

**LE PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL
AU CANADA : 2010**

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)

© Canadian Council of Motor Transport Administrators and the
Minister of Public Works and Government Services,
represented by the Minister of Transport, 2013.

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, 2013.

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 2010, 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 2010, 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 (voir la note au page 54).

Le présent rapport porte aussi sur les progrès réalisés au Canada, ainsi que dans les provinces et territoires, relativement à l'objectif de la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA) 2010, qui consiste à diminuer de 40 % le pourcentage d'utilisateurs de la route qui sont mortellement ou sérieusement blessés au cours d'accidents mettant en cause l'alcool, d'ici 2010. Les données de 2010 sont comparées à celle de la période de référence de 1996 à 2001.

Les opinions exprimées dans le présent rapport sont celles de leurs auteurs et ne représentent pas nécessairement le point de vue des réviseurs, commanditaires ou secteurs de compétences ayant participé au projet.



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.....	12
2.2.4 Le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions 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.....	16
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.....	33
3.4.1 Âge des conducteurs.....	34
3.4.2 Sexe des conducteurs.....	35
3.4.3 Type de véhicule.....	35
3.4.4 Genre de collision.....	35
3.5 Tendances du problème des collisions liées à l'alcool.....	36
3.5.1 Décès dans des collisions liées à l'alcool : 1995 – 2010.....	36
3.5.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2010.....	38
3.5.3 Piétons mortellement blessés : 1987 – 2010.....	42
3.5.4 Conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2010.....	44
4.0 Colombie-Britannique	49

5.0 Alberta.....67

6.0 Saskatchewan.....85

7.0 Manitoba105

8.0 Ontario123

9.0 Québec.....141

10.0 Nouveau-Brunswick.....159

11.0 Nouvelle-Écosse.....177

12.0 Île-du-Prince-Édouard195

13.0 Terre-Neuve-et-Labrador213

14.0 Yukon231

15.0 Territoires du Nord-Ouest241

16.0 Nunavut.....249

17.0 Bibliographie.....257

REMERCIEMENTS

Depuis l'année civile 1973, la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (FRBRC) 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, d'avoir veillé à ce que l'information transmise soit juste et complète :

S. Senghera

Gestionnaire, Politiques et programmes en sécurité routière
Insurance Corp. of British Columbia

J. Espie

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

M. Zhang

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

W. A. Keith

Registraire des véhicules
Société d'assurance publique du Manitoba

R. Fleming

Sous-ministre adjoint
Division de la sécurité des usagers de la route
Ministère des Transports de l'Ontario

L. Lapointe

Coroner en chef
Bureau du Coroner en chef
Colombie-Britannique

A. Sauvageau

Médecin légiste en chef
Solliciteur général de l'Alberta

K. Stewart

Coroner en chef
Ministère de la Justice de la Saskatchewan

D^r T. Balachandra

Médecin légiste en chef
Ministère de la Justice du Manitoba

D^r A. McCallum

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

L. Vézina

Directrice 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

P. Arsenault

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

C. Burggraaf

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

M. Conway

Directeur
Division des permis et de la sécurité
Ministère du Transport
Territoires du Nord-Ouest

W. Brennan

Sous-registraire
Ministère des Véhicules du Yukon

J. MacDonald

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

L. Gee

Directeur, Division des véhicules automobiles
Nunavut

D^{re} L. Nolet

Coroner en chef
Bureau du Coroner du Québec

G. Forestell

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

C. Menard

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

S. Hanley

Coroner en chef
Ministère de la Justice du Yukon

R. Henderson, 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

P. Suramala

Coroner en chef intérimaire
Nunavut

1.0 INTRODUCTION

Le rapport décrit l'ampleur et les caractéristiques du problème des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2010, 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 Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (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 se penche aussi 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 la consommation d'alcool dans ces collisions (voir la note au page 54).

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 de 40 %, d'ici 2010, à la fois les décès et les blessures graves associés à l'alcool au volant, par rapport à la période de référence de 1996 à 2001. 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 2010, des changements survenus et des tendances du problème, ainsi que des progrès réalisés par rapport à l'objectif de la SRCFA 2010.

Le rapport est divisé en quinze 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 2010, ainsi que les tendances du problème.

Les sections suivantes (**4.0 à 16.0**) 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, ainsi que les progrès réalisés par rapport à l'objectif de la SRCFA 2010 y sont également examinés. On trouvera des renseignements sur la SRCFA 2010 sur le site Web du CCATM, à l'adresse suivante :

<http://www.ccmta.ca/french/committees/rsrp/strid/strid.cfm>

Il faut faire preuve de prudence pour l'interprétation des données et pourcentages dans les sections 4.0 à 16.0, car le nombre de certains des sous-groupes examinés est très restreint.

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 FRBRC 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 2010, 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; et
- > 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 2010 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 maintenant 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.

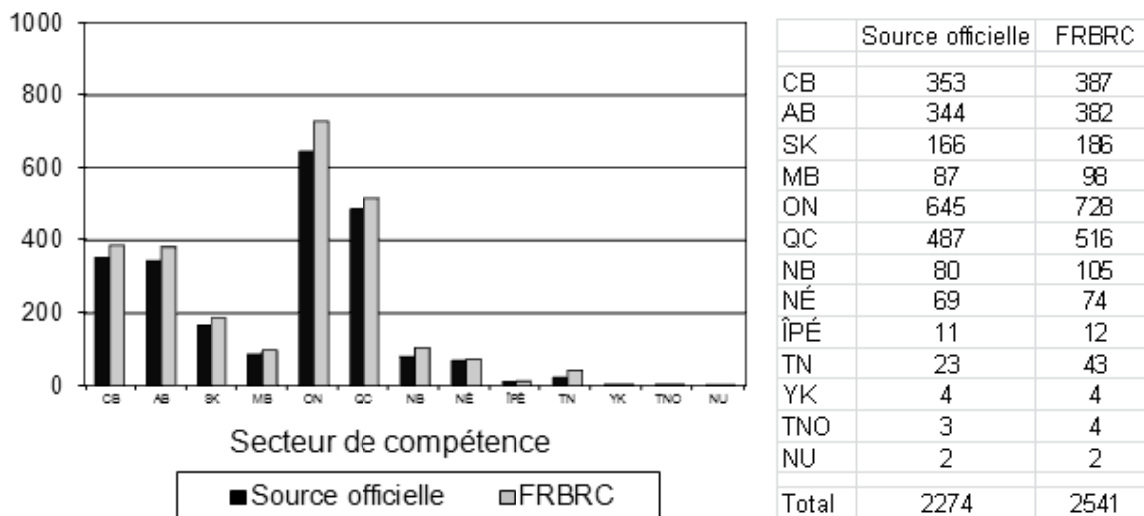
Victime d'une collision routière. La victime d'une collision routière est définie dans les marches à suivre de collecte de données et dans le présent rapport comme toute personne qui meurt de ses blessures dans les douze mois suivant une collision routière. Puisque cette définition ne correspond pas 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 2 541 personnes mortellement blessées dans des collisions au Canada, en 2010. 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 2010. Pour la plupart des secteurs de compétence, le nombre de dossiers dans la base de données de la FRBRC est supérieur à ce qui a été officiellement déclaré par les organismes des transports.

Figure 2-1

Nombre de victimes déclarées par les sources officielles et figurant dans la Base de données sur les collisions mortelles de la FRBRC : 2010



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, autobus, véhicules de secours) ou à l'extérieur des voies publiques (bicyclettes, véhicules tout terrain, motos tout terrain, motoneiges et tracteurs agricoles). Les passagers sont les autres occupants des véhicules ou ceux qui y prennent place (motocyclettes, bicyclettes, véhicules tout terrain), mais qui ne les conduisent pas. Les piétons sont les personnes qui ont été heurtées et mortellement blessées par un véhicule alors qu'elles circulaient à pied.

Au Canada, en 2010, près de deux victimes sur trois étaient des conducteurs de véhicules (63,8 %); 21,6 % étaient des passagers et 14,1 %, 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 une importante 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.

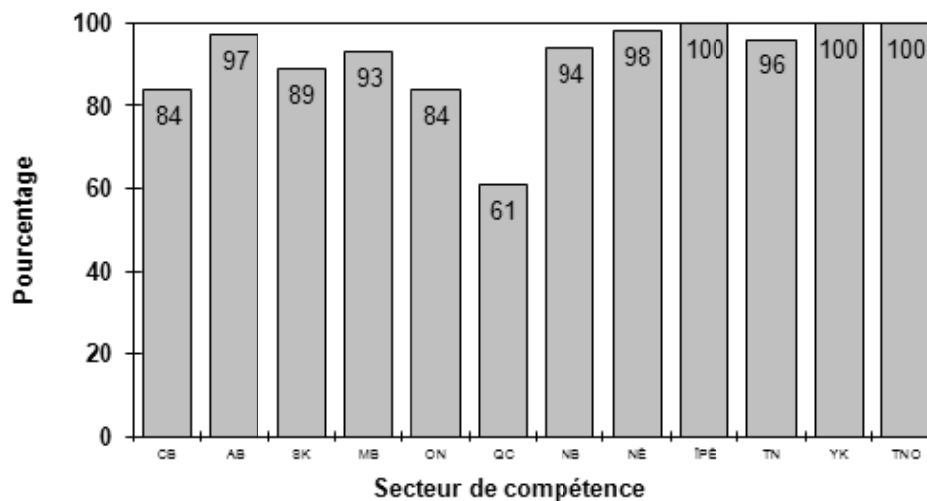
En 2010, au Canada, les conducteurs décédés ont été soumis à des tests plus fréquemment (82,9 %) que les piétons (59,8 %) et les passagers (27,7 %). La fréquence des tests augmente

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 (63,1 % et 29,0 %, 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 72,4 %).

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.

Figure 2-2

Pourcentage des tests d'alcoolémie chez les conducteurs décédés au Canada : 2010



La plupart des secteurs de compétence pratiquent des analyses sur plus de 80,0 % des conducteurs décédés. Cependant, on pourrait faire mieux dans certains secteurs; il faut augmenter la fréquence des tests pour accroître la fiabilité et l'utilité des données. Dans les secteurs de compétence où la fréquence des tests d'alcoolémie est élevée pour les conducteurs mortellement blessés, il arrive que certains conducteurs ne soient pas soumis aux tests pour différentes raisons. Ainsi, lorsque la victime a survécu à la collision et est décédée beaucoup plus tard des suites de ses blessures, il serait à peu près inutile d'avoir les résultats du test d'alcoolémie à ce stade. Ou, si la victime a reçu d'importantes transfusions de sang avant son décès, il est inutile de faire une prise de sang pour le test d'alcoolémie. De plus, si la victime a été incinérée au cours de l'incendie du véhicule, ou que des blessures massives ont entraîné la perte excessive de sang, il est possible qu'on ne dispose pas de liquides organiques pour les tests.

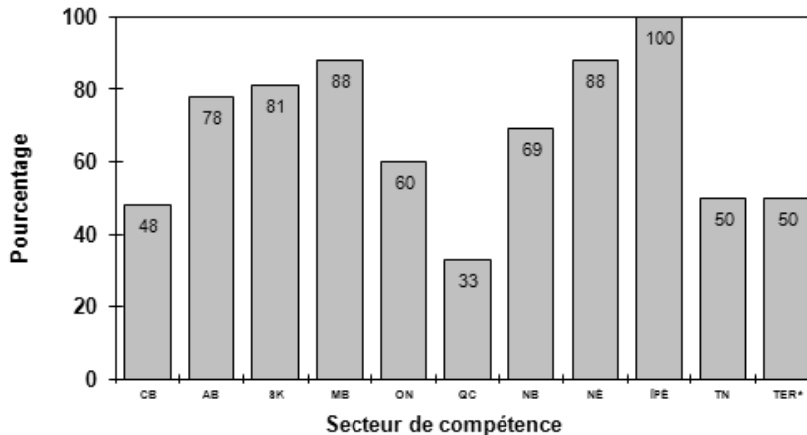
La figure 2-3 montre la fréquence des tests d'alcoolémie effectués chez les piétons décédés dans les divers secteurs de compétence. Comme on peut le constater, les données varient énormément d'une région à l'autre -- de 32,7 % au Québec à 100,0 % à l'Île-du-Prince-Édouard. Le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut ont été regroupés de manière à protéger l'identité de l'un des piétons.

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 : 2010



* Les données du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut ont été regroupées afin de protéger l'identité de l'un des piétons

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*.

La *Base de données sur les collisions ayant provoqué des blessures graves* contient les données pour 1995 à 2010 pour tous les secteurs de compétence, sauf le Yukon et la Colombie-Britannique. Au Yukon et en Colombie-Britannique, ce n'est que depuis 1998 et 2005, respectivement, que les policiers enquêteurs sont en mesure de noter dans leur rapport si la collision comportait des blessés graves, ou, sur le plan personnel, la gravité des blessures subies. Ainsi, antérieurement, il n'était pas possible, dans ces secteurs de compétence, 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 et le Yukon. Cependant, dans la section du rapport qui porte sur les tendances en Colombie-Britannique et au Yukon (sections 4.4.3 et 14.4.3, respectivement), 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, par opposition aux autres secteurs de compétence où les rapports concernent les blessures graves.

Pour ce qui est du Nunavut (24,4 %), de la Colombie-Britannique (19,0 %), du Manitoba (15,7 %) et des Territoires du Nord-Ouest (7,1 %), la gravité de certaines blessures y est inscrite comme « indéterminée », 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 2010, 11 338 personnes ont été grièvement blessées dans des collisions routières; 14 476 conducteurs étaient en cause dans ces collisions. Ces données pour l'ensemble du Canada excluent toutefois Terre-Neuve-et-Labrador parce que les données sur les cas de blessures graves n'étaient pas disponibles au moment de la préparation du présent rapport.

Le tableau 2-1 montre le nombre de conducteurs dans chaque province et territoire. L'Alberta compte le plus grand nombre de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves (3 778 conducteurs ou 26,1 % du total « national »); le Nunavut est le secteur où a été enregistré le plus faible nombre de conducteurs dans ce genre de collisions, soit cinq conducteurs (ou moins de 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, 2010

Secteur de compétence	Nombre de conducteurs	% du total
Colombie-Britannique	2,208	15.3
Alberta	3,778	26.1
Saskatchewan	528	3.6
Manitoba	398	2.7
Ontario	3,493	24.1
Québec	3,313	22.9
Nouveau-Brunswick	325	2.2
Nouvelle-Écosse	317	2.2
Ile-du-Prince-Édouard	66	0.5
Terre-Neuve-et-Labrador*		
Territoire du Yukon	29	0.2
Territoires du Nord-Ouest	16	0.1
Nunavut	5	0.0
TOTAL	14,476	100.0

* à l'exclusion de Terre-Neuve-et-Labrador dont les données n'étaient pas disponibles au moment de la publication

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. Il convient de noter que l'analyse du genre de véhicules occupés par les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves au Canada en 2010 exclut le Québec. Depuis mars 2010, le Québec regroupe les automobiles et les camions légers en une seule catégorie de données sur les collisions. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves, près de la moitié étaient des automobilistes (48,0 %), le tiers conduisaient des camions/fourgonnettes (33,1 %), 8,3 %, des motocyclettes, 5,2 % des véhicules non routiers (motoneiges, motos tout terrain), 3,1 %, 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 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 de l'information 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 2010, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur déterminant dans la collision, dans 91,0 % 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 2010, a été élevée, puisque 82,9 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis collisions (voir la note au page 54).

2.2.3 Le nombre et le pourcentage de piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool. Les piétons qui consomment de l'alcool, aussi bien que les conducteurs, contribuent à accroître l'ampleur du problème des collisions liées à l'alcool, chaque année, au Canada. Il en est ainsi parce que marcher sur la voie publique ou en bordure de la route après avoir consommé de l'alcool est extrêmement dangereux. Ainsi, le présent rapport utilise l'information de la *Base de données sur les collisions mortelles* pour déterminer le nombre et le pourcentage de piétons mortellement blessés qui ont consommé de l'alcool. Cette mesure est possible parce que la fréquence des tests d'alcoolémie, particulièrement chez les piétons de plus de 16 ans, est raisonnablement élevée, soit 59,8 % dans l'ensemble, pourcentage qui s'élève à 63,1 % 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 16.0) 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 la présence 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 2010. 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); et
- > 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 2010. 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, 247 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Canada en 2010. De plus, dans 233 de ces cas (94,3 %), 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, 110 personnes du groupe des 16-19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2010. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 47,2 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans 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 12,3 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2010.

Tableau 3-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Canada, 2010

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	112	94	83.9	16	17.0	1.8
16-19	247	233	94.3	110	47.2	12.3
20-25	346	333	96.2	189	56.8	21.1
26-35	345	320	92.8	177	55.3	19.8
36-45	338	311	92.0	155	49.8	17.3
46-55	391	360	92.1	139	38.6	15.5
>55	762	661	86.7	109	16.5	12.2
<u>Sexe</u>						
Homme	1795	1647	91.8	708	43.0	79.1
Femme	746	665	89.1	187	28.1	20.9
<u>Genre</u>						
Conducteur	1621	1505	92.8	590	39.2	65.9
Passager	549	498	90.7	180	36.1	20.1
Piéton	358	305	85.2	123	40.3	13.7
Indéterminé	13	4	30.8	2	50.0	0.2
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	1126	1041	92.5	382	36.7	42.7
Camion/fourgonnette	532	498	93.6	218	43.8	24.4
Motocyclette	196	184	93.9	57	31.0	6.4
Semi-remorque	39	35	89.7	2	5.7	0.2
Autre véhicule routier	15	14	93.3	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	267	235	88.0	113	48.1	12.6
(Piétons)	358	305	85.2	123	40.3	13.7
Indéterminé	8	0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	2541	2312	91.0	895	38.7	100.0

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

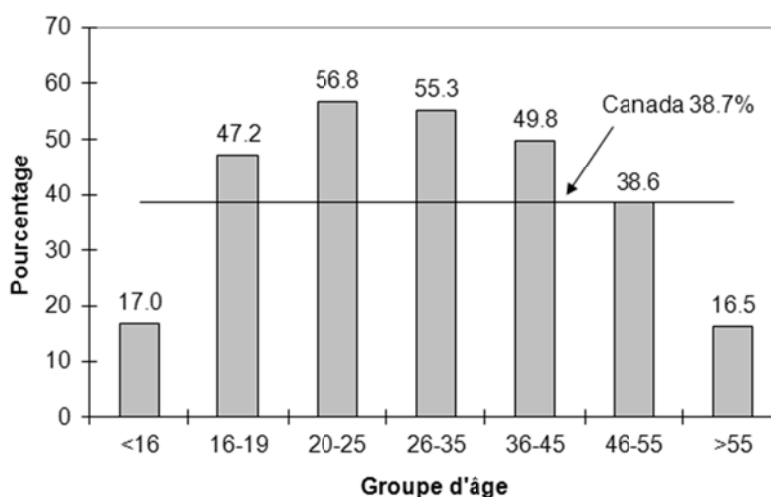
Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 2 541 personnes sont décédées dans des collisions routières au Canada, en 2010. Dans 2 312 de ces cas (91,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 895, soit 38,7 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières ($2\,541 \times 0,387$), on peut déterminer qu'au Canada, en 2010, 984 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), 21,1 % avaient entre 20 et 25 ans et

19,8 %, entre 26 et 35 ans; 17,3 %, avaient entre 36 et 45 ans et 15,5 %, entre 46 et 55 ans; 12,3 % avaient entre 16 et 19 ans et 12,2 %, avaient plus de 55 ans. Le groupe des plus jeunes (<16 ans) ne représentait que 1,8 % 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 de victimes 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 (56,8 % et 55,3 % respectivement). Le plus faible taux de consommation d'alcool a été observé chez les plus jeunes et les plus âgés – seulement 17,0 % des victimes de moins de 16 ans et 16,5 % 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 2010



3.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 79,1 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (43,0 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (28,1 %).

3.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 65,9 % étaient des conducteurs, 20,1 % étaient des passagers et 13,7 % étaient des piétons et 0,2 % 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 (40,3 %) dans les collisions dans lesquelles un piéton est décédé. Par ailleurs, la

consommation d'alcool a été relevée dans 39,2 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 36,1 % des cas où un passager a perdu la vie.

3.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, plus des deux cinquièmes (42,7 %) se trouvaient dans une automobile, 24,4 % dans un camion/fourgonnette, 12,6 % dans un véhicule non routier (soit bicyclette, motoneige, véhicule tout terrain) et 6,4 % sur une motocyclette.

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 (43,8 % par rapport à 36,7 %). La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles une personne est décédée sur une motocyclette était de 31,0 %. Il y a eu consommation d'alcool dans 48,1 % 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 2010. 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, 111 conducteurs ont été tués en 2010; 95 d'entre eux (85,6 %) avaient été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi ces derniers, 62,1 % ne présentaient aucune trace d'alcool, 4,2 % avaient un TA inférieur à 50 mg%, 3,2 % avaient un TA de 50 à 80 mg%, 13,7 % avaient un TA variant entre 81 et 160 mg% et 16,8 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Comme on peut le constater, 1 372 conducteurs sont décédés dans des collisions routières au Canada en 2010. Le

taux global de tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs était de 84,5 %, soit légèrement supérieur à celui de 2009 – 83,8 %.

Tableau 3-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Canada, 2010

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	3	3	100.0	66.7	0.0	0.0	33.3	0.0
16-19	111	95	85.6	62.1	4.2	3.2	13.7	16.8
20-25	198	173	87.4	50.3	4.6	3.5	15.0	26.6
26-35	216	199	92.1	48.7	5.5	3.0	14.1	28.6
36-45	195	168	86.2	50.6	4.8	2.4	19.6	22.6
46-55	245	217	88.6	65.0	4.1	0.5	7.8	22.6
>55	404	304	75.2	83.9	2.6	1.6	3.6	8.2
<u>Sexe</u>								
Homme	1062	900	84.7	59.2	4.4	2.6	12.8	21.0
Femme	310	259	83.5	74.5	3.1	0.8	5.4	16.2
<u>Type de véhicule</u>								
Automobile	785	654	83.3	63.3	3.8	2.3	12.2	18.3
Motocyclette	178	150	84.3	66.7	8.7	2.7	7.3	14.7
Semi-remorque	35	31	88.6	96.8	0.0	0.0	3.2	0.0
Gros routier ¹	13	12	92.3	91.7	0.0	0.0	8.3	0.0
Fourgonnette	96	86	89.6	58.1	3.5	3.5	17.4	17.4
Camion léger ²	253	220	87.0	52.3	3.2	1.4	9.5	33.6
Autre camion ³	4	1	25.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Autre véhicule routier ⁴	8	5	62.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>								
Un seul véhicule	639	552	86.4	44.0	3.4	2.9	17.2	32.4
Plusieurs véhicules	733	607	82.8	79.6	4.8	1.5	5.6	8.6
TOTAL	1372	1159	84.5	62.6	4.1	2.2	11.1	19.9

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

¹ Camions de plus de 4 500 kg

² Ex. : camionnettes

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

⁴ Comprend les véhicules de secours et les autobus

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

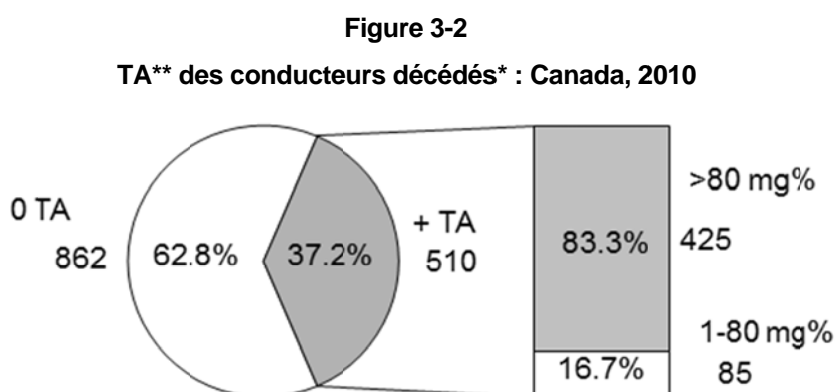
Parmi tous les conducteurs soumis à des tests au Canada :

- > 62,6 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 37,4 % avaient consommé de l'alcool;
- > 4,1 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 2,2 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;

- > 11,1 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%; et
- > 19,9 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Ainsi, 37,4 % des conducteurs décédés au Canada avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un taux d'alcoolémie illégal – 83,1 % des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à 80 mg%.

Dans la figure 3-2, la répartition du TA des conducteurs blessés mortellement soumis à des tests a été extrapolée afin d'illustrer la répartition pour tous les conducteurs mortellement blessés. On peut y voir que 510 des 1 372 conducteurs (37,2 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 425, soit 83,3 %, avaient un TA de plus de 80 mg% (voir la note au page 54).



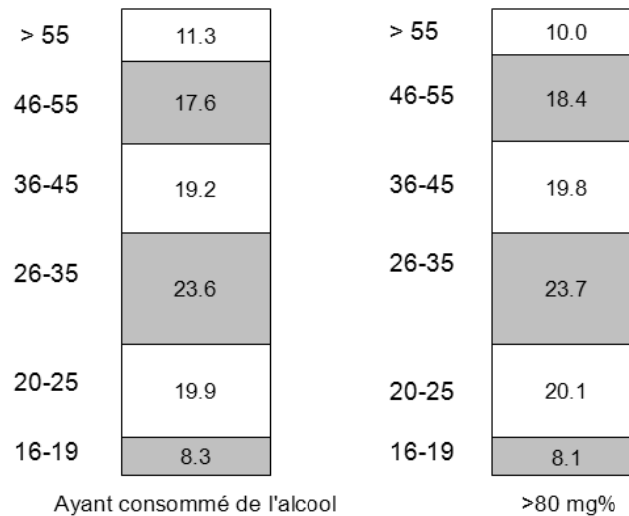
* exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules non routiers

** le nombre est estimé en fonction de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

3.2.1 Variations selon l'âge. Les figures 3-3 et 3-4 résument les données du tableau 3-2 en fonction des groupes d'âge. La figure 3-3 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 » selon la loi (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.

Figure 3-3

Pourcentage des conducteurs décédés ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, regroupés selon l'âge : Canada, 2010



Parmi tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool, 23,6 % avaient entre 26 et 35 ans, 19,9 %, entre 20 et 25 ans, 19,2 % entre 36 et 45 ans, 17,6 %, entre 46 et 55 ans et 11,3 % avaient plus de 55 ans. Ceux qui avaient entre 16 et 19 ans ne représentaient que 8,3 % des conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool.

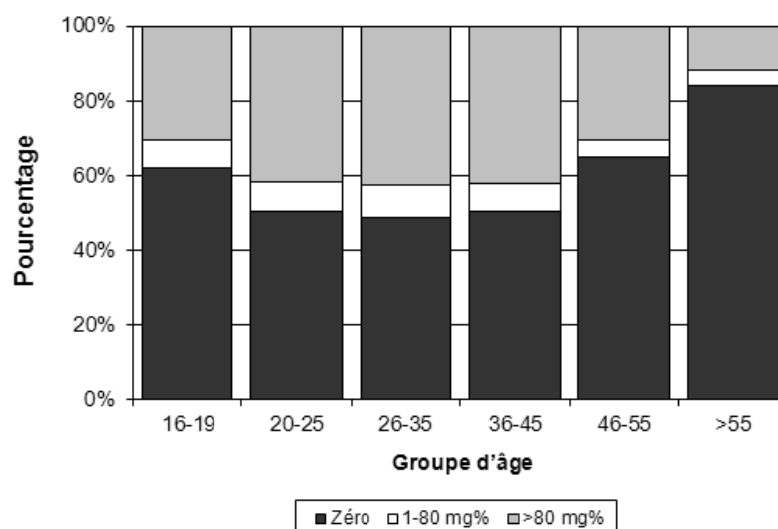
De tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. dont le TA dépassait 80 mg%), 23,7 % faisaient partie du groupe des 25 à 35 ans, 20,1 % de celui des 20 à 25 ans, 19,8 % de ceux des 36 à 45 ans, 18,4 %, de celui des 46 à 55 ans et 10,0 % avaient plus de 55 ans, tandis que ceux du groupe des 16 à 19 ans ne comptaient que pour 8,1 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont le TA était supérieur à la limite légale.

La figure 3-4 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 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool; en effet, 51,3 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient bu. Par contre, seulement 16,1 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

Figure 3-4

Pourcentage des conducteurs ayant consommé de l'alcool, regroupés selon l'âge :
Canada, 2010

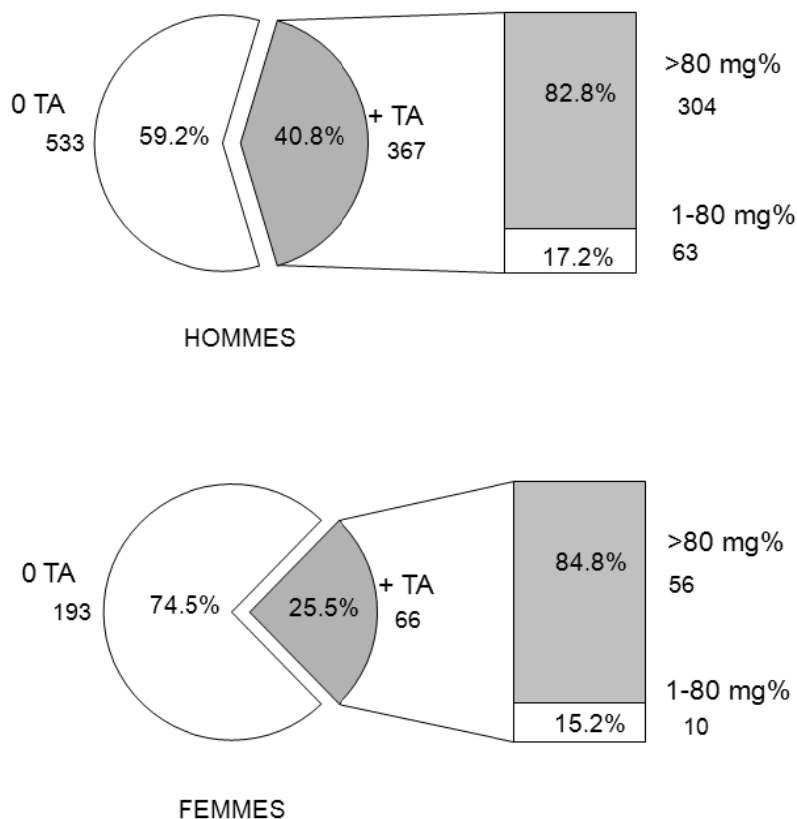


3.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 84,8 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et pour 84,4 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies. S'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent 77,4 % des conducteurs décédés (1 062 des 1 372 victimes sont des hommes).

La figure 3-5 illustre les résultats de la comparaison de la prévalence de la consommation d'alcool chez les conducteurs et les conductrices mortellement blessés. Ces résultats sont illustrés à la figure 3-5. Le diagramme circulaire montre, pour chaque sexe, le pourcentage de ceux qui étaient sobres (0 TA) et de ceux qui avaient un TA positif. La barre à droite de la tarte indique la répartition des niveaux d'alcool chez ceux qui avaient bu – les pourcentages de ceux qui avaient un taux d'alcoolémie supérieur et inférieur à la limite légale. Les pourcentages sont inscrits dans la figure; le nombre absolu de cas, à côté.

Les conducteurs mortellement blessés étaient beaucoup susceptibles d'avoir bu que les conductrices (40,8 % et 25,5 %, respectivement). De plus, la plupart des conducteurs et des conductrices qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à la limite permise (82,8 % et 84,8 %, respectivement).

Figure 3-5
Consommation d'alcool des conducteurs et conductrices : Canada, 2010



3.2.3 Variations selon le type de véhicule. Le tableau 3-3 présente le nombre et le pourcentage de conducteurs ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (ceux qui avaient un TA positif), 55,4 % étaient des conducteurs d'automobiles, 24,2 % de camions légers, 11,5 % de motocyclettes et 8,3 % de fourgonnettes. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés aux facultés affaiblies (ceux dont le TA était de plus de 80 mg%), 55,6 % étaient des automobilistes, 26,4 % des conducteurs de camions légers, 9,2 % des motocyclistes et 8,3 % des conducteurs de fourgonnettes.

Les figures 3-6a, 3-6b et 3-6c résument les résultats des tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs décédés en 2010, selon le type de véhicule conduit : automobiles et fourgonnettes (figure 3-6a); motocyclettes et camions légers (figure 3-6b); gros routiers et semi-remorques (figure 3-6c). 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.

Parmi les conducteurs d'automobile mortellement blessés, 36,7 % avaient bu. Parmi eux, une forte proportion (83,3 %) avait un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale. Chez les conducteurs de fourgonnettes décédés, 41,9 % avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux (83,3 %) avaient un TA supérieur à la limite permise. Quant aux conducteurs de motocyclette, 33,3 % avaient bu et 66,0 % 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 – 47,7 % avaient bu et, de ce nombre, 90,5 % 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 8,3 % 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 3,2 %.

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, 2010

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	240	55.4	200	55.6
Motocyclette	50	11.5	33	9.2
Semi-remorque	1	0.2	1	0.3
Gros routier ¹	1	0.2	1	0.3
Fourgonnette	36	8.3	30	8.3
Camion léger ²	105	24.2	95	26.4
TOTAL	433	100.0	360	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

Figure 3-6a

Consommation d'alcool des conducteurs, selon le type de véhicule : Canada, 2010

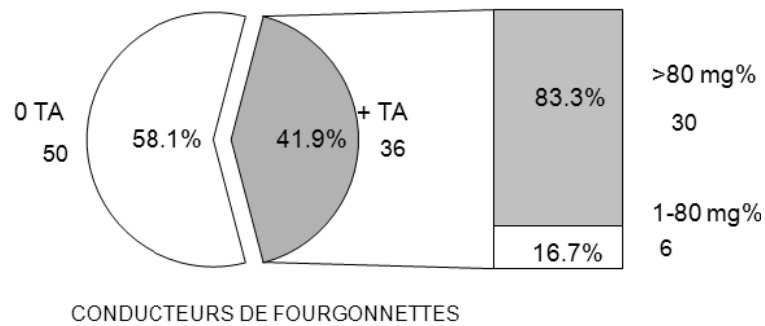
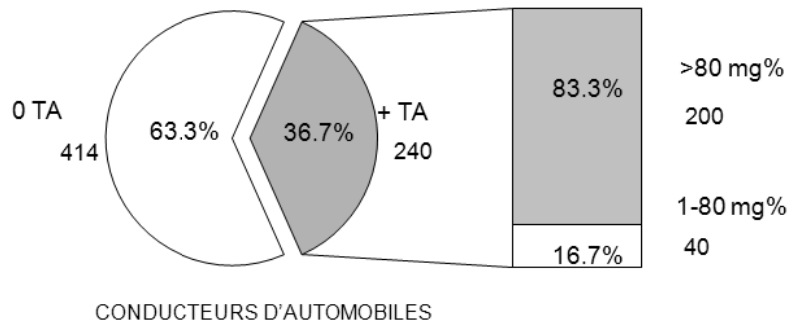


Figure 3-6b

Consommation d'alcool des conducteurs, selon le type de véhicule : Canada, 2010

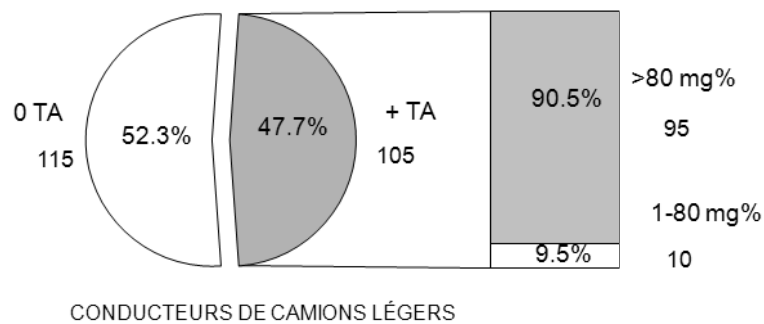
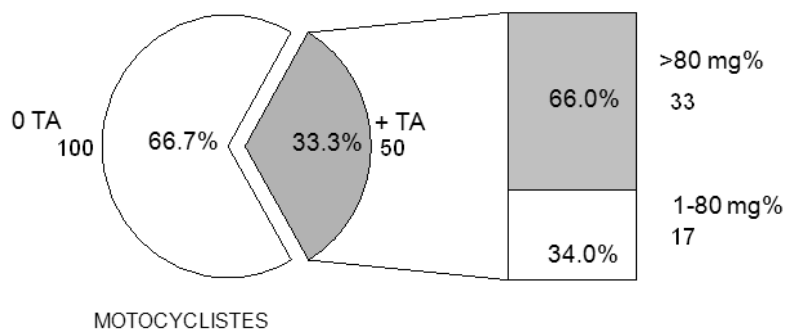
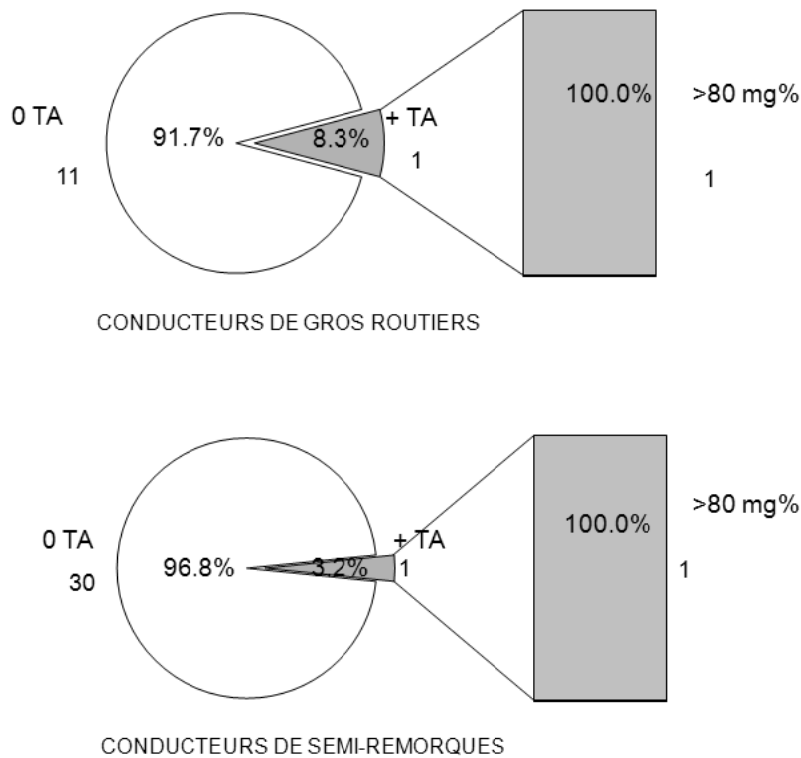


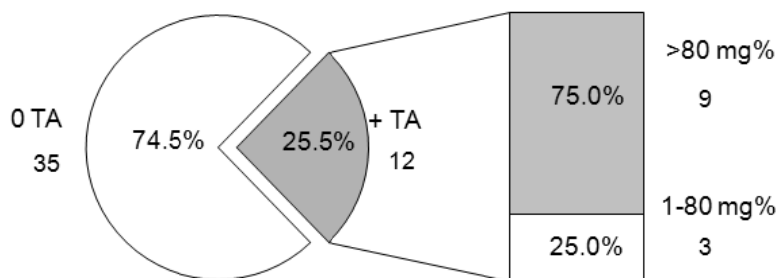
Figure 3-6c

Consommation d'alcool des conducteurs, selon le type de véhicule : Canada, 2010


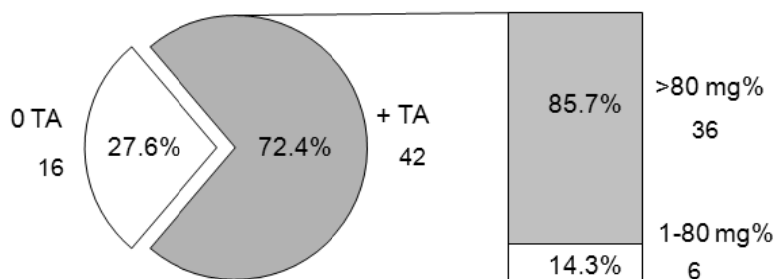
Les figures 3-6d et 3-6^e présentent de l'information sur la consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules de plaisance (les résultats relatifs à ces types de véhicules ne sont pas inclus dans les tableaux 3-2 ou 3-3). On constate ainsi que la plus faible consommation d'alcool est celle des cyclistes – seulement 25,5 % d'entre eux avaient consommé de l'alcool au moment de la collision. Parmi ceux qui avaient bu, 75,0 % avaient un TA supérieur à la limite permise. Chez les motoneigistes, 72,4 % avaient consommé de l'alcool et 85,7 % avaient un TA supérieur à la limite légale. Les conducteurs de véhicules tout terrain étaient moins susceptibles que les motoneigistes d'avoir consommé de l'alcool – 54,4 % d'entre eux avaient bu et 74,4 % de ces derniers avaient un TA supérieur à la limite autorisée.

Figure 3-6d

Consommation d'alcool des conducteurs, selon le type de véhicule : Canada, 2010



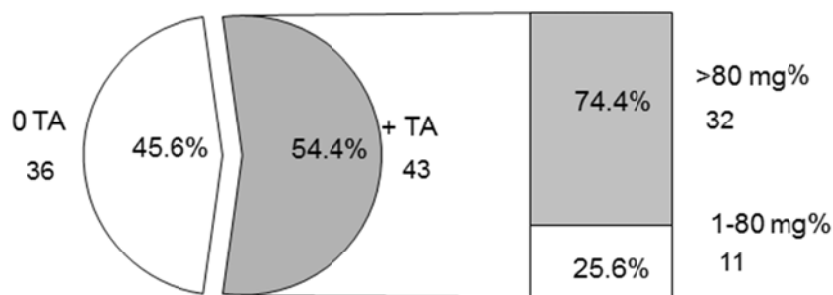
CYCLISTES



MOTONEIGISTES

Figure 3-6e

Consommation d'alcool des conducteurs, selon le type de véhicule : Canada, 2010



CONDUCTEURS DE VÉHICULES TOUT-TERRAIN

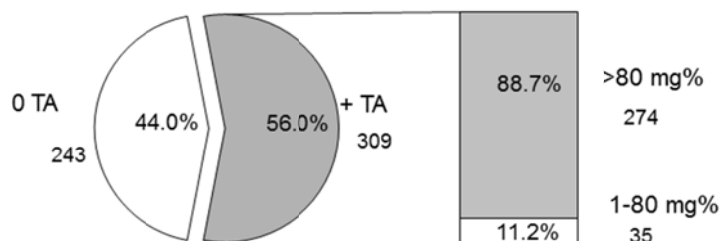
3.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié de tous les conducteurs décédés (639 sur 1 372, soit 46,6 %) l'ont été dans des accidents mettant en cause un seul véhicule, mais ces accidents sont associés à près des trois quarts des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (71,4 % et 76,1 %, 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 3-7, plus de la moitié des conducteurs

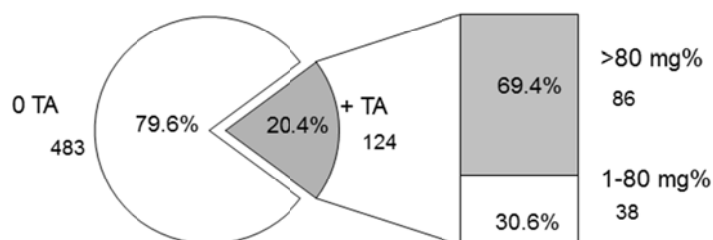
dans les accidents mettant en cause un seul véhicule (56,0 %) avaient consommé de l'alcool, comparativement à seulement 20,4 % dans les collisions à plusieurs véhicules. La plupart des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise (88,7 %). Par contre, chez les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool dans les collisions à plusieurs véhicules, 69,4 % avaient un TA supérieur à la limite.

Figure 3-7

Consommation d'alcool des conducteurs, selon le type de collision : Canada, 2010



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 2010. 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.

En 2010, comme l'indiquent les totaux au bas du tableau, 358 piétons ont été mortellement blessés; 214 (59,8 %) d'entre eux ont été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi eux :

- > 54,2 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 45,8 % avaient consommé de l'alcool;
- > 0,9 % avaient un TA inférieur à 50 mg%;
- > 2,3 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 10,7 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%; et
- > 31,8 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Ainsi, 45,8 % 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 Variation selon l'âge. Parmi les piétons décédés, les deux cinquièmes (40,5 %) avaient plus de 55 ans (145 des 358 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 3-8. On y trouve le pourcentage de tous les piétons qui avaient consommé de l'alcool dans chaque groupe d'âge. La barre de gauche indique le pourcentage de tous les piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool, selon le groupe d'âge. À droite est indiqué le pourcentage des piétons qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, dans chaque groupe d'âge. De tous les piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool, 21,4 % avaient entre 20 et 25 ans, 18,4 %, entre 36 et 45 ans et 46 et 55 ans, 16,3 %, entre 16 et 19 ans, 13,3 %, entre 26 et 35 ans et 12,2 % avaient plus de 55 ans.

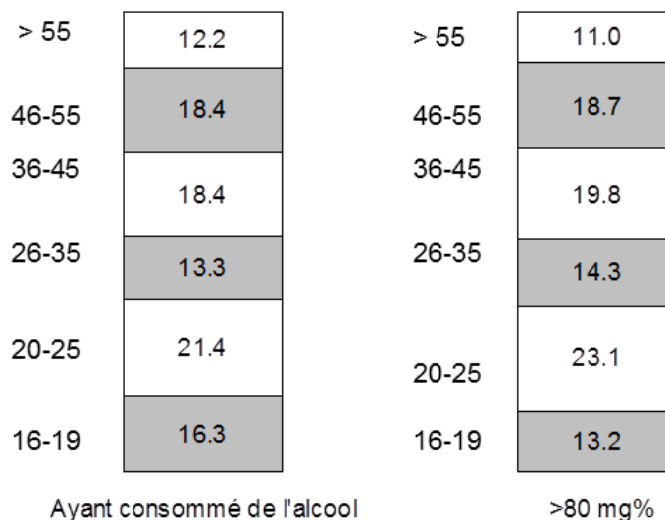
Tableau 3-4
Consommation d'alcool des piétons décédés : Canada, 2010

Catégorie de piétons	Nombre de piétons	Piétons soumis à des tests		Pourcentage de piétons regroupés par TA				
		Nombre	% du total	Zéro	1-49	50-80	81-160	>160
Âge								
<16	27	5	18.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
16-19	26	20	76.9	20.0	5.0	15.0	20.0	40.0
20-25	37	26	70.3	19.2	0.0	0.0	19.2	61.5
26-35	33	22	66.7	40.9	0.0	0.0	13.6	45.5
36-45	39	34	87.2	47.1	0.0	0.0	11.8	41.2
46-55	51	34	66.7	47.1	0.0	2.9	5.9	44.1
>55	145	73	50.3	83.6	1.4	1.4	6.8	6.8
Sexe								
Homme	221	134	60.6	43.3	0.7	3.0	12.7	40.3
Femme	137	80	58.4	72.5	1.3	1.3	7.5	17.5
Secteur de compétence								
Colombie-Britannique	63	30	47.6	50.0	0.0	3.3	10.0	36.7
Alberta	49	38	77.6	36.8	5.3	0.0	18.4	39.5
Saskatchewan	21	17	81.0	35.3	0.0	5.9	0.0	58.8
Manitoba	17	15	88.2	66.7	0.0	0.0	6.7	26.7
Ontario	130	78	60.0	62.8	0.0	2.6	12.8	21.8
Québec	52	17	32.7	64.7	0.0	0.0	0.0	35.3
Nouveau-Brunswick	13	9	69.2	66.7	0.0	0.0	0.0	33.3
Nouvelle-Écosse	8	7	87.5	42.9	0.0	14.3	14.3	28.6
Île-du-Prince-Édouard	1	1	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Terre-Neuve et Labrador	2	1	50.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Territoires*	2	1	50.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
TOTAL	358	214	59.8	54.2	0.9	2.3	10.7	31.8

* Les données du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut ont été regroupées et les taux d'alcoolémie ne sont pas présentés afin de protéger l'identité de l'un des piétons.

Figure 3-8

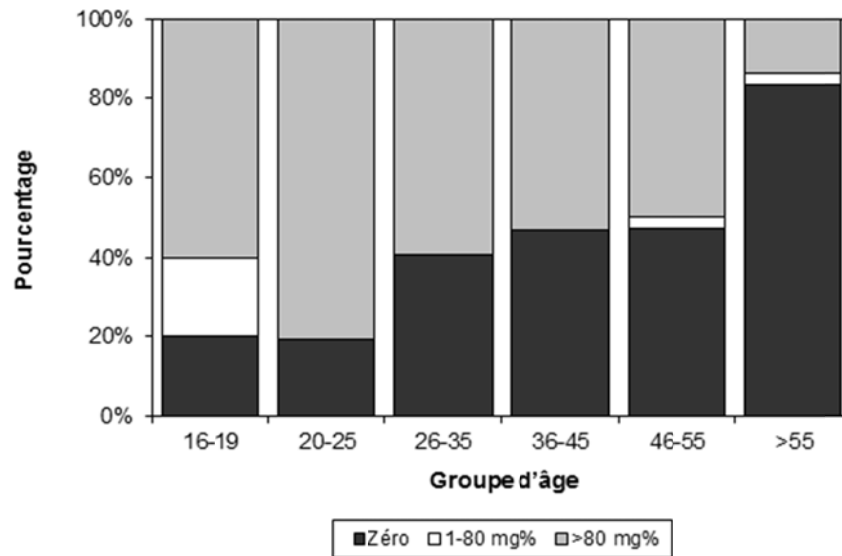
Pourcentage de tous les piétons décédés ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, regroupés selon l'âge : Canada, 2010



Parmi les piétons décédés qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, 23,1 % avaient entre 20 et 25 ans, 19,8 %, entre 36 et 45 ans, 18,7 %, entre 46 et 55 ans, 14,3 %, entre 26 et 35 ans, 13,2 %, entre 16 et 19 ans et 11,0 % avaient plus de 55 ans.

La figure 3-9 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 ou égal à 80 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.

Figure 3-9
Pourcentage des piétons ayant consommé de l'alcool, regroupés selon l'âge :
Canada, 2010



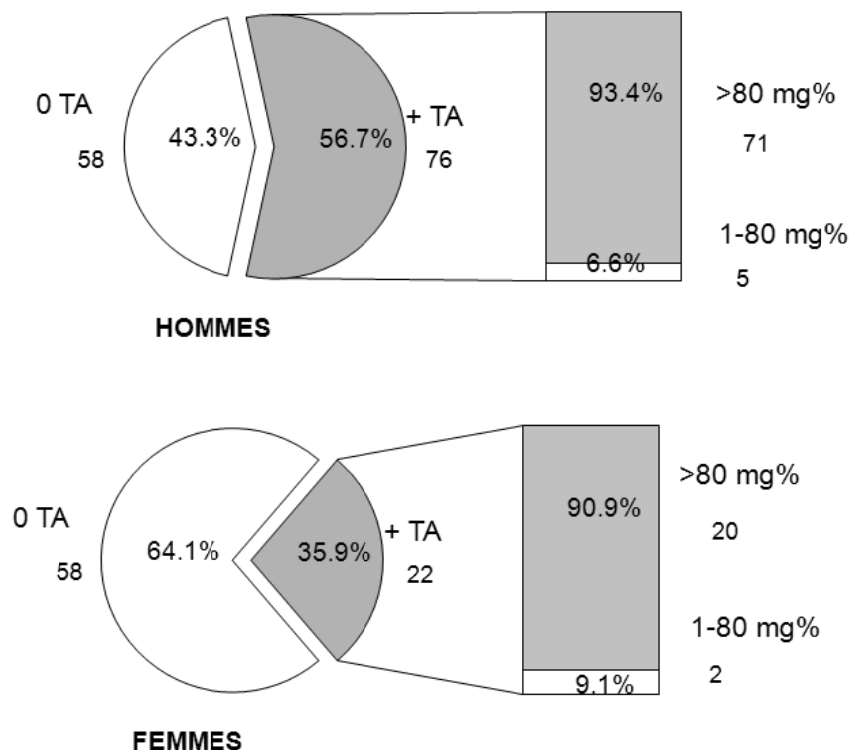
Parmi les groupes d'âge, ce sont les piétons mortellement blessés du groupe des 20 à 25 ans qui étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool : 80,7 %. Par contre, seulement 16,4 % des piétons de plus de 55 ans soumis à un test d'alcoolémie avaient consommé de l'alcool.

3.3.2 Variations selon le sexe. Les hommes comptent pour les trois quarts (77,6 %) de tous les piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 78,0 % de tous ceux qui avaient un TA de plus de 80 mg%. S'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent 61,7 % des piétons décédés (221 des 358 piétons décédés sont des hommes).

La figure 3-10 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 3-10
Consommation d'alcool des piétons décédés, selon le sexe : Canada, 2010



Parmi les piétons masculins décédés, 56,7 % avaient consommé de l'alcool et 93,4 % d'entre eux avaient un TA de plus 80 mg%. Le tableau est légèrement différent pour les piétonnes mortellement blessées – seulement 27,5 % d'entre elles avaient bu et 90,9 % 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, 36,3 % l'ont été en Ontario, 17,6 % en Colombie-Britannique et 14,5 % au Québec. L'Ontario a aussi enregistré 29,6 % et l'Alberta, 24,4 % 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 29,7 % en Ontario et 24,2 % en Alberta. Il convient de noter que les données concernant les piétons qui avaient bu et ceux dont les facultés étaient affaiblies au Québec et 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 est plutôt faible dans ces secteurs de compétence; en effet, seulement 32,7 % et 47,6 % respectivement des piétons mortellement

blessés au Québec et en Colombie-Britannique ont été soumis à des tests, comparativement à 100,0 % à l'Île-du-Prince-Édouard, à 88,2 % au Manitoba et à 87,5 % en Nouvelle-Écosse. Les piétons des Territoires du Nord-Ouest, du Yukon et du Nunavut ont été regroupés (sous l'appellation Territoires), afin qu'aucun piéton en particulier ne puisse être identifié).

Comme le montre le tableau 3-4, les plus forts pourcentages de piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool sont ceux des Territoires et de la Saskatchewan (100,0 % et 64,7 % respectivement). Le plus faible a été consigné à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador où la consommation d'alcool était de 0,0 %.

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 2010, au Canada, à l'exclusion de Terre-Neuve-et-Labrador, parce que les données de cette province n'étaient pas disponibles au moment de la préparation du présent rapport. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la fréquence 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*, 2010

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	151	11	7.3	0.4
16-19	1191	310	26.0	11.3
20-25	1991	572	28.7	20.9
26-35	2620	616	23.5	22.5
36-45	2377	420	17.7	15.4
46-55	2434	362	14.9	13.2
>55	2744	277	10.1	10.1
Indéterminé	968	165	17.0	6.0
<u>Sexe</u>				
Homme	9938	2056	20.7	75.2
Femme	4084	565	13.8	20.7
Indéterminé	454	112	24.7	4.1
<u>Type de véhicule**</u>				
Automobile	5362	1080	20.1	39.5
Camion/fourgonnette	3699	725	19.6	26.5
Motocyclette	930	135	14.5	4.9
Semi-remorque	348	47	13.5	1.7
Autre véhicule routier	134	19	14.2	0.7
Véhicule non routier	579	112	19.3	4.1
Indéterminé	111	28	25.2	1.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	4858	1879	38.7	68.8
Plusieurs véhicules	9618	854	8.9	31.2
TOTAL	14476	2733	18.9	100.0

* Exclut les conducteurs de la Terre-Neuve et Labrador

** La section concernant le type de véhicule exclut le Québec où les données relatives aux collisions d'automobiles et de camions légers sont regroupées en une seule catégorie depuis mars 2010.

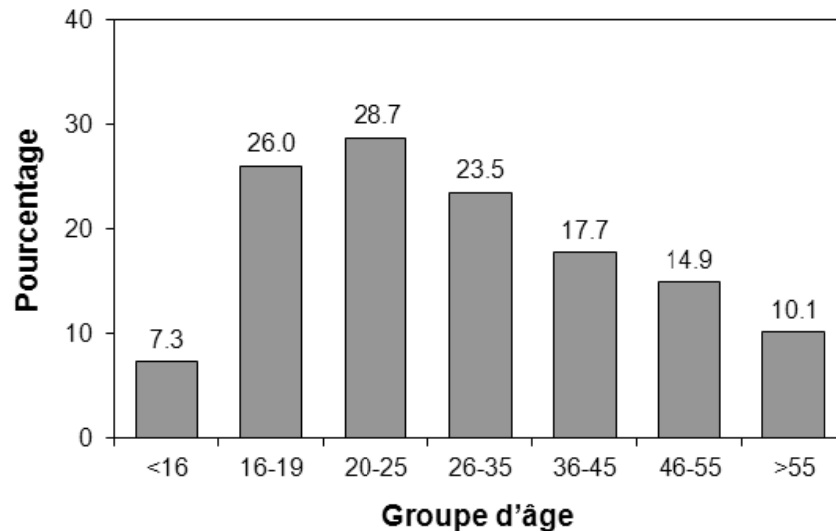
Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 14 476 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 18,9 % étaient liées à l'alcool.

3.4.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 22,5 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 20,9 %, de celui des 20 à 25 ans et 15,4 % du groupe de 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 0,4 % de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool. La figure 3-11 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 20 à 25 ans (28,7 %). C'est dans le groupe des conducteurs les plus jeunes – ceux de moins de 16 ans (7,3 %) que l'alcool a été décelé le moins souvent.

Figure 3-11

Pourcentage des conducteurs en cause dans une collision ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte, regroupés selon l'âge : Canada, 2010



3.4.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 75,2 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool était aussi plus importante que celle des femmes (20,7 % et 13,8 %, 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 entrerait en ligne de compte, 50,3 % conduisaient des automobiles et 33,8 %, des camions/fourgonnettes.

Environ une collision à blessures graves sur cinq dans lesquelles des automobilistes et des conducteurs de camions/fourgonnettes (20,1 % et 19,6 %, respectivement) de même que des motocyclistes (14,5 %) et des conducteurs d'autres véhicules routiers (14,2 %) étaient en cause était liée à l'alcool. Les conducteurs de semi-remorques sont ceux qui étaient en cause le moins souvent dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (13,5 %).

3.4.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 68,8 % 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 – 38,7 % de ces conducteurs par rapport à 8,9 % 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. Le présent rapport indique aussi les progrès réalisés au Canada relativement à l'objectif de la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA) 2010, qui consiste à diminuer de 40 % le problème de l'alcool au volant d'ici 2010, en comparant les résultats de 2010 à ceux de la période de référence de 1996 à 2001.

3.5.1 Décès dans des collisions liées à l'alcool : 1995 – 2010. Le tableau 3-6 et la figure 3-12 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 2010. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés à la section 3.1 pour deux raisons.

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 - 2010**

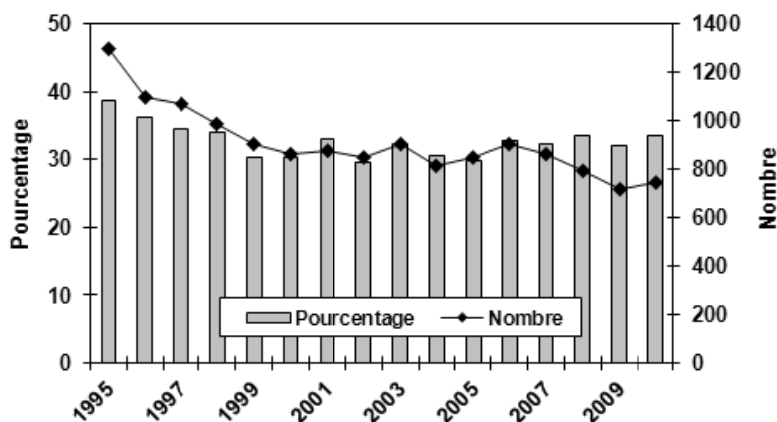
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	3338	1296	38.8
1996	3031	1097	36.2
1997	3089	1070	34.6
1998	2909	986	33.9
1999	2986	906	30.3
2000	2865	864	30.2
2001	2645	874	33.0
2002	2867	850	29.6
2003	2782	902	32.4
2004	2673	815	30.5
2005	2845	851	29.9
2006	2771	907	32.7
2007	2670	864	32.4
2008	2355	790	33.5
2009	2229	714	32.0
2010	2211	744	33.6
période de référence 1996 - 2001	2921	966	33.1

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

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

Figure 3-12

Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Canada, 1995 – 2010



Premièrement, les décès survenus dans *des collisions dans lesquelles est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas nécessairement 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 (où au moins un des véhicules en cause est une automobile, un camion-fourgonnette, une motocyclette ou un autre véhicule routier). Les analyses précédentes englobaient tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.*

Comme le montrent le tableau et la figure, le nombre de décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, de façon générale, passant de 1 296 à 815 entre 1995 et 2004, pour remonter par la suite jusqu'à 907 en 2006 avant d'atteindre un creux de 714 en 2009 puis se hisser de nouveau à 744 en 2010. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a diminué, de façon générale, de 38,8 % en 1995 jusqu'à son plus bas niveau de 29,6 % en 2002, pour ensuite se relever à 32,4 % en 2003, redescendre à 29,9 % en 2005, grimper à 32,7 % en 2006, baisser de nouveau à 32,4 % en 2007, s'élever encore à 33,5 % en 2009, glisser de nouveau à 32,0 % en 2009 et remonter à 33,6 % en 2010.

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 1996 à 2001, le nombre moyen de décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause s'élevait à 966 et représentait 33,1 % de tous les décès. On peut donc dire que le pourcentage des décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool a augmenté de 1,5 %, par rapport aux 33,1 % de la période de référence (1996 à 2001) pour s'établir à 33,6 % en 2010. Cependant, en ce qui a trait au nombre de personnes tuées dans des collisions mettant en cause un conducteur qui a consommé de l'alcool, on constate une hausse de 23,0 % par rapport à la moyenne de 966 pendant la période de référence (1996 – 2001), puisque le nombre s'établit à 744 en 2010.

3.5.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2010. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 24 ans, soit de 1987 à 2010, figurent au tableau 3-7. Les tendances sont illustrées à la figure 3-13, 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.

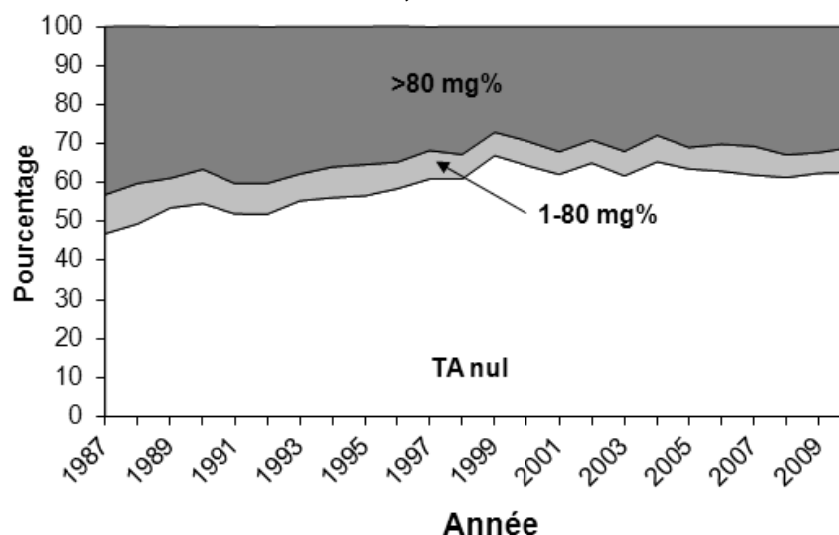
Le nombre de conducteurs mortellement blessés avec un TA supérieur à la limite légale (plus de 80 mg%) a baissé, de façon générale, passant de 742 à 384 entre 1987 et 2004 pour grimper à 459 en 2005, glisser à 432 en 2007, monter légèrement à 438 en 2008 et chuter encore à 360 en 2010. Le pourcentage 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 fluctué jusqu'en 2005 (31,0 %), puis a fléchi jusqu'à 30,2 % en 2006 avant d'augmenter à 32,9 % en 2008 et de baisser de nouveau à 31,1 % en 2010.

Tableau 3-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Canada, 1987 - 2010

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
2006	1738	1455	83.7	915	62.9	100	6.9	440	30.2
2007	1667	1406	84.3	870	61.9	104	7.4	432	30.7
2008	1535	1330	86.6	815	61.3	77	5.8	438	32.9
2009	1436	1204	83.8	751	62.4	64	5.3	389	32.3
2010	1372	1159	84.5	726	62.6	73	6.3	360	31.1
période de référence 1996 - 2001	1732	1446	83.5	901	62.3	93	6.4	452	31.3

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

Figure 3-13

**Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Canada, 1987 – 2010**


Par ailleurs, le nombre de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a fluctué au cours de cette période, de 807 en 1987 à un sommet de 1 009 en 1999. En 2010, on a dénombré 726 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, est demeuré stable jusqu'en 2004, puis a diminué à 61,3 % en 2008 pour remonter à 62,6 % en 2010.

Le nombre de conducteurs mortellement blessés avec un TA se situant entre 1 et 80 mg% a diminué, de façon générale, passant de 172 à 80, entre 1987 et 2001, pour remonter à 94 en 2004, redescendre à 82 en 2005, grimper de nouveau à 104 en 2007, redescendre à son plus bas niveau de 64 en 2009 et remonter à 73 en 2010. Le pourcentage de conducteurs décédés avec un TA entre 1 et 80 mg% a baissé de façon générale, passant de 10,0 % en 1987 à son plus bas niveau en 2009 (5,3 %), avant de remonter en 2010 (6,3 %).

Comparativement à la période de référence de 1996 à 2001 indiquée au bas du tableau 3-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2010 a augmenté de 0,5 % (passant de 62,3 % à 62,6 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note aussi une diminution de 1,6 % (de 6,4 % à 6,3 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 0,6 % (de 31,3 % à 31,1 %).

Le tableau 3-8 et la figure 3-14 contiennent des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés au cours d'une plus courte, de 1990 à 2010. Ces résultats diffèrent aussi de ceux qui sont présentés ci-dessus, pour deux raisons. Premièrement, le

nombre de conducteurs est extrapolé de manière à illustrer la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA (voir la figure 3-2). Deuxièmement, les conducteurs sont classés en deux catégories de TA seulement : nulle et positive.

Comme on peut le voir au tableau 3-8, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 1996 et 2001, la période de référence, était de 37,7 %. En 2010, 37,2 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif, ce qui représente une hausse de 1,3 % par rapport à la période de référence.

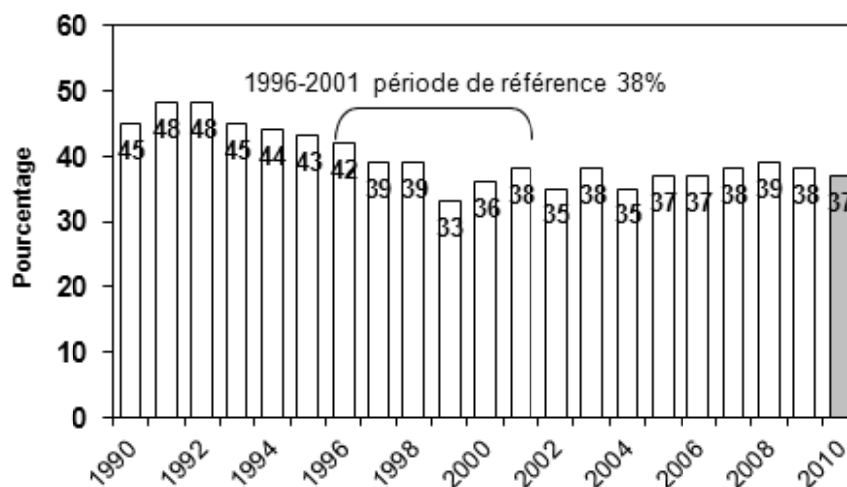
Tableau 3-8
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Canada, 1990 - 2010

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1990	2181	1191	54.6	990	45.4
1991	2067	1075	52.0	992	48.0
1992	1981	1029	51.9	952	48.1
1993	2043	1130	55.3	913	44.7
1994	1886	1058	56.1	828	43.9
1995	1924	1089	56.6	835	43.4
1996	1728	1008	58.3	720	41.7
1997	1802	1098	60.9	704	39.1
1998	1714	1044	60.9	670	39.1
1999	1793	1200	66.9	593	33.1
2000	1710	1102	64.4	608	35.6
2001	1645	1022	62.1	623	37.9
2002	1744	1134	65.0	610	35.0
2003	1671	1032	61.8	639	38.2
2004	1633	1066	65.3	567	34.7
2005	1784	1133	63.5	651	36.5
2006	1738	1093	62.9	645	37.1
2007	1667	1032	61.9	635	38.1
2008	1535	941	61.3	594	38.7
2009	1436	896	62.4	540	37.6
2010	1372	862	62.8	510	37.2
période de référence 1996 - 2001	1732	1079	62.3	653	37.7

* Le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

Figure 3-14

Pourcentage des conducteurs mortellement blessés* ayant eu un TA positif :
Canada, 1990-2010



* Le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

3.5.3 Piétons mortellement blessés : 1987 – 2010. Les données sur la consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés au cours de la période de 24 ans, de 1987 à 2010, sont indiquées au tableau 3-9. Les tendances sont illustrées à la figure 3-15 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.

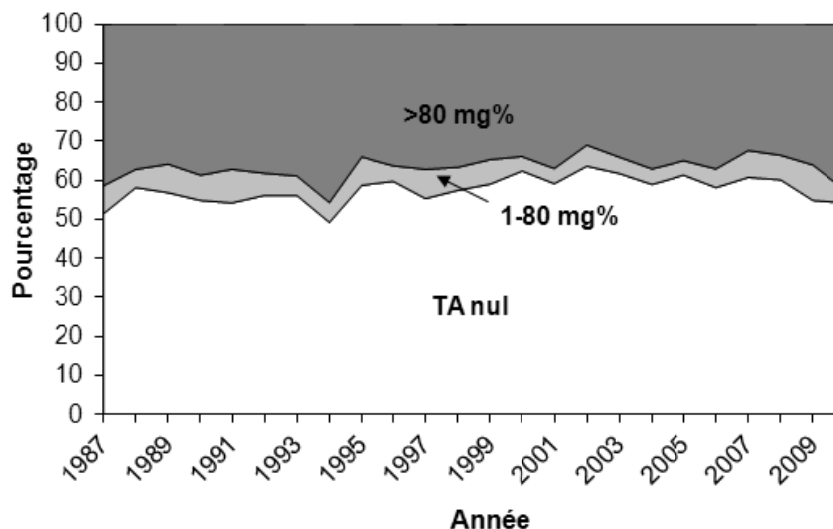
Tableau 3-9

Consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés : Canada, 1987 - 2010

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
2006	417	248	59.5	144	58.1	12	4.8	92	37.1
2007	426	247	58.0	150	60.7	17	6.9	80	32.4
2008	363	208	57.3	125	60.1	13	6.3	70	33.7
2009	382	208	54.5	114	54.8	19	9.1	75	36.1
2010	358	214	59.8	116	54.2	7	3.3	91	42.5

Figure 3-15

Tendances de la consommation d'alcool chez les piétons décédés : Canada, 1987 – 2010



Le nombre de piétons mortellement blessés avec un TA supérieur à 80 mg% a diminué, de façon générale, passant d'un sommet de 171 en 1987 à 74, en 2002 pour remonter à 92 en 2004, redescendre ensuite à 85 en 2005, augmenter à 92 en 2006, baisser à un creux de 70 en 2008 et s'élever de nouveau à 91 en 2010. Le pourcentage de piétons décédés qui avaient un TA supérieur à 80 mg% a diminué de façon générale passant de 41,3 % en 1987 à son plus bas niveau de 31,0 % en 2002 avant de se hausser à 37,1 % en 2004, de glisser à 35,0 % en 2005, de se hisser à 37,1 % en 2006, de diminuer jusqu'à 32,4 % en 2007 puis de remonter de nouveau à 42,5 % en 2010.

Le nombre de piétons mortellement blessés qui n'affichaient aucune trace d'alcool a aussi diminué, passant de 213 à 149 entre 1987 et 2005, diminuant de nouveau à 144 en 2006, remontant à 150 en 2007 et baissant de nouveau jusqu'à un creux de 114 en 2009, avant de se hausser légèrement à 116 en 2010. Le pourcentage de piétons décédés qui avaient un TA nul est passé d'environ 50 % à 60 % au cours de cette période de 24 ans – 51,4 % des piétons mortellement blessés n'affichaient aucune trace d'alcool en 1987, comparativement à 54,2 % en 2010.

Le nombre de piétons mortellement blessés qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg% a fluctué pendant la période de 24 ans, totalisant 30 piétons en 1987, neuf en 2005, 17 en 2007 et sept en 2010. Leur pourcentage a aussi varié entre 8,6 % en 1991 et 3,7 % en 2005, montant à 9,1 % en 2009 pour chuter à un creux de 3,3 % en 2010.

3.5.4 Conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 2010. Le tableau 3-10 et la figure 3-16 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. La Colombie-Britannique et le Yukon sont exclus du total pour l'ensemble du Canada parce que les données pertinentes sur les blessures graves n'étaient pas disponibles pour ces secteurs de compétence pour toutes les années en cause. Les données de 2009 et 2010 ne comprennent pas Terre-Neuve-et-Labrador, parce que les données n'étaient pas disponibles au moment de la préparation du présent rapport.

Comme on peut le constater, la fréquence de consommation d'alcool dans les collisions graves a diminué seulement légèrement. Entre 1995 et 2005, le nombre de conducteurs en cause dans des collisions a baissé de 4 106 à 2 919. Ce nombre a augmenté à 3 048 en 2006 et a atteint un creux de 1 963 en 2010. Cependant, le nombre de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves en 2009 et en 2010 est sous-estimé parce qu'il exclut les

conducteurs de Terre-Neuve-et-Labrador. Le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a chuté de manière générale de 21,3 % à 17,7 % entre 1995 et 2005 avant de remonter à 19,1 % en 2006 et de diminuer à 18,6 % en 2008, de s'élever légèrement à 18,7 % en 2009, pour redescendre à 18,0 % en 2010.

Tableau 3-10

Nombre et pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves¹ et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Canada², 1995 – 2010

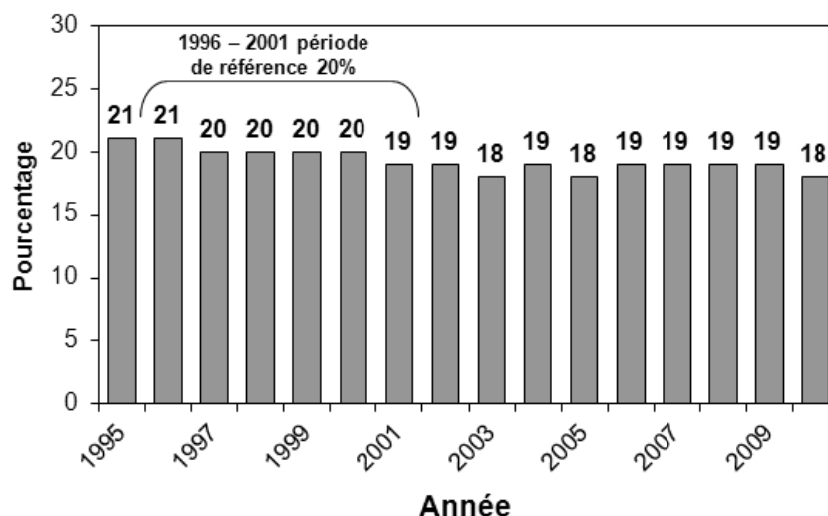
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	19233	4106	(21.3)
1996	18174	3754	(20.7)
1997	17453	3506	(20.1)
1998	17405	3437	(19.7)
1999	17113	3368	(19.7)
2000	16466	3239	(19.7)
2001	16441	3164	(19.2)
2002	17328	3267	(18.9)
2003	16494	2917	(17.7)
2004	15909	2957	(18.6)
2005	16505	2919	(17.7)
2006	15947	3048	(19.1)
2007	14522	2754	(19.0)
2008	13341	2487	(18.6)
2009	12160	2278	(18.7)
2010	12239	2204	(18.0)
période de référence 1996 - 2001	17175	3411	(19.9)

¹ 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.

² Exclut les conducteurs de la Colombie-Britannique et du Yukon; exclut Terre-Neuve-et-Labrador pour 2009

Figure 3-16

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Canada, 1995 – 2010



Pendant la période de référence, 19,9 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves étaient aussi au nombre de ceux qui figuraient dans les collisions où l'alcool entrerait en ligne de compte. En 2010, leur présence a baissé à 18,0 %, soit une réduction de 9,5 %.

Le tableau 3-11 et la figure 3-17 contiennent aussi des renseignements sur les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui ont été déclarés 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 au tableau 3-10, ce tableau ne comprend pas les données de 2009 et 2010 pour Terre-Neuve-et-Labrador.

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 3 918 à 2 761. Ce nombre a augmenté en 2004, atteignant 2 810, pour ensuite diminuer à 2 767 en 2005, remonter à 2 910 en 2006 et chuter jusqu'à un creux de 2 032 en 2010 (exclut les conducteurs de Terre-Neuve-et-Labrador en 2009 et 2010). Le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a aussi diminué, passant de 21,7 % à 18,0 % entre 1995 et 2003. Ce pourcentage a augmenté par la suite à 19,0 % en 2004 pour descendre à 18,1 % en

2005, remonter à 19,5 % en 2006 et diminuer à 18,0 % en 2010. Pendant la période de référence (de 1996 à 2001), 20,3 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves étaient aussi au nombre de ceux qui figuraient dans les collisions où l'alcool entrait en ligne de compte. En 2010, leur présence était de 18,0 %, soit une réduction de 11,3 %.

Tableau 3-11

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 - 2010

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	18043	3918	(21.7)
1996	17309	3658	(21.1)
1997	16396	3375	(20.6)
1998	16214	3272	(20.2)
1999	16043	3233	(20.2)
2000	15383	3095	(20.1)
2001	15336	3012	(19.6)
2002	15809	2997	(19.0)
2003	15344	2761	(18.0)
2004	14751	2810	(19.0)
2005	15319	2767	(18.1)
2006	14910	2910	(19.5)
2007	13461	2618	(19.4)
2008	12280	2323	(18.9)
2009	11279	2135	(18.9)
2010	11271	2032	(18.0)
période de référence 1996-2001	16114	3274	(20.3)

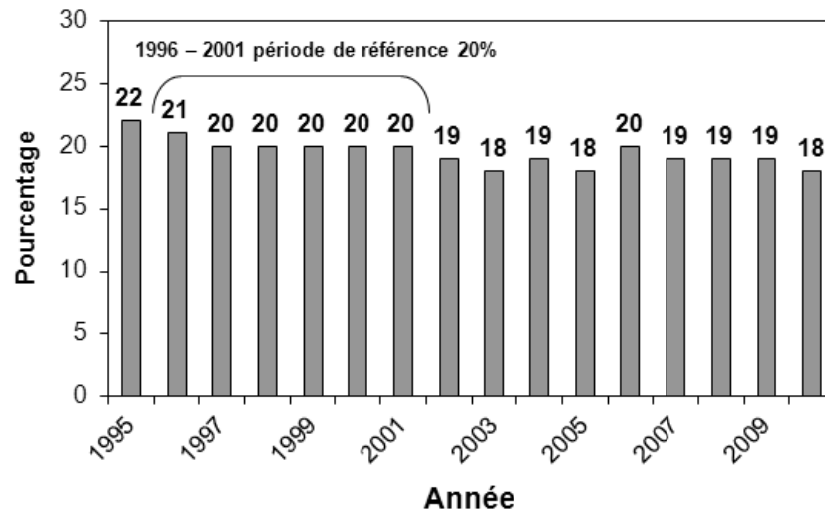
¹ Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules non routiers.

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; exclut Terre-Neuve-et-Labrador pour 2009 et 2010

Figure 3-17

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Canada, 1995 – 2010



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 2010. 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); et
- > 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 2010. 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, 26 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Colombie-Britannique en 2010. De plus, dans 25 de ces cas (96,2 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, 15 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Colombie-Britannique, en 2010. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. 60,0 % 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 10,5 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Colombie-Britannique en 2010.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 387 personnes sont décédées dans des collisions routières en Colombie-Britannique, en 2010. Dans 365 de

ces cas (94,3 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 143, soit 39,2 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (387 x 0,392), on peut déterminer qu'en Colombie-Britannique, en 2010, 152 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, 24,5 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 20,3 %, entre 46 et 55 ans, 16,1 %, entre 20 et 25 ans et entre 36 et 45 ans, 11,2 %, plus de 55 ans, 10,5 %, entre 16 et 19 ans et 1,4 % avaient moins de 16 ans.

Tableau 4-1

Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Colombie-Britannique, 2010

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
Âge						
<16	17	15	88.2	2	13.3	1.4
16-19	26	25	96.2	15	60.0	10.5
20-25	39	38	97.4	23	60.5	16.1
26-35	59	57	96.6	35	61.4	24.5
36-45	51	50	98.0	23	46.0	16.1
46-55	75	73	97.3	29	39.7	20.3
>55	120	107	89.2	16	15.0	11.2
Sexe						
Homme	256	244	95.3	103	42.2	72.0
Femme	131	121	92.4	40	33.1	28.0
Type						
Conducteur	229	216	94.3	80	37.0	55.9
Passager	95	89	93.7	39	43.8	27.3
Piéton	63	60	95.2	24	40.0	16.8
Véhicule occupé						
Automobile	155	144	92.9	60	41.7	42.0
Camion/Fourgonnette	103	99	96.1	38	38.4	26.6
Motocyclette	37	36	97.3	11	30.6	7.7
Autre véhicule routier	12	11	91.7	1	9.1	0.7
Véhicule non routier (Piétons)	17	15	88.2	9	60.0	6.3
(Piétons)	63	60	95.2	24	40.0	16.8
TOTAL	387	365	94.3	143	39.2	100.0

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

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 20 à 25 ans (61,4 % et 60,5 % respectivement) était décédée. La plus faible consommation

d'alcool a été observée chez les victimes les plus âgées et les plus jeunes – 13,3 % des personnes de moins de 16 ans et 15,0 % de celles 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, 72,0 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (42,2 %) était aussi supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (33,1 %).

4.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 55,9 % étaient des conducteurs, 27,3 %, des passagers et 16,8 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (43,8 %) a été observée dans les collisions où un passager a été tué. L'alcool était en cause dans 40,0 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé et dans 37,0 % de celles dans lesquelles un conducteur est décédé.

4.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 42,0 % se trouvaient dans une automobile, 26,6 % dans un camion/fourgonnette, 7,7 % étaient des motocyclistes, 6,3 % étaient des occupants de véhicule non routier et 0,7 % étaient des occupants d'autres véhicules routiers.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant camion/fourgonnette ou un motocycliste est décédé (41,7 % par rapport à 38,4 % et 30,6 %). Parmi les occupants de véhicules non routiers, 60,0 % sont décédés dans des collisions liées à l'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 2010. 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%.

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu 13 conducteurs tués en 2010; 11 de ces victimes (84,6 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, trois (27,3 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 4,8 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Tableau 4-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Colombie-Britannique, 2010

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	13	11	84.6	3	27.3	4.8	3	27.3	5.8
20-25	19	15	78.9	8	53.3	12.7	8	53.3	15.4
26-35	35	32	91.4	18	56.3	28.6	15	46.9	28.8
36-45	32	27	84.4	13	48.1	20.6	11	40.7	21.2
46-55	49	42	85.7	13	31.0	20.6	12	28.6	23.1
>55	65	52	80.0	8	15.4	12.7	3	5.8	5.8
<u>Sexe</u>									
Homme	162	135	83.3	48	35.6	76.2	39	28.9	75.0
Femme	52	45	86.5	15	33.3	23.8	13	28.9	25.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	101	90	89.1	32	35.6	50.8	26	28.9	50.0
Camion/fourgonnette	70	56	80.0	22	39.3	34.9	19	33.9	36.5
Motocyclette	33	26	78.8	8	30.8	12.7	6	23.1	11.5
Semi-remorque	8	8	100.0	1	12.5	1.6	1	12.5	1.9
Autre véhicule routier	2	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	121	97	80.2	51	52.6	81.0	45	46.4	86.5
Plusieurs véhicules	93	83	89.2	12	14.5	19.0	7	8.4	13.5
TOTAL	214	180	84.1	63	35.0	100.0	52	28.9	100.0

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

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que trois des 11 jeunes (27,3 %) 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 les trois conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 16 à

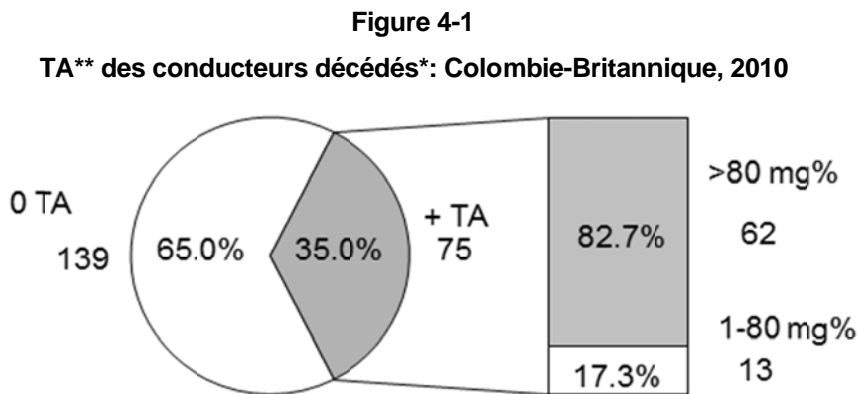
19 ans représentaient 5,8 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Colombie-Britannique, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2010, puisque 84,1 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Colombie-Britannique, 35,0 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 52 des 63 (82,5 %) 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 :

- > 65,0 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 2,2 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 3,9 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 7,8 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%; et
- > 21,1 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

Dans la figure 4-1, la répartition du TA des conducteurs blessés mortellement a été extrapolée afin d'illustrer la répartition pour tous les conducteurs mortellement blessés. On peut y voir que 75 des 214 conducteurs mortellement blessés (35,0 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 62, soit 82,7 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.



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

** le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

Selon la Colombie-Britannique, une administration membre du CCATM, lorsque des renseignements sont fournis sur le taux d'alcoolémie (TA) des conducteurs décédés (p. ex. la figure 3 2 de la page 20, la figure 4 1 de la page 53 illustrant les données de la Colombie-Britannique), il faut tenir compte des points suivants :

Les valeurs du TA présentées dans ces figures ne représentent que les TA de conducteurs décédés; par conséquent, ils ne forment qu'un sous-ensemble des TA de conducteurs en cause dans des collisions ayant causé des blessures et des décès. Ainsi, lorsque l'alcool est défini comme facteur de collision chez un conducteur et que celui ci survit à la collision, mais qu'un autre usager de la route est tué (piéton, cycliste ou autre conducteur ou occupant d'un véhicule), le TA de ce conducteur n'est pas inclus dans les figures ci dessus ou des figures semblables préparées pour d'autres provinces et territoires du Canada. De plus, lorsque l'alcool est défini comme facteur de collision chez un conducteur et que celui ci survit à la collision, mais qu'il ou elle est blessé ou qu'un autre usager de la route est blessé (piéton, cycliste ou autre conducteur ou occupant d'un véhicule ayant été en cause dans la collision), le TA de ce conducteur ne fait pas partie NON plus des figures 3 2, 4 1 ou de figures semblables préparées pour d'autres provinces et territoires du Canada. Il s'agit là d'une limite importante et dominante de ces données et des valeurs de TA qui y sont représentées. Cela signifie que les TA qu'illustrent ces tableaux n'englobent pas toute la gamme des TA des conducteurs en cause dans des collisions graves et ne devraient pas servir à tirer des conclusions au sujet du TA et des risques de collision de véhicules. Afin de comprendre le lien entre le TA et les risques de collision, il existe un certain nombre d'études. En s'appuyant sur un nombre impressionnant de recherches, on trouve des preuves accablantes que même des TA d'aussi peu que 0,02 affaiblissent les capacités de conduite et que, de 0,04 à 0,05, on peut établir une relation très claire entre le risque de collision et l'alcool (voir Zador et coll., 2000; Blomberg et coll., 2009; Moskowitz et coll., 2000).

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), 28,6 % avaient entre 26 et 35 ans, 20,6 %, entre 36 et 45 ans et entre 46 et 55 ans, 12,7 %, entre 20 et 25 ans et plus de 55 ans et 4,8 %, entre 16 et 19 ans.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 28,8 % avaient entre 26 et 35 ans, 23,1 %, entre 46 et 55 ans, 21,2 %, entre 36 et 45 ans, 15,4 %, entre 20 et 25 ans et 5,8 % entre 16 et 19 ans et plus de 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 56,3 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient bu. Par contre, l'unique conducteur de moins de 16 ans n'avait pas consommé d'alcool et seulement 15,4 % 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 76,2 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 75,0 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (162 des 214 victimes ou 75,7 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient légèrement plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (35,6 % et 33,3 %, respectivement). En outre, 81,3 % des conducteurs et 86,7 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

4.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 50,8 % étaient des automobilistes, 34,9 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 12,7 %, des motocyclistes et 1,6 % étaient des conducteurs de semi-remorques.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 50,0 % étaient des automobilistes, 36,5 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 11,5 %, des motocyclistes et 1,9 % étaient des conducteurs de semi-remorques.

Dans les différentes catégories de véhicules, 39,3 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 35,6 % des automobilistes, 30,8 % des motocyclistes et 12,5 % des conducteurs de semi-remorques mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

4.2.4 Variations selon le genre de collision. Un peu plus de la moitié des conducteurs décédés (121 des 214) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause les quatre cinquièmes des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (81,0 % et 86,5 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Plus de la moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (52,6 %) avaient un TA positif, comparativement à 14,5 % 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 2010 en Colombie-Britannique. 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 grave 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 (voir la section 2.2.4).

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 graves.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 2 208 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 23,4 % 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, 21,1 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 18,6 % de celui des 20 à 25 ans et 17,6 % de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans ne représentaient respectivement que 0,2 % et 12,8 % de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, plus du tiers des conducteurs des groupes 16 à 19 ans et de 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (36,4 % et 33,4 %). Les groupes dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions ont été ceux des conducteurs de moins de 16 ans (7,7 %) et de plus de 55 ans (12,6 %).

Tableau 4-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : Colombie-Britannique, 2010

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	13	1	7.7	0.2
16-19	165	60	36.4	11.6
20-25	287	96	33.4	18.6
26-35	391	109	27.9	21.1
36-45	375	91	24.3	17.6
46-55	411	79	19.2	15.3
>55	523	66	12.6	12.8
Indéterminé	43	14	32.6	2.7
<u>Sexe</u>				
Homme	1547	379	24.5	73.4
Femme	624	124	19.9	24.0
Indéterminé	37	13	35.1	2.5
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	1024	259	25.3	50.2
Camion/fourgonnette	701	178	25.4	34.5
Motocyclette	248	36	14.5	7.0
Semi-remorque	78	18	23.1	3.5
Autre véhicule routier	21	3	14.3	0.6
Véhicule non routier	122	17	13.9	3.3
Indéterminé	14	5	35.7	1.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	866	344	39.7	66.7
Plusieurs véhicules	1342	172	16.4	33.3
TOTAL	2208	516	23.4	100.0

* Ces données sont légèrement sous-estimées parce que 10,0 % environ de toutes les blessures sont consignées comme étant « indéterminées ».

4.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 73,4 % 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 (24,5 % et 19,9 %, 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, 50,2 % conduisaient des automobiles, 34,5 %, des camions/fourgonnettes, 7,0 % des motocyclettes, 3,5 %, des semi-remorques, 3,3 %, des véhicules non routiers et 0,6 %, d'autres véhicules routiers. 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 25,4 % par rapport à 25,3 % pour les automobilistes, 23,1 % conducteurs de semi-remorques, 14,5 % pour les motocyclistes et 14,3 % pour les conducteurs d'autres véhicules routiers. Parmi les conducteurs de véhicules non routiers, 13,9 % ont été en cause dans une collision liée à l'alcool.

4.3.4 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 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 – 39,7 % de ces conducteurs par rapport 12,8 % 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. La présente section indique aussi les progrès réalisés en Colombie-Britannique relativement à l'objectif de la SRCFA 2010, qui consiste à diminuer de 40 % le problème de l'alcool au volant d'ici 2010, en comparant les résultats de 2010 à ceux de la période de référence de 1996 à 2001.

4.4.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2010. Le tableau 4-4 et la figure 4-2 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 2010. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 4.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des collisions dans lesquelles est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas nécessairement 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 (où au moins un des véhicules en cause est une automobile, un camion/fourgonnette, une motocyclette ou un autre véhicule routier). Les analyses précédentes englobaient 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, de façon générale, passant de

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 - 2010**

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
2006	426	143	33.6
2007	421	150	35.6
2008	369	125	33.9
2009	387	121	31.3
2010	370	121	32.7
période de référence 1996 - 2001	425	163	38.4

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

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

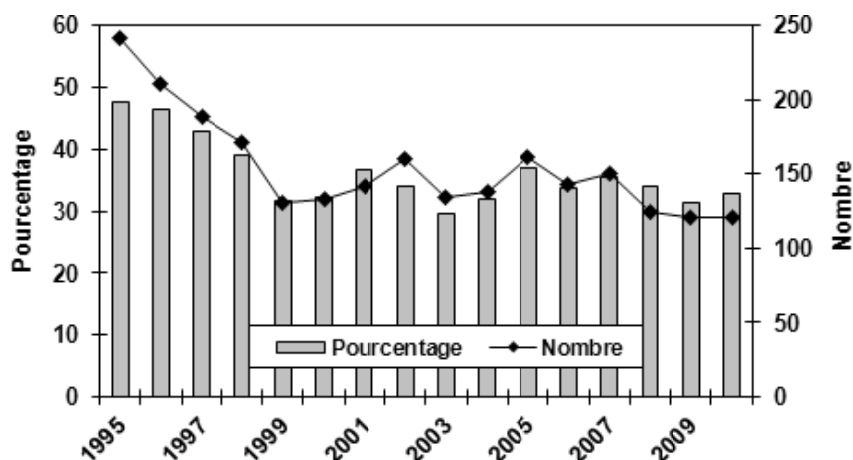
241 à 134 entre 1995 et 2003 pour ensuite remonter à 161 en 2005, redescendre à 143 en 2006, se hisser à 150 en 2007, tomber à un creux de 121 en 2009 et s'y maintenir en 2010. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool en Colombie-Britannique a baissé de façon générale, passant de 47,6 % en 1995 à son plus bas niveau en 2003 (29,5 %), se haussant en

2005 (36,9 %), glissant en 2006 (33,6 %), s'élevant en 2007 (35,6 %), diminuant de nouveau en 2009 (31,3 %) pour s'élever encore à 32,7 % en 2010.

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 1996 à 2001, le nombre moyen de décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 38,4 % de tous les décès. On peut donc dire que le pourcentage des décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool a diminué de 14,8 %, par rapport aux 38,4 % de la période de référence (1996 à 2001) pour s'établir à 32,7 % en 2010. De plus, en ce qui a trait au nombre de personnes tuées dans des collisions mettant en cause un conducteur qui a consommé de l'alcool, on constate une baisse de 25,8 % par rapport à la moyenne de 163 pendant la période de référence (1996 – 2001), puisque le nombre s'établit à 121 en 2010.

Figure 4-2

Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Colombie-Britannique, 1995 – 2010



4.4.2 Conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 24 ans, soit de 1987 à 2010, figurent au tableau 4-5. Les tendances sont illustrées à la figure 4-3 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 se limitent aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après la collision.

Tableau 4-5

**Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Colombie-Britannique, 1987 - 2010**

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
2006	198	190	96.0	114	60.0	14	7.4	62	32.6
2007	207	201	97.1	106	52.7	17	8.5	78	38.8
2008	208	188	90.4	108	57.4	9	4.8	71	37.8
2009	195	192	98.5	125	65.1	8	4.2	59	30.7
2010	170	159	93.5	103	64.8	10	6.3	46	28.9
période de référence 1996 - 2001	209	200	95.7	112	56.0	13	6.5	75	37.5

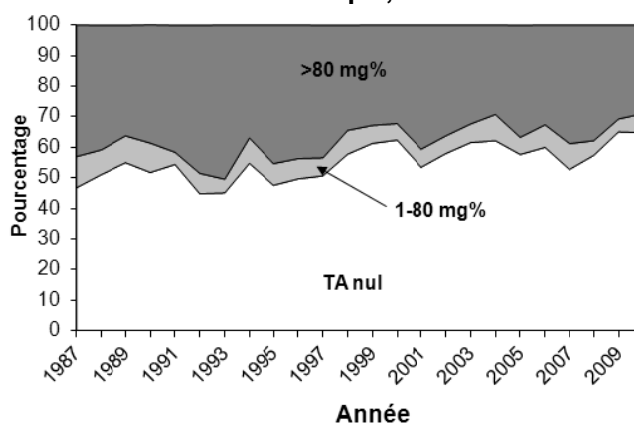
*Décédés moins de six heures après la collision.

Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a augmenté de façon générale entre 1989 (36,6 %) et 1993 (50,4 %), puis a chuté à son point le plus bas de 29,2 % en 2004 pour grimper à 36,6 % en 2005, glisser à 32,6 % en 2006, se relever à 38,8 % en 2007 et diminuer à 28,9 % en 2010. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a diminué entre 1989 (55,0 %) jusqu'à son point le plus bas en 1992 (44,8 %) pour augmenter de façon générale jusqu'en 2004 (62,2 %), décliner jusqu'à 57,7 % en 2005, remonter à 60,0 % en 2006, dégringoler à 52,7 % en 2007 et atteindre un sommet à 65,1 % en 2009 avant de redescendre légèrement à 64,8 % en 2010. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 1987 (10,2 %), a baissé jusqu'à son point le plus bas en 1991 (4,0 %), est demeuré stable de 1992 à 2005 (5,6 %), a monté en 2007 (8,5 %), est redescendu en 2009 (4,2 %) et a connu une nouvelle hausse en 2010 (6,3 %).

Comparativement à la période de référence de 1996 à 2001 indiquée au bas du tableau 4-5, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2010 a augmenté de 15,7 % (passant de 56,0 % à 64,8 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note aussi une diminution de 3,1 % (de 6,5 % à 6,3 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 22,9 % (de 37,5 % à 28,9 %).

Figure 4-3

**Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés :
Colombie-Britannique, 1987 – 2010**



Le tableau 4-6 et la figure 4-4 contiennent des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés au cours d'une période plus courte, de 1990 à 2010. Ces résultats diffèrent aussi de ceux qui sont présentés ci-dessus, pour plusieurs raisons. Premièrement, le nombre de conducteurs est extrapolé afin d'illustrer la répartition, en fonction de leur TA, de tous les conducteurs soumis à l'alcootest (voir la figure 4-1). Deuxièmement, les estimations sont basées sur tous les conducteurs mortellement blessés et non pas seulement sur ceux qui sont décédés moins de six heures après la collision. Troisièmement, les conducteurs sont classés en deux catégories de TA seulement : nulle et positive. Comme on peut le voir au tableau 4-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 1996 et 2001 est de 43,5 %. En 2010, 35,0 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 19,5 % par rapport à la période de base.

4.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Les tableaux et figures de cette section 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. Le tableau 4-7 et la figure 4-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à

l'alcool ayant provoqué des blessures. Comme le montre le tableau 4-7, pendant la période de référence (1996 – 2001), une moyenne de 13,4 % de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures, comparativement à 11,1 % en 2010, soit une baisse de 17,2 % du problème.

Le tableau 4-8 et la figure 4-6 fournissent aussi des renseignements sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 4.3; ainsi que du tableau 4-7 et de la figure 4-5 mentionnés ci-dessus parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules non routiers.

Comme on peut le constater, la fréquence de consommation d'alcool dans les collisions ayant provoqué des blessures a augmenté légèrement au cours de cette période de 16 ans. Entre 1995 et 2005, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrait en ligne de compte a augmenté légèrement, passant de 12,7 % à 14,8 % pour baisser à 14,3 % en 2006, demeurer inchangé en 2007, remonter légèrement à 14,6 % en 2008 et redescendre à 11,2 % en 2010.

Le tableau 4-8 indique aussi que pendant la période de référence (1996 – 2001), 13,7 % en moyenne des conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2010, la fréquence de ces conducteurs a baissé à 11,2 %, soit une diminution de 18,2 %.

Tableau 4-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Colombie-Britannique, 1990 – 2010

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1990	354	180	50.8	174	49.2
1991	302	168	55.6	134	44.4
1992	266	120	45.1	146	54.9
1993	272	128	47.1	144	52.9
1994	295	162	54.9	133	45.1
1995	287	140	48.8	147	51.2
1996	248	125	50.4	123	49.6
1997	255	132	51.8	123	48.2
1998	245	139	56.7	106	43.3
1999	241	151	62.7	90	37.3
2000	257	157	61.1	100	38.9
2001	241	134	55.6	107	44.4
2002	297	171	57.6	126	42.4
2003	242	150	62.0	92	38.0
2004	283	176	62.2	107	37.8
2005	288	168	58.3	120	41.7
2006	248	149	60.1	99	39.9
2007	259	140	54.1	119	45.9
2008	234	135	57.7	99	42.3
2009	241	156	64.7	85	35.3
2010	214	139	65.0	75	35.0
période de référence 1996 - 2001	248	140	56.5	108	43.5

* le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

Figure 4-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés* ayant eu un TA positif :
Colombie-Britannique, 1990-2010

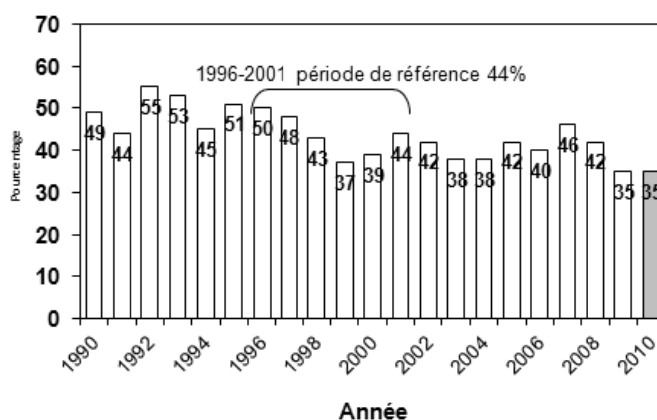


Tableau 4-7

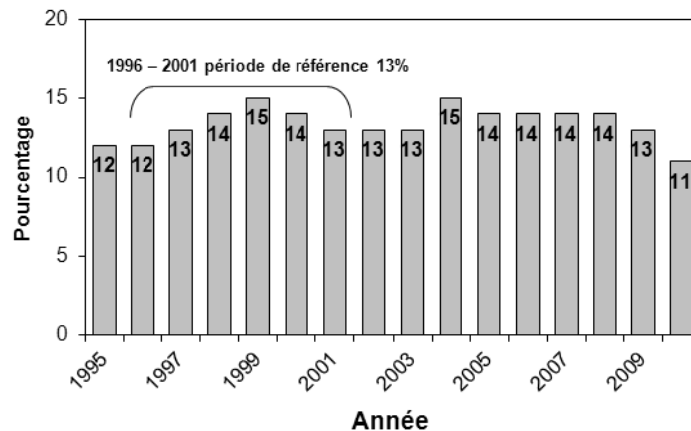
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures* et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Colombie-Britannique, 1995 – 2010

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	40723	5019	(12.3)
1996	36852	4534	(12.3)
1997	33285	4340	(13.0)
1998	32537	4560	(14.0)
1999	30168	4410	(14.6)
2000	32062	4483	(14.0)
2001	32105	4139	(12.9)
2002	32157	4218	(13.1)
2003	34031	4517	(13.3)
2004	33509	4847	(14.5)
2005	33505	4600	(13.7)
2006	32624	4477	(13.7)
2007	30568	4316	(14.1)
2008	25840	3719	(14.4)
2009	23974	3173	(13.2)
2010	25234	2794	(11.1)
période de référence 1996 - 2001	32835	4411	(13.4)

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

Figure 4-5

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 – 2010



*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

Tableau 4-8

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 : Colombie-Britannique, 1995 – 2010**

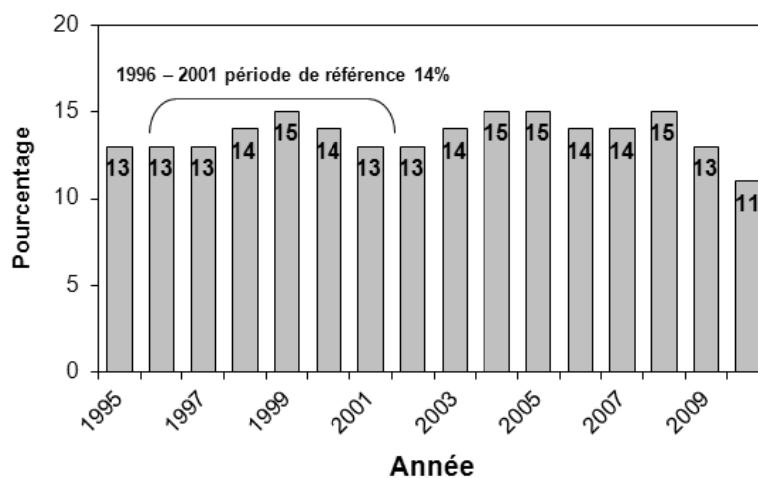
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	39140	4973	(12.7)
1996	35358	4460	(12.6)
1997	31844	4202	(13.2)
1998	31170	4447	(14.3)
1999	29157	4354	(14.9)
2000	30898	4392	(14.2)
2001	30900	4057	(13.1)
2002	31073	4141	(13.3)
2003	32808	4421	(13.5)
2004	32215	4730	(14.7)
2005	24659	3640	(14.8)
2006	26674	3821	(14.3)
2007	29401	4217	(14.3)
2008	24895	3646	(14.6)
2009	23009	3086	(13.4)
2010	24130	2713	(11.2)
période de référence 1996 - 2001	31555	4319	(13.7)

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

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

Figure 4-6

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrait en ligne de compte : Colombie-Britannique, 1995 – 2010



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 2010. 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); et
- > 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 2010. 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, 28 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Alberta en 2010. De plus, dans tous ces 28 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, 17 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Alberta, en 2010. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 60,7 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 10,2 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Alberta en 2010.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 382 personnes sont décédées dans des collisions routières en Alberta, en 2010. Dans 366 de ces cas (95,8 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total,

167, soit 45,6 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (382 x 0,456) on peut déterminer qu'en Alberta, en 2010, 174 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

5.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 29,3 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 18,6 %, entre 36 et 45 ans, 16,2 %, entre 20 et 25 ans, 13,2 %, entre 46 et 55 ans, 10,2 %, entre 16 et 19 ans, 9,6 %, plus de 55 ans et 3,0 % avaient moins de 16 ans.

Tableau 5-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Alberta, 2010

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	24	18	75.0	5	27.8	3.0
16-19	28	28	100.0	17	60.7	10.2
20-25	64	63	98.4	27	42.9	16.2
26-35	76	74	97.4	49	66.2	29.3
36-45	60	57	95.0	31	54.4	18.6
46-55	58	57	98.3	22	38.6	13.2
>55	72	69	95.8	16	23.2	9.6
<u>Sexe</u>						
Homme	285	272	95.4	132	48.5	79.0
Femme	97	94	96.9	35	37.2	21.0
<u>Type</u>						
Conducteur	247	240	97.2	106	44.2	63.5
Passager	82	79	96.3	32	40.5	19.2
Piéton	49	43	87.8	27	62.8	16.2
Indéterminé	4	4	100.0	2	50.0	1.2
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	115	114	99.1	52	45.6	31.1
Camion/fourgonnette	151	144	95.4	62	43.1	37.1
Motocyclette	32	32	100.0	12	37.5	7.2
Autre véhicule routier	8	7	87.5	1	14.3	0.6
Véhicule non routier (Piétons)	27	26	96.3	13	50.0	7.8
(Piétons)	49	43	87.8	27	62.8	16.2
TOTAL	382	366	95.8	167	45.6	100.0

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

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 26 à 35 ans et des 16 à 19 ans est décédée (66,2 % et 60,7 %, respectivement). La plus faible consommation d'alcool a

été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées – 23,2 % victimes de plus de 55 ans et 27,8 % des personnes de 16 à 19 ans sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

5.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 79,0 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (48,5 %) était aussi supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (37,2 %).

5.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 63,5 % étaient des conducteurs, 19,2 %, des passagers, 16,2 %, des piétons et, dans 1,2 % des cas, la position de la victime n'était pas connue.

Dans chacune des principales catégories de victimes, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (62,8 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un piéton est décédé. L'alcool était en cause dans 44,2 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 40,5 % 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, 37,1 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette et 31,1 %, dans une automobile, 7,8 %, des occupants de véhicules non routiers, 7,2 %, des motocyclistes, tandis que 0,6 % étaient des occupants d'autres véhicules routiers.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette ou un motocycliste est décédé (45,6 % par rapport à 43,1 % et 37,5 %). Parmi les occupants de véhicules non routiers mortellement blessés, 50,0 % l'ont été dans des collisions liées à l'alcool.

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 2010. 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%.

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu 18 conducteurs tués en 2010; ces 18 victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, neuf (50,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 10,5 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Tableau 5-2

Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Alberta, 2010

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	18	18	100.0	9	50.0	10.5	7	38.9	10.3
20-25	38	38	100.0	13	34.2	15.1	10	26.3	14.7
26-35	51	50	98.0	28	56.0	32.6	20	40.0	29.4
36-45	32	30	93.8	15	50.0	17.4	13	43.3	19.1
46-55	36	34	94.4	13	38.2	15.1	12	35.3	17.6
>55	48	47	97.9	8	17.0	9.3	6	12.8	8.8
<u>Sexe</u>									
Homme	185	179	96.8	76	42.5	88.4	61	34.1	89.7
Femme	38	38	100.0	10	26.3	11.6	7	18.4	10.3
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	82	82	100.0	34	41.5	39.5	25	30.5	36.8
Camion/fourgonnette	103	99	96.1	40	40.4	46.5	35	35.4	51.5
Motocyclette	30	29	96.7	12	41.4	14.0	8	27.6	11.8
Semi-remorque	6	5	83.3	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Autre véhicule	2	2	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	91	90	98.9	50	55.6	58.1	44	48.9	64.7
Plusieurs véhicules	132	127	96.2	36	28.3	41.9	24	18.9	35.3
TOTAL	223	217	97.3	86	39.6	100.0	68	31.3	100.0

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

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que sept des 18 (38,9 %) jeunes mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que sept des neuf conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Comme on

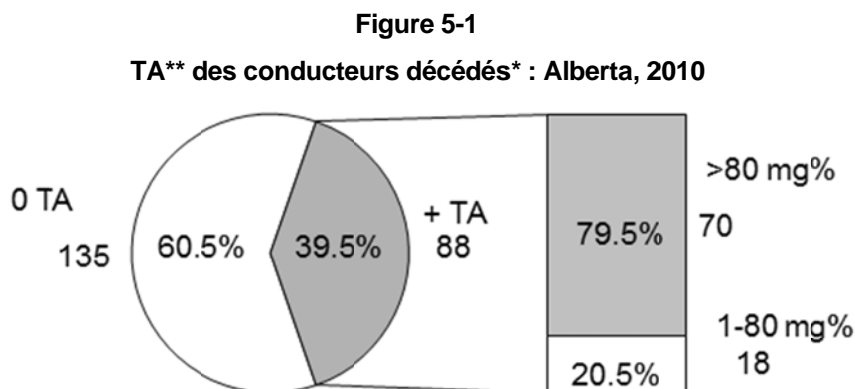
peut le constater, les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans représentaient 10,3 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Alberta, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2010, puisque 97,3 % de tous les conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest.

En Alberta, 39,6 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 68 sur 86 (79,1 %) 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 :

- > 60,4 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 5,5 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 2,8 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 10,6 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 20,7 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

La figure 5-1 présente une extrapolation de la répartition du TA des conducteurs mortellement blessés, soumis à un test d'alcoolémie afin d'illustrer la répartition pour l'ensemble des conducteurs mortellement blessés. On constate que 88 des 223 (39,5 %) des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 70 (79,5 %) avaient un TA de plus de 80 mg%.



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

** le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

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), 32,6 % avaient entre 26 et 35 ans, 17,4 %, entre 36

et 45 ans, 15,1 %, entre 20 et 25 ans et 46 et 55 ans, 10,5 %, entre 16 et 19 ans et 9,3 % 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%), 29,4 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 19,1 % de celui des 36 à 45 ans, 17,6 de celui des 46 à 55 ans, 14,7 %, de celui des 20 à 25 ans et 10,3 %, de celui des 16 à 19 ans. Parmi les conducteurs mortellement blessés dont le TA dépassait la limite permise, 8,8 % avaient plus de 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 56,0 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 17,0 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

5.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 88,4 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et 89,7 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (185 des 223 ou 83,0 % des victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient beaucoup plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (42,5 % et 26,3 %, respectivement). En outre, 80,3 % des conducteurs et 70,0 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

5.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 46,5 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes; 39,5 %, des automobilistes, et 14,0 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 51,5 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 36,8 %, des automobilistes et 11,8 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 41,5 % des automobilistes, 41,4 % des motocyclistes et 40,4 % des conducteurs de camions/fourgonnettes blessés mortellement avaient consommé de l'alcool. Aucun des conducteurs de semi-remorques mortellement blessés n'avait consommé d'alcool.

5.2.4 Variations selon le genre de collision. Les deux cinquièmes des conducteurs décédés (91 sur 223) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents ont mis en cause les trois cinquièmes des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (58,1 % et 64,7 %, respectivement).

Cette apparente disparité vient de ce que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Plus de la moitié des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (55,6 %) avaient un TA positif, comparativement à 28,3 % 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 2010, 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 (voir la section 2.2.4)

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.

Tableau 5-3

**Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves :
Alberta, 2010**

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	27	5	18.5	0.7
16-19	315	70	22.2	10.0
20-25	590	145	24.6	20.8
26-35	818	185	22.6	26.5
36-45	681	123	18.1	17.6
46-55	630	91	14.4	13.0
>55	654	61	9.3	8.7
Indéterminé	63	18	28.6	2.6
<u>Sexe</u>				
Homme	2574	537	20.9	76.9
Femme	1147	147	12.8	21.1
Indéterminé	57	14	24.6	2.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	1446	279	19.3	40.0
Camion/fourgonnette	1721	296	17.2	42.4
Motocyclette	247	48	19.4	6.9
Semi-remorque	107	14	13.1	2.0
Autre véhicule routier	43	4	9.3	0.6
Véhicule non routier	189	51	27.0	7.3
Indéterminé	25	6	24.0	0.9
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	1141	470	41.2	67.3
Plusieurs véhicules	2637	228	16.4	32.7
TOTAL	3778	698	18.5	100.0

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, 3 778 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 18,5 % étaient liées à l'alcool.

5.3.1 Âge des conducteurs. De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures, 26,5 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 20,8 %, du groupe des 20 à 25 ans et 17,6 %, du groupe des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans ne représentaient que 0,7 % et 8,7 % respectivement de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, près du quart des conducteurs du groupe des 20 à 25 ans était en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (24,6 %). Le groupe dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre de collisions était celui des plus de 55 ans (9,3 %).

5.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 76,9 % 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 (20,9 % et 12,8 %, 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, 42,4 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 40,0 %, des automobilistes, 7,3 %, des conducteurs de véhicules non routiers, 6,9 %, des motocyclistes et 0,6 %, des conducteurs d'autres véhicules routiers.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de véhicules non routiers, soit 27,0 % d'entre eux par rapport à 19,4 % des motocyclistes, 19,3 % des automobilistes, 17,2 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 13,1 % des conducteurs de semi-remorques. Parmi les conducteurs d'autres véhicules routiers, 9,3 % étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool.

5.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 67,3 % l'ont été dans des collisions 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 collisions à un seul véhicule – 41,2 % de ces conducteurs, par rapport à 8,6 % 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. La présente section indique aussi les progrès réalisés en Alberta relativement à l'objectif de la SRCFA 2010, qui consiste à diminuer de 40 % le problème de l'alcool au volant d'ici 2010, en comparant les résultats de 2010 à ceux de la période de référence de 1996 à 2001.

5.4.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2010. Le tableau 5-4 et la figure 5-2 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 2010. 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 nécessairement 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 (où au moins un des véhicules en cause est une automobile, un camion-fourgonnette, une motocyclette ou un autre véhicule routier). Les analyses précédentes englobaient 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 généralement, passant d'un sommet de 182 en 1995 à un minimum de 125 en 1999. Il a fluctué entre 1999 et 2004, pour remonter à 170 en 2007 et chuter à 139 en 2010. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool était généralement en baisse à partir d'un sommet de 45,1 % en 1996 jusqu'à un creux de 34,0 % en 2004, puis a augmenté à 38,3 % en 2006, a baissé légèrement à 38,0 % en 2007, est demeuré stable en 2008, s'est élevé à 43,0 % en 2009 et est redescendu à 40,9 % en 2010.

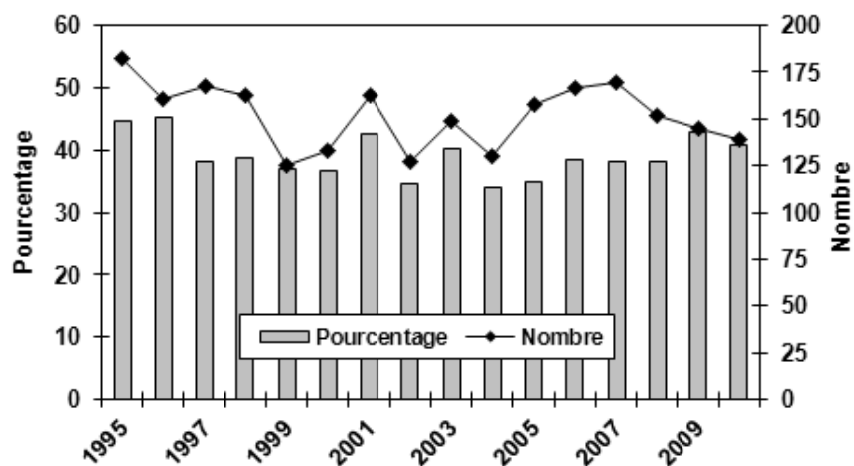
Tableau 5-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Alberta, 1995 - 2010**

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
2006	436	167	38.3
2007	447	170	38.0
2008	400	152	38.0
2009	337	145	43.0
2010	340	139	40.9
période de référence 1996 - 2001	383	152	39.7

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

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

Figure 5-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Alberta, 1995 – 2010



Pendant la période de référence de 1996 à 2001 indiquée au bas du tableau, il y a eu 152 décès, en moyenne, liés à l'alcool et représentant 39,7 % de tous les décès. Ainsi, on peut voir que le pourcentage de décès liés à des collisions dans lesquelles un conducteur a consommé de l'alcool a augmenté de 8,3 %, par rapport aux 39,7 % de la période de référence (1996 – 2001) pour atteindre 40,9 % en 2010. Cependant, en ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on note une diminution de 8,0 % par rapport à la moyenne de 152 de la période de référence (1996 – 2001) puisqu'il a été à 139 en 2010.

5.4.2 Conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 24 ans, soit de 1987 à 2010, figurent au tableau 5-5. Les tendances sont illustrées à la figure 5-3 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 se limitent 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 (41,1 %) et 2004 (28,5 %) pour se hausser en 2007 (36,4 %), redescendre à 35,3 % en 2008, remonter légèrement à 35,6 % en 2009 et baisser encore à 33,9 % en 2010. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté de façon générale à partir de 1987 (51,0 %) pour atteindre un sommet en 1997 (67,9 %), se stabiliser entre 1999 et 2002, remonter en 2004 (66,8 %), descendre en 2007 (58,9 %), s'élever en 2008 (60,1 %) et baisser encore une fois en 2010 (58,3 %). 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 %), a diminué en 2005 (4,0 %), s'est relevé en 2006 (4,8 %), est demeuré au même niveau en 2007 (4,8 %), a baissé légèrement en 2008 (4,6 %) et s'est affermi de nouveau en 2010 (7,8 %).

Tableau 5-5

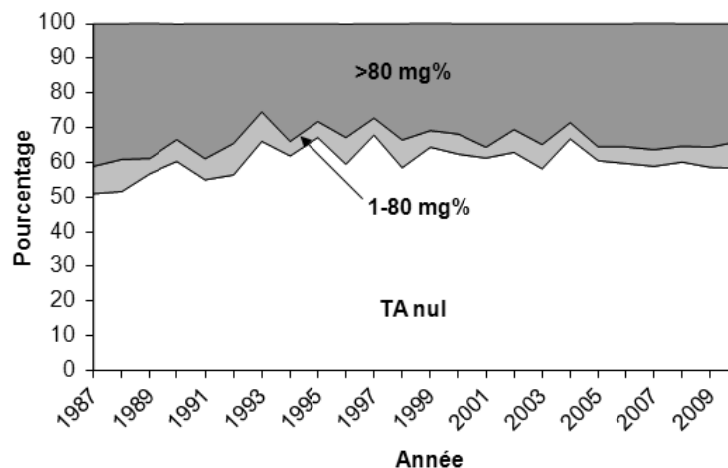
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Alberta, 1987 – 2010

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Conducteurs regroupés par TA (mg%)					
				Zéro	(% 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
2006	252	248	98.4	148	59.7	12	4.8	88	35.5
2007	235	231	98.3	136	58.9	11	4.8	84	36.4
2008	224	218	97.3	131	60.1	10	4.6	77	35.3
2009	192	191	99.5	112	58.6	11	5.8	68	35.6
2010	195	192	98.5	112	58.3	15	7.8	65	33.9
période de référence 1996 - 2001	195	191	97.9	119	62.3	11	5.8	61	31.9

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 5-3

Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Alberta, 1987 – 2010



Comparativement à la période de référence de 1996 à 2001 indiquée au bas du tableau 5-5, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2010 a diminué de 6,5 % (passant de 62,3 % à 58,3 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on n'a noté une augmentation de 34,5 % (de 5,8 % à 7,8 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une augmentation de 6,3 % (de 31,9 % à 33,9 %).

Le tableau 5-6 et la figure 5-4 contiennent des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés au cours d'une période plus courte, de 1990 à 2010. Ces résultats diffèrent aussi de ceux qui sont présentés ci-dessus, pour plusieurs raisons. Premièrement, le nombre de conducteurs est extrapolé de manière à illustrer la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA (voir la figure 5-1). Deuxièmement, les estimations sont basées sur tous les conducteurs mortellement blessés et non pas seulement sur ceux qui sont décédés moins de six heures après la collision. Troisièmement, les conducteurs sont classés en deux catégories de TA seulement : nulle et positive. Comme on peut le voir au tableau 5-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 1996 et 2001 est de 36,1 %. En 2010, 39,5 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une hausse de 9,4 % par rapport à la période de base.

5.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 5-7 et la figure 5-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Comme le montre le tableau 5-7, pendant la période de référence (1996 – 2001), 23,0 % en moyenne de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 18,5 % en 2010, soit une diminution de 19,6 % du problème.

Le tableau 5-8 et la figure 5-6 fournissent aussi des renseignements 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, ainsi que du tableau 5-7 et de la figure 5-5 ci-dessus, 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 2003, 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 24,4 % à 20,3 %, avant de monter légèrement à

20,7 % en 2004, de glisser un peu par la suite à 20,6 % en 2005, de remonter à 21,8 % en 2006 et de diminuer de nouveau à 18,0 % en 2010.

Comme le montre le tableau 5-8, pendant la période de référence (1996 – 2001), 23,3 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2010, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 18,0 %, soit une diminution de 22,7 %.

Tableau 5-6

Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Alberta, 1990 – 2010

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1990	231	138	59.7	93	40.3
1991	225	126	56.0	99	44.0
1992	210	116	55.2	94	44.8
1993	216	141	65.3	75	34.7
1994	231	148	64.1	83	35.9
1995	225	148	65.8	77	34.2
1996	206	129	62.6	77	37.4
1997	257	174	67.7	83	32.3
1998	250	153	61.2	97	38.8
1999	215	142	66.0	73	34.0
2000	206	131	63.6	75	36.4
2001	228	138	60.5	90	39.5
2002	230	147	63.9	83	36.1
2003	238	144	60.5	94	39.5
2004	225	151	67.1	74	32.9
2005	288	173	60.1	115	39.9
2006	285	170	59.6	115	40.4
2007	268	159	59.3	109	40.7
2008	276	168	60.9	108	39.1
2009	220	129	58.6	91	41.4
2010	223	135	60.5	88	39.5
période de référence 1996 - 2001	227	145	63.9	82	36.1

* le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

Figure 5-4

Pourcentage des conducteurs mortellement blessés* ayant eu un TA positif : Alberta, 1990-2010

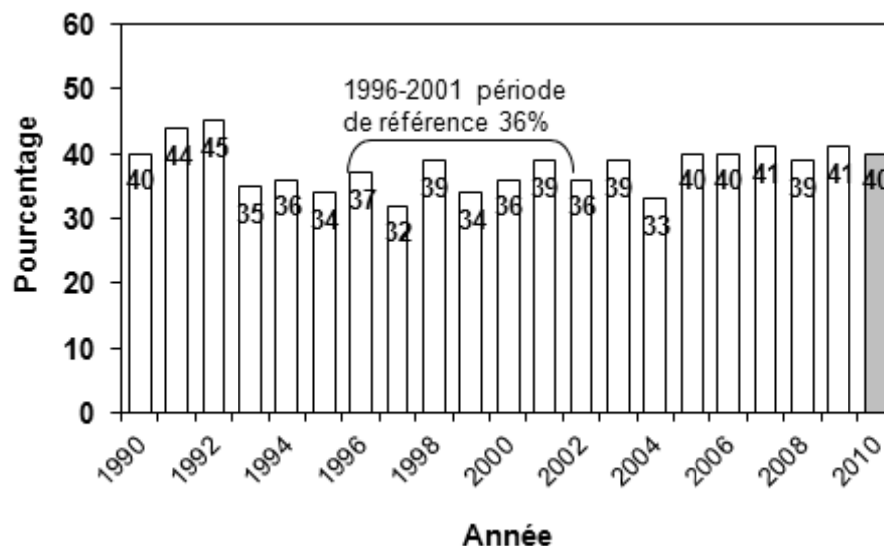


Tableau 5-7

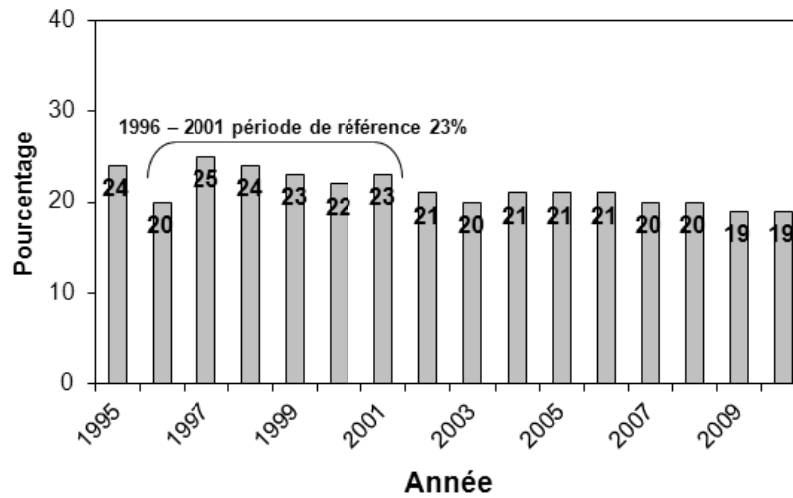
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Alberta, 1995 - 2010

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	2762	669	(24.2)
1996	2964	603	(20.3)
1997	2970	741	(24.9)
1998	3454	843	(24.4)
1999	3298	755	(22.9)
2000	3408	760	(22.3)
2001	2670	851	(31.9)
2002	3899	811	(20.8)
2003	3768	758	(20.1)
2004	3845	792	(20.6)
2005	4024	829	(20.6)
2006	4588	981	(21.4)
2007	4139	826	(20.0)
2008	3996	788	(19.7)
2009	3744	709	(18.9)
2010	3778	698	(18.5)
période de référence 1996 - 2001	3294	759	(23.0)

*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 5-5

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Alberta, 1995 – 2010



*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

Tableau 5-8

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 : Alberta, 1995 – 2010**

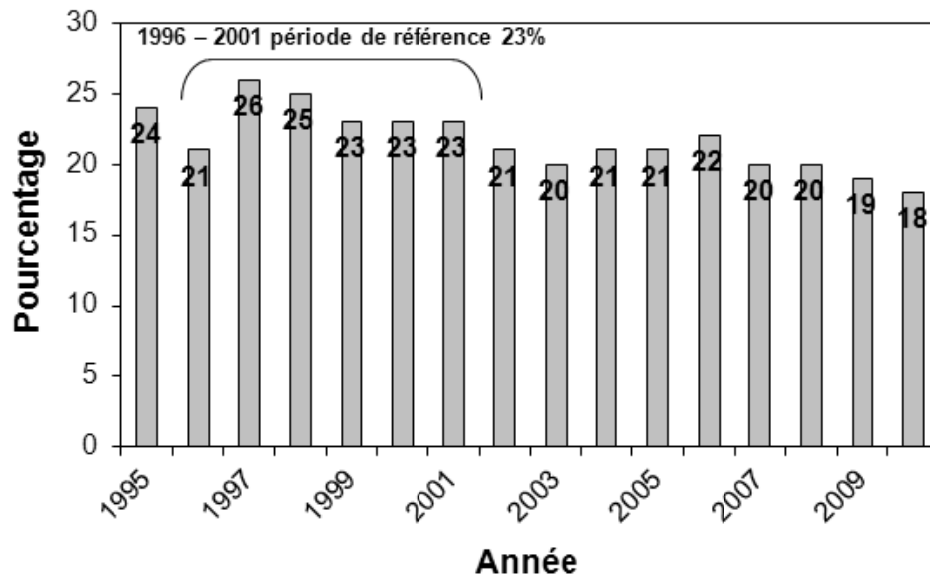
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	2692	656	(24.4)
1996	3023	622	(20.6)
1997	2938	749	(25.5)
1998	3332	821	(24.6)
1999	3178	742	(23.3)
2000	3269	741	(22.7)
2001	3534	817	(23.1)
2002	3777	784	(20.8)
2003	3587	727	(20.3)
2004	3641	755	(20.7)
2005	3826	788	(20.6)
2006	4382	954	(21.8)
2007	3967	795	(20.0)
2008	3776	737	(19.5)
2009	3537	660	(18.7)
2010	3564	641	(18.0)
période de référence 1996 - 2001	3212	749	(23.3)

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

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

Figure 5-6

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 – 2010



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 2010. 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); et
- > 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 2010. 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, 25 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Saskatchewan en 2010. Dans 22 de ces cas (88,0 %), 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, 13 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Saskatchewan, en 2010. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 59,1 % 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 14,9 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Saskatchewan en 2010.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 186 personnes sont décédées dans des collisions routières en Saskatchewan, en 2010. Dans 175 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, 87, soit 49,7 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (186 x 0,497), on peut déterminer qu'en Saskatchewan, en 2010, 92 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

6.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 33,3 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans, 16,1 %, entre 26 et 35 ans, 14,9 %, entre 16 et 19 ans, 12,6 %, plus de 55 ans, 10,3 %, entre 36 et 45 ans, 9,2 %, entre 46 et 55 ans et 3,4 % avaient moins de 16 ans.

Tableau 6-1

Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Saskatchewan, 2010

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	9	6	66.7	0	0.0	0.0
16-19	24	24	100.0	12	50.0	16.2
20-25	32	31	96.9	19	61.3	25.7
26-35	24	24	100.0	16	66.7	21.6
36-45	20	18	90.0	11	61.1	14.9
46-55	19	18	94.7	8	44.4	10.8
>55	47	43	91.5	8	18.6	10.8
<u>Sexe</u>						
Homme	121	112	92.6	58	51.8	78.4
Femme	54	52	96.3	16	30.8	21.6
<u>Type</u>						
Conducteur	117	112	95.7	53	47.3	71.6
Passager	46	43	93.5	18	41.9	24.3
Piéton	12	9	75.0	3	33.3	4.1
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	69	68	98.6	30	44.1	40.5
Camion/fourgonnette	75	70	93.3	32	45.7	43.2
Motocyclette	2	2	100.0	1	50.0	1.4
Autre véhicule routier	3	3	100.0	1	33.3	1.4
Véhicule non routier	14	12	85.7	7	58.3	9.5
(Piétons)	12	9	75.0	3	33.3	4.1
TOTAL	175	164	93.7	74	45.1	100.0

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

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 20 à 25 ans et des 16 à 19 ans est décédée (82,9 % et 59,1 %, respectivement). 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 25,0 % 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, 71,3 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (52,5 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (43,9 %).

6.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 56,3 % étaient des conducteurs, 29,9 %, des passagers et 13,8 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (70,6 %) dans les collisions dans lesquelles un piéton est décédé. L'alcool était en cause dans 54,2 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 44,5 % 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, 44,8 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette, 33,3 % étaient des occupants d'une automobile, 4,6 % étaient des occupants de véhicule non routier, 3,4 % étaient des motocyclistes.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un motocycliste est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette, d'automobile ou de véhicule non routier est décédé (60,0 % par rapport à 57,4 %, 42,0 % et 30,8 %).

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 2010. 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).

Tableau 6-2

Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Saskatchewan, 2010

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**	12	10	83.3	5	50.0	12.2	4	40.0	11.4
20-25	15	14	93.3	13	92.9	31.7	11	78.6	31.4
26-35	17	17	100.0	10	58.8	24.4	9	52.9	25.7
36-45	13	11	84.6	2	18.2	4.9	2	18.2	5.7
46-55	14	14	100.0	5	35.7	12.2	3	21.4	8.6
>55	29	26	89.7	6	23.1	14.6	6	23.1	17.1
<u>Sexe</u>									
Homme	67	63	94.0	29	46.0	70.7	25	39.7	71.4
Femme	33	29	87.9	12	41.4	29.3	10	34.5	28.6
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	45	41	91.1	16	39.0	39.0	14	34.1	40.0
Camion/fourgonnette	47	43	91.5	22	51.2	53.7	19	44.2	54.3
Motocyclette	5	5	100.0	3	60.0	7.3	2	40.0	5.7
Semi-remorque	2	2	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Autre véhicule	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	46	43	93.5	29	67.4	70.7	25	58.1	71.4
Plusieurs véhicules	54	49	90.7	12	24.5	29.3	10	20.4	28.6
TOTAL	100	92	92.0	41	44.6	100.0	35	38.0	100.0

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

**Les conducteurs de deux groupes d'âge ont été regroupés afin d'éviter que l'un d'entre eux ne soit indétecté.

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 15 conducteurs tués en 2010; 14 (93,3 %) de ces conducteurs mortellement blessés ont été soumis à des alcootests. Parmi eux, 13 (92,9 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés de 20 à 25 ans représentaient 31,7 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que 11 des 14 (78,6 %) conducteurs mortellement blessés de 20 à 25 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que 11 des 13 conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 20 à 25 ans représentaient 31,4 % 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 2010, puisque 92,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

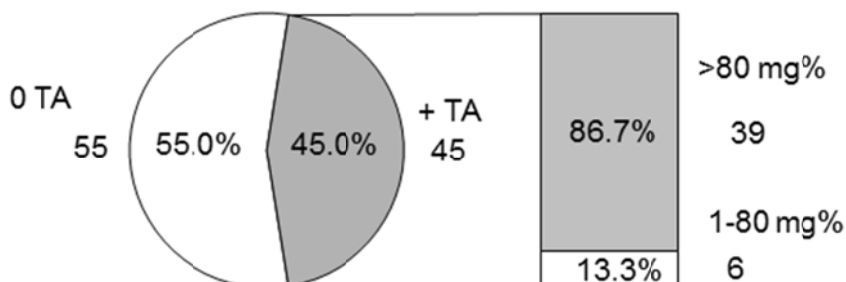
En Saskatchewan, 44,6 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 35 sur 41 (85,4 %) des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 55,4 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 5,4 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,1 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 6,5 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%; et
- > 31,5 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

La figure 6-1 présente une extrapolation de la répartition du TA des conducteurs mortellement blessés, soumis à un test d'alcoolémie afin d'illustrer la répartition pour l'ensemble des conducteurs mortellement blessés. On constate que 45 sur 100 (45,0 %) des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 39 (86,7 %) avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 6-1

TA** des conducteurs décédés* : Saskatchewan, 2010



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

** le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

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), 31,7 % avaient entre 20 et 25 ans, 24,4 %, entre 26 et 35 ans, 14,6 % avaient plus de 55 ans 12,2 % avaient moins de 20 ans (regroupement des moins de 16 ans et des 16 à 19 ans afin d'éviter d'identifier un conducteur) et entre 46 et 55 ans et 4,9 % avaient entre 36 et 45 ans.

Parmi les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 31,4 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 25,7 %, de celui des 26 à 35 ans, 17,1 % de celui de plus de 55 ans, 11,4 % de celui des moins de 20 ans, 8,6 % de celui des 46 à 55 ans et 5,7 % avaient entre 36 et 45 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 92,9 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 18,2 % des conducteurs de 36 à 45 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 70,7 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et 71,4 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Les hommes dominent en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (67 des 100 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (46,0 et 41,4 %, respectivement). En outre, 86,2 % des conducteurs et 83,3 % 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), 53,7 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 39,0 % étaient des automobilistes et 7,3 % étaient des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 54,3 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnette et 40,0 %, des automobilistes et 5,7 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 60,0 % des motocyclistes, 51,2 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 39,0 % des automobilistes. Aucun des conducteurs de semi-remorques mortellement blessés n'avait consommé d'alcool.

6.2.4 Variations selon le genre de collision. Un peu moins de la moitié des conducteurs décédés (46 sur 100) 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 (70,7 % et 71,4 %, respectivement).

Cette apparente disparité serait attribuable à une représentation excessive de la consommation d'alcool dans les accidents à un seul véhicule. Plus des deux tiers des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (67,4 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 24,5 % 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 2010 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 (voir la section 2.2.4)

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, 528 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 29,2 % étaient liées à l'alcool.

6.3.1 Âge des conducteurs. De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 26,0 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 23,4 %, de celui des 26 à 35 ans et 13,6 % avaient entre 16 et 19 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans ne représentaient que 0,0 % et 9,7 % respectivement de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, plus des deux cinquièmes des conducteurs des groupes de 20 à 25 ans et de 16 à 19 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (46,0 % et 42,0 %, respectivement). Les groupes dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre de collisions ont été ceux des moins de 16 ans et des plus de 55 ans (0,0 % et 13,8 % respectivement).

Tableau 6-3

 Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves :
 Saskatchewan, 2010

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	50	21	42.0	13.6
20-25	87	40	46.0	26.0
26-35	96	36	37.5	23.4
36-45	79	17	21.5	11.0
46-55	82	14	17.1	9.1
>55	109	15	13.8	9.7
Indéterminé	20	11	55.0	7.1
<u>Sexe</u>				
Homme	359	104	29.0	67.5
Femme	151	39	25.8	25.3
Indéterminé	18	11	61.1	7.1
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	200	75	37.5	48.7
Camion/fourgonnette	222	58	26.1	37.7
Motocyclette	37	5	13.5	3.2
Semi-remorque	28	4	14.3	2.6
Autre véhicule routier	5	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	34	10	29.4	6.5
Indéterminé	2	2	100.0	1.3
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	197	85	43.1	55.2
Plusieurs véhicules	331	69	16.4	44.8
TOTAL	528	154	29.2	100.0

6.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 67,5 % 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 (29,0 % et 25,8 %, 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 comptaient pour 48,7 %, les conducteurs de camions/fourgonnettes pour 37,7 %, les conducteurs de véhicules non routiers pour 6,5 %, les motocyclistes pour 3,2 % et les conducteurs de semi-remorques pour 2,6 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des automobilistes (37,5 %) par rapport à 29,4 % des conducteurs de véhicules non routiers, 26,1 % conducteurs de camions/fourgonnettes, 14,3 % des conducteurs de semi-remorques et 13,5 % des motocyclistes.

6.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 55,2 % 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 – 43,1 % de ces conducteurs, par rapport à 20,8 % 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. La présente section indique aussi les progrès réalisés en Saskatchewan relativement à l'objectif de la SRCFA 2010, qui consiste à diminuer de 40 % le problème de l'alcool au volant d'ici 2010, en comparant les résultats de 2010 à ceux de la période de référence de 1996 à 2001.

6.4.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2010. Le tableau 6-4 et la figure 6-2 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 2010. 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 nécessairement 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 (où au moins un des véhicules en cause est une automobile, un camion/fourgonnette, une motocyclette ou un autre véhicule routier). Les analyses précédentes englobaient 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 - 2010**

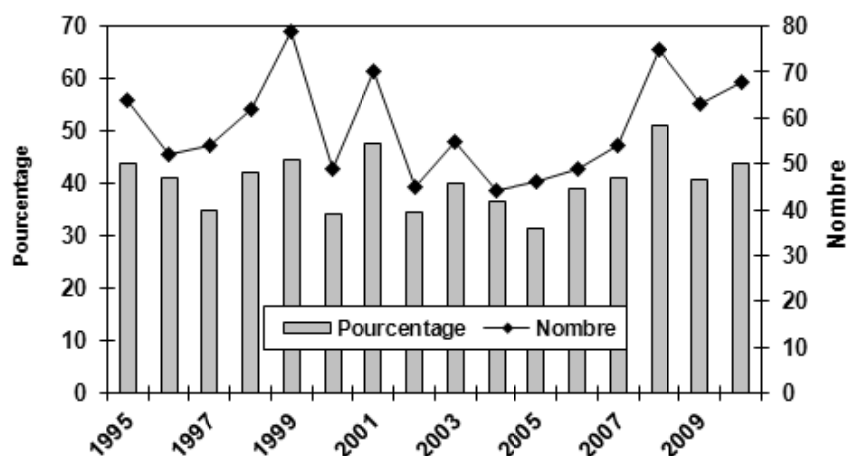
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	146	64	43.8
1996	127	52	40.9
1997	155	54	34.8
1998	147	62	42.2
1999	178	79	44.4
2000	143	49	34.3
2001	147	70	47.6
2002	131	45	34.4
2003	137	55	40.1
2004	121	44	36.4
2005	147	46	31.3
2006	126	49	38.9
2007	132	54	40.9
2008	145	74	51.0
2009	155	63	40.6
2010	155	68	43.9
période de référence 1996 - 2001	150	61	40.7

*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 6-2

Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Saskatchewan, 1995 – 2010



Comme le montrent le tableau et la figure, le nombre de décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a augmenté de façon générale, passant de 64 en 1995 à 79 en 1999. Il s'est ensuite élevé à partir d'un creux de 44 en 2004 jusqu'à 74 en 2008 pour redescendre à 63 en 2009 et remonter à 68 en 2010. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a diminué, de façon générale, passant de 43,8 % en 1995 à un creux de 31,3 % en 2005, puis atteignant un sommet à 51,0 % en 2008, avant de descendre de nouveau à 40,6 % en 2009 et de se relever à 43,9 % en 2010.

Pendant la période de référence de 1996 à 2001 indiquée au bas du tableau, il y a eu 61 décès, en moyenne, liés à l'alcool et représentant 40,7 % de tous les décès. Ainsi, on peut voir que le pourcentage de décès liés à des collisions dans lesquelles un conducteur a consommé de l'alcool a augmenté de 7,9 %, par rapport aux 40,7 % de la période de référence (1996 – 2001) pour atteindre 43,9 % en 2010. De plus, en ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on note une augmentation de 11,5 % par rapport à la moyenne de 61 pendant la période de référence (1996 – 2001) puisqu'il se chiffrait à 68 en 2010.

6.4.2 Conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 24 ans, soit de 1987 à 2010 figurent au tableau 6-5. Les tendances sont illustrées à la figure 6-3 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 se limitent aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après la collision.

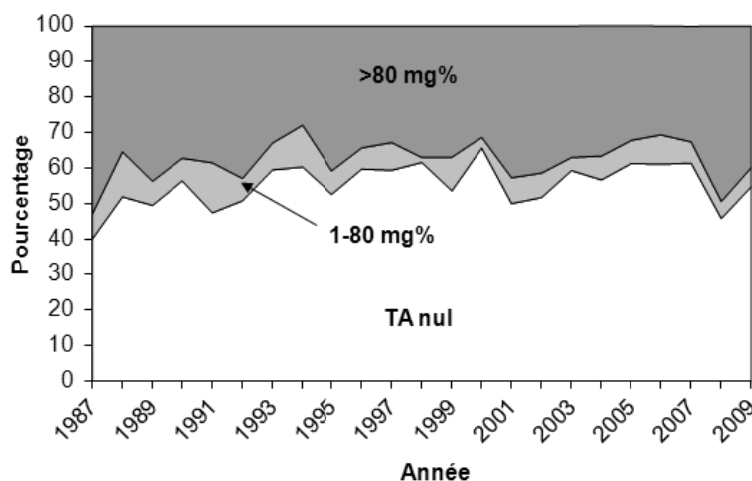
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale à partir de 1987 (52,9 %) pour atteindre son point le plus bas en 2006 (30,6 %), s'élever de nouveau en 2008 (49,4 %) et redescendre en 2010 (36,9 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté entre 1987 (40,0 %) et un sommet en 2000 (65,7 %), a fluctué jusqu'en 2004 (56,7 %), s'est élevé en 2005 (61,3 %), est demeuré stable jusqu'en 2007 (61,4 %) est redescendu en 2008 (45,8 %) pour remonter en 2010 (58,3 %). 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 %) a fluctué jusqu'en 2003 (3,7 %), avant de remonter de façon générale jusqu'en 2006 (8,3 %), pour retomber en 2008 (4,8 %), se relever en 2009 (5,4 %) et faiblir de nouveau en 2010 (4,8 %).

Tableau 6-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Saskatchewan, 1987 - 2010

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Conducteurs regroupés par TA (mg%)					
				Zéro	(% 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
2006	79	72	91.1	44	61.1	6	8.3	22	30.6
2007	86	83	96.5	51	61.4	5	6.0	27	32.5
2008	87	83	95.4	38	45.8	4	4.8	41	49.4
2009	94	93	98.9	51	54.8	5	5.4	37	39.8
2010	89	84	94.4	49	58.3	4	4.8	31	36.9
période de référence 1996 - 2001	76	73	96.1	42	57.5	5	6.8	26	35.6

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 6-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés :
Saskatchewan, 1987 – 2010



Comparativement à la période de référence de 1996 à 2001 indiquée au bas du tableau 6-5, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2009 a diminué de 4,7 % (passant de 57,5 % à 54,8 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 20,6 % (de 6,8 % à 5,4 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une augmentation de 11,8 % (de 35,6 % à 39,8 %).

Le tableau 6-6 et la figure 6-4 contiennent des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés au cours d'une période plus courte, de 1990 à 2010. Ces résultats diffèrent aussi de ceux qui sont présentés ci-dessus, pour deux raisons. Premièrement, le nombre de conducteurs est extrapolé de manière à illustrer la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA (voir la figure 6-1). Deuxièmement, les estimations sont basées sur tous les conducteurs mortellement blessés et non pas seulement sur ceux qui sont décédés moins de six heures après la collision. Troisièmement, les conducteurs sont classés en deux catégories de TA seulement : nulle et positive.

Comme on peut le voir au tableau 6-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 1996 et 2001 est de 41,9 %. En 2010, 45,0 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une hausse de 7,4 % par rapport à la période de base.

6.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 6-7 et la figure 6-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (1996 – 2001), 25,5 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions

ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 29,2 % en 2010, soit une hausse de 14,5 % du problème.

Le tableau 6-8 et la figure 6-6 fournissent aussi des renseignements 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 ainsi que du tableau 6-7 et de la figure 6-5 ci-dessus 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 augmenté graduellement jusqu'en 2002, a diminué jusqu'en 2004 pour connaître une hausse générale au cours des six dernières années. De 1995 à 2002, 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 de façon générale, passant de 25,0 % à 29,5 %, avant de redescendre à 25,4 % en 2004, d'augmenter à 27,5 % en 2005, de diminuer légèrement à 26,8 % en 2006, d'atteindre un sommet à 33,2 % en 2008, de baisser de nouveau à 27,7 % en 2009 et de remonter à 28,9 % en 2010.

Pendant la période de référence (1996 – 2001), 25,8 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2010, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a augmenté à 28,9 %, soit une hausse de 12,0 %.

Tableau 6-6

Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Saskatchewan, 1990 – 2010

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1990	93	53	57.0	40	43.0
1991	88	42	47.7	46	52.3
1992	74	38	51.4	36	48.6
1993	90	54	60.0	36	40.0
1994	79	47	59.5	32	40.5
1995	81	43	53.1	38	46.9
1996	73	43	58.9	30	41.1
1997	78	48	61.5	30	38.5
1998	85	54	63.5	31	36.5
1999	96	51	53.1	45	46.9
2000	83	54	65.1	29	34.9
2001	99	49	49.5	50	50.5
2002	75	39	52.0	36	48.0
2003	92	56	60.9	36	39.1
2004	72	39	54.2	33	45.8
2005	82	49	59.8	33	40.2
2006	88	54	61.4	34	38.6
2007	97	60	61.9	37	38.1
2008	96	43	44.8	53	55.2
2009	103	58	56.3	45	43.7
2010	100	55	55.0	45	45.0
période de référence 1996 - 2001	86	50	58.1	36	41.9

* le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

Figure 6-4

Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*ayant eu un TA positif : Saskatchewan, 1990-2010

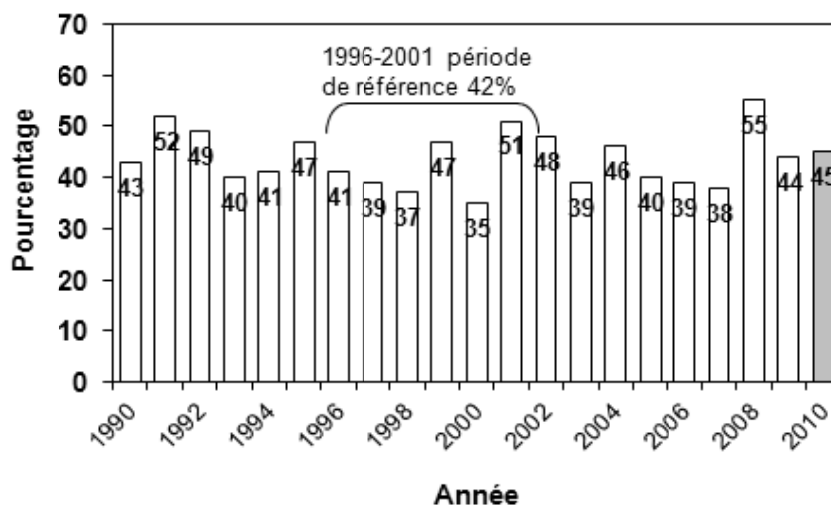


Tableau 6-7

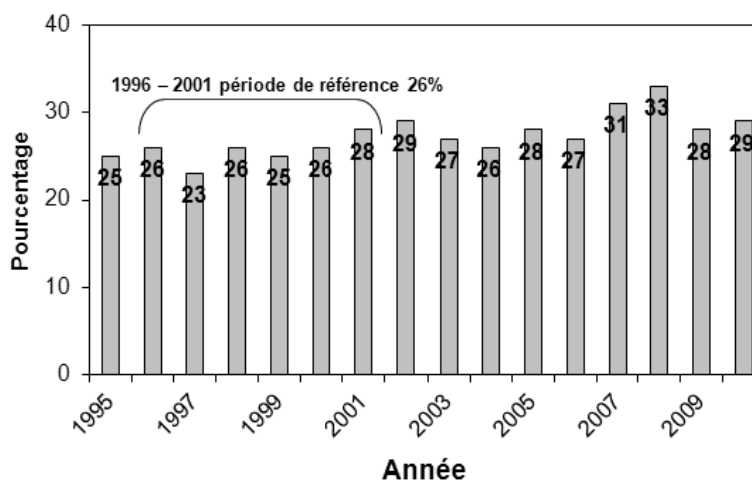
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Saskatchewan, 1995 – 2010

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	949	233	(24.6)
1996	700	180	(25.7)
1997	889	205	(23.1)
1998	744	192	(25.8)
1999	809	204	(25.2)
2000	734	193	(26.3)
2001	614	171	(27.9)
2002	634	184	(29.0)
2003	705	189	(26.8)
2004	639	163	(25.5)
2005	469	129	(27.5)
2006	540	145	(26.9)
2007	519	159	(30.6)
2008	576	188	(32.6)
2009	567	157	(27.7)
2010	528	154	(29.2)
période de référence 1996 - 2001	748	191	(25.5)

*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 6-5

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Saskatchewan, 1995 – 2010



*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

Tableau 6-8

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 : Saskatchewan, 1995 – 2010

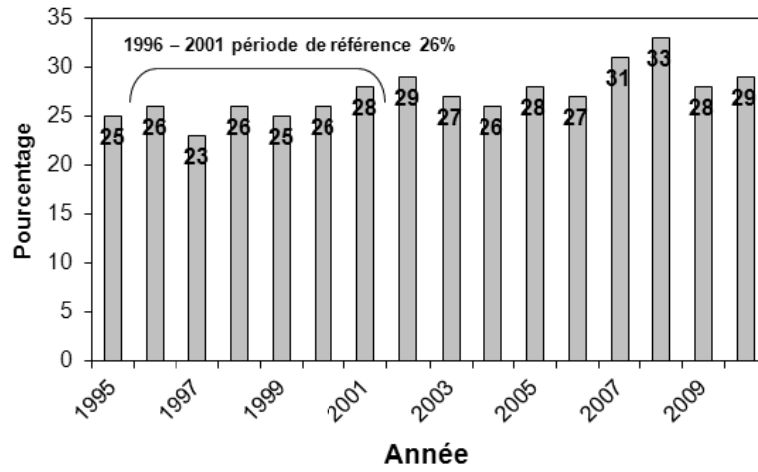
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	885	221	(25.0)
1996	656	168	(25.6)
1997	843	197	(23.4)
1998	703	185	(26.3)
1999	757	195	(25.8)
2000	693	183	(26.4)
2001	583	164	(28.1)
2002	599	177	(29.5)
2003	667	177	(26.5)
2004	606	154	(25.4)
2005	443	122	(27.5)
2006	507	136	(26.8)
2007	492	151	(30.7)
2008	542	180	(33.2)
2009	528	146	(27.7)
2010	492	142	(28.9)
période de référence 1996 - 2001	706	182	(25.8)

*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 6-6

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Saskatchewan, 1995 – 2010



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 2010. 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); et
- > 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 2010. 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 2010. 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, neuf personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Manitoba, en 2010. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 81,8 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 19,6 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Manitoba en 2010.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 98 personnes sont décédées dans des collisions routières au Manitoba, en 2010. Dans 93 de ces cas (94,9 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total,

46 soit (49,5 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (98 x 0,478), on peut déterminer qu'*au Manitoba, en 2010, 48 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, 23,9 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans, 19,6 %, entre 16 et 19 ans et entre 36 et 45 ans, 13,0 %, entre 26 et 35 ans et entre 46 et 55 ans, 6,5 %, plus de 55 ans et 4,3 % avaient moins de 16 ans.

Tableau 7-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Manitoba, 2010

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	2	28.6	4.3
16-19	11	11	100.0	9	81.8	19.6
20-25	15	14	93.3	11	78.6	23.9
26-35	12	11	91.7	6	54.5	13.0
36-45	15	15	100.0	9	60.0	19.6
46-55	16	16	100.0	6	37.5	13.0
>55	22	19	86.4	3	15.8	6.5
<u>Sexe</u>						
Homme	62	60	96.8	35	58.3	76.1
Femme	36	33	91.7	11	33.3	23.9
<u>Type</u>						
Conducteur	56	55	98.2	29	52.7	63.0
Passager	25	24	96.0	12	50.0	26.1
Piéton	17	14	82.4	5	35.7	10.9
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	43	42	97.7	21	50.0	45.7
Camion/fourgonnette	24	23	95.8	12	52.2	26.1
Motocyclette	3	3	100.0	1	33.3	2.2
Véhicule non routier (Piétons)	11	11	100.0	7	63.6	15.2
	17	14	82.4	5	35.7	10.9
TOTAL	98	93	94.9	46	49.5	100.0

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

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 de 16 à 19 ans et de 20 à 25 ans est décédée (81,8 % et 78,6 %, respectivement. La plus faible consommation d'alcool a

été observée chez les victimes les plus âgées – seulement 15,8 % 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, 76,1 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (58,3 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (33,3 %).

7.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 63,0 % étaient des conducteurs, 26,1 %, des passagers et 10,9 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (52,7 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. L'alcool était en cause dans 50,0 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 35,7 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé.

7.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 45,7 % se trouvaient dans une automobile, 26,1 %, dans un camion/fourgonnette; 15,2 % étaient des occupants de véhicules non routiers et 2,2 % 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 supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile ou un motocycliste est décédé (52,2 % par rapport à 50,0 % et 33,3 %). Parmi les occupants de véhicules non routiers, 63,6 % sont décédés dans une collision liée à l'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 2010. 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%.

Prenons par exemple les 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu trois conducteurs tués en 2010; toutes ces victimes (100,0 %) 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 de 16 à 19 ans représentaient 11,1 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Tableau 7-2

Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Manitoba, 2010

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	3	100.0	2	66.7	11.1	2	66.7	14.3
20-25	8	8	100.0	6	75.0	33.3	4	50.0	28.6
26-35	7	7	100.0	3	42.9	16.7	3	42.9	21.4
36-45	8	8	100.0	4	50.0	22.2	3	37.5	21.4
46-55	10	10	100.0	3	30.0	16.7	2	20.0	14.3
>55	8	5	62.5	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	35	33	94.3	17	51.5	94.4	13	39.4	92.9
Femme	10	9	90.0	1	11.1	5.6	1	11.1	7.1
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	27	25	92.6	9	36.0	50.0	7	28.0	50.0
Camion/fourgonnette	16	15	93.8	8	53.3	44.4	7	46.7	50.0
Motocyclette	2	2	100.0	1	50.0	5.6	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	22	21	95.5	14	66.7	77.8	10	47.6	71.4
Plusieurs véhicules	23	21	91.3	4	19.0	22.2	4	19.0	28.6
TOTAL	45	42	93.3	18	42.9	100.0	14	33.3	100.0

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

** Les conducteurs de deux groupes d'âge ont été regroupés afin d'éviter que l'un d'entre eux ne soit identifié.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que deux des trois (66,7 %) conducteurs mortellement blessés de 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que les deux conducteurs qui avait 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 14,3 % 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 élevée en 2010, puisque 93,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

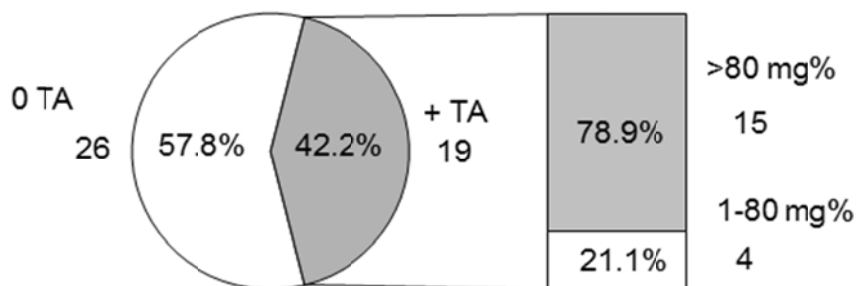
Au Manitoba, 42,9 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 14 des 18 (77,8 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 57,1 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 4,8 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 4,8 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 14,3 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%; et
- > 19,0 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

La figure 7-1 présente une extrapolation de la répartition du TA des conducteurs mortellement blessés, soumis à un test d'alcoolémie afin d'illustrer la répartition pour l'ensemble des conducteurs mortellement blessés. On constate que 19 des 45 (42,2 %) des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 15 (78,9 %) avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 7-1

TA des conducteurs décédés*: Manitoba, 2010**



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

** le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

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), 33,3 % avaient entre 20 et 25 ans, 22,2 %, entre 36 et 45 ans, 16,7 %, entre 26 et 35 ans et entre 46 et 55 ans et 11,1 % 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%), 28,6 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 21,4 % avaient entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans et 14,3 %, avaient entre 16 et 19 ans et 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 et 25 ans – 75,0 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, 0,0 % des conducteurs du groupe des plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

7.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 94,4 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 92,9 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont le TA était supérieur à la limite.

Les hommes dominent en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (35 des 45 victimes ou 77,8 % étaient des hommes). Les hommes blessés mortellement étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les femmes (54,5 % et 11,1 %, respectivement). De plus, 76,5 % des conducteurs et 100,0 % des conductrices qui avaient consommé de l'alcool 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), 50,0 % étaient des automobilistes, 44,4 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 5,6 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 50,0 % étaient des automobilistes et des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 53,3 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 50,0 % des motocyclistes et 36,0 %, des automobilistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

7.2.4 Variations selon le genre de collision. Un peu moins de la moitié des conducteurs décédés (22 sur 45) 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 (77,8 % et 71,4 %, 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 (66,7 %) avaient un TA positif, comparativement à 19,0 % 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 2010, 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 (voir la section 2.2.4)

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.

Tableau 7-3

**Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves :
Manitoba, 2010**

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	42	6	14.3	7.7
20-25	47	10	21.3	12.8
26-35	74	18	24.3	23.1
36-45	48	6	12.5	7.7
46-55	51	10	19.6	12.8
>55	71	16	22.5	20.5
Indéterminé	60	12	20.0	15.4
<u>Sexe</u>				
Homme	231	47	20.3	60.3
Femme	120	19	15.8	24.4
Indéterminé	47	12	25.5	15.4
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	171	29	17.0	37.2
Camion/fourgonnette	142	27	19.0	34.6
Motocyclette	11	3	27.3	3.8
Semi-remorque	13	2	15.4	2.6
Autre véhicule routier	4	2	50.0	2.6
Véhicule non routier	19	4	21.1	5.1
Indéterminé	38	11	28.9	14.1
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	162	63	38.9	80.8
Plusieurs véhicules	236	15	6.4	19.2
TOTAL	398	78	19.6	100.0

* Ces données sont légèrement sous-estimées parce que 15,7 % environ de toutes les blessures sont consignées comme étant « indéterminées ».

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, 398 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 19,6 % étaient liées à l'alcool.

7.3.1 Âge des conducteurs. De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures, 23,1 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 20,5 % des plus de 55 ans et 12,8 %, de ceux des 20 à 25 ans et des 46 à 55 ans. Les conducteurs des groupes de 16 à 19 ans et de 36 à 45 ans représentaient chacun 7,7 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Parmi tous les groupes d'âge, près du quart des conducteurs de 26 à 35 ans et de plus de 55 ans étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool (24,3 % et 22,5 %, respectivement). 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, 60,3 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi supérieure à celle des femmes (20,3 % et 15,8 %, 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 37,2 %, les conducteurs de camions/fourgonnettes pour 34,6 %, les conducteurs de véhicules non routiers pour 5,1 %, les motocyclistes pour 3,8 % et les conducteurs de semi-remorques, pour 2,6 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs d'autres véhicules routiers, soit 50,0 % par rapport à 22,3 % des motocyclistes, 21,1 % des conducteurs de véhicules non routiers, 19,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 17,0 % des automobilistes et 15,4 % des conducteurs de semi-remorques.

7.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 80,8 % 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 – 38,9 % de ces conducteurs, par rapport à 6,4 % 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. La présente section indique aussi les progrès réalisés au Manitoba relativement à l'objectif de la SRCFA 2010, qui consiste à diminuer de 40 % le problème de l'alcool au volant d'ici 2010, en comparant les résultats de 2010 à ceux de la période de référence de 1996 à 2001.

7.4.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2010. Le tableau 7-4 et la figure 7-2 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 2010. 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 nécessairement 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 (où au moins un des véhicules en cause est une automobile, un camion/fourgonnette, une motocyclette ou un autre véhicule routier). Les analyses précédentes englobaient tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Comme le montrent le tableau et la figure, le nombre de décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé de façon générale, passant de 46 à un creux de 29 entre 1995 et 2001. Ce nombre a augmenté à 43 en 2003, diminué à 30 en 2005, s'est élevé à 46 en 2007, baissé à 34 en 2009 et remonté à 37 en 2010. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a connu une augmentation, 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 à 29,6 % en 2000, atteindre 40,2 % en 2003 et glisser à son plus bas à 28,0 % en 2005, avant de grimper à un sommet de 55,7 % en 2008 pour redescendre à 38,2 % en 2009 et s'élever de nouveau à 42,0 % en 2010.

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 - 2010**

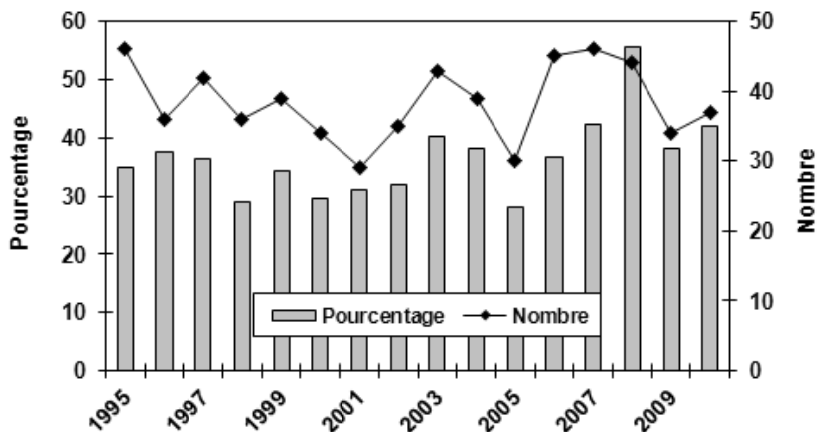
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	132	46	34.8
1996	96	36	37.5
1997	115	42	36.5
1998	124	36	29.0
1999	114	39	34.2
2000	115	34	29.6
2001	94	29	30.9
2002	110	35	31.8
2003	107	43	40.2
2004	102	39	38.2
2005	107	30	28.0
2006	123	45	36.6
2007	109	46	42.2
2008	79	44	55.7
2009	89	34	38.2
2010	88	37	42.0
période de référence 1996 - 2001	110	36	32.7

*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 7-2

Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Manitoba, 1995 – 2010



Pendant la période de référence de 1996 à 2001 indiquée au bas du tableau, il y a eu 36 décès, en moyenne, liés à l'alcool et représentant 32,7 % de tous les décès. Ainsi, on peut voir que le pourcentage de décès liés à des collisions dans lesquelles un conducteur a consommé de l'alcool a augmenté de 28,4 %, par rapport aux 32,7 % de la période de référence (1996 – 2001) pour atteindre 42,0 % en 2010. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on note une augmentation de 2,8 % par rapport à la moyenne de 36 pendant la période de référence (1996 – 2001) puisqu'il a atteint 37 en 2010.

7.4.2 Conducteurs décédés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 24 ans, soit de 1987 à 2010, figurent au tableau 7-5. Les tendances sont illustrées à la figure 7-3 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 se limitent aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après la collision.

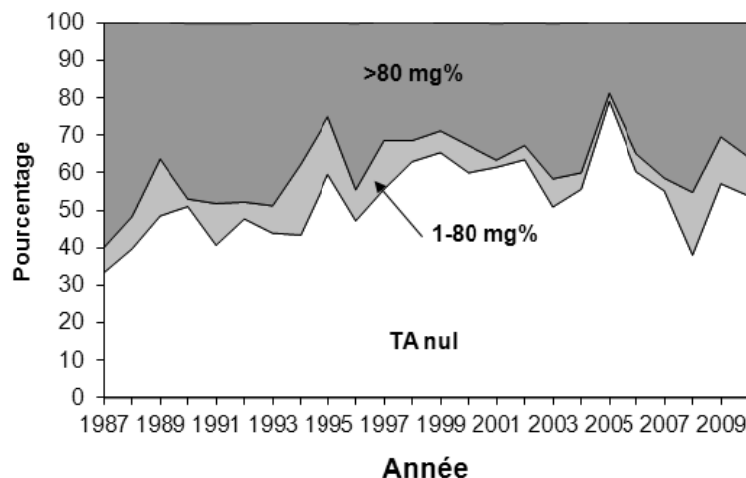
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs décédés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale entre 1987 (60,0 %) et 2005 où un creux a été atteint (18,8 %), avant de monter à 45,2 % en 2008, de redescendre en 2009 (30,4 %) et de s'élever de nouveau en 2010 (35,9 %). Le pourcentage de conducteurs décédés qui avaient un TA nul a augmenté, de façon générale, passant du niveau le plus bas de 1987 (33,0 %) à son plus haut niveau en 2005 (79,2 %), puis a diminué en 2008 (38,1 %), s'est élevé en 2009 (57,1 %) et est redescendu en 2010 (53,8 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 1994 (18,9 %), et à son plus bas en 2001 (1,9 %), puis il a augmenté à 7,5 % en 2003, pour glisser à 2,1 % en 2005, puis remonter à 16,7 % en 2008 avant de redescendre à 10,3 % en 2010.

Tableau 7-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Manitoba, 1987 - 2010

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Conducteurs regroupés par TA (mg%)					
				Zéro	(% 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
2006	63	63	100.0	38	60.3	3	4.8	22	34.9
2007	59	58	98.3	32	55.2	2	3.4	24	41.4
2008	42	42	100.0	16	38.1	7	16.7	19	45.2
2009	58	56	96.6	32	57.1	7	12.5	17	30.4
2010	41	40	97.6	22	55.0	4	10.0	14	35.0
période de référence 1996 - 2001	52	51	98.1	30	58.8	4	7.8	17	33.3

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 7-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Manitoba, 1987 – 2010



Comparativement à la période de référence de 1996 à 2001 indiquée au bas du tableau 7-5, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2010 a diminué de 8,5 % (passant de 58,8 % à 53,8 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 32,1 % (de 7,8 % à 10,3 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une hausse de 7,8 % (de 33,3 % à 35,9 %).

Le tableau 7-6 et la figure 7-4 contiennent des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés au cours d'une période plus courte, de 1990 à 2010. Ces résultats diffèrent aussi de ceux qui sont présentés ci-dessus, pour plusieurs raisons. Premièrement, le nombre de conducteurs est extrapolé de manière à illustrer la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA (voir la figure 7-1). Deuxièmement, les estimations sont basées sur tous les conducteurs mortellement blessés et non pas seulement sur ceux qui sont décédés moins de six heures après la collision. Troisièmement, les conducteurs sont classés en deux catégories de TA seulement : nulle et positive.

Comme on peut le voir au tableau 7-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 1996 et 2001 est de 40,3 %. En 2010, 42,2 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une augmentation de 4,7 % par rapport à la période de base.

7.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 7-7 et la figure 7-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Comme le montre le tableau 7-7, pendant la période de référence (1996 – 2001), une moyenne de 21,3 % de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 19,6 % en 2010, soit une baisse de 8,0 % du problème.

Tableau 7-6

Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Manitoba, 1990 – 2010

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1990	64	32	50.0	32	50.0
1991	72	31	43.1	41	56.9
1992	58	29	50.0	29	50.0
1993	68	35	51.5	33	48.5
1994	64	29	45.3	35	54.7
1995	70	42	60.0	28	40.0
1996	48	21	43.8	27	56.3
1997	65	39	60.0	26	40.0
1998	67	44	65.7	23	34.3
1999	60	40	66.7	20	33.3
2000	67	42	62.7	25	37.3
2001	62	39	62.9	23	37.1
2002	59	37	62.7	22	37.3
2003	62	29	46.8	33	53.2
2004	57	34	59.6	23	40.4
2005	55	42	76.4	13	23.6
2006	72	44	61.1	28	38.9
2007	69	39	56.5	30	43.5
2008	47	18	38.3	29	61.7
2009	63	35	55.6	28	44.4
2010	45	26	57.8	19	42.2
période de référence 1996 - 2001	62	37	59.7	25	40.3

* nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

Figure 7-4

Pourcentage des conducteurs mortellement blessés* ayant eu un TA positif : Manitoba, 1990-2010

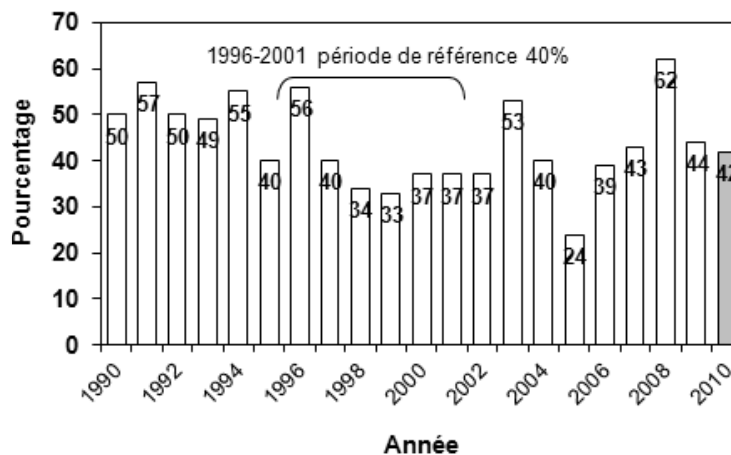


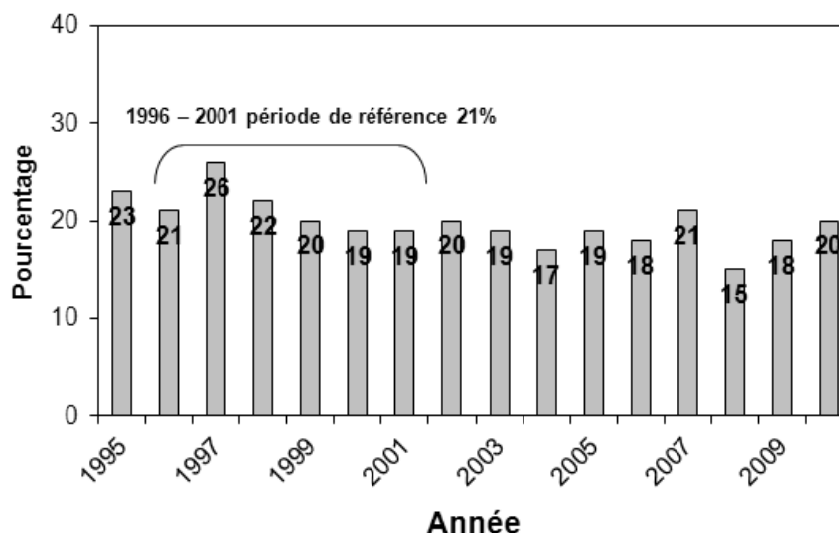
Tableau 7-7
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Manitoba, 1995 - 2010

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	771	175	(22.7)
1996	818	175	(21.4)
1997	650	168	(25.8)
1998	682	153	(22.4)
1999	619	123	(19.9)
2000	610	114	(18.7)
2001	622	116	(18.6)
2002	540	109	(20.2)
2003	546	103	(18.9)
2004	574	97	(16.9)
2005	511	97	(19.0)
2006	549	96	(17.5)
2007	486	104	(21.4)
2008	450	69	(15.3)
2009	469	85	(18.1)
2010	398	78	(19.6)
période de référence 1996 - 2001	667	142	(21.3)

*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 7-5

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 – 2010



*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

Le tableau 7-8 et la figure 7-6 contiennent aussi des renseignements sur les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 7.3, ainsi que du tableau 7-7 et de la figure 7-5 ci-dessus 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 baissé de façon générale. Entre 1995 et 2004, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte a baissé de façon générale, passant de 22,9 % à 17,3 %. En 2005, a est remonté à 19,1 %, pour ensuite baisser à 17,3 % en 2006, s'élever à 22,1 % en 2007, chuter à son plus bas, à 15,6 %, en 2008, se raffermir à 18,8 % en 2009 et glisser légèrement à 18,5 % en 2010.

Comme le montre le tableau 7-8, pendant la période de référence (1996 – 2001), 21,6 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2010, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a chuté à 18,5 %, soit une diminution de 14,4 %.

Tableau 7-8

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 – 2010

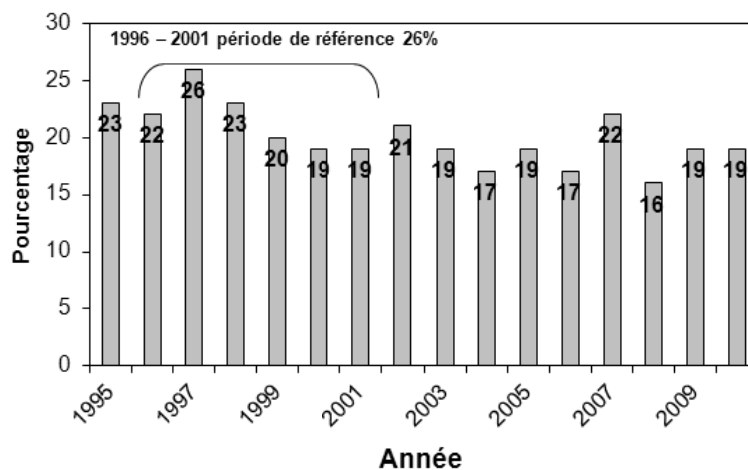
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	743	170	(22.9)
1996	804	174	(21.6)
1997	630	162	(25.7)
1998	657	151	(23.0)
1999	595	120	(20.2)
2000	587	110	(18.7)
2001	597	115	(19.3)
2002	525	108	(20.6)
2003	532	102	(19.2)
2004	550	95	(17.3)
2005	482	92	(19.1)
2006	526	91	(17.3)
2007	467	103	(22.1)
2008	437	68	(15.6)
2009	452	85	(18.8)
2010	341	63	(18.5)
période de référence 1996 - 2001	645	139	(21.6)

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

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

Figure 7-6

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 – 2010



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 2010. 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); et
- > 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 2010. 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, 70 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Ontario en 2010. De plus, dans 64 de ces cas (91,4 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, 27 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Ontario, en 2010. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 42,2 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 11,6 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Ontario en 2010.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 728 personnes sont décédées dans des collisions routières en Ontario, en 2010. Dans 655 de ces cas (90,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total,

233, soit 35,6 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (728 x 0,356), on peut déterminer qu'en Ontario, en 2010, 259 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

8.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 21,9 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans, 18,5 %, entre 36 et 45 ans, 16,7 %, entre 26 et 45 ans et entre 46 et 55 ans, 13,7 %, avaient plus de 55 ans; 11,6 %, entre 16 et 19 ans et 0,9 %, avaient moins de 16 ans.

Tableau 8-1
Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Ontario, 2010

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	10	83.3	2	20.0	0.9
16-19	70	64	91.4	27	42.2	11.6
20-25	89	87	97.8	51	58.6	21.9
26-35	88	82	93.2	39	47.6	16.7
36-45	98	83	84.7	43	51.8	18.5
46-55	109	100	91.7	39	39.0	16.7
>55	262	229	87.4	32	14.0	13.7
<u>Sexe</u>						
Homme	524	482	92.0	199	41.3	85.4
Femme	204	173	84.8	34	19.7	14.6
<u>Type</u>						
Conducteur	469	438	93.4	165	37.7	70.8
Passager	130	110	84.6	30	27.3	12.9
Piéton	129	107	82.9	38	35.5	16.3
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	329	302	91.8	100	33.1	42.9
Camion/fourgonnette	121	111	91.7	41	36.9	17.6
Motocyclette	52	47	90.4	11	23.4	4.7
Autre véhicule routier	18	17	94.4	0	0.0	0.0
Véhicule non routier (Piétons)	79	71	89.9	43	60.6	18.5
	129	107	82.9	38	35.5	16.3
TOTAL	728	655	90.0	233	35.6	100.0

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

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 20 à 25 ans et des 36 à 45 ans est décédée (58,6 % et 51,8 %, respectivement). La plus faible consommation d'alcool a

été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgés – 20,0 % des personnes de moins de 16 ans et 14,0 % 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, 85,4 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (41,3 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (19,7 %).

8.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 70,8 % étaient des conducteurs, 16,3 %, des piétons et 12,9 %, des passagers.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (37,7 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. Elle était de 35,5 % dans les collisions dans lesquelles un piéton est décédé et de 27,3 % dans les collisions 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, 42,9 % se trouvaient dans une automobile, 18,5 %, dans un véhicule non routier, 17,6 % étaient des occupants d'un camion/fourgonnette, et 4,7 % 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 supérieur à celui des collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile ou un motocycliste est décédé (36,9 % par rapport à 33,1 % et 23,4 %). Parmi les occupants de véhicules non routiers, 60,6 % ont été en cause dans des collisions liées à l'alcool.

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 2010. Le tableau 8-2 présente les données selon le groupe d'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision (un ou plusieurs véhicules).

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

quantité, les trois dernières, sur les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale de 80 mg%.

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu 28 conducteurs tués en 2010; 22 de ces victimes (78,6 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, huit (36,4 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 7,3 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Tableau 8-2

Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Ontario, 2010

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	28	22	78.6	8	36.4	7.3	7	31.8	7.5
20-25	51	46	90.2	21	45.7	19.3	18	39.1	19.4
26-35	55	49	89.1	21	42.9	19.3	18	36.7	19.4
36-45	54	47	87.0	23	48.9	21.1	20	42.6	21.5
46-55	66	63	95.5	21	33.3	19.3	18	28.6	19.4
>55	140	105	75.0	15	14.3	13.8	12	11.4	12.9
<u>Sexe</u>									
Homme	312	261	83.7	96	36.8	88.1	82	31.4	88.2
Femme	82	71	86.6	13	18.3	11.9	11	15.5	11.8
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	247	204	82.6	69	33.8	63.3	58	28.4	62.4
Camion/fourgonnette	85	72	84.7	32	44.4	29.4	29	40.3	31.2
Motocyclette	49	43	87.8	8	18.6	7.3	6	14.0	6.5
Semi-remorque	12	12	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Autre véhicule	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	171	147	86.0	80	54.4	73.4	72	49.0	77.4
Plusieurs véhicules	223	185	83.0	29	15.7	26.6	21	11.4	22.6
TOTAL	394	332	84.3	109	32.8	100.0	93	28.0	100.0

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

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que sept des 22 (31,8 %) 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 sept des huit conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les

conducteurs de 16 à 19 ans représentaient 7,5 % 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 Ontario, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2010, puisque 84,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

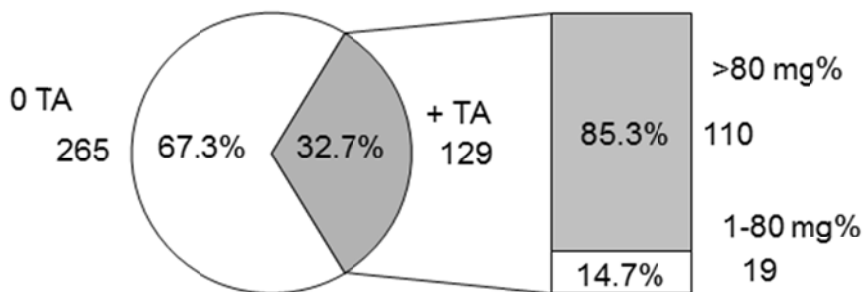
En Ontario, 32,8 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 93 des 109 (85,3 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 67,2 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 3,9 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,9 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 10,2 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%; et
- > 17,8 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

La figure 8-1 présente une extrapolation de la répartition du TA des conducteurs mortellement blessés, soumis à un test d'alcoolémie afin d'illustrer la répartition pour l'ensemble des conducteurs mortellement blessés. On constate que 129 des 394 (32,7 %) des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 110 (85,3 %) avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 8-1

TA des conducteurs décédés*: Ontario, 2010**



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

** le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

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), 21,1 % avaient entre 36 et 45 ans, 19,3 %, entre 20 et 25 ans, entre 26 et 35 ans et entre 46 et 55 ans, 13,8 % avaient plus de 55 ans et 7,3 %, entre 16 et 19 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 21,5 % faisaient partie du groupe des 36 à 45 ans, 19,4 %, de ceux des 20 à 25 ans, des 26 à 35 ans et des 46 à 55 ans, 12,9 %, de celui des plus de 55 ans et 7,5%, de celui des 16 à 19 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 36 et 45 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 48,9 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 14,3 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

8.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 88,1 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 88,2 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (312 des 394 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (36,8 % et 18,3 %, respectivement). En outre, 85,4 % des conducteurs et 84,6 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

8.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 63,3 % étaient des automobilistes, 29,4 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 7,3 %, des motocyclistes.

Chez les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 62,4 % étaient des automobilistes, 31,2 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 6,5 %, des motocyclistes.

Selon les différentes catégories de véhicules, 44,4 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 33,8 % des automobilistes mortellement blessés et 18,6 % des motocyclistes avaient consommé de l'alcool. Aucun des conducteurs de semi-remorques mortellement blessés n'avait consommé d'alcool.

8.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (171 sur 394) 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 (73,4 % et 77,4 %, respectivement).

Cette apparente disparité serait attribuable à une représentation excessive de la consommation d'alcool dans les accidents à un seul véhicule. Plus de la moitié des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (54,4 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 15,7 % 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 2010, 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 (voir la section 2.2.4).

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.

Tableau 8-3

**Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves :
Ontario, 2010**

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
Âge				
<16	6	1	16.7	0.2
16-19	203	47	23.2	9.5
20-25	460	132	28.7	26.6
26-35	595	98	16.5	19.7
36-45	632	80	12.7	16.1
46-55	679	70	10.3	14.1
>55	729	45	6.2	9.1
Indéterminé	189	24	12.7	4.8
Sexe				
Homme	2496	402	16.1	80.9
Femme	997	95	9.5	19.1
Type de véhicule				
Automobile	2117	330	15.6	66.4
Camion/fourgonnette	704	101	14.3	20.3
Motocyclette	315	33	10.5	6.6
Semi-remorque	107	7	6.5	1.4
Autre véhicule routier	49	6	12.2	1.2
Véhicule non routier	177	19	10.7	3.8
Indéterminé	24	1	4.2	0.2
Genre de collision				
Un seul véhicule	981	330	33.6	66.4
Plusieurs véhicules	2512	167	6.6	33.6
TOTAL	3493	497	14.2	100.0

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, 3 493 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 14,2 % étaient liées à l'alcool.

8.3.1 Âge des conducteurs. De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 26,6 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 19,7 %, des 26 à 35 ans et 16,1 %, des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans représentaient 0,2 % et ceux du groupe des plus de 55 ans, seulement 9,1 % 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 du quart des conducteurs du groupe des 20 à 25 ans, étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (28,7 %). Le groupe dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre de collisions a été celui des plus de 55 ans (6,2 %).

8.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 80,9 % 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 (16,1 % et 9,5 %, 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 66,4 %, les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 20,3 %, les motocyclistes, pour 6,6 % et les conducteurs de véhicules non routiers, pour 3,8 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des automobilistes, soit 15,6 %, par rapport à 14,3 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, à 12,2 % des conducteurs d'autres véhicules routiers, à 10,7 % des conducteurs de véhicules non routiers et à 10,5 % des motocyclistes. Parmi les conducteurs de semi-remorques, 6,5 % ont été 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, 66,4 % 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 – 33,6 % de ces conducteurs, par rapport à 6,6 % 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. La présente section indique aussi les progrès réalisés en Ontario relativement à l'objectif de la SRCFA 2010, qui consiste à diminuer de 40 % le problème de l'alcool au volant d'ici 2010, en comparant les résultats de 2010 à ceux de la période de référence de 1996 à 2001.

8.4.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2010. Le tableau 8-4 et la figure 8-2 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 2010. 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 nécessairement 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 (où au moins un des véhicules en cause est une automobile, un camion/fourgonnette, une motocyclette ou un autre véhicule routier). Les analyses précédentes englobaient 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 - 2010**

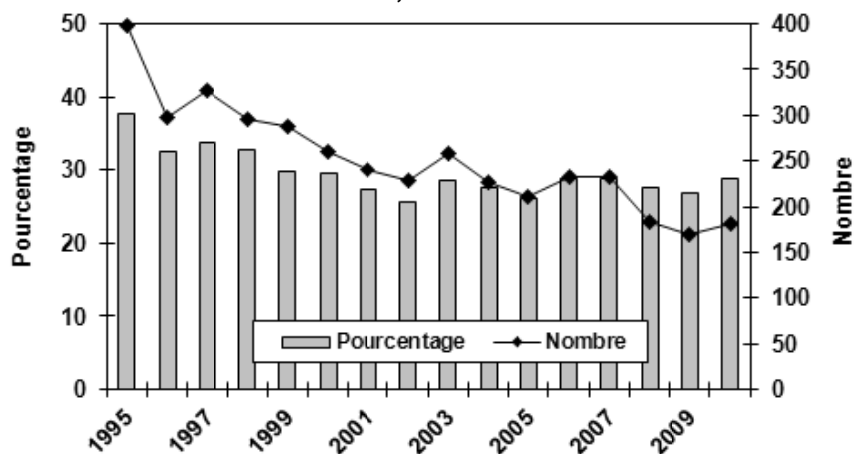
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	1059	398	37.6
1996	915	297	32.5
1997	969	328	33.8
1998	900	295	32.8
1999	966	287	29.7
2000	886	261	29.5
2001	878	241	27.4
2002	895	229	25.6
2003	903	258	28.6
2004	825	227	27.5
2005	802	210	26.2
2006	803	232	28.9
2007	804	232	28.9
2008	662	183	27.6
2009	628	169	26.9
2010	627	181	28.9
période de référence 1996 - 2001	919	285	31.0

*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 8-2

Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Ontario, 1995 – 2010



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 de façon générale, passant de 398 à 210 entre 1995 et 2005. Il a augmenté à 232 en 2006 avant de chuter à un creux de 169 en 2009 et de s'élever à 181 en 2010. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a baissé de façon générale, passant de 37,6 % en 1995 à 25,6 % en 2002. Depuis, il a augmenté à 28,9 % en 2006 est descendu à 26,9 % en 2009 et s'est élevé de nouveau à 28,9 % en 2010.

Pendant la période de référence de 1996 à 2001 indiquée au bas du tableau, il y a eu 285 décès, en moyenne, liés à l'alcool et représentant 31,0 % de tous les décès. Ainsi, on peut voir que le pourcentage de décès liés à des collisions dans lesquelles un conducteur a consommé de l'alcool a diminué de 6,8 %, par rapport aux 31,0 % de la période de référence (1996 – 2001) pour atteindre 28,9 % en 2010. Cependant, en ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on note une baisse de 36,5 % par rapport à la moyenne de 285 pendant la période de référence (1996 – 2001) puisqu'il a atteint 181 en 2010.

8.4.2 Conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 24 ans, soit de 1987 à 2010, figurent au tableau 8-5. Les tendances sont illustrées à la figure 8-3 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 se limitent 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 connu une tendance générale à la baisse entre 1987 (39,6 %) et 2002 (22,9 %), puis une hausse générale jusqu'en 2005 (25,7 %), avant de diminuer à 21,1 % en 2008 et de se relever à 26,6 % en 2010. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté de façon générale entre 1987 (53,0 %) et 2002 (72,2 %) pour diminuer de façon générale jusqu'en 2006 (67,0 %), atteindre son plus haut niveau à 74,2 % en 2008 et baisser de nouveau en 2010 (69,2 %). Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 1988 (12,5 %), puis il a dégringolé en 2001 (4,3 %), avant de remonter en 2003 (5,9 %), de redescendre en 2005 (4,8 %), de grimper en 2007 (8,5 %), de glisser jusqu'à un creux en 2009 (3,9 %), puis de s'élever en 2010 (4,2 %).

Comparativement à la période de référence de 1996 à 2001, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2009 a augmenté de 3,1 % (passant de 67,1 % à 69,2 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 35,4 % (de 6,5 % à 4,2 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une hausse de 0,8 % (de 26,4 % à 26,6 %).

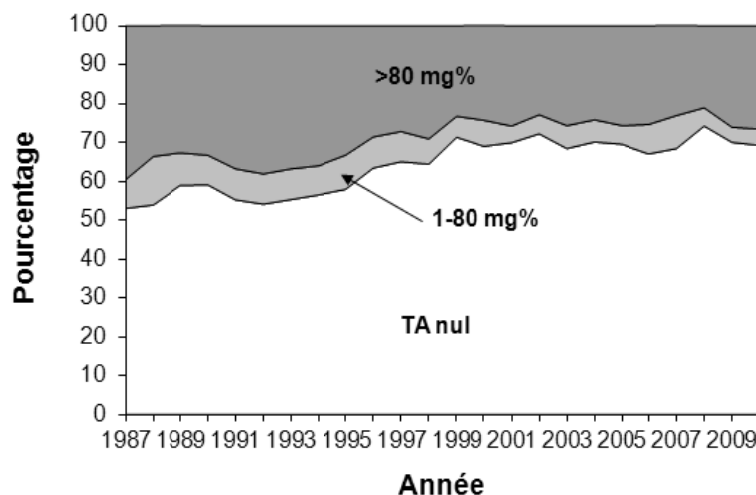
Tableau 8-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Ontario, 1987 - 2010

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Conducteurs regroupés par TA (mg%)					
				Zéro	(% 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
2006	384	370	96.4	248	67.0	28	7.6	94	25.4
2007	429	414	96.5	283	68.4	35	8.5	96	23.2
2008	339	322	95.0	239	74.2	15	4.7	68	21.1
2009	294	280	95.2	196	70.0	11	3.9	73	26.1
2010	307	289	94.1	200	69.2	12	4.2	77	26.6
période de référence 1996 - 2001	443	417	94.1	280	67.1	27	6.5	110	26.4

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 8-3

Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Ontario, 1987 – 2010



Le tableau 8-6 et la figure 8-4 contiennent des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés au cours d'une période plus courte, de 1990 à 2010. Ces résultats diffèrent aussi de ceux qui sont présentés ci-dessus, pour plusieurs raisons.

Premièrement, le nombre de conducteurs est extrapolé afin d'illustrer la répartition, en fonction de leur TA, de tous les conducteurs soumis à l'alcootest (voir la figure 8-1). Deuxièmement, les estimations sont basées sur tous les conducteurs mortellement blessés et non pas seulement sur ceux qui sont décédés moins de six heures après la collision. Troisièmement, les conducteurs sont classés en deux catégories de TA seulement : nulle et positive.

Comme on peut le voir au tableau 8-6, le pourcentage de référence des conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 1996 et 2001 est de 33,1 %. En 2010, 32,7 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 1,2 % par rapport à la période de base.

8.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 8-7 et la figure 8-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Comme le montre le tableau 8-7, pendant la période de référence (1996 – 2001), 19,5 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 14,2 % en 2010, soit une diminution de 27,2 % du problème.

Le tableau 8-8 et la figure 8-6 fournissent aussi des renseignements 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, ainsi que du tableau 8-7 et de la figure 8-5

ci-dessus, 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. Entre 1995 et 2003, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a connu une baisse générale, passant de 22,9 % à 16,3 %, puis a augmenté à 17,2 % en 2004, est descendue à 16,6 % en 2005, s'élevant à 18,3 % en 2006 avant de redescendre à 16,6 % en 2008, de remonter légèrement à 16,8 % en 2009 et de fléchir à 14,5 % en 2010.

Comme le montre le tableau 8-8, pendant la période de référence (1996 – 2001), 19,9 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2010, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 14,5 %, soit une diminution de 27,1 % par rapport à la période de référence.

Tableau 8-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Ontario, 1990 – 2010

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1990	656	388	59.1	268	40.9
1991	662	362	54.7	300	45.3
1992	678	364	53.7	314	46.3
1993	711	391	55.0	320	45.0
1994	628	354	56.4	274	43.6
1995	630	367	58.3	263	41.7
1996	523	330	63.1	193	36.9
1997	594	384	64.6	210	35.4
1998	523	337	64.4	186	35.6
1999	568	401	70.6	167	29.4
2000	517	354	68.5	163	31.5
2001	521	366	70.2	155	29.8
2002	518	378	73.0	140	27.0
2003	518	357	68.9	161	31.1
2004	503	352	70.0	151	30.0
2005	481	337	70.1	144	29.9
2006	462	314	68.0	148	32.0
2007	498	341	68.5	157	31.5
2008	425	313	73.6	112	26.4
2009	366	256	69.9	110	30.1
2010	394	265	67.3	129	32.7
période de référence 1996 - 2001	541	362	66.9	179	33.1

* nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

Figure 8-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*ayant eu un TA positif : Ontario, 1990-2010

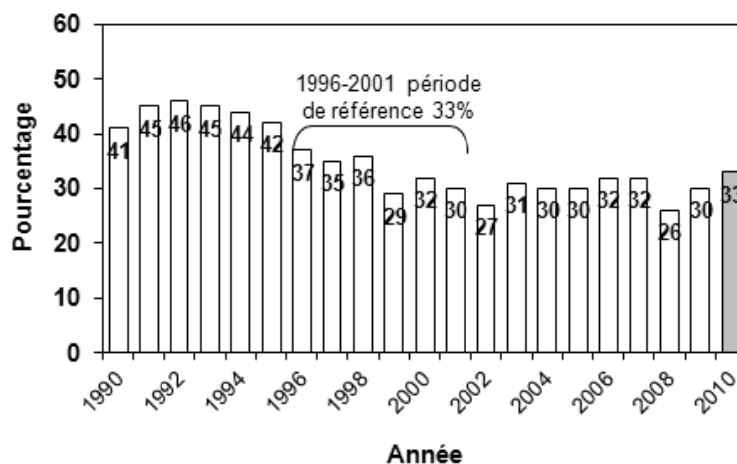


Tableau 8-7

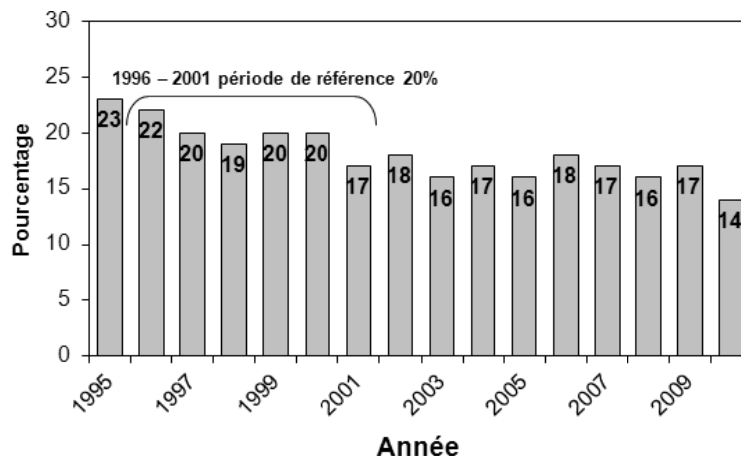
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Ontario, 1995 - 2010

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	6800	1538	(22.6)
1996	6221	1355	(21.8)
1997	5673	1134	(20.0)
1998	5722	1074	(18.8)
1999	5692	1113	(19.6)
2000	5329	1047	(19.6)
2001	5435	934	(17.2)
2002	6165	1092	(17.7)
2003	5327	858	(16.1)
2004	4797	809	(16.9)
2005	4970	811	(16.3)
2006	4319	780	(18.1)
2007	4535	779	(17.2)
2008	4163	679	(16.3)
2009	3489	580	(16.6)
2010	3493	497	(14.2)
période de référence 1996 - 2001	5679	1110	(19.5)

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

Figure 8-5

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Ontario, 1995 – 2010



*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.

Tableau 8-8

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 : Ontario, 1995 – 2010

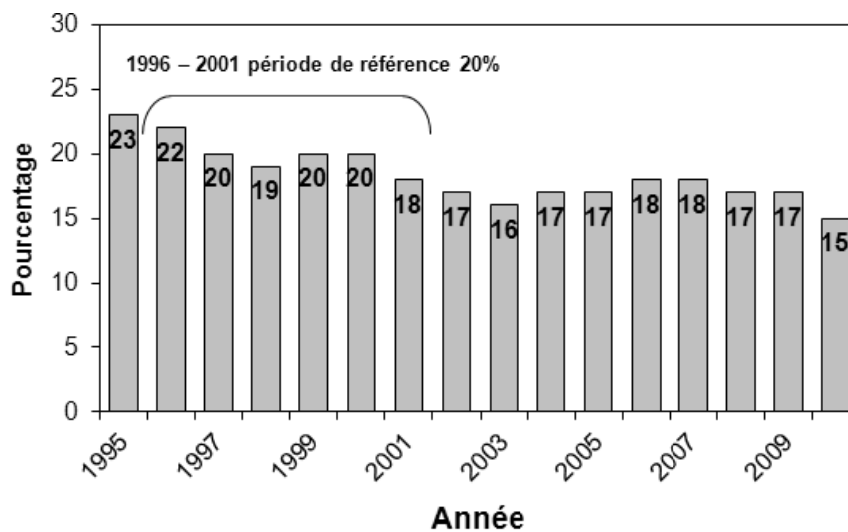
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	6568	1504	(22.9)
1996	6003	1326	(22.1)
1997	5442	1106	(20.3)
1998	5402	1026	(19.0)
1999	5486	1088	(19.8)
2000	5126	1030	(20.1)
2001	5199	916	(17.6)
2002	5468	939	(17.2)
2003	5086	829	(16.3)
2004	4568	787	(17.2)
2005	4724	783	(16.6)
2006	4155	759	(18.3)
2007	4312	763	(17.7)
2008	3949	654	(16.6)
2009	3306	556	(16.8)
2010	3292	477	(14.5)
période de référence 1996 - 2001	5443	1082	(19.9)

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

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

Figure 8-6

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Ontario, 1995 – 2010



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 2010. 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); et
- > 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 2010. 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, 55 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Québec en 2010. De plus, dans 51 cas (92,7 %), 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, 19 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Québec, en 2010. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 37,3 % 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 14,8 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Québec en 2010.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 516 personnes sont décédées dans des collisions routières au Québec, en 2010. Dans 421 de ces cas (81,6 %),

il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 128, soit 30,4 %, étaient liés à l'alcool.

Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (516 x 0,304), on peut déterminer qu'*au Québec, en 2010, 157 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.*

9.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 25,0 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 à 25 ans, 16,4 % avaient plus de 55 ans, 15,6 %, entre 46 et 55 ans, 14,8 %, entre 16 et 19 ans et entre 26 et 35 ans, 13,3 %, entre 36 et 45 ans et 0,0 % avaient moins de 16 ans.

Tableau 9-1

Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Québec, 2010

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	22	18	81.8	0	0.0	0.0
16-19	55	51	92.7	19	37.3	14.8
20-25	72	64	88.9	32	50.0	25.0
26-35	57	44	77.2	19	43.2	14.8
36-45	54	48	88.9	17	35.4	13.3
46-55	79	60	75.9	20	33.3	15.6
>55	177	136	76.8	21	15.4	16.4
<u>Sexe</u>						
Homme	367	303	82.6	104	34.3	81.3
Femme	149	118	79.2	24	20.3	18.8
<u>Type</u>						
Conducteur	348	290	83.3	95	32.8	74.2
Passager	106	88	83.0	24	27.3	18.8
Piéton	53	43	81.1	9	20.9	7.0
Indéterminé	9	0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	289	248	85.8	74	29.8	57.8
Camion/fourgonnette	31	21	67.7	10	47.6	7.8
Motocyclette	40	34	85.0	13	38.2	10.2
Autre véhicule routier	9	8	88.9	0	0.0	0.0
Véhicule non routier (Piétons)	86	67	77.9	22	32.8	17.2
(Piétons)	53	43	81.1	9	20.9	7.0
Indéterminé	8	0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	516	421	81.6	128	30.4	100.0

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

Parmi tous les groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne des groupes des 20 à 25 ans et des 26 à 35 ans est décédée (50,0 % et 43,2 %, respectivement). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgés – 0,0 % des jeunes de moins de 16 ans et 15,4 % 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, 81,3 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (34,3 %) était plus grande que celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (20,3 %).

9.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 74,2 % étaient des conducteurs, 18,8 %, des passagers et 7,0 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (32,8 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. L'alcool était en cause dans 27,3 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 20,9 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé.

9.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 57,8 % se trouvaient dans une automobile, 17,2 % étaient des occupants d'un véhicule non routier, 10,2 % se trouvaient sur une motocyclette et 7,8 % étaient dans un camion/fourgonnette.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans les cas où un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur à celui des collisions dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (47,6 % par rapport à 29,8 %). Parmi les motocyclistes, 38,2 % sont décédés dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 32,8 % des occupants de véhicules non routiers.

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 2010. 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).

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 27 conducteurs tués en 2010; 22 de ces victimes (81,5 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, sept (31,8 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 10,8 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Tableau 9-2

Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Québec, 2010

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	27	22	81.5	7	31.8	10.8	4	18.2	7.5
20-25	45	30	66.7	13	43.3	20.0	12	40.0	22.6
26-35	33	26	78.8	14	53.8	21.5	13	50.0	24.5
36-45	28	18	64.3	8	44.4	12.3	5	27.8	9.4
46-55	49	33	67.3	13	39.4	20.0	12	36.4	22.6
>55	86	42	48.8	10	23.8	15.4	7	16.7	13.2
<u>Sexe</u>									
Homme	200	130	65.0	58	44.6	89.2	47	36.2	88.7
Femme	68	41	60.3	7	17.1	10.8	6	14.6	11.3
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	203	134	66.0	45	33.6	69.2	37	27.6	69.8
Camion/fourgonnette	24	13	54.2	8	61.5	12.3	7	53.8	13.2
Motocyclette	35	22	62.9	12	54.5	18.5	9	40.9	17.0
Semi-remorque	4	1	25.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Autre véhicule	2	1	50.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	112	78	69.6	40	51.3	61.5	35	44.9	66.0
Plusieurs véhicules	156	93	59.6	25	26.9	38.5	18	19.4	34.0
TOTAL	268	171	63.8	65	38.0	100.0	53	31.0	100.0

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

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que quatre des 22 (18,2 %) jeunes mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que quatre des sept conducteurs qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à la limite autorisée. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs ayant un TA illégal en proportion de tous les conducteurs dont le TA dépasse la

limite. Ainsi, les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans représentaient 7,5 % de tous les conducteurs ayant un TA supérieur à la limite.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Québec, la fréquence des tests d'alcoolémie était faible en 2010, puisque 63,8 % de tous les conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest.

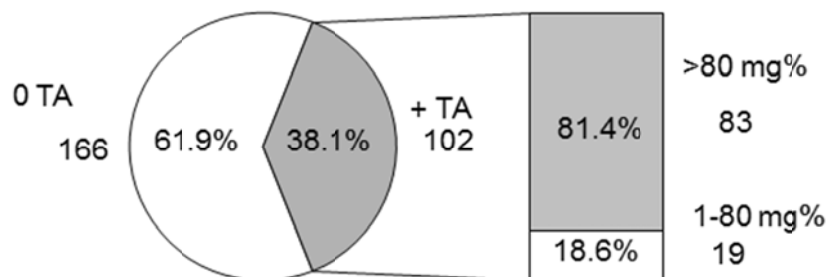
Au Québec, 38,0 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 53 des 65 (81,5 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 62,0 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 4,7 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 2,3 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 12,3 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%; et
- > 18,7 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

La figure 9-1 présente une extrapolation de la répartition du TA des conducteurs mortellement blessés, soumis à un test d'alcoolémie, afin d'illustrer la répartition pour l'ensemble des conducteurs mortellement blessés. On constate que 102 des 268 (38,1 %) des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 83 (81,4 %) avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 9-1

TA des conducteurs décédés*: Québec, 2010**



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

** le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

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), 21,5 % avaient entre 26 et 35 ans, 20,0 %, entre 20 et 25 ans et entre 46 et 55 ans, 15,4 % avaient plus de 55 ans, 12,3 %, entre 36 et 45 ans et 10,8 %, 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%), 24,5 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 22,6 %, de ceux des 20 à 25 ans et des 46 à 55 ans, 13,2 % avaient plus de 55 ans, 9,4 %, faisaient partie du groupe des 36 à 45 ans et 7,5 % avaient entre 16 et 19 ans.

Parmi les principaux groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 53,8 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 23,8 % 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 89,2 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et 88,7 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (200 des 268 victimes ou 74,6 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (44,6 % et 17,1 %, respectivement). En outre, 81,0 % des conducteurs et 85,7 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

9.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 69,2 % étaient des automobilistes, 18,5 %, des motocyclistes et 12,3 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 69,8 % étaient des automobilistes, 17,0 %, des motocyclistes et 13,2 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Selon les différentes catégories de véhicules, 61,5 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 54,5 % des motocyclistes et 33,6 % des automobilistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. Ni le conducteur de semi-remorque, ni celui d'un autre véhicule routier n'avait bu.

9.2.4 Variations selon le genre de collision. Les deux cinquièmes des conducteurs décédés (112 sur 268) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule, mais ces accidents ont

mis en cause les trois cinquièmes des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (61,5 % et 66,0 %, respectivement).

Cette apparente disparité serait attribuable à une représentation excessive de la consommation d'alcool dans les accidents à un seul véhicule. La moitié des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (51,3 %) avait un TA positif, comparativement à seulement 26,9 % pour les conducteurs en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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 2010, 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 (voir la section 2.2.4).

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, 3 313 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 17,7 % étaient liées à l'alcool.

9.3.1 Âge des conducteurs. De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures, 21,0 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 20,1 %, de celui des 20 à 25 ans et 14,0 %, de celui des 16 à 19 ans. Les conducteurs de moins

de 16 ans ne représentaient que 0,7 % de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 9-3

Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : Québec, 2010

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	87	4	4.6	0.7
16-19	333	82	24.6	14.0
20-25	420	118	28.1	20.1
26-35	513	123	24.0	21.0
36-45	437	71	16.2	12.1
46-55	447	66	14.8	11.2
>55	492	43	8.7	7.3
Indéterminé	584	80	13.7	13.6
<u>Sexe</u>				
Homme	2296	445	19.4	75.8
Femme	832	103	12.4	17.5
Indéterminé	185	39	21.1	6.6
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile et camion/fourgonnette*	2435	490	20.1	83.5
Motocyclette	308	32	10.4	5.5
Semi-remorque	99	4	4.0	0.7
Autre véhicule routier	53	5	9.4	0.9
Véhicule non routier	371	46	12.4	7.8
Indéterminé	47	10	21.3	1.7
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	1188	437	36.8	74.4
Plusieurs véhicules	2125	150	7.1	25.6
TOTAL	3313	587	17.7	100.0

* Les données relatives aux collisions d'automobiles et de camions légers sont regroupées sur en une seule catégorie depuis mars 2010.

Dans les différents groupes d'âge, plus du quart des conducteurs du groupe des 20-25 ans était en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (28,1 %). Les groupes dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre de collisions ont été ceux de moins de 16 ans (4,6 %).

9.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 75,8 % étaient des hommes. Leur présence

dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (19,4 % et 12,4 %, respectivement).

9.3.3 Type de véhicule. Les conducteurs d'automobiles et de camions légers ont été regroupés dans ce tableau, car le Québec regroupe ces véhicules en une seule catégorie de données sur les collisions depuis mars 2010. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les conducteurs d'automobiles-camions/fourgonnettes comptaient pour 83,5 %, les conducteurs de véhicules non routiers, pour 7,8 % et les motocyclistes, pour 5,5 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs d'automobiles-camions/fourgonnettes, puisque leur pourcentage se chiffrait à 20,1 % par rapport à 12,4 % pour les conducteurs de véhicules non routiers, à 10,4 % pour les motocyclistes et à 9,4 % pour les conducteurs d'autres véhicules routiers. Parmi les conducteurs de semi-remorques, 4,0 % ont été 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, 74,4 % 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 – 36,8 % de ces conducteurs, par rapport à 7,1 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

9.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES COLLISIONS LIÉES À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs. La présente section indique aussi les progrès réalisés au Québec relativement à l'objectif de la SRCFA 2010, qui consiste à diminuer de 40 % le problème de l'alcool au volant d'ici 2010, en comparant les résultats de 2010 à ceux de la période de référence de 1996 à 2001.

9.4.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2010. Le tableau 9-4 et la figure 9-2 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 2010. 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 nécessairement 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 (où au moins un des véhicules en cause est une automobile, un camion/fourgonnette, une motocyclette ou un autre véhicule routier). Les analyses précédentes englobaient tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Comme le montrent le tableau et la figure, le nombre de décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé de façon générale passant de 255 à 111 entre 1995 et 2007. Il a ensuite connu une hausse à 130 en 2008 avant de diminuer à 109 en 2009, puis de remonter à 120 à 2010. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a baissé de façon générale de 31,6 % en 1995 à 24,2 % en 2005, pour remonter à 29,6 % en 2006, atteindre un creux de 21,8 % en 2007, s'élever de nouveau à 27,0 % en 2008, redescendre à 25,2 % en 2009 et s'élever encore à 28,6 % en 2010.

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 – 2010**

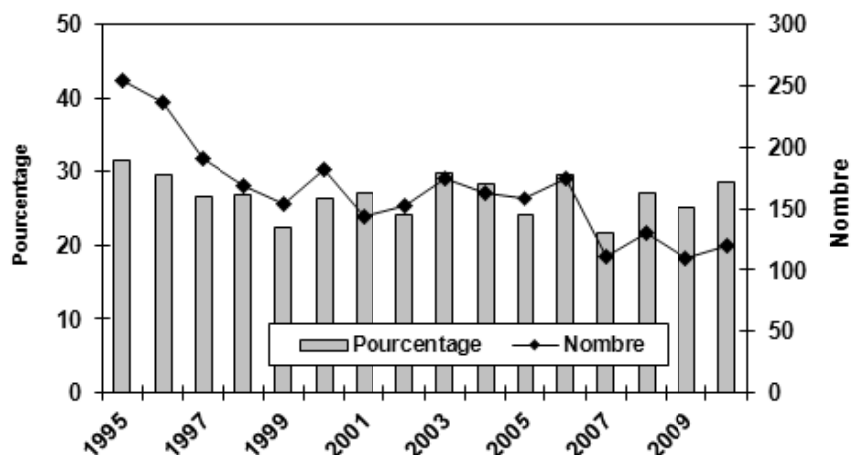
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	807	255	31.6
1996	797	236	29.6
1997	720	191	26.5
1998	628	168	26.8
1999	692	154	22.3
2000	691	182	26.3
2001	527	143	27.1
2002	631	152	24.1
2003	586	174	29.7
2004	574	163	28.4
2005	652	158	24.2
2006	592	175	29.6
2007	509	111	21.8
2008	482	130	27.0
2009	432	109	25.2
2010	419	120	28.6
période de référence 1996 - 2001	676	179	26.5

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

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

Figure 9-2

Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Québec, 1995 – 2010



Pendant la période de référence de 1996 à 2001 indiquée au bas du tableau, il y a eu 179 décès, en moyenne, liés à l'alcool et représentant 26,5 % de tous les décès. Ainsi, on peut voir que le pourcentage de décès liés à des collisions dans lesquelles un conducteur a consommé de l'alcool a augmenté de 7,9 %, par rapport aux 26,5 % de la période de référence (1996 – 2001) pour atteindre 28,6 % en 2010. Toutefois, en ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on note une diminution de 33,0 % par rapport à la moyenne de 179 pendant la période de référence (1996 – 2001) puisqu'il totalisait 120 en 2010.

9.4.2 Conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 24 ans, soit de 1987 à 2010, figurent au tableau 9-5. Les tendances sont illustrées à la figure 9-3 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui : 1) n'avaient pas consommé d'alcool – représentés par la zone blanche; 2) avaient un TA inférieur à la limite permise – indiqués par la zone gris pâle et 3) avaient un TA supérieur à la limite légale – illustrés par la zone gris foncé).

Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a généralement diminué à partir de 1987 (49,5 %) jusqu'à son plus bas niveau en 1999 (22,3 %) avant de connaître une hausse générale jusqu'en 2003 (38,4 %), de glisser en 2005 (29,6 %), se hausser en 2006 (30,8 %), fléchir en 2007 (26,0 %), remonter en 2009 (35,7 %) et redescendre en 2010 (31,0 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté généralement entre 1987 (30,9 %) et 1999 (71,5 %), a fluctué jusqu'en 2007 (68,5 %), pour baisser en 2009 (57,1 %) et remonter en 2010 (62,0 %). Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a atteint

un sommet en 1987 (19,6 %), avant de chuter à son point le plus bas en 2002 (4,4 %), pour remonter en 2004 (8,7 %), redescendre en 2005 (6,7 %), s'élever en 2006 (8,3 %), baisser en 2008 (5,3 %), se raffermir en 2009 (7,1 %) et diminuer légèrement en 2010 (7,0 %).

Comparativement à la période de référence de 1996 à 2001 indiquée au bas du tableau 9-5, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2010 a diminué de 0,6 % (passant de 62,4 % à 62,0 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 7,7 % (de 6,5 % à 7,0 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on n'observe aucun changement (de 31,0 % à 31,0 %).

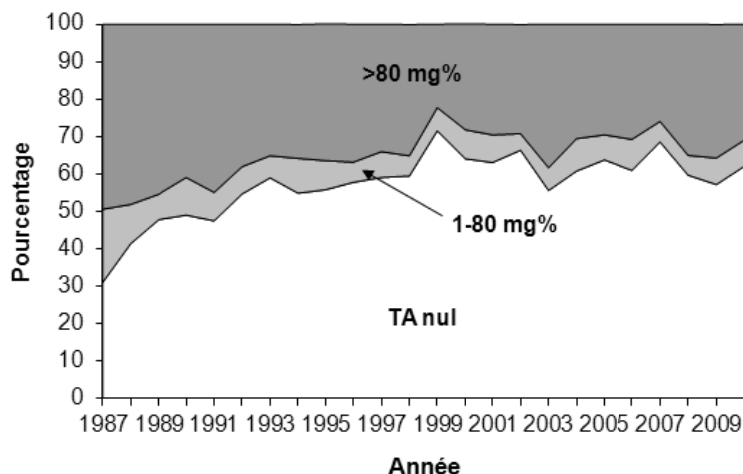
Tableau 9-5

Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Québec, 1987 - 2010

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Conducteurs regroupés par TA (mg%)					
				Zéro	(% 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
2006	427	289	67.7	176	60.9	24	8.3	89	30.8
2007	342	219	64.0	150	68.5	12	5.5	57	26.0
2008	320	245	76.6	146	59.6	13	5.3	86	35.1
2009	300	196	65.3	112	57.1	14	7.1	70	35.7
2010	268	171	63.8	106	62.0	12	7.0	53	31.0
période de référence 1996 - 2001	420	306	72.9	191	62.4	20	6.5	95	31.0

Figure 9-3

Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Québec, 1987 – 2010



Le tableau 9-6 et la figure 9-4 contiennent des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés au cours d'une période plus courte, de 1990 à 2010. Ces résultats diffèrent aussi de ceux qui sont présentés ci-dessus, pour deux raisons. Premièrement, le nombre de conducteurs est extrapolé afin d'illustrer la répartition, en fonction de leur TA, de tous les conducteurs soumis à l'alcootest (voir la figure 9-1). Deuxièmement, les conducteurs sont classés en deux catégories de TA seulement : nulle et positive.

Comme on peut le voir au tableau 9-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 1996 et 2001 est de 37,6 %. En 2010, 38,1 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une hausse de 1,3 % par rapport à la période de base.

9.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 9-7 et la figure 9-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (1996 – 2001), 16,5 %, en moyenne, des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 17,7 % en 2010, soit une augmentation de 7,3 % du problème.

Le tableau 9-8 et la figure 9-6 fournissent aussi des renseignements 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, ainsi que du tableau 9-7 et de la figure 9-5 ci-dessus 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 1997 à 2005 et s'est élevée au cours des trois dernières années. Entre 1995 et 1996, le pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a augmenté légèrement, passant de 17,7 % à 18,9 %. Par la suite, la tendance a été à la baisse générale jusqu'à un creux de 15,3 % en 2005, puis le pourcentage s'est relevé à 18,8 % en 2009 pour redescendre à 18,3 % en 2010.

Comme l'illustre le tableau 9-8, pendant la période de référence (1996 – 2001), 17,1 %, en moyenne, des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2010, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 18,3 %, soit une augmentation de 7,0 %.

Tableau 9-6

Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Québec, 1990 - 2010

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1990	583	285	48.9	298	51.1
1991	560	265	47.3	295	52.7
1992	512	280	54.7	232	45.3
1993	499	294	58.9	205	41.1
1994	448	247	55.1	201	44.9
1995	465	259	55.7	206	44.3
1996	474	274	57.8	200	42.2
1997	415	245	59.0	170	41.0
1998	398	236	59.3	162	40.7
1999	450	322	71.6	128	28.4
2000	427	273	63.9	154	36.1
2001	355	222	62.5	133	37.5
2002	420	279	66.4	141	33.6
2003	379	211	55.7	168	44.3
2004	367	223	60.8	144	39.2
2005	445	283	63.6	162	36.4
2006	427	260	60.9	167	39.1
2007	342	234	68.4	108	31.6
2008	321	191	59.5	130	40.5
2009	300	171	57.0	129	43.0
2010	268	166	61.9	102	38.1
période de référence 1996 - 2001	420	262	62.4	158	37.6

* nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

Figure 9-4

Pourcentage des conducteurs mortellement blessés* ayant eu un TA positif : Québec, 1990-2010

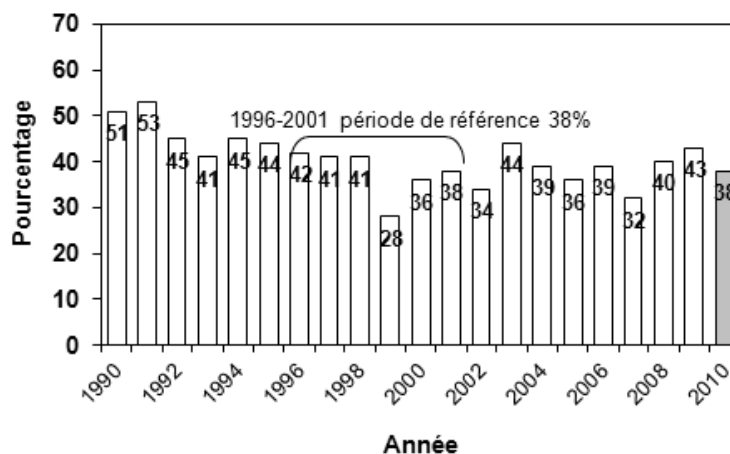


Tableau 9-7

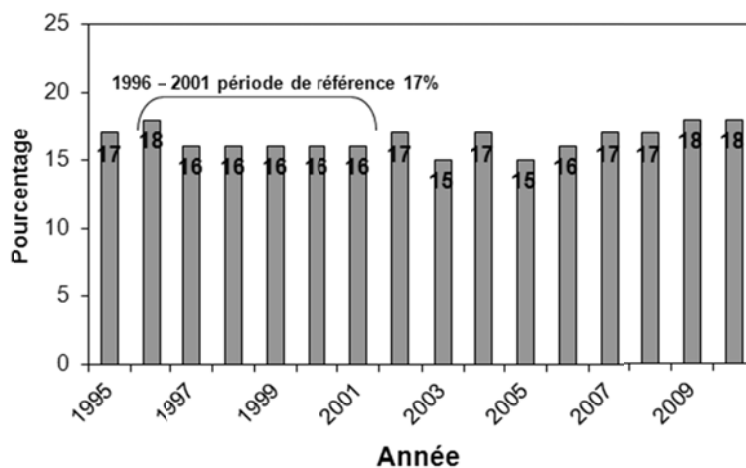
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Québec, 1995 – 2010

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	6196	1069	(17.3)
1996	5929	1072	(18.1)
1997	5700	936	(16.4)
1998	5356	863	(16.1)
1999	5107	805	(15.8)
2000	4977	817	(16.4)
2001	4692	754	(16.1)
2002	4856	806	(16.6)
2003	4927	739	(15.0)
2004	4900	814	(16.6)
2005	5432	788	(14.5)
2006	4926	794	(16.1)
2007	3828	633	(16.5)
2008	3273	562	(17.2)
2009	3134	563	(18.0)
2010	3313	587	(17.7)
période de référence 1996 - 2001	5294	875	(16.5)

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

Figure 9-5

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 – 2010



*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.

Tableau 9-8

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 - 2010**

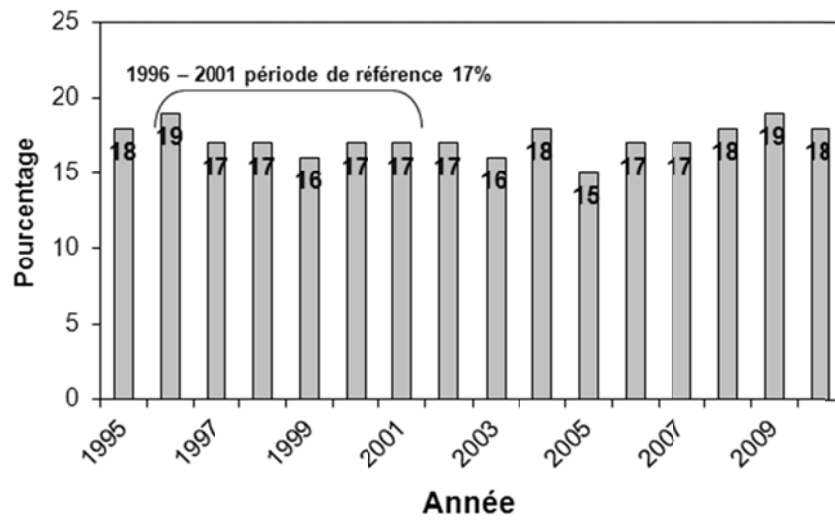
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	5526	979	(17.7)
1996	5382	1018	(18.9)
1997	5146	871	(16.9)
1998	4782	800	(16.7)
1999	4557	740	(16.2)
2000	4455	750	(16.8)
2001	4179	699	(16.7)
2002	4323	746	(17.3)
2003	4386	679	(15.5)
2004	4337	761	(17.5)
2005	4856	745	(15.3)
2006	4404	741	(16.8)
2007	3350	584	(17.4)
2008	2812	508	(18.1)
2009	2740	515	(18.8)
2010	2895	531	(18.3)
période de référence 1996 - 2001	4750	813	(17.1)

*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 9-6

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Québec, 1995 – 2010



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 2010. 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); et
- > 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 2010. 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, 13 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Nouveau-Brunswick en 2010. De plus, dans les 13 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, sept personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans une collision liée à l'alcool au Nouveau-Brunswick, en 2010. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 53,8 % des personnes de 16 à 19 ans ont été tuées 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 personnes de 16 à 19 ans représente 14,6 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Nouveau-Brunswick en 2010.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 105 personnes sont décédées dans des collisions routières au Nouveau-Brunswick, en 2010. Dans 102 de ces cas (97,1 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 48, soit 47,1 %, étaient liés à l'alcool.

Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (105 x 0,471), on peut déterminer qu'au Nouveau-Brunswick, en 2010, 49 personnes sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

Tableau 10-1

Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Nouveau-Brunswick, 2010

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	2	28.6	4.2
16-19	13	13	100.0	7	53.8	14.6
20-25	14	14	100.0	8	57.1	16.7
26-35	10	10	100.0	4	40.0	8.3
36-45	18	18	100.0	13	72.2	27.1
46-55	16	16	100.0	9	56.3	18.8
>55	27	24	88.9	5	20.8	10.4
<u>Sexe</u>						
Homme	73	71	97.3	35	49.3	72.9
Femme	32	31	96.9	13	41.9	27.1
<u>Type</u>						
Conducteur	70	70	100.0	36	51.4	75.0
Passager	22	22	100.0	9	40.9	18.8
Piéton	13	10	76.9	3	30.0	6.3
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	54	54	100.0	24	44.4	50.0
Camion/fourgonnette	14	14	100.0	10	71.4	20.8
Motocyclette	10	10	100.0	3	30.0	6.3
Autre véhicule routier	2	2	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier (Piétons)	12	12	100.0	8	66.7	16.7
	13	10	76.9	3	30.0	6.3
TOTAL	105	102	97.1	48	47.1	100.0

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

10.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 27,1 % (voir la dernière colonne) avaient entre 36 et 45 ans, 18,8 %, entre 46 et 55 ans, 16,7 %, entre 20 et 25 ans, 14,6 %, entre 16 et 19 ans, 10,4 %, plus de 55 ans, 8,3 %, entre 26 et 35 ans et 4,2 % avaient moins de 16 ans.

Parmi tous les groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne des groupes des 36 à 45 ans et des 20 à 25 ans est décédée (72,2 % et 57,1 %, respectivement).

La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes de moins de 16 ans et de plus de 55 ans; en effet, 28,6 % des personnes de moins de 16 ans et 20,8 % des victimes de plus de 55 ans sont décédées 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, 72,9 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (49,3 %) était beaucoup plus grande que celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (41,9 %).

10.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 75,0 % étaient des conducteurs et 18,8 %, des passagers et 6,3 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (51,4 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. L'alcool était en cause dans 40,9 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 30,0 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé.

10.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 50,0 % se trouvaient dans une automobile; les occupants camions/fourgonnettes comptaient pour 20,3 %, ceux de véhicules non routiers, pour 16,7 % et les motocyclistes, pour 6,3 %.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles la victime était un occupant de camion/fourgonnette était supérieur à celui des collisions dans lesquelles la victime était un occupant de véhicule non routier (71,4 % par rapport à 66,7 %). Parmi les occupants d'automobiles et les motocyclistes, 44,4 % et 30,0 %, respectivement, ont été victimes d'une collision liée à l'alcool.

10.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans des collisions au Nouveau-Brunswick, en 2010. Le tableau 10-2 présente les données selon le groupe d'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision (un ou plusieurs véhicules).

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

Tableau 10-2

Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Nouveau-Brunswick, 2010

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
16-19	4	3	75.0	1	33.3	3.6	1	33.3	3.8
20-25	10	10	100.0	7	70.0	25.0	5	50.0	19.2
26-35	6	6	100.0	1	16.7	3.6	1	16.7	3.8
36-45	16	15	93.8	12	80.0	42.9	12	80.0	46.2
46-55	9	9	100.0	5	55.6	17.9	5	55.6	19.2
>55	15	14	93.3	2	14.3	7.1	2	14.3	7.7
<u>Sexe</u>									
Homme	50	48	96.0	22	45.8	78.6	20	41.7	76.9
Femme	10	9	90.0	6	66.7	21.4	6	66.7	23.1
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	37	35	94.6	18	51.4	64.3	17	48.6	65.4
Camion/fourgonnette	11	11	100.0	7	63.6	25.0	7	63.6	26.9
Motocyclette	10	9	90.0	3	33.3	10.7	2	22.2	7.7
Semi-remorque	2	2	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	40	40	100.0	25	62.5	89.3	25	62.5	96.2
Plusieurs véhicules	20	17	85.0	3	17.6	10.7	1	5.9	3.8
TOTAL	60	57	95.0	28	49.1	100.0	26	45.6	100.0

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

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu quatre conducteurs tués en 2010; trois de ces victimes (75,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi elles, une (33,3 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 3,6 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un des trois (33,3 %) conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avait un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que le conducteur qui avait consommé de l'alcool 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 3,8 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

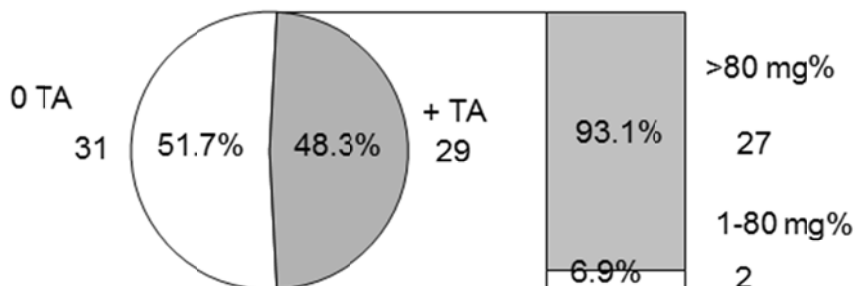
Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Nouveau-Brunswick, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2010, puisque 95,0 % de tous les conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest.

Au Nouveau-Brunswick, 49,1 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 26 des 28 (92,9 %) 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 :

- > 50,9 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 1,8 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,8 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 31,6 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%; et
- > 14,0 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

La figure 10-1 présente une extrapolation de la répartition du TA des conducteurs mortellement blessés, soumis à un test d'alcoolémie afin d'illustrer la répartition pour l'ensemble des conducteurs mortellement blessés. On constate que 29 des 60 (48,3 %) des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 27 (93,1 %) avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 10-1
TA des conducteurs décédés*: Nouveau-Brunswick, 2010**



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

** le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

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), 42,9 % avaient entre 36 et 45 ans, 25,0 %, entre

20 et 25 ans, 17,9 %, entre 46 et 55 ans, 7,1 %, plus de 55 ans et 3,6 % avaient entre 16 et 19 ans et entre 26 et 35 ans.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 46,2 % faisaient partie du groupe des 36 à 45 ans, 19,2 %, de ceux des 20 à 25 ans et des 46 à 55 ans, 7,7 % de celui des plus de 55 ans et 3,8 %, de ceux des 16 à 19 ans et des 26 à 35 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 – 80,0 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par contre, 14,3 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à l'alcootest n'avaient pas consommé d'alcool.

10.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 78,6 % des conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et 76,9 % de ceux dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (50 des 61 victimes ou 83,3 % étaient des hommes). Cependant, les conductrices mortellement blessées étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conducteurs (66,7 % et 45,8 %, respectivement). En outre, 100,0 % des conductrices et 90,9 % des conducteurs 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), 64,3 % étaient des automobilistes, 25,7 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 10,7 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 65,4 % étaient des automobilistes, 26,9 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 7,7 %, des motocyclistes.

Selon les différentes catégories de véhicules, 63,6 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 51,4 % des automobilistes et 33,3 % des motocyclistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. Aucun des conducteurs de semi-remorque n'avait bu.

10.2.4 Variations selon le genre de collision. Les deux tiers des conducteurs décédés (40 sur 60) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule, mais ces accidents ont mis en cause la quasi-totalité des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (89,3 % et 96,2 %, respectivement).

Cette apparente disparité serait attribuable à une représentation excessive de la consommation d'alcool dans les accidents à un seul véhicule. Plus des trois cinquièmes des conducteurs qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule (62,5 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 17,6 % 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 2010, 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 (voir la section 2.2.4).

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.

Tableau 10-3

**Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves :
Nouveau-Brunswick, 2010**

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	7	0	0.0	0.0
16-19	33	13	39.4	14.9
20-25	38	10	26.3	11.5
26-35	68	20	29.4	23.0
36-45	53	13	24.5	14.9
46-55	62	18	29.0	20.7
>55	62	12	19.4	13.8
Indéterminé	2	1	50.0	1.1
<u>Sexe</u>				
Homme	150	57	38.0	65.5
Femme	72	12	16.7	13.8
Indéterminé	103	18	17.5	20.7
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	177	49	27.7	56.3
Camion/fourgonnette	89	29	32.6	33.3
Motocyclette	33	5	15.2	5.7
Semi-remorque	8	1	12.5	1.1
Autre véhicule routier	2	1	50.0	1.1
Véhicule non routier	16	2	12.5	2.3
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	136	67	49.3	77.0
Plusieurs véhicules	189	20	10.6	23.0
TOTAL	325	87	26.8	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 325 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement et parmi eux, 26,8 % l'ont été dans des collisions 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, 23,0 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 20,7 %, de celui des 46 à 55 ans et 14,9 %, de ceux des 16 à 19 ans et des 36 à 45 ans. Les conducteurs des groupes des moins de 16 ans et des 20 à 25 ans représentaient seulement 0,0 % et 11,5 % de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Parmi tous les groupes d'âge, les deux cinquièmes des conducteurs du groupe des 16 à 19 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (39,4 %). Les groupes dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre de collisions ont été ceux des moins de 16 ans et des plus de 55 ans (0,0 % et 19,4 %, respectivement).

10.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 65,5 % 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 (38,7 % et 16,7 %, 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 56,3 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 33,3 %, les motocyclistes pour 5,7 %, les conducteurs de véhicules non routiers pour 2,3 % et les conducteurs de semi-remorques et d'autres véhicules routiers pour 1,1 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des autres véhicules routiers, soit 50,0 % par rapport à 32,6 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes, 27,7 % pour les automobilistes, 15,2 % pour les motocyclistes et 12,5 % pour les conducteurs de semi-remorques et les conducteurs de véhicules non routiers.

10.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 77,0 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 49,3 % de ces conducteurs, par rapport à 10,6 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

10.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES COLLISIONS LIÉES À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs. La présente section indique aussi les progrès réalisés au Nouveau-Brunswick relativement à l'objectif de la SRCFA 2010, qui consiste

à diminuer de 40 % le problème de l'alcool au volant d'ici 2010, en comparant les résultats de 2010 à ceux de la période de référence de 1996 à 2001.

10.4.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2010. Le tableau 10-4 et la figure 10-2 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 2010. 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 nécessairement 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 (où au moins un des véhicules en cause est une automobile, un camion/fourgonnette, une motocyclette ou un autre véhicule routier). Les analyses précédentes englobaient 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 de façon générale, passant de 42 en 1995 à un creux de 25 en 2004, pour remonter à 36 en 2005, glisser à 30 en 2006, grimper à 35 en 2007, redescendre à 26 en 2009 et faire un gain de nouveau à 40 en 2010. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a baissé en général, passant de 37,5 % en 1995 à son point le plus bas en 2000 (27,4 %) pour fluctuer jusqu'en 2006, atteindre un sommet à 38,9 % en 2007, redescendre à 35,1 % en 2008 et remonter à 41,2 % en 2010.

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 - 2010**

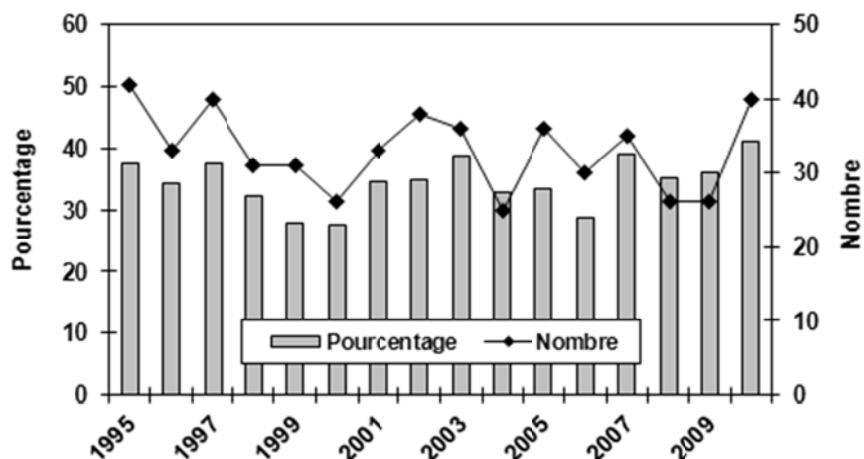
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	112	42	37.5
1996	96	33	34.4
1997	106	40	37.7
1998	96	31	32.3
1999	111	31	27.9
2000	95	26	27.4
2001	95	33	34.7
2002	109	38	34.9
2003	93	36	38.7
2004	76	25	32.9
2005	108	36	33.3
2006	105	30	28.6
2007	90	35	38.9
2008	74	26	35.1
2009	72	26	36.1
2010	97	40	41.2
période de référence 1996 - 2001	100	32	32.0

*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 10-2

Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Nouveau-Brunswick, 1995 – 2010



Pendant la période de référence de 1996 à 2001 indiquée au bas du tableau, il y a eu 32 décès, en moyenne, liés à l'alcool et représentant 32,0 % de tous les décès. Ainsi, on peut voir que le pourcentage de décès liés à des collisions dans lesquelles un conducteur a consommé de l'alcool a augmenté de 28,8 %, par rapport aux 32,0 % de la période de référence (1996 – 2001) pour atteindre 41,2 % en 2010. De plus, en ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on note une augmentation de 25,0 % par rapport à la moyenne de 32 pendant la période de référence (1996 – 2001) puisqu'il a atteint 40 en 2010.

10.4.2 Conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 24 ans, soit de 1987 à 2010, figurent au tableau 10-5. Les tendances sont illustrées à la figure 10-3 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 se limitent aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après la collision.

Comme on peut le constater, 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 %), puis dégringolant jusqu'à son plus bas niveau en 2005 (27,5 %) pour remonter en 2008 (41,2 %), redescendre en 2009 (35,9 %) et se relever en 2010 (42,0 %). 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 et en 2005 (66,7 %) avant de redescendre à 51,1 % en 2007, de s'élever de nouveau à 59,0 % en 2009 et de glisser à 54,0 % en 2010. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a diminué jusqu'en 1990 (0,0 %), a fluctué jusqu'en 2006 (3,8 %), pour atteindre son plus haut niveau en 2007 (11,1 %) et fléchir encore en 2010 (4,0 %).

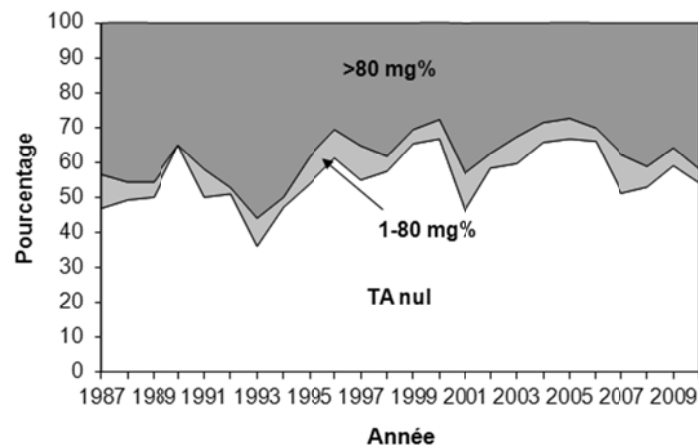
Comparativement à la période de référence de 1996 à 2001 indiquée au bas du tableau 10-5, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2010 a diminué de 6,6 % (passant de 57,8 % à 54,0 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 40,3 % (de 6,7 % à 4,0 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une augmentation de 18,0 % (de 35,6 % à 42,0 %).

Tableau 10-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Nouveau-Brunswick, 1987 - 2010

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Conducteurs regroupés par TA (mg%)					
				Zéro	(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	73	62	84.9	29	46.8	6	9.7	27	43.5
1988	82	59	72.0	29	49.2	3	5.1	27	45.8
1989	68	46	67.6	23	50.0	2	4.3	21	45.7
1990	78	74	94.9	48	64.9	0	0.0	26	35.1
1991	51	50	98.0	25	50.0	4	8.0	21	42.0
1992	64	55	85.9	28	50.9	1	1.8	26	47.3
1993	70	50	71.4	18	36.0	4	8.0	28	56.0
1994	38	34	89.5	16	47.1	1	2.9	17	50.0
1995	61	52	85.2	28	53.8	4	7.7	20	38.5
1996	53	49	92.5	30	61.2	4	8.2	15	30.6
1997	54	51	94.4	28	54.9	5	9.8	18	35.3
1998	51	47	92.2	27	57.4	2	4.3	18	38.3
1999	54	49	90.7	32	65.3	2	4.1	15	30.6
2000	39	36	92.3	24	66.7	2	5.6	10	27.8
2001	44	37	84.1	17	45.9	4	10.8	16	43.2
2002	51	48	94.1	28	58.3	2	4.2	18	37.5
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
2006	56	53	94.6	35	66.0	2	3.8	16	30.2
2007	45	45	100.0	23	51.1	5	11.1	17	37.8
2008	34	34	100.0	18	52.9	2	5.9	14	41.2
2009	39	39	100.0	23	59.0	2	5.1	14	35.9
2010	51	50	98.0	27	54.0	2	4.0	21	42.0
période de référence 1996 - 2001	49	45	91.8	26	57.8	3	6.7	16	35.6

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 10-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés :
Nouveau-Brunswick, 1987 – 2010



Le tableau 10-6 et la figure 10-4 contiennent des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés au cours d'une plus courte, de 1990 à 2010. Ces résultats diffèrent aussi de ceux qui sont présentés ci-dessus, pour plusieurs raisons. Premièrement, le nombre de conducteurs est extrapolé afin d'illustrer la répartition, en fonction de leur TA, de tous les conducteurs soumis à l'alcootest (voir la figure 10-1). Deuxièmement, les estimations sont basées sur tous les conducteurs mortellement blessés et non pas seulement sur ceux qui sont décédés moins de six heures après la collision. Troisièmement, les conducteurs sont classés en deux catégories de TA seulement : nulle et positive.

Comme on peut le voir au tableau 10-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 1996 et 2001 est de 42,1 %. En 2010, 48,3 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une hausse de 14,7 % par rapport à la période de base.

10.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 10-7 et la figure 10-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (1996 – 2001), une moyenne de 23,5 % de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 26,8 % en 2010, une augmentation de 14,0 %.

Le tableau 10-8 et la figure 10-6 fournissent aussi des renseignements 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, ainsi que du tableau 10-7 et de la figure 10-5 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 au cours de cette période de 16 ans. Entre 1995 et 1997, le pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a baissé, passant de 29,2 % à 21,0 %. Depuis, la fréquence a fluctué jusqu'en 2007 (26,0 %), avant de descendre légèrement à 25,6 % en 2009 et de s'élever de nouveau à 27,5 % en 2010.

Pendant la période de référence (1996 – 2001), 23,7 %, en moyenne, des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2010, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a augmenté, s'établissant à 27,5 %, soit une hausse de 16,0 %.

Tableau 10-6
**Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Nouveau-Brunswick, 1990 – 2010**

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1990	88	59	67.0	29	33.0
1991	61	31	50.8	30	49.2
1992	76	35	46.1	41	53.9
1993	84	38	45.2	46	54.8
1994	49	23	46.9	26	53.1
1995	70	38	54.3	32	45.7
1996	58	36	62.1	22	37.9
1997	59	33	55.9	26	44.1
1998	58	33	56.9	25	43.1
1999	60	39	65.0	21	35.0
2000	53	32	60.4	21	39.6
2001	57	26	45.6	31	54.4
2002	64	38	59.4	26	40.6
2003	59	35	59.3	24	40.7
2004	43	29	67.4	14	32.6
2005	62	40	64.5	22	35.5
2006	65	44	67.7	21	32.3
2007	50	26	52.0	24	48.0
2008	41	22	53.7	19	46.3
2009	51	31	60.8	20	39.2
2010	60	31	51.7	29	48.3
période de référence 1996 - 2001	57	33	57.9	24	42.1

* le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

Figure 10-4

Pourcentage des conducteurs mortellement blessés* ayant eu un TA positif :
Nouveau-Brunswick, 1990-2010

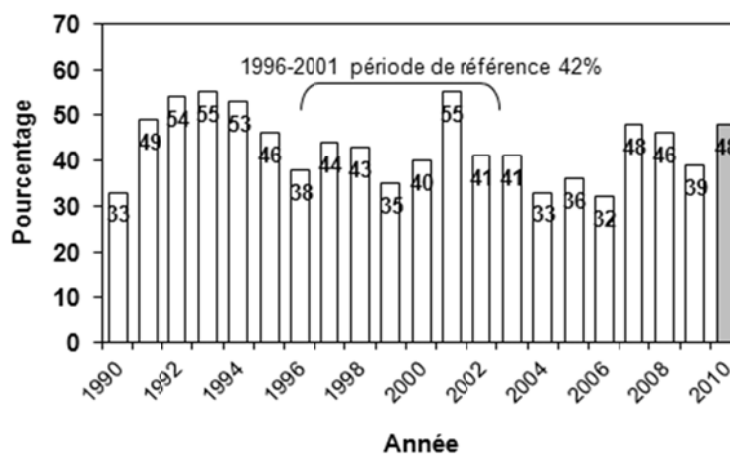


Tableau 10-7

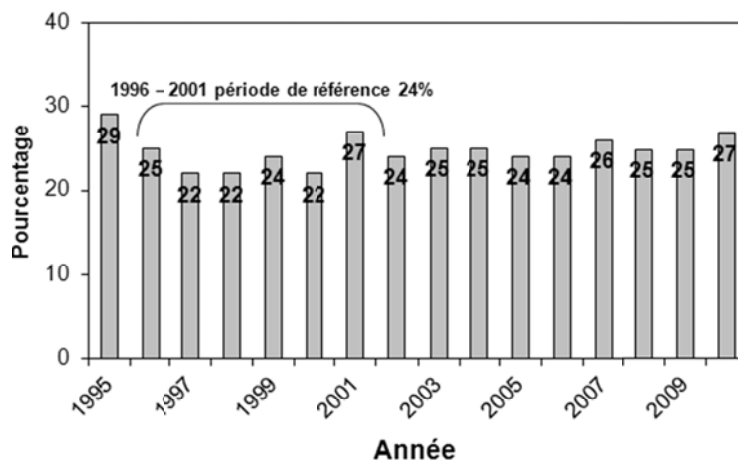
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrain en ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1995 - 2010

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	711	205	(28.8)
1996	606	151	(24.9)
1997	614	132	(21.5)
1998	560	125	(22.3)
1999	527	126	(23.9)
2000	512	112	(21.9)
2001	547	148	(27.1)
2002	457	109	(23.9)
2003	447	111	(24.8)
2004	444	109	(24.5)
2005	437	104	(23.8)
2006	387	94	(24.3)
2007	337	86	(25.5)
2008	317	80	(25.2)
2009	324	82	(25.3)
2010	325	87	(26.8)
période de référence 1996 - 2001	561	132	(23.5)

*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 10-5

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1995 – 2009



*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.

Tableau 10-8

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 : Nouveau-Brunswick, 1995 - 2010**

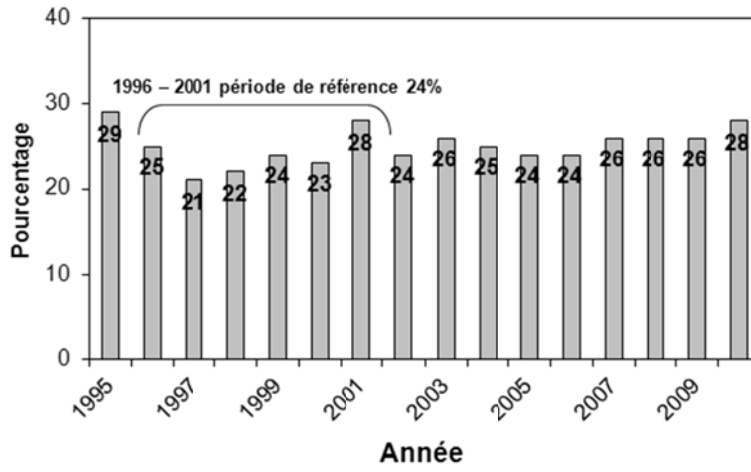
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	681	199	(29.2)
1996	597	146	(24.5)
1997	561	118	(21.0)
1998	542	121	(22.3)
1999	512	124	(24.2)
2000	493	112	(22.7)
2001	511	142	(27.8)
2002	439	105	(23.9)
2003	426	110	(25.8)
2004	425	108	(25.4)
2005	429	102	(23.8)
2006	369	89	(24.1)
2007	327	85	(26.0)
2008	302	78	(25.8)
2009	313	80	(25.6)
2010	309	85	(27.5)
période de référence 1996 - 2001	536	127	(23.7)

*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 10-6

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1995 – 2010



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 2010. 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); et
- > 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 2010. 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 2010. 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, deux personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Nouvelle-Écosse, en 2010. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 18,2 % des personnes du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées 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 en Nouvelle-Écosse en 2010.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 74 personnes sont décédées dans des collisions routières en Nouvelle-Écosse, en 2010. Dans 73 de ces cas

(98,6 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 24, soit 32,9 %, étaient liés à l'alcool.

Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (74 x 0,329), on peut déterminer qu'*en Nouvelle-Écosse, en 2010, 24 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, 25,0 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans, 16,7 % avaient entre 36 et 45 ans, 12,5 %, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans et 8,3 % avaient entre 16 et 19 ans.

Tableau 11-1

Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Nouvelle-Écosse, 2010

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
Âge						
<16	2	2	100.0	0	0.0	0.0
16-19	11	11	100.0	2	18.2	8.3
20-25	14	14	100.0	6	42.9	25.0
26-35	8	8	100.0	6	75.0	25.0
36-45	9	9	100.0	4	44.4	16.7
46-55	11	11	100.0	3	27.3	12.5
>55	19	18	94.7	3	16.7	12.5
Sexe						
Homme	53	52	98.1	23	44.2	95.8
Femme	21	21	100.0	1	4.8	4.2
Type						
Conducteur	48	48	100.0	17	35.4	70.8
Passager	18	18	100.0	3	16.7	12.5
Piéton	8	7	87.5	4	57.1	16.7
Véhicule occupé						
Automobile	42	42	100.0	12	28.6	50.0
Camion/Fourgonnette	7	7	100.0	4	57.1	16.7
Motocyclette	10	10	100.0	2	20.0	8.3
Véhicule non routier	7	7	100.0	2	28.6	8.3
(Piétons)	8	7	87.5	4	57.1	16.7
TOTAL	74	73	98.6	24	32.9	100.0

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

Parmi tous les groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 26 à 35 ans est décédée (75,0 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes des groupes

les moins âgés et les plus âgés – 0,0 % des victimes de moins de 16 ans et 16,7 % des personnes de plus de 55 ans sont décédées 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, 95,8 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (44,2 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (4,8 %).

11.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 70,8 % étaient des conducteurs, 16,7 %, des piétons et 12,5 %, des passagers. Dans les catégories de victimes, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (57,1 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un piéton est décédé. L'alcool était en cause dans 35,4 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 16,7 % de celles dans lesquelles un passager est décédé.

11.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 50,0 % se trouvaient dans une automobile, 16,7 %, dans un camion/fourgonnette et 8,3 % sur une motocyclette et dans un véhicule non routier.

Parmi 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 (57,1 % par rapport à 28,6 %).

Le nombre de victimes dans chacune des autres catégories de véhicules est trop faible pour produire une estimation fiable du lien avec la présence d'alcool.

11.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans des collisions en Nouvelle-Écosse, en 2010. 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, 2010

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	1	33.3	7.1	1	33.3	9.1
20-25	10	10	100.0	5	50.0	35.7	4	40.0	36.4
26-35	6	6	100.0	4	66.7	28.6	3	50.0	27.3
36-45	5	5	100.0	2	40.0	14.3	2	40.0	18.2
46-55	8	8	100.0	2	25.0	14.3	1	12.5	9.1
>55	9	9	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	31	31	100.0	14	45.2	100.0	11	35.5	100.0
Femme	10	10	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	27	27	100.0	10	37.0	71.4	9	33.3	81.8
Camion/fourgonnette	5	5	100.0	2	40.0	14.3	2	40.0	18.2
Motocyclette	9	9	100.0	2	22.2	14.3	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	18	18	100.0	13	72.2	92.9	11	61.1	100.0
Plusieurs véhicules	23	23	100.0	1	4.3	7.1	0	0.0	0.0
TOTAL	41	41	100.0	14	34.1	100.0	11	26.8	100.0

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

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu trois conducteurs tués en 2010; ces trois victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, une (33,3 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 7,1 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'une des trois victimes (33,3 %) du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avait 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 du groupe des 16 à 19 ans représentaient 9,1 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

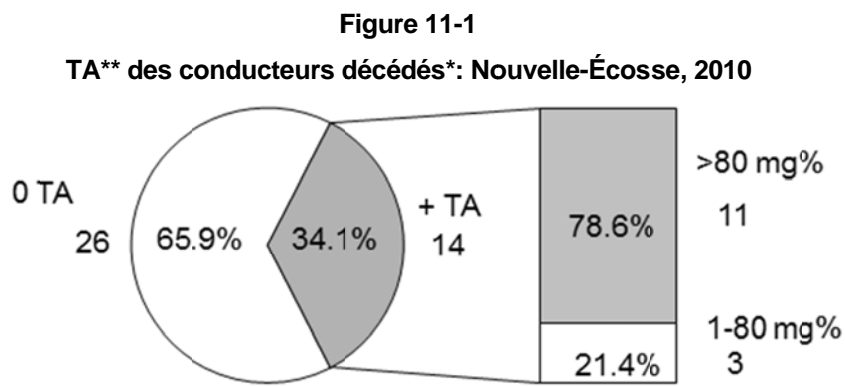
Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Nouvelle-Écosse, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2010, puisque 100,0 % des conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Nouvelle-Écosse, 34,1 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 11 des 14 (78,6 %) 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 :

- > 65,9 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 4,9 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 2,4 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 12,2 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%; et
- > 14,6 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

La figure 11-1 présente la répartition du TA des conducteurs mortellement blessés. On constate que 14 des 41 (34,1 %) des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 11 (78,6 %) avaient un TA de plus de 80 mg%.



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

** le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

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), 35,7 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 28,6 % de celui des 26 à 35 ans et 14,3 %, de celui des 36 à 45 ans et des 46 à 55 ans.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 36,4 % avaient entre 20 et 25 ans, 27,3 %, entre 26 et 35 ans, 18,2 %, entre 36 et 45 ans et 9,1 % avaient entre 16 et 19 ans et entre 46 et 55 ans.

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 contre, aucun des conducteurs du groupe des plus de 55 ans soumis à des tests n'avait consommé d'alcool.

11.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils représentent 100,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (31 des 41 victimes ou 75,6 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (45,2 % et 0,0 %, respectivement). De plus, 78,6 % des conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

11.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 71,4 % étaient des automobilistes et 14,3 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 81,8 % étaient des automobilistes et 18,2 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 40,0 % des conducteurs mortellement blessés de camions/fourgonnettes, 37,0 % des automobilistes et 22,2 % des motocyclistes avaient consommé de l'alcool.

11.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (18 sur 41) l'ont été dans des accidents à un seul véhicule, mais ces accidents ont mis en cause 92,9 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et 100,0 % de ceux dont les facultés étaient affaiblies.

La raison de cette disparité est que la présence d'alcool est surreprésentée dans les accidents à un seul véhicule. Près des trois quarts (72,2 %) des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule avaient un TA positif, comparativement à 4,3 % 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 2010, 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 (voir la section 2.2.4).

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, 317 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 25,9 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 11-3

**Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves :
Nouvelle-Écosse, 2010**

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	36	8	22.2	9.8
20-25	45	15	33.3	18.3
26-35	43	19	44.2	23.2
36-45	57	12	21.1	14.6
46-55	50	9	18.0	11.0
>55	79	15	19.0	18.3
Indéterminé	6	4	66.7	4.9
<u>Sexe</u>				
Homme	209	58	27.8	70.7
Femme	102	20	19.6	24.4
Indéterminé	6	4	66.7	4.9
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	170	45	26.5	54.9
Camion/fourgonnette	87	27	31.0	32.9
Motocyclette	34	4	11.8	4.9
Semi-remorque	6	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	2	1	50.0	1.2
Véhicule non routier	10	2	20.0	2.4
Indéterminé	8	3	37.5	3.7
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	134	55	41.0	67.1
Plusieurs véhicules	183	27	14.8	32.9
TOTAL	317	82	25.9	100.0

11.3.1 Âge des conducteurs. De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures, 23,2 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 18,3 %, de ceux des 20 à 25 ans et plus de 55 ans; 14,6% de celui des 36 à 45 ans, 11,0% de celui des 46 à 55 ans, et 9,8 % de celui des 16 à 19 ans.

Parmi les groupes d'âge, plus des deux cinquièmes des conducteurs des groupes des 26 à 35 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (44,2 %). Les groupes dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre de collisions ont été ceux des moins de 16 ans et des 46 à 55 ans (0,0 % et 18,0 %, respectivement).

11.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 70,7 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était plus importante que celle des femmes (27,8 % et 19,6 %, 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 54,9 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 32,9 %.

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 50,0 % par rapport à 31,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 26,5 % des automobilistes et 20,0 % des conducteurs de véhicules non routiers. Parmi les motocyclistes, 11,8 % étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool.

11.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 67,1 % 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 – 41,0 % de ces conducteurs, par rapport à 14,8 % 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. La présente section indique aussi les progrès réalisés en Nouvelle-Écosse relativement à l'objectif de la SRCFA 2010, qui consiste à diminuer de 40 % le problème de l'alcool au volant d'ici 2010, en comparant les résultats de 2010 à ceux de la période de référence de 1996 à 2001.

11.4.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2010. Le tableau 11-4 et la figure 11-2 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 2010. 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 nécessairement 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 (où au moins un des véhicules en cause est une automobile, un camion/fourgonnette, une motocyclette ou un autre véhicule routier). Les analyses précédentes englobaient 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 - 2010**

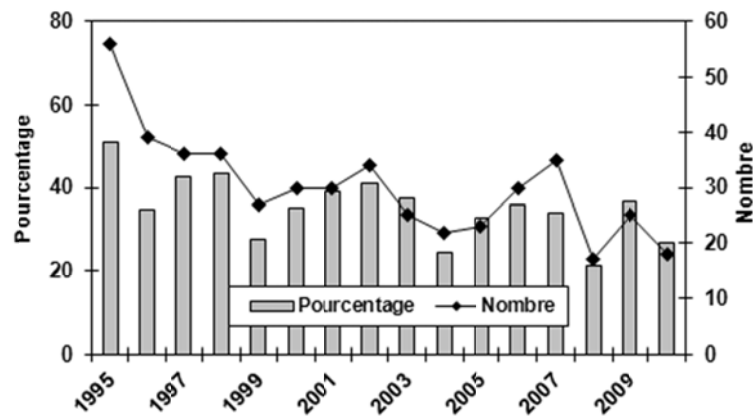
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	110	56	50.9
1996	112	39	34.8
1997	85	36	42.4
1998	83	36	43.4
1999	98	27	27.6
2000	86	30	34.9
2001	77	30	39.0
2002	83	34	41.0
2003	67	25	37.3
2004	90	22	24.4
2005	70	23	32.9
2006	84	30	35.7
2007	103	35	34.0
2008	80	17	21.3
2009	68	25	36.8
2010	67	18	26.9
période de référence 1996 - 2001	90	33	36.7

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

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

Figure 11-2

**Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool :
Nouvelle-Écosse, 1995 – 2010**



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 22 entre 1995 et 2004, puis a augmenté à 35 en 2007, pour connaître un creux de 17 en 2008, remonter à 25 en 2009 et redescendre à 18 en 2010. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a diminué de façon générale de 50,9 % en 1995 à 24,4 % en 2004, avant de monter à 35,7 % en 2006, de chuter à un minimum de 21,3 % en 2008, de s'élever à 36,8 % en 2009 et de baisser de nouveau à 26,9 % en 2010.

Pendant la période de référence de 1996 à 2001 indiquée au bas du tableau, il y a eu 33 décès, en moyenne, liés à l'alcool et représentant 36,7 % de tous les décès. Ainsi, on peut voir que le pourcentage de décès liés à des collisions dans lesquelles un conducteur a consommé de l'alcool a diminué de 26,7 %, par rapport aux 36,7 % de la période de référence (1996 – 2001) pour atteindre 26,9 % en 2010. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on note une diminution de 45,5 % par rapport à la moyenne de 33 pendant la période de référence (1996 – 2001) puisqu'il a atteint 18 en 2010.

11.4.2 Conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 24 ans, soit de 1987 à 2010, figurent au tableau 11-5. Les tendances sont illustrées à la figure 11-3 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 se limitent aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après la collision.

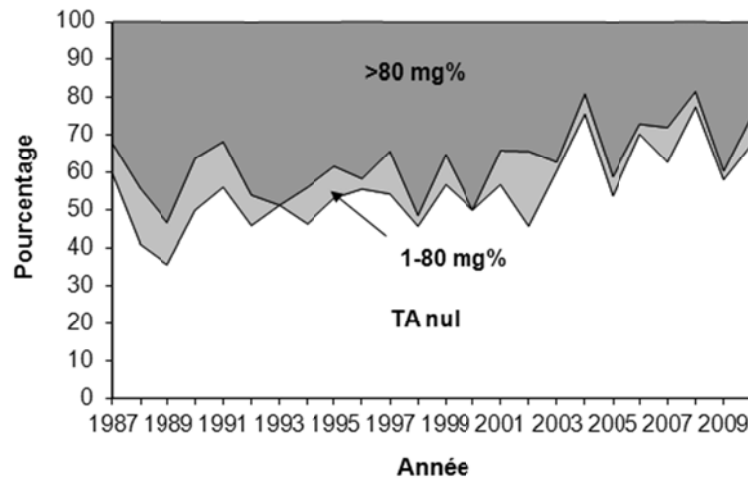
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a atteint un sommet en 1989 (53,5 %), a fluctué jusqu'en 2003 (37,2 %), a baissé en 2004 (18,9 %), pour s'élever en 2005 (41,0 %), redescendre jusqu'à un creux en 2008 (18,4 %), se raffermir en 2009 (39,5 %) et baisser de nouveau en 2010 (25,0 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a baissé a atteint son plus bas niveau en 1989 (35,6 %), fluctuant jusqu'en 2005 (53,8 %), puis remontant en 2006 (70,3 %), fléchissant en 2007 (62,8 %) avant d'atteindre un sommet en 2008 (77,6 %), de glisser en 2009 (58,1 %) et de remonter en 2010 (67,5 %). Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a chuté à son plus bas niveau en 1993 et en 2000 (0,0 %) avant d'atteindre un sommet en 2002 (20,0 %), de retomber en 2003 (2,3 %), de remonter en 2004 (5,4 %), de redescendre en 2006 (2,7 %), de s'élever en 2007 (9,3 %), de baisser en 2009 (2,3 %) et de se relever en 2010 (7,5 %).

Tableau 11-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Nouvelle-Écosse, 1987 - 2010

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Conducteurs regroupés par TA (mg%)					
				Zéro	(% 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
2006	37	37	100.0	26	70.3	1	2.7	10	27.0
2007	44	43	97.7	27	62.8	4	9.3	12	27.9
2008	50	49	98.0	38	77.6	2	4.1	9	18.4
2009	44	43	97.7	25	58.1	1	2.3	17	39.5
2010	40	40	100.0	27	67.5	3	7.5	10	25.0
période de référence 1996 - 2001	47	38	80.9	20	52.6	2	5.3	16	42.1

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 11-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés :
Nouvelle-Écosse, 1987 - 2010



Comparativement à la période de référence de 1996 à 2001 indiquée au bas du tableau 11-5, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2010 a augmenté de 28,3 % (passant de 52,6 % à 67,5 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 41,5 % (de 5,3 % à 7,5 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 40,6 % (de 42,1 % à 25,0 %).

Le tableau 11-6 et la figure 11-4 contiennent des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés au cours d'une période plus courte, de 1990 à 2010. Ces résultats diffèrent aussi de ceux qui sont présentés ci-dessus, pour plusieurs raisons.

Premièrement, le nombre de conducteurs est extrapolé afin d'illustrer la répartition, en fonction de leur TA, de tous les conducteurs soumis à l'alcootest (voir la figure 11-1). Deuxièmement, les estimations sont basées sur tous les conducteurs mortellement blessés et non pas seulement sur ceux qui sont décédés moins de six heures après la collision. Troisièmement, les conducteurs sont classés en deux catégories de TA seulement : nulle et positive. Comme on peut le voir au tableau 11-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 1996 et 2001 est de 46,3 %. En 2010, 34,1 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 26,3 % par rapport à la période de base

11.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 11-7 et la figure 11-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Comme le montre la figure, pendant la période de référence (1996 – 2001), 22,0 %, en moyenne, de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans

des collisions liées à l'alcool, comparativement à 25,9 % en 2010, soit une hausse de 17,7 % du problème.

Le tableau 11-8 et la figure 11-6 fournissent aussi des renseignements 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, ainsi que du tableau 11-7 et de la figure 11-5 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 16 ans. Entre 1995 et 1996, le pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a augmenté, passant de 18,5 % à 24,9 %. Depuis, cependant, il a fluctué jusqu'en 2005 (26,1 %), pour redescendre à 24,9 % en 2006, atteindre un sommet à 26,2 % en 2007, de glisser de nouveau à 20,0 % en 2008 et s'élever en 2010 (25,8 %).

Pendant la période de référence (1996 – 2001), 22,6 %, en moyenne, des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2010, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a augmenté, s'établissant à 25,8 %, soit une baisse de 14,2 %.

Tableau 11-6

Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Nouvelle-Écosse, 1990 - 2010

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1990	75	38	50.7	37	49.3
1991	63	34	54.0	29	46.0
1992	66	32	48.5	34	51.5
1993	60	31	51.7	29	48.3
1994	60	27	45.0	33	55.0
1995	67	33	49.3	34	50.7
1996	57	32	56.1	25	43.9
1997	46	25	54.3	21	45.7
1998	51	23	45.1	28	54.9
1999	60	37	61.7	23	38.3
2000	56	27	48.2	29	51.8
2001	55	30	54.5	25	45.5
2002	41	18	43.9	23	56.1
2003	47	28	59.6	19	40.4
2004	45	34	75.6	11	24.4
2005	42	22	52.4	20	47.6
2006	47	31	66.0	16	34.0
2007	55	34	61.8	21	38.2
2008	55	43	78.2	12	21.8
2009	48	28	58.3	20	41.7
2010	41	27	65.9	14	34.1
période de référence 1996 - 2001	54	29	53.7	25	46.3

* le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

Figure 11-4

Pourcentage des conducteurs mortellement blessés* ayant eu un TA positif : Nouvelle-Écosse, 1990-2010

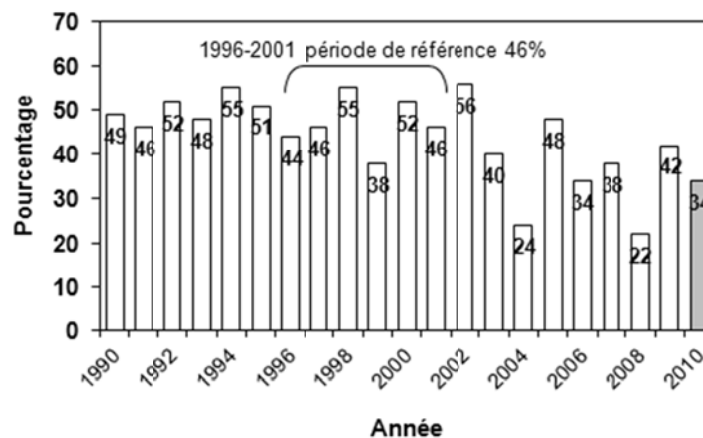


Tableau 11-7

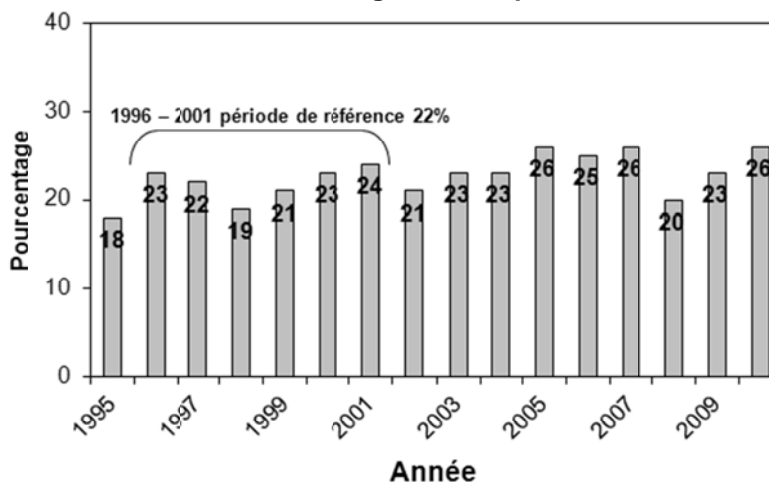
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1995 – 2010

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	523	95	(18.2)
1996	492	115	(23.4)
1997	511	110	(21.5)
1998	464	90	(19.4)
1999	610	129	(21.1)
2000	427	99	(23.2)
2001	436	103	(23.6)
2002	411	85	(20.7)
2003	358	83	(23.2)
2004	365	82	(22.5)
2005	367	94	(25.6)
2006	352	89	(25.3)
2007	370	95	(25.7)
2008	307	62	(20.2)
2009	353	80	(22.7)
2010	317	82	(25.9)
période de référence 1996 - 2001	490	108	(22.0)

*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 11-5

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 – 2010



*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.

Tableau 11-8

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 – 2010**

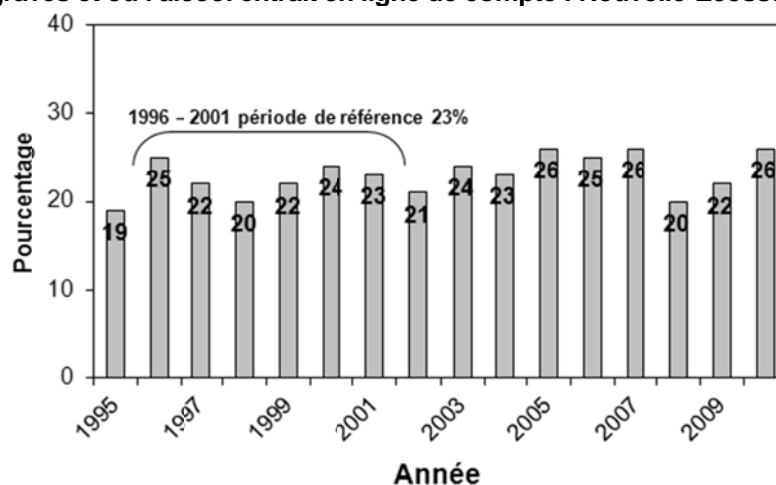
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	491	91	(18.5)
1996	458	114	(24.9)
1997	458	102	(22.3)
1998	427	87	(20.4)
1999	577	125	(21.7)
2000	390	92	(23.6)
2001	400	93	(23.3)
2002	383	81	(21.1)
2003	332	78	(23.5)
2004	351	81	(23.1)
2005	330	86	(26.1)
2006	333	83	(24.9)
2007	336	88	(26.2)
2008	290	58	(20.0)
2009	332	73	(22.0)
2010	299	77	(25.8)
période de référence 1996 - 2001	452	102	(22.6)

*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 11-6

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 – 2010



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 2010. 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); et
- > 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 2010. 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, deux personnes du groupe des 36 à 55 ans sont décédées dans des collisions routières à l'Île-du-Prince-Édouard en 2109. Dans les deux cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte dans la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, une personne du groupe des 36 à 55 ans est morte dans une collision liée à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard en 2010. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 50,0 % des personnes du groupe des 36 à 55 ans ont été tuées 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 36 à 55 ans représente 100,0 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard en 2010.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 12 personnes sont décédées dans des collisions routières à l'Île-du-Prince-Édouard en 2010. Dans les 12 cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, un, soit 8,3 %, était lié à l'alcool.

12.1.1 Âge de la victime. Les personnes des groupes de 36 à 45 ans et de 46 à 55 ans ont été réunies afin d'éviter qu'une personne en particulier ne soit identifiée. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 100,0 % (voir la dernière colonne) avaient entre 36 et 55 ans.

Tableau 12-1

Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 2010

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	1	1	100.0	0	0.0	0.0
16-19	2	2	100.0	0	0.0	0.0
20-25	1	1	100.0	0	0.0	0.0
26-35	1	1	100.0	0	0.0	0.0
36-55**	4	4	100.0	1	25.0	100.0
>55	3	3	100.0	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>						
Homme	9	9	100.0	1	11.1	100.0
Femme	3	3	100.0	0	0.0	0.0
<u>Type</u>						
Conducteur	7	7	100.0	1	14.3	100.0
Passager	4	4	100.0	0	0.0	0.0
Piéton	1	1	100.0	0	0.0	0.0
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	3	3	100.0	0	0.0	0.0
Camion/Fourgonnette	4	4	100.0	0	0.0	0.0
Motocyclette	3	3	100.0	1	33.3	100.0
Véhicule non routier (Piétons)	1	1	100.0	0	0.0	0.0
TOTAL	12	12	100.0	1	8.3	100.0

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

** Les personnes de deux groupes d'âge ont été regroupées afin d'éviter que l'une d'entre elles ne soit identifiée.

Parmi tous les groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne des groupes des 36 à 55 ans est décédée (25,0 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes des groupes des moins de 16 ans, de 16 à 19 ans, de 20 à 25 ans, de 26 à 35 ans et de plus de

55 ans – 0,0 % des personnes de ces groupes d'âge sont décédées dans une collision liée à l'alcool.

12.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 100 % étaient des hommes. L'alcool était en cause dans 11,1 % des collisions dans lesquelles un homme est décédé.

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

Dans les catégories de victimes, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (11,1 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. L'alcool n'était en cause dans aucune (0,0 %) des collisions dans lesquelles un passager ou un piéton est décédé.

12.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 100,0 % se trouvaient sur une motocyclette.

Parmi ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un motocycliste est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'une automobile ou de camion/fourgonnette est décédé (33,3 % par rapport à 0,0 % et 0,0 %).

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 2010. 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%.

Prenons par exemple le groupe des 36 à 55 ans, parmi lesquels il y a eu trois conducteurs tués en 2010; toutes ces victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, une (33,3 %) avait un TA positif. Cela signifie que les

conducteurs mortellement blessés de 36 à 55 ans représentaient 100,0 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Tableau 12-2

Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 2010

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	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
20-25	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
36-55**	3	3	100.0	1	33.3	100.0	0	0.0	0.0
>55	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	5	5	100.0	1	20.0	100.0	0	0.0	0.0
Femme	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	3	3	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Camion/fourgonnette	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Motocyclette	2	2	100.0	1	50.0	100.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Plusieurs véhicules	6	6	100.0	1	16.7	100.0	0	0.0	0.0
TOTAL	6	6	100.0	1	16.7	100.0	0	0.0	0.0

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

** Les conducteurs de deux groupes d'âge ont été regroupés afin d'éviter que l'un d'entre eux ne soit identifié.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'aucune des victimes (0,0 %) de 36 à 55 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que le conducteur qui avait bu n'avait pas 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 36 à 55 ans représentaient 0,0 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

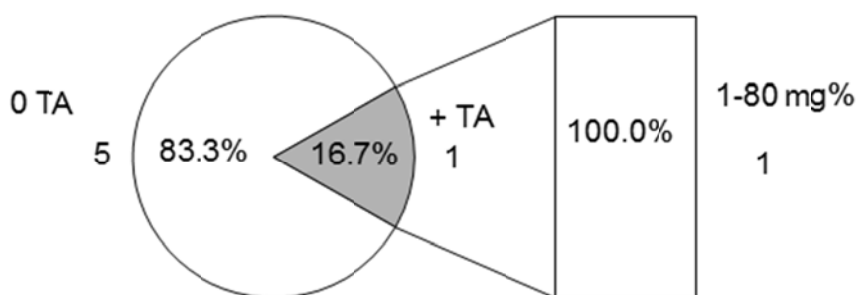
Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. À l'Île-du-Prince-Édouard, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2010, puisque 100,0 % des conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

À l'Île-du-Prince-Édouard, 16,7 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et aucun (0,0 %) des conducteurs mortellement blessés n'avait 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 :

- > 83,3 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 16,7 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%.

La figure 12-1 présente la répartition du TA des conducteurs mortellement blessés. On constate qu'un des six (16,7 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, un (100,0 %) avait un TA de plus de 80 mg%.

Figure 12-1
TA des conducteurs décédés*: Île-du-Prince-Édouard, 2010**



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

** le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

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), 100,0 % faisaient partie du groupe des 36 à 55 ans (regroupement des groupes de 36 à 45 ans et de 46 à 55 ans afin d'éviter d'identifier un conducteur) et 0,0 %, de ceux des 16 à 19 ans, des 20 à 25 ans et des plus de 55 ans.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 100,0 % avaient entre 36 et 55 ans.

Parmi tous les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 36 et 55 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 33,3 % des conducteurs de ces groupes d'âge avaient consommé de l'alcool. Par contre, aucun (0,0 %) des conducteurs des groupes de 16 à 19 ans, de 20 à 25 ans et de plus de 55 ans n'avait consommé d'alcool.

12.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils représentent 100,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (cinq des six victimes ou 83,3 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (20,0 % et 0,0 %, respectivement). Par ailleurs, l'unique conducteur qui avait bu n'avait pas un TA supérieur à la limite permise.

12.2.3 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), 100,0 % étaient des motocyclistes. Il n'y avait aucun conducteur mortellement blessé aux facultés affaiblies (c.-à-d. dont le TA était supérieur à 80 mg%) dans aucune des catégories de véhicules.

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des motocyclistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. Aucun des automobilistes ou des conducteurs de camions/fourgonnettes mortellement blessés n'avait consommé d'alcool.

12.2.4 Variations selon le genre de collision. Les six conducteurs décédés (100,0 %) l'ont été dans des collisions à plusieurs véhicules. Parmi ces conducteurs, un seul (16,7 %) avait un TA positif.

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 2010, 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 (voir la section 2.2.4).

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.

Tableau 12-3

**Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves :
Île-du-Prince-Édouard, 2010**

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>				
16-19	10	1	10.0	7.7
20-25	12	4	33.3	30.8
26-35	6	1	16.7	7.7
36-45	10	4	40.0	30.8
46-55	11	1	9.1	7.7
>55	17	2	11.8	15.4
<u>Sexe</u>				
Homme	42	11	26.2	84.6
Femme	24	2	8.3	15.4
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	42	7	16.7	53.8
Camion/fourgonnette	14	4	28.6	30.8
Motocyclette	2	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	8	2	25.0	15.4
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	26	11	42.3	84.6
Plusieurs véhicules	40	2	5.0	15.4
TOTAL	66	13	19.7	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 66 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 19,7 % 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, 30,8 % avaient entre 20 et 25 ans et 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.

Pour chacun des groupes d'âge, plus des deux cinquièmes des conducteurs du groupe des 36 à 45 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (40,0 %). La plus faible représentation était celle des 46 à 55 ans (9,1 %).

12.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 84,6 % étaient des hommes. La présence des hommes dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (26,2 % et 8,3 %, 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 53,8 %, les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 30,8 % et les conducteurs d'autres véhicules routiers pour 15,4 %.

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 28,6 %, par rapport à 25,0 % des conducteurs d'autres véhicules routiers et 16,7 % des automobilistes. Parmi les motocyclistes, aucun (0,0 %) n'était représenté dans les collisions liées à l'alcool.

12.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 84,6 % 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 – 42,3 % d'entre eux, par rapport à seulement 5,0 % 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. La présente section indique aussi les progrès réalisés à l'Île-du-Prince-Édouard relativement à l'objectif de la SRCFA 2010, qui consiste à diminuer de 40 % le problème de l'alcool au volant, en comparant les résultats de 2010 à ceux de la période de référence de 1996 à 2001.

12.4.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2010. Le tableau 12-4 et la figure 12-2 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 2010. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 12.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des collisions dans lesquelles est en

cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas nécessairement 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 (où au moins un des véhicules en cause est une automobile, un camion/fourgonnette, une motocyclette ou un autre véhicule routier). Les analyses précédentes englobaient 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 de façon générale, passant de neuf à trois entre 1995 et 1998. Il y a eu ensuite fluctuation entre 2002 et 2005, une hausse vers un sommet à 14 en 2006, une baisse à quatre en 2007, un raffermissement à neuf en 2008 et une nouvelle diminution à un creux d'un seul en 2010. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a diminué de façon générale, passant de 56,3 % en 1995 à un creux de 14,3 % en 1998. Depuis, il s'est élevé à 56,3 % en 2003, a diminué à 20,0 % en 2005, est remonté à 51,9 % en 2006 et a chuté à un son plus bas, à 11,1 %, en 2010.

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 - 2010

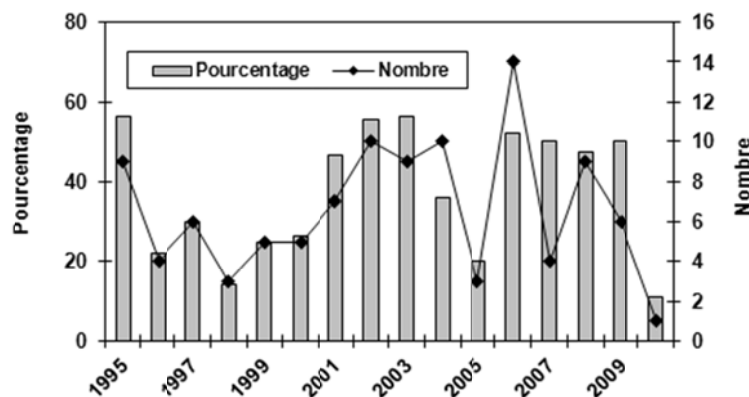
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	16	9	56.3
1996	18	4	22.2
1997	20	6	30.0
1998	21	3	14.3
1999	20	5	25.0
2000	19	5	26.3
2001	15	7	46.7
2002	18	10	55.6
2003	16	9	56.3
2004	28	10	35.7
2005	15	3	20.0
2006	27	14	51.9
2007	8	4	50.0
2008	19	9	47.4
2009	12	6	50.0
2010	9	1	11.1
période de référence 1996 - 2001	19	5	26.3

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

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

Figure 12-2

Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 1995 – 2010



Comme le montre le bas du tableau, pendant la période de référence de 1996 à 2001, il y a eu cinq décès, en moyenne, liés à l'alcool et représentant 26,3 % de tous les décès. Ainsi, on peut voir que le pourcentage de décès liés à des collisions dans lesquelles un conducteur a consommé de l'alcool a diminué de 58,8 %, passant de 26,3 % pour la période de référence (1996 – 2001) à 11,1 % en 2010. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on note une diminution de 80,0 % par rapport à la moyenne de cinq pendant la période de référence (1996 – 2001) puisqu'il a atteint une seule en 2010.

12.4.2 Conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 24 ans, soit de 1987 à 2010, figurent au tableau 12-5. Les tendances sont illustrées à la figure 12-3 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 se limitent aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après la collision.

Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué en général entre 1987 (60,0 %) et un creux en 1997 (11,1 %), pour augmenter, de façon générale, jusqu'en 2005 (42,9 %), fléchir en 2006 (27,3 %), s'élever en 2007 et baisser encore en 2010 (0,0 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté de façon générale de 1987 (40,0 %) à son plus haut niveau en 1998 (87,5 %) puis est demeuré stable jusqu'en 2006 (72,7 %), avant de chuter à son plus bas en 2007 et en 2008 (33,3 %), puis de s'élever de nouveau en 2010 (83,3 %). 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 %). Il a chuté à son plus bas en 1998, s'y maintenant jusqu'en 2002 (0,0 %), a augmenté en 2003 (14,3 %), a glissé de nouveau au minimum (0,0 %) de 2005 à 2009 pour connaître une nouvelle hausse en 2010 (16,7 %).

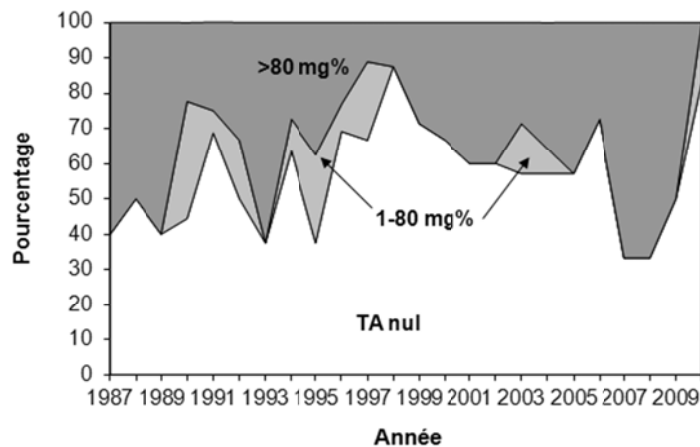
Comparativement à la période de référence de 1996 à 2001, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2010 a augmenté de 24,9 % (passant de 66,7 % à 83,3 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 50,5 %, puisqu'il est passé de 11,1 % à 16,7 %. En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 22,2 % à 0,0 %).

Tableau 12-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Île-du-Prince-Édouard, 1987 - 2010

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Conducteurs regroupés par TA (mg%)					
				Zéro	(% 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
2006	11	11	100.0	8	72.7	0	0.0	3	27.3
2007	3	3	100.0	1	33.3	0	0.0	2	66.7
2008	12	12	100.0	4	33.3	0	0.0	8	66.7
2009	10	10	100.0	5	50.0	0	0.0	5	50.0
2010	6	6	100.0	5	83.3	1	16.7	0	0.0
période de référence 1996 - 2001	9	9	100.0	6	66.7	1	11.1	2	22.2

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 12-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés :
Île-du-Prince-Édouard, 1987 - 2010



Le tableau 12-6 et la figure 12-4 contiennent des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés au cours d'une période plus courte, de 1990 à 2010. Ces résultats diffèrent aussi de ceux qui sont présentés ci-dessus, pour plusieurs raisons.

Premièrement, le nombre de conducteurs est extrapolé afin d'illustrer la répartition, en fonction de leur TA, de tous les conducteurs soumis à l'alcootest (voir la figure 12-1). Deuxièmement, les estimations sont basées sur tous les conducteurs mortellement blessés et non pas seulement sur ceux qui sont décédés moins de six heures après la collision. Troisièmement, les conducteurs sont classés en deux catégories de TA seulement : nulle et positive.

Comme on peut le voir au tableau 12-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 1996 et 2001 est de 27,3 %. En 2010, 16,7 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une diminution de 38,8 % par rapport à la période de base.

12.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions graves ayant provoqué des blessures. Le tableau 12-7 et la figure 12-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Comme le montre le tableau 12-7, pendant la période de référence (1996 – 2001), 23,4 %, en moyenne, des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 19,7 % en 2010, soit une baisse de 15,8 % du problème.

Le tableau 12-8 et la figure 12-6 fournissent aussi des renseignements 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, ainsi qu'au tableau 12-7 et à la figure 12-5 ci-dessus 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 cette période de 16 ans. De 1995 à 1996, le pourcentage des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a augmenté, passant de 15,1 % à 29,7 %. Depuis, il a fluctué jusqu'en 2003, s'est élevé à 29,3 % en 2004, a baissé à 22,1 % en 2007 avant de s'élever légèrement à 31,0 % en 2009 puis de redescendre à 19,7 % en 2010.

Comme le montre le tableau 12-8, pendant la période de référence (1996 – 2001), 23,8 %, en moyenne, des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2010, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a diminué, s'établissant à 19,7 %, soit une baisse de 17,2 %.

Tableau 12-6

**Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Île-du-Prince-Édouard, 1990 – 2010**

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1990	16	9	56.3	7	43.8
1991	16	11	68.8	5	31.3
1992	8	4	50.0	4	50.0
1993	11	4	36.4	7	63.6
1994	11	7	63.6	4	36.4
1995	12	5	41.7	7	58.3
1996	15	11	73.3	4	26.7
1997	11	7	63.6	4	36.4
1998	11	10	90.9	1	9.1
1999	10	7	70.0	3	30.0
2000	12	8	66.7	4	33.3
2001	6	4	66.7	2	33.3
2002	10	6	60.0	4	40.0
2003	9	5	55.6	4	44.4
2004	16	9	56.3	7	43.8
2005	13	8	61.5	5	38.5
2006	13	10	76.9	3	23.1
2007	4	1	25.0	3	75.0
2008	12	4	33.3	8	66.7
2009	10	5	50.0	5	50.0
2010	6	5	83.3	1	16.7
période de référence 1996 - 2001	11	8	72.7	3	27.3

* le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

Figure 12-4

Pourcentage des conducteurs mortellement blessés* ayant eu un TA positif :
Île-du-Prince-Édouard, 1990-2010

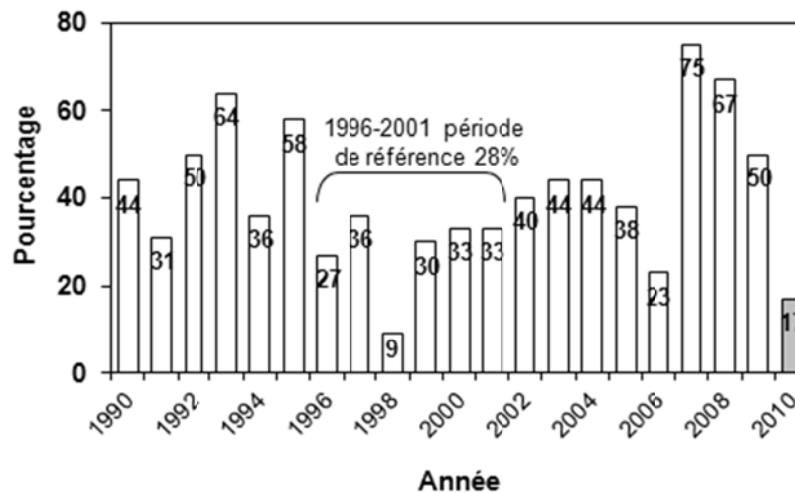


Tableau 12-7

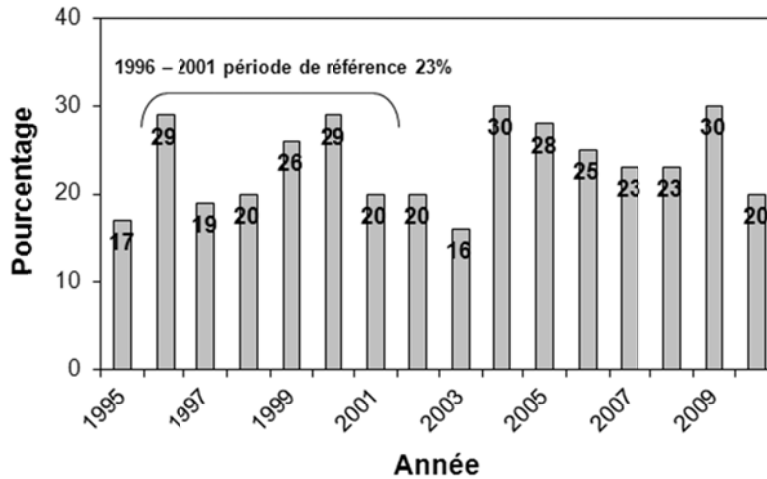
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrerait en ligne de compte :
Île-du-Prince-Édouard, 1995 – 2010

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	182	30	(16.5)
1996	75	22	(29.3)
1997	111	21	(18.9)
1998	112	22	(19.6)
1999	113	34	(30.1)
2000	115	33	(28.7)
2001	94	19	(20.2)
2002	84	17	(20.2)
2003	116	19	(16.4)
2004	97	29	(29.9)
2005	69	19	(27.5)
2006	81	20	(24.7)
2007	75	17	(22.7)
2008	39	9	(23.1)
2009	61	18	(29.5)
2010	66	13	(19.7)
période de référence 1996 - 2001	107	25	(23.4)

*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 12-5

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1995 – 2010



*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

Tableau 12-8

Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves** et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1995 - 2010

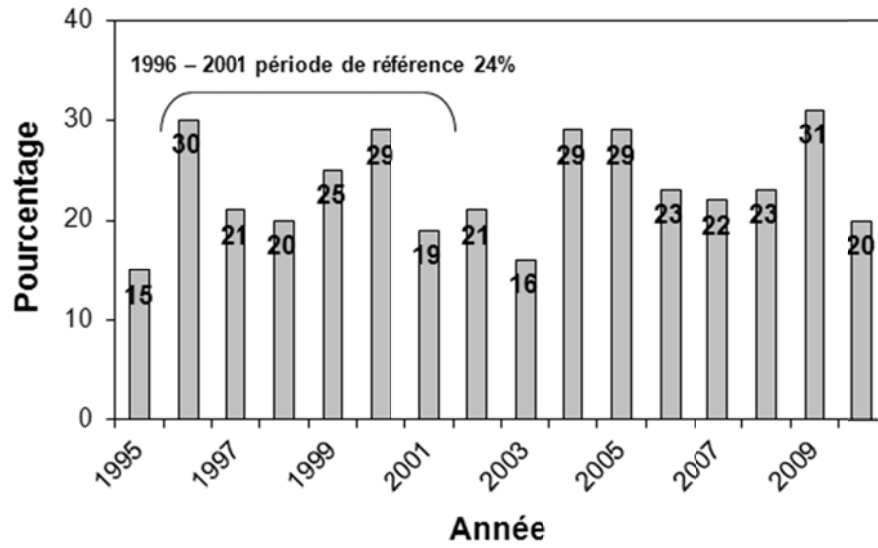
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	172	26	(15.1)
1996	74	22	(29.7)
1997	102	21	(20.6)
1998	108	22	(20.4)
1999	130	33	(25.4)
2000	110	32	(29.1)
2001	83	16	(19.3)
2002	80	17	(21.3)
2003	111	18	(16.2)
2004	92	27	(29.3)
2005	66	19	(28.8)
2006	77	18	(23.4)
2007	68	15	(22.1)
2008	35	8	(22.9)
2009	58	18	(31.0)
2010	66	13	(19.7)
période de référence 1996 - 2001	101	24	(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 12-6

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1995 – 2010



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 2010. 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); et
- > 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 2010. Les décès attribuables aux collisions routières sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent le nombre de décès. Les deux autres colonnes montrent le nombre et le pourcentage de victimes pour lesquelles l'information dont on dispose est suffisante pour permettre de déterminer si l'alcool était en cause. *Une collision routière mortelle est considérée comme étant liée à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, six personnes de 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières à Terre-Neuve-et-Labrador en 2010. 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, une personne du groupe des 16 à 19 ans est morte dans une collision liée à l'alcool à Terre-Neuve-et-Labrador, en 2010. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 16,7 % des personnes du groupe 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 18,3 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool à Terre-Neuve-et-Labrador en 2010.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 43 personnes sont décédées dans des collisions routières à Terre-Neuve-et-Labrador, en 2010. Dans 40 de

ces cas (93,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total connu, 12, soit 30,0 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (43 x 0,3 on peut déterminer qu'à Terre-Neuve-et-Labrador, en 2010, 13 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), 25,0 % avaient entre 26 et 35 ans, 36 et 45 ans et 46 et 55 ans et 8,3 %, entre 16 et 19 ans, 20 et 25 ans et plus de 55 ans.

Tableau 13-1

Décès* attribuables à des collisions liées à l'alcool : Terre-Neuve et Labrador, 2010

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	4	3	75.0	0	0.0	0.0
16-19	6	6	100.0	1	16.7	8.3
20-25	2	2	100.0	1	50.0	8.3
26-35	7	6	85.7	3	50.0	25.0
36-45	5	5	100.0	3	60.0	25.0
46-55	7	7	100.0	3	42.9	25.0
>55	12	11	91.7	1	9.1	8.3
<u>Sexe</u>						
Homme	30	28	93.3	9	32.1	75.0
Femme	13	12	92.3	3	25.0	25.0
<u>Type</u>						
Conducteur	28	27	96.4	9	33.3	75.0
Passager	13	12	92.3	3	25.0	25.0
Piéton	2	1	50.0	0	0.0	0.0
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	20	20	100.0	8	40.0	66.7
Camion/fourgonnette	5	4	80.0	0	0.0	0.0
Motocyclette	4	4	100.0	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	1	0	0.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier (Piétons)	11	11	100.0	4	36.4	33.3
	2	1	50.0	0	0.0	0.0
TOTAL	43	40	93.0	12	30.0	100.0

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

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 36 à 45 ans est décédée (60,0 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes

et les plus âgées – 0,0 % de celles de moins de 16 ans et 9,1 % de celles de plus de 55 ans sont décédées dans une collision liée à l'alcool.

13.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 75,0 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (32,1 %) était supérieure à celle des femmes décédées dans une collision liée à l'alcool (25,0 %).

13.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, 75,0 % étaient des conducteurs et 25,0 %, des passagers.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (33,3 %) a été observée dans les collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. L'alcool était en cause dans 25,0 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 0,0 % des cas dans lesquels un piéton est décédé.

13.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool, les occupants des automobiles comptaient pour 40,0 % et ceux des véhicules non routiers, pour 33,3 %.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (40,0 %) était plus grand que le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de véhicule non routier est décédé (36,4 %).

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 2010. 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%.

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu trois conducteurs tués en 2010; toutes ces victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi elles, une (33,3 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 16,7 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Tableau 13-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Terre-Neuve et Labrador, 2010

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	1	33.3	16.7	1	33.3	16.7
20-25	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
26-35	4	4	100.0	2	50.0	33.3	2	50.0	33.3
36-45	4	4	100.0	2	50.0	33.3	2	50.0	33.3
46-55	3	3	100.0	1	33.3	16.7	1	33.3	16.7
>55	3	3	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	14	14	100.0	5	35.7	83.3	5	35.7	83.3
Femme	4	4	100.0	1	25.0	16.7	1	25.0	16.7
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	11	11	100.0	6	54.5	100.0	6	54.5	100.0
Camion/fourgonnette	3	3	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Motocyclette	3	3	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	16	16	100.0	5	31.3	83.3	5	31.3	83.3
Plusieurs véhicules	2	2	100.0	1	50.0	16.7	1	50.0	16.7
TOTAL	18	18	100.0	6	33.3	100.0	6	33.3	100.0

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

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'une des trois (33,3 %) victimes de 16 à 19 ans qui avaient été soumises 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 de 16 à 19 ans représentaient 16,7 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

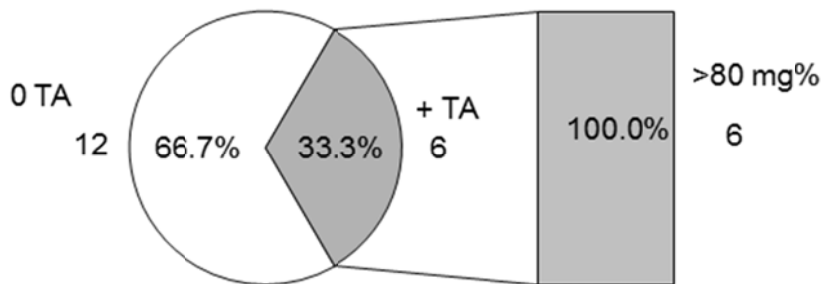
Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. À Terre-Neuve-et-Labrador, la fréquence des tests d'alcoolémie était moyenne en 2010, puisque 100,0 % des conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest.

À Terre-Neuve-et-Labrador, 33,3 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et les six (100,0 %) 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 :

- > 66,7 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 11,1 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%; et
- > 22,2 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

La figure 13-1 présente la répartition du TA des conducteurs mortellement blessés. On constate que six des 18 (33,3 %) des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, six (100,0 %) avaient un TA de plus de 80 mg%

Figure 13-1
TA des conducteurs décédés*: Terre-Neuve et Labrador, 2010**



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

** le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

13.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 33,3 % avaient entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans et 16,7 % avaient entre 16 et 19 ans et entre 46 et 55 ans.

Aussi, parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 33,3 % avaient entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans et 16,7 % avaient entre 16 et 19 ans et entre 46 et 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés du groupe des 36 à 45 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 50,0 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool et 33,3 % des conducteurs de 16 à 19 ans et de 46 à 55 ans ayant été soumis à un alcootest avaient consommé de l'alcool.

13.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 83,3 % des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 83,3 % de ceux qui avaient les facultés affaiblies au sens de la loi.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (14 des 18 victimes ou 77,8 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir bu que les conductrices (35,7 % et 25,0 %, respectivement). De plus, 100,0 % des conducteurs et des conductrices qui avaient bu 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) et tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 100,0 % étaient des automobilistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 54,5 % des automobilistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. Aucun des conducteurs de camion/fourgonnettes, des motocyclistes ou des conducteurs de semi-remorques n'avait bu.

13.2.4 Variations selon le genre de collision. Presque tous les conducteurs décédés (16 sur 18) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, et ces collisions ont mis en cause 83,3 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies.

La raison de cette disparité est une représentation généralement excessive de la présence d'alcool dans les accidents à un seul véhicule. Cependant, la moitié des conducteurs en cause dans des accidents à plusieurs véhicules (50,0 %) avaient un TA positif comparativement à 31,3 % des conducteurs en cause dans des collisions à un seul véhicule.

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 2008, à Terre-Neuve-et-Labrador. *Au moment de la préparation du présent rapport, les données sur les collisions à Terre-Neuve-et-Labrador pour 2009 et 2010 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de 2008 seront présentées dans cette section.* 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 (voir la section 2.2.4).

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, 201 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.

Tableau 13-3

**Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves :
Terre-Neuve et Labrador, 2008**

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	7	1	14.3	2.3
16-19	18	7	38.9	16.3
20-25	24	8	33.3	18.6
26-35	27	7	25.9	16.3
36-45	25	2	8.0	4.7
46-55	23	4	17.4	9.3
>55	35	3	8.6	7.0
Indéterminé	42	11	26.2	25.6
<u>Sexe</u>				
Homme	134	33	24.6	76.7
Femme	43	4	9.3	9.3
Indéterminé	24	6	25.0	14.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	80	16	20.0	37.2
Camion/fourgonnette	34	10	29.4	23.3
Motocyclette	11	2	18.2	4.7
Semi-remorque	3	0	0.0	0.0
Autre véhicule	1	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	42	14	33.3	32.6
Indéterminé	30	1	3.3	2.3
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	73	27	37.0	62.8
Plusieurs véhicules	128	16	12.5	37.2
TOTAL	201	43	21.4	100.0

13.3.1 Âge des conducteurs. De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures, 18,6 %, faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans et 16,3 % de ceux des 16 à 19 ans et de 26 à 35 ans. Les conducteurs du groupe des moins de 16 ans comptaient pour seulement 2,3 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, les deux cinquièmes des conducteurs de 16 à 19 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (38,9 %). Les groupes dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre de collisions ont été ceux de 36 à 45 ans (8,0 %).

13.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 76,7 % étaient des hommes. La

présence des hommes dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (24,6 % et 9,3 %, 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 37,2 %, les conducteurs de véhicules non routiers pour 32,6 %, les conducteurs de camions/fourgonnettes pour 23,3 % et les motocyclistes, pour 4,7 %.

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 33,3 %, par rapport à 29,4 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 20,0 % des automobilistes et 18,2 % des motocyclistes.

13.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 62,8 % 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 – 37,0 % de ces conducteurs, par rapport à 12,5 % 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. La présente section indique aussi les progrès réalisés à Terre-Neuve-et-Labrador relativement à l'objectif de la SRCFA 2010, en comparant les résultats de 2010 à ceux de la période de référence de 1996 à 2001.

13.4.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2010. Le tableau 13-4 et la figure 13-2 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 2010. 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 nécessairement 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 (où au moins un des véhicules en cause est une automobile, un camion/fourgonnette, une motocyclette ou un autre véhicule routier). Les analyses précédentes englobaient tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Pendant la période de référence de 1996 à 2001, il y a eu 12 décès, en moyenne, liés à l'alcool et représentant 31,6 % de tous les décès.

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 de façon générale jusqu'à un creux de quatre en 2000 et a augmenté de façon générale jusqu'à atteindre un maximum de 21 en 2008 pour redescendre à six en 2009 et remonter à neuf en 2010. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool est passé de 35,7 % en 1995 à 42,4 % en 1997, a diminué de façon générale à un creux de 8,9 % en 2000, a augmenté jusqu'à 50,0 % en 2004, a atteint un somme de 58,3 % en 2008, avant de glisser à 16,7 % en 2009 et de se hausser à 28,1 % en 2010.

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 - 2010

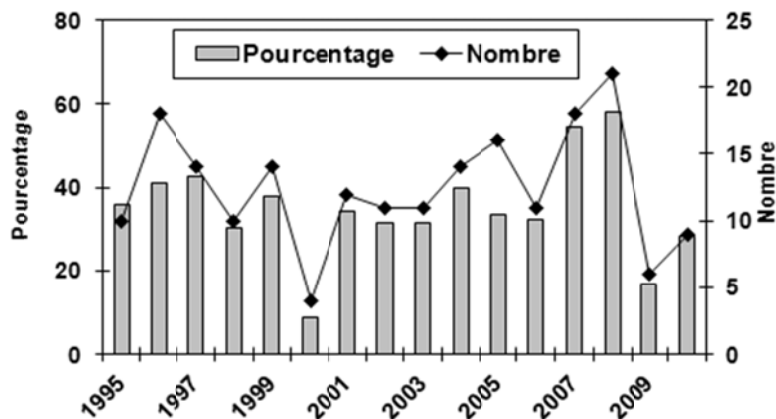
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	28	10	35.7
1996	44	18	40.9
1997	33	14	42.4
1998	33	10	30.3
1999	37	14	37.8
2000	45	4	8.9
2001	35	12	34.3
2002	35	11	31.4
2003	35	11	31.4
2004	35	14	40.0
2005	48	16	33.3
2006	34	11	32.4
2007	33	18	54.5
2008	36	21	58.3
2009	36	6	16.7
2010	32	9	28.1
période de référence 1996 - 2001	38	12	31.6

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

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

Figure 13-2

Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Terre-Neuve et Labrador, 1995 – 2010



Ainsi, on peut voir que le pourcentage de décès liés à des collisions dans lesquelles un conducteur a consommé de l'alcool a diminué de 11,1 %, par rapport aux 31,6 % de la période de référence (1996 – 2001) pour atteindre 28,1 % en 2010. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on note une diminution de 25,0 % par rapport à la moyenne de 12 pendant la période de référence (1996 – 2001) puisqu'il était de neuf en 2010.

13.4.2 Conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 24 ans, soit de 1987 à 2010, figurent au tableau 13-5. Les tendances sont illustrées à la figure 13-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui : 1) n'avaient pas consommé d'alcool – représentés par la zone blanche; 2) avaient un TA inférieur à la limite permise – indiqués par la zone gris pâle et 3) avaient un TA supérieur à la limite légale – illustrés par la zone gris foncé. Les données qui figurent ici se limitent 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 après avoir atteint un sommet en 1993 (56,3 %) jusqu'à son plus bas niveau en 2000 (10,5 %), a augmenté ensuite généralement jusqu'à 35,7 % en 2004, a baissé en 2005 (31,3 %) avant de se hausser en 2008 (47,6 %), de descendre en 2009 (15,0 %) et de remonter en 2010 (33,3 %). Le pourcentage de conducteurs décédés qui avaient un TA nul a atteint 70,0 % en 1995, a diminué de façon générale jusqu'en 1999 (43,8 %), s'est élevé à 84,2 % en 2000 pour fluctuer jusqu'en 2006 (68,4 %), puis chuter à un creux de 13,3 % en 2007 avant d'atteindre un sommet en 2009 (85,0 %) et de redescendre en 2010 (66,7 %). Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a atteint 25,0 % en 1990, a chuté à 0,0 % en 1994 et 1995, a augmenté jusqu'en 2001 (21,4 %) et fluctué jusqu'en 2005 (25,0 %), pour retomber à 0,0 % en 2006, atteindre un sommet à 40,0 % en 2007, baisser de nouveau à 0,0 % en 2009 et demeurer à ce niveau en 2010.

Comparativement à la période de référence de 1996 à 2001, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2010 a augmenté de 18,5 % (passant de 56,3 % à 66,7 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse (de 12,5 % à 0,0 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une augmentation de 6,4 % (de 31,3 % à 33,3 %).

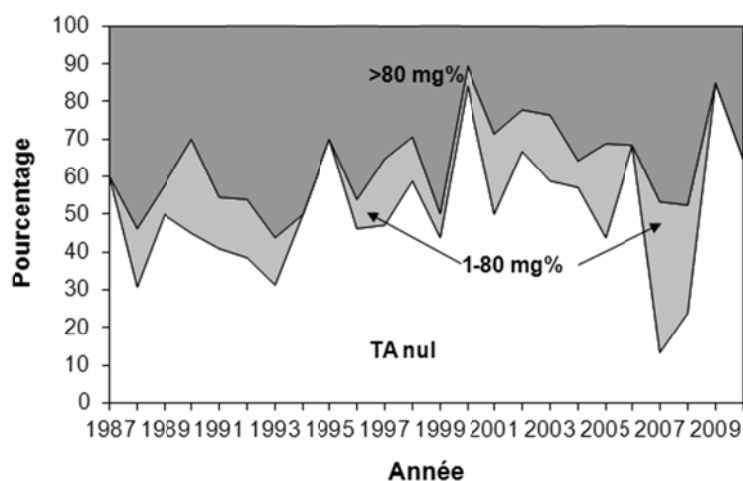
Tableau 13-5

 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
 Terre-Neuve et Labrador, 1987 - 2010

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Conducteurs regroupés par TA (mg%)					
				Zéro	(% 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
2006	21	19	90.5	13	68.4	0	0.0	6	31.6
2007	15	15	100.0	2	13.3	6	40.0	7	46.7
2008	21	21	100.0	5	23.8	6	28.6	10	47.6
2009	20	20	100.0	17	85.0	0	0.0	3	15.0
2010	18	18	100.0	12	66.7	0	0.0	6	33.3
période de référence 1996 - 2001	18	16	88.9	9	56.3	2	12.5	5	31.3

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 13-3

Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Terre-Neuve et Labrador, 1987 – 2010


Le tableau 13-6 et la figure 13-4 contiennent des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une plus courte période, de 1990 à 2010. Ces résultats diffèrent aussi de ceux qui sont présentés ci-dessus, pour plusieurs raisons. Premièrement, le nombre de conducteurs est extrapolé afin d'illustrer la répartition, en fonction de leur TA, de tous les conducteurs soumis à l'alcootest (voir la figure 13-1). Deuxièmement, les estimations sont basées sur tous les conducteurs mortellement blessés et non pas seulement sur ceux qui sont décédés moins de six heures après la collision. Troisièmement, les conducteurs sont classés en deux catégories de TA seulement : nulle et positive. Comme on peut le voir au tableau 13-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 1996 et 2001 est de 45,0 %. En 2010, 33,3 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une diminution de 26,0 % par rapport à la période de base.

13.4.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Comme il est indiqué à la section 13.3, les données sur les collisions à Terre-Neuve-et-Labrador pour 2009 et 2010 n'étaient pas disponibles au moment de la préparation du présent rapport. Pour cette raison, les tableaux et les figures de cette sous-section sur les tendances relatives aux collisions ayant provoqué des blessures graves présentent les données jusqu'en 2008. Le tableau 13-7 contient de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (1996 – 2001), 19,2 %, en moyenne, des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. À la figure 13-5, les pourcentages annuels sont arrondis en nombres entiers. On y trouve une hausse de 11,5 %

du pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool qui s'établit à 21,4 % en 2008, par rapport à 19,2 % pendant la période de référence de 1996 à 2001.

Tableau 13-6
**Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Terre-Neuve et Labrador, 1990 – 2010**

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1990	28	11	39.3	17	60.7
1991	25	10	40.0	15	60.0
1992	20	8	40.0	12	60.0
1993	25	8	32.0	17	68.0
1994	15	8	53.3	7	46.7
1995	11	8	72.7	3	27.3
1996	18	8	44.4	10	55.6
1997	18	9	50.0	9	50.0
1998	20	12	60.0	8	40.0
1999	20	9	45.0	11	55.0
2000	25	21	84.0	4	16.0
2001	17	9	52.9	8	47.1
2002	20	13	65.0	7	35.0
2003	18	11	61.1	7	38.9
2004	16	9	56.3	7	43.8
2005	20	9	45.0	11	55.0
2006	22	15	68.2	7	31.8
2007	18	2	11.1	16	88.9
2008	23	6	26.1	17	73.9
2009	26	22	84.6	4	15.4
2010	18	12	66.7	6	33.3
période de référence 1996 - 2001	20	11	55.0	9	45.0

* le nombre est estimé à partir de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA

Figure 13-4

Pourcentage des conducteurs mortellement blessés* ayant eu un TA positif:
Terre-Neuve et Labrador, 1990-2010

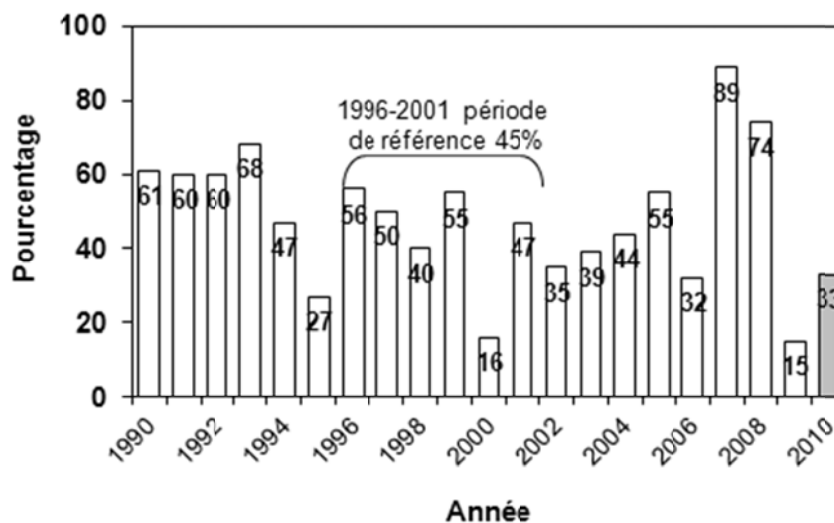


Tableau 13-7

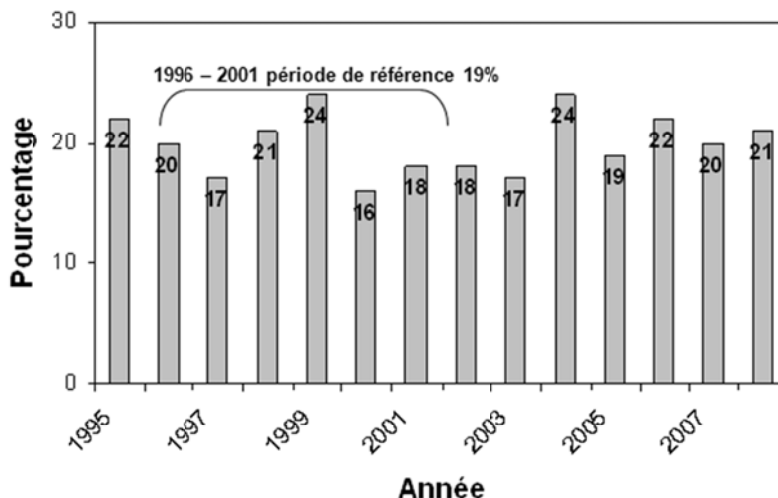
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué
des blessures graves* et où l'alcool entrerait en ligne de compte :
Terre-Neuve et Labrador, 1995 – 2008

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	299	66	(22.1)
1996	338	69	(20.4)
1997	314	54	(17.2)
1998	271	56	(20.7)
1999	279	66	(23.7)
2000	321	50	(15.6)
2001	289	53	(18.3)
2002	246	45	(18.3)
2003	268	46	(17.2)
2004	217	52	(24.0)
2005	181	35	(19.3)
2006	166	36	(21.7)
2007	201	40	(19.9)
2008	201	43	(21.4)
période de référence 1996 - 2001	302	58	(19.2)

*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 13-5

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrain en ligne de compte : Terre-Neuve et Labrador, 1995 – 2008



*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.

Le tableau 13-8 et la figure 13-6 fournissent aussi des renseignements 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, ainsi que du tableau 13-7 et de la figure 13-5 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 entrain 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, descendre à 18,4 % en 2005, remonter à 22,5 % en 2007 et baisser de nouveau à 21,7 % en 2008.

Comme le montre le tableau 13-8, pendant la période de référence (1996 – 2001), 19,5 %, en moyenne, des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2008, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a augmenté, s'établissant à 21,7 %, soit une hausse de 11,3 %.

Tableau 13-8

Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves** et où l'alcool entrain en ligne de compte :
Terre-Neuve et Labrador, 1995 – 2008

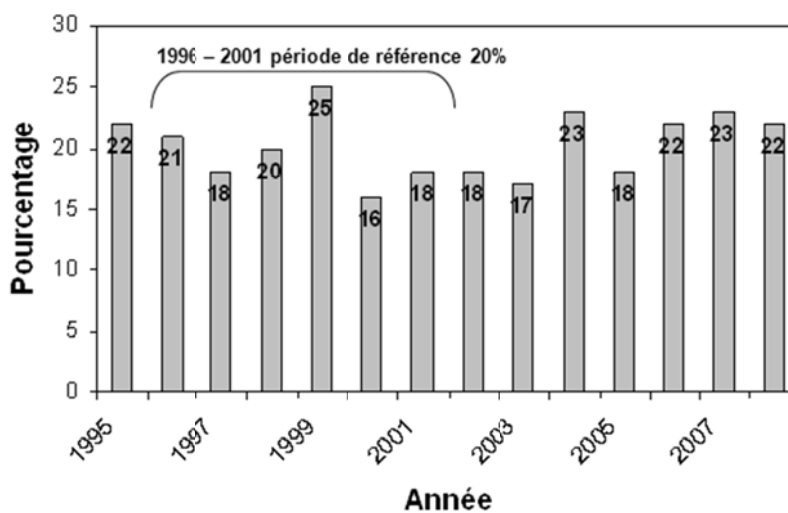
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	259	56	(21.6)
1996	296	62	(20.9)
1997	262	46	(17.6)
1998	243	48	(19.8)
1999	230	58	(25.2)
2000	249	39	(15.7)
2001	223	40	(17.9)
2002	191	34	(17.8)
2003	197	34	(17.3)
2004	163	38	(23.3)
2005	136	25	(18.4)
2006	131	29	(22.1)
2007	129	29	(22.5)
2008	129	28	(21.7)
période de référence 1996 - 2001	251	49	(19.5)

*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.

Figure 13-6

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Terre-Neuve et Labrador, 1995 – 2008



14.0 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 2010. 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); et
- > 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 trois – et de conducteurs mortellement blessés – seulement deux – 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.

En 2010, quatre personnes sont décédées dans des collisions routières au Yukon. Dans tous les cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte dans la collision. Sur ce total, trois (75,0 %) étaient liés à l'alcool.

14.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Au Yukon, il y a eu seulement deux conducteurs tués en 2010. Les deux (100,0 %) ont été soumis à des alcootests et l'un d'entre eux (50,0 %) avait 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 2010, 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 (voir la section 2.2.4).

Tableau 14-1

**Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves :
Territoire du Yukon, 2010**

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>				
16-19	2	1	50.0	7.7
20-25	2	0	0.0	0.0
26-35	9	4	44.4	30.8
36-45	5	3	60.0	23.1
46-55	6	2	33.3	15.4
>55	4	2	50.0	15.4
Indéterminé	1	1	100.0	7.7
<u>Sexe</u>				
Homme	19	9	47.4	69.2
Femme	9	3	33.3	23.1
Indéterminé	1	1	100.0	7.7
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	12	7	58.3	53.8
Autre véhicule*	11	3	27.3	23.1
Motocyclette	2	1	50.0	7.7
Semi-remorque	4	2	50.0	15.4
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	15	9	60.0	69.2
Plusieurs véhicules	14	4	28.6	30.8
TOTAL	29	13	44.8	100.0

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

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, 29 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 44,8 % 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, 30,8 % avaient entre 26 et 35 ans, 23,1 %, entre 36 et 45 ans, 15,4 %, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans et 7,7 % avaient entre 16 et 19 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, trois conducteurs sur cinq (60,0 %) du groupe des 36 à 45 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Le taux le plus faible de consommation est au sein du groupe des 20 à 25 ans (0,0 %).

14.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 69,2 % étaient des hommes. La présence des hommes dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était plus importante que celle des femmes (47,4 % et 33,3 %, 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 automobilistes comptaient pour 53,8 %, les conducteurs d'autres véhicules routiers (un regroupement des conducteurs de camions/fourgonnettes et des conducteurs de semi-remorques permettant d'éviter d'identifier un conducteur), pour 23,1 %, les conducteurs de véhicules non routiers, pour 15,4 % et les motocyclistes, pour 7,7 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des automobilistes, puisque 58,3 % des conducteurs de cette catégorie de véhicules étaient en cause dans ce genre de collision, comparativement à 50,0 % des motocyclistes et des conducteurs de véhicules non routiers et à 27,3 % des conducteurs d'autres véhicules routiers.

14.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 69,2 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. L'alcool était un facteur également important dans les accidents à un seul véhicule ayant provoqué des blessures graves – 60,0 % des conducteurs dans ce genre de collisions comparativement à seulement 28,6 % dans les collisions à plusieurs véhicules.

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. La présente section indique aussi les progrès réalisés au Yukon relativement à l'objectif de la SRCFA 2010, qui consiste à diminuer de 40 % le problème de l'alcool au volant d'ici 2010, en comparant les résultats de 2010 à ceux de la période de référence de 1996 à 2001.

14.4.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2010. 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 2010. 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 nécessairement 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 (où au moins un des véhicules en cause est une automobile, un camion/fourgonnette, une motocyclette ou un autre véhicule routier). Les analyses précédentes englobaient 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 augmenté, passant d'un à sept entre 1995 et 1998 pour descendre à zéro en 2001, remonter à six en 2002, baisser à un en 2004, se hausser à cinq en 2006, chuter à deux en 2007, se relever à trois en 2008, redescendre à deux en 2009 pour remonter à trois en 2010. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a affiché une hausse de 7,7 % en 1995 à 66,7 % en 1996 et 1997. Depuis, il a fluctué, au Yukon, jusqu'en 2000, puis a chuté à 0,0 % en 2001, a remonté de façon générale jusqu'en 2005 où il était à 66,7 %, a baissé à 40,0 % en 2007, s'est élevé de nouveau à 50,0 % en 2008 avant de s'abaisser à 28,6 % en 2009 et d'atteindre un sommet à 75,0 % en 2010.

Pendant la période de référence de 1996 à 2001 indiquée au bas du tableau, il y a eu quatre décès, en moyenne, liés à l'alcool et représentant 50,0 % de tous les décès. Ainsi, on peut voir que le pourcentage de décès liés à des collisions dans lesquelles un conducteur a consommé de l'alcool a augmenté de 50,0 % par rapport aux 50,0 % de la période de référence (1996 – 2001) pour se situer à 75,0 % en 2010. Cependant, en ce qui concerne le

nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on note une baisse de 25,0 % par rapport à la moyenne de quatre pendant la période de référence (1996 – 2001) puisqu'il a été de trois en 2010.

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 - 2010**

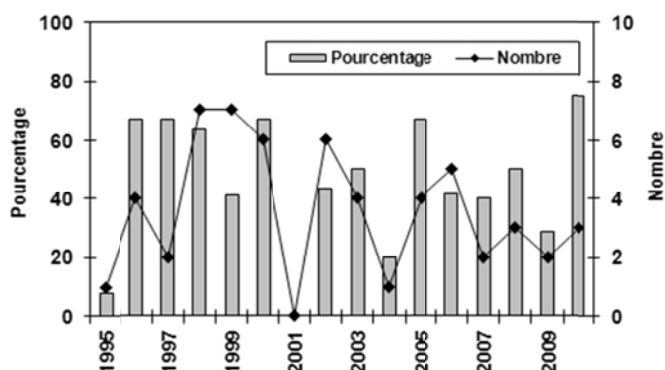
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	13	1	7.7
1996	6	4	66.7
1997	3	2	66.7
1998	11	7	63.6
1999	17	7	41.2
2000	9	6	66.7
2001	4	0	0.0
2002	14	6	42.9
2003	8	4	50.0
2004	5	1	20.0
2005	6	4	66.7
2006	12	5	41.7
2007	5	2	40.0
2008	6	3	50.0
2009	7	2	28.6
2010	4	3	75.0
période de référence 1996 - 2001	8	4	50.0

*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 14-1

Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Territoire du Yukon, 1995 – 2009



14.4.2 Conducteurs mortellement blessés. En raison du petit nombre de cas, soit seulement deux conducteurs mortellement blessés en 2010, 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. 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. Pendant la période de référence (1996 – 2001), 19,6 %, en moyenne, des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures l'ont été dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 18,9 % en 2010, soit une baisse de 3,6 % du problème.

Le tableau 14-4 et la figure 14-3 fournissent aussi des renseignements sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 14.3 ainsi que du tableau 14-3 et de la figure 14-2 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 a fluctué au cours de cette période de 16 ans. Entre 1995 et 1997, le pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a baissé, passant de 20,1 % à 18,1 %. Depuis, la fréquence a augmenté à 22,7 % en 1998, a fluctué entre 1999 et 2004, d'atteindre un creux de 13,7 % en 2006, de s'élever à 21,1 % en 2007, de fléchir à 14,7 % en 2008, de grimper à 24,6 % à 2009, puis de glisser de nouveau à 18,3 % en 2010.

Comme le montre la figure 14-4, pendant la période de référence (1996 – 2001), 19,1 %, en moyenne, des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2010, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé, s'établissant à 18,3 %, soit une diminution de 4,2 %.

Tableau 14-3

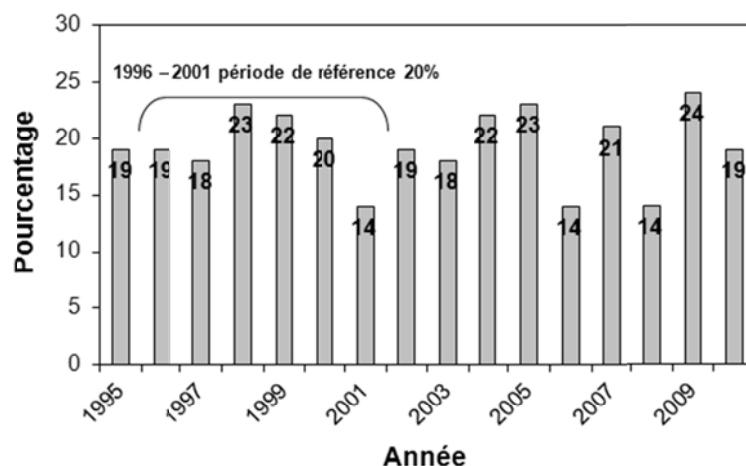
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures* et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Territoire du Yukon, 1995 - 2010

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	364	70	(19.2)
1996	359	69	(19.2)
1997	293	53	(18.1)
1998	280	65	(23.2)
1999	321	71	(22.1)
2000	305	61	(20.0)
2001	278	40	(14.4)
2002	243	46	(18.9)
2003	228	40	(17.5)
2004	209	46	(22.0)
2005	191	43	(22.5)
2006	214	30	(14.0)
2007	202	43	(21.3)
2008	237	34	(14.3)
2009	191	46	(24.1)
2010	228	43	(18.9)
période de référence 1996 - 2001	306	60	(19.6)

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

Figure 14-2

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures* et où l'alcool entrain en ligne de compte : Territoire du Yukon, 1995 – 2010



*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

Tableau 14-4

Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures** et où l'alcool entrain en ligne de compte : Territoire du Yukon, 1995 - 2010

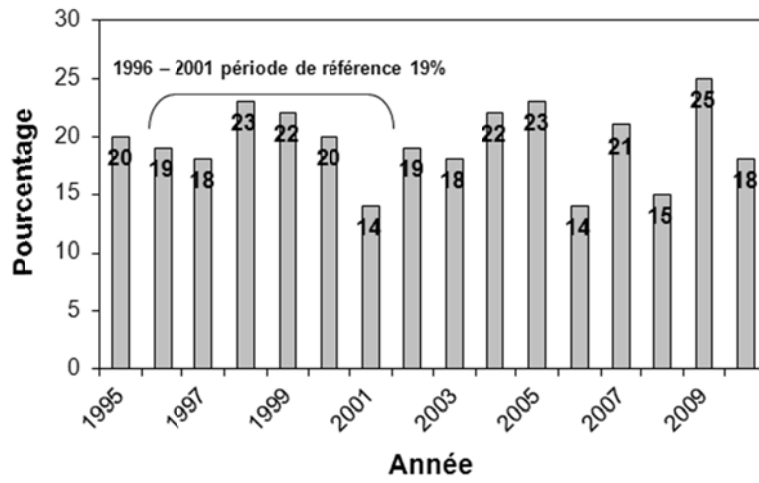
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	338	68	(20.1)
1996	346	64	(18.5)
1997	287	52	(18.1)
1998	273	62	(22.7)
1999	314	68	(21.7)
2000	299	59	(19.7)
2001	273	39	(14.3)
2002	243	46	(18.9)
2003	217	39	(18.0)
2004	200	44	(22.0)
2005	197	46	(23.4)
2006	211	29	(13.7)
2007	199	42	(21.1)
2008	232	34	(14.7)
2009	187	46	(24.6)
2010	224	41	(18.3)
période de référence 1996 - 2001	299	57	(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 14-3

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrain en ligne de compte : Territoire du Yukon, 1995 – 2010



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 2010. Elle 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); et
- > 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 décès – seulement trois – 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

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

En 2010, quatre 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 cas (75,0 %) étaient liés à l'alcool.

15.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Dans les Territoires du Nord-Ouest, en 2010, seulement un conducteur a été mortellement blessé 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 2010, 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 (voir la section 2.2.4).

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.

Tableau 15-1

Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : Territoires du Nord-Ouest, 2010

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>				
16-19	2	1	50.0	16.7
26-35	5	3	60.0	50.0
46-55	5	2	40.0	33.3
>55	4	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	11	5	45.5	83.3
Femme	5	1	20.0	16.7
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	3	0	0.0	0.0
Camion/fourgonnette	8	3	37.5	50.0
Motocyclette	1	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	4	3	75.0	50.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	9	6	66.7	100.0
Plusieurs véhicules	7	0	0.0	0.0
TOTAL	16	6	37.5	100.0

* Ces données sont légèrement sous-estimées parce que 7,1 % environ de toutes les blessures sont consignées comme étant « indéterminées ».

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 16 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 37,5 % 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, 50,0 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 33,3 %, de celui des 46 à 55 ans et 16,7 % avaient entre 16 et 19 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les trois cinquièmes (60,0 %) 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 plus de 55 ans (0,0 %).

15.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 83,3 % étaient des hommes. Par conséquent, la présence des hommes dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était supérieure à celle des femmes (45,5 % et 20,0 %, respectivement).

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 camions/fourgonnettes et les conducteurs de véhicules non routiers comptaient pour 50,0 %.

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 – 75,0 % de ces conducteurs ont été en cause dans des collisions liées à l'alcool, par rapport à 37,5 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 0,0 % des automobilistes et des conducteurs de semi-remorques.

15.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 100,0 % l'ont été dans les collisions 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 les collisions à un seul véhicule – 66,7 %, par rapport à seulement 0,0 % de ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

15.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES COLLISIONS LIÉES À L'ALCOOL

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

progrès réalisés dans les Territoires du Nord-Ouest relativement à l'objectif de la SRCFA 2010, qui consiste à diminuer de 40 % le problème de l'alcool au volant d'ici 2010, en comparant les résultats de 2010 à ceux de la période de référence de 1996 à 2001.

15.4.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2010. En raison du petit nombre de collisions routières dans lesquelles était en cause les principaux types de véhicules (p. ex. seulement deux décès en 2010) toute tentative d'établir des tendances serait peu fiable, de sorte qu'aucune n'est présentée.

15.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2010. En raison du petit nombre de cas, soit seulement un conducteur mortellement blessé en 2010, 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. 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. Pendant la période de référence (1996 – 2001), 35,0 %, en moyenne, des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 37,5 % en 2010, soit une augmentation de 7,1 % du problème.

Le tableau 15-3 et la figure 15-2 fournissent aussi des renseignements 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, ainsi que du tableau 15-2 et de la figure 15-1 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. bicyclettes, motoneiges, tracteurs agricoles et autres véhicules routiers.

Tableau 15-2

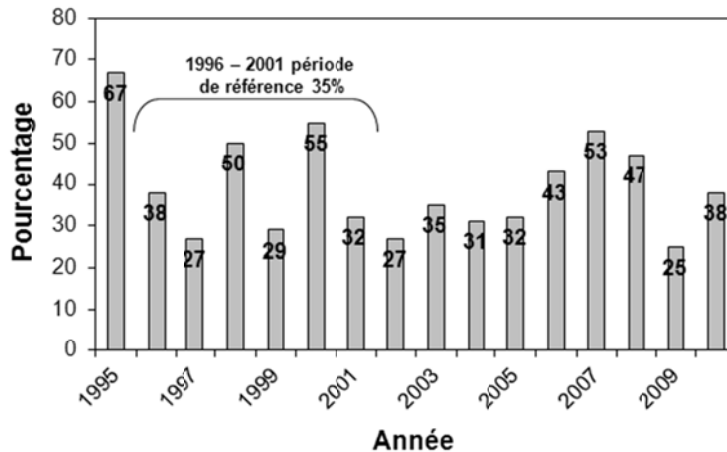
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrain en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest, 1995 - 2010

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	24	16	(66.7)
1996	21	8	(38.1)
1997	15	4	(26.7)
1998	22	11	(50.0)
1999	24	7	(29.2)
2000	11	6	(54.5)
2001	25	8	(32.0)
2002	22	6	(27.3)
2003	17	6	(35.3)
2004	16	5	(31.3)
2005	31	10	(32.3)
2006	21	9	(42.9)
2007	17	9	(52.9)
2008	15	7	(46.7)
2009	12	3	(25.0)
2010	16	6	(37.5)
période de référence 1996 - 2001	20	7	(35.0)

*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 des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrain en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest, 1995 – 2010



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

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les collisions ayant provoqué des blessures graves a fluctué au cours de cette période de 16 ans. Entre 1995 et 1997, le pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a baissé, passant de 65,0 % à 25,0 %. Depuis, la fréquence s'est élevée jusqu'à atteindre un sommet à 66,7 % en 2000 avant de baisser, de façon générale, à 21,4 % en 2004, de remonter à 41,2 % en 2006, de descendre légèrement à 40,0 % en 2007, de s'élever légèrement à 41,7 % en 2008 et de glisser de nouveau à un creux de 20,0 % en 2009 et de grimper à 25,0 % en 2010.

Comme le montre la figure 15-3, pendant la période de référence (1996 – 2001), 42,9 %, en moyenne, des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2010, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a diminué, s'établissant à 25,0 %, soit une baisse de 41,7 %.

Tableau 15-3

Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest, 1995 - 2010**

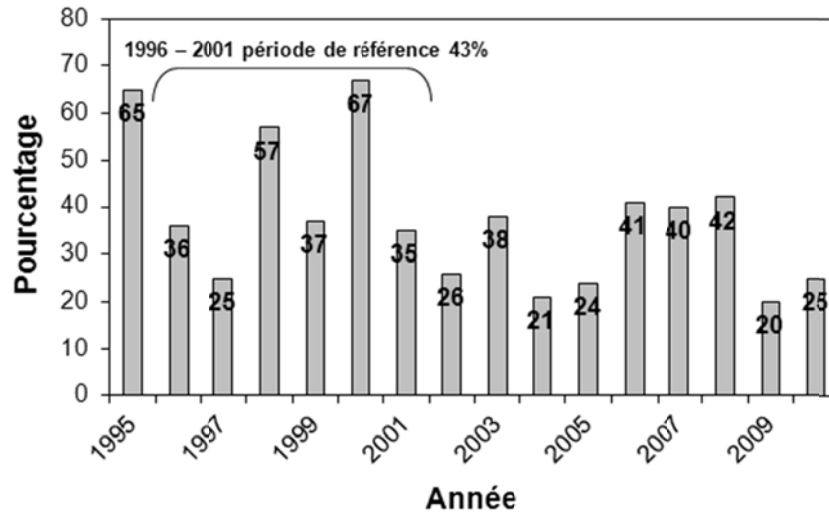
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	20	13	(65.0)
1996	14	5	(35.7)
1997	12	3	(25.0)
1998	14	8	(57.1)
1999	19	7	(36.8)
2000	6	4	(66.7)
2001	20	7	(35.0)
2002	19	5	(26.3)
2003	16	6	(37.5)
2004	14	3	(21.4)
2005	21	5	(23.8)
2006	17	7	(41.2)
2007	10	4	(40.0)
2008	12	5	(41.7)
2009	10	2	(20.0)
2010	12	3	(25.0)
période de référence 1996 - 2001	14	6	(42.9)

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

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

Figure 15-2

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest, 1995 – 2010



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 2010. Elle 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); et
- > 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 deux – et de conducteurs mortellement blessés – aucun – qui ne donnerait pas de résultats fiables.

16.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES COLLISIONS LIÉES À L'ALCOOL

On dénombre seulement deux victimes mortellement blessées en 2010 au Nunavut.

16.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Aucun conducteur de véhicule routier n'a été mortellement blessé au Nunavut en 2010.

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 2010, 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 (voir la section 2.4.4).

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.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, cinq conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été blessée grièvement. Parmi ces collisions, 40,0 % étaient liées à l'alcool. En raison du petit nombre de cas, toute analyse plus poussée des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves doit être envisagée avec prudence.

Tableau 16-1

Description des conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : Nunavut, 2010

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>				
20-25	3	1	33.3	50.0
26-35	2	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	4	0	0.0	0.0
Femme	1	1	100.0	50.0
<u>Type de véhicule</u>				
Camion/fourgonnette	1	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	4	1	25.0	50.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	3	1	33.3	50.0
Plusieurs véhicules	2	0	0.0	0.0
TOTAL	5	2	40.0	100.0

*Ces données sont légèrement sous-estimées parce que 24,4 % environ de toutes les blessures sont consignées comme étant « indéterminées »

16.3.1 Âge des conducteurs. De tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures, 100,0 % faisaient partie du groupe de 20 à 25 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les deux tiers (66,7 %) des conducteurs du groupe des 20 à 25 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 des 26 à 35 ans (0,0 %).

16.3.2 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 supérieure à celle des femmes (50,0 % et 0,0 %, respectivement).

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 %.

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 – 50,0 % de ces conducteurs ont été en cause dans des collisions liées à l'alcool, par rapport à 0,0 % pour les 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, 100,0 % l'ont été dans les collisions 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 les collisions à un seul véhicule – 66,7 %, par rapport à seulement 0,0 % de ceux qui étaient en cause dans des accidents 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. La présente section indique aussi les progrès réalisés au Nunavut relativement à l'objectif de la SRCFA 2010, qui consiste à diminuer de 40 % le problème de l'alcool au volant d'ici 2010, en comparant les résultats de 2010 à ceux de la période de référence de 1996 à 2001.

16.4.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2010. En raison du petit nombre de collisions routières dans lesquelles était en cause les principaux types de véhicules (p. ex. un décès en 2010) toute tentative d'établir des tendances serait peu fiable, de sorte qu'aucune n'est présentée.

16.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2010. En raison du petit nombre de cas, soit aucun conducteur mortellement blessé en 2010, 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 – 2006. 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. Pendant la période de référence (1996 – 2001), 40,0 %, en moyenne, des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 40,0 % en 2010, soit aucun changement de l'état du problème.

Le tableau 16-3 et la figure 16-2 fournissent aussi des renseignements 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, ainsi que du tableau 16-2 et de la figure 16-1 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 fluctué au cours de cette période de 15 ans. Entre 1995 et 1997, le pourcentage de tous les 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 %. Depuis, la fréquence a atteint un sommet à 75,0 % en 1998, a diminué, de façon générale, jusqu'à 0,0 % en 2005, s'est élevée à 33,3 % en 2006 et en 2007 puis a baissé de nouveau à 0,0 % de 2008 à 2010.

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 - 2010

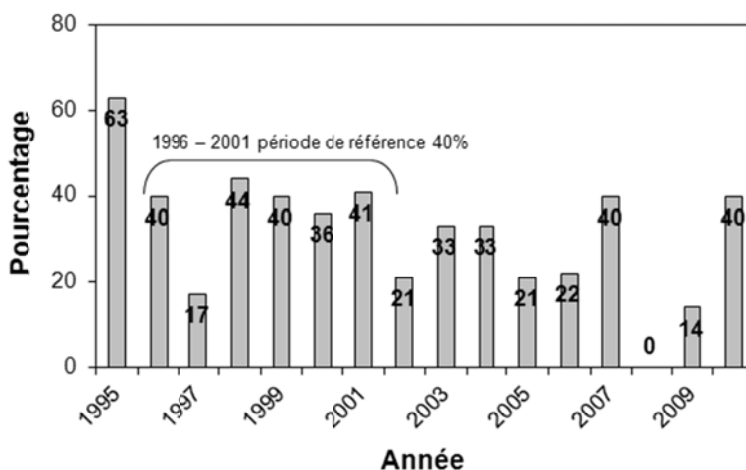
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	16	10	(62.5)
1996	10	4	(40.0)
1997	6	1	(16.7)
1998	18	8	(44.4)
1999	15	6	(40.0)
2000	22	8	(36.4)
2001	17	7	(41.2)
2002	14	3	(21.4)
2003	15	5	(33.3)
2004	15	5	(33.3)
2005	14	3	(21.4)
2006	18	4	(22.2)
2007	15	6	(40.0)
2008	6	0	(0.0)
2009	7	1	(14.3)
2010	5	2	(40.0)
période de référence 1996 - 2001	15	6	(40.0)

*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 le montre le tableau 16-3, pendant la période de référence (1996 – 2001), 50,0 %, en moyenne, des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2010, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a diminué, s'établissant à 0,0 %.

Figure 16-1

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Nunavut, 1995 – 2010



*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

Tableau 16-3

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 : Nunavut, 1995 – 2010

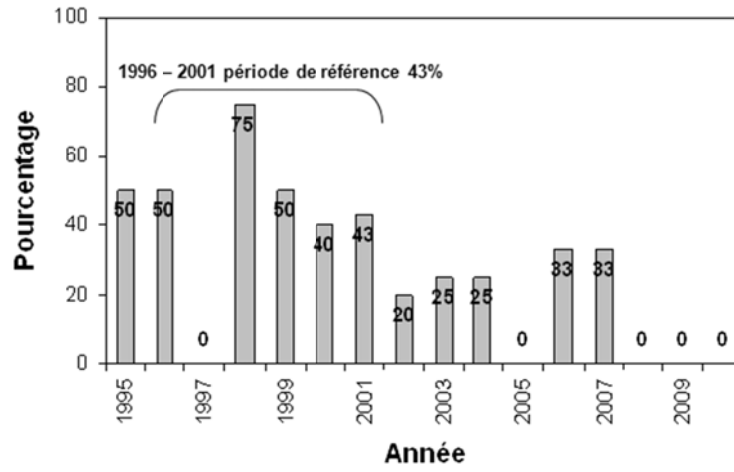
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	6	3	(50.0)
1996	2	1	(50.0)
1997	2	0	(0.0)
1998	4	3	(75.0)
1999	2	1	(50.0)
2000	5	2	(40.0)
2001	7	3	(42.9)
2002	5	1	(20.0)
2003	4	1	(25.0)
2004	4	1	(25.0)
2005	6	0	(0.0)
2006	9	3	(33.3)
2007	3	1	(33.3)
2008	2	0	(0.0)
2009	4	0	(0.0)
2010	1	0	(0.0)
période de référence 1996 - 2001	4	2	(50.0)

*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 16-2

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Nunavut, 1995 – 2010



17.0 BIBLIOGRAPHIE

Blomberg, R.D., Peck, R.C., Moskowitz, H., Burns, M. et Fiorentino, D. 2009. **The Long Beach/Fort Lauderdale relative risk study.** Journal of Safety Research 40(4): 285-292.

Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada. 1975. **Analysis of Fatal Traffic Crashes in Canada, 1973. Focus: The Impaired Driver.** Ottawa, Ontario. Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.

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.

Mayhew, D.R. Brown, S.W. et Simpson, H.M. 2007. **Le problème des collisions liées à l'alcool au Canada : 2005.** Ottawa, Ontario. Transports Canada, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile.

Mayhew, D.R., Brown, S.W. et Simpson, H.M. 2009. **Le problème des collisions liées à l'alcool au Canada : 2006**. Ottawa, Ontario. Transports Canada, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile.

Mayhew, D.R., Brown, S.W. et Simpson, H.M. 2010. **Le problème des collisions liées à l'alcool au Canada : 2007**. Ottawa, Ontario. Transports Canada, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile.

Mayhew, D.R., Brown, S.W. et Simpson, H.M. 2010. **Le problème des collisions liées à l'alcool au Canada : 2008**. Ottawa, Ontario. Transports Canada, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile.

Mayhew, D.R., Brown, S.W. et Simpson, H.M. 2011. **Le problème des collisions liées à l'alcool au Canada : 2009**. Ottawa, Ontario. Transports Canada, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile.

Moskowitz, H., Burns, M., Fiorentino, D., Smiley, A. et Zador, P. 2000. **Driver characteristics and impairment at various BACs**. Southern California Research Institute. Available from the World Wide Web at: <http://ntl.bts.gov/lib/9000/9500/9512/impairment.pdf>

Zador, P., Krawchuk, S. et Voas, R. 2000. **Alcohol-related relative risk of driver fatalities and driver involvement in fatal crashes in relation to driver age and gender: an update using 1996 data**. Journal of Studies on Alcohol 61: 387-395.