

**LE PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL
AU CANADA : 2005**

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)

janvier 2008

© Canadian Council of Motor Transport Administrators and the
Minister of Public Works and Government Services,
represented by the Minister of Transport, 2008.

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, 2008.

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 2005, 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 2005, 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 des victimes.....	17
3.1.2 Sexe	17
3.1.3 Genre de victime.....	17
3.1.4 Type de véhicule.....	18
3.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	18
3.2.1 Variations selon l'âge	20
3.2.2 Variations selon le sexe.....	22
3.2.3 Variations selon le type de véhicule.....	23
3.2.4 Variations selon le genre de collision.....	27
3.3 Consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés.....	28
3.3.1 Variations selon l'âge.....	29
3.3.2 Variations selon le sexe.....	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.....	32
3.4.1 Âge des conducteurs.....	33
3.4.2 Sexe des conducteurs	34
3.4.3 Type de véhicule.....	34
3.4.4 Genre de collision	35
3.5 Tendances du problème des collisions liées à l'alcool.....	35
3.5.1 Décès dans des collisions liées à l'alcool : 1995 – 2005.....	35
3.5.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2005	37
3.5.3 Piétons mortellement blessés : 1987 – 2005.....	39
3.5.4 Conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2005	40

4.0	Colombie-Britannique	43
5.0	Alberta	57
6.0	Saskatchewan	71
7.0	Manitoba	85
8.0	Ontario	99
9.0	Québec	113
10.0	Nouveau-Brunswick	127
11.0	Nouvelle-Écosse	141
12.0	Île-du-Prince-Édouard	155
13.0	Terre-Neuve-et-Labrador	169
14.0	Territoire du Yukon	183
15.0	Territoires du Nord-Ouest	191
16.0	Nunavut	197
17.0	Bibliographie	203

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

T. Smith

Coroner en chef
Bureau du Coroner en chef
Colombie-Britannique

J. Espie

Directrice principale
Bureau de la sécurité routière
Ministère de l'Infrastructure et
des Transports de l'Alberta

D^r G. Dowling

Médecin légiste en chef
Solliciteur général de l'Alberta

D. McNaughton

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

K. Stewart

Coroner en chef
Ministère de la Justice de la
Saskatchewan

M. Zyluk

Sous-ministre adjoint /
Registraire des véhicules
Ministère des Transports et Services
gouvernementaux du Manitoba

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

C. O'Donnell

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

A. Kaylo

Directeur
Division des permis et de la sécurité
Ministère du Transport
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

L. Gee

Directeur, Division des véhicules automobiles
Nunavut

D^r B. McLellan

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

M. Bowes, M.D.

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

R. Sellers, M.D.

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

Coroner en chef
Nunavut

1.0 INTRODUCTION

Le rapport décrit l'ampleur et les caractéristiques du problème des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2005, ainsi que les tendances générales. Il inclut des données sur les conducteurs et les piétons mortellement blessés tirées de la *Base de données sur les collisions mortelles*. Au cours des vingt-cinq dernières années, la *Base de données sur les collisions mortelles* 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 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. La *Base de données sur les collisions mortelles* est financée conjointement par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et Transports Canada.

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 connexe 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 2005, 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 2005, 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 2005, 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 2005 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 réussi à réduire les 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 coll., 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 coll., 1999, pour connaître leur définition de la victime d'une collision routière).

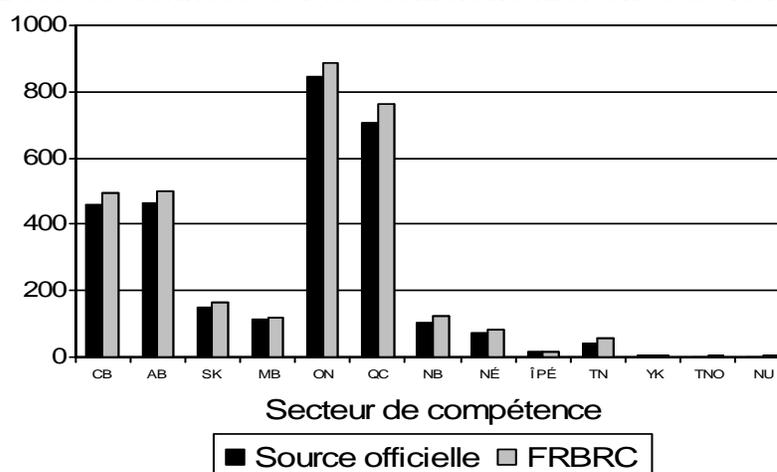
- **Nombre de victimes : Comparaison des sources officielles à la *Base de données sur les collisions mortelles*.** La *Base de données sur les collisions mortelles* contient des renseignements sur 3 226 personnes mortellement blessées dans des collisions au Canada, en 2005. Ce total est supérieur à 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 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 2005. 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.

- **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.

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 : 2005



CB	459	496
AB	466	501
SK	147	163
MB	113	120
ON	845	886
QC	704	761
NB	105	126
NÉ	72	81
ÎPÉ	17	17
TN	43	58
YK	5	6
TNO	2	5
NU	2	6
Total	2980	3226

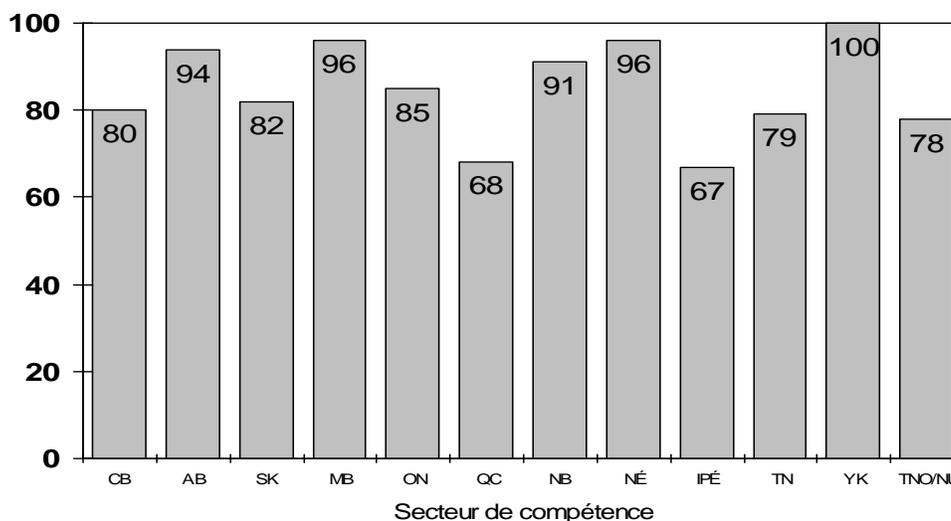
Au Canada, en 2005, six victimes sur dix étaient des conducteurs de véhicules (63,5 %); 23,4 % étaient des passagers et 13,0 %, des piétons. On voit bien que les occupants de véhicules, plus particulièrement les conducteurs, demeurent le principal groupe d'intérêt en matière de sécurité routière.

- **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 tests sont effectués afin de déterminer la présence d'alcool dans les liquides organiques des victimes.

En 2005 au Canada, les conducteurs décédés ont été soumis à des tests plus fréquemment (81,6 %) que les piétons (58,1 %) et les passagers (26,4 %). La fréquence des tests augmente légèrement pour les piétons et les passagers victimes de collisions routières, si l'on exclut les victimes de moins de 16 ans, qui sont moins fréquemment soumises à des tests (60,1 % et 28,4 %, respectivement). La fréquence augmente également si on ne retient que les analyses portant sur les piétons décédés dans les six heures suivant la collision (si l'on applique cette restriction, la fréquence des tests des piétons s'élève à 78,1 %).

La fréquence des alcootests varie non seulement en fonction du genre de victime, mais également des secteurs de compétence. On illustre cet aspect à la figure 2-2 qui montre la fréquence des tests d'alcoolémie effectués chez les conducteurs décédés dans les provinces et les territoires. La plupart des secteurs de compétence pratiquent des analyses sur plus de 80,0 % 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

Figure 2-2
Pourcentage des tests d'alcoolémie chez les conducteurs décédés au Canada : 2005

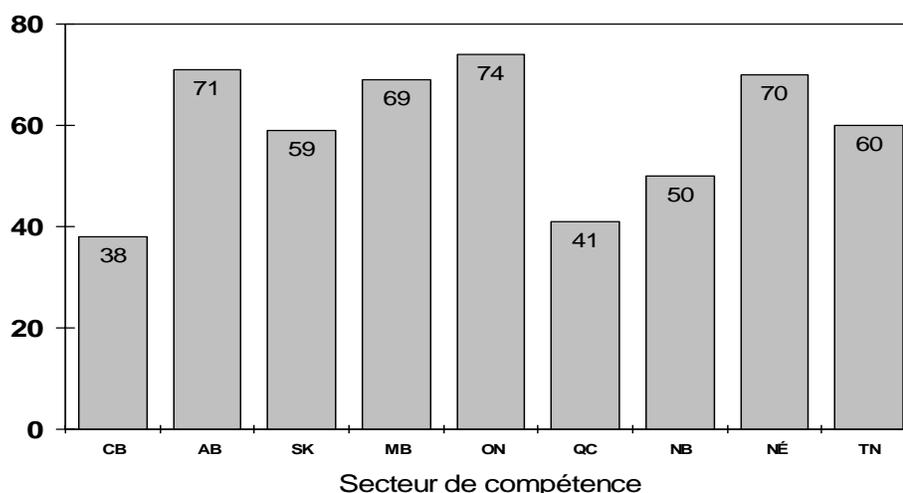


données. Dans les secteurs de compétence où la fréquence des tests d'alcoolémie est élevée pour les conducteurs mortellement blessés, il arrive que certains conducteurs ne soient pas soumis aux tests pour différentes raisons. Ainsi, lorsque la victime a survécu à la collision et est décédée beaucoup 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'on ne dispose pas 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 38,0 % en Colombie-Britannique jusqu'à 74,0 % en Ontario.

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).

Figure 2-3
Pourcentage des tests d'alcoolémie chez
les piétons décédés au Canada : 2005



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, ce n'est que depuis 2005 que les policiers enquêteurs notent dans leur rapport si la collision comportait des blessés graves, ou, sur le plan personnel, la gravité des blessures subies. Ainsi, avant 2005, il n'était 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 sur les tendances de l'ensemble du Canada, présentées à la section 3.5.4, ne comprennent pas de renseignements sur la Colombie-Britannique. Cependant, dans la section du rapport qui porte sur les tendances de la Colombie-Britannique (section 4.4.3), 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 des Territoires du Nord-Ouest, du Manitoba, du Nunavut et du Yukon, 12,6 %, 11,0 %, 8,6 % 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 quatre 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, en 2005, 16 711 personnes ont été grièvement blessées dans des collisions routières; 22 430 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 (8 484 conducteurs ou 37,8 % du total « national »); le Nunavut est le secteur où a été enregistré le plus faible nombre de conducteurs dans ce genre de collisions, soit 14 conducteurs (ou 0,1 % 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, 2005

Secteur de compétence	Nombre de conducteurs	% du total
Colombie-Britannique	2,832	12.6
Alberta	4,024	17.9
Saskatchewan	469	2.1
Manitoba	511	2.3
Ontario	4,970	22.2
Québec	8,484	37.8
Nouveau-Brunswick	437	1.9
Nouvelle-Écosse	367	1.6
Ile-du-Prince-Édouard	69	0.3
Terre-Neuve	181	0.8
Territoire du Yukon	41	0.2
Territoires du Nord-Ouest	31	0.1
Nunavut	14	0.1
TOTAL	22,430	100.0

- **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 (56,2 %), plus du quart conduisaient des camions/fourgonnettes (26,1 %), 6,2 % des motocyclettes, 5,3 % des véhicules non routiers (motoneiges, motos tout terrain), 3,6 % des semi-remorques, et 1,2 %, 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 contraintes, 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 2005, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur déterminant dans la collision, dans 91,3 % 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 2005, a été très élevée, puisque 83,1 % 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 58,1 % dans l'ensemble, pourcentage qui s'élève à 60,1 % 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. Les résultats pour les différents secteurs de compétence ne sont pas déclarés afin de protéger la vie privée. 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 coll., 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 l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée n'incluait qu'un

seul véhicule et s'est produit la nuit, entre 21 h et 6 h (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre 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 coll., 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 2005. 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 2005. 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, 327 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Canada en 2005. De plus, dans 300 de ces cas (91,7 %), 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, 100 personnes du groupe des 16-19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2005. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 33,3 % 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 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 10,0 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2005.

Tableau 3-1

Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Canada, 2005

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	156	137	87.8	13	9.5	1.3
16-19	327	300	91.7	100	33.3	10.0
20-25	491	459	93.5	247	53.8	24.6
26-35	483	456	94.4	220	48.2	21.9
36-45	442	407	92.1	174	42.8	17.3
46-55	441	413	93.7	139	33.7	13.9
>55	886	773	87.2	110	14.2	11.0
<u>Sexe</u>						
Homme	2262	2081	92.0	806	38.7	80.4
Femme	964	864	89.6	197	22.8	19.6
<u>Genre</u>						
Conducteur	2048	1906	93.1	687	36.0	68.5
Passager	755	689	91.3	194	28.2	19.3
Piéton	418	346	82.8	118	34.1	11.8
Indéterminé	5	4	80.0	4	100.0	0.4
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	1445	1336	92.5	432	32.3	43.1
Camion/fourgonnette	772	741	96.0	283	38.2	28.2
Motocyclette	249	225	90.4	61	27.1	6.1
Semi-remorque	48	44	91.7	3	6.8	0.3
Autre véhicule routier	6	4	66.7	0	0.0	0.0
Véhicule non routier (Piétons)	283	249	88.0	106	42.6	10.6
(Piétons)	418	346	82.8	118	34.1	11.8
Indéterminé	5	0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	3226	2945	91.3	1003	34.1	100.0

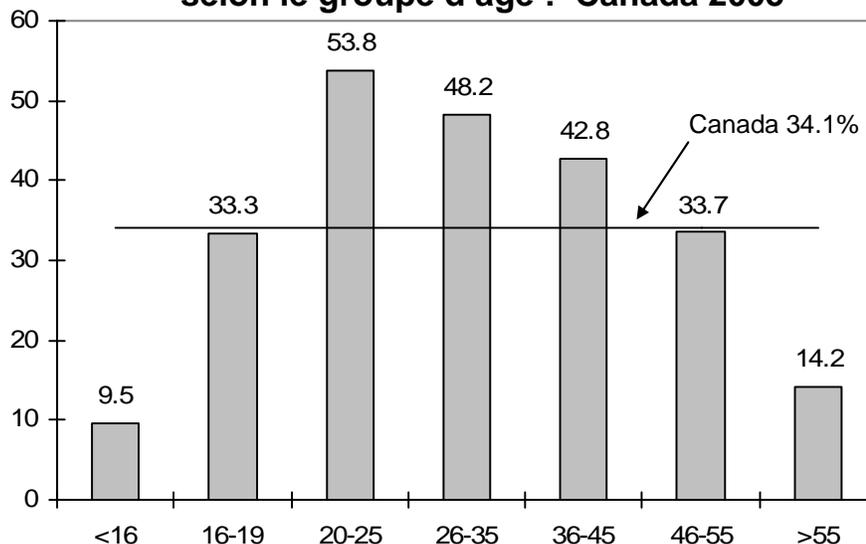
*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 3 226 personnes sont décédées dans des collisions routières au Canada, en 2005. Dans 2 945 de ces cas (91,3 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 1 003, soit 34,1 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (3 226 x 0,341), on peut déterminer qu'au Canada, en 2005, 1 100 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

3.1.1 Âge des victimes. De toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool (voir la dernière colonne du tableau 3-1), 24,6 % avaient entre 20 et 25 ans; 21,9 %, entre 26 et 35 ans; 17,3 %, entre 36 et 45 ans; 13,9 %, entre 46 et 55 ans et 11,0 % avaient plus de 55 ans. Le groupe des plus jeunes (<16 ans) ne représentait que 1,3 % 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 sont ceux des 20 à 25 ans et des 26 à 35 ans (53,8 % et 48,2 % respectivement). Le plus faible taux de consommation d'alcool a été observé chez les très jeunes et les plus âgés – seulement 9,5 % des victimes de moins de 16 ans et 14,2 % 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 2005



3.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 80,4 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (38,7 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (22,8 %).

3.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 68,5 % étaient des conducteurs, 19,3 % étaient des passagers et 11,8 % étaient des piétons et 0,4 % étaient des victimes dont la position était inconnue.

Dans chacune de ces catégories, on constate peu de différences sur le plan de la fréquence de consommation. Pour tous les principaux genres de victimes, la fréquence de consommation d'alcool était la plus élevée (36,0 %) dans les collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. Par ailleurs, la consommation d'alcool a été relevée dans 34,1 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé et dans 28,2 % des collisions dans lesquelles un passager a perdu la vie.

3.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, près de la moitié (43,1 %) se trouvaient dans une automobile, 28,2 % dans un camion/fourgonnette, 10,6 % dans un véhicule non routier (soit bicyclette, motoneige, véhicule tout terrain) et 6,1 % 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 (38,2 % par rapport à 32,3 %). La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles une personne est décédée sur une motocyclette était de 27,1 %. Il y a eu consommation d'alcool dans 42,6 % des collisions dans lesquelles une personne est décédée sur un véhicule non routier.

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 2005. 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, 153 conducteurs ont été tués en 2005; 135 d'entre eux (88,2 %) avaient été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi ces derniers, 64,4 % ne présentaient aucune trace d'alcool, 3,0 % avaient un TA (concentration d'alcool dans le sang) inférieur à 50 mg%, 3,0 % avaient un TA de 50 à 80 mg%, 15,6 % avaient un TA variant entre 81 et 160 mg% et 14,1 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Tableau 3-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Canada, 2005

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
<u>Âge</u>								
<16	8	4	50.0	75.0	0.0	25.0	0.0	0.0
16-19	153	135	88.2	64.4	3.0	3.0	15.6	14.1
20-25	298	271	90.9	49.1	5.5	2.6	19.9	22.9
26-35	307	254	82.7	53.5	4.3	1.2	13.0	28.0
36-45	278	233	83.8	58.8	3.9	1.3	9.0	27.0
46-55	279	248	88.9	66.5	3.2	1.6	8.1	20.6
>55	461	338	73.3	83.1	2.1	1.8	3.0	10.0
<u>Sexe</u>								
Homme	1395	1162	83.3	60.6	3.4	2.0	12.0	22.0
Femme	389	321	82.5	74.1	4.4	1.6	6.2	13.7
<u>Type de véhicule</u>								
Automobile	973	801	82.3	65.0	3.2	1.5	11.7	18.5
Motocyclette	230	190	82.6	72.1	6.8	1.1	8.9	11.1
Semi-remorque	47	36	76.6	91.7	2.8	0.0	0.0	5.6
Gros routier ¹	26	21	80.8	85.7	4.8	0.0	4.8	4.8
Fourgonnette	158	130	82.3	62.3	3.8	3.8	9.2	20.8
Autocaravane	2	2	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Camion léger ²	338	295	87.3	48.5	2.7	2.7	11.9	34.2
Autre camion ³	6	6	100.0	83.3	0.0	16.7	0.0	0.0
Autre véhicule routier ⁴	4	2	50.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>								
Un seul véhicule	807	690	85.5	44.3	3.9	1.7	17.0	33.1
Plusieurs véhicules	977	793	81.2	80.2	3.4	2.0	5.3	9.1
TOTAL	1784	1483	83.1	63.5	3.6	1.9	10.7	20.2

*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, 1 784 conducteurs sont décédés dans des collisions routières au Canada en 2005. Le taux global de tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs était de 83,1 %, soit légèrement inférieur à celui de 2005 – 84,4 %.

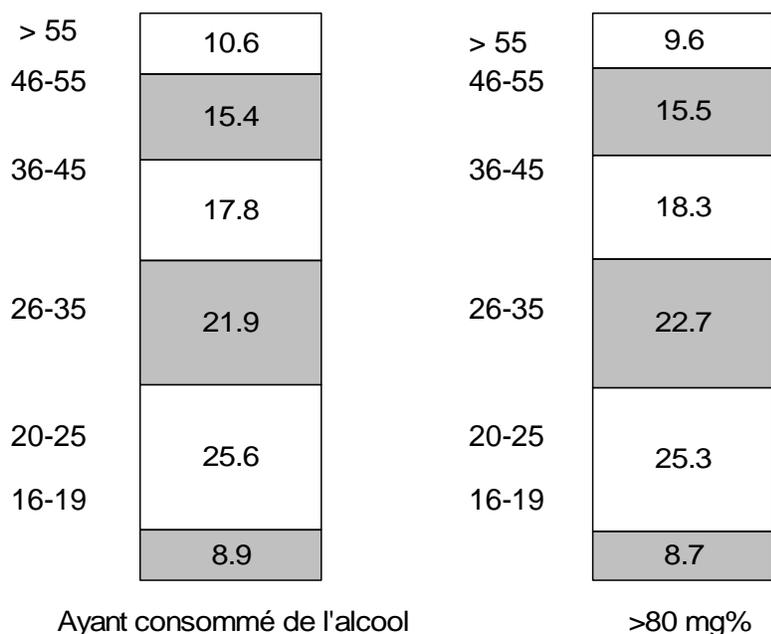
Parmi tous les conducteurs soumis à des tests au Canada :

- ◆ 63,5 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 36,5 % avaient consommé de l'alcool;
- ◆ 3,6 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 1,9 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%
- ◆ 10,07 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 20,2 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Ainsi, 36,5 % des conducteurs décédés au Canada avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un taux d'alcoolémie illégal – 84,8 % des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à 80 mg%.

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

Figure 3-2
Pourcentage des conducteurs décédés ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, regroupés selon l'âge : Canada, 2005

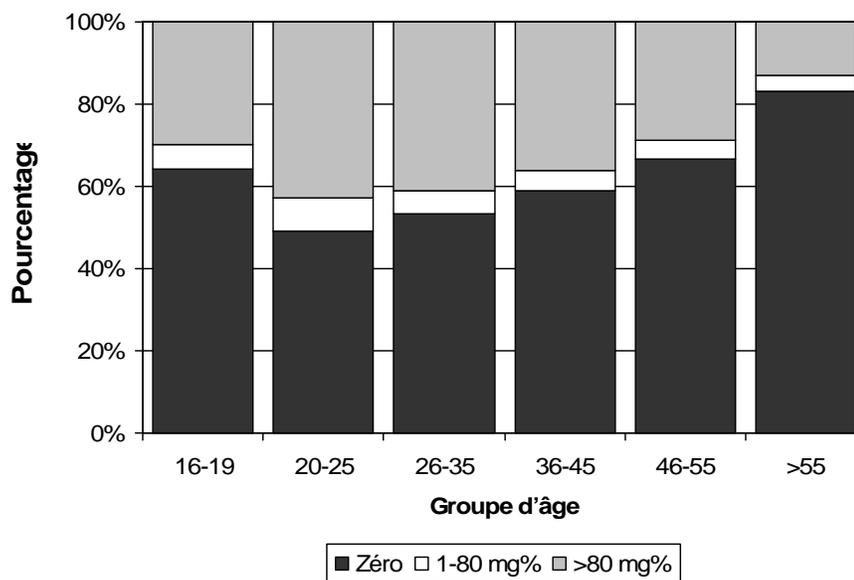


La figure 3-2 montre le pourcentage de tous les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool dans chaque groupe d'âge. La barre de gauche donne le pourcentage de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool, par groupe d'âge. À droite, figure le pourcentage des conducteurs « avec facultés 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, 25,6 % et 21,9 % avaient entre 20 et 25 ans et 26 et 35 ans respectivement, 17,8 %, entre 36 et 45 ans, 15,4 %, entre 46 et 55 ans et 10,6 % avaient plus de 55 ans. Ceux du groupe de 16 à 19 ans ne représentaient que 8,9 % des conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool.

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 20 à 25 ans, 22,7 % de celui des 26 à 35 ans, 18,3 % de celui des 36 à 45 ans, 15,5 % du groupe des 46 à 55 ans; 9,6 % avaient plus de 55 ans, tandis que ceux du groupe des 16 à 19 ans comptaient pour 8,6 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont le TA était supérieur à la limite légale.

Figure 3-3
Pourcentage des conducteurs ayant consommé de l'alcool,
regroupés selon l'âge : Canada, 2005



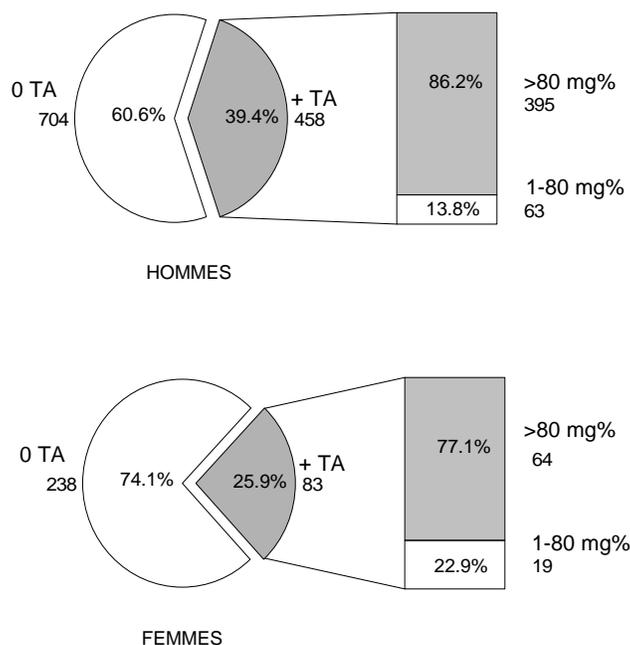
La figure 3-3 présente l'information de manière un peu différente. Pour chaque groupe d'âge, le pourcentage des conducteurs qui étaient sobres (TA nul) est indiqué par la partie inférieure noire de la barre; la proportion de ceux qui avaient un TA positif, mais inférieur à la limite légale (1-80 mg%) 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 et entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool; en effet, 50,9 % et 46,5 % des conducteurs de ces groupes d'âge avaient bu. Par contre, seulement 16,9 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

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 86,1 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies. Cependant, s'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent 78,2 % des conducteurs décédés (1 395 des 1 784 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

Figure 3-4
Consommation d'alcool des conducteurs et
conductrices : Canada, 2005



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 susceptibles d'avoir bu que les conductrices (39,4 % et 25,9 %, respectivement). De plus, la plupart des conducteurs et des conductrices qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à la limite permise (86,2 % et 77,1 %, respectivement).

3.2.3 Variations selon le type de véhicule. Le tableau 3-3 présente le nombre et le pourcentage de conducteurs ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, (ceux qui avaient un TA positif), 51,8 % étaient des conducteurs d'automobiles, 28,1 % de camions légers, 9,8 % de motocyclettes et 9,1 % 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, 2005

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	280	51.8	242	52.7
Motocyclette	53	9.8	38	8.3
Semi-remorque	3	0.6	2	0.4
Gros routier ¹	3	0.6	2	0.4
Fourgonnette	49	9.1	39	8.5
Camion léger ²	152	28.1	136	29.6
Autre camion ³	1	0.2	0	0.0
TOTAL	541	100.0	459	100.0

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

¹ Camions de plus de 4 500 kg

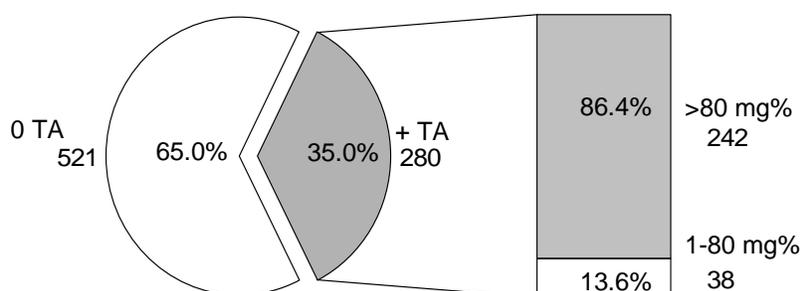
² Ex. : camionnettes

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

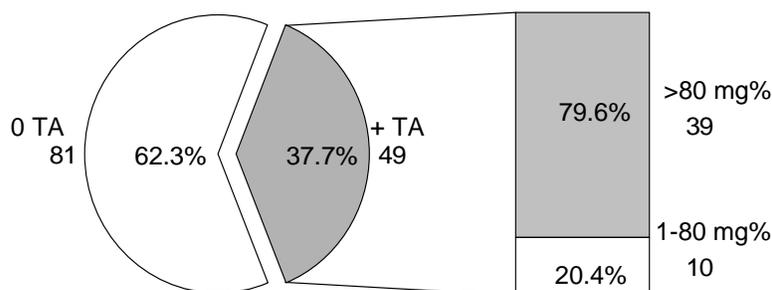
Parmi tous les conducteurs mortellement blessés aux facultés affaiblies (ceux dont le TA était de plus de 80 mg%), 52,7 % étaient des automobilistes, 29,6 % des conducteurs de camions légers, 8,5 % des conducteurs de fourgonnettes et 8,3 % des motocyclistes.

Les figures 3-5a-c résument les résultats des tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs décédés en 2005, 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, 2005



CONDUCTEURS D'AUTOMOBILES



CONDUCTEURS DE FOURGONNETTES

Parmi les conducteurs d'automobile mortellement blessés, 35,0 % avaient bu. Parmi eux, une forte proportion (86,4 %) avait un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale. Chez les conducteurs de fourgonnettes décédés, 37,7 % avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux (79,6 %) avaient un TA supérieur à la limite permise. Quant aux conducteurs de motocyclette, 27,9 % avaient bu et 71,7 % 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 – 51,5 % avaient bu et, de ce nombre, 89,5 % 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 14,3 % 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 8,3 %.

Figure 3-5b
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2005

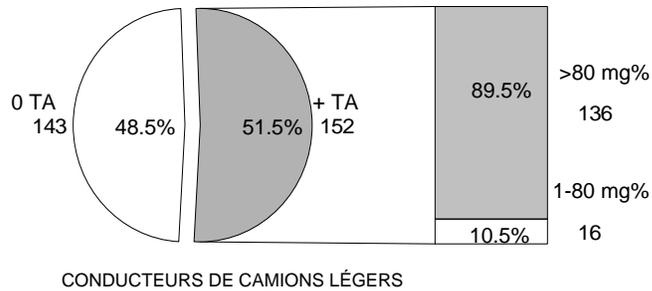
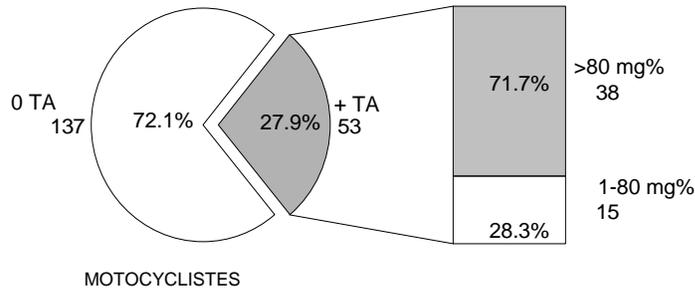
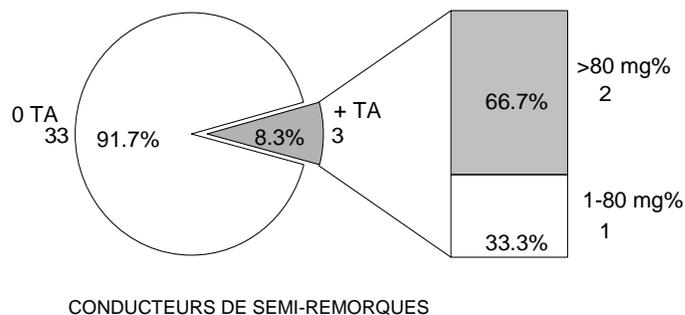
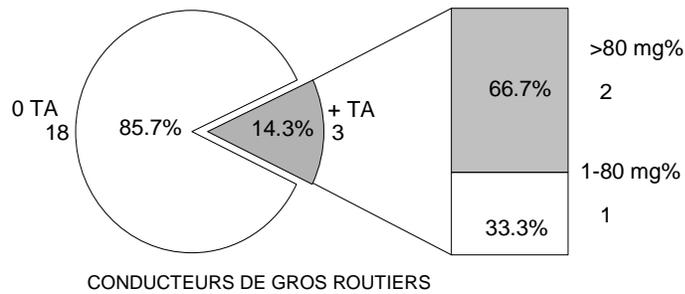


Figure 3-5c
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2005



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 17,5 % d'entre eux avaient consommé de l'alcool au moment de la collision. Cependant, parmi ceux qui avaient bu, 85,7 % avaient un TA supérieur à la limite permise. Chez les motoneigistes, 62,7 % avaient consommé de l'alcool et 85,1 % avaient un TA supérieur à la limite légale. Les conducteurs de véhicules tout terrain étaient légèrement moins susceptibles que les motoneigistes d'avoir consommé de l'alcool – 53,1 % d'entre eux avaient bu et 76,5 % de ces derniers avaient un TA supérieur à la limite autorisée.

Figure 3-5d
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2005

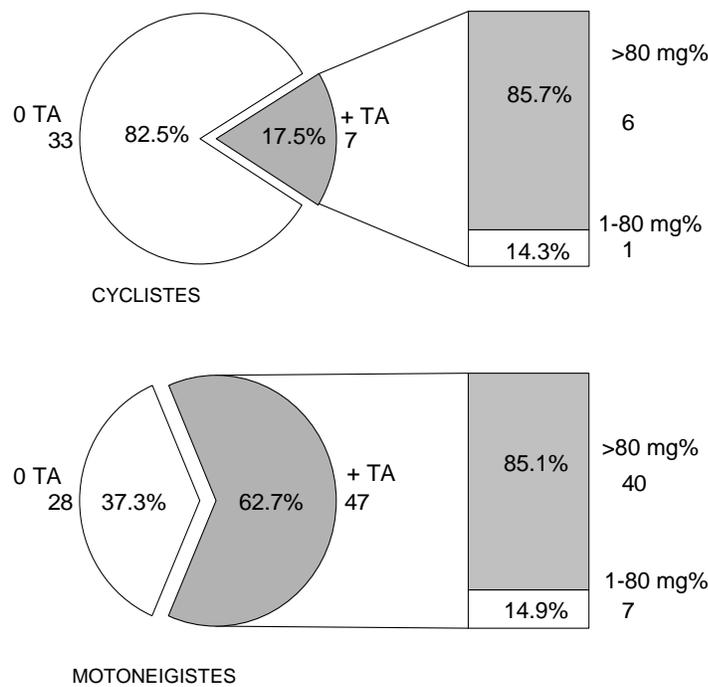
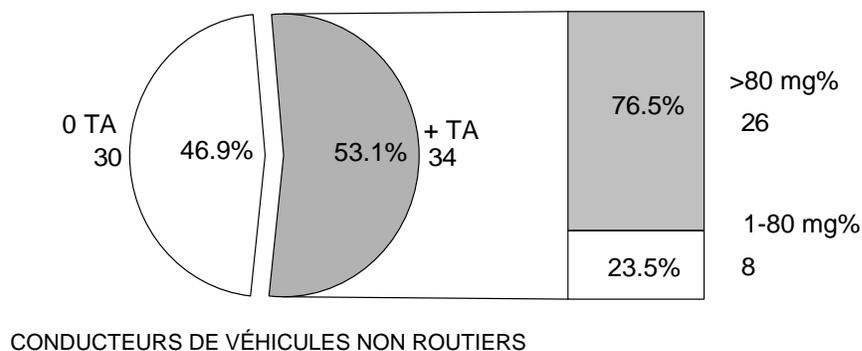


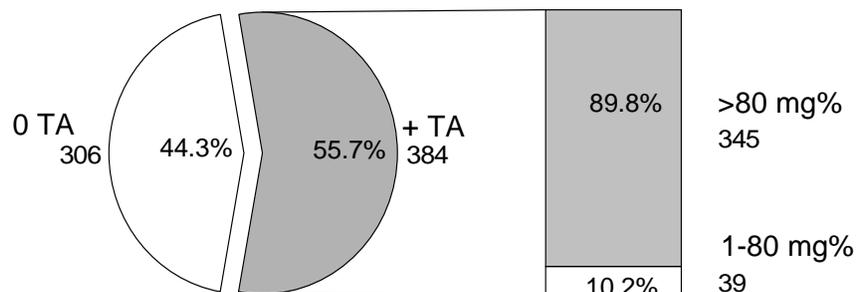
Figure 3-5e
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2005



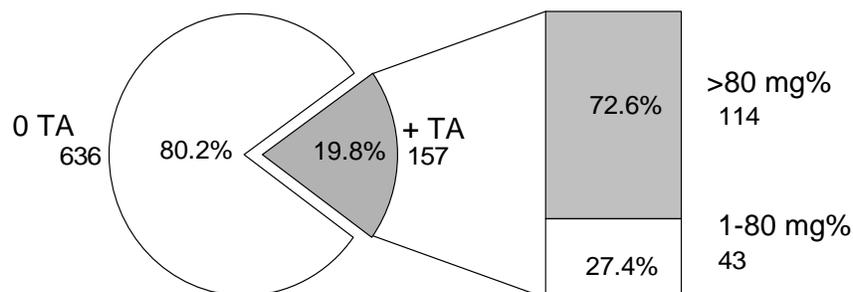
3.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié de tous les conducteurs décédés (45,2 %) l'ont été dans des accidents mettant en cause un seul véhicule, mais ces accidents sont associées aux trois quarts des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (71,0 % et 75,2 %, 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, plus de la moitié des conducteurs dans les accidents mettant en cause un seul véhicule (55,7 %) avaient consommé de l'alcool, comparativement à seulement 19,8 % 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 (89,8 %). Par contre, chez les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool dans les collisions à plusieurs véhicules, 72,6 % avaient un TA supérieur à la limite.

Figure 3-6
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de collision : Canada, 2005



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 2005. 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, 2005

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
<u>Âge</u>								
<16	32	11	34.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
16-19	14	12	85.7	50.0	16.7	8.3	16.7	8.3
20-25	48	34	70.8	26.5	0.0	2.9	23.5	47.1
26-35	35	26	74.3	42.3	0.0	3.8	7.7	46.2
36-45	47	33	70.2	57.6	0.0	0.0	9.1	33.3
46-55	65	45	69.2	53.3	0.0	2.2	8.9	35.6
>55	177	82	46.3	84.1	1.2	2.4	2.4	9.8
<u>Sexe</u>								
Homme	269	169	62.8	58.6	1.2	3.0	8.3	29.0
Femme	149	74	49.7	67.6	1.4	1.4	9.5	20.3
<u>Secteur de compétence</u>								
Colombie-Britannique	79	30	38.0	66.7	0.0	3.3	3.3	26.7
Alberta	58	41	70.7	61.0	0.0	4.9	9.8	24.4
Saskatchewan	22	13	59.1	38.5	0.0	0.0	0.0	61.5
Manitoba	13	9	69.2	55.6	0.0	11.1	11.1	22.2
Ontario	133	99	74.4	62.6	2.0	2.0	10.1	23.2
Québec	84	34	40.5	58.8	2.9	0.0	11.8	26.5
Nouveau-Brunswick	14	7	50.0	57.1	0.0	0.0	0.0	42.9
Nouvelle-Écosse	10	7	70.0	71.4	0.0	0.0	14.3	14.3
Terre-Neuve	5	3	60.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
TOTAL	418	243	58.1	61.3	1.2	2.5	8.6	26.3

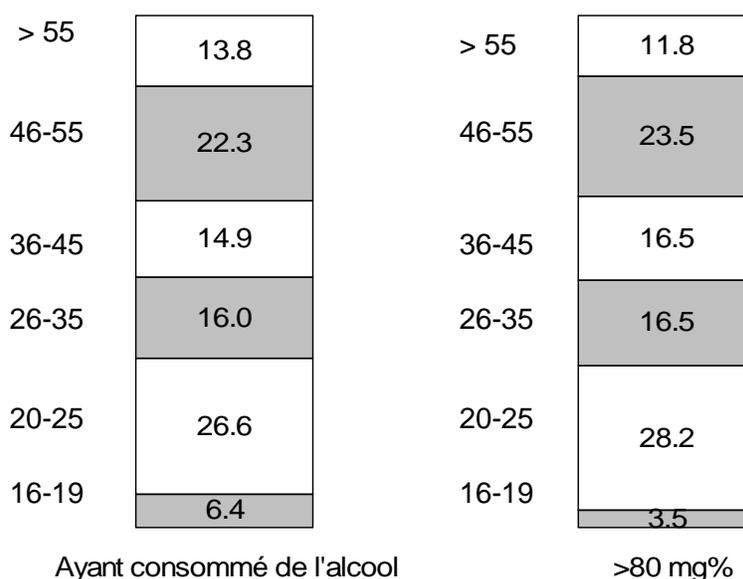
En 2005, comme l'indiquent les totaux au bas du tableau, 418 piétons ont été mortellement blessés; 243 (58,1 %) d'entre eux ont été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi eux :

- ◆ 61,3 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 38,7 % avaient consommé de l'alcool;
- ◆ 1,2 % avaient un TA inférieur à 50 mg%;
- ◆ 2,5 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 8,6 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 26,3 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Ainsi, 38,7 % de tous les piétons décédés avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg%.

3.3.1 Variations selon l'âge. Parmi les piétons décédés, plus des deux cinquièmes (42,3 %) avaient plus de 55 ans (177 des 418 piétons décédés). Les plus âgés, cependant, constituaient une proportion beaucoup plus petite de ceux qui avaient consommé de l'alcool et de ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%. C'est ce qu'illustre la figure 3-7. On y trouve le pourcentage de tous les piétons qui avaient consommé de l'alcool dans chaque groupe d'âge. La barre de gauche indique le pourcentage de tous les piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool, selon le groupe d'âge. À droite est indiqué le pourcentage des piétons qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, dans chaque groupe d'âge.

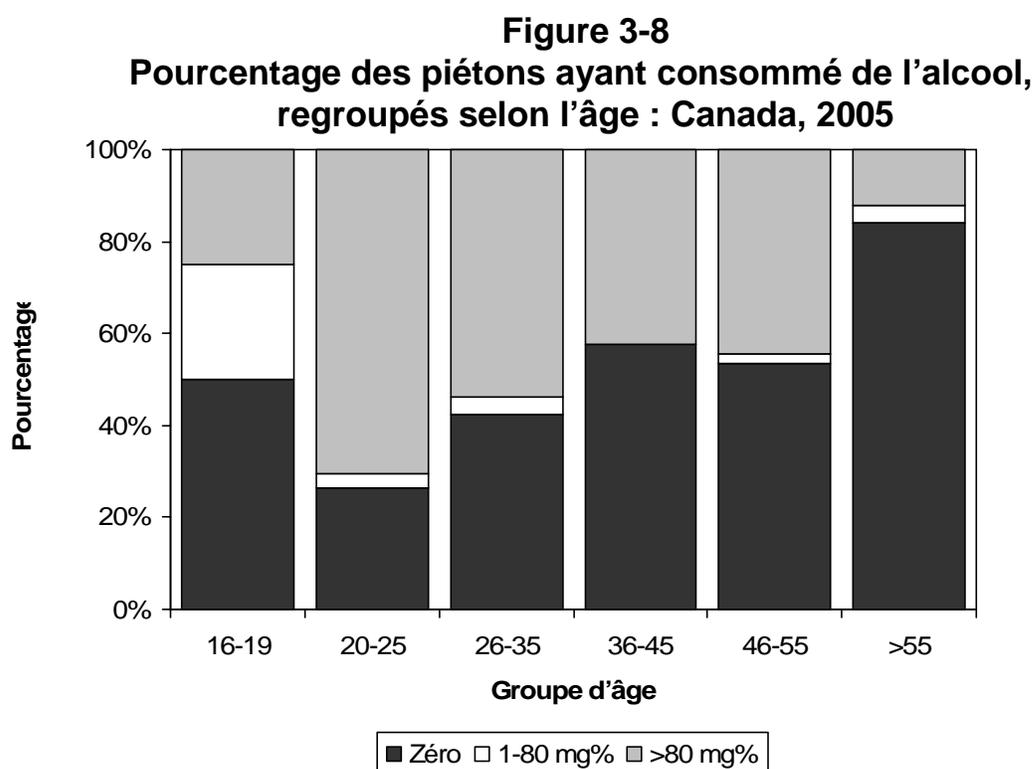
Figure 3-7
Pourcentage de tous les piétons décédés ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, regroupés selon l'âge : Canada, 2005



De tous les piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool, 26,6 % avaient entre 20 et 25 ans, 22,3 % entre 46 et 55 ans, 16,0 % entre 26 et 35 ans, 14,9 % entre 36 et 45 ans, 13,8 % avaient plus de 55 ans et 6,4 % avaient entre 16 et 19 ans.

Parmi les piétons décédés qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, 28,2 % avaient entre 20 et 25 ans, 23,5 % entre 46 et 55 ans, 16,5 % entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans, 11,8 % avaient plus de 55 ans et seulement 3,5 % avaient entre 16 et 19 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.

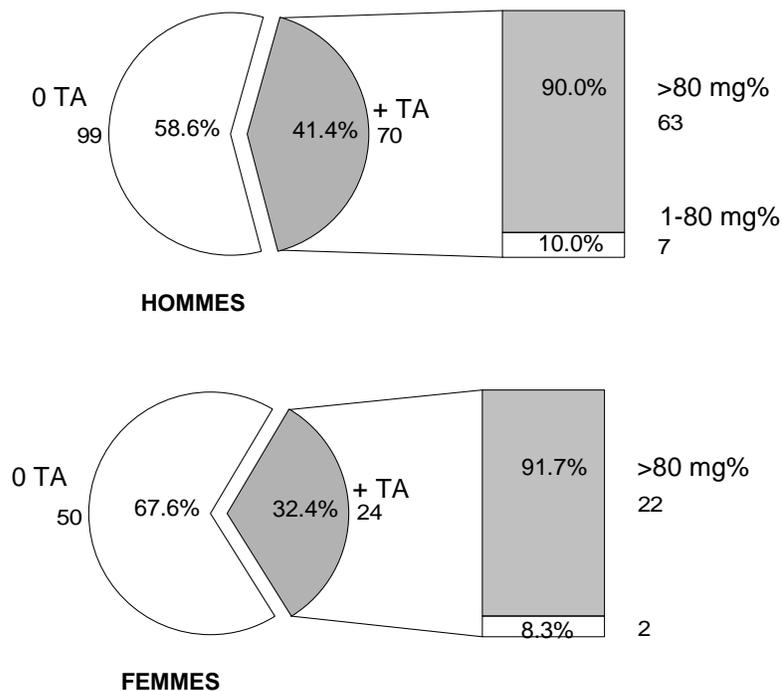


Parmi les groupes d'âge, ce sont les piétons mortellement blessés du groupe des 20 à 25 ans qui étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool : 73,5 %. Par contre, seulement 15,9 % des piétons de plus de 55 ans soumis à un test d'alcoolémie avaient consommé de l'alcool. Les piétons mortellement blessés du groupe des 36 à 45 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 trois quarts (74,5 %) de tous les piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 74,1 % de tous ceux qui avaient un TA de plus de 80 mg%. S'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent 64,4 % des piétons décédés (269 des 418 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.

Figure 3-9
Consommation d'alcool des piétons décédés,
selon le sexe : Canada, 2005



Parmi les piétons masculins décédés, 41,4 % avaient consommé de l'alcool et 90,0 % d'entre eux avaient un TA de plus 80 mg%. Le tableau est légèrement différent pour les piétonnes mortellement blessées – seulement 32,4 % d'entre elles avaient bu et 91,7 % d'entre elles avaient un TA supérieur à la limite autorisée.

3.3.3 Variations selon le secteur de compétence. Parmi tous les piétons décédés, 31,8 % l'ont été en Ontario, 20,1 % au Québec et 18,9 % en Colombie-Britannique. L'Ontario a aussi enregistré 38,4 % et l'Alberta, 17,0 % des piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool. Quant aux piétons décédés qui avaient un TA de plus de 80 mg%, on en a dénombré 38,8 % en Ontario et 16,5 % en Alberta. Il convient de noter que les données concernant les piétons qui avaient bu et ceux dont les facultés étaient affaiblies en Colombie-Britannique 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 38,0 % des piétons mortellement blessés en Colombie-Britannique ont été soumis à des tests, comparativement à 74,4 % en Ontario, 70,7 % en Alberta et 70,0 % en Nouvelle-Écosse.

Comme le montre le tableau 3-4 (voir page 28), les plus forts pourcentages de piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool sont ceux de la Saskatchewan – 61,4 %. Le plus faible a été consigné à Terre-Neuve-et-Labrador où la consommation d'alcool était de 0,0 %. Dans ce cas, les résultats de TA de Terre-Neuve-et-Labrador doivent être interprétés avec prudence en raison du petit nombre de victimes, soit cinq piétons mortellement blessés.

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 2005, 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 l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre 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 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, 2005

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	331	29	8.8	0.7
16-19	1936	507	26.2	12.9
20-25	3229	847	26.2	21.5
26-35	3782	776	20.5	19.7
36-45	3864	714	18.5	18.1
46-55	3197	473	14.8	12.0
>55	3396	313	9.2	7.9
Indéterminé	2695	282	10.5	7.2
<u>Sexe</u>				
Homme	15226	3033	19.9	77.0
Femme	6404	772	12.1	19.6
Indéterminé	800	136	17.0	3.5
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	12615	2234	17.7	56.7
Camion/fourgonnette	5864	1170	20.0	29.7
Motocyclette	1395	199	14.3	5.0
Semi-remorque	817	109	13.3	2.8
Autre véhicule routier	273	27	9.9	0.7
Véhicule non routier	1190	164	13.8	4.2
Indéterminé	276	38	13.8	1.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	6746	2596	38.5	65.9
Plusieurs véhicules	15684	1345	8.6	34.1
TOTAL	22430	3941	17.6	100.0

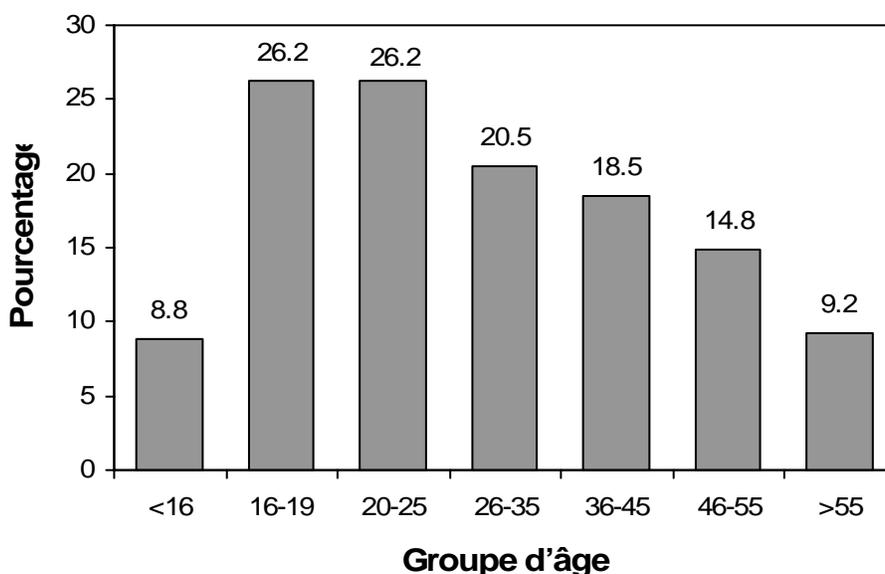
Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 22 430 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 17,6 % étaient liées à l'alcool.

3.4.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 21,5 % faisaient partie du groupe des 20 à

25 ans, 19,7 % du groupe des 26 à 35 ans et 18,1 % du groupe de 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 0,7 % de tous ceux qui étaient en cause dans des 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. Le plus fort taux de consommation d'alcool est observé chez les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans et de celui des 20 à 25 ans (26,2 % chacun). C'est dans le groupe des conducteurs les plus âgés – ceux de plus de 55 ans (9,2 %) que l'on retrouve les conducteurs qui étaient en cause 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, 2005



3.4.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 77,0 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool était aussi plus importante que celle des femmes (19,9 % et 12,1 %, respectivement).

3.4.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte, 56,7 % conduisaient des automobiles et 29,7 %, des camions/fourgonnettes.

Près d'une collision à blessures graves sur cinq dans lesquelles des conducteurs de camions/fourgonnettes et des automobilistes (20,0 % et 17,7 %, respectivement) de même que des motocyclistes (14,3 %) 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 (9,9 %).

3.4.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 65,9 % 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 – 38,5 % de ces conducteurs par rapport à 8,6 % 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 – 2005. 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 2005. 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.

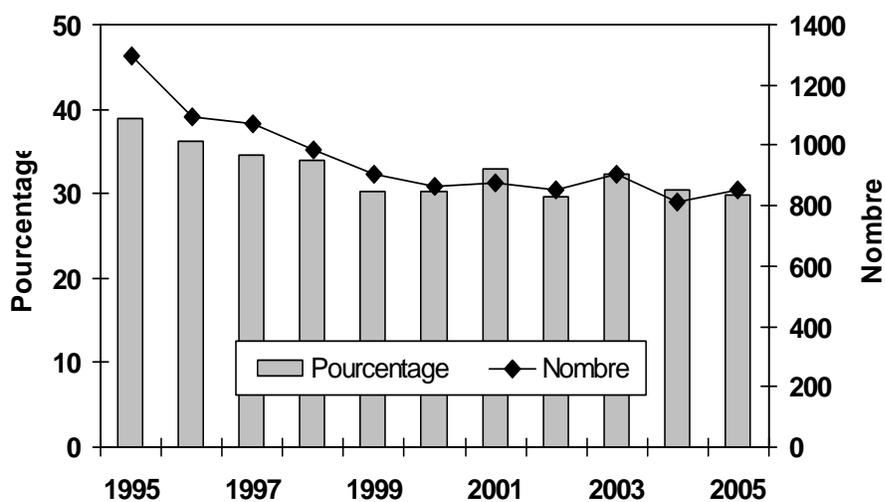
Tableau 3-6
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Canada, 1995 - 2005**

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
2003	2782	902	32.4
2004	2673	815	30.5
2005	2845	851	29.9

*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

Figure 3-11
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Canada, 1995 – 2005



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 à 850 en 2002 pour grimper de nouveau à 902 en 2003 puis d'atteindre un creux de 815 en 2004 avant de remonter à 851 en 2005. 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, se relever à 32,4 % en 2003 et redescendre de nouveau à 29,9 % en 2005.

3.5.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2005. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1987 à 2005, figurent au tableau 3-7. Les tendances sont illustrées à la figure 3-12, qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui : 1) n'avaient pas consommé d'alcool – représentés par la zone blanche; 2) avaient un TA inférieur à la limite permise – indiqués par la zone gris pâle et 3) avaient un TA supérieur à la limite légale – illustrés par la zone gris foncé.

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, redescendre à 425 en 2002, se hausser à 450 en 2003, tomber à 384 en 2004 pour finalement grimper à 459 en 2005. 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, a diminué à 29,1 % en 2002 pour remonter à 32,0 % en 2003 avant de redescendre à 27,9 % en 2004 et se hausser à 31,0 % en 2005.

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 2005, on a dénombré 942 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, s'est hissé à 65,0 % en 2002 avant de baisser de nouveau à 61,7 % en 2003 pour remonter à 65,3 % en 2004 et finalement redescendre à 63,5 % en 2005.

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, remonter à 94 en 2004 avant de redescendre à 82 en 2005. Le pourcentage

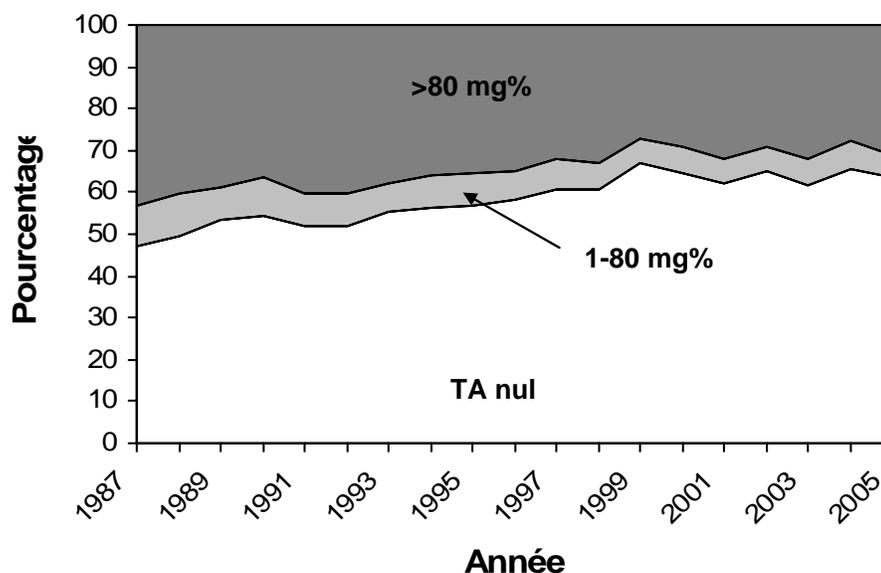
de conducteurs décédés avec un TA entre 1 et 80 mg% a aussi baissé, passant d'un sommet de 10,4 % en 1988 à son niveau le plus bas (5,8 %) en 2001 pour remonter en 2004 (6,8 %) mais redescendre ensuite à son plus bas niveau en 2005 (5,5 %).

Tableau 3-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Canada, 1987 - 2005

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
2003	1671	1406	84.1	868	61.7	88	6.3	450	32.0
2004	1633	1378	84.4	900	65.3	94	6.8	384	27.9
2005	1784	1483	83.1	942	63.5	82	5.5	459	31.0

* 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 – 2005

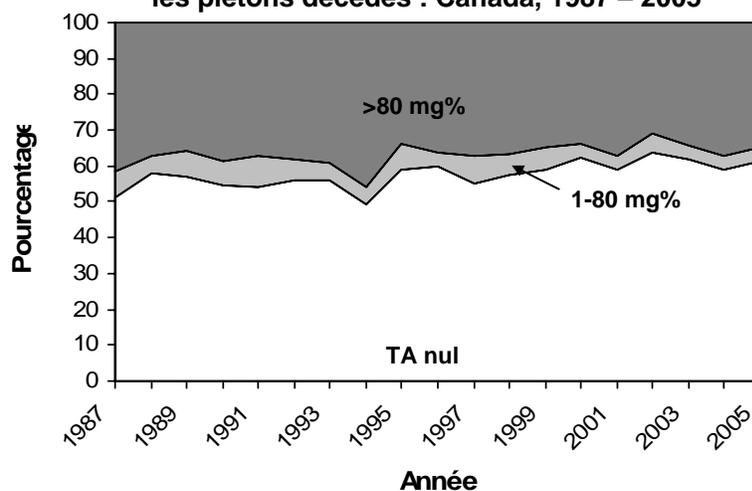


3.5.3 Piétons mortellement blessés : 1987 – 2005. Les données sur la consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés au cours de la période de 19 ans, de 1987 à 2005, sont indiquées au tableau 3-8. Les tendances sont illustrées à la figure 3-13 qui montre les changements du pourcentage des 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 - 2005

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
2003	458	261	57.0	161	61.7	11	4.2	89	34.1
2004	416	248	59.6	146	58.9	10	4.0	92	37.1
2005	418	243	58.1	149	61.3	9	3.7	85	35.0

Figure 3-13
Tendances de la consommation d'alcool chez les piétons décédés : Canada, 1987 – 2005



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 pour remonter à 92 en 2004 et redescendre ensuite à 85 en 2005. 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 avant de se hausser à 37,1 % en 2004 et glisser à 35,0 % en 2005.

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, remontant à 161 en 2003, chutant à 146 en 2004 et grim pant légèrement à 149 en 2005. Le pourcentage de piétons décédés qui avaient un TA nul est passé d'environ 50 % à 60 % au cours de cette période de 19 ans – 51,4 % des piétons mortellement blessés n'affichaient aucune trace d'alcool en 1987, comparativement à 61,3 % en 2005.

Le nombre de piétons mortellement blessés qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg% a fluctué pendant la période de 19 ans, totalisant 30 piétons en 1987 et 10 en 2004. Leur pourcentage a aussi varié entre 7,2 % en 1987 et 3,7 % en 2005.

3.5.4 Conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2005. 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.

Comme on peut le constater, la fréquence de consommation d'alcool dans les collisions graves a diminué seulement légèrement. Entre 1995 et 2003, le nombre de conducteurs en cause dans des collisions a baissé de 4 002 à 2 939. Ce nombre a légèrement augmenté en 2004, atteignant 3 012, pour ensuite diminuer légèrement à 2 992 en 2005. 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 16,1 % en 2003, remonter à 17,1 % en 2004 et baisser ensuite à 16,4 % en 2005.

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 - 2005

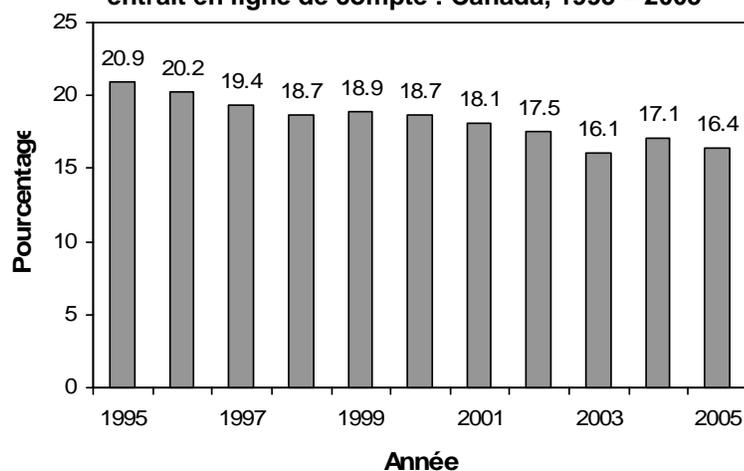
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	19132	4002	(20.9)
1996	18584	3749	(20.2)
1997	17931	3478	(19.4)
1998	18113	3393	(18.7)
1999	17584	3324	(18.9)
2000	17213	3211	(18.7)
2001	17432	3157	(18.1)
2002	18005	3152	(17.5)
2003	18226	2939	(16.1)
2004	17628	3012	(17.1)
2005	18273	2992	(16.4)

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 – 2005



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 2005. 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 graves 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 2005. 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, 41 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Colombie-Britannique en 2005. De plus, dans 40 de ces cas (97,6 %) 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, 18 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Colombie-Britannique, en 2005. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 45,0 % 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 10,2 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Colombie-Britannique en 2005.

Tableau 4-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Colombie-Britannique, 2005

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	12	11	91.7	2	18.2	1.1
16-19	41	40	97.6	18	45.0	10.2
20-25	100	93	93.0	56	60.2	31.6
26-35	74	71	95.9	36	50.7	20.3
36-45	59	55	93.2	26	47.3	14.7
46-55	67	63	94.0	21	33.3	11.9
>55	143	133	93.0	18	13.5	10.2
<u>Sexe</u>						
Homme	339	318	93.8	127	39.9	71.8
Femme	157	148	94.3	50	33.8	28.2
<u>Type</u>						
Conducteur	304	290	95.4	115	39.7	65.0
Passager	113	106	93.8	43	40.6	24.3
Piéton	79	70	88.6	19	27.1	10.7
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	195	187	95.9	81	43.3	45.8
Camion/Fourgonnette	142	135	95.1	58	43.0	32.8
Motocyclette	48	46	95.8	15	32.6	8.5
Autre véhicule routier	14	13	92.9	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	17	15	88.2	4	26.7	2.3
(Piétons)	79	70	88.6	19	27.1	10.7
Indéterminé	1	0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	496	466	94.0	177	38.0	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, 496 personnes sont décédées dans des collisions routières en Colombie-Britannique, en 2005. Dans 466 de ces cas (94,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 177, soit 38,0 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (496 x 0,38), on peut déterminer qu'en Colombie-Britannique, en 2005, 188 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

4.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 31,6 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans. Le groupe des 26 à 35 ans comptait pour 20,3 % et celui des 36 à 45 ans, pour 14,7 % des décès.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (60,2 %) était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe 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 âgées – 18,2 % des jeunes de moins de 16 ans et 13,5 % des personnes de plus de 55 ans avaient été victimes de collisions liées à l'alcool.

4.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 71,8 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (39,9 %) était aussi supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (33,8 %).

4.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 65,0 % étaient des conducteurs, 24,3 %, des passagers et 10,7 %, des piétons.

Dans chacune des principales catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (40,6 %) a été observée dans les collisions où un passager a été tué. L'alcool était en cause dans 39,7 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 27,1 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé.

4.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 45,8 % se trouvaient dans une automobile et 32,8 %, 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 ou un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un motocycliste ou un occupant de véhicule non routier est décédé (43,3 % et 43,0 % par rapport à 32,6 % et 26,7 % respectivement).

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 2005. 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, 2005

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	3	1	33.3	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
16-19	23	20	87.0	11	55.0	11.1	9	45.0	10.5
20-25	63	57	90.5	31	54.4	31.3	26	45.6	30.2
26-35	49	42	85.7	21	50.0	21.2	20	47.6	23.3
36-45	33	26	78.8	15	57.7	15.2	12	46.2	14.0
46-55	43	38	88.4	12	31.6	12.1	11	28.9	12.8
>55	74	53	71.6	9	17.0	9.1	8	15.1	9.3
<u>Sexe</u>									
Homme	226	186	82.3	79	42.5	79.8	70	37.6	81.4
Femme	62	51	82.3	20	39.2	20.2	16	31.4	18.6
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	135	111	82.2	49	44.1	49.5	42	37.8	48.8
Camion/fourgonnette	94	75	79.8	38	50.7	38.4	35	46.7	40.7
Motocyclette	45	42	93.3	12	28.6	12.1	9	21.4	10.5
Semi-remorque	14	9	64.3	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	144	124	86.1	74	59.7	74.7	69	55.6	80.2
Plusieurs véhicules	144	113	78.5	25	22.1	25.3	17	15.0	19.8
TOTAL	288	237	82.3	99	41.8	100.0	86	36.3	100.0

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu 23 conducteurs tués en 2005; 20 de ces victimes (87,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, onze (55,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 11,1 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que neuf des 20 (45,0 %) jeunes décédés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que neuf des onze conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 16 à 19 ans représentaient 10,5 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Colombie-Britannique, la fréquence des tests d'alcoolémie était moyenne en 2005, puisque 82,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Colombie-Britannique, 41,8 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 86,9 % 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 :

- ◆ 2,1 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 3,4 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 13,9 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 22,4 % 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), 31,3 % avaient entre 20 et 25 ans, 21,2 %, entre 26 et 35 ans, 15,2 %, entre 36 et 45 ans, 12,1 %, entre 46 et 55 ans. 10,5 %, entre 16 et 19 ans et 9,1 %, plus de 55 ans.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), ceux du groupe des 20 à 25 ans représentaient 30,2 %; 23,3 % avaient entre 26 et 35 ans, 14,0 %, entre 36 et 45 ans, 12,8 %, entre 46 et 55 ans, 10,5 % entre 16 et 19 ans et 9,3 % avaient plus de 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 36 et 45 ans et entre 16 et 19 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (57,7 % et 55,0 % respectivement). Par ailleurs, seulement 17,0 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

4.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 79,8 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 81,4 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (226 des 288 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 légèrement plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (42,5 % et 39,2 %, respectivement). En outre, 88,6 % des conducteurs et 80,0 % 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), 49,5 % étaient des automobilistes, 38,4 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, et 12,1 % étaient des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 48,8 % étaient des automobilistes, 40,7 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 10,5 % étaient des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,7 % des conducteurs mortellement blessés de camions/fourgonnettes, 44,1 % des automobilistes et 28,6 % des motocyclistes avaient consommé de l'alcool. Aucun des conducteurs de semi-remorques mortellement blessés n'avait consommé d'alcool.

4.2.4 Variations selon le genre de collision. La moitié des conducteurs décédés (144 des 288) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause plus de trois sur quatre des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (74,7 % et 80,2 %, respectivement).

Les trois cinquièmes des conducteurs qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule (59,7 %) avaient un TA positif, comparativement à 22,1 % 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 grièvement en 2005 en Colombie-Britannique. Cependant, on n'y inclut que les collisions ayant provoqué des blessures graves 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 graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre 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 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.

Tableau 4-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Colombie-Britannique, 2005

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	22	1	4.5	0.1
16-19	226	83	36.7	10.8
20-25	444	166	37.4	21.5
26-35	533	155	29.1	20.1
36-45	559	164	29.3	21.3
46-55	483	105	21.7	13.6
>55	485	67	13.8	8.7
Indéterminé	80	30	37.5	3.9
<u>Sexe</u>				
Homme	2019	576	28.5	74.7
Femme	738	165	22.4	21.4
Indéterminé	75	30	40.0	3.9
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	1420	399	28.1	51.8
Camion/fourgonnette	847	261	30.8	33.9
Motocyclette	243	45	18.5	5.8
Semi-remorque	125	22	17.6	2.9
Autre véhicule routier	20	3	15.0	0.4
Véhicule non routier	132	27	20.5	3.5
Indéterminé	45	14	31.1	1.8
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	1059	464	43.8	60.2
Plusieurs véhicules	1773	307	17.3	39.8
TOTAL	2832	771	27.2	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 2 832 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 27,2 % 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 graves, 21,5 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 21,3 % de celui des 36 à 45 ans et 20,1 % de celui des 26 à 35 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 0,1 % 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, plus d'un conducteur sur trois 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 graves (37,4 % et 36,7 %, respectivement). Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des plus jeunes conducteurs, soit ceux de moins de 16 ans (4,5 %).

4.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 74,7 % 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 (28,5 % et 22,4 %, respectivement).

4.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 51,8 % conduisaient des automobiles et 33,9 %, des camions/fourgonnettes.

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 30,8 % par rapport à 28,1 % pour les automobilistes, 20,5 % pour les conducteurs de véhicules non routiers et 18,5 pour les motocyclistes.

4.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 60,2 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus 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 – 43,8 % de ces conducteurs par rapport 17,3 % 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 graves. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

4.4.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2005. 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 2005. 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

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 – 2005

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
2003	455	134	29.5
2004	433	138	31.9
2005	436	161	36.9

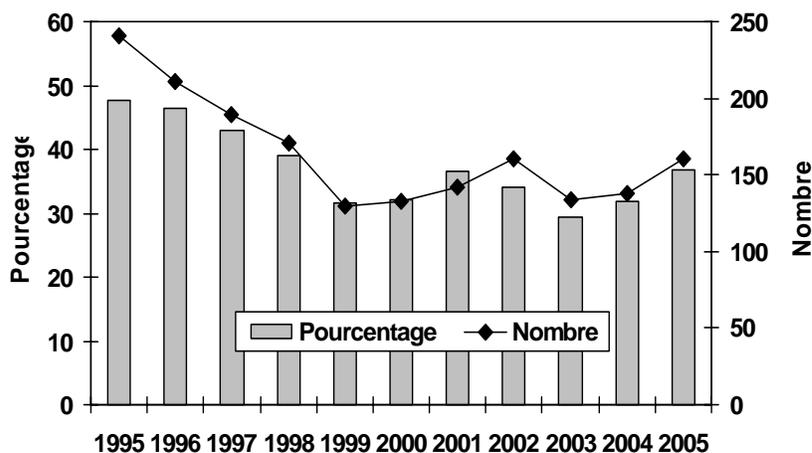
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

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

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.

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 avant de chuter de nouveau à 134 en 2003 pour ensuite

Figure 4-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Colombie-Britannique, 1995 – 2005



remonter à 161 en 2005. 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 son plus bas niveau en 2003 (29,5 %) et se hausser encore une fois en 2005 (36,9 %).

4.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2005. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1987 à 2005, 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.

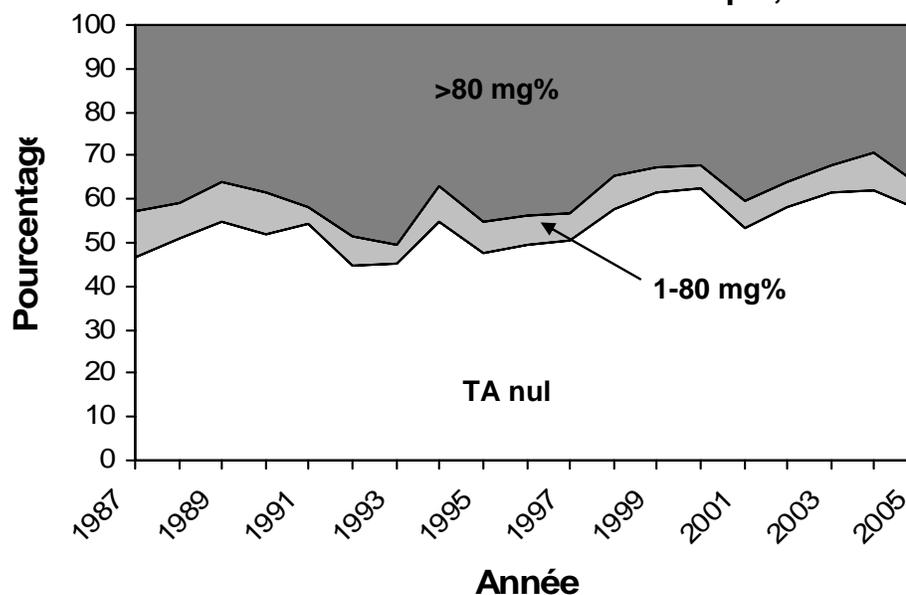
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a augmenté de façon générale entre 1989 (36,1 %) et 1993 (50,4 %), puis a chuté à son point le plus bas en 2000 (32,2 %) pour remonter en 2001 (40,6 %) avant de redescendre à un creux de 29,2 % en 2004 pour regagner à 36,6 % en 2005. 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, se hisser à 62,2 % en 2004 pour finalement chuter à 57,7 % en 2005. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg%

Tableau 4-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Colombie-Britannique, 1987 - 2005

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
2003	193	164	85.0	101	61.6	10	6.1	53	32.3
2004	241	209	86.7	130	62.2	18	8.6	61	29.2
2005	235	213	90.6	123	57.7	12	5.6	78	36.6

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 4-2
Tendances de la consommation d'alcool chez les
conducteurs décédés : Colombie-Britannique, 1987 – 2005



était à son plus haut niveau en 1987 (10,2 %), a baissé jusqu'à son point le plus bas en 1991 (4 %), a augmenté par la suite jusqu'à 7,8 % en 1998, a baissé à 5,4 % en 2000, a remonté à 5,9 % en 2001 pour diminuer légèrement à 5,8 % en 2002, se hisser de nouveau à 8,6 % en 2004 puis retomber à 5,6 % en 2005.

4.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures : 1995 - 2005. 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 et non dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Les données sur la gravité des blessures dans les collisions ne sont recueillies que depuis peu en Colombie-Britannique et il est ainsi impossible d'analyser les tendances en fonction de cet indicateur. Aussi, ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 4.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

Tableau 4-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Colombie-Britannique, 1995 - 2005**

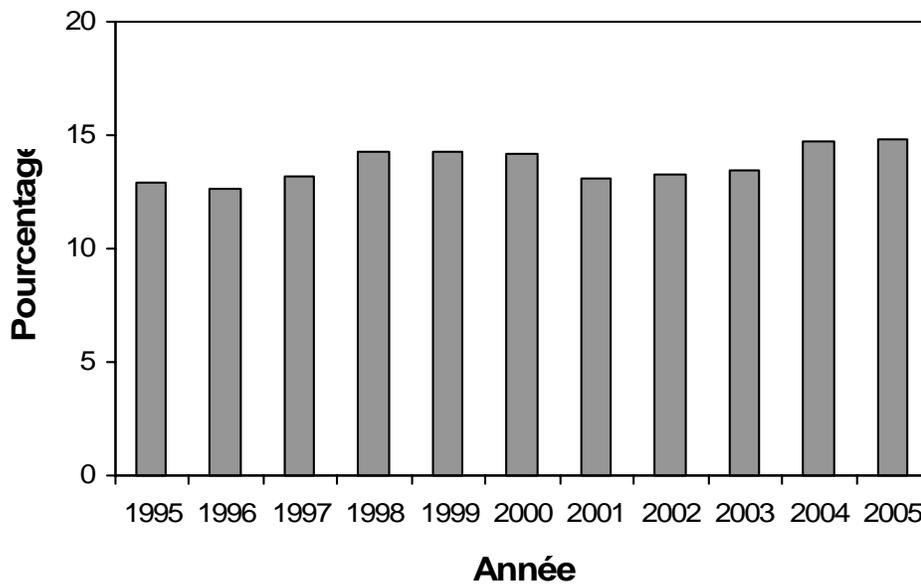
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	39140	4973	(12.7)
1996	35358	4460	(12.6)
1997	31844	4202	(13.2)
1998	31170	4447	(14.3)
1999	29157	4354	(14.9)
2000	30898	4392	(14.2)
2001	30900	4057	(13.1)
2002	31073	4141	(13.3)
2003	32808	4421	(13.5)
2004	32215	4730	(14.7)
2005	24659	3640	(14.8)

*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 consommation d'alcool dans les collisions ayant provoqué des blessures a augmenté légèrement au cours de cette période de 11 ans. Le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrerait 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 à 14,8 % en 2005.

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 entrerait en ligne de compte : Colombie-Britannique, 1995 – 2005



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 2005. 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 2005. 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 2005. De plus, dans 46 de ces cas (97,9 %), 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, 20 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Alberta, en 2005. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 43,5 % 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 10,7 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Alberta en 2005.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 501 personnes sont décédées dans des collisions routières en Alberta, en 2005. Dans 475 de ces cas (94,8 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 187, soit 39,4 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (501 x 0,394) on peut déterminer qu'*en Alberta, en 2005, 197 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.*

Tableau 5-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Alberta, 2005

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	26	24	92.3	6	25.0	3.2
16-19	47	46	97.9	20	43.5	10.7
20-25	84	81	96.4	48	59.3	25.7
26-35	94	92	97.9	50	54.3	26.7
36-45	71	69	97.2	24	34.8	12.8
46-55	59	57	96.6	23	40.4	12.3
>55	120	106	88.3	16	15.1	8.6
<u>Sexe</u>						
Homme	359	345	96.1	150	43.5	80.2
Femme	142	130	91.5	37	28.5	19.8
<u>Type</u>						
Conducteur	317	305	96.2	128	42.0	68.4
Passager	125	120	96.0	36	30.0	19.3
Piéton	58	49	84.5	22	44.9	11.8
Indéterminé	1	1	100.0	1	100.0	0.5
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	172	165	95.9	60	36.4	32.1
Camion/fourgonnette	211	205	97.2	83	40.5	44.4
Motocyclette	21	21	100.0	7	33.3	3.7
Autre véhicule routier	8	7	87.5	1	14.3	0.5
Véhicule non routier (Piétons)	30	28	93.3	14	50.0	7.5
Indéterminé	58	49	84.5	22	44.9	11.8
	1	0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	501	475	94.8	187	39.4	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, 26,7 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 25,7 %, entre 20 et 25 ans et 12,8 %, entre 36 et 45 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (59,3 %) était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 20 à 25 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgés – seulement 25,0 % des jeunes de moins de 16 ans et 15,1 % 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, 80,2 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (43,5 %) était aussi supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (28,5 %).

5.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 68,4 % étaient des conducteurs, 19,3 %, des passagers, 11,8 %, des piétons et dans 0,5 % des cas, la position de la victime n'était pas connue.

La seule personne dont la position n'était pas connue au moment de la collision a été victime d'une collision liée à la consommation d'alcool. Dans chacune des principales catégories de victimes, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (44,9 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un piéton est décédé. L'alcool était en cause dans 42,0 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 30,0 % de celles dans lesquelles un passager est décédé.

5.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 44,4 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette et 32,1 %, dans une automobile.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un conducteur de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (40,5 % par rapport à 36,4 %). La consommation d'alcool était un des facteurs en cause dans 33,3 % des collisions dans lesquelles un motocycliste a été tué et dans 50,0 % des collisions dans lesquelles un occupant de véhicule non routier est décédé.

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 2005. 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, 2005

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	24	24	100.0	11	45.8	10.2	10	41.7	10.4
20-25	41	41	100.0	24	58.5	22.2	20	48.8	20.8
26-35	64	61	95.3	30	49.2	27.8	27	44.3	28.1
36-45	52	49	94.2	16	32.7	14.8	16	32.7	16.7
46-55	36	36	100.0	17	47.2	15.7	16	44.4	16.7
>55	71	60	84.5	10	16.7	9.3	7	11.7	7.3
<u>Sexe</u>									
Homme	230	217	94.3	94	43.3	87.0	84	38.7	87.5
Femme	58	54	93.1	14	25.9	13.0	12	22.2	12.5
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	110	107	97.3	42	39.3	38.9	37	34.6	38.5
Camion/fourgonnette	150	138	92.0	58	42.0	53.7	51	37.0	53.1
Motocyclette	20	19	95.0	7	36.8	6.5	7	36.8	7.3
Semi-remorque	6	5	83.3	1	20.0	0.9	1	20.0	1.0
Autre véhicule	2	2	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	130	124	95.4	74	59.7	68.5	69	55.6	71.9
Plusieurs véhicules	158	147	93.0	34	23.1	31.5	27	18.4	28.1
TOTAL	288	271	94.1	108	39.9	100.0	96	35.4	100.0

Prenons par exemple le groupe des moins de 20 ans, parmi lesquels il y a eu 24 conducteurs tués en 2005; toutes ces victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, 11 (45,8 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés de moins de 20 ans représentaient 10,2 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que 10 des 24 (41,7 %) jeunes mortellement blessés de moins de 20 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que 10 des 11 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 10,4 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Alberta, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2005, puisque 94,1 % de tous les conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest.

En Alberta, 39,9 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 88,9 % 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 :

- ◆ 2,2 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 2,2 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 10,0 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 25,5 % 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), 27,8 % avaient entre 26 et 35 ans, 22,2 %, entre 20 et 25 ans, 15,7 %, entre 46 et 55 ans et 14,8 %, entre 36 et 45 ans. Les conducteurs de moins de 20 ans et de plus de 55 ans ne comptaient que pour 10,2 % et 9,3 %, respectivement, 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%), 28,1 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 20,8 % de celui des 20 à 25 ans, 16,7 % de ceux des 36 à 45 ans et des 46 à 55 ans et 10,4 avaient moins de 20 ans. Les plus de 55 ans ne comptaient que pour 7,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 58,5 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 16,7 % 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 87,0 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et 87,5 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (230 des 288 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 (43,3 % et 25,9 %, respectivement). En outre, 89,4 % des conducteurs et 85,7 % 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), 53,7 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes; 38,9 %, des automobilistes, 6,5 %, des motocyclistes et 0,9 %, 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%), 53,1 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 38,5 %, des automobilistes, 7,3 %, des motocyclistes et 1,0 %, des conducteurs de semi-remorques.

Dans les différentes catégories de véhicules, 42,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 39,3 % des automobilistes, 36,8 % des motocyclistes et 20,0 % des conducteurs de semi-remorques blessés mortellement avaient consommé de l'alcool.

5.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (130 sur 288) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule; pourtant, ces accidents ont mis en cause plus des deux tiers des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (68,5 % et 71,9 %, respectivement).

Trois conducteurs sur cinq en cause dans des accidents à un seul véhicule (59,7 %) avaient un TA positif, comparativement à 23,1 % 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 2005, 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 l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre 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.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 4 024 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 20,6 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 5-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Alberta, 2005

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	49	9	18.4	1.1
16-19	390	109	27.9	13.1
20-25	741	197	26.6	23.8
26-35	807	165	20.4	19.9
36-45	771	153	19.8	18.5
46-55	627	111	17.7	13.4
>55	557	61	11.0	7.4
Indéterminé	82	24	29.3	2.9
<u>Sexe</u>				
Homme	2832	660	23.3	79.6
Femme	1130	152	13.5	18.3
Indéterminé	62	17	27.4	2.1
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	1586	312	19.7	37.6
Camion/fourgonnette	1817	397	21.8	47.9
Motocyclette	218	43	19.7	5.2
Semi-remorque	168	32	19.0	3.9
Autre véhicule routier	37	4	10.8	0.5
Véhicule non routier	188	38	20.2	4.6
Indéterminé	10	3	30.0	0.4
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	1336	560	41.9	67.6
Plusieurs véhicules	2688	269	10.0	32.4
TOTAL	4024	829	20.6	100.0

5.3.1 Âge des conducteurs. De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures, 23,8 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 19,9 %, du groupe des 26 à 35 ans et 18,5 %, du groupe des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 1,1 % 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 quatre des groupes de 16 à 19 ans et de 20 à 25 ans était en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (27,9 % et 26,6 %, respectivement). Le groupe dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre de collisions était celui des plus de 55 ans (11,0 %).

5.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 79,6 % 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 (23,3 % et 13,5 %, respectivement).

5.3.3 Type de véhicule. 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 47,9 % et les automobilistes, pour 37,6 %.

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 21,8 % d'entre eux par rapport à 20,2 % des conducteurs de véhicules non routiers et à 19,7 % des motocyclistes et automobilistes.

5.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 67,6 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 41,9 % de ces conducteurs, par rapport à 10,0 % 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.

5.4.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2005. 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 2005. 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. 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.

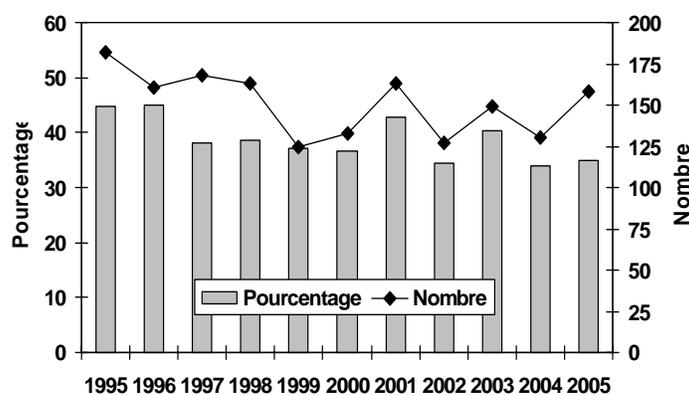
Tableau 5-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une**
collision routière mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Alberta, 1995 – 2005

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
2003	370	149	40.3
2004	382	130	34.0
2005	451	158	35.0

*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.

Figure 5-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Alberta, 1995 – 2005



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 un minimum de 125 en 1999, pour monter à 163 en 2001 et redescendre à 127 en 2002, puis remonter à 149 en 2003, chuter à 130 en 2004 pour ensuite grimper à 158 en 2005. 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, est redescendu à son plus bas niveau de 34,5 % en 2002, s'est élevé à 40,3 % en 2003, a atteint un creux de 34,0 % en 2004 et a augmenté légèrement à 35,0 % en 2005.

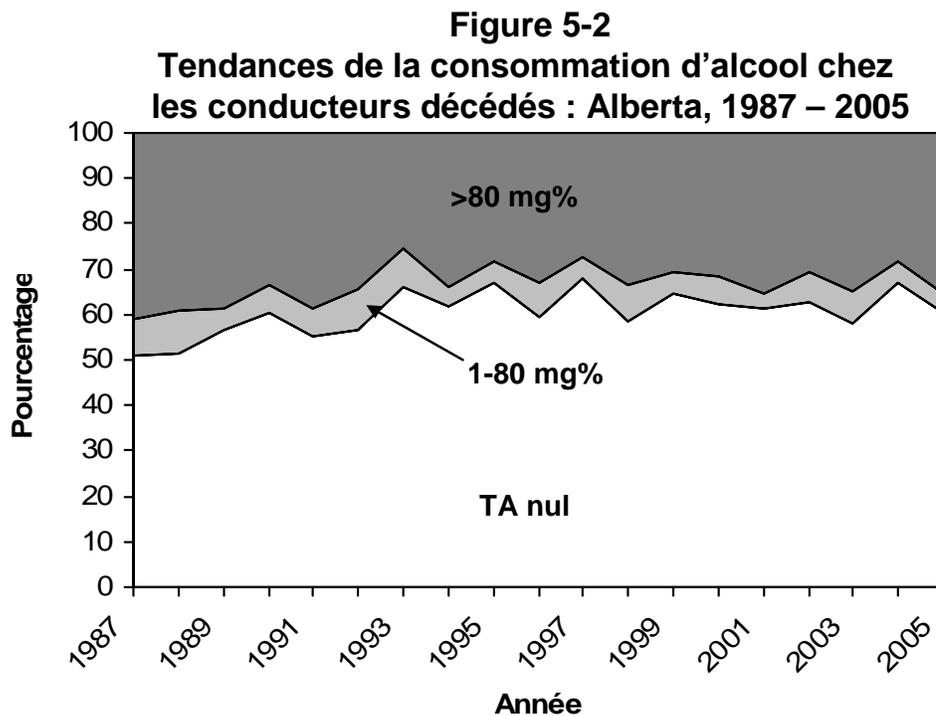
5.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2005. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1987 à 2005, figurent au tableau 5-5. Les tendances sont illustrées à la figure 5-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs 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 - 2005

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
2003	207	201	97.1	117	58.2	14	7.0	70	34.8
2004	197	193	98.0	129	66.8	9	4.7	55	28.5
2005	254	248	97.6	150	60.5	10	4.0	88	35.5

*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 %), de redescendre en 2002 (30,5 %), de monter de nouveau en 2003 (34,8 %), de chuter en 2004 (28,5 %) et de se hausser encore en 2005 (35,5 %). 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 entre 1999 et 2002, chuter de nouveau en 2003 (58,2 %), remonter en 2004 (66,8 %) et descendre ensuite en 2005 (60,5 %). 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 %), a remonté en 2003 (7,0 %) et a diminué encore une fois en 2005 (4,0 %).



5.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2005. 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 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. 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 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, de baisser de nouveau à 20,3 % en 2003, de remonter légèrement à 20,7 % en 2004 et de glisser ensuite légèrement à 20,6 % en 2005.

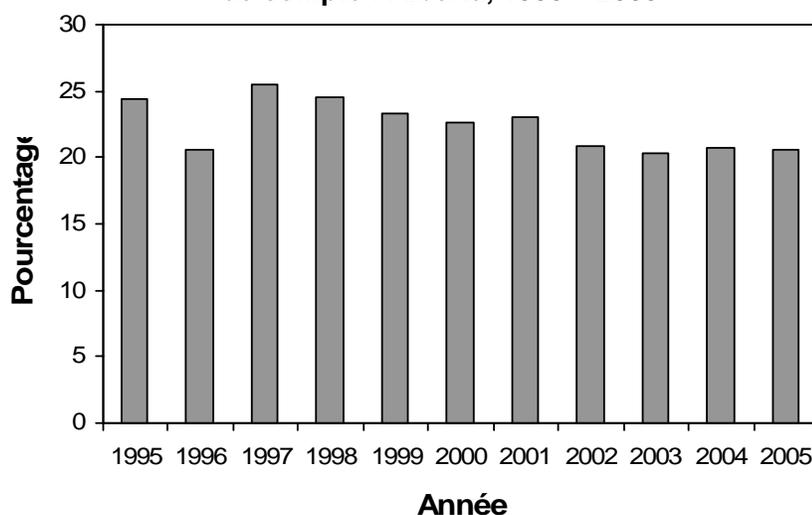
Tableau 5-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Alberta, 1995 – 2005**

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)
2003	3587	727	(20.3)
2004	3641	755	(20.7)
2005	3826	788	(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 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 – 2005



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 2005. 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 2005. 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, 27 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Saskatchewan en 2005. Dans les 27 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, dix personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Saskatchewan, en 2005. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 37,0 % 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 17,5 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Saskatchewan en 2005.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 163 personnes sont décédées dans des collisions routières en Saskatchewan, en 2005. Dans 155 de ces cas (95,1 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 57, soit 36,8 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (163 x 0,368), on peut déterminer qu'en Saskatchewan, en 2005, 60 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

Tableau 6-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Saskatchewan, 2005

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	10	9	90.0	0	0.0	0.0
16-19	27	27	100.0	10	37.0	17.5
20-25	20	20	100.0	13	65.0	22.8
26-35	20	20	100.0	13	65.0	22.8
36-45	20	20	100.0	10	50.0	17.5
46-55	20	18	90.0	6	33.3	10.5
>55	46	41	89.1	5	12.2	8.8
<u>Sexe</u>						
Homme	103	97	94.2	34	35.1	59.6
Femme	60	58	96.7	23	39.7	40.4
<u>Type</u>						
Conducteur	92	92	100.0	31	33.7	54.4
Passager	48	47	97.9	16	34.0	28.1
Piéton	22	15	68.2	9	60.0	15.8
Indéterminé	1	1	100.0	1	100.0	1.8
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	65	64	98.5	17	26.6	29.8
Camion/fourgonnette	59	59	100.0	26	44.1	45.6
Motocyclette	4	4	100.0	1	25.0	1.8
Autre véhicule routier	2	2	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier (Piétons)	11	11	100.0	4	36.4	7.0
	22	15	68.2	9	60.0	15.8
TOTAL	163	155	95.1	57	36.8	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, 22,8 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans, 17,5 %, entre 16 et 19 ans et entre 36 et 45 ans et 10,5 %, entre 46 et 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (65,0 %) était associée aux collisions dans lesquelles une personne des groupes des 20 à 25 ans et des 26 à 35 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées – 0,0 % des personnes de moins de 16 ans et 12,2 % 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, 59,6 % étaient des hommes. Toutefois, la fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (39,7 %) était légèrement supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (35,1 %).

6.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 54,4 % étaient des conducteurs, 28,1 %, des passagers, 15,8 %, des piétons et, dans 1,8 % des cas, la position de la victime n'était pas connue.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (60,0 %) dans les collisions dans lesquelles un piéton est décédé. L'alcool était en cause dans 34,0 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 33,7 % de celles dans lesquelles un conducteur est décédé.

6.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 45,6 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette et 29,8 %, 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 26,6 %).

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.

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 2005. 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, 2005

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	13	13	100.0	6	46.2	22.2	4	30.8	17.4
20-25	11	11	100.0	5	45.5	18.5	5	45.5	21.7
26-35	11	7	63.6	5	71.4	18.5	5	71.4	21.7
36-45	14	12	85.7	6	50.0	22.2	6	50.0	26.1
46-55	10	10	100.0	2	20.0	7.4	1	10.0	4.3
>55	23	14	60.9	3	21.4	11.1	2	14.3	8.7
<u>Sexe</u>									
Homme	63	51	81.0	20	39.2	74.1	18	35.3	78.3
Femme	19	16	84.2	7	43.8	25.9	5	31.3	21.7
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	40	31	77.5	8	25.8	29.6	7	22.6	30.4
Camion/fourgonnette	36	31	86.1	18	58.1	66.7	16	51.6	69.6
Motocyclette	4	3	75.0	1	33.3	3.7	0	0.0	0.0
Semi-remorque	2	2	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	33	27	81.8	19	70.4	70.4	19	70.4	82.6
Plusieurs véhicules	49	40	81.6	8	20.0	29.6	4	10.0	17.4
TOTAL	82	67	81.7	27	40.3	100.0	23	34.3	100.0

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu 13 conducteurs tués en 2005; tous (100,0 %) ont été soumis à des alcootests. Parmi eux, six (46,2 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 22,2 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que quatre des 13 (30,8 %) 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 les quatre des six 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 17,4 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Saskatchewan, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2005, puisque 81,7 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Saskatchewan, 40,3 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 85,2 % 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 :

- ◆ 6,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 10,4 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 23,9 % 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), 22,2 % avaient entre 16 et 19 ans et entre 36 et 45 ans, 18,5 %, entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans, 11,1 % avaient plus de 55 ans et 7,4 % avaient entre 46 et 55 ans.

Parmi les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 26,1 % faisaient partie du groupe des 36 à 45 ans, 21,7 %, de ceux des 20

à 25 ans et des 26 à 35 ans, 17,4 %, de celui des 16 à 19 ans et 8,7 % de ceux de plus de 55 ans. Ceux du groupe des 46 à 55 ans comptaient pour 4,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 71,4 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 20,0 % des conducteurs entre 46 et 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 74,1 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et 78,3 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (63 des 82 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (43,8 et 39,2 %, respectivement). En outre, 90,0 % des conducteurs et 71,4 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), 66,7 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 29,6 % étaient des automobilistes et 3,7 % étaient des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 69,6 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnette et 30,4 %, des automobilistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 58,1 % des conducteurs mortellement blessés de camions/fourgonnettes, 25,8 % des automobilistes et 33,3 % des motocyclistes avaient consommé de l'alcool. Aucun conducteur de semi-remorque n'avait bu.

6.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (33 sur 82) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule, mais ces

accidents ont mis en cause les trois quarts des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (70,4 % et 82,6 %, respectivement).

Cette apparente disparité serait attribuable à une représentation excessive de la consommation d'alcool dans les accidents à un seul véhicule. Les deux tiers des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (70,4 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 20,0 % 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 2005 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 l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre 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 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, 469 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 27,5 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 6-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Saskatchewan, 2005

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	11	1	9.1	0.8
16-19	68	20	29.4	15.5
20-25	78	31	39.7	24.0
26-35	65	25	38.5	19.4
36-45	80	21	26.3	16.3
46-55	65	16	24.6	12.4
>55	84	9	10.7	7.0
Indéterminé	18	6	33.3	4.7
<u>Sexe</u>				
Homme	313	95	30.4	73.6
Femme	138	28	20.3	21.7
Indéterminé	18	6	33.3	4.7
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	212	60	28.3	46.5
Camion/fourgonnette	185	51	27.6	39.5
Motocyclette	23	6	26.1	4.7
Semi-remorque	20	5	25.0	3.9
Autre véhicule routier	3	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	22	6	27.3	4.7
Indéterminé	4	1	25.0	0.8
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	197	93	47.2	72.1
Plusieurs véhicules	272	36	13.2	27.9
TOTAL	469	129	27.5	100.0

6.3.1 Âge des conducteurs. De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 24,0 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 19,4 %, des 26 à 35 ans et 16,3 % du groupe des 36 à 45 ans. Les conducteurs de plus de 55 ans ne représentaient que 7,0 % 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 deux conducteurs sur cinq des groupes des 20 à 25 ans et de 26 à 35 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (39,7 % et 38,5 %, respectivement). Le groupe dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre de collisions a été celui des moins de 16 ans (9,1 %).

6.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 73,6 % 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 (30,4 % et 20,3 %, respectivement).

6.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes représentaient 46,5 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, 39,5 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des automobilistes (28,3 %) par rapport à 27,6 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 27,3 % des conducteurs de véhicules non routiers et 26,1 % des motocyclistes. Les conducteurs de semi-remorques comptaient pour 25,0 % 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, 72,1 % 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 – 47,2 % de ces conducteurs, par rapport à 13,2 % 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 – 2005. 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 2005. 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.

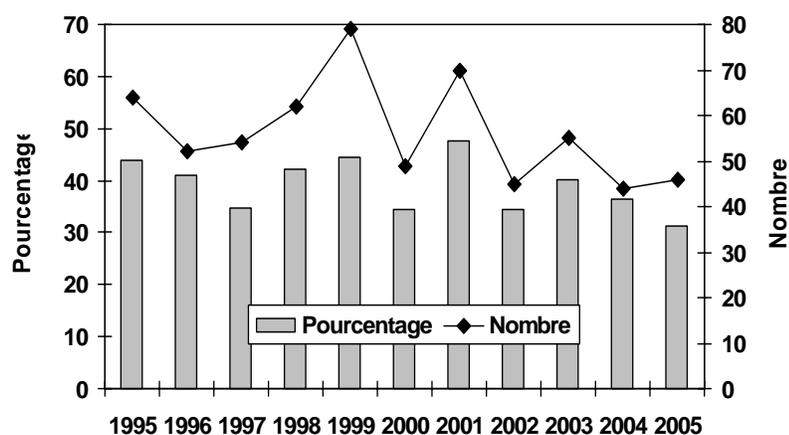
Tableau 6-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une**
collision routière mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Saskatchewan, 1995 – 2005

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
2003	137	55	40.1
2004	121	44	36.4
2005	147	46	31.3

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

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

Figure 6-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Saskatchewan, 1995 – 2005



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, une diminution à 45 en 2002, une nouvelle augmentation à 55 en 2003, puis un glissement jusqu'à 44 en 2004 et une majoration à 46 en 2005. 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 chuter jusqu'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, de remonter de nouveau à 40,1 % en 2003 et de diminuer jusqu'à 31,3 % en 2005.

6.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2005. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1987 à 2005 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

Tableau 6-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Saskatchewan, 1987 - 2005

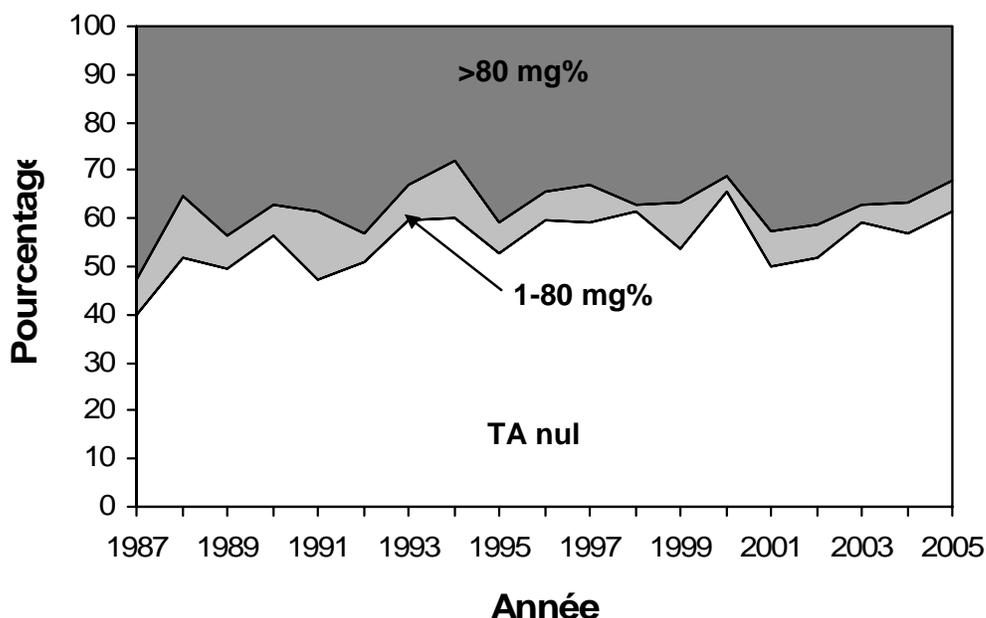
Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	94	85	90.4	34	40.0	6	7.1	45	52.9
1988	81	79	97.5	41	51.9	10	12.7	28	35.4
1989	110	103	93.6	51	49.5	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
2003	84	81	96.4	48	59.3	3	3.7	30	37.0
2004	62	60	96.8	34	56.7	4	6.7	22	36.7
2005	70	62	88.6	38	61.3	4	6.5	20	32.3

*Décédés moins de six heures après la collision.

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 en 2001 (42,7 %) et baisser en 2005 (32,3 %). 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 %), remonter en 2003 (59,3 %), baisser en 2004 (56,7 %) et augmenter en 2005 (61,3 %). 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 %) puis de baisser en 2003 (3,7 %), de remonter en 2004 (6,7 %) et de redescendre légèrement en 2005 (6,5 %).

Figure 6-2
Tendances de la consommation d'alcool chez
les conducteurs décédés : Saskatchewan, 1987 – 2005



6.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2005. 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 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 – 2005

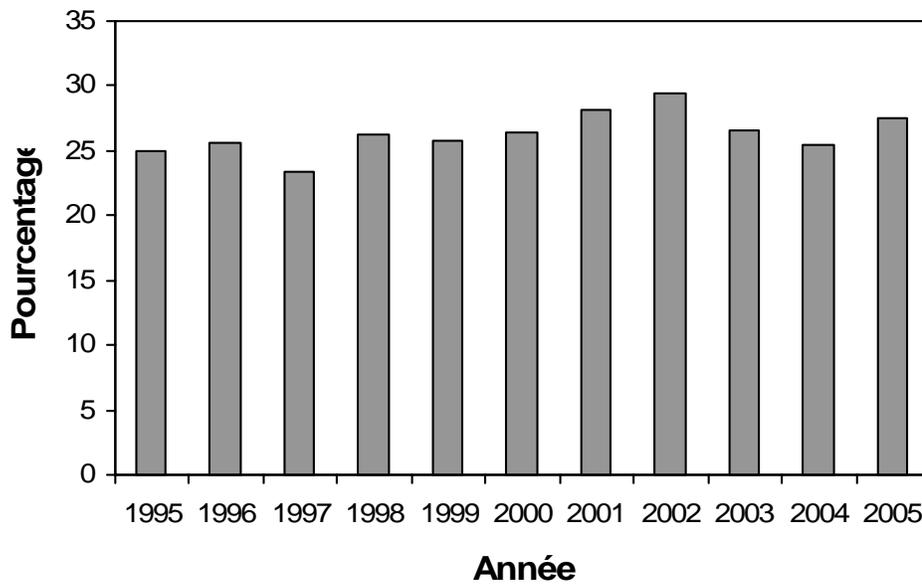
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	885	221	(25.0)
1996	656	168	(25.6)
1997	843	197	(23.4)
1998	703	185	(26.3)
1999	757	195	(25.8)
2000	693	183	(26.4)
2001	583	164	(28.1)
2002	599	177	(29.5)
2003	667	177	(26.5)
2004	606	154	(25.4)
2005	443	122	(27.5)

*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 augmenté graduellement jusqu'en 2002, a diminué au cours de deux années de l'étude puis a augmenté de nouveau. 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, redescendre à 25,4 % en 2004 et augmenter de nouveau à 27,5 % en 2005.

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 – 2005



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 2005. 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 2005. 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, 11 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Manitoba en 2005. De plus, dans les 11 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 des collisions liées à l'alcool au Manitoba, en 2005. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 27,3 % 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 8,1 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Manitoba en 2005.

Tableau 7-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Manitoba, 2005

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	8	5	62.5	1	20.0	2.7
16-19	11	11	100.0	3	27.3	8.1
20-25	24	23	95.8	12	52.2	32.4
26-35	18	17	94.4	7	41.2	18.9
36-45	16	16	100.0	6	37.5	16.2
46-55	18	18	100.0	6	33.3	16.2
>55	25	24	96.0	2	8.3	5.4
<u>Sexe</u>						
Homme	74	73	98.6	28	38.4	75.7
Femme	46	41	89.1	9	22.0	24.3
<u>Type</u>						
Conducteur	66	64	97.0	21	32.8	56.8
Passager	41	39	95.1	11	28.2	29.7
Piéton	13	11	84.6	5	45.5	13.5
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	54	53	98.1	14	26.4	37.8
Camion/fourgonnette	35	35	100.0	11	31.4	29.7
Motocyclette	4	4	100.0	1	25.0	2.7
Autre véhicule routier	1	1	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier (Piétons)	12	10	83.3	6	60.0	16.2
Indéterminé	13	11	84.6	5	45.5	13.5
Indéterminé	1	0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	120	114	95.0	37	32.5	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, 120 personnes sont décédées dans des collisions routières au Manitoba, en 2005. Dans 114 de ces cas (95,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 37 soit (32,5 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (120 x 0,325), on peut déterminer qu'*au Manitoba, en 2005, 39 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.*

7.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 32,4 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans, 18,9 %, entre 26 et 35 ans et 16,2 %, entre 36 et 45 ans et entre 46 et 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (52,2 %) était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 20 à 25 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées – 20,0 % des personnes du groupe des moins de 16 ans et seulement 8,3 % des personnes 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, 75,7 % étaient des hommes. Toutefois, la fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (38,4 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (22,0 %).

7.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 56,8% étaient des conducteurs; 29,7 % étaient des passagers et 13,5 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (45,5 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un piéton est décédé. L'alcool était en cause dans 32,8 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 28,2 % de celles dans lesquelles un passager est décédé.

7.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 37,8 % se trouvaient dans une automobile et 29,7 %, dans un camion/fourgonnette.

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 supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (31,4 % versus 26,4 %).

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 2005. 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, 2005

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	1	16.7	7.7	1	16.7	8.3
20-25	11	11	100.0	5	45.5	38.5	4	36.4	33.3
26-35	6	6	100.0	1	16.7	7.7	1	16.7	8.3
36-45	12	12	100.0	3	25.0	23.1	3	25.0	25.0
46-55	7	7	100.0	1	14.3	7.7	1	14.3	8.3
>55	13	12	92.3	2	16.7	15.4	2	16.7	16.7
<u>Sexe</u>									
Homme	39	39	100.0	13	33.3	100.0	12	30.8	100.0
Femme	16	15	93.8	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	30	30	100.0	7	23.3	53.8	7	23.3	58.3
Camion/fourgonnette	21	20	95.2	5	25.0	38.5	4	20.0	33.3
Motocyclette	3	3	100.0	1	33.3	7.7	1	33.3	8.3
Semi-remorque	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	20	20	100.0	12	60.0	92.3	11	55.0	91.7
Plusieurs véhicules	35	34	97.1	1	2.9	7.7	1	2.9	8.3
TOTAL	55	54	98.2	13	24.1	100.0	12	22.2	100.0

Prenons par exemple les 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu six conducteurs tués en 2005; toutes ces victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, une (16,7 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés de 16 à 19 ans représentaient 7,7 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un des six (16,7 %) conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avait un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que le conducteur qui avait bu avait un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans représentaient 8,3 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Manitoba, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2005, puisque 98,2 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Manitoba, 24,1 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 92,3 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 1,9 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 7,4 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 14,8 % 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), 38,5 % avaient entre 20 et 25 ans, 23,1 % avaient entre 36 et 45 ans, 15,4 % avaient plus de 55 ans et 7,7 % avaient entre 16 et 19 ans, entre 26 et 35 ans et entre 46 et 55 ans.

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 20 à 25 ans, 25,0 % avaient entre 36 et 45 ans, 16,7 % avaient plus de 55 ans et 8,3 % avaient entre 16 et 19 ans, entre 26 et 35 ans ou entre 46 et 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés les plus susceptibles d'avoir bu étaient ceux qui avaient entre 20 à 25 ans – 45,5 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, 14,3 % des conducteurs du groupe des 46 à 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

7.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 100,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (39 des 55 victimes étaient des hommes). Le tiers des hommes blessés mortellement avaient consommé de l'alcool (33,3 %). Parmi l'ensemble des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 92,3 % des hommes 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), 53,8 % étaient des automobilistes et 38,5 % des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 58,3 % étaient des conducteurs d'automobiles, 33,3 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, et 8,3 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 33,3 % des conducteurs de motocyclettes, 25,0 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 23,3 %, des automobilistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. Le seul conducteur de semi-remorques mortellement blessé n'avait pas consommé d'alcool.

7.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (20 sur 55) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule, mais ces accidents ont mis

en cause 92,3 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et 91,7 % de ceux dont les facultés étaient affaiblies.

Cette apparente disparité serait attribuable à une représentation excessive de la consommation d'alcool 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 2,9 % 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 2005, 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 l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre 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.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 511 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 19,0 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 7-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Manitoba, 2005

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	12	0	0.0	0.0
16-19	56	20	35.7	20.6
20-25	92	24	26.1	24.7
26-35	81	17	21.0	17.5
36-45	75	19	25.3	19.6
46-55	62	6	9.7	6.2
>55	96	5	5.2	5.2
Indéterminé	37	6	16.2	6.2
<u>Sexe</u>				
Homme	334	69	20.7	71.1
Femme	156	25	16.0	25.8
Indéterminé	21	3	14.3	3.1
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	240	47	19.6	48.5
Camion/fourgonnette	150	31	20.7	32.0
Motocyclette	21	3	14.3	3.1
Semi-remorque	66	8	12.1	8.2
Autre véhicule routier	5	3	60.0	3.1
Véhicule non routier	29	5	17.2	5.2
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	174	72	41.4	74.2
Plusieurs véhicules	337	25	7.4	25.8
TOTAL	511	97	19.0	100.0

* Ces données sont légèrement sous-estimées parce que 11,0 % environ de toutes les blessures sont consignées comme étant « indéterminées ».

7.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures, 24,7 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 20,6 %, du groupe des 16 à 19 ans et 19,6 % des 36 à 45 ans. Aucun conducteur de moins de 16 ans n'était 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 16 à 19 ans qu'on a trouvé le plus haut taux (35,7 %) 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 moins de 16 ans (0,0 %).

7.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 71,1 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était légèrement supérieure à celle des femmes (20,7 % et 16,0 %, respectivement).

7.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 48,5 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 32,0 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs d'autres véhicules routiers, soit 60,0 % par rapport à 20,7 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 19,6 % des automobilistes, 17,2 % des conducteurs de véhicules non routiers et 14,3 % des motocyclistes. La plus faible incidence de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves a été relevée chez les conducteurs de semi-remorques (12,1 %).

7.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 74,2 % 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 – 41,4 % de ces conducteurs, par rapport à 7,4 % 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 – 2005. 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 et 2005. 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.

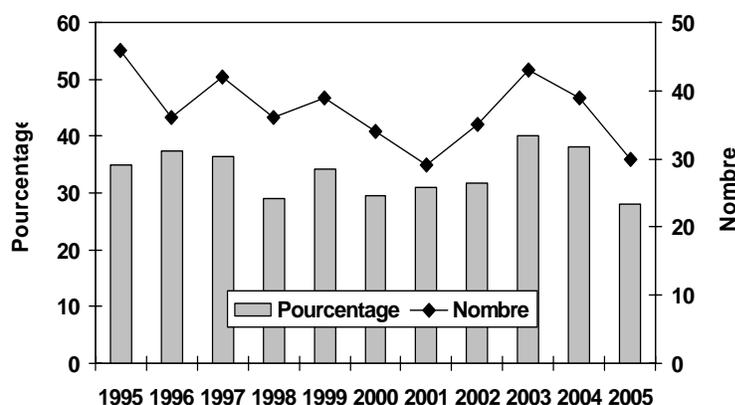
Tableau 7-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une**
collision routière mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Manitoba, 1995 – 2005

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
2003	107	43	40.2
2004	102	39	38.2
2005	107	30	28.0

*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.

Figure 7-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Manitoba, 1995 – 2005



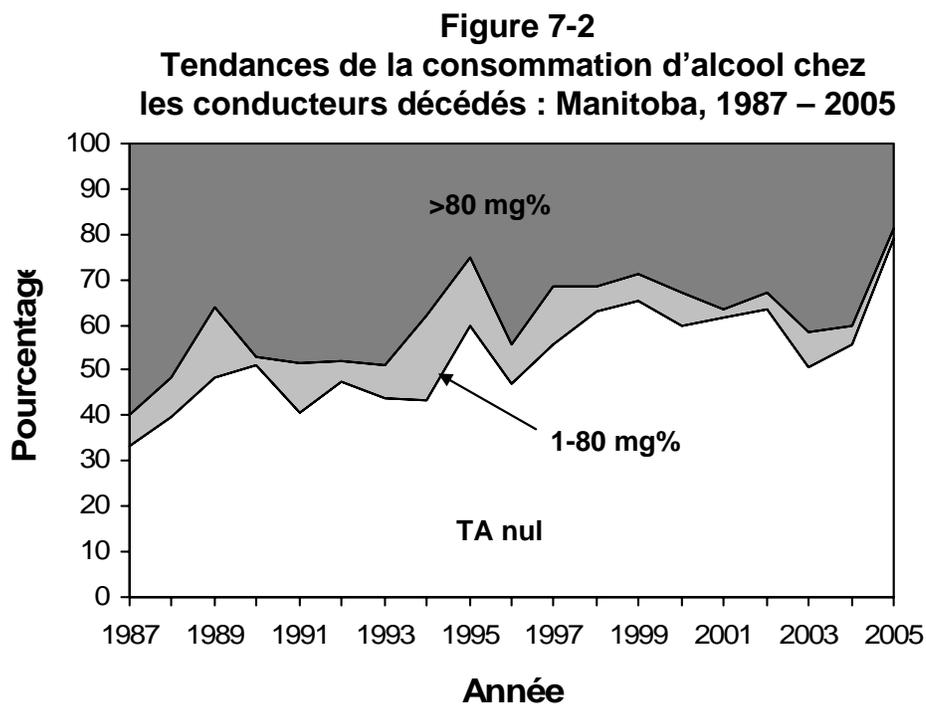
Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 46 à 36 entre 1995 et 1996, puis a augmenté à 42 en 1997, avant de redescendre à 36 en 1998 et de remonter de nouveau à 39 en 1999, puis d'atteindre son niveau le plus bas à 29, en 2001, suivi d'une remontée à 43 en 2003 puis d'une diminution à 30 en 2005. 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, regagner du terrain jusqu'à 40,2 % en 2003 et glisser à 28,0 % en 2005.

7.4.2 Conducteurs décédés : 1987 – 2005. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1987 à 2005, 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.

Tableau 7-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Manitoba, 1987 - 2004

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
2003	54	53	98.1	27	50.9	4	7.5	22	41.5
2004	48	45	93.8	25	55.6	2	4.4	18	40.0
2005	48	48	100.0	38	79.2	1	2.1	9	18.8

*Décédés moins de six heures après la collision.



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 pour grimper à 41,5 % en 2003 et ensuite chuter à 18,8 % en 2005. Le pourcentage de conducteurs décédés qui avaient un TA nul a augmenté, passant du niveau le plus bas de 1987 (33,3 %) à 65,4 % en 1999 pour redescendre en 2000 (60,0 %), remonter en 2002 (63,5 %), baisser en 2003 (50,9 %) et atteindre son plus haut niveau en 2005 (79,2 %). 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, se hisser à 7,5 % en 2003 et ensuite glisser à 2,1 % en 2005.

7.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 20054. 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 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 trois

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 18,7 % en 2000 pour remonter à 20,6 % en 2002 et glisser à son plus bas niveau à 17,3 % en 2004 pour ensuite remonter à 19,1 % en 2005.

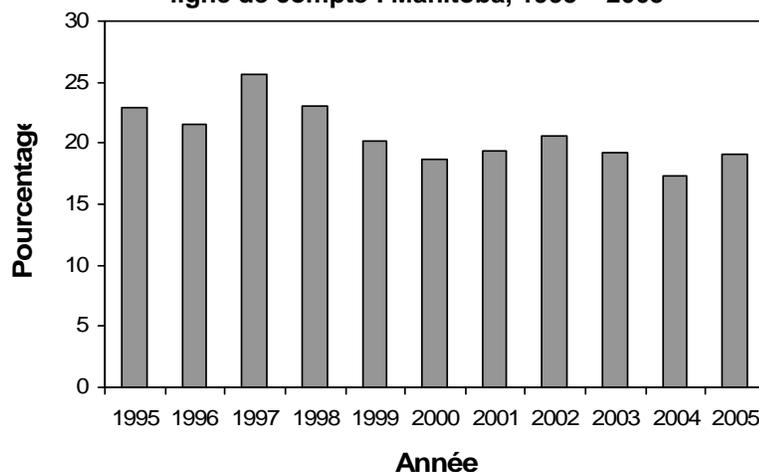
Tableau 7-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans
des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool**
entrait en ligne de compte : Manitoba, 1995 – 2005

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)
2003	532	102	(19.2)
2004	550	95	(17.3)
2005	482	92	(19.1)

*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.

Figure 7-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions
ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrant en
ligne de compte : Manitoba, 1995 – 2005



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 2005. 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 2005. 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, 91 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Ontario en 2005. De plus, dans 79 de ces cas (86,8 %), 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, 23 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Ontario, en 2005. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 29,1 % 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 9,1 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Ontario en 2005.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 886 personnes sont décédées dans des collisions routières en Ontario, en 2005. Dans 759 de ces cas (85,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 252, soit 33,2 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières ($886 \times 0,332$), on peut déterminer qu'en Ontario, en 2005, 294 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

Tableau 8-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Ontario, 2005

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	53	42	79.2	1	2.4	0.4
16-19	91	79	86.8	23	29.1	9.1
20-25	114	99	86.8	50	50.5	19.8
26-35	118	105	89.0	53	50.5	21.0
36-45	134	112	83.6	53	47.3	21.0
46-55	121	109	90.1	33	30.3	13.1
>55	255	213	83.5	39	18.3	15.5
<u>Sexe</u>						
Homme	623	538	86.4	217	40.3	86.1
Femme	263	221	84.0	35	15.8	13.9
<u>Type</u>						
Conducteur	552	486	88.0	164	33.7	65.1
Passager	200	170	85.0	45	26.5	17.9
Piéton	133	103	77.4	43	41.7	17.1
Indéterminé	1	0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	413	361	87.4	106	29.4	42.1
Camion/fourgonnette	170	154	90.6	47	30.5	18.7
Motocyclette	86	74	86.0	24	32.4	9.5
Autre véhicule routier	11	8	72.7	1	12.5	0.4
Véhicule non routier (Piétons)	71	59	83.1	31	52.5	12.3
(Piétons)	133	103	77.4	43	41.7	17.1
Indéterminé	2	0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	886	759	85.7	252	33.2	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, 21,0 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans, 19,8 %, entre 20 et 25 ans et 15,5 % avaient plus de 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (50,5 %) était associée aux collisions dans lesquelles des personnes des groupes des 20 à 25 ans et des 26 à 35 ans sont décédées. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgés – seulement 2,4 % des personnes de moins de 16 ans et 18,3 % 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, 86,1 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (40,3 %) était plus du double de celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (15,8 %).

8.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 65,1 % étaient des conducteurs, 17,9 %, des passagers et 17,1 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (41,7 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un piéton est décédé. Elle était de 33,7 % dans les collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et de 26,5 % 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 des deux cinquièmes (42,1 %) se trouvaient dans une automobile, 18,7 %, dans un camion/fourgonnette, 12,3 %, dans un véhicule non routier et 9,5 % étaient des motocyclistes.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquels un occupant de véhicule non routier est décédé était de 52,5 %, comparativement à 32,4 % pour un motocycliste, 30,5 %, pour un occupant de camion/fourgonnette et 29,4 % pour un occupant d'automobile.

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 2005. 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%.

Tableau 8-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Ontario, 2005

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	1	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
16-19	40	36	90.0	10	27.8	8.1	8	22.2	7.8
20-25	72	69	95.8	29	42.0	23.6	24	34.8	23.3
26-35	76	67	88.2	29	43.3	23.6	27	40.3	26.2
36-45	76	64	84.2	24	37.5	19.5	20	31.3	19.4
46-55	82	73	89.0	18	24.7	14.6	15	20.5	14.6
>55	134	102	76.1	13	12.7	10.6	9	8.8	8.7
<u>Sexe</u>									
Homme	372	316	84.9	109	34.5	88.6	93	29.4	90.3
Femme	109	95	87.2	14	14.7	11.4	10	10.5	9.7
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	286	250	87.4	69	27.6	56.1	60	24.0	58.3
Camion/fourgonnette	106	86	81.1	33	38.4	26.8	29	33.7	28.2
Motocyclette	80	68	85.0	20	29.4	16.3	14	20.6	13.6
Semi-remorque	7	7	100.0	1	14.3	0.8	0	0.0	0.0
Autre véhicule	2	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	212	179	84.4	80	44.7	65.0	73	40.8	70.9
Plusieurs véhicules	269	232	86.2	43	18.5	35.0	30	12.9	29.1
TOTAL	481	411	85.4	123	29.9	100.0	103	25.1	100.0

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu 40 conducteurs tués en 2005; 36 de ces victimes (90,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, 10 (27,8 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 8,1 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que huit des 36 (22,2 %) 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 huit des dix 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 7,8 % 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 Ontario, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2005, puisque 85,4 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Ontario, 29,9 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 83,7 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 3,4 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 1,5 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 10,2 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 14,8 % 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), 23,6 % avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans, 19,5 %, entre 36 et 45 ans, 14,6 %, entre 46 et 55 ans et 10,6 %, plus de 55 ans. Les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans ne comptaient que pour 8,1 % 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%), 26,2 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 23,3 %, du groupe des 20 à 25 ans, 19,4 %, de celui des 36 à 45 ans et 14,6 %, de celui des 46 à 55 ans. Ceux des groupes de 16 à 19 ans et de plus de 55 ans ne comptaient que pour 7,8 % et 8,7 %, respectivement, de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans et entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 43,3 % et 42,0 % respectivement des conducteurs de ces groupes 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.

8.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 88,6 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 90,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (372 des 481 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus de deux fois plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (34,5 % et 14,7 %, respectivement). En outre, 85,3 % des conducteurs et 71,4 % 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), 56,1 % étaient des automobilistes, 26,8 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 16,3 %, 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%), 58,3 % étaient des automobilistes, 28,2 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 13,6 %, des motocyclistes.

Selon les différentes catégories de véhicules, 38,4 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 29,4 % des motocyclistes, 27,6 % des automobilistes et 14,3 % des conducteurs de semi-remorques mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

8.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (212 sur 481) 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 (65,0 % et 70,9 %, respectivement).

Cette apparente disparité serait attribuable à une représentation excessive de la consommation d'alcool dans les accidents à un seul véhicule. Près de la moitié des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (44,7 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 18,5 % 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 2005, 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 l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre 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.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 4 970 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 16,3 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 8-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Ontario, 2005

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	18	5	27.8	0.6
16-19	421	103	24.5	12.7
20-25	667	156	23.4	19.2
26-35	878	155	17.7	19.1
36-45	932	153	16.4	18.9
46-55	820	110	13.4	13.6
>55	905	76	8.4	9.4
Indéterminé	329	53	16.1	6.5
<u>Sexe</u>				
Homme	3493	659	18.9	81.3
Femme	1340	141	10.5	17.4
Indéterminé	137	11	8.0	1.4
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	3063	517	16.9	63.7
Camion/fourgonnette	1125	198	17.6	24.4
Motocyclette	289	39	13.5	4.8
Semi-remorque	179	17	9.5	2.1
Autre véhicule routier	68	12	17.6	1.5
Véhicule non routier	209	18	8.6	2.2
Indéterminé	37	10	27.0	1.2
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	1272	476	37.4	58.7
Plusieurs véhicules	3698	335	9.1	41.3
TOTAL	4970	811	16.3	100.0

8.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures, 19,2 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 19,1 %, des 26 à 35 ans et 18,9 %, des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 0,6 % 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, 27,8 % des conducteurs de moins de 16 ans, 24,5 % de ceux du groupe des 16 à 19 ans et 23,4 %, de celui des 20 à 25 ans, étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. 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 (8,4 %).

8.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 81,3 % 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 (18,9 % et 10,5 %, respectivement).

8.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 63,7 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 24,4 %.

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 et autres véhicules routiers, soit 17,6 %, par rapport à 16,9 % des automobilistes, à 13,5 % des motocyclistes et à 9,5 % des conducteurs de semi-remorques. Seulement 8,6 % des conducteurs de véhicules non routiers étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool.

8.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 58,7 % 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 – 37,4 % 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 – 2005. 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 2005. 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 – 2005

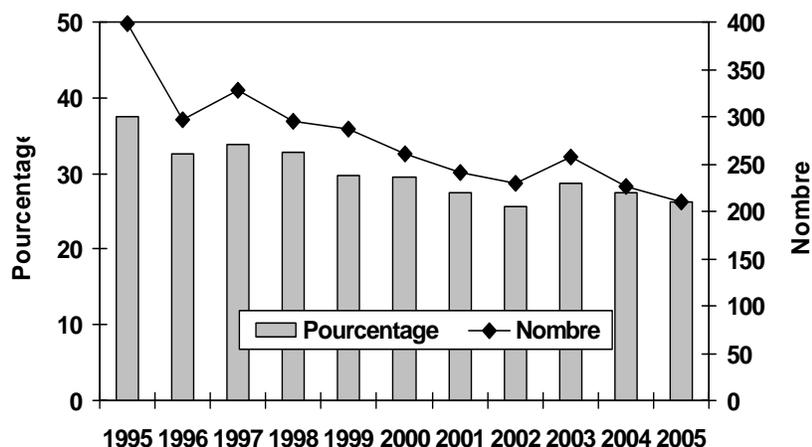
Année	Nombre de	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	1059	398	37.6
1996	915	297	32.5
1997	969	328	33.8
1998	900	295	32.8
1999	966	287	29.7
2000	886	261	29.5
2001	878	241	27.4
2002	895	229	25.6
2003	903	258	28.6
2004	825	227	27.5
2005	802	210	26.2

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

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

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des 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 et de remonter à 258 en 2003, puis de glisser à un creux de 210 en 2005. 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, remontant à 28,6 % en 2003 et baissant de nouveau à 26,2 % en 2005.

Figure 8-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un
conducteur ayant consommé de l'alcool : Ontario, 1995 – 2005



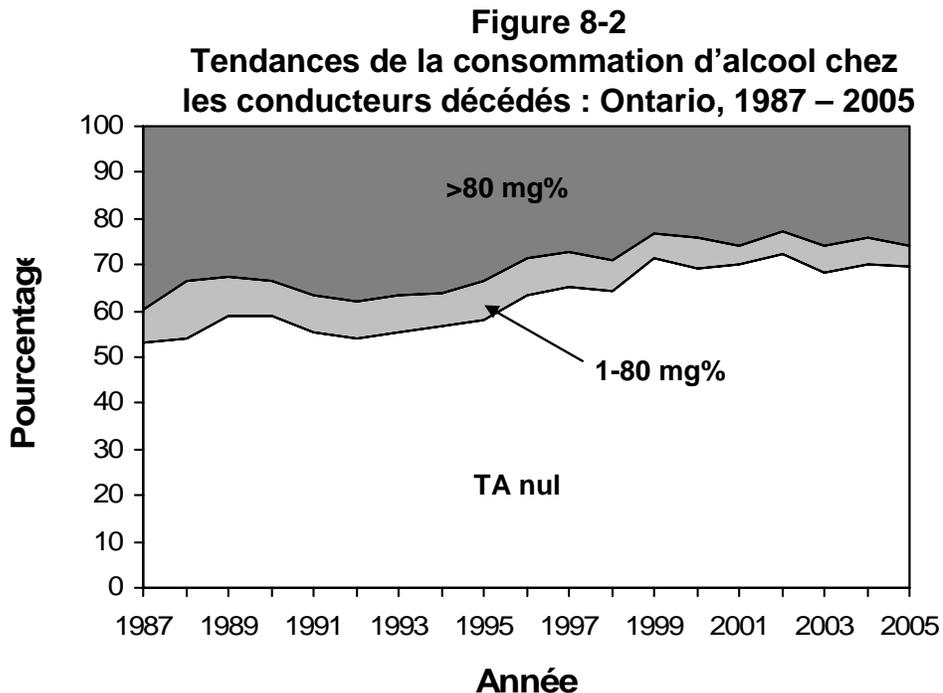
8.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2005. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1987 à 2005, figurent au tableau 8-5. Les tendances sont illustrées à la figure 8-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui : 1) n'avaient pas

Tableau 8-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Ontario, 1987 - 2005

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
2003	435	421	96.8	288	68.4	25	5.9	108	25.7
2004	427	422	98.8	296	70.1	24	5.7	102	24.2
2005	387	374	96.6	260	69.5	18	4.8	96	25.7

*Décédés moins de six heures après la collision.

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 son minimum de 22,9 % en 2002, le plus bas niveau enregistré depuis 1987, se hisser de nouveau à 25,7 % en 2003, redescendre à 24,2 % en 2004 pour finalement remonter à 25,7 % en 2005. 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 en 2002 (72,2 %), redescendre à 68,4 % en 2003, se hisser à 70,1 % en 2004 et finalement baisser légèrement à 69,5 % en 2005. 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 %), de remonter à 5,9 % en 2003 et d'ensuite baisser à 4,8 % en 2005.

8.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2005. 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 routiers.

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 – 2005**

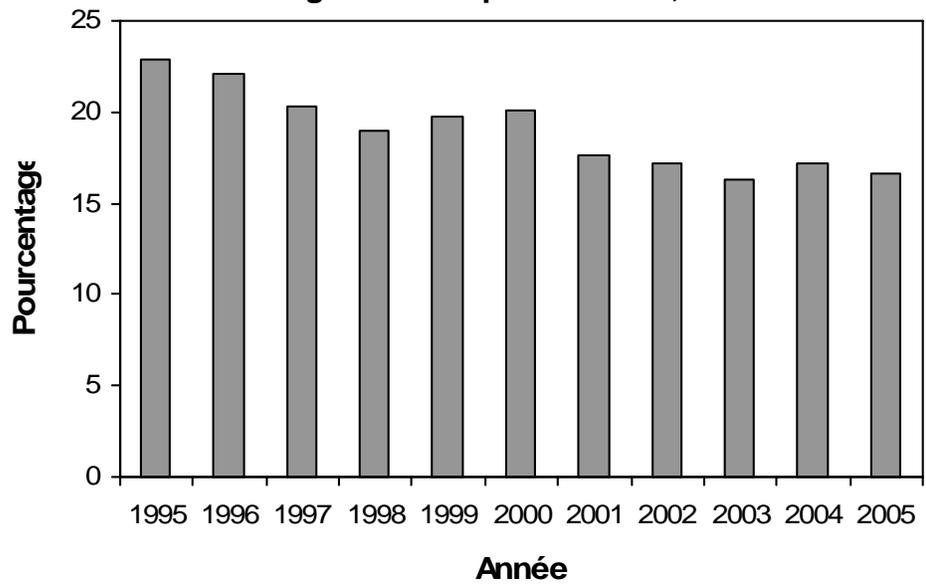
Année	Nombre de	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	6568	1504	(22.9)
1996	6003	1326	(22.1)
1997	5442	1106	(20.3)
1998	5402	1026	(19.0)
1999	5486	1088	(19.8)
2000	5126	1030	(20.1)
2001	5199	916	(17.6)
2002	5468	939	(17.2)
2003	5086	829	(16.3)
2004	4568	787	(17.2)
2005	4724	783	(16.6)

*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.

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les collisions ayant provoqué des blessures graves a diminué légèrement en dix 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, tomber à 16,3 % en 2003, remonter à 17,2 % en 2004 et ensuite descendre à 16,6 % en 2005.

Figure 8-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions
ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool
entraîné en ligne de compte : Ontario, 1995 – 2005



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 2005. 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 2005. 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, 79 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Québec en 2005. De plus, dans 70 de ces cas (88,6 %), 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, 14 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Québec, en 2005. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 20,0 % 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 7,7 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Québec en 2005.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 761 personnes sont décédées dans des collisions routières au Québec, en 2005. Dans 697 de ces cas (91,6 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 181, soit 26,0 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (761 x 0,26), on peut déterminer qu'*au Québec, en 2005, 198 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 coll., 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. Cette mesure du problème est fournie à la Section 9.2.

Tableau 9-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Québec, 2005

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	28	27	96.4	1	3.7	0.6
16-19	79	70	88.6	14	20.0	7.7
20-25	104	100	96.2	43	43.0	23.8
26-35	114	108	94.7	38	35.2	21.0
36-45	98	92	93.9	30	32.6	16.6
46-55	123	116	94.3	36	31.0	19.9
>55	215	184	85.6	19	10.3	10.5
<u>Sexe</u>						
Homme	550	510	92.7	157	30.8	86.7
Femme	211	187	88.6	24	12.8	13.3
<u>Type</u>						
Conducteur	536	497	92.7	145	29.2	80.1
Passager	141	126	89.4	22	17.5	12.2
Piéton	84	74	88.1	14	18.9	7.7
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	411	378	92.0	108	28.6	59.7
Camion/fourgonnette	86	86	100.0	30	34.9	16.6
Motocyclette	65	57	87.7	10	17.5	5.5
Autre véhicule routier	16	15	93.8	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	99	87	87.9	19	21.8	10.5
(Piétons)	84	74	88.1	14	18.9	7.7
TOTAL	761	697	91.6	181	26.0	100.0

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

9.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, le groupe des 20 à 25 ans comptait pour 23,8 %, celui des 26 à 35 ans, pour 21,0 % et celui des 46 à 55 ans, pour 19,9 % (voir la dernière colonne).

Parmi tous les groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (43,0 %) était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 20 à 25 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgés – seulement 3,7 % des jeunes de moins de 16 ans et 10,3 % des plus de 55 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, 86,7 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (30,8 %) était plus grande que celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (12,8 %).

9.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 80,1 % étaient des conducteurs, 12,2 %, des passagers et 7,7 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (29,2 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. L'alcool était en cause dans 18,9 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé et dans 17,5 % 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 (59,7 %) se trouvaient dans une automobile, 16,6 %, dans un camion/fourgonnette, 10,5 %, dans un véhicule non routier et 5,0 %, sur une motocyclette.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool était plus élevé dans les cas où un occupant de camion/fourgonnette ou d'automobile est décédé (34,9 % et 28,6 %, respectivement). Le taux de collisions liées à l'alcool était plus faible pour les occupants de véhicules non routiers et pour les motocyclistes (21,8 % et 17,5 %, 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 2005. 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, 2005

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	2	1	50.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
16-19	38	28	73.7	7	25.0	6.1	6	21.4	6.5
20-25	72	56	77.8	28	50.0	24.6	23	41.1	24.7
26-35	79	51	64.6	23	45.1	20.2	17	33.3	18.3
36-45	67	47	70.1	19	40.4	16.7	16	34.0	17.2
46-55	79	63	79.7	22	34.9	19.3	18	28.6	19.4
>55	108	68	63.0	15	22.1	13.2	13	19.1	14.0
<u>Sexe</u>									
Homme	356	258	72.5	98	38.0	86.0	81	31.4	87.1
Femme	89	56	62.9	16	28.6	14.0	12	21.4	12.9
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	298	207	69.5	78	37.7	68.4	66	31.9	71.0
Camion/fourgonnette	74	60	81.1	27	45.0	23.7	22	36.7	23.7
Motocyclette	58	37	63.8	9	24.3	7.9	5	13.5	5.4
Semi-remorque	15	10	66.7	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	173	131	75.7	80	61.1	70.2	66	50.4	71.0
Plusieurs véhicules	272	183	67.3	34	18.6	29.8	27	14.8	29.0
TOTAL	445	314	70.6	114	36.3	100.0	93	29.6	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 38 conducteurs tués en 2005; 28 de ces victimes (73,7 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, sept (25,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 6,1 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que six des 28 (21,4 %) 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 6,5 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Québec, la fréquence des tests d'alcoolémie était relativement faible en 2005, puisque 70,6 % de tous les conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest.

Au Québec, 36,3 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 81,6 % 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 :

- ◆ 5,1 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 1,6 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 10,5 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 19,1 % 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), 24,6 % avaient entre 20 et 25 ans, 20,2 %, entre 26 et 35 ans, 19,3 %, entre 46 et 55 ans, 16,7 %, entre 36 et 45 ans et 13,2 % avaient plus de 55 ans. Les conducteurs du groupe de 16 à 19 ans ne comptaient que pour 6,1 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 24,7 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 19,4 %,

de celui des 46 à 55 ans, 18,3 %, de celui des 26 à 35 ans, 17,2 %, de celui des 36 à 45 ans et 14,0 % avaient plus de 55 ans. Ceux du groupe de 16 à 19 ans ne comptaient que pour 6,5 % 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 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 50,0 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 22,1 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

9.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 86,0 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et 87,1 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (356 des 445 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 (38,0 % et 28,6 %, respectivement). En outre, 82,7 % des conducteurs et 75,0 % 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), 68,4 % étaient des automobilistes, 23,7 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 7,9 % étaient des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 71,0 % étaient des automobilistes, 23,7 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 5,4 %, des motocyclistes.

Selon les différentes catégories de véhicules, 45,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 37,7 % des automobilistes et 24,3 % des motocyclistes avaient consommé de l'alcool.

9.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de deux conducteurs décédés sur cinq (173 sur 445) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule, mais ces accidents ont mis en

cause plus des deux tiers des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (70,2 % et 71,0 %, respectivement).

Cette apparente disparité serait attribuable à une représentation excessive de la consommation d'alcool dans les accidents à un seul véhicule. Le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (61,1 %) ayant un TA positif est supérieur à celui des conducteurs en cause dans des collisions à plusieurs véhicules (18,6 %).

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 2005, 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 l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre 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, 8 484 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 12,0 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 9-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Québec, 2005

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	192	10	5.2	1.0
16-19	662	133	20.1	13.1
20-25	1044	217	20.8	21.3
26-35	1203	182	15.1	17.9
36-45	1232	155	12.6	15.2
46-55	971	92	9.5	9.0
>55	1067	70	6.6	6.9
Indéterminé	2113	159	7.5	15.6
<u>Sexe</u>				
Homme	5425	738	13.6	72.5
Femme	2600	214	8.2	21.0
Indéterminé	459	66	14.4	6.5
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	5499	745	13.5	73.2
Camion/fourgonnette	1473	160	10.9	15.7
Motocyclette	489	44	9.0	4.3
Semi-remorque	213	16	7.5	1.6
Autre véhicule routier	136	5	3.7	0.5
Véhicule non routier	512	40	7.8	3.9
Indéterminé	162	8	4.9	0.8
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	2215	709	32.0	69.6
Plusieurs véhicules	6269	309	4.9	30.4
TOTAL	8484	1018	12.0	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, 21,3 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 17,9 %, de celui des 26 à 35 ans et 15,2 %, de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans ne représentaient que 1,0 % et 6,9 % 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 du groupe des 20-25 ans était en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (20,8 %). 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 (5,2 %) et ceux de plus de 55 ans (6,6 %).

9.3.2 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 aussi plus importante que celle des femmes (13,6 % et 8,2 %, respectivement).

9.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 73,2 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 15,7 %.

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 13,5 % par rapport à 10,9 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes et à 9,0 % pour motocyclistes. Seulement 3,7 % des conducteurs d'autres véhicules routiers étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool.

9.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 69,6 % 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 – 32,0 % de ces conducteurs, par rapport à 4,9 % 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 – 2005. 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 2005. 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.

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 – 2005**

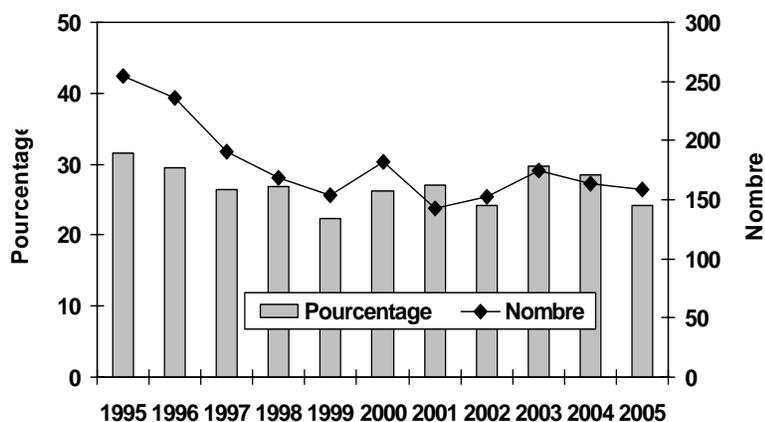
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	807	255	31.6
1996	797	236	29.6
1997	720	191	26.5
1998	628	168	26.8
1999	692	154	22.3
2000	691	182	26.3
2001	527	143	27.1
2002	631	152	24.1
2003	586	174	29.7
2004	574	163	28.4
2005	652	158	24.2

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

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

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 9-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Québec, 1995 – 2005

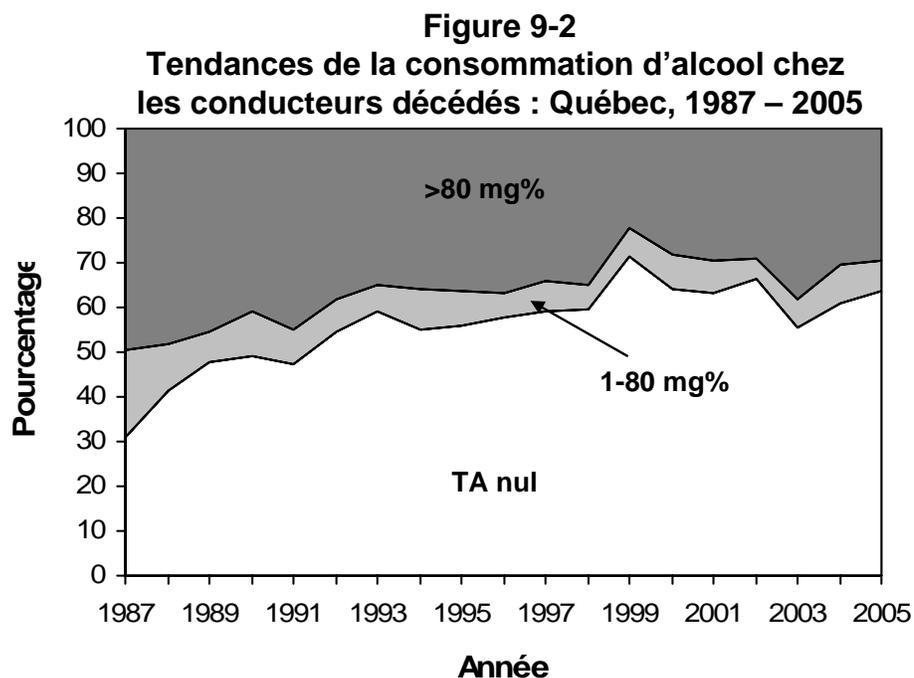


Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 255 à 154 entre 1995 et 1999, est remonté à 182 en 2000 pour glisser jusqu'à un creux de 143 en 2001, remonter à 174 en 2003 et chuter à 158 en 2005. 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, de baisser de nouveau à 24,1 % en 2002 avant de grimper encore à 29,7 % en 2003 et chuter à 24,2 en 2005.

9.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2005. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1987 à 2005, 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).

Tableau 9-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Québec, 1987 - 2005

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
2003	379	263	69.4	146	55.5	16	6.1	101	38.4
2004	367	252	68.7	153	60.7	22	8.7	77	30.6
2005	445	314	70.6	200	63.7	21	6.7	93	29.6



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, de redescendre légèrement en 2002 (29,2 %) pour s'élever de nouveau en 2003 (38,4) et glisser en 2005 (29,6 %). 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 %), pour remonter en 2002 (66,3 %) et redescendre en 2003 (55,5 %), puis grimper en 2005 (63,4 %). Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a diminué à partir de 1987 (19,6 %), jusqu'en 1996 (5,4 %), a augmenté en 2000 (7,8 %) avant d'atteindre son point le plus bas en 2002 (4,4 %), remonter encore en 2004 (8,7 %) et finalement redescendre à 6,7 % en 2005.

9.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2005. 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 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 11 ans. Entre 1995 et 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves

Tableau 9-6
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 : Québec, 1995 - 2005**

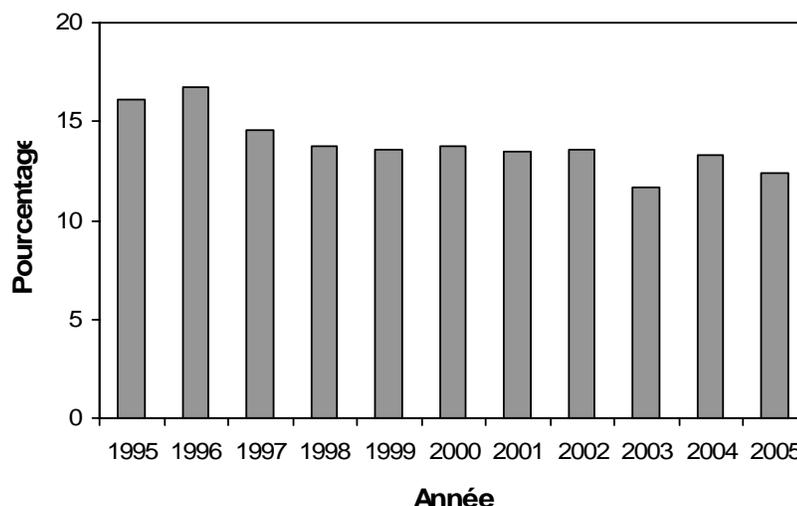
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	6615	1063	(16.1)
1996	6657	1109	(16.7)
1997	6681	974	(14.6)
1998	6681	921	(13.8)
1999	6098	831	(13.6)
2000	6285	866	(13.8)
2001	6275	844	(13.5)
2002	6477	884	(13.6)
2003	7244	851	(11.7)
2004	7196	956	(13.3)
2005	7810	970	(12.4)

*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.

et où l'alcool entrerait en ligne de compte a augmenté seulement légèrement, passant de 16,1 % 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, avant de glisser jusqu'à un creux de 11,7 % en 2003, de remonter à 13,3 % en 2004 et de descendre ensuite à 12,4 % en 2005.

Figure 9-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Québec, 1995 – 2005



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 2005. 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 2005. 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, sept personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Nouveau-Brunswick en 2005. De plus, dans les sept 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, quatre personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans une collision liée à l'alcool au Nouveau-Brunswick, en 2005. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 57,1 % 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 8,3 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Nouveau-Brunswick en 2005.

Tableau 10-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool :
Nouveau-Brunswick, 2005

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	5	5	100.0	1	20.0	2.1
16-19	7	7	100.0	4	57.1	8.3
20-25	24	24	100.0	10	41.7	20.8
26-35	21	21	100.0	12	57.1	25.0
36-45	18	17	94.4	11	64.7	22.9
46-55	13	12	92.3	4	33.3	8.3
>55	38	35	92.1	6	17.1	12.5
<u>Sexe</u>						
Homme	90	86	95.6	40	46.5	83.3
Femme	36	35	97.2	8	22.9	16.7
<u>Type</u>						
Conducteur	77	75	97.4	32	42.7	66.7
Passager	33	32	97.0	10	31.3	20.8
Piéton	14	12	85.7	4	33.3	8.3
Indéterminé	2	2	100.0	2	100.0	4.2
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	53	53	100.0	23	43.4	47.9
Camion/fourgonnette	31	30	96.8	10	33.3	20.8
Motocyclette	10	8	80.0	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	1	1	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier (Piétons)	17	17	100.0	11	64.7	22.9
	14	12	85.7	4	33.3	8.3
TOTAL	126	121	96.0	48	39.7	100.0

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

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 126 personnes sont décédées dans des collisions routières au Nouveau-Brunswick, en 2005. Dans 121 de ces cas (96,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 48, soit 39,7 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (126 x 0,397), on peut déterminer qu'au Nouveau-Brunswick, en 2005, 50 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, 25,0 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 22,9 %, entre 36 et 45 ans et 20,8 % avaient entre 20 et 25 ans.

Parmi tous les groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (64,7 %) 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 du groupe des 16 à 19 ans et chez celles de plus de 55 ans – 17,1 % des plus de 55 ans et 20,0 % des jeunes ayant entre 16 et 19 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, 83,3 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (46,5 %) était beaucoup plus grande que celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (22,9 %).

10.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 66,7 % étaient des conducteurs, 20,8 %, des passagers et 8,3 %, des piétons; dans 4,2 % des cas, la position de la victime était inconnue.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (100,0 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles une personne dont la position n'était pas connue est décédée. L'alcool était en cause dans 42,7 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. Par ailleurs, 33,3 % des piétons et 31,3 % des passagers sont morts dans une collision liée à la consommation d'alcool.

10.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 47,9 % se trouvaient dans une automobile; 22,9 % dans un véhicule non routier et 20,8 % dans un camion/fourgonnette.

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 (43,4 % par rapport à 33,3 %). Parmi les occupants de véhicules non routiers, 64,7 % sont morts dans une collision liée à la consommation d'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 2005. 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).

Tableau 10-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Nouveau-Brunswick, 2005

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	2	2	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
20-25	13	11	84.6	4	36.4	20.0	4	36.4	23.5
26-35	11	10	90.9	4	40.0	20.0	3	30.0	17.6
36-45	9	9	100.0	6	66.7	30.0	6	66.7	35.3
46-55	10	10	100.0	4	40.0	20.0	3	30.0	17.6
>55	17	14	82.4	2	14.3	10.0	1	7.1	5.9
<u>Sexe</u>									
Homme	49	44	89.8	17	38.6	85.0	15	34.1	88.2
Femme	13	12	92.3	3	25.0	15.0	2	16.7	11.8
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	31	29	93.5	11	37.9	55.0	10	34.5	58.8
Camion/fourgonnette	21	18	85.7	9	50.0	45.0	7	38.9	41.2
Motocyclette	9	8	88.9	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Semi-remorque	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	37	33	89.2	15	45.5	75.0	14	42.4	82.4
Plusieurs véhicules	25	23	92.0	5	21.7	25.0	3	13.0	17.6
TOTAL	62	56	90.3	20	35.7	100.0	17	30.4	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 20 à 25 ans, parmi lesquels il y a eu 13 conducteurs tués en 2005; 11 de ces victimes (84,6 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi elles, quatre

(36,4 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 20,0 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que quatre des 11 (36,4 %) conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que tous les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs du groupe des 20 à 25 ans représentaient 23,5 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Nouveau-Brunswick, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2005, puisque 90,3 % de tous les conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest.

Au Nouveau-Brunswick, 35,7 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 85,0 % 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 :

- ◆ 3,6 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 1,8 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 10,7 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 19,6 % 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), 30,0 % avaient entre 36 et 45 ans, 20,0 %, entre 20 et 25 ans, entre 26 et 35 ans et entre 46 et 55 ans et 10,0 % avaient plus de 55 ans.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 35,3 % faisaient partie du groupe des 36 à 45 ans et 23,5 %, de celui des 20 à 25 ans.

Parmi tous les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 36 et 45 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 66,7 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, aucun des conducteurs de 16 à 19 ans soumis à l'alcootest n'avait consommé de l'alcool.

10.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 85,0 % des conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et 88,2 % 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 (49 des 62 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (38,6 % et 25,0 %, respectivement). En outre, 88,2 % des conducteurs et 66,7 % des conductrices 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), 55,0 % étaient des automobilistes et 45,0 %, 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%), 58,8 % étaient des automobilistes et 41,2 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Selon les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des conducteurs camions/fourgonnettes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool comparativement à 37,9 % des automobilistes. Ni les motocyclistes ni le conducteur de semi-remorques n'avait consommé d'alcool.

10.2.4 Variations selon le genre de collision. Environ trois cinquièmes des conducteurs décédés (37 sur 62) 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 (75,0 % et 82,4 %, respectivement).

Cette apparente disparité serait attribuable à une représentation excessive de la consommation d'alcool dans les accidents à un seul véhicule. Plus de deux des cinq conducteurs qui étaient en

cause dans des accidents à un seul véhicule (45,5 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 21,7 % 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 2005, 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 l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre 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, 437 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 23,8 % étaient liées à l'alcool.

10.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 25,0 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 19,2 %, de ceux des 20 à 25 ans et des 36 à 45 ans et 13,5 %, de celui des 16 à 19 ans. Les conducteurs du groupe des plus de 55 ans ne représentaient que 9,6 % de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 10-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Nouveau-Brunswick, 2005

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	0	0.0	0.0
16-19	33	14	42.4	13.5
20-25	75	20	26.7	19.2
26-35	92	26	28.3	25.0
36-45	86	20	23.3	19.2
46-55	70	13	18.6	12.5
>55	72	10	13.9	9.6
Indéterminé	4	1	25.0	1.0
<u>Sexe</u>				
Homme	314	85	27.1	81.7
Femme	120	18	15.0	17.3
Indéterminé	3	1	33.3	1.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	221	56	25.3	53.8
Camion/fourgonnette	130	33	25.4	31.7
Motocyclette	51	8	15.7	7.7
Semi-remorque	26	5	19.2	4.8
Autre véhicule routier	1	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	7	1	14.3	1.0
Indéterminé	1	1	100.0	1.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	172	83	48.3	79.8
Plusieurs véhicules	265	21	7.9	20.2
TOTAL	437	104	23.8	100.0

Parmi tous les groupes d'âge, les conducteurs des groupes des 16 à 19 ans et des 26 à 35 ans étaient les plus susceptibles d'être en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (42,4 % et 28,3 %, respectivement). Les groupes dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre de collisions ont été ceux des conducteurs les plus jeunes et les plus âgés, soit ceux de moins de 16 ans (0,0 %) et ceux de plus de 55 ans (13,9 %).

10.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 81,7 % 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 (27,1 % et 15,0 %, respectivement).

10.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 53,8 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 31,7 %.

Les groupes les plus susceptibles d'être représentés dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était aussi ceux des conducteurs de camions/fourgonnettes et des automobilistes, soit 25,4 % et 25,3 % par rapport à 19,2 % pour les conducteurs de semi-remorques. Seulement 15,7 % des motocyclistes et 14,3 % des conducteurs de véhicules non routiers étaient 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, 79,8 % 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 – 48,3 % de ces conducteurs, par rapport à 7,9 % 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 – 2005. 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 2005. 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.

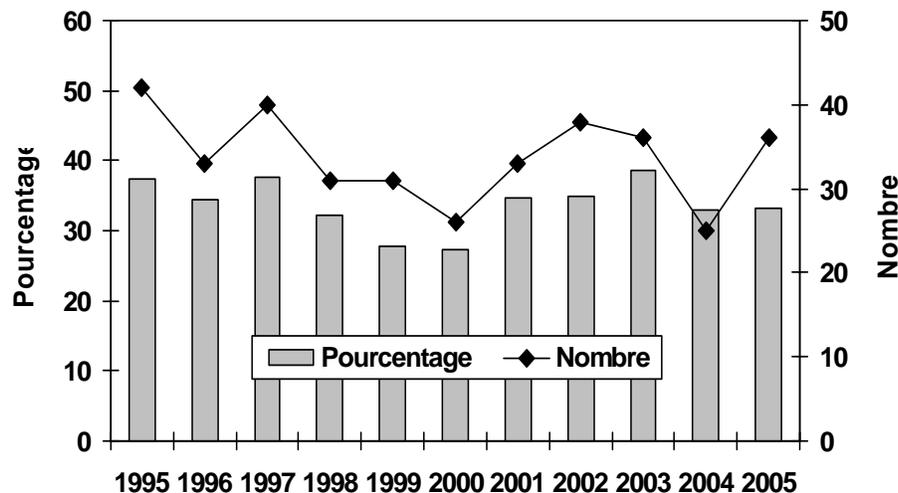
Tableau 10-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une**
collision routière mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouveau-Brunswick, 1995 – 2005

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
2003	93	36	38.7
2004	76	25	32.9
2005	108	36	33.3

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

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

Figure 10-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouveau-Brunswick, 1995 – 2005



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, remonter à 38 en 2002, chuter à un creux de 25 en 2004 et ensuite remonter à 36 en 2005. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a baissé, de 37,5 % en 1995 à 34,4 % en 1996. En 1997, le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool au Nouveau-Brunswick a été de 37,7 % avant de baisser à son point le plus bas en 2000 (27,4 %) pour atteindre un sommet en 2003 (38,7 %), diminuer à 32,9 % en 2004 et augmenter légèrement à 33,3 % en 2005.

10.4.2 Conducteurs mortellement blessés: 1987 – 2005. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1987 à 2005, 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

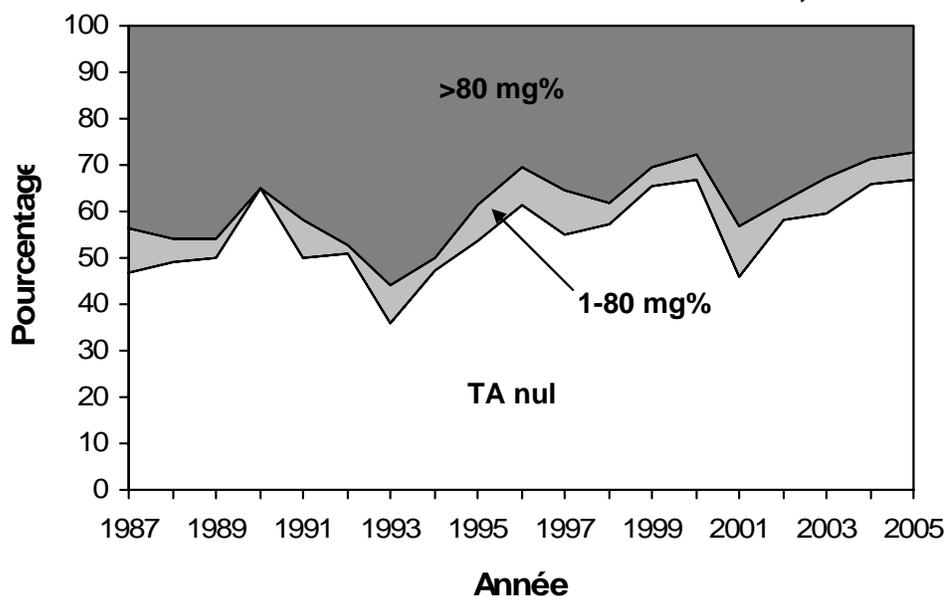
Tableau 10-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Nouveau-Brunswick, 1987 - 2005

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	I - 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
2003	54	52	96.3	31	59.6	4	7.7	17	32.7
2004	38	35	92.1	23	65.7	2	5.7	10	28.6
2005	53	51	96.2	34	66.7	3	5.9	14	27.5

*Décédés moins de six heures après la collision.

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.

Figure 10-2
Tendances de la consommation d'alcool chez
les conducteurs décédés : Nouveau-Brunswick, 1987 – 2005



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 27,8 % en 2000, remontant à 43,2 % en 2001 pour atteindre son plus bas niveau en 2005 (27,5 %). 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 remonter de nouveau à 66,7 % en 2005. 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 en 2002 (4,2 %), puis remonter en 2003 (7,7 %), redescendre en 2004 (5,7 %) avant d'augmenter légèrement en 2005 (5,9 %).

10.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2005. 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 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 – 2005**

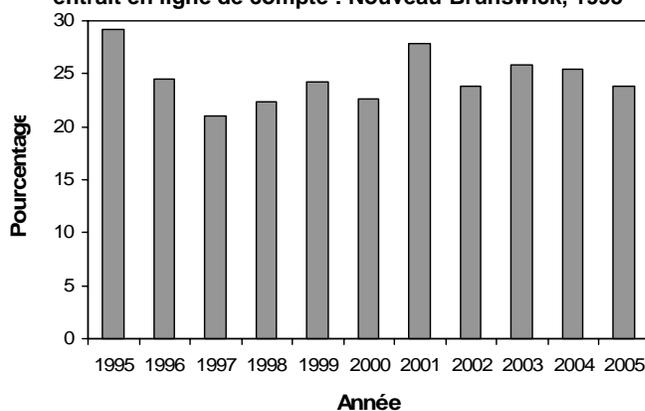
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	681	199	(29.2)
1996	597	146	(24.5)
1997	561	118	(21.0)
1998	542	121	(22.3)
1999	512	124	(24.2)
2000	493	112	(22.7)
2001	511	142	(27.8)
2002	439	105	(23.9)
2003	426	110	(25.8)
2004	425	108	(25.4)
2005	429	102	(23.8)

*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 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, retomber à 23,9 % en 2002, se hisser de nouveau à 25,8 % en 2003 et baisser à 23,8 % en 2005.

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 – 2005



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 2005. 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 2005. 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, 11 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Nouvelle-Écosse en 2005. 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 2005. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 27,3 % 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 10,3 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 2005.

Tableau 11-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool :
Nouvelle-Écosse, 2005

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	7	7	100.0	0	0.0	0.0
16-19	11	11	100.0	3	27.3	10.3
20-25	13	13	100.0	9	69.2	31.0
26-35	11	10	90.9	5	50.0	17.2
36-45	13	13	100.0	5	38.5	17.2
46-55	8	8	100.0	5	62.5	17.2
>55	18	16	88.9	2	12.5	6.9
<u>Sexe</u>						
Homme	60	57	95.0	25	43.9	86.2
Femme	21	21	100.0	4	19.0	13.8
<u>Type</u>						
Conducteur	46	45	97.8	23	51.1	79.3
Passager	25	25	100.0	5	20.0	17.2
Piéton	10	8	80.0	1	12.5	3.4
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	40	40	100.0	13	32.5	44.8
Camion/fourgonnette	18	18	100.0	9	50.0	31.0
Motocyclette	6	6	100.0	2	33.3	6.9
Véhicule non routier (Piétons)	7	6	85.7	4	66.7	13.8
	10	8	80.0	1	12.5	3.4
TOTAL	81	78	96.3	29	37.2	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, 81 personnes sont décédées dans des collisions routières en Nouvelle-Écosse, en 2005. Dans 78 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, 29, soit 37,2 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières ($81 \times 0,372$), on peut déterminer qu'en Nouvelle-Écosse, en 2005, 30 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

11.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 31,0 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans.

Parmi tous les groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (69,2 %) était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 20 à 25 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes du groupe des moins de 16 ans – aucune d'entre elles n'est décédée 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, 86,2 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (43,9 %) était bien supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (19,0 %).

11.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 79,3 % étaient des conducteurs, 17,2 %, des passagers et 3,4 %, des piétons.

Parmi toutes ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (51,1 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. L'alcool était en cause dans 20 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 12,5 % 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, près de la moitié (44,8 %) se trouvaient dans une automobile, 31,0 %, dans un camion/fourgonnette, 13,8 %, dans un véhicule non routier et 6,9 % sur une motocyclette.

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 (66,7 %, 50,0 % et 32,5 %, respectivement). De plus, 33,3 % des motocyclistes sont décédés dans une collision liée à l'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 2005. 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, 2005

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	2	2	100.0	1	50.0	5.0	1	50.0	5.9
20-25	11	11	100.0	8	72.7	40.0	7	63.6	41.2
26-35	7	7	100.0	3	42.9	15.0	2	28.6	11.8
36-45	8	7	87.5	2	28.6	10.0	2	28.6	11.8
46-55	6	6	100.0	4	66.7	20.0	4	66.7	23.5
>55	8	8	100.0	2	25.0	10.0	1	12.5	5.9
<u>Sexe</u>									
Homme	31	30	96.8	16	53.3	80.0	13	43.3	76.5
Femme	11	11	100.0	4	36.4	20.0	4	36.4	23.5
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	20	20	100.0	9	45.0	45.0	8	40.0	47.1
Camion/fourgonnette	16	15	93.8	9	60.0	45.0	8	53.3	47.1
Motocyclette	6	6	100.0	2	33.3	10.0	1	16.7	5.9
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	28	27	96.4	15	55.6	75.0	13	48.1	76.5
Plusieurs véhicules	14	14	100.0	5	35.7	25.0	4	28.6	23.5
TOTAL	42	41	97.6	20	48.8	100.0	17	41.5	100.0

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu deux conducteurs tués en 2005; toutes ces victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, une (50,0 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 5,0 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'une (50,0 %) des deux victimes 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 avait bu avait un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les

conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans représentaient 5,9 % 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 Nouvelle-Écosse, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2005, puisque 97,6 % des conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Nouvelle-Écosse, 48,8 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 85,0 % 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 :

- ◆ 4,9 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 2,4 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 9,8 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 31,7 % 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 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 20,0 %, de celui des 46 à 55 ans, 15,0 %, de celui des 26 à 35 ans, 10 % des 36 à 45 ans et des plus de 55 ans; enfin, 5,0 % avaient entre 16 et 19 ans.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 41,2 % avaient entre 20 et 25 ans, 23,5 %, entre 46 et 55 ans, 11,8 %, entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans et 5,9 %, entre 16 et 19 ans et plus de 55 ans.

Parmi tous les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 72,7 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, 25,0 % des conducteurs du groupe des plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

11.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils représentent 80,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 76,5 % de ceux 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 (31 des 42 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 (53,3 % et 36,4 %, respectivement). Plus des quatre cinquièmes des conducteurs (81,3 %) et la totalité 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), 45,0 % étaient des automobilistes et des conducteurs de camions/fourgonnettes et 10,0 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 47,1 % étaient des automobilistes et des conducteurs de camions/fourgonnettes et 5,9 % étaient des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 60,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 45,0 % des automobilistes et 33,3 % des motocyclistes avaient consommé de l'alcool.

11.2.4 Variations selon le genre de collision. Les deux tiers des conducteurs décédés (28 sur 42) 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 (75,0 % et 76,5 %, respectivement).

On constate une représentation excessive de la présence d'alcool dans les accidents à un seul véhicule. Plus de la moitié (55,6 %) des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule avaient un TA positif, comparativement à 35,7 % 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 2005, 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 l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre 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.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 367 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions 25,6 % 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, 27,7 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 21,3 %, du groupe des 20 à 25 ans, 16,0 %, du groupe des 36 à 45 ans, 11,7 % du groupe des 16 à 19 ans et 10,6 % des groupes de 46 à 55 ans et de plus de 55 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans étaient en cause dans 1,1 % 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, 2005

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	4	1	25.0	1.1
16-19	43	11	25.6	11.7
20-25	48	20	41.7	21.3
26-35	67	26	38.8	27.7
36-45	73	15	20.5	16.0
46-55	53	10	18.9	10.6
>55	68	10	14.7	10.6
Indéterminé	11	1	9.1	1.1
<u>Sexe</u>				
Homme	262	84	32.1	89.4
Femme	95	9	9.5	9.6
Indéterminé	10	1	10.0	1.1
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	220	57	25.9	60.6
Camion/fourgonnette	69	18	26.1	19.1
Motocyclette	30	8	26.7	8.5
Semi-remorque	9	3	33.3	3.2
Autre véhicule routier	2	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	32	7	21.9	7.4
Indéterminé	5	1	20.0	1.1
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	174	82	47.1	87.2
Plusieurs véhicules	193	12	6.2	12.8
TOTAL	367	94	25.6	100.0

Parmi les groupes d'âge, plus des deux cinquièmes des conducteurs du groupe des 20 à 25 ans était en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (41,7 %). Les groupes 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 (14,7 %).

11.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 89,4 % 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 (32,1 % et 9,5 %, respectivement).

11.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 60,6 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 19,1 %.

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 semi-remorques, soit 33,3 % par rapport à 26,7 % des motocyclistes, à 26,1 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, à 25,9 % des automobilistes et à 21,9 % 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, 87,2 % 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 – 47,1 % de ces conducteurs, par rapport à 6,2 % 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 – 2005. 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 2005. 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.

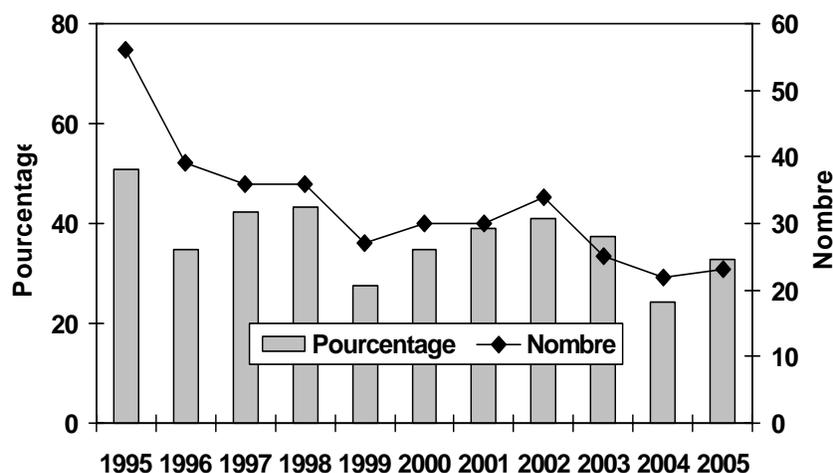
Tableau 11-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une**
collision routière mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouvelle-Écosse, 1995 – 2005

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
2003	67	25	37.3
2004	90	22	24.4
2005	70	23	32.9

*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.

Figure 11-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouvelle-Écosse, 1995 – 2005



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, de remonter à 34, en 2002, de dégringoler dans un creux de 22 en 2004 et d'ensuite remonter légèrement à 23 en 2005. 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, de grimper de nouveau à 41,0 % en 2002, de baisser à un minimum de 24,4 % en 2004 et de remonter ensuite à 32,9 % en 2005

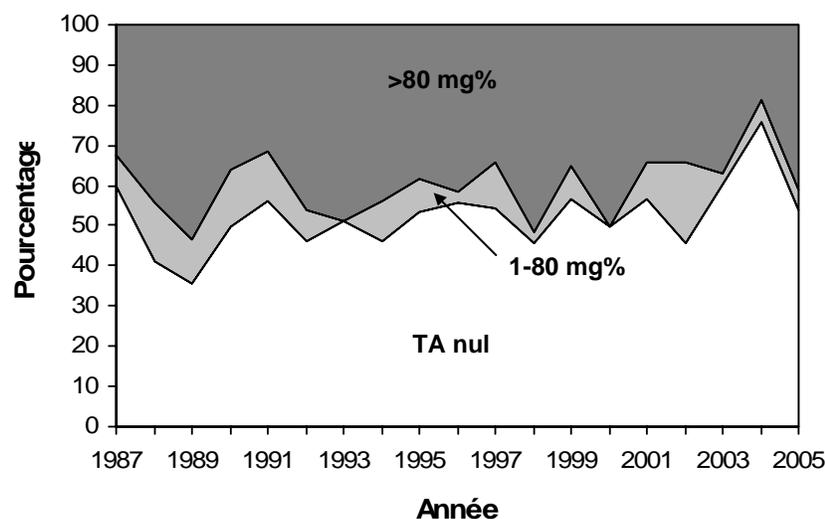
11.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2005. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1987 à 2005, figurent au tableau 11-5. Les tendances sont illustrées à la figure 11-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui : 1) n'avaient pas consommé d'alcool – représentés par la zone blanche; 2) avaient un TA inférieur à la limite 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.

Tableau 11-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Nouvelle-Écosse, 1987 - 2005

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
2003	44	43	97.7	26	60.5	1	2.3	16	37.2
2004	40	37	92.5	28	75.7	2	5.4	7	18.9
2005	39	39	100.0	21	53.8	2	5.1	16	41.0

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 11-2
Tendances de la consommation d'alcool chez
les conducteurs décédés : Nouvelle-Écosse, 1987 - 2005



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 en 2000 (50,0 %) et redescendre encore en 2001 (34,1 %) avant de se hausser légèrement à 37,2 % en 2003, de chuter à un creux de 18,9 % en 2004 et de grimper ensuite en 2005 (41,0 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a baissé à son plus bas niveau en 1989 (35,6 %), fluctuant jusqu'en 2000 (50,0 %) pour grimper en 2001 (56,8 %), chuter en 2002 (45,7 %), atteindre un sommet en 2004 (75,7 %) et rechuter en 2005 (53,8 %). Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus bas niveau en 1993 (0,0 %) et en 2000 (0,0 %) avant d'atteindre un sommet en 2002 (20,0 %) et de chuter en 2003 (2,3 %), de remonter en 2004 (5,4 %) puis de redescendre légèrement à 5,1 % en 2005.

11.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2005. 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 routiers.

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 11 ans. Entre 1995 et 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 18,5 % à 24,9 %. Depuis, cependant, il a baissé à 20,4 % en 1998 avant de remonter à 23,6 % en 2000, de descendre à 21,1 % en 2002, de se hisser à 23,5 % en 2003, de diminuer légèrement en 2004 et d'atteindre un sommet en 2005 (26,1 %).

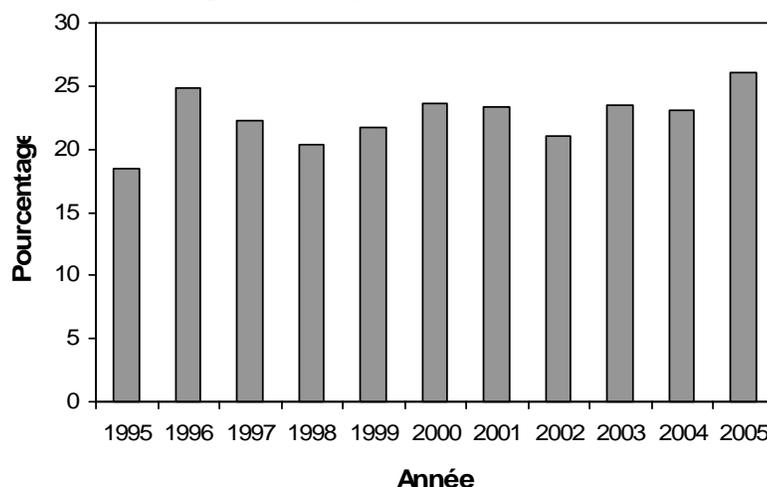
Tableau 11-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1995 – 2005**

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)
2003	332	78	(23.5)
2004	351	81	(23.1)
2005	330	86	(26.1)

*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.

Figure 11-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1995 – 2005



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 2005. 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).

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 2005. 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 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières à l'Île-du-Prince-Édouard en 2005. De plus, dans deux 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, personne du groupe d'âge des 16 à 19 ans n'est mort dans une collision liée à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard, en 2005. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 0,0 % 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 0,0 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard en 2005.

Tableau 12-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool :
Île-du-Prince-Édouard, 2005

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	2	2	100.0	0	0.0	0.0
16-19	3	2	66.7	0	0.0	0.0
26-35	5	5	100.0	2	40.0	66.7
46-55	3	3	100.0	1	33.3	33.3
>55	4	4	100.0	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>						
Homme	12	12	100.0	2	16.7	66.7
Femme	5	4	80.0	1	25.0	33.3
<u>Type</u>						
Conducteur	15	14	93.3	3	21.4	100.0
Passager	2	2	100.0	0	0.0	0.0
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	12	11	91.7	2	18.2	66.7
Autre véhicule routier**	3	3	100.0	1	33.3	33.3
Véhicule non routier	2	2	100.0	0	0.0	0.0
TOTAL	17	16	94.1	3	18.8	100.0

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

** Cette catégorie comprend les camions/fourgonnettes et les motocyclettes. Ces véhicules ont été regroupés afin qu'il ne soit pas possible d'identifier l'un ou l'autre des conducteurs.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 17 personnes sont décédées dans des collisions routières à l'Île-du-Prince-Édouard, en 2005. Dans 16 de ces cas (94,1 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, trois, soit 18,8 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (17 x 0,188 on peut déterminer qu'à l'Île-du-Prince-Édouard, en 2005, trois 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, 66,7 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans tandis que celles du groupe des 46 à 55 ans comptaient pour 33,3 %.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne des groupes des 26 à 35 ans et des 46 à 55 ans (40,0 % et 33,3 % respectivement) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes de moins de 16 ans, de 16 à 19 ans et de plus de 55 ans – aucune (0,0 %) des victimes de ces groupes 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, 66,7 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée était de 25,0 % comparativement à 16,7 % pour les hommes.

12.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 100,0 % étaient des conducteurs.

Parmi les catégories de victimes, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (21,4 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. L'alcool était en cause dans 0,0 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé.

12.1.4 Type de véhicule occupé. Les occupants de camions/fourgonnettes et de motocyclettes ont été regroupés pour former une catégorie « autres » véhicules, afin d'éviter l'attribution de la consommation d'alcool à un conducteur particulier. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 66,7 % se trouvaient dans une automobile, et 33,3 %, à bord d'autres véhicules.

Parmi toutes ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'un « autre » véhicule est décédé (33,3 %) était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (18,2 %).

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 2005. Le tableau 12-2 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 12-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Île-du-Prince-Édouard, 2005

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	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
16-19	3	2	66.7	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
26-35	4	3	75.0	2	66.7	66.7	2	66.7	66.7
46-55	2	2	100.0	1	50.0	33.3	1	50.0	33.3
>55	3	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	9	5	55.6	2	40.0	66.7	2	40.0	66.7
Femme	4	3	75.0	1	33.3	33.3	1	33.3	33.3
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	10	6	60.0	2	33.3	66.7	2	33.3	66.7
Autre*	3	2	66.7	1	50.0	33.3	1	50.0	33.3
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	9	7	77.8	3	42.9	100.0	3	42.9	100.0
Plusieurs véhicules	4	1	25.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	13	8	61.5	3	37.5	100.0	3	37.5	100.0

* Cette catégorie comprend les camions/fourgonnettes et les motocyclettes. Ces véhicules ont été regroupés afin qu'il ne soit pas possible d'identifier l'un ou l'autre des conducteurs.

Prenons par exemple le groupe des 26 à 35 ans, parmi lesquels il y a eu quatre conducteurs tués en 2005; trois de ces victimes (75,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, deux (66,7 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 26 à 35 ans représentaient 66,7 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que deux (66,7 %) des trois 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 tous les conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous

les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs du groupe des 26 à 35 ans représentaient 66,7 % 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 l'Île-du-Prince-Édouard, la fréquence des tests d'alcoolémie était peu élevée en 2005, puisque 61,5 % des conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest. À l'Île-du-Prince-Édouard, 37,5 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et tous avaient un TA illégal – 100,0 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 0,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 25,0 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 12,5 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

12.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 66,7 % faisaient partie du groupe des 27 à 35 ans et 33,3 % avaient entre 46 et 55 ans.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 66,7 % avaient fait partie du groupe des 26 à 35 ans, tandis que ceux qui avaient entre 46 et 55 ans comptaient pour 33,3 %.

Parmi tous les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 66,7 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, aucun (0,0 %) des conducteurs des groupes des moins de 16 ans, des 16 à 19 ans et des plus de 55 ans soumis à des tests n'avait consommé d'alcool.

12.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils représentent 66,7 % à la fois des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et de ceux 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 (9 des 13 victimes étaient des hommes). Les deux cinquièmes (40,0 %) des conducteurs et 33,3 % des conductrices mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. Parmi les conducteurs et les conductrices qui avaient bu, 100,0 % avaient un TA supérieur à la limite permise.

12.2.3 Variations selon le type de véhicule. Les motocyclistes et les conducteurs de camions/fourgonnettes ont été regroupés pour former une catégorie « autres » véhicules, afin d'éviter l'attribution d'un TA à un conducteur particulier en fonction du type de véhicule qu'il conduit. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 66,7 % étaient des automobilistes et 33,3 % étaient des conducteurs de la catégorie « autres véhicules routiers».

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 66,7 % étaient des automobilistes et 33,3 %, des conducteurs d'autres véhicules.

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des conducteurs d'autres véhicules et 33,3 % des automobilistes avaient consommé de l'alcool.

12.2.4 Variations selon le genre de collision. Un peu plus des deux tiers des conducteurs décédés (neuf sur 13) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule ces accidents ont mis en cause 100,0 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool.

On constate une représentation excessive de la présence d'alcool dans les accidents à un seul véhicule. Les deux cinquièmes (42,9 %) des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule avaient un TA positif, comparativement à seulement 0,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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 2005, 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 l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre 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.

Tableau 12-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Île-du-Prince-Édouard, 2005

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	2	0	0.0	0.0
16-19	15	6	40.0	31.6
20-25	7	5	71.4	26.3
26-35	4	2	50.0	10.5
36-45	13	4	30.8	21.1
46-55	7	1	14.3	5.3
>55	21	1	4.8	5.3
<u>Sexe</u>				
Homme	53	16	30.2	84.2
Femme	16	3	18.8	15.8
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	45	14	31.1	73.7
Camion/fourgonnette	8	3	37.5	15.8
Motocyclette	9	2	22.2	10.5
Semi-remorque	4	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	3	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	26	13	50.0	68.4
Plusieurs véhicules	43	6	14.0	31.6
TOTAL	69	19	27.5	100.0

Les résultats sont indiqués au tableau 12-3 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, 69 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions 27,5 % 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, 31,6 % faisaient partie du groupe des 16 à 19 ans, 26,3 % de celui des 20 à 25 ans, 21,1 %, de celui des 36 à 45 ans, 10,5 %, de celui des 26 à 35 ans et 5,3 % de ceux des 46 à 55 ans et des plus de 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, 71,4 % des conducteurs du groupe des 20 à 25 ans et 50,0 % de celui des 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, 84,2 % 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 (30,2 % et 18,8 %, respectivement).

12.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 73,7 %, les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 15,8 %, et les motocyclistes, pour 10,5 %.

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 37,5 %, par rapport à 31,1 % des automobilistes et 22,2 % des motocyclistes.

12.3.4 Type of collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 68,4 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus 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 – 50,0 % d'entre eux, par rapport à 14,0 % pour les conducteurs en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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 – 2005. Le tableau 12-4 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 2005. 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

Tableau 12-4
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 – 2005

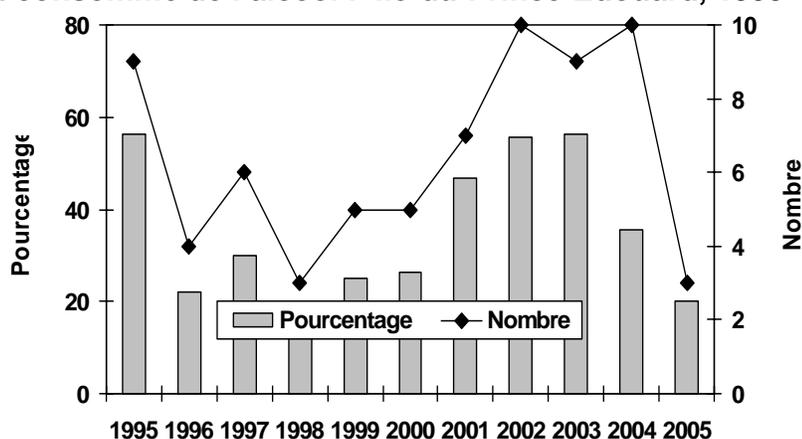
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	16	9	56.3
1996	18	4	22.2
1997	20	6	30.0
1998	21	3	14.3
1999	20	5	25.0
2000	19	5	26.3
2001	15	7	46.7
2002	18	10	55.6
2003	16	9	56.3
2004	28	10	35.7
2005	15	3	20.0

*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.

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 12-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 1995 - 2005



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, de baisser à neuf en 2003, de revenir à dix en 2004 et de retomber à trois en 2005. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool est passé de 56,3 % en 1995 à 14,3 % en 1998. Cependant, depuis, à l'Île-du-Prince-Édouard, il est monté à 56,3 % en 2003 pour chuter à 20,0 % en 2005.

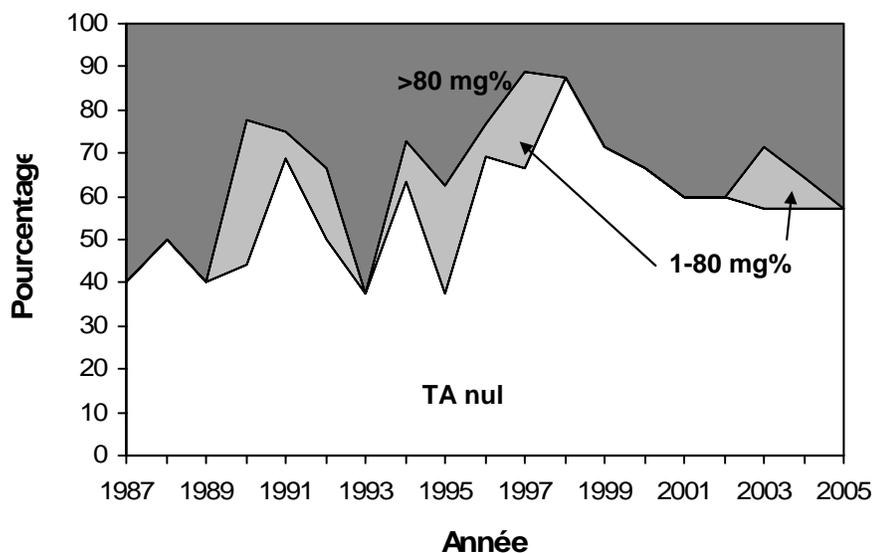
12.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2005. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1987 à 2005, figurent au tableau 12-5. Les tendances sont illustrées à la figure 12-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui : 1) n'avaient pas consommé d'alcool – représentés par la zone blanche; 2) avaient un TA inférieur à la limite permise – indiqués par la zone gris pâle et 3) avaient un TA supérieur à la limite légale – illustrés par la zone gris foncé. Les données qui figurent ici diffèrent légèrement de celles de la section 12.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après la collision.

Tableau 12-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Île-du-Prince-Édouard, 1987 - 2005

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
2003	7	7	100.0	4	57.1	1	14.3	2	28.6
2004	15	14	93.3	8	57.1	1	7.1	5	35.7
2005	8	7	87.5	4	57.1	0	0.0	3	42.9

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 12-2
Tendances de la consommation d'alcool chez les
conducteurs décédés : Île-du-Prince-Édouard, 1987 - 2005



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 %) puis de redescendre en 2003 (28,6 %) et de monter encore en 2005 (42,9 %). 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 2003 (57,1 %) où il s'est stabilisé en 2004 et 2005. 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, il est demeuré constant (0,0 %), a augmenté en 2003 (14,3 %) et a chuté en 2005 (0,0 %)

12.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2005. Le tableau 12-6 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 routiers.

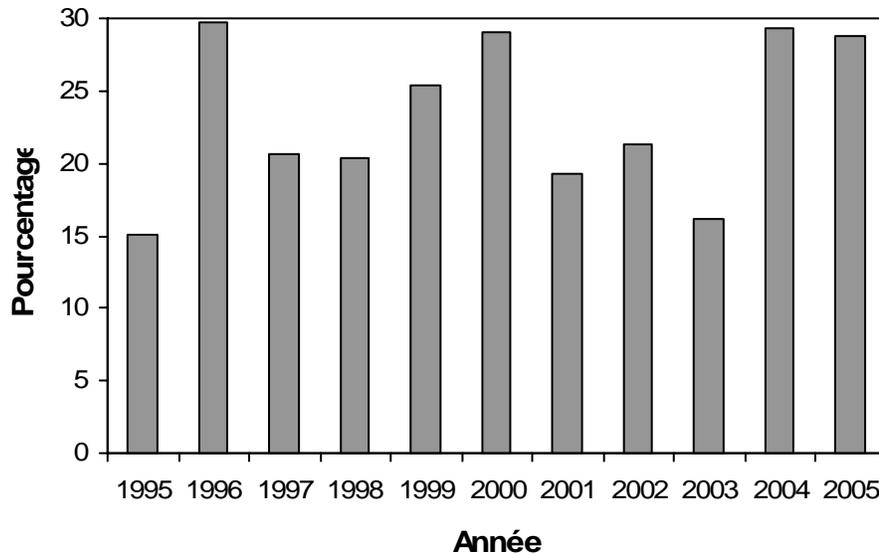
Tableau 12-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1995 – 2005**

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)
2003	111	18	(16.2)
2004	92	27	(29.3)
2005	66	19	(28.8)

*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.

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 - 2005



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 onze ans. 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 radicalement, 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, de remonter à 21,3 % en 2002, puis de chuter à 16,2 % en 2003, de se hisser à 29,3 % en 2004 et de baisser légèrement à 28,8 % en 2005.

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 2005. 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 2005. 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, neuf personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières à Terre-Neuve-et-Labrador en 2005. De plus, dans sept de ces cas (77,8 %), 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, cinq personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans une collision liée à l'alcool à Terre-Neuve-et-Labrador, en 2005. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 71,4 % 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 21,7 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool à Terre-Neuve-et-Labrador en 2005.

Tableau 13-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool :
Terre-Neuve et Labrador, 2005

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	5	5	100.0	1	20.0	4.3
16-19	9	7	77.8	5	71.4	21.7
20-25	4	3	75.0	3	100.0	13.0
26-35	4	4	100.0	2	50.0	8.7
36-45	11	11	100.0	7	63.6	30.4
46-55	6	6	100.0	2	33.3	8.7
>55	19	14	73.7	3	21.4	13.0
<u>Sexe</u>						
Homme	38	34	89.5	18	52.9	78.3
Femme	20	16	80.0	5	31.3	21.7
<u>Type</u>						
Conducteur	28	25	89.3	16	64.0	69.6
Passager	25	21	84.0	6	28.6	26.1
Piéton	5	4	80.0	1	25.0	4.3
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	28	22	78.6	7	31.8	30.4
Camion/fourgonnette	13	13	100.0	5	38.5	21.7
Autre véhicule routier	2	2	100.0	1	50.0	4.3
Autre** (Piétons)	10	9	90.0	9	100.0	39.1
	5	4	80.0	1	25.0	4.3
TOTAL	58	50	86.2	23	46.0	100.0

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

** Cette catégorie comprend les véhicules non-routiers et les véhicules indéterminés. Ces véhicules ont été regroupés afin qu'il ne soit pas possible d'identifier l'un ou l'autre des conducteurs.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 58 personnes sont décédées dans des collisions routières à Terre-Neuve-et-Labrador, en 2005. Dans 50 de ces cas (86,2 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total connu, 23, soit 46,0 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (58 x 0,446 on peut déterminer qu'à Terre-Neuve-et-Labrador, en 2005, 27 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

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), 30,4 % avaient entre 36 et 45 ans, 21,7 % avaient entre 16 et 19 ans, 13,0 %, entre 20 et 25 ans et plus de 55 ans, 8,7 % avaient entre 26 et 35 ans et 4,3 % avaient moins de 16 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 20 à 25 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les moins âgées et les plus âgées – 20,0 % de celles de moins de 16 ans et 21,4 % de celles de plus de 55 ans sont décédées dans une collision liée à l'alcool.

13.1.2 Sexe. Plus des trois quarts (78,3 %) des personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé était de 52,9 % comparativement à 31,3 % pour les femmes.

13.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 69,6 % étaient des conducteurs, 26,1 %, des passagers et 4,3 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (64,0 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. L'alcool était en cause dans 28,6 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 25,0 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé.

13.1.4 Type de véhicule occupé. Les occupants de véhicules non routiers et de véhicules de catégorie inconnue ont été regroupés pour former une catégorie « autres » véhicules, afin d'éviter l'attribution de la consommation d'alcool à un conducteur particulier. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, les occupants d'autres véhicules comptaient pour 39,1 %, les occupants d'automobiles pour 30,4 %, ceux des camions/fourgonnettes, pour 21,7 %, tandis que 4,3 % étaient des motocyclistes.

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 (38,5 % par rapport à 31,8 %). De plus, 100,0 % des occupants d'autres véhicules et 30,0 % des motocyclistes 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 2005. 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 et Labrador, 2005

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	3	3	100.0	2	66.7	22.2	1	33.3	20.0
20-45	7	7	100.0	5	71.4	55.6	3	42.9	60.0
46-55	3	2	66.7	1	50.0	11.1	0	0.0	0.0
>55	7	4	57.1	1	25.0	11.1	1	25.0	20.0
<u>Sexe</u>									
Homme	14	10	71.4	6	60.0	66.7	4	40.0	80.0
Femme	6	6	100.0	3	50.0	33.3	1	16.7	20.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	11	8	72.7	4	50.0	44.4	2	25.0	40.0
Camion/fourgonnette	7	6	85.7	4	66.7	44.4	2	33.3	40.0
Motocyclette	2	2	100.0	1	50.0	11.1	1	50.0	20.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	16	12	75.0	8	66.7	88.9	5	41.7	100.0
Plusieurs véhicules	4	4	100.0	1	25.0	11.1	0	0.0	0.0
TOTAL	20	16	80.0	9	56.3	100.0	5	31.3	100.0

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu trois conducteurs tués en 2005; toutes ces victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi elles, deux (66,7 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 22,2 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'une des trois (33,3 %) victimes du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumises à l'alcootest avaient 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 16 à 19 ans représentaient 20,0 % 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 très élevée en 2005, puisque 80,0 % des conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest. À Terre-Neuve-et-Labrador, 56,3 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 55,6 % 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 :

- ◆ 18,8 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 6,3 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 0,0 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- ◆ 31,3 % 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), 55,6 % avaient entre 20 et 45 ans, 22,0 %, entre 16 et 19 ans, tandis que les groupes de 46 à 55 ans et de plus de 55 ans comptaient chacun pour 11,1 %.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), ceux qui faisaient partie du groupe des 20 à 45 ans

représentaient 60,0 % et les groupes de 16 à 19 ans et de plus de 55 ans comptaient chacun pour 20,0 %.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 45 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 71,4 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, 25,0 % des conducteurs de plus de 55 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 66,7 % des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 80 % de tous les conducteurs mortellement blessés avaient les facultés 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). Les trois cinquièmes (60,0 %) des conducteurs et 50 % des conductrices mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. De plus, parmi les conducteurs qui avaient bu, 66,7 % des hommes et 33,3 % des femmes 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 catégories des automobilistes et des conducteurs de camions/fourgonnettes représentaient chacune 44,4 % et les motocyclistes, 11,1 %.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), les catégories des automobilistes et des conducteurs de camions/fourgonnettes comptaient pour 40,0 % chacune et les motocyclistes, pour 20,0 %.

Dans les différentes catégories de véhicules, 66,7 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 50,0 % des automobilistes et des motocyclistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

13.2.4 Variations selon le genre de collision. Les quatre cinquièmes des conducteurs décédés (16 sur 20) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule et ces accidents ont mis en cause 88,9 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et tous ceux dont les facultés étaient affaiblies (100,0 %).

On constate une représentation excessive de la présence d'alcool dans les accidents à un seul véhicule. Les deux tiers des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (66,7 %) avaient un TA positif comparativement à 25,0 % des conducteurs 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 2005, 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 l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre 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, 181 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions 19,3 % 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, 27,5 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 22,9 %, de celui des 20 à 25 ans, 14,3 %, de celui des 36 à 45 ans, 11,4 %, des groupes de 16 à 19 ans et de 46 à 55 ans et 8,6 % avaient plus de 55 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans

comptaient pour 2,9 % 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 et Labrador, 2005

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	9	1	11.1	2.9
16-19	14	4	28.6	11.4
20-25	23	8	34.8	22.9
26-35	33	9	27.3	25.7
36-45	29	5	17.2	14.3
46-55	23	4	17.4	11.4
>55	30	3	10.0	8.6
Indéterminé	20	1	5.0	2.9
<u>Sexe</u>				
Homme	119	24	20.2	68.6
Femme	47	10	21.3	28.6
Indéterminé	15	1	6.7	2.9
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	89	18	20.2	51.4
Camion/fourgonnette	31	7	22.6	20.0
Motocyclette	10	0	0.0	0.0
Semi-remorque	5	0	0.0	0.0
Autre véhicule	1	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	33	10	30.3	28.6
Indéterminé	12	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	84	29	34.5	82.9
Plusieurs véhicules	97	6	6.2	17.1
TOTAL	181	35	19.3	100.0

Dans chacun des groupes d'âge, plus d'un conducteur sur les trois de 20 à 25 ans était en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (34,8 %). Les groupes dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre de collisions ont été ceux de plus de 55 ans (10,0 %).

13.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 68,6 % étaient des hommes. Toutefois, la présence des femmes dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était légèrement plus importante que celle des hommes (21,3 % et 20,2 %, respectivement).

13.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 51,4 %, les conducteurs véhicules non routiers pour 28,6 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 20,0 %.

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 30,3 %, par rapport à 22,6 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et à 20,2 % des automobilistes.

13.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 82,9 % 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 – 34,5 % de ces conducteurs, par rapport à 6,2 % 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 – 2005. 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 2005. 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.

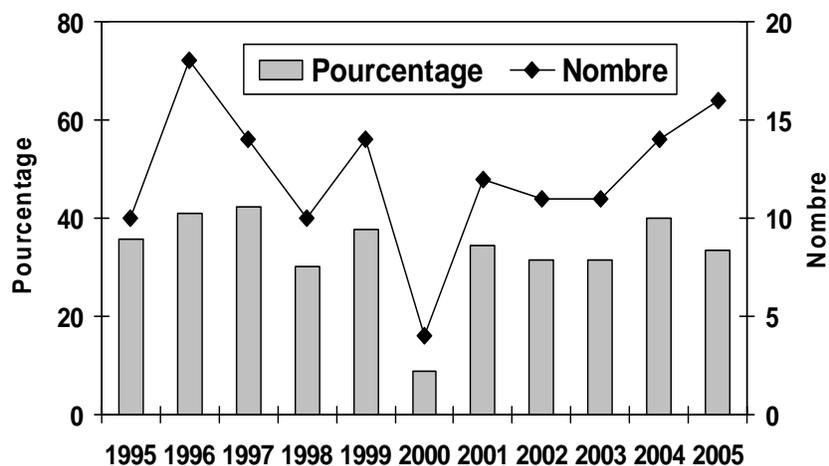
Tableau 13-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une**
collision routière mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Terre-Neuve et Labrador, 1995 – 2005

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
2003	35	11	31.4
2004	35	14	40.0
2005	48	16	33.3

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

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

Figure 13-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Terre-Neuve & Labrador, 1995 - 2005



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, puis s'y maintenir en 2003 avant de remonter à 16 en 2005. 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, de grimper à 34,3 % en 2001 et diminuer à 31,4 % en 2002, pour se maintenir à ce niveau en 2003, remonter à 40,0 % en 2004, puis redescendre à 33,3 % en 2005.

13.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2005. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1987 à 2005, figurent au tableau 13-5. Les tendances sont illustrées à la figure 13-2 qui montre

Tableau 13-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Terre-Neuve et Labrador, 1987 - 2005

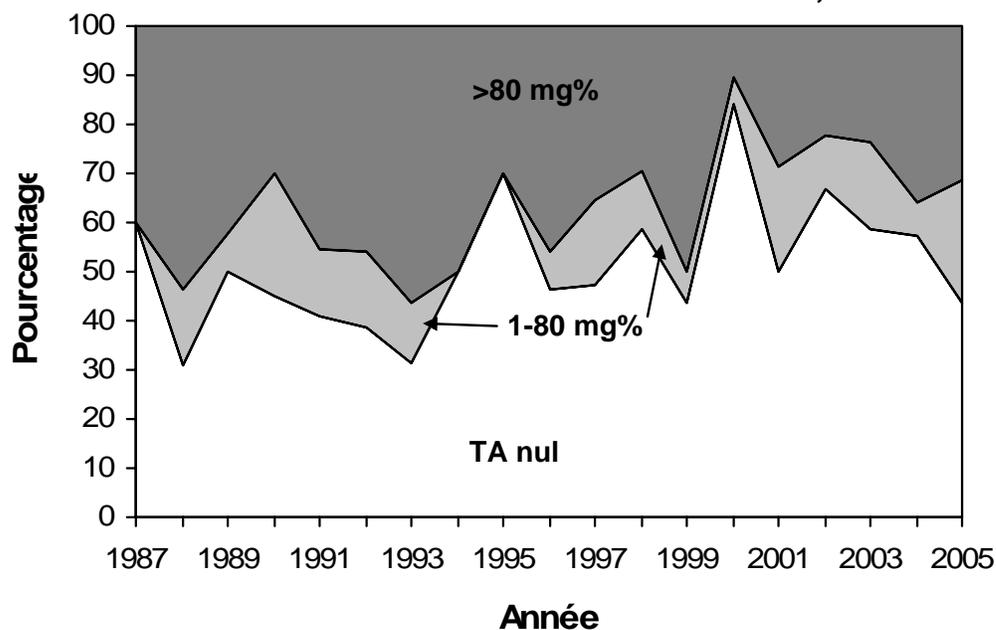
Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	15	15	100.0	9	60.0	0	0.0	6	40.0
1988	20	13	65.0	4	30.8	2	15.4	7	53.8
1989	31	26	83.9	13	50.0	2	7.7	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
2003	17	17	100.0	10	58.8	3	17.6	4	23.5
2004	16	14	87.5	8	57.1	1	7.1	5	35.7
2005	16	16	100.0	7	43.8	4	25.0	5	31.3

*Décédés moins de six heures après la collision.

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 %), monter en 2004 (35,7 %) et glisser à 31,3 % en 2005. 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, remonter en 2002 (66,7 %) et chuter en 2005 (43,8 %). 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, monter de nouveau à 17,6 % en 2003, dégringoler à 7,1 % en 2004 et augmenter à 25,0 % en 2005.

Figure 13-2
Tendances de la consommation d'alcool chez les
conducteurs décédés : Terre-Neuve & Labrador, 1987 - 2005



13.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2005. 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 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. 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 %, 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, diminuer à 17,3 % en 2003, grimper à 23,3 % en 2004 et descendre ensuite à 18,4 % en 2005.

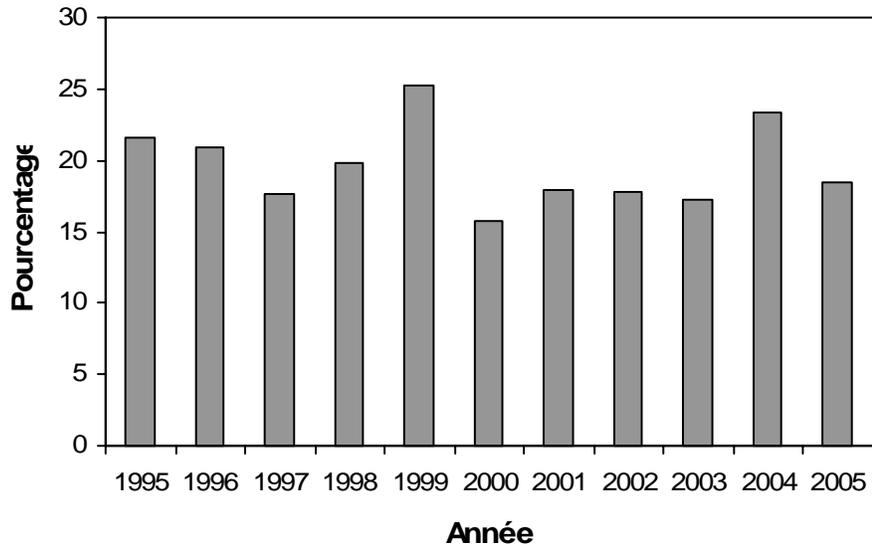
Tableau 13-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Terre Neuve et Labrador, 1995 - 2005**

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)
2003	197	34	(17.3)
2004	163	38	(23.3)
2005	136	25	(18.4)

*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 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 & Labrador, 1995 - 2005



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 2005. 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 un – et de conducteurs mortellement blessés – seulement trois – 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.

Six personnes sont décédées dans des collisions routières au Yukon, en 2005. Dans tous les cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, quatre (66,7 %) étaient liés à l'alcool.

14.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Au Yukon, il y a eu seulement six conducteurs tués en 2005. Tous ont été soumis à des alcootests et quatre d'entre eux (66,7 %) 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 2005, 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 l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre 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, 41 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 51,2 % 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, 38,1 % avaient entre 26 et 35 ans, 19,0 %, entre 16 et 19 ans, 14,3 %, entre 36 et 45 ans et entre 46 et 55 ans et 4,8 % avaient moins de 16 ans et entre 20 et 25 ans.

Tableau 14-1
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Territoire du Yukon, 2005

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	2	1	50.0	4.8
16-19	5	4	80.0	19.0
20-25	2	1	50.0	4.8
26-35	10	8	80.0	38.1
36-45	4	3	75.0	14.3
46-55	9	3	33.3	14.3
>55	8	0	0.0	0.0
Indéterminé	1	1	100.0	4.8
<u>Sexe</u>				
Homme	29	15	51.7	71.4
Femme	12	6	50.0	28.6
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	14	8	57.1	38.1
Camion/fourgonnette	14	9	64.3	42.9
Motocyclette	8	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	5	4	80.0	19.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	21	11	52.4	52.4
Plusieurs véhicules	20	10	50.0	47.6
TOTAL	41	21	51.2	100.0

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

Dans chacun des groupes d'âge, 80,0 % des conducteurs des groupes des 16 à 19 ans et des 26 à 35 ans, 75,0 % du groupe des 36 à 45 ans, 50 % de ceux des moins de 16 ans et des 20 à 25 ans, et 33,3 % de celui des 46 à 55 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, 71,4 % étaient des hommes. De plus, la présence des hommes dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était légèrement plus importante que celle des femmes (51,7 % et 50,0 %, respectivement).

14.3.3 Type de véhicule. 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 42,9 %, les automobilistes, pour 38,1 % et les conducteurs de véhicules non routiers, pour 19,0 %.

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 (80,0 %) puisque quatre conducteurs sur cinq de cette catégorie de véhicules étaient en cause dans ce genre de collision. Par ailleurs, 64,3 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 57,1 % des automobilistes étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

14.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 52,4 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule et 47,6 %, dans des collisions à plusieurs véhicules. L'alcool était un facteur pour 52,4 % des conducteurs en cause dans les accidents à un seul véhicule ayant provoqué des blessures graves comparativement à 50,0 % dans les collisions à plusieurs véhicules ayant provoqué des blessures graves.

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 – 2005. 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 2005. 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.

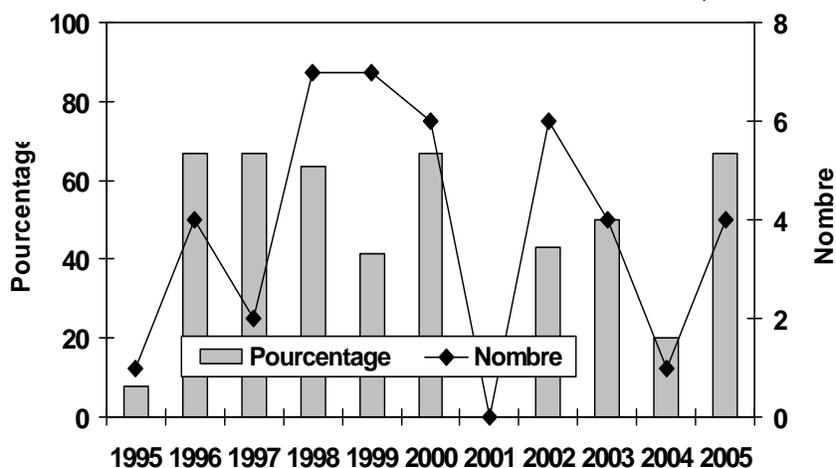
Tableau 14-2
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une**
collision routière mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Territoire du Yukon, 1995 – 2005

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
2003	8	4	50.0
2004	5	1	20.0
2005	6	4	66.7

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

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

Figure 14-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Territoire du Yukon, 1995 - 2005



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, remonter à six en 2002, chuter à un en 2004 et se hausser à quatre en 2005. 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, grimper de nouveau à 50,0 % en 2003, redescendre à 20,0 % en 2004 et remonter encore une fois en 2005 à 66,7 %.

14.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2005. En raison du petit nombre de cas, soit seulement trois conducteurs mortellement blessés en 2005, 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 – 2005. 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 routiers.

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 - 2005**

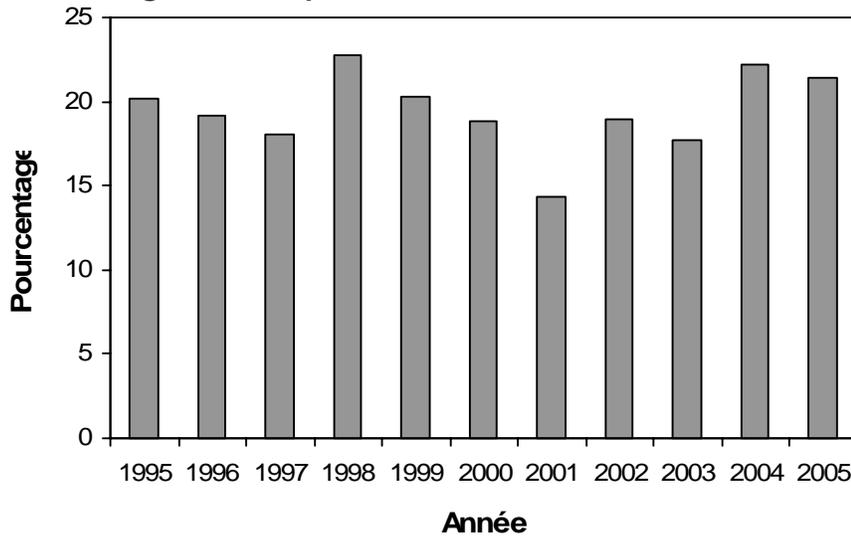
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	338	68	(20.1)
1996	346	64	(18.5)
1997	287	52	(18.1)
1998	273	62	(22.7)
1999	314	68	(21.7)
2000	299	59	(19.7)
2001	273	39	(14.3)
2002	243	46	(18.9)
2003	220	39	(17.7)
2004	198	44	(22.2)
2005	182	39	(21.4)

*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. 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 20,2 % à 18,1 %. En 1998, il a augmenté à 22,8 %, diminué jusqu'à 14,3 % en 2001, puis augmenté à 18,9 % en 2002, avant de redescendre à 17,7 % en 2003, de remonter à 22,2 % en 2004 et de baisser légèrement à 21,4 % en 2005.

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 - 2005



15.0 TERRITOIRES DU NORD-OUEST

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 en 2005. 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 cinq – 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 2005, cinq personnes sont décédées dans des collisions routières dans les Territoires du Nord-Ouest. 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, trois (60,0 %) étaient liés à l'alcool.

15.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Dans les Territoires du Nord-Ouest, en 2005, seulement un conducteur est décédé dans une collision routière.

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 2005, dans les Territoires

du Nord-Ouest. 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 l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre 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.

Tableau 15-1
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Territoires du Nord-Ouest, 2005

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	4	0	0.0	0.0
20-25	5	1	20.0	10.0
26-35	7	4	57.1	40.0
36-45	8	2	25.0	20.0
46-55	5	2	40.0	20.0
>55	2	1	50.0	10.0
<u>Sexe</u>				
Homme	23	10	43.5	100.0
Femme	8	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	4	1	25.0	10.0
Camion/fourgonnette	11	2	18.2	20.0
Motocyclette	4	1	25.0	10.0
Semi-remorque	2	1	50.0	10.0
Véhicule non routier	10	5	50.0	50.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	14	3	21.4	30.0
Plusieurs véhicules	17	7	41.2	70.0
TOTAL	31	10	32.3	100.0

*Ces données sont légèrement sous-estimées parce que 12,6 % environ de toutes les blessures sont consignées comme étant « indéterminées »

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, 31 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 32,3 % 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, 40,0 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 20,0 %, des 36 à 45 ans et des 46 à 55 ans et 10,0 % avaient 20 à 25 ans et plus de 55 ans. Aucun des conducteurs de moins de 16 ans n'était en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, 57,1 % des conducteurs du groupe des 26 à 35 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Le groupe le moins susceptible d'être représenté dans ce genre de collision était celui de moins de 16 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, 100,0 % étaient des hommes. De plus, la présence des hommes dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était de 43,5 % par rapport à 0,0 % dans le cas des femmes.

15.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les conducteurs de véhicules non routiers comptaient pour 50,0 %, les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 20,0 % et les motocyclistes, automobilistes et conducteurs de semi-remorques, pour 10,0 %.

Les groupes les plus susceptibles d'être représentés dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves étaient ceux des conducteurs de semi-remorques et de véhicules

non routiers – 50,0 % de ces conducteurs ont été en cause dans des collisions liées à l'alcool, par rapport à 25,0 % des motocyclistes et des automobilistes et 18,2 % des 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, 70,0 % l'ont été dans les collisions à plusieurs véhicules. 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 les collisions à plusieurs véhicules – 41,2 %, par rapport à 21,4 % de ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule.

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 – 2005. En raison du petit nombre de décès dans des collisions routières impliquant les principaux types de véhicules, soit seulement deux décès en 2005, toute tentative d'établir des tendances serait peu fiable, de sorte qu'aucune n'est présentée.

15.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2005. En raison du petit nombre de cas, soit seulement un conducteur mortellement blessé en 2005, 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 – 2005. 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. bicyclettes, motoneiges, tracteurs agricoles et autres véhicules 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 entrait en ligne de compte a baissé, passant de 65,0 % à 25,0 %. En 1998, il a grimpé en flèche à 57,1 %, avant de chuter à 36,8 % en 1999, de remonter à 66,7 % en 2000, de tomber à 26,3 % en 2002 et de se hisser de nouveau à 37,5 % en 2003 pour dégringoler à son plus bas niveau (21,4 %) en 2004 et remonter un peu à 23,8 % en 2005.

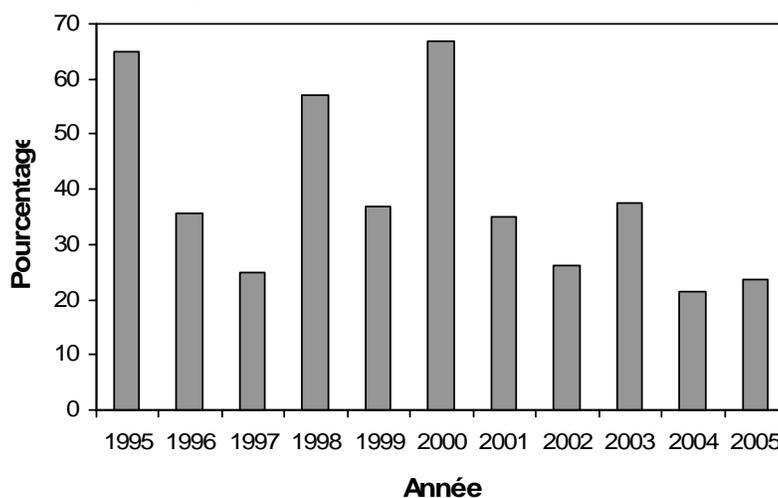
Tableau 15-2
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans
des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool**
entrait en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest, 1995 - 2005

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	20	13	(65.0)
1996	14	5	(35.7)
1997	12	3	(25.0)
1998	14	8	(57.1)
1999	19	7	(36.8)
2000	6	4	(66.7)
2001	20	7	(35.0)
2002	19	5	(26.3)
2003	16	6	(37.5)
2004	14	3	(21.4)
2005	21	5	(23.8)

*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.

Figure 15-1
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans les collisions
ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne
de compte : Territoires du Nord-Ouest, 1995 - 2005



16.0 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 au Nunavut, en 2005. La présente section contient des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool (section 16.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 16.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 16.3);
- ◆ les tendances du problème des collisions liées à l'alcool (section 16.4).

Les sections 16.1 et 16.2 ne fournissent pas de résultats détaillés à cause du trop petit nombre de personnes décédées – seulement six – et de conducteurs mortellement blessés – seulement un – qui ne donnerait pas de résultats fiables.

16.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES COLLISIONS LIÉES À L'ALCOOL

En 2005, six personnes sont décédées dans des collisions routières au Nunavut. Dans trois de ces cas (50,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, deux (66,7 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (six x 0,667), on peut déterminer *qu'au Nunavut, en 2005, quatre personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.*

16.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Au Nunavut, en 2005, seulement un conducteur est décédé dans une collision routière.

16.3 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 2005, 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 l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre 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 16-1 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.

Tableau 16-1
Description des conducteurs en cause dans des collisions
ayant provoqué des blessures graves : Nunavut, 2005

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	1	0	0.0	0.0
16-19	3	0	0.0	0.0
20-25	3	1	33.3	33.3
26-45	4	2	50.0	66.7
46-55	2	0	0.0	0.0
>55	1	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	10	2	20.0	66.7
Femme	4	1	25.0	33.3
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	2	0	0.0	0.0
Camion/fourgonnette	4	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	8	3	37.5	100.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	2	1	50.0	33.3
Plusieurs véhicules	12	2	16.7	66.7
TOTAL	14	3	21.4	100.0

*Ces données sont légèrement sous-estimées parce que 8,6 % environ de toutes les blessures sont consignées comme étant « indéterminées »

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 14 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 21,4 % étaient liées à l'alcool.

16.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures, 66,7 % faisaient partie du groupe des 26 à 45 ans, et 33,3 % avaient de 20 à 25 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, 50,0 % des conducteurs du groupe des 26 à 45 ans et 33,3 % des conducteurs du groupe des 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

16.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 66,7 % étaient des hommes. Toutefois, la présence des femmes dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était de 25,0 % par rapport à 20,0 % dans le cas des hommes.

16.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les conducteurs de véhicules non routiers comptaient pour 100,0 %.

Parmi les conducteurs de véhicules non routiers – 37,5 % de ces conducteurs ont été en cause dans des collisions liées à l'alcool, par rapport à 0,0 % des automobilistes et des conducteurs de camions/fourgonnettes.

16.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 66,7 % l'ont été dans les collisions à plusieurs véhicules. Toutefois 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 les accidents à un seul véhicule – 50,0 %, par rapport à 16,7 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

16.4 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.

16.4.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2005. En raison du petit nombre de décès dans des collisions routières impliquant les principaux types de véhicules, soit seulement un décès en 2005, toute tentative d'établir des tendances serait peu fiable, de sorte qu'aucune n'est présentée.

16.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2005. En raison du petit nombre de cas, soit seulement un conducteur mortellement blessé en 2005, toute tentative d'établir des tendances serait peu fiable, de sorte qu'aucune n'est présentée.

16.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2005. Le tableau 16-2 et la figure 16-1 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 16-3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. bicyclettes, motoneiges, tracteurs agricoles et autres véhicules 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 entrait en ligne de compte a baissé, passant de 50,0 % à 0,0 %. En 1998, il a grimpé en flèche à 75,5 %, avant de chuter à 40,0 % en 2000, de remonter à 42,9 % en 2001, de tomber à 20,0 % en 2002 et de se hisser de nouveau à 25,0 % en 2003 pour chuter à (0,0 %) en 2005.

Tableau 16-2

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 : Nunavut, 1995 - 2005**

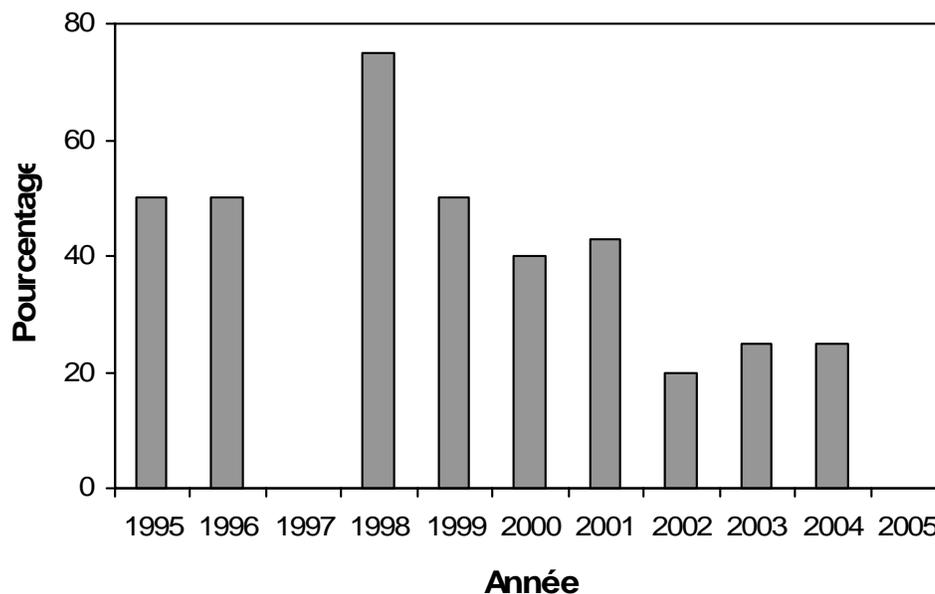
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	6	3	(50.0)
1996	2	1	(50.0)
1997	2	0	(0.0)
1998	4	3	(75.0)
1999	2	1	(50.0)
2000	5	2	(40.0)
2001	7	3	(42.9)
2002	5	1	(20.0)
2003	4	1	(25.0)
2004	4	1	(25.0)
2005	6	0	(0.0)

*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 16-1

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Nunavut, 1995 - 2005



17.0 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.
- Mayhew, D.R. Brown, S.W. et Simpson, H.M. 2004. **Le problème des collisions liées à l'alcool au Canada : 2002.** Ottawa, Ontario. Transports Canada, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile.
- Mayhew, D.R. Brown, S.W. et Simpson, H.M. 2005. **Le problème des collisions liées à l'alcool au Canada : 2003.** Ottawa, Ontario. Transports Canada, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile.
- Mayhew, D.R. Brown, S.W. et Simpson, H.M. 2006. **Le problème des collisions liées à l'alcool au Canada : 2004.** Ottawa, Ontario. Transports Canada, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile.