.4
Véhicule non routier	495	53	10.7	5.6
Indéterminé	142	11	7.7	1.2
Genre de collision				
Un seul véhicule	1995	685	34.3	72.3
Plusieurs véhicules	5119	263	5.1	27.7
TOTAL	7114	948	13.3	100.0

9.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 21,0 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 20,8 %, de celui des 20 à 25 ans et 17,3 %, de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans ne représentaient que 0,7 % et 5,8 % respectivement de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées 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 une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (21,1 %, 20,4 % et 18,8 %, respectivement). Les groupes dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre de collisions ont été les plus jeunes et les plus âgés, soit ceux de moins de 16 ans (6,7 %) et ceux de plus de 55 ans (6,3 %).

9.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 77,1 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (15,3 % et 8,9 %, respectivement).

9.3.3 Type de véhicule conduit. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 68,1 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 19,3 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était aussi celui des conducteurs de camions/fourgonnettes, soit 14,2 % par rapport à 14,1 % pour les automobilistes et à 11,4 % pour les motocyclistes. Seulement 5,6 % des conducteurs d'autres véhicules routiers étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

9.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 72,3 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 34,3 % de ces conducteurs, par rapport à 5,1 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

9.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES COLLISIONS LIÉES À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées 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 collisions liées 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 collisions liées à l'alcool : 1995 – 2002. Le tableau 9-4 et la figure 9-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2002. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 9.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des collisions dans lesquelles 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 collisions dans lesquelles au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les collisions mortelles sur les voies publiques dans lesquelles 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.

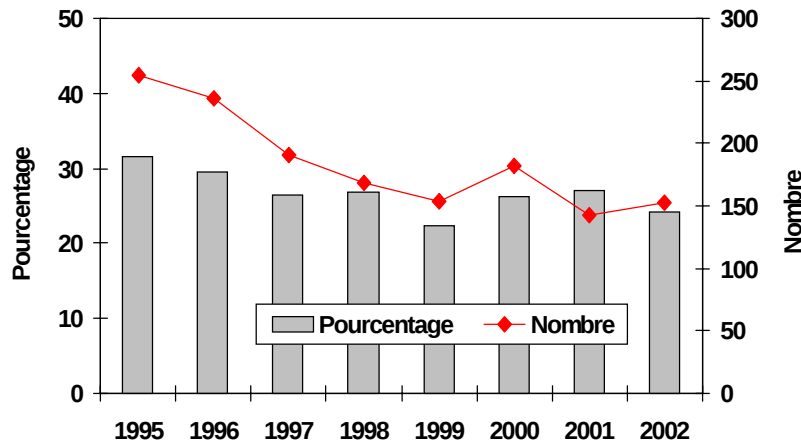
Tableau 9-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une**
collision routière mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Québec, 1995 – 2002

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
2001	527	143	27.1
2002	631	152	24.1

*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 – 2002



Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 255 à 154 entre 1995 et 1999, est remonté à 182 en 2000 pour glisser jusqu'à un creux de 143 en 2001 et remonter à 152 en 2002. Le pourcentage de victimes de collisions liées 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 27,1 % en 2001 et de baisser de nouveau à 24,1 % en 2002.

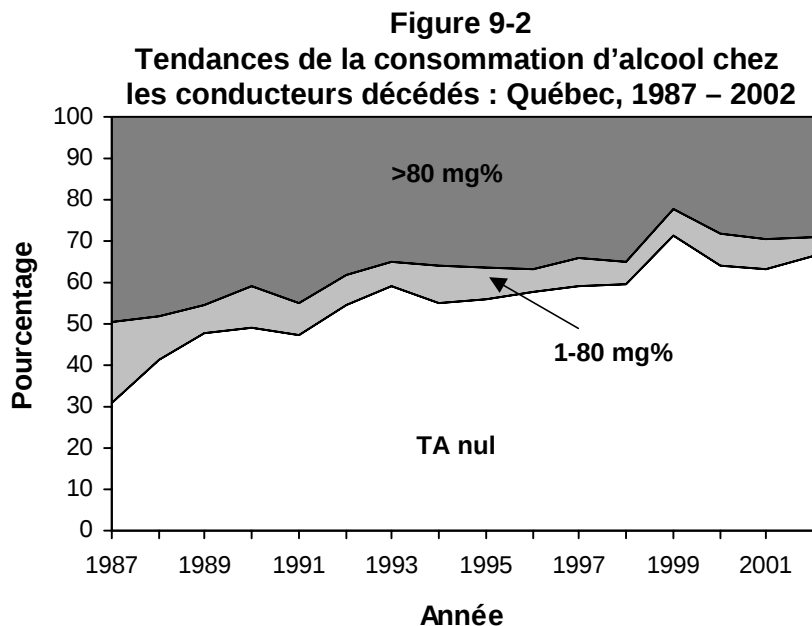
9.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2002. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 16 ans, soit de 1987 à 2002, figurent au tableau 9-5. Les tendances sont illustrées à la figure 9-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs 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.

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 1999 (22,3 %) avant de remonter à 29,6 % en 2001 et de redescendre légèrement en 2002 (29,2 %). 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 2001 (63,0 %) et de remonter en 2002

(66,3 %). 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 1996 (5,4 %), a augmenté en 2000 (7,8 %) avant d'atteindre son point le plus bas en 2002 (4,4 %).

Tableau 9-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Québec, 1987 - 2002

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
2001	355	257	72.4	162	63.0	19	7.4	76	29.6
2002	420	315	75.0	209	66.3	14	4.4	92	29.2



9.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2002. Le tableau 9-6 et la figure 9-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées 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 non routiers.

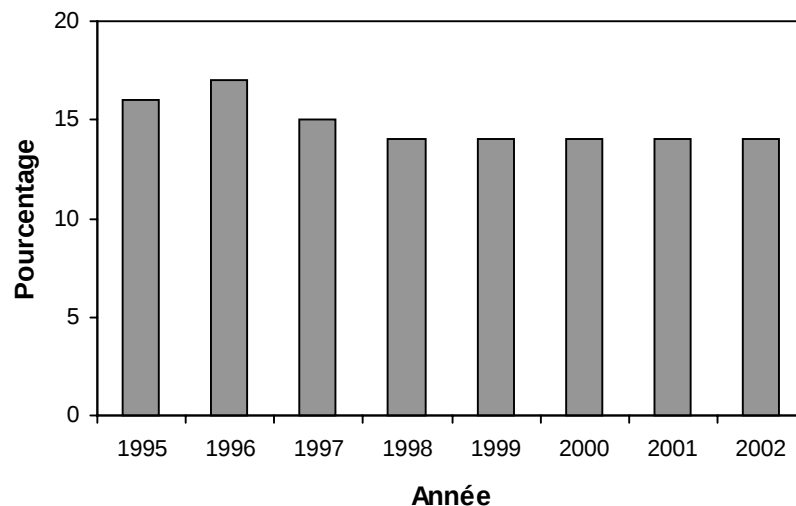
Tableau 9-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Québec, 1995 - 2002**

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	6615	1063	(16.1)
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)
2001	6275	844	(13.5)
2002	6477	884	(13.6)

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

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

Figure 9-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Québec, 1995 – 2002



Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les collisions ayant provoqué des blessures graves a diminué légèrement en huit ans. Entre 1995 et 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions 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, a remonté légèrement à 13,8 % en 2000, a baissé de nouveau à 13,5 % en 2001, puis a augmenté un peu à 13,6 % en 2002.

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 collisions routières ayant causé des blessures graves ou mortelles au Nouveau-Brunswick, en 2002. Elle contient notamment des données sur :

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

10.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool

Le tableau 10-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les collisions liées à l'alcool au Nouveau-Brunswick en 2002. Les décès attribuables aux collisions routières 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. *Une collision routière mortelle est considérée comme étant liée à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 12 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Nouveau-Brunswick en 2002. De plus, dans les 12 cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, cinq personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Nouveau-Brunswick, en 2002. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 41,7 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 10,6 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Nouveau-Brunswick en 2002.

Tableau 10-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool :
Nouveau-Brunswick, 2002

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	14	12	85.7	1	8.3	2.1
16-19	12	12	100.0	5	41.7	10.6
20-25	18	18	100.0	8	44.4	17.0
26-35	17	15	88.2	6	40.0	12.8
36-45	20	20	100.0	11	55.0	23.4
46-55	21	21	100.0	10	47.6	21.3
>55	21	20	95.2	6	30.0	12.8
<u>Sexe</u>						
Homme	87	83	95.4	38	45.8	80.9
Femme	36	35	97.2	9	25.7	19.1
<u>Type</u>						
Conducteur	78	78	100.0	32	41.0	68.1
Passager	30	29	96.7	11	37.9	23.4
Piéton	15	11	73.3	4	36.4	8.5
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	61	61	100.0	25	41.0	53.2
Camion/fourgonnette	21	20	95.2	6	30.0	12.8
Motocyclette	10	10	100.0	6	60.0	12.8
Autre véhicule routier	2	2	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	14	14	100.0	6	42.9	12.8
(Piétons)	15	11	73.3	4	36.4	8.5
TOTAL	123	118	95.9	47	39.8	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, 123 personnes sont décédées dans des collisions routières au Nouveau-Brunswick, en 2002. Dans 118 de ces cas (95,9 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 47, soit 39,8 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (123 x 0,398), on peut déterminer qu'au Nouveau-Brunswick, en 2002, 49 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

10.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 23,4 % (voir la dernière colonne) avaient entre 36 et 45 ans, 21,3 %, entre 46 et 55 ans et 17,0 %, entre 20 et 25 ans.

Parmi tous les groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (55,0 %) était associée aux collisions dans lesquelles 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 – 8,3 % des jeunes de moins de 16 ans et 30,0 % des plus de 55 ans sont décédés dans des collisions liées à l'alcool.

10.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 80,9 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (45,8 %) était beaucoup plus grande que celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (25,7 %).

10.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 68,1 % étaient des conducteurs, 23,4 %, des passagers et 8,5 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (41,0 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. L'alcool était en cause dans 37,9 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 36,4 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé.

