

Série des rapports du CCATM sur la sécurité routière

Le problème des accidents liés à l'alcool et à la drogue au Canada

Rapport de 2011

Préparé pour le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé par la
Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.

décembre 2015

© Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

Préparé par :

S.W. Brown, W.G.M. Vanlaar, et R.D. Robertson

La Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada

Ottawa (Ontario)

La présente 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.

ISBN# 978-1-927993-16-3

SOMMAIRE

Le présent rapport décrit l'ampleur et les caractéristiques des problèmes que représentent les collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada, en 2011, ainsi que leurs 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 l'Agence de la santé publique du Canada et State Farm. 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 rapport a été préparé au nom du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Il présente un examen des 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, le rôle de l'alcool dans les collisions où une personne a été grièvement blessée, sans être tuée, et les drogues chez les conducteurs mortellement blessés.

Ainsi, divers indicateurs sont utilisés dans le rapport pour estimer l'ampleur et l'étendue des problèmes de collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada, en 2011, 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;
- > le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues.

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

Le présent rapport porte aussi sur la mesure dans laquelle il y a eu une diminution : 1) des décès et des blessures graves découlant de collisions où entrent en cause un conducteur ivre; 2) de la présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés. L'analyse est présentée pour le Canada et pour chaque province et territoire. Les données de 2011 sont comparées à celle de la période de référence de 2006 à 2010.

Les opinions exprimées dans le présent rapport sont celles de leurs auteurs et ne représentent pas nécessairement le point de vue des réviseurs, des secteurs de compétences ou du CCATM qui a parrainé sa production.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	i
REMERCIEMENTS	vii
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
2.2 Indicateurs du problème	10
3.0 CANADA	15
3.1 Décès dans des collisions liées à l'alcool.....	15
3.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés.....	18
3.3 Consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés.....	27
3.4 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	31
3.5 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	33
3.6 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	35
4.0 COLOMBIE-BRITANNIQUE.....	47
4.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	47
4.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés.....	49
4.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	53
4.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	55
4.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	56
5.0 ALBERTA.....	65
5.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	65
5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés.....	67
5.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	70
5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	72
5.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	73
6.0 SASKATCHEWAN	83
6.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	83
6.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés.....	86
6.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	89
6.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	91
6.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	92
7.0 MANITOBA	101
7.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	101
7.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés.....	103
7.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves ..	107
7.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	108
7.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	109
8.0 ONTARIO	119

8.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	119
8.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	121
8.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves ..	125
8.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	126
8.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	127
9.0 QUÉBEC.....	137
9.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	137
9.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	139
9.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves ..	143
9.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	145
9.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	145
10.0 NOUVEAU-BRUNSWICK	155
10.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	155
10.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	158
10.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	161
10.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	163
10.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	164
11.0 NOUVELLE-ÉCOSSE.....	173
11.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	173
11.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	175
11.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	178
11.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	180
11.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	181
12.0 ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.....	191
12.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	191
12.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	193
12.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	197
12.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	198
12.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	199
13.0 TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR.....	209
13.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	209
13.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	211
13.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	214
13.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	216
13.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	217
14.0 YUKON.....	227
14.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	227
14.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	227
14.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	227
14.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	229
14.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	229
15.0 TERRITOIRES DU NORD-OUEST	235
15.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	235

15.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	235
15.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	235
15.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	237
15.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	237
16.0 NUNAVUT.....	241
16.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	241
16.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	241
16.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	241
16.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	243
16.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	243
17.0 BIBLIOGRAPHIE	247

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, 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 l'Agence de la santé publique du Canada et State Farm. Le présent rapport a été préparé au nom du **Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé**.

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

D' A. McCallum

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

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

H. Francis

Directeur
Direction de la sensibilisation et des politiques en matière de sécurité
Ministère des Transports de l'Ontario

L. Lapointe

Coroner en chef
Bureau du Coroner en chef
Colombie-Britannique

A. Sauvageau, M.D.

Médecin légiste en chef
Solliciteur général de l'Alberta

K. Stewart

Coroner en chef
Ministère de la Justice de la Saskatchewan

D' T. Balachandra

Médecin légiste en chef
Ministère de la Justice du Manitoba

J. Espie

Directeur administratif
Bureau de la sécurité routière
Ministère des Transports de l'Alberta

L. Vézina

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

C. O'Connell

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

P. Suramala

Coroner en chef
Nunavut

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

C. Menard

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

L. Gee

Directeur, Division des véhicules automobiles
Nunavut

C. Burggraaf

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

D^{re} L. Nolet

Coroner en chef
Bureau du Coroner du Québec

G. Forestell

Coroner en chef
Ministère de la Sécurité publique
Nouveau-Brunswick

D^r M. Bowes

Médecin légiste en chef
Ministère du Solliciteur général
Nouvelle-Écosse

D^r S. Avis

Médecin légiste en chef
Terre-Neuve-et-Labrador

J. MacDonald

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

K. MacDonald

Coroner en chef
Ministère de la Justice du Yukon

D^r H. Khanam

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

D^r C. Trainor

Médecin légiste en chef
Île-du-Prince-Édouard

1.0 INTRODUCTION

Le rapport décrit l'ampleur et les caractéristiques des problèmes que représentent les collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada, en 2011, ainsi que leurs tendances générales. Il inclut des données sur l'alcool chez les conducteurs et les piétons mortellement blessés, ainsi que des données sur les drogues chez les conducteurs 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 et aux drogues 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 composante de collecte de données de la *Base de données sur les collisions mortelles* est financée conjointement par l'Agence de la santé publique du Canada et State Farm. Le présent rapport a été préparé au nom du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) qui en a financé la publication.

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, ainsi que le nombre et le pourcentage de personnes ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues 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 et des drogues 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. Précédemment, la création de la base de données avait été financée par Transports Canada et le CCATM dans le cadre d'un projet antérieur. Le soutien continu de la *Base de données sur les collisions ayant provoqué des blessures graves* est maintenant assuré par l'Agence de la santé publique du Canada et State Farm. 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.

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 et du problème des collisions liées aux drogues, 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 et de la consommation de drogues dans les collisions ayant causé la mort au Canada en 2011, ainsi que les tendances de ces problèmes.

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, ainsi que la consommation de drogues par les conducteurs mortellement blessés dans chaque province et territoire. Les tendances du problème, ainsi que les progrès réalisés par rapport à la période de référence de 2006 à 2010 y sont également examinés. 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 l'Agence de la santé publique du Canada et State Farm. 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 et de celui des collisions liées aux drogues ayant causé la mort au Canada en 2011, de même que les changements survenus sur ce plan au cours des dernières années. Les indicateurs comprennent :

- > le nombre et le pourcentage de personnes qui ont été tuées dans des collisions liées à l'alcool;
- > le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool;
- > le nombre et le pourcentage de piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool;
- > le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves;
- > le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues.

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. À

l'origine, elle a servi de moyen d'évaluer la mesure dans laquelle les initiatives de la *Stratégie fédérale-provinciale-territoriale de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA 2001, SRCFA 2010 et maintenant SRCFA 2015)* ont contribué 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 et de drogues 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 et de drogues 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. Cette définition diffère des 30 jours généralement utilisés par les secteurs de compétence. Sur les 2 039 personnes ayant succombé à des blessures mortelles en 2011 dans les 12 mois suivant la collision au Canada, 2 009 (ou 98,5 %) sont décédées dans les 30 jours qui ont suivi la collision.

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). Les données sur les décès mentionnées dans la section 2 comprennent les personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision. Toutefois, afin d'améliorer la compatibilité du présent rapport avec d'autres sources, les données sont fournies aussi bien pour les victimes ayant succombé dans les 12 mois suivant la collision que pour celles qui sont décédées dans les 30 jours, dans les sections 3 à 16.

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 2 039 personnes mortellement blessées dans des collisions au Canada, en 2011 (à l'exclusion de la Colombie-Britannique). Ce total est supérieur à celui qui serait obtenu en additionnant les données officiellement déclarées dans chaque secteur de compétence au Canada. Le plus grand nombre de victimes dans la *Base de données sur les collisions mortelles* que dans les sources d'autres organismes des transports est principalement attribuable aux différences dans les méthodes de déclaration utilisées par le passé. La FRBR a inclus les personnes décédées dans les 12 mois (365 jours) suivant la collision, tandis que les organismes des transports ont inclus celles qui sont décédées dans les 30 jours. Afin de tenir compte de cette disparité, plusieurs sections du présent rapport fournissent les données sur les victimes décédées dans les 12 mois et dans les 30 jours suivant la collision.

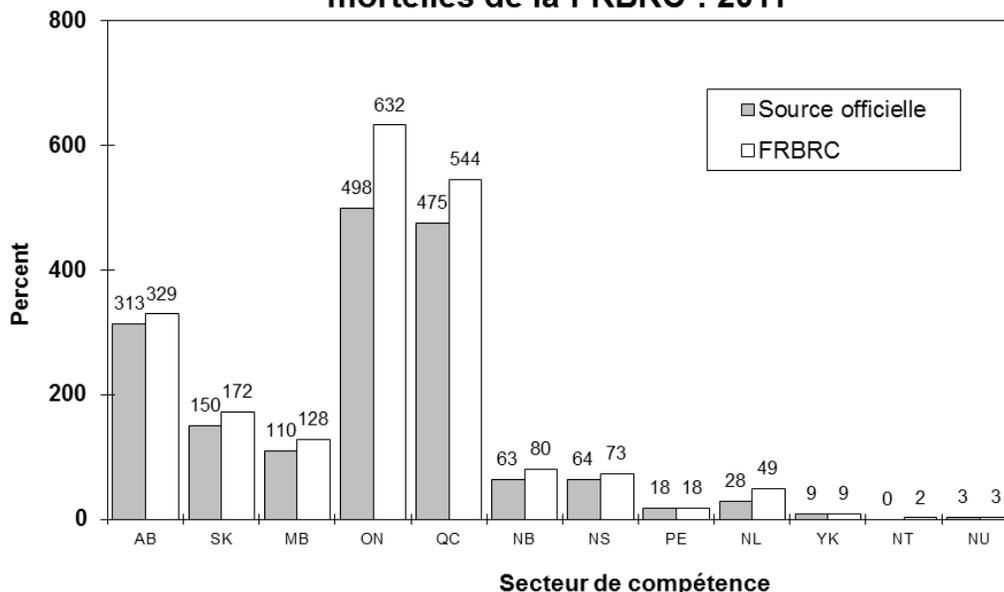
Il y a plusieurs explications au nombre plus élevé de victimes de la *Base de données sur les collisions mortelles* que selon les organismes des transports. Certaines situations ne sont pas comptabilisées par les organismes des transports, mais les victimes figurent dans la *Base de données sur les collisions mortelles* :

- > les victimes qui succombent aux suites d'une collision plus de 30 jours, mais moins de 12 mois après la collision;
- > les victimes de collisions de véhicules non routiers (p. ex. véhicules tout terrain, motos tout terrain, motoneiges, tracteurs agricoles, véhicules industriels);
- > les victimes de collisions qui se sont produites sur des propriétés privées, des terres de la Couronne, des terres des Premières nations ou des propriétés de l'État;
- > les victimes décédées dans un secteur de compétence différent de celui où est survenue la collision;
- > les victimes ayant succombé à leurs blessures au cours de l'année suivant celle pendant laquelle a eu lieu la collision (p. ex. collision en 2010, décès en 2011), à condition que la date de décès se situe dans les 12 mois (365 jours) suivant la collision;
- > les victimes signalées dans les rapports de coroners ou médecins légistes d'une collision classée comme ayant causé des blessures, ou qui sont omises dans les bases de données des organismes des transports (les méthodes de collecte de données mises à la disposition des coroners et médecins légistes pourraient être plus fiables et permettre d'éviter une sous-déclaration des collisions).

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 2011. 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. *La Colombie-Britannique est exclue, car ses données sur les collisions mortelles en 2011 n'étaient pas disponibles au moment de la publication du présent rapport.*

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 : 2011



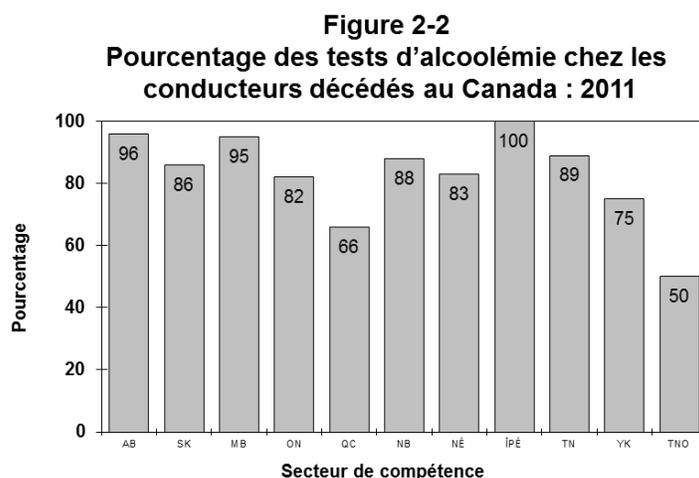
Genre de victimes. La *Base de données sur les collisions mortelles* contient des renseignements sur trois genres de victimes de collisions routières : les conducteurs, les passagers et les piétons. Les conducteurs comprennent toutes les personnes qui conduisent un véhicule, quel qu'il soit, sur la route (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 2011, près de deux victimes sur trois étaient des conducteurs de véhicules (65,2 %); 18,8 % étaient des passagers et 15,9 %, des piétons. On voit bien que les occupants de véhicules, plus particulièrement les conducteurs, demeurent le principal groupe de préoccupation.

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 2011, au Canada, les conducteurs décédés ont été soumis à des tests plus fréquemment (80,7 %), que les piétons (58,0 %) et les passagers (34,8 %). La fréquence des tests augmente légèrement pour les piétons et les passagers de collisions routières, si l'on exclut les victimes de moins de 16 ans, qui sont moins fréquemment soumises à des tests (60,9 % et 36,3 %, respectivement). La fréquence augmente également si on ne retient que les analyses portant sur les piétons décédés dans les six heures suivant la collision (si l'on applique cette restriction, la fréquence des tests des piétons s'élève à 78,0 %).

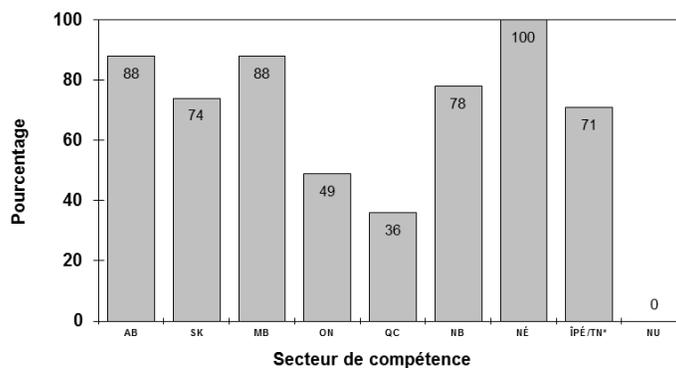
La fréquence des alcootests varie non seulement en fonction du genre de victime, mais également des secteurs de compétence. On illustre cet aspect à la figure 2-2 qui montre la fréquence des tests d'alcoolémie effectués chez les conducteurs décédés dans les provinces et les territoires.



La plupart des secteurs de compétence pratiquent des analyses sur plus de 80,0 % des conducteurs décédés. Cependant, 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 0,0 % au Nunavut et 35,5 % au Québec à 100,0 % en Nouvelle-Écosse. L'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador ont été regroupées de manière à protéger l'identité des piétons.

Figure 2-3
Pourcentage des tests d'alcoolémie chez
les piétons décédés au Canada : 2011



* Les données de l'Île du Prince Édouard et la Terre-Neuve ont été regroupées afin de 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).

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 2011 pour la plupart des secteurs de compétence. 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 des personnes, 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 3.6.4, comprennent uniquement les données de 2005 à 2011. Cependant, dans d'autres secteurs de compétence, les données permettant d'analyser les tendances remontent jusqu'à 1995.

Pour ce qui est de la Colombie-Britannique (20,3 %), du Manitoba (13,6 %) et des Territoires du Nord-Ouest (5,5 %), 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 trois secteurs de compétence, pourrait 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 2011, 10 240 personnes ont été grièvement blessées dans des collisions routières; 13 149 conducteurs étaient en cause dans ces collisions. Ces données pour l'ensemble du Canada excluent toutefois Terre-Neuve-et-Labrador et le Nunavut 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'Ontario compte le plus grand nombre de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves (3 421 conducteurs ou 26,0 % du total « national »); les Territoires du Nord-Ouest représentent 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, 2011

Secteur de compétence	Nombre de conducteurs	% du total
Colombie-Britannique	1,958	14.9
Alberta	3,198	24.3
Saskatchewan	486	3.7
Manitoba	417	3.2
Ontario	3,421	26.0
Québec	2,915	22.2
Nouveau-Brunswick	291	2.2
Nouvelle-Écosse	365	2.8
Ile-du-Prince-Édouard	67	0.5
Terre-Neuve-et-Labrador*		
Territoire du Yukon	26	0.2
Territoires du Nord-Ouest	5	0.0
Nunavut*		
TOTAL	13,149	100.0

* 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 2011 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 (48,3 %), le tiers conduisaient des camions/fourgonnettes (33,8 %), 8,1 %, des motocyclettes, 5,1 %, des véhicules non routiers (motoneiges, véhicules tout terrain, motos tout terrain); 3,4 %, des semi-remorques et 1,3 %, 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.

En outre, l'indicateur suivant est utilisé pour décrire l'ampleur et la nature du problème des collisions liées aux drogues :

- > le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues.

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 2011, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur déterminant dans la collision, dans 92,2 % des cas.

De plus, pour le Canada et chacun des secteurs de compétence, le présent rapport décrit les caractéristiques et les tendances du nombre de décès dans des collisions associées à un conducteur ivre. Cet indicateur particulier considère qu'un décès dans une collision routière est lié à l'alcool si au moins un des conducteurs (qu'il soit décédé ou ait survécu) a consommé de l'alcool. Cette variable ne tient compte que des collisions mortelles survenues sur les voies publiques. De plus, au moins un des véhicules en cause doit faire partie des principaux véhicules routiers (p. ex. une automobile, un camion, une fourgonnette, une motocyclette, une semi-remorque).

Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision survenue sur les voies publiques dans lesquelles était en cause au moins une des catégories des principaux véhicules routiers, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur déterminant dans la collision dans 93,1 % 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 2011, a été élevée, puisque 80,7 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Bien qu'il n'en soit pas question dans les sections 2 et 3 du présent rapport, certaines tendances et figures concernant la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sont limitées aux conducteurs qui sont décédés dans les six heures suivant la collision. Cette période de six heures est utilisée, car elle représente le temps moyen nécessaire pour que l'alcool soit métabolisé dans l'organisme d'un conducteur ayant un TA de plus de 80 mg%.

2.2.3 Le nombre et le pourcentage de piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool. Les piétons qui consomment de l'alcool, aussi bien que les conducteurs, contribuent à accroître l'ampleur du problème des collisions liées à l'alcool, chaque année, au Canada. Il en est ainsi parce que marcher sur la voie publique ou en bordure de la route après avoir consommé de l'alcool est extrêmement dangereux. Ainsi, le présent rapport utilise l'information de la *Base de données sur les collisions mortelles* pour déterminer le nombre et le pourcentage de piétons mortellement blessés qui ont consommé de l'alcool. Cette mesure est possible parce que la fréquence des tests d'alcoolémie, particulièrement chez les piétons de plus de 16 ans, est raisonnablement élevée, soit 58,0 % dans l'ensemble, pourcentage qui s'élève à 60,9 % 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 du rapport portant sur les provinces ou les territoires (4.0 à 16.0). 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. De plus, les résultats de 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 rapport concernant l'ensemble du Canada (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).

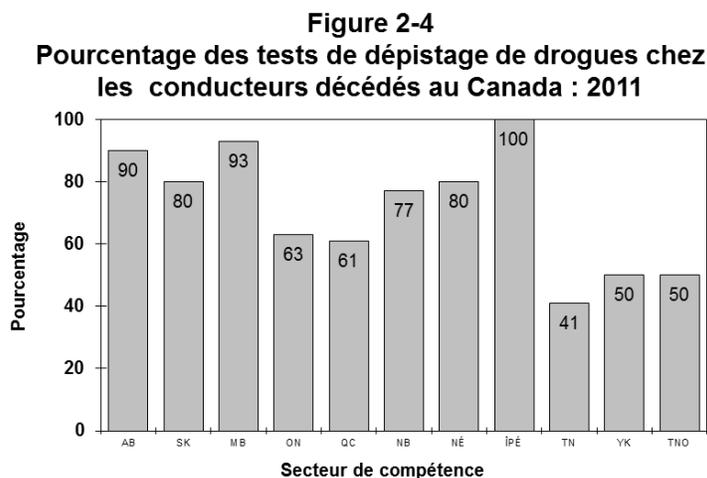
Pour ces raisons, nous avons opté pour une méthode substitutive ou indirecte de mesure du problème des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si la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

On a constaté une forte corrélation entre les résultats des mesures substitutives et ceux des mesures plus directes 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).

2.2.5 Le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues. L'ampleur du problème des collisions mortelles liées à la consommation de drogue est habituellement mesurée en fonction du nombre et du pourcentage de conducteurs décédés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues. Cet indicateur devient de plus en plus valide au fur et à mesure que de plus en plus de données historiques à son sujet sont versées dans la *Base de données sur les collisions mortelles* de la FRBR.

Cet indicateur est une mesure relativement fiable du problème, étant donné qu'un pourcentage croissant des conducteurs qui sont tués dans des collisions est soumis à un test de dépistage de drogues; ainsi, comme par les années antérieures, la fréquence des tests au Canada en 2011 a été respectable, puisque 70,3 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

La fréquence des tests de dépistage de drogues varie en fonction des secteurs de compétence. La figure 2-4 montre la fréquence des tests de dépistage des drogues effectués chez les conducteurs mortellement blessés dans les provinces et territoires. On note que la fréquence varie entre 41,0 % à Terre-Neuve-et-Labrador et 100,0 % à l'Île-du-Prince-Édouard.



La *Base de données sur les collisions mortelles* indique si le conducteur a obtenu ou non un résultat positif au test de dépistage des drogues. Les données recueillies servent également à préciser le genre de drogues décelées dans l'échantillon sanguin d'un conducteur mortellement blessé. Ces drogues comprennent tout

aussi bien des substances illicites que des médicaments vendus sur ou sans ordonnance, car de nombreux types de ces différentes catégories de substances ont une incidence négative sur la performance au volant.

Les programmes d'évaluation et de classification des drogues, utilisés par les services de police un peu partout en Amérique du Nord, classent les drogues en différentes catégories selon les signes et symptômes communs manifestés par les personnes qui les consomment (Jonah, 2012). Le présent rapport utilise ces catégories qui sont les suivantes :

- > le cannabis;
- > les neurodépresseurs ou dépresseurs du système nerveux central (p. ex. les benzodiazépines et les antihistamines);
- > les stimulants du système nerveux central, tels que la cocaïne, les amphétamines, la méthamphétamine et l'ecstasy (MDMA ou méthylènedioxyméthamphétamine);
- > les hallucinogènes (p. ex. LSD, champignons magiques);
- > les anesthésiques dissociatifs, comme la kétamine et la phencyclidine (PCP);
- > les analgésiques narcotiques (p. ex. morphine, héroïne, méthadone, codéine, oxycodone);
- > les inhalants (p. ex. toluène, essence, solvants de détachage).

Dans la section 3.5 et les sections correspondantes pour chaque secteur de compétence, des tableaux montrent le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de chacune des catégories de drogues susmentionnées. Même s'il n'existe pas d'intervalle moyen qui permet à l'organisme d'un conducteur de métaboliser les drogues, les tableaux et figures des provinces et territoires concernant l'usage de drogues par les conducteurs mortellement blessés limitent les données aux conducteurs décédés dans les six heures qui ont suivi la collision. Cette fenêtre de six heures est utilisée pour permettre d'établir des comparaisons avec le même échantillon de conducteurs soumis au test d'alcoolémie.

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, de même que la fréquence de la consommation de drogues dans les collisions routières mortelles au Canada. Elle contient des données 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);
- > la consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés (section 3.5);
- > les tendances du problème des collisions liées à l'alcool (section 3.6).

3.1 Décès dans des collisions liées à l'alcool

Le tableau 3-1 contient de l'information sur les personnes qui ont perdu la vie dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2011, pour les personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision (une année civile) et celle qui sont décédées dans les 30 jours qui ont suivi la collision. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2011 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2011 mentionnées dans la présente section.* 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. Dans chaque section, la première colonne du tableau indique 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, dans la première section, on constate que, parmi les personnes décédées au cours des 12 mois ayant suivi la collision, 189 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Canada en 2011. De plus, dans 180 de ces cas (95,2 %), 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, 75 personnes du groupe des 16-19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2011. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 41,7 % des 16 à 19 ans décédés ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

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

décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 11,3 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2011.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que 187 personnes du groupe des 16 à 19 ans ont été victimes de collisions routières. Dans 178 de ces cas (95,2 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. Parmi ces personnes, 75 (42,1 %) sont effectivement décédées dans des collisions liées à l'alcool et le groupe des 16 à 19 ans représentait 11,4 % des personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool.

Tableau 3-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Canada, 2011*

Catégorie de victimes	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision						Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision					
	Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)			Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge												
<16	84	70	83.3	14	20.0	2.1	84	70	83.3	14	20.0	2.1
16-19	189	180	95.2	75	41.7	11.3	187	178	95.2	75	42.1	11.4
20-25	301	288	95.7	156	54.2	23.6	300	287	95.7	155	54.0	23.5
26-35	293	275	93.9	133	48.4	20.1	288	272	94.4	133	48.9	20.2
36-45	235	226	96.2	114	50.4	17.2	235	226	96.2	114	50.4	17.3
46-55	286	264	92.3	97	36.7	14.7	283	262	92.6	96	36.6	14.6
>55	651	578	88.8	72	12.5	10.9	635	568	89.4	72	12.7	10.9
Sexe												
Homme	1497	1386	92.6	545	39.3	82.5	1476	1371	92.9	543	39.6	82.4
Femme	542	495	91.3	116	23.4	17.5	536	492	91.8	116	23.6	17.6
Genre de victime												
Conducteur	1329	1255	94.4	429	34.2	64.9	1312	1243	94.7	428	34.4	64.9
Passager	383	351	91.6	135	38.5	20.4	374	345	92.2	134	38.8	20.3
Piéton	324	274	84.6	96	35.0	14.5	323	274	84.8	96	35.0	14.6
Indéterminé	3	1	33.3	1	100.0	0.2	3	1	33.3	1	0.0	1.4
Type de véhicule												
Automobiles	853	803	94.1	289	36.0	43.7	837	790	94.4	287	36.3	43.6
Camions/fourgonnettes	464	440	94.8	166	37.7	25.1	460	438	95.2	166	37.9	25.2
Motocyclettes	140	136	97.1	30	22.1	4.5	140	136	97.1	30	22.1	4.6
Autres véhicules routiers	36	30	83.3	2	6.7	0.3	35	30	85.7	2	6.7	0.3
Véhicules non routiers (Piétons)	220	198	90.0	78	39.4	11.8	216	195	90.3	78	40.0	11.8
Indéterminé	2	0	0.0	0	0.0	0.0	1	0	0.0	0	0.0	0.0
Lieu de la collision												
Voie publique	1846	1718	93.1	590	34.3	89.3	1822	1702	93.4	588	34.5	89.2
Hors route	193	163	84.5	71	43.6	10.7	190	161	84.7	71	44.1	10.8
TOTAL	2039	1881	92.3	661	35.1	100.0	2012	1863	92.6	659	35.4	100.0

* Exclut la Colombie-Britannique.

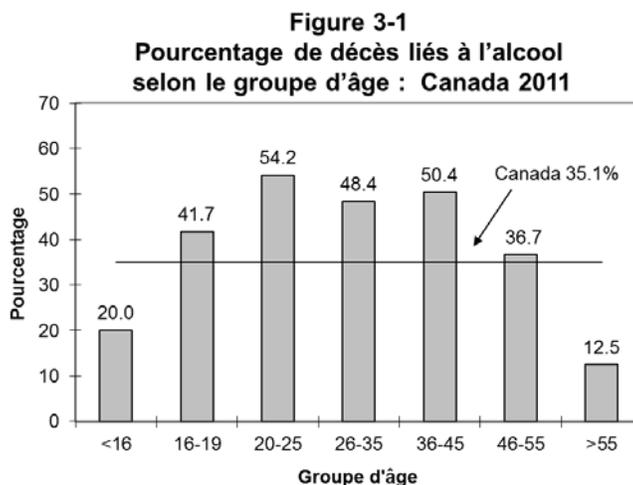
Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 2 039 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière au Canada, en 2011. Dans 1 881 (92,3 %) de ces cas, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 661, soit 35,1 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (2 039 x 0,351), on peut déterminer qu'*au Canada (exclusion faite de la*

Colombie-Britannique), en 2011, 717 personnes sont décédées dans les douze mois suivant une collision liée à l'alcool.

Parmi les 2 012 personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte dans 92,6 % des cas. Sur ces cas connus, 659, soit 35,4 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (2 012 x 0,354), on peut déterminer qu'au Canada (exclusion faite de la Colombie-Britannique), en 2011, 712 personnes sont décédées dans les trente jours suivant une collision liée à l'alcool.

3.1.1 Âge des victimes. De toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool dans les 12 mois suivant la collision (voir la dernière colonne de la première section du tableau 3-1), 23,6 % avaient entre 20 et 25 ans, 20,1 %, entre 26 et 35 ans, 17,2 %, entre 36 et 45 ans, 14,7 %, entre 46 et 55 ans, 11,3 % avaient entre 16 et 19 ans et 10,9 % avaient plus de 55 ans. Le groupe des plus jeunes (<16 ans) ne représentait que 2,1 % 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 36 à 45 ans (54,2 % et 50,4 %, respectivement). Le plus faible taux de consommation d'alcool a été observé chez les plus jeunes et les plus âgés – seulement 20,0 % des victimes de moins de 16 ans et 12,5 % de celles de plus de 55 ans sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.



3.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant des collisions liées à l'alcool, 82,5 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (39,3 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (23,4 %).

3.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant des collisions liées à l'alcool, 64,9 % étaient des conducteurs, 20,4 % étaient des passagers et 14,5 % étaient des piétons. Dans chacune de ces catégories, on constate certaines 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 (38,5 %) dans les collisions dans lesquelles un passager est décédé. Par ailleurs, la consommation d'alcool a été relevée dans 35,0 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé et dans 34,2 % des cas où un conducteur a perdu la vie.

3.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant des collisions liées à l'alcool, plus des deux cinquièmes (43,7 %) se trouvaient dans une automobile, 25,1 % dans un camion/fourgonnette, 11,8 % dans un véhicule non routier (soit bicyclette, motoneige, véhicule tout terrain) et 4,5 % 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 (37,7 % par rapport à 36,0 %). La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles une personne est décédée sur une motocyclette était de 22,1 %. Il y a eu consommation d'alcool dans 39,4 % des collisions dans lesquelles une personne est décédée sur un véhicule non routier.

3.1.5 Lieu de la collision. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant des collisions liées à l'alcool, 89,3 % sont décédées dans une collision survenue sur une voie publique et 10,7 % dans une collision non routière. Toutefois, la fréquence de consommation d'alcool dans les cas où une personne est décédée à la suite d'une collision liée à l'alcool était supérieure parmi les victimes d'une collision non routière (43,6 %) à celle des victimes d'une collision survenue sur une voie publique (34,3 %).

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 2011. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2011 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2011 mentionnées dans la présente section.* 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), ainsi que le délai entre le moment de la collision et le décès (dans les 12 mois ou dans les 30 jours suivant la collision). Les données visent les conducteurs des principaux types de véhicules (automobiles, camions, fourgonnettes, motocyclettes, semi-remorques) qui sont décédés dans des collisions survenues sur les voies publiques ou des collisions non routières.

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 d'alcoolémie – y compris le pourcentage de conducteurs dont le test d'alcoolémie était positif réparti dans les cinq plages de taux d'alcoolémie.

Par exemple, chez les 20 à 25 ans, 179 conducteurs ont été tués en 2011; 156 d'entre eux (87,2 %) avaient été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi ces derniers, 50,6 % ne présentaient aucune trace d'alcool, 6,4 % avaient un TA inférieur à 50 mg%, 1,3 % avaient un TA de 50 à 80 mg%, 13,5 % avaient un TA variant entre 81 et 160 mg% et 28,2 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Comme on peut le constater, 1 123 conducteurs sont décédés dans des collisions routières au Canada en 2011. Le taux global de tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs était de 82,5 %, soit légèrement inférieur à celui de 2010 – 84,5 %.

Tableau 3-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers décédés :
Canada, 2011 (exclut la Colombie-Britannique)

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>								
<20	87	78	89.7	60.3	2.6	1.3	17.9	17.9
20-25	179	156	87.2	50.6	6.4	1.3	13.5	28.2
26-35	176	152	86.4	54.6	3.9	2.0	8.6	30.9
36-45	151	135	89.4	56.3	5.2	1.5	10.4	26.7
46-55	172	148	86.0	74.3	4.7	1.4	6.1	13.5
>55	358	257	71.8	84.0	3.9	1.2	3.9	7.0
<u>Sexe</u>								
Homme	902	755	83.7	62.6	4.5	1.7	10.3	20.8
Femme	221	171	77.4	80.7	4.7	0.0	1.8	12.9
<u>Type de véhicule</u>								
Automobile	630	503	79.8	64.6	4.4	1.6	8.5	20.9
Motocyclette	132	112	84.8	76.8	6.3	0.0	8.0	8.9
Semi-remorque	27	24	88.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Gros routier ¹	9	7	77.8	85.7	14.3	0.0	0.0	0.0
Fourgonnette	86	75	87.2	68.0	4.0	1.3	14.7	12.0
Camion léger ²	232	200	86.2	57.5	4.5	2.0	8.5	27.5
Autre camion ³	5	4	80.0	75.0	0.0	0.0	25.0	0.0
Autre véhicule routier ⁴	2	1	50.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>								
Un seul véhicule	474	399	84.2	46.1	5.0	2.3	13.8	32.8
Plusieurs véhicules	649	527	81.2	81.0	4.2	0.8	4.9	9.1
<u>Délai entre la collision et le décès</u>								
En deçà de 30 jours	1111	924	83.2	66.0	4.5	1.4	8.7	19.4
> 30 jours	12	2	16.7	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0
TOTAL	1123	926	82.5	66.0	4.5	1.4	8.7	19.3

*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'une d'entre elles ne soit identifiée.

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 :

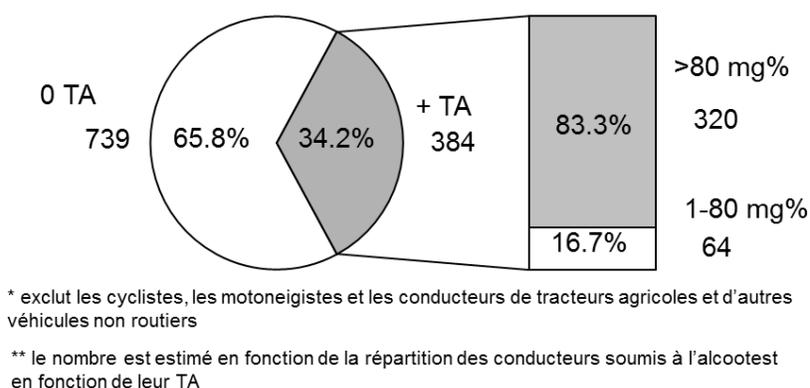
- > 66,0 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 34,4 % avaient consommé de l'alcool;
- > 4,5 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,4 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%
- > 8,7 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;

> 19,3 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Ainsi, 34,0 % des conducteurs mortellement blessés au Canada avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un taux d'alcoolémie illégal – 82,5 % 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 384 des 1 123 conducteurs (34,2 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 320, soit 83,3 %, avaient un TA de plus de 80 mg.

Figure 3-2
TAs** des conducteurs décédés*:
Canada, 2011

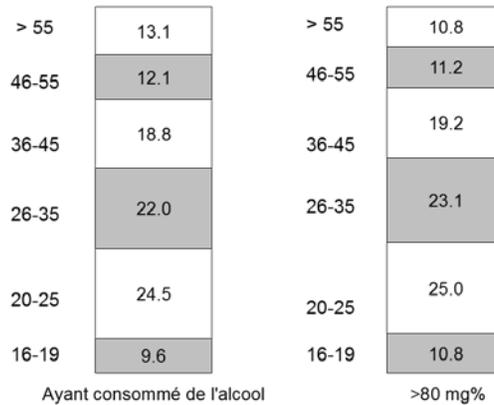


3.2.1 Variations selon l'âge. Les figures 3-3 et 3-4 résument les données du tableau 3-2 en fonction des groupes d'âge. La figure 3-3 montre le pourcentage de tous les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool dans chaque groupe d'âge. La barre de gauche donne le pourcentage de tous les conducteurs 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.

Parmi tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool, 24,5 % avaient entre 20 et 25 ans, 22,0 %, entre 26 et 35 ans, 18,8 %, entre 36 et 45 ans, 13,1 % avaient plus de 55 ans et 12,1 % avaient entre 46 et 55 ans. Ceux qui avaient entre 16 et 19 ans ne représentaient que 9,6 % des conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool.