10.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 53,2 % se trouvaient dans une automobile; les occupants de camions/fourgonnettes, les motocyclistes et les occupants de véhicules non routiers comptaient chacun pour 12,8 %.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles la victime était un occupant d'automobile était supérieur à celui des collisions dans lesquelles la victime était un occupant de camion/fourgonnette (41,0 % par rapport à 30,0 %). Parmi les motocyclistes, 60,0 % sont décédés dans des collisions liées 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 collisions au Nouveau-Brunswick, en 2002. 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, 2002

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	4	3	75.0	1	33.3	4.8	1	33.3	5.3
20-25	13	10	76.9	4	40.0	19.0	3	30.0	15.8
26-35	8	8	100.0	3	37.5	14.3	3	37.5	15.8
36-45	12	11	91.7	5	45.5	23.8	5	45.5	26.3
46-55	15	12	80.0	7	58.3	33.3	6	50.0	31.6
>55	12	7	58.3	1	14.3	4.8	1	14.3	5.3
<u>Sexe</u>									
Homme	51	42	82.4	20	47.6	95.2	18	42.9	94.7
Femme	13	9	69.2	1	11.1	4.8	1	11.1	5.3
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	44	36	81.8	15	41.7	71.4	13	36.1	68.4
Camion/fourgonnette	11	8	72.7	2	25.0	9.5	2	25.0	10.5
Motocyclette	8	7	87.5	4	57.1	19.0	4	57.1	21.1
Semi-remorque	1	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	34	29	85.3	16	55.2	76.2	15	51.7	78.9
Plusieurs véhicules	30	22	73.3	5	22.7	23.8	4	18.2	21.1
TOTAL	64	51	79.7	21	41.2	100.0	19	37.3	100.0

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu quatre conducteurs tués en 2002; trois de ces victimes (75,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi elles, une (33,3 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 4,8 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un des trois (33,3 %) conducteurs 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 le conducteur qui avaient consommé de l'alcool avait 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 16 à 19 ans représentaient 5,3 % 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. Au Nouveau-Brunswick, la fréquence des tests d'alcoolémie était plus faible que la moyenne en 2002, puisque 79,7 % de tous les conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest.

Au Nouveau-Brunswick, 41,2 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 90,5 % 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%;
- ◆ 3,9% avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 11,8 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 25,5 % avaient un TA de plus de 160 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), 33,3 % avaient entre 46 et 55 ans, 23,8 %, entre 36 et 45 ans, 19,0 %, entre 20 et 25 ans, 14,3 %, entre 26 et 35 ans, et 4,8 % avaient entre 16 et 19 ans et plus de 55 ans.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 31,6 % faisaient partie du groupe des 46 à 55 ans, 26,3 %

de celui des 36 à 45 ans, 15,8 % du groupe des 20 à 25 ans, et 5,3 % avaient entre 16 et 19 ans et plus de 55 ans.

Parmi tous les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 46 et 55 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 58,3 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, 14,3 % des conducteurs de plus de 55 ans avaient consommé de l'alcool.

10.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 95,2 % des conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et 94,7 % des 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 (51 des 64 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (47,6 % et 11,1 % respectivement). La plupart des conducteurs (90,0 %) et la conductrice 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), 71,4 % étaient des automobilistes, 19,0 %, des motocyclistes et 9,5 % étaient 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%), 68,4 % étaient des automobilistes, 21,1 %, des motocyclistes et 10,5 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Selon les différentes catégories de véhicules, 57,1 % des motocyclistes avaient consommé de l'alcool comparativement à 41,7 % des automobilistes et à 25,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes.

10.2.4 Variations selon le genre de collision. Environ la moitié des conducteurs décédés (34 sur 64) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule, mais ces accidents ont mis

en cause la plupart des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies selon la loi (76,2 % et 78,9 % 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 qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule (55,2 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 22,7 % des conducteurs en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

10.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été grièvement blessée en 2002, au Nouveau-Brunswick. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si la collision dans laquelle une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produite la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision 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 collisions ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces collisions liées à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 457 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 23,9 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 10-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Nouveau-Brunswick, 2002

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
Âge				
<16	11	0	0.0	0.0
16-19	46	16	34.8	14.7
20-25	64	22	34.4	20.2
26-35	95	28	29.5	25.7
36-45	100	21	21.0	19.3
46-55	68	11	16.2	10.1
>55	69	9	13.0	8.3
Indéterminé	4	2	50.0	1.8
<u>Sexe</u>				
Homme	341	97	28.4	89.0
Femme	113	10	8.8	9.2
Indéterminé	3	2	66.7	1.8
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	248	59	23.8	54.1
Camion/fourgonnette	125	34	27.2	31.2
Motocyclette	35	7	20.0	6.4
Semi-remorque	28	4	14.3	3.7
Autre véhicule routier	3	1	33.3	0.9
Véhicule non routier	17	3	17.6	2.8
Indéterminé	1	1	100.0	0.9
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	179	85	47.5	78.0
Plusieurs véhicules	278	24	8.6	22.0
TOTAL	457	109	23.9	100.0

10.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 25,7 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 20,2 %, de celui des 20 à 25 ans et 19,3 % du groupe des 36 à 45 ans. Les conducteurs de plus de 55 ans ne représentaient que 8,3 % de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Parmi tous les groupes d'âge, un conducteur sur trois des groupes des 16 à 19 ans et des 20 à 25 ans était en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (34,8 % et 34,4 %, respectivement). Le groupe dont les membres étaient le moins

représentés dans ce genre de collisions a été celui des plus jeunes, soit ceux de moins de 16 ans (0,0 %).

10.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 89,0 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (28,4 % et 8,8 %, respectivement).

10.3.3 Type de véhicule conduit. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 54,1 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 31,2 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était aussi celui des conducteurs des autres véhicules routiers, soit 33,3 % par rapport à 27,2 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes et à 23,8 % pour les automobilistes. Un conducteur de semi-remorque sur sept (14,3 %) était en cause dans une collision liée à l'alcool.

10.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 78,0 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 47,5 % de ces conducteurs, par rapport à 8,6 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

10.4 Tendances du problème des collisions liées à l'alcool

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées 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 collisions liées 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 collisions liées à l'alcool : 1995 – 2002. Le tableau 10-4 et la figure 10-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2002. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 10.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des collisions dans lesquelles 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 collisions dans lesquelles au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les collisions mortelles sur les voies publiques dans lesquelles 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 une**
collision routière mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouveau-Brunswick, 1995 – 2002

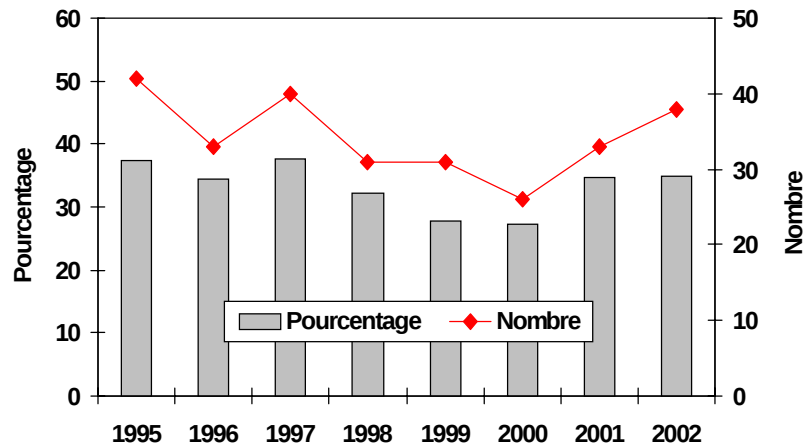
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	112	42	37.5
1996	96	33	34.4
1997	106	40	37.7
1998	96	31	32.3
1999	111	31	27.9
2000	95	26	27.4
2001	95	33	34.7
2002	109	38	34.9

*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 collisions dans lesquelles 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 et remonter à 38 en 2002. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a baissé, de 37,5 % en 1995 à 34,4 % en

Figure 10-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouveau-Brunswick, 1995 – 2002



1996. En 1997, le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool au Nouveau-Brunswick a atteint un sommet à 37,7 % avant de baisser à son point le plus bas en 2000 (27,4 %) pour grimper à 34,9 % en 2002.

10.4.2 Conducteurs mortellement blessés: 1987 – 2002. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 16 ans, soit de 1987 à 2002, 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 la collision.

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 jusqu'à son niveau le plus bas à 27,8 % en 2000, remontant à 43,2 % en 2001 pour redescendre à 37,5 % en 2002. 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 %), a augmenté graduellement par la suite jusqu'à son niveau le plus élevé en 2000 (66,7 %) avant de redescendre en 2001 (45,9 %) et de se hisser jusqu'à 58,3 % en 2002. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a diminué jusqu'en 1990

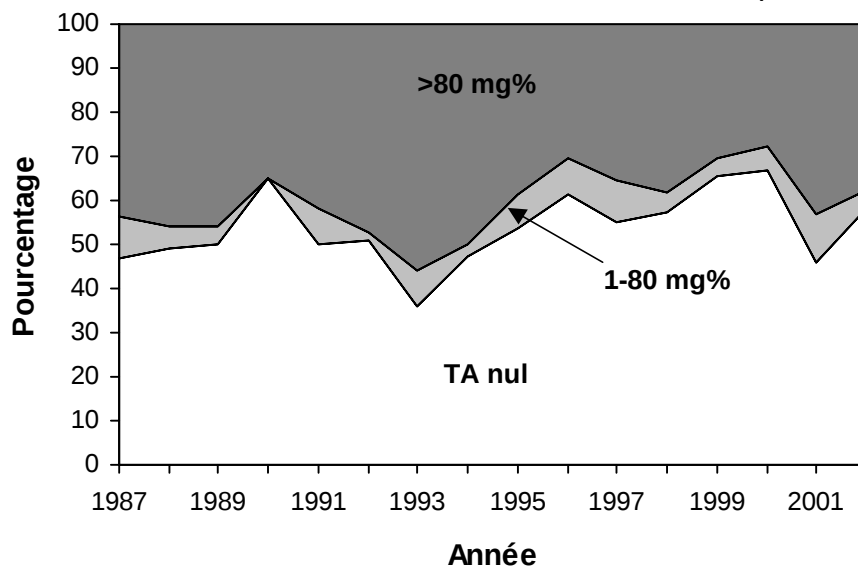
(0,0 %), a augmenté en 1997 (9,8 %), diminuant de nouveau jusqu'à 4,1 % en 1999 pour atteindre un sommet en 2001 (10,8 %) et dégringoler ensuite en 2002 (4,2 %).

Tableau 10-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Nouveau-Brunswick, 1987 - 2002

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
2001	44	37	84.1	17	45.9	4	10.8	16	43.2
2002	51	48	94.1	28	58.3	2	4.2	18	37.5

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 10-2
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Nouveau-Brunswick, 1987 – 2002



10.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2002. Le tableau 10-6 et la figure 10-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées 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 non routiers.

Tableau 10-6

Nombre et pourcentage de conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1995 – 2002**

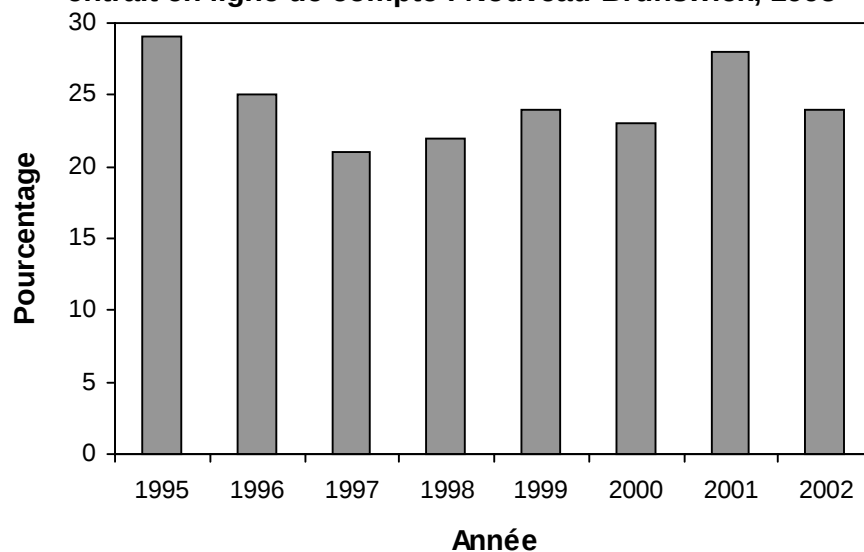
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	681	199	(29.2)
1996	597	146	(24.5)
1997	561	118	(21.0)
1998	542	121	(22.3)
1999	512	124	(24.2)
2000	493	112	(22.7)
2001	511	142	(27.8)
2002	439	105	(23.9)

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

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

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les collisions ayant provoqué des blessures graves a diminué jusqu'en 1997 mais a augmenté graduellement ces dernières années. Entre 1995 et 1997, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions 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, a diminué à 22,7 % en 2000 pour se relever à 27,8 % en 2001 et retomber à 23,9 % en 2002.

Figure 10-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions
ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool
entrait en ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1995 – 2002



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 collisions routières ayant causé des blessures graves ou mortelles en Nouvelle-Écosse, en 2002. Elle contient notamment des données sur :

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

11.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool

Le tableau 11-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les collisions liées à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 2002. Les décès attribuables aux collisions routières 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. *Une collision routière mortelle est considérée comme étant liée à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, huit personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Nouvelle-Écosse en 2002. De plus, dans tous ces cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, trois personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans une collision liée à l'alcool en Nouvelle-Écosse, en 2002. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 37,5 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 7,9 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 2002.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 88 personnes sont décédées dans des collisions routières en Nouvelle-Écosse, en 2002. Dans 87 de ces cas (98,9 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 38, soit 43,7 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières ($88 \times 0,437$), on peut déterminer qu'en Nouvelle-Écosse, en 2002, 38 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

Tableau 11-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool :
Nouvelle-Écosse, 2002

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	6	6	100.0	2	33.3	5.3
16-19	8	8	100.0	3	37.5	7.9
20-25	11	11	100.0	5	45.5	13.2
26-35	16	16	100.0	11	68.8	28.9
36-45	16	16	100.0	5	31.3	13.2
46-55	12	12	100.0	5	41.7	13.2
>55	19	18	94.7	7	38.9	18.4
<u>Sexe</u>						
Homme	60	59	98.3	29	49.2	76.3
Femme	28	28	100.0	9	32.1	23.7
<u>Type</u>						
Conducteur	47	47	100.0	25	53.2	65.8
Passager	30	30	100.0	11	36.7	28.9
Piéton	11	10	90.9	2	20.0	5.3
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	53	53	100.0	21	39.6	55.3
Camion/fourgonnette	11	11	100.0	7	63.6	18.4
Motocyclette	5	5	100.0	2	40.0	5.3
Autre véhicule routier	2	2	100.0	1	50.0	2.6
Véhicule non routier	6	6	100.0	5	83.3	13.2
(Piétons)	11	10	90.9	2	20.0	5.3
TOTAL	88	87	98.9	38	43.7	100.0

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

11.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 28,9 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans.

Parmi tous les groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (68,8 %) était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 26 à 35 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes des groupes des 36 à 45 ans et des 16 à 19 ans – 31,3 % des personnes ayant entre 36 et 45 ans et 33,3 % de celles qui avaient entre 16 à 19 ans sont décédés dans une collision liée à l'alcool.

11.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 76,3 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (49,2 %) était bien supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (32,1 %).

11.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 65,8 % étaient des conducteurs, 28,9 %, des passagers et 5,3 %, des piétons.

Parmi toutes ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (53,2 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. L'alcool était en cause dans 36,7 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 20,0 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé.

11.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, plus de la moitié (55,3 %) se trouvaient dans une automobile, 18,4 %, dans un camion/fourgonnette et 13,2 %, dans un véhicule non routier.

Parmi ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de véhicule non routier est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette ou un occupant d'automobile est décédé (83,3 % par rapport à 63,6 % et à 39,6 % respectivement).

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 collisions en Nouvelle-Écosse, en 2002. 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, 2002

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
				Nombre	%	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	%	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
		Nombre	% du total						
Âge									
16-19	2	2	100.0	1	50.0	5.0	0	0.0	0.0
20-25	7	4	57.1	2	50.0	10.0	1	25.0	8.3
26-35	11	10	90.9	8	80.0	40.0	4	40.0	33.3
36-45	5	5	100.0	2	40.0	10.0	2	40.0	16.7
46-55	9	9	100.0	4	44.4	20.0	2	22.2	16.7
>55	7	6	85.7	3	50.0	15.0	3	50.0	25.0
Sexe									
Homme	33	28	84.8	18	64.3	90.0	11	39.3	91.7
Femme	8	8	100.0	2	25.0	10.0	1	12.5	8.3
Type de véhicule									
Automobile	32	27	84.4	15	55.6	75.0	9	33.3	75.0
Camion/fourgonnette	4	4	100.0	3	75.0	15.0	3	75.0	25.0
Motocyclette	3	3	100.0	1	33.3	5.0	0	0.0	0.0
Semi-remorque	2	2	100.0	1	50.0	5.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	23	21	91.3	17	81.0	85.0	11	52.4	91.7
Plusieurs véhicules	18	15	83.3	3	20.0	15.0	1	6.7	8.3
TOTAL	41	36	87.8	20	55.6	100.0	12	33.3	100.0

Prenons par exemple le groupe des 20 à 25 ans, parmi lesquels il y a eu sept conducteurs tués en 2002; quatre de ces victimes (57,1 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, deux (50,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 10,0 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'une des quatre victimes (25,0 %) du groupe des 20 à 25 ans qui avaient été soumises à l'alcootest avait un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie qu'un des deux conducteurs qui avaient 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 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 Nouvelle-Écosse, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2002, puisque 87,8 % des conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Nouvelle-Écosse, 55,6 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 60,0 % 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 :

- ◆ 11,1 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 11,1 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 11,1 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 22,2 % avaient un TA de plus de 160 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), 40,0 % avaient entre 26 et 35 ans et 20,0 %, entre 46 et 55 ans. Les conducteurs des groupes de 16 à 19 ans ne comptaient que pour 5,0 % 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%), 33,3 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans et 25,0 %, de celui des plus de 55 ans. Ceux de 16 à 19 ans comptaient pour 0,0 % et ceux de 20 à 25 ans, pour 8,3 % des conducteurs mortellement blessés dont le TA dépassait la limite permise.

Parmi tous les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 80,0 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 40,0 % des conducteurs de 36 à 45 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

11.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils représentent 90,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 91,7 % de ceux dont les facultés étaient affaiblies selon la loi.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (33 des 41 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 (64,3 % et 25,0 % respectivement). Les trois cinquièmes des conducteurs (61,1 %) et 50,0 % des conductrices 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), 75,0 % étaient des automobilistes et 15,0 %, 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%), 75,0 % étaient des automobilistes et 25,0 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 55,6 % des automobilistes, 33,3 % des motocyclistes, 75,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 50,0 % des conducteurs de semi-remorques avaient consommé de l'alcool.

11.2.4 Variations selon le genre de collision. Plus de la moitié des conducteurs décédés (23 sur 41) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule, et ces accidents ont mis en cause la plupart des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies selon la loi (85,0 % et 91,7 % respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que la consommation d'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Les quatre cinquièmes (81,0 %) des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule avaient un TA positif, comparativement à seulement 20,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

11.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été grièvement blessée en 2002, en Nouvelle-Écosse. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si la collision dans laquelle une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produite la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision 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 collisions ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces collisions liées à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 11-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Nouvelle-Écosse, 2002

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
Âge				
<16	8	2	25.0	2.4
16-19	49	17	34.7	20.0
20-25	67	19	28.4	22.4
26-35	65	17	26.2	20.0
36-45	73	11	15.1	12.9
46-55	65	11	16.9	12.9
>55	80	6	7.5	7.1
Indéterminé	4	2	50.0	2.4
Sexe				
Homme	297	68	22.9	80.0
Femme	111	15	13.5	17.6
Indéterminé	3	2	66.7	2.4
Type de véhicule				
Automobile	254	57	22.4	67.1
Camion/fourgonnette	86	19	22.1	22.4
Motocyclette	34	4	11.8	4.7
Semi-remorque	5	1	20.0	1.2
Autre véhicule routier	4	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	21	4	19.0	4.7
Indéterminé	7	0	0.0	0.0
Genre de collision				
Un seul véhicule	191	69	36.1	81.2
Plusieurs véhicules	220	16	7.3	18.8
TOTAL	411	85	20.7	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 411 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 20,7 % étaient liées à l'alcool.

11.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 22,4 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 20,0 %, des 16 à 19 ans et des 26 à 35 ans et 12,9 % des groupes des 36 à 45 ans et des 46 à 55 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans étaient en cause dans 2,4 % des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Parmi les groupes d'âge, environ un conducteur sur trois des 16 à 19 ans était en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (34,7 %). Le groupe dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre de collisions a été celui des plus âgés, soit ceux de plus de 55 ans (7,5 %).

11.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 80,0 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (22,9 % et 13,5 %, respectivement).

11.3.3 Type de véhicule conduit. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 67,1 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 22,4 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des automobilistes, soit 22,4 % par rapport à 22,1 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, à 20,0 % des conducteurs de semi-remorques et à 19,0 % des conducteurs de véhicules non routiers.

11.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 81,2 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 36,1 % de ces conducteurs, par rapport à 7,3 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

11.4 Tendances du problème des collisions liées à l'alcool

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées 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 collisions liées 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 collisions liées à l'alcool : 1995 – 2002. Le tableau 11-4 et la figure 11-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2002. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 11.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des collisions dans lesquelles 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 collisions dans lesquelles au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les collisions mortelles sur les voies publiques dans lesquelles 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 une**
collision routière mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouvelle-Écosse, 1995 – 2002

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
2001	77	30	39.0
2002	83	34	41.0

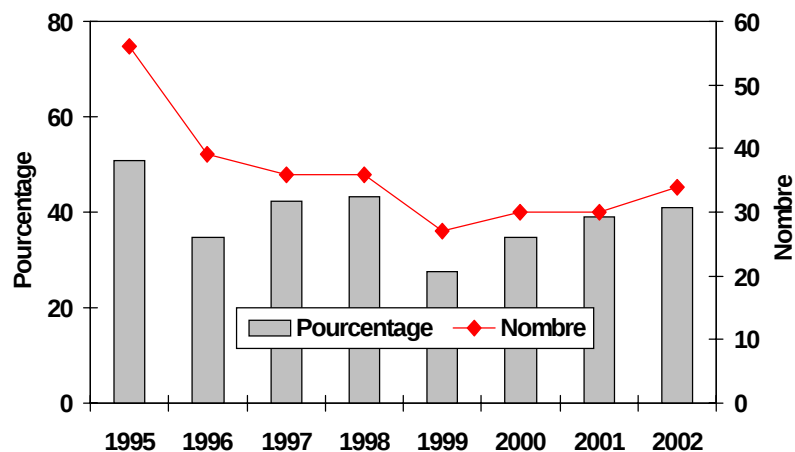
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

** 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 collisions dans lesquelles 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 34, en 2002. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a 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 41,0 % en 2002.

Figure 11-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouvelle-Écosse, 1995 – 2002

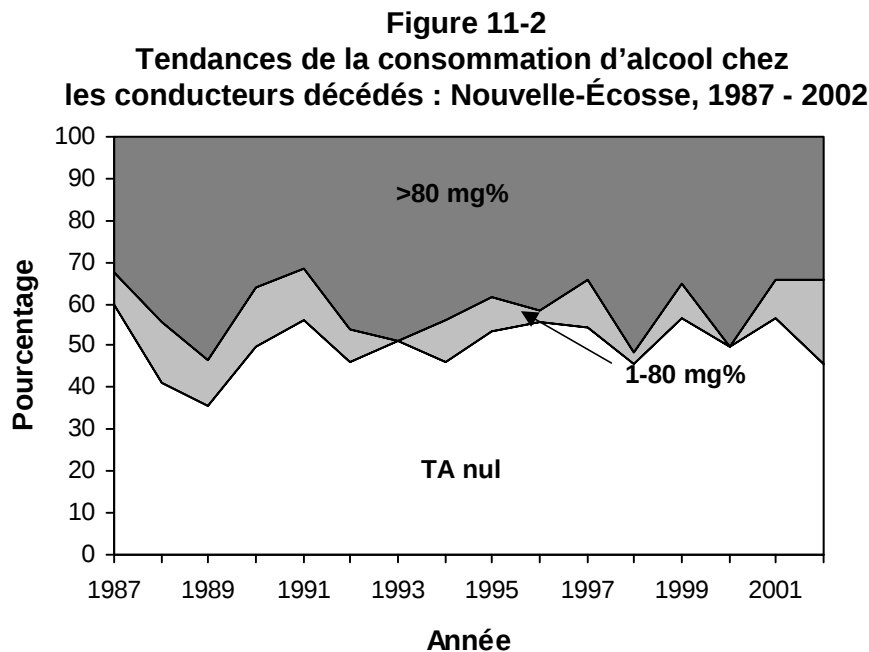


11.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2002. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 16 ans, soit de 1987 à 2002, figurent au tableau 11-5. Les tendances sont illustrées à la figure 11-2 qui

Tableau 11-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Nouvelle-Écosse, 1987 - 2002

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
2001	48	44	91.7	25	56.8	4	9.1	15	34.1
2002	36	35	97.2	16	45.7	7	20.0	12	34.3

*Décédés moins de six heures après la collision.



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 11.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après la collision.

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 %) et redescendre en 2001 (34,1 %) avant de se hausser légèrement à 34,3 % en 2002. 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 %), descendant en 2000 (50,0 %) pour grimper de nouveau en 2001 (56,8 %) et chuter en 2002 (45,7 %). Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus bas en 1993 (0,0 %) et en 2000 (0,0 %) avant d'atteindre un sommet en 2002 (20,0 %).

11.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2002. Le tableau 11-6 et la figure 11-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées 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 non routiers.

Tableau 11-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrainait en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1995 – 2002**

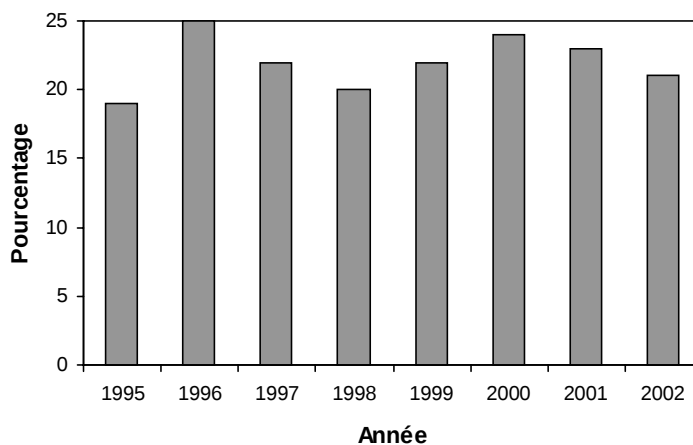
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	491	91	(18.5)
1996	458	114	(24.9)
1997	458	102	(22.3)
1998	427	87	(20.4)
1999	577	125	(21.7)
2000	390	92	(23.6)
2001	400	93	(23.3)
2002	383	81	(21.1)

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

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

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les collisions ayant provoqué des blessures graves a fluctué pendant la période de huit ans. Entre 1995 et 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrainait 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 et de descendre à 21,1 % en 2002.

Figure 11-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrainait en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1995 – 2002



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 collisions routières ayant causé des blessures graves ou mortelles à l'Île-du-Prince-Édouard, en 2002. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool (section 12.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 12.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 12.3);
- ◆ les tendances du problème des collisions liées 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 dix – qui nuit à la fiabilité des résultats.

12.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool

Le tableau 12-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les collisions liées à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard, en 2002. Les décès attribuables aux collisions routières 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. *Une collision routière mortelle est considérée comme étant liée à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, trois personnes du groupe des 20 à 25 ans ont été tuées dans des collisions routières à l'Île-du-Prince-Édouard en 2002. De plus, dans deux de ces cas (66,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, une personne du groupe d'âge des 20 à 25 ans est morte dans une collision liée à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard, en 2002. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 50,0 % des 20 à 25 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 20 à 25 ans représente 14,3 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard en 2002.

Tableau 12-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool :
Île-du-Prince-Édouard, 2002

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	2	1	50.0	0	0.0	0.0
16-19	2	0	0.0	0	#DIV/0!	0.0
20-25	3	2	66.7	1	50.0	14.3
26-45	8	7	87.5	6	85.7	85.7
46-55	2	2	100.0	0	0.0	0.0
>55	3	1	33.3	0	0.0	0.0
Sexe						
Homme	16	12	75.0	6	50.0	85.7
Femme	4	1	25.0	1	100.0	14.3
Type						
Conducteur	13	10	76.9	6	60.0	85.7
Passager	5	2	40.0	1	50.0	14.3
Piéton	2	1	50.0	0	0.0	0.0
Véhicule occupé						
Automobile	6	2	33.3	0	0.0	0.0
Camion/fourgonnette	7	6	85.7	5	83.3	71.4
Motocyclette	2	2	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	3	2	66.7	2	100.0	28.6
(Piétons)	2	1	50.0	0	0.0	0.0
TOTAL	20	13	65.0	7	53.8	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, 20 personnes sont décédées dans des collisions routières à l'Île-du-Prince-Édouard, en 2002. Dans 13 de ces cas (65,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, sept, soit 53,8 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières ($20 \times 0,538$), on peut déterminer qu'à l'Île-du-Prince-Édouard, en 2002, 11 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

12.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 85,7 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 45 ans, tandis que celles du groupe des 20 à 25 ans comptaient pour 14,3 %.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 26 à 45 ans (85,7 %) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes des autres groupes d'âge – aucune (0,0 %) des victimes de ces groupes n'est décédée dans des collisions liées à l'alcool.

12.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 85,7 % étaient des hommes. Toutefois, la fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée était de 100,0 %, comparativement à 50,0 % pour les hommes.

12.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 85,7 % étaient des conducteurs et 14,3 %, des passagers.

Parmi ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (60,0 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. L'alcool était en cause dans 50,0 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 0,0 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé.

12.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 71,4 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette et 28,6 % à bord d'un véhicule non routier.

Parmi toutes ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de véhicule non routier est décédé (100,0 %) était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette et un occupant d'automobile est décédé (83,3 % et 0,0 % respectivement).

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 collisions à l'Île-du-Prince-Édouard, en 2002.

Dix conducteurs ont été mortellement blessés à l'Île-du-Prince-Édouard en 2002; tous (100,0 %) ont été soumis à un alcootest. Parmi ceux qui ont été soumis à ces tests, quatre (40,0 %) avaient consommé de l'alcool. Trois étaient des hommes. Les quatre ont été en cause dans un accident à un seul véhicule.

12.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été grièvement blessée en 2002, 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 collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si la collision dans laquelle une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produite la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision 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 collisions ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces collisions liées à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 12-2
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Île-du-Prince-Édouard, 2002

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
Âge				
<16	1	0	0.0	0.0
16-19	14	2	14.3	11.8
20-25	8	3	37.5	17.6
26-35	21	6	28.6	35.3
36-45	16	3	18.8	17.6
46-55	10	1	10.0	5.9
>55	14	2	14.3	11.8
Sexe				
Homme	55	14	25.5	82.4
Femme	29	3	10.3	17.6
Type de véhicule				
Automobile	55	11	20.0	64.7
Camion/fourgonnette	23	6	26.1	35.3
Motocyclette	1	0	0.0	0.0
Semi-remorque	1	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	4	0	0.0	0.0
Genre de collision				
Un seul véhicule	29	17	58.6	100.0
Plusieurs véhicules	55	0	0.0	0.0
TOTAL	84	17	20.2	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 84 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 20,2 % étaient liées à l'alcool.

12.3.1 Âge des conducteurs. De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures, 35,3 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 17,6 % de ceux des 20 à 25 ans et des 36 à 45 ans, 11,8 % de ceux des 16 à 19 ans et de plus de 55 ans et 5,9 %, de celui des 46 à 55 ans. Aucun conducteur de moins de 16 ans n'était en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Pour chacun des groupes d'âge, 37,5 % des conducteurs du groupe des 20 à 25 ans et 28,6 % de ceux du groupe de 26 à 35 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

12.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 82,4 % étaient des hommes. De plus, la présence des hommes dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était plus de deux fois plus importante que celle des femmes (25,5 % et 10,3 %, respectivement).

12.3.3 Type de véhicule conduit. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 64,7 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 35,3 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de camions/fourgonnettes, soit 26,1 % par rapport à 20,0 % des automobilistes.

12.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 100,0 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 58,6 % d'entre eux.

12.4 Tendances du problème des collisions liées à l'alcool

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées 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 collisions liées 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 collisions liées à l'alcool : 1995 – 2002. Le tableau 12-3 et la figure 12-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2002. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 12.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des collisions dans lesquelles 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 collisions dans lesquelles au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les collisions mortelles sur les voies publiques dans lesquelles 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 12-3
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une**
collision routière mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 1995 – 2002

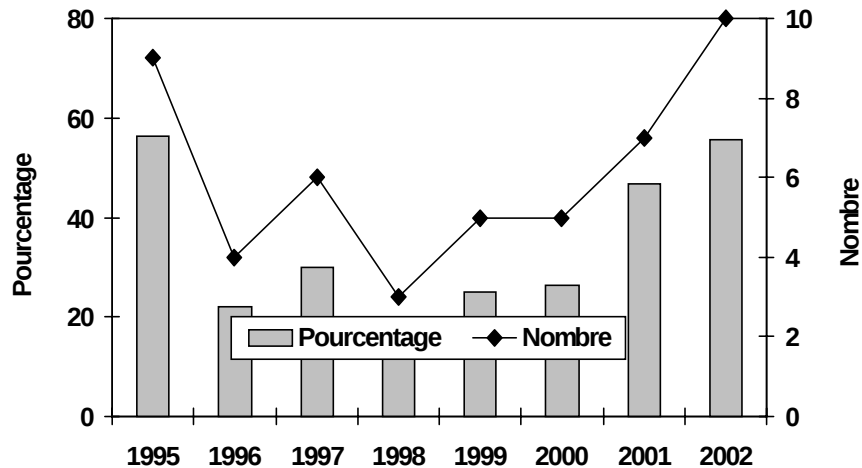
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	16	9	56.3
1996	18	4	22.2
1997	20	6	30.0
1998	21	3	14.3
1999	20	5	25.0
2000	19	5	26.3
2001	15	7	46.7
2002	18	10	55.6

*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 collisions dans lesquelles 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 dix en 2002. Le pourcentage de victimes de collisions liées 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 55,6 % en 2002.

Figure 12-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 1995 - 2002



12.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2002. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 16 ans, soit de 1987 à 2002, figurent au tableau 12-4. Les tendances sont illustrées à la figure 12-2 qui

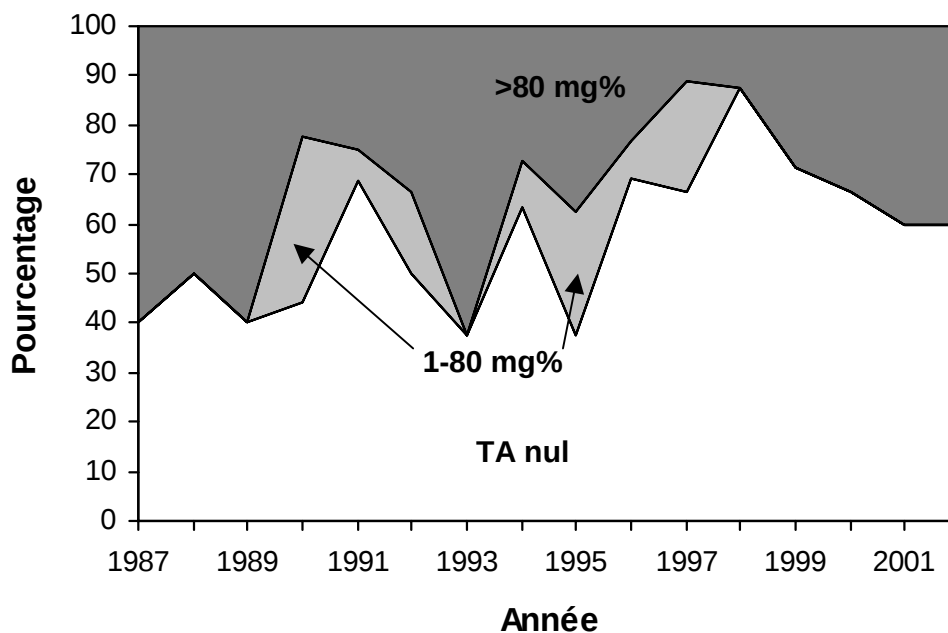
Tableau 12-4
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Île-du-Prince-Édouard, 1987 - 2002

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
2001	5	5	100.0	3	60.0	0	0.0	2	40.0
2002	10	10	100.0	6	60.0	0	0.0	4	40.0

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 la collision.

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 2002 (40,0 %). 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 2002 (60,0 %). 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 %). Entre 1998 et 2002, aucun (0,0 %) conducteur mortellement blessé n'avait de TA entre 1 et 80 mg%.

Figure 12-2
Tendances de la consommation d'alcool chez les
conducteurs décédés : Île-du-Prince-Édouard, 1987 - 2002



12.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2002. Le tableau 12-5 et la figure 12-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées 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 non routiers.

Tableau 12-5

Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1995 – 2002**

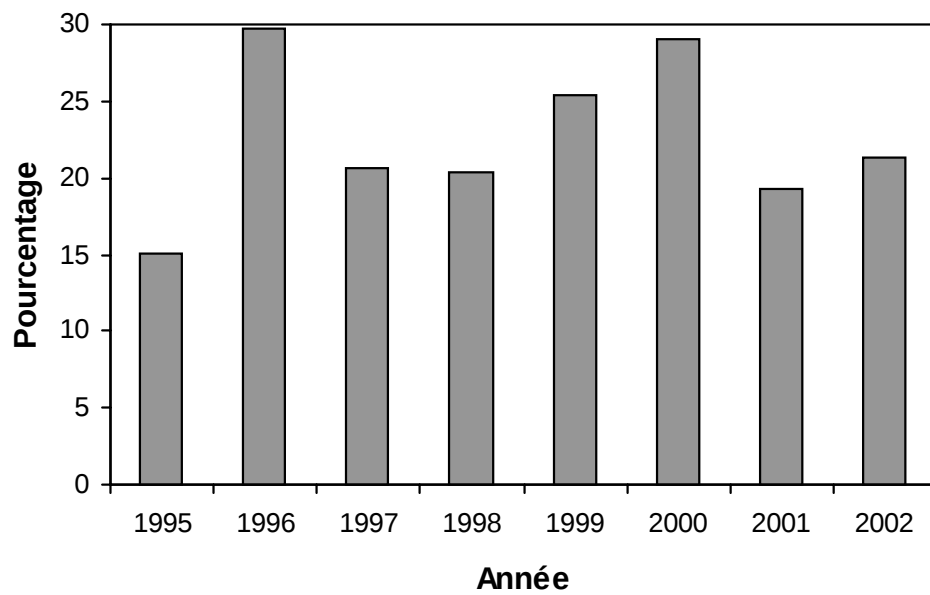
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	172	26	(15.1)
1996	74	22	(29.7)
1997	102	21	(20.6)
1998	108	22	(20.4)
1999	130	33	(25.4)
2000	110	32	(29.1)
2001	83	16	(19.3)
2002	80	17	(21.3)

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

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

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les collisions ayant provoqué des blessures graves a fluctué pendant cette période de sept ans. De 1995 à 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a augmenté, passant de 15,1 % à 29,7 %. Depuis, il a baissé à 20,4 % en 1998, a subi une hausse jusqu'à 29,1 % en 2000 avant de redescendre à 19,3 % en 2001 et de remonter à 21,3 % en 2002.

Figure 12-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions
ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait
en ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1995 - 2002



13.0 TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux collisions routières ayant causé des blessures graves ou mortelles à Terre-Neuve-et-Labrador, en 2002. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool (section 13.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 13.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 13.3);
- ◆ les tendances du problème des collisions liées à l'alcool (section 13.4).

13.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool

Le tableau 13-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les collisions liées à l'alcool à Terre-Neuve-et-Labrador en 2002. Les décès attribuables aux collisions routières 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. *Une collision routière mortelle est considérée comme étant liée à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, six personnes faisant partie du groupe des 20 à 25 ans ont été tuées dans des collisions routières à Terre-Neuve-et-Labrador en 2002. De plus, dans tous les cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, trois personnes du groupe des 20 à 25 ans sont mortes dans une collision liée à l'alcool à Terre-Neuve-et-Labrador, en 2002. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 50,0 % des 20 à 25 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 20 à 25 ans représente 18,8 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool à Terre-Neuve-et-Labrador en 2002.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 41 personnes sont décédées dans des collisions routières à Terre-Neuve-et-Labrador, en 2002. Dans tous ces cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 16, soit 39,0 %, étaient liés à l'alcool.

Tableau 13-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool :
Terre-Neuve, 2002

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	4	4	100.0	1	25.0	6.3
16-19	1	1	100.0	1	100.0	6.3
20-25	6	6	100.0	3	50.0	18.8
26-35	5	5	100.0	3	60.0	18.8
36-45	8	8	100.0	3	37.5	18.8
46-55	9	9	100.0	3	33.3	18.8
>55	8	8	100.0	2	25.0	12.5
Sexe						
Homme	26	26	100.0	11	42.3	68.8
Femme	15	15	100.0	5	33.3	31.3
Type						
Conducteur	25	25	100.0	10	40.0	62.5
Passager	13	13	100.0	3	23.1	18.8
Piéton	3	3	100.0	3	100.0	18.8
Véhicule occupé						
Automobile	22	22	100.0	6	27.3	37.5
Camion/fourgonnette	9	9	100.0	4	44.4	25.0
Motocyclette	1	1	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	6	6	100.0	3	50.0	18.8
(Piétons)	3	3	100.0	3	100.0	18.8
TOTAL	41	41	100.0	16	39.0	100.0

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

13.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool (voir la dernière colonne), 18,8 % avaient entre 20 et 25 ans, entre 26 et 35 ans, entre 36 et 45 ans et entre 46 et 55 ans; 12,5 % avaient plus de 55 ans et 6,3 % avaient moins de 16 ans et entre 16 et 19 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (100,0 %) était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 16 à 19 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les moins âgées et les plus âgées – 25,0 % de celles de moins de 16 ans et de plus de 55 ans sont décédées dans une collision liée à l'alcool.

13.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 68,8 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (42,3%) était plus grande que celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (33,3 %).

13.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 62,5 % étaient des conducteurs; les passagers et les piétons comptaient chacun pour 18,8 %.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (100,0 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un piéton est décédé. L'alcool était en cause dans 40,0 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 23,1 % de celles dans lesquelles un passager est décédé.

13.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, les occupants d'automobiles comptaient pour 37,5 %, tandis que 25,0 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette et 18,8 %, dans un véhicule non routier.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé était plus grand que le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (44,4 % par rapport à 27,3 %). De plus, 50,0 % des occupants de véhicules non routiers sont décédés dans une collision liée 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 collisions à Terre-Neuve-et-Labrador, en 2002. 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, 2002

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>									
20-25	2	2	100.0	1	50.0	16.7	1	50.0	25.0
26-35	4	4	100.0	2	50.0	33.3	2	50.0	50.0
36-45	5	4	80.0	1	25.0	16.7	0	0.0	0.0
46-55	6	6	100.0	2	33.3	33.3	1	16.7	25.0
>55	3	2	66.7	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	16	14	87.5	5	35.7	83.3	4	28.6	100.0
Femme	4	4	100.0	1	25.0	16.7	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	15	13	86.7	5	38.5	83.3	4	30.8	100.0
Camion/fourgonnette	4	4	100.0	1	25.0	16.7	0	0.0	0.0
Motocyclette	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	10	8	80.0	5	62.5	83.3	4	50.0	100.0
Plusieurs véhicules	10	10	100.0	1	10.0	16.7	0	0.0	0.0
TOTAL	20	18	90.0	6	33.3	100.0	4	22.2	100.0

Prenons par exemple le groupe des 26 à 35 ans, parmi lesquels il y a eu quatre conducteurs tués en 2002; toutes ces victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi elles, deux (50,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 26 à 35 ans représentaient 33,3 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que deux des quatre (40,0 %) victimes du groupe des 26 à 35 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que les deux 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 26 à 35 ans représentaient 50,0 % 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. À Terre-Neuve-et-Labrador, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2002, puisque 90,0 % des conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest. À Terre-Neuve-et-Labrador, 33,3 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 66,7 % 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%;
- ◆ 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 11,1 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 22,2 % avaient un TA de plus de 160 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), 33,3 % avaient entre 26 et 35 ans et entre 46 et 55 ans, tandis que ceux qui avaient entre 20 et 25 ans et entre 36 et 45 ans comptaient chacun pour 16,7 %.

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 26 à 35 ans

comptaient pour 50,0 %, et ceux des 20 à 25 ans et des 46 à 55 ans représentaient chacun 25,0 %.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 50,0 % des conducteurs de ces groupes d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, 25,0 % des conducteurs de 36 à 45 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

13.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 83,3 % 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 (16 des 20 victimes étaient des hommes). Un tiers (35,7 %) des conducteurs mortellement blessés avaient consommé de l'alcool comparativement à une des quatre (25,0 %) conductrices mortellement blessées. Parmi les conducteurs qui avaient bu, 80,0 % 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), les automobilistes représentaient 83,3 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, 16,7 %.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 100,0 % étaient des automobilistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 38,5 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 25,0 % des automobilistes avaient consommé de l'alcool.

13.2.4 Variations selon le genre de collision. La moitié des conducteurs décédés (10 sur 20) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule, et pourtant ces accidents ont mis en cause 83,3 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et tous ceux dont les facultés étaient affaiblies (100,0 %).

La présence de l'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Les trois cinquièmes des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (62,5 %) avaient un TA positif, comparativement à 10,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

13.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été grièvement blessée en 2002, à Terre-Neuve-et-Labrador. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si la collision dans laquelle une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produite la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision 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 collisions ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces collisions liées à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 246 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 18,3 % étaient liées à l'alcool.

13.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures, 33,3 % faisaient partie du groupe des 20 à

25 ans, 26,7 %, de celui des 26 à 35 ans, 11,1 % de ceux des 16 à 19 ans et des 46 à 55 ans et 8,9 % du groupe des 36 à 45 ans. Les groupes de conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans comptaient pour 0,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 13-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Terre-Neuve, 2002

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
Âge				
<16	12	0	0.0	0.0
16-19	19	5	26.3	11.1
20-25	37	15	40.5	33.3
26-35	43	12	27.9	26.7
36-45	44	4	9.1	8.9
46-55	31	5	16.1	11.1
>55	32	0	0.0	0.0
Indéterminé	28	4	14.3	8.9
Sexe				
Homme	170	38	22.4	84.4
Femme	53	5	9.4	11.1
Indéterminé	23	2	8.7	4.4
Type de véhicule				
Automobile	121	23	19.0	51.1
Camion/fourgonnette	59	10	16.9	22.2
Motocyclette	10	1	10.0	2.2
Semi-remorque	1	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	36	10	27.8	22.2
Indéterminé	19	1	5.3	2.2
Genre de collision				
Un seul véhicule	108	39	36.1	86.7
Plusieurs véhicules	138	6	4.3	13.3
TOTAL	246	45	18.3	100.0

Dans chacun des groupes d'âge, deux conducteurs sur cinq des 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (40,5 %). Les groupes dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre de collisions ont été ceux de plus de 55 ans (0,0 %) et de moins de 16 ans (0,0 %).

13.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 84,4 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi deux fois plus importante que celle des femmes (22,4 % et 9,4 %, respectivement).

13.3.3 Type de véhicule conduit. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 51,1 %, les conducteurs de véhicules non routiers et les conducteurs de camions/fourgonnettes pour 22,2 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de véhicules non routiers, soit 27,8 %, par rapport à 19,0 % des automobilistes, 16,9 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 10,0 % des motocyclistes.

13.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 86,7 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 36,1 % de ces conducteurs, par rapport à 4,3 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

13.4 Tendances du problème des collisions liées à l'alcool

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées 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 collisions liées 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 collisions liées à l'alcool : 1995 – 2002. Le tableau 13-4 et la figure 13-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des

collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2002. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 13.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des collisions dans lesquelles 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 collisions dans lesquelles au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les collisions mortelles sur les voies publiques dans lesquelles 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 une**
collision routière mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Terre-Neuve, 1995 – 2002

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
2001	35	12	34.3
2002	35	11	31.4

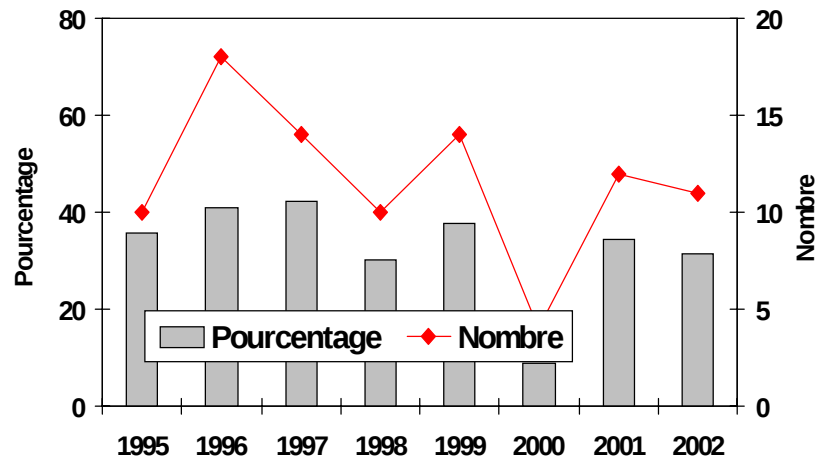
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

** 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 collisions dans lesquelles 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, chuter à son plus bas niveau de quatre, en 2000, remonter à 12 en 2001 et redescendre à 11 en 2002. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool est passé de 35,7 % en 1995 à 42,4 % en 1997. En 1998, il a diminué à Terre-Neuve-et-Labrador à 30,3 % avant de remonter à

37,8 % en 1999 puis d'atteindre un creux de 8,9 % en 2000 avant de grimper à 34,3 % en 2001 et diminuer à 31,4 % en 2002.

Figure 13-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Terre-Neuve, 1995 - 2002



13.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2002. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 16 ans, soit de 1987 à 2002, figurent au tableau 13-5. Les tendances sont illustrées à la figure 13-2 qui

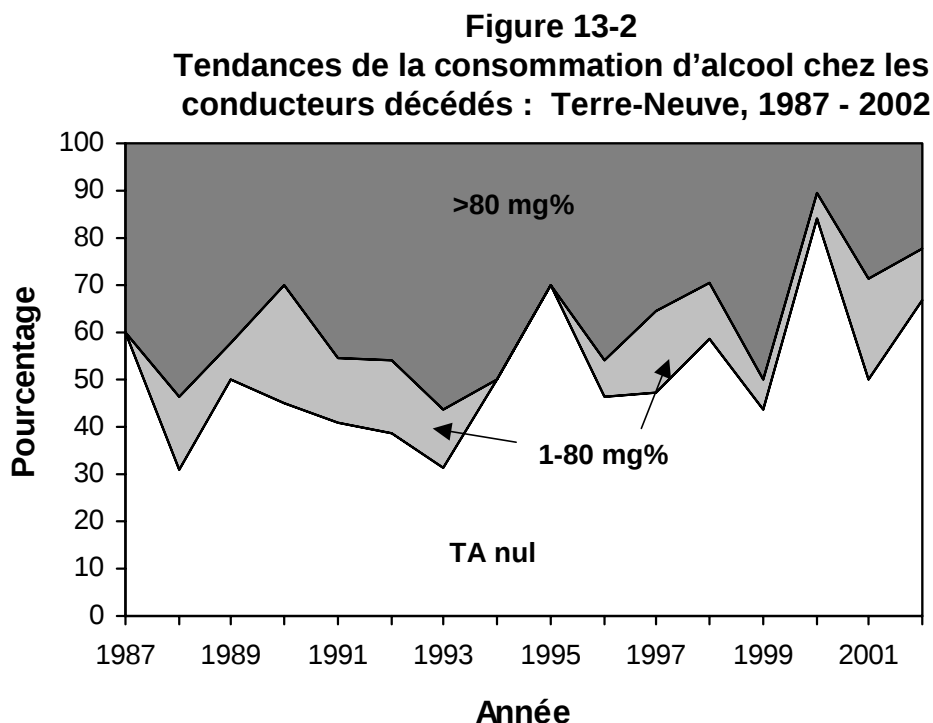
Tableau 13-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Terre-Neuve, 1987 - 2002

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
2001	15	14	93.3	7	50.0	3	21.4	4	28.6
2002	18	18	100.0	12	66.7	2	11.1	4	22.2

*Décédés moins de six heures après la collision.

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 la collision.

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 baissé en 1998 (29,4 %) avant de grimper à 50,0 % en 1999, de retomber à son plus bas niveau en 2000 (10,5 %), d'augmenter en 2001 (28,6 %) et de redescendre en 2002 (22,2 %). 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, a atteint un sommet à 84,2 % en 2000 pour redescendre à 50,0 % en 2001 et remonter en 2002 (66,7 %). 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, se hisser à 21,4 % en 2001 et chuter à 11,1 % en 2002.



13.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2002. Le tableau 13-6 et la figure 13-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées 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 non routiers.

Tableau 13-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Terre Neuve, 1995 - 2002**

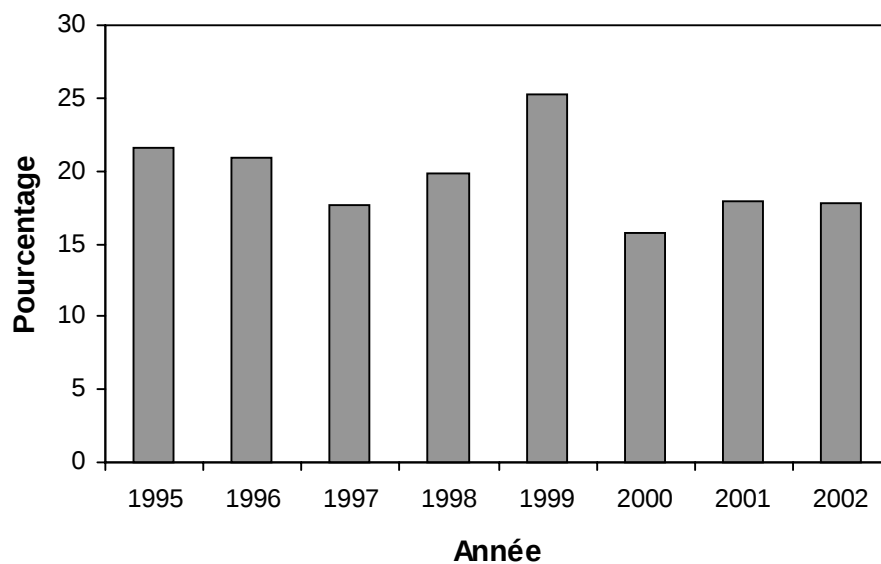
Année	Nombre de décès	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	259	56	(21.6)
1996	296	62	(20.9)
1997	262	46	(17.6)
1998	243	48	(19.8)
1999	230	58	(25.2)
2000	249	39	(15.7)
2001	223	40	(17.9)
2002	191	34	(17.8)

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

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

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les collisions ayant provoqué des blessures graves a été relativement stable. De 1995 à 1997, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions 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, augmenter à 17,9 % en 2001 et diminuer légèrement à 17,8 % en 2002.

Figure 13-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions
ayant provoqué des blessures graves et où
l'alcool entrait en ligne de compte : Terre-Neuve, 1995 - 2002



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 collisions routières ayant causé des blessures graves ou mortelles au Yukon, en 2002. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool (section 14.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 14.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 14.3);
- ◆ les tendances du problème des collisions liées 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 collisions liées à l'alcool – seulement six – et de conducteurs mortellement blessés – seulement neuf – ne donnerait pas de résultats fiables.

14.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool

Une collision routière mortelle est considérée comme étant liée à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.

Quatorze personnes sont décédées dans des collisions routières au Yukon, en 2002. Dans 13 de ces cas (92,9 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, six (46,2 %) étaient liés à l'alcool.

14.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Au Yukon, il y a eu seulement neuf conducteurs tués en 2002. Tous ont été soumis à des alcootests et trois d'entre eux (33,3 %) avaient consommé de l'alcool.

14.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été grièvement blessée en 2002, au Yukon. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si la collision dans laquelle une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produite la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision 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 collisions ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces collisions liées à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 43 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 39,5 % étaient liées à l'alcool.

14.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 23,5 % avaient entre 36 et 45 ans et entre 46 et 55 ans, 17,6 % entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans, 11,8 % avaient plus de 55 ans et 5,9 % faisaient partie du groupe des 16 à 19 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, quatre conducteurs sur cinq de 46 à 55 ans (80,0 %), 60,0 % du groupe des 20 à 25 ans, 36,4 % de celui des 36 à 45 ans, 33,3 % de celui des 26 à 35 ans, 28,6 % des plus de 55 ans et 20,0 % de celui des 16 à 19 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

14.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 76,5 % étaient des hommes. De plus, la présence des hommes dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était plus importante que celle des femmes (48,1 % et 25,0 %, respectivement).

14.3.3 Type de véhicule conduit. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les conducteurs de camions/fourgonnettes comptaient pour 64,7 % et les automobilistes, pour 17,6 %, les motocyclistes pour 11,8 % et les conducteurs de semi-remorques, pour 5,9 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était ceux des conducteurs de camions/fourgonnettes (52,4 %). Parmi les automobilistes, 25,0 % étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, tandis que le taux était de un sur deux, soit 50,0 % pour les conducteurs de semi-remorques et de 28,6 % pour les motocyclistes.

14.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 100,0 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. L'alcool était un facteur dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves chez 43,6 % des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule.

14.4 Tendances du problème des collisions liées à l'alcool

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

collisions liées 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 collisions liées à l'alcool : 1995 – 2002. Le tableau 14-2 et la figure 14-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2002. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 14.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des collisions dans lesquelles 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 collisions dans lesquelles au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les collisions mortelles sur les voies publiques dans lesquelles 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 une**
collision routière mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Territoire du Yukon, 1995 – 2002

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
2001	4	0	0.0
2002	14	6	42.9

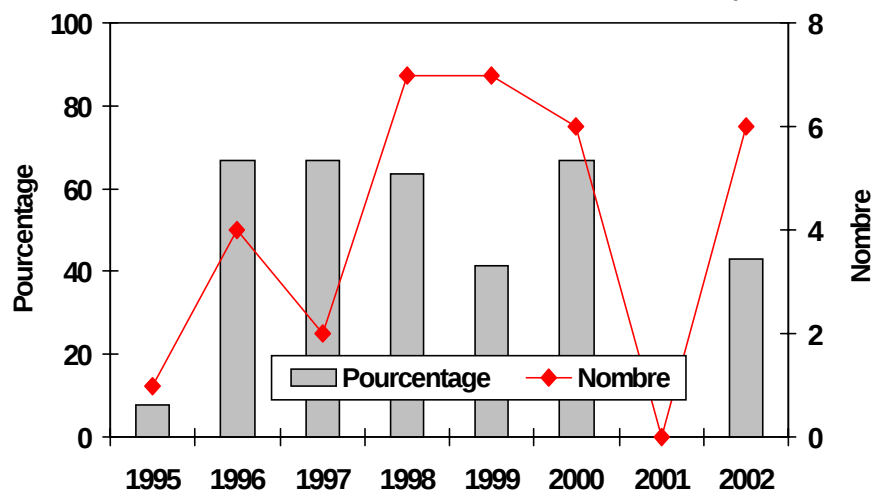
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

** 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 collisions dans lesquelles 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, descendre à zéro en 2001 et remonter à six en 2002. Le pourcentage de victimes de collisions liées 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, remonter à 66,7 % en 2000, chuter à 0,0 % en 2001 et grimper de nouveau à 42,9 % en 2002.

Figure 14-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Territoire du Yukon, 1995 - 2002



14.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2002. En raison du petit nombre de cas, soit seulement neuf conducteurs mortellement blessés en 2002, 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 collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2002. Puisque l'information sur les collisions ayant provoqué des blessures graves au Yukon n'est disponible que depuis 1998, les tendances relatives aux conducteurs en cause dans les collisions 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 non routiers.

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les collisions ayant provoqué des blessures graves a été relativement stable. Entre 1995 et 1997, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a baissé légèrement, passant de 20,1 % à 18,1 %. En 1998, il a augmenté à 22,7 %, diminué jusqu'à 14,3 % en 2001, puis augmenté à 18,9 % en 2002.

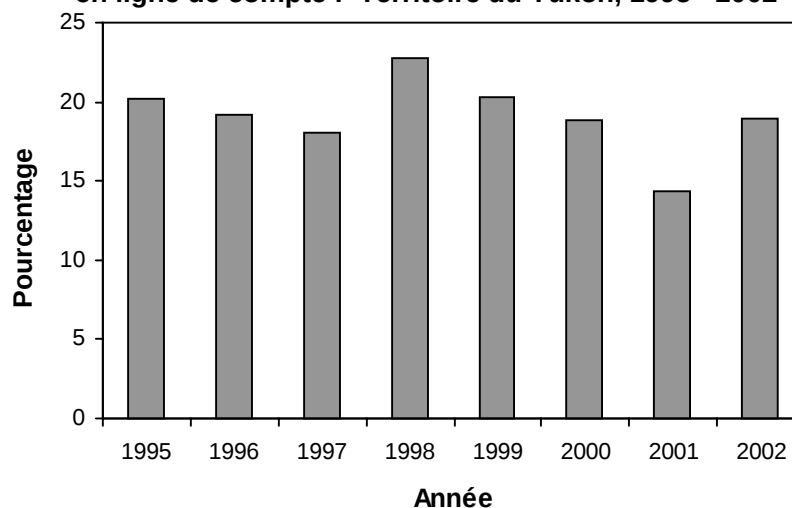
Tableau 14-3
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrait en ligne de compte : Territoire du Yukon, 1995 - 2002**

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	338	68	(20.1)
1996	346	64	(18.5)
1997	287	52	(18.1)
1998	273	62	(22.7)
1999	314	68	(21.7)
2000	299	59	(19.7)
2001	273	39	(14.3)
2002	243	46	(18.9)

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

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

Figure 14-2
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrait en ligne de compte : Territoire du Yukon, 1995 - 2002



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 collisions routières ayant provoqué des blessures graves ou mortelles dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, en 2002. Les données sur les collisions dans ces deux secteurs de compétence ont été regroupées 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 collisions 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 collisions liées à l'alcool (section 15.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 15.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 15.3);
- ◆ les tendances du problème des collisions liées 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 neuf – et de conducteurs mortellement blessés – seulement un – qui ne donnerait pas de résultats fiables.

15.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool

En 2002, neuf personnes sont décédées dans des collisions routières dans les Territoires du Nord-Ouest (quatre) et au Nunavut (cinq). Dans huit de ces cas (88,9 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, trois (32,5 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion au nombre total de victimes de collisions routières ($9 \times .375$), on peut déterminer que *dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, en 2002, trois personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.*

15.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, en 2002, seulement un conducteur est décédé dans une collision routière, survenue dans les Territoires du Nord-Ouest.

15.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été grièvement blessée en 2002, 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 collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si la collision dans laquelle une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produite la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision 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 collisions ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces collisions liées à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 36 conducteurs (22 dans les Territoires du Nord-Ouest et 14 au Nunavut) étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 25,0 % étaient liées à l'alcool.

15.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 44,4 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 22,2 %, des 16 à 19 ans, 11,1 % des moins de 16 ans, des 20 à 25 ans et des plus de 55 ans. Aucun des conducteurs des groupes de 36 à 45 ans et de 46 à 55 ans n'était en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, les deux tiers des conducteurs du groupe des 16 à 19 ans et des 26 à 35 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (66,7 %). Les groupes les moins susceptibles d'être représentés dans ce genre de collisions étaient ceux des groupes de 36 à 45 ans et de 46 à 55 ans (0,0 %).

15.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 88,9 % étaient des hommes. De

Tableau 15-1

Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : Territoires du Nord-Ouest et Nunavut, 2002

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	5	1	20.0	11.1
16-19	3	2	66.7	22.2
20-25	4	1	25.0	11.1
26-35	6	4	66.7	44.4
36-45	8	0	0.0	0.0
46-55	5	0	0.0	0.0
>55	5	1	20.0	11.1
<u>Sexe</u>				
Homme	29	8	27.6	88.9
Femme	7	1	14.3	11.1
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	6	2	33.3	22.2
Camion/fourgonnette	18	4	22.2	44.4
Véhicule non routier	12	3	25.0	33.3
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	15	7	46.7	77.8
Plusieurs véhicules	21	2	9.5	22.2
TOTAL	36	9	25.0	100.0

plus, la présence des hommes dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était deux fois plus grande que celle des femmes (27,6 % et 14,3 %, respectivement).

15.3.3 Type de véhicule conduit. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les conducteurs de camions/fourgonnettes comptaient pour 44,4 %, ceux des véhicules non routiers, pour 33,3 % et les automobilistes, pour 22,2 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des automobilistes – 33,3 % de ces conducteurs ont été en cause dans des collisions liées à l'alcool, par rapport à 25,0 % pour les conducteurs de véhicules non routiers et 22,2 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes.

15.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 77,8 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 46,7 % de ces conducteurs, par rapport à 9,5 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

15.4 Tendances du problème des collisions liées à l'alcool

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées 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 collisions liées 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 collisions liées à l'alcool : 1995 – 2002. Le nombre de personnes qui sont décédées dans des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause est passé de zéro à sept entre 1995 et 1996. En 1997 et

en 1998, il y a eu trois collisions liées à l'alcool. Ce total est passé à quatre en 1999 pour tomber à zéro de 2000 à 2002.

15.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2002. En raison du petit nombre de cas, soit seulement un conducteur mortellement blessé en 2002, toute tentative d'établir des tendances serait peu fiable, de sorte qu'aucune n'est présentée.

15.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2002. Le tableau 15-2 et la figure 15-1 donnent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. 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 non routiers.

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les collisions ayant provoqué des blessures graves a été relativement variable à cause du très petit nombre de conducteurs. Entre 1995 et 1997, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a baissé, passant de 61,5 % à 21,4 %. En 1998, il a grimpé en flèche à 61,1 %, avant de chuter à 38,1 % en 1999, de remonter à 54,5 % en 2000 et de tomber à 25,0 % en 2002.

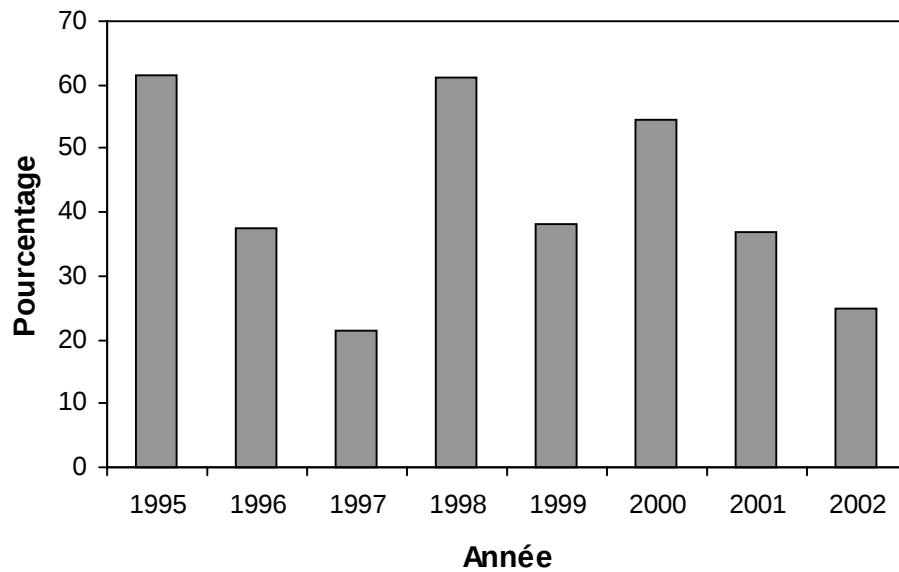
Tableau 15-2
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest et Nunavut, 1995 - 2002**

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	26	16	(61.5)
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)
2001	27	10	(37.0)
2002	24	6	(25.0)

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

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

Figure 15-1
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans les collisions
ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entraînait en ligne
de compte : Territoires du Nord-Ouest et Nunavut, 1995 - 2002



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 accidents 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.

Mayhew, D.R.; Brown, S.W. et Simpson, H.M. 2002. **Le problème des accidents liés à l'alcool au Canada : 2000.** Ottawa, Ontario. Transports Canada, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile.

Mayhew, D.R.; Brown, S.W. et Simpson, H.M. 2003. **Le problème des collisions liées à l'alcool au Canada : 2001.** Ottawa, Ontario. Transports Canada, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile.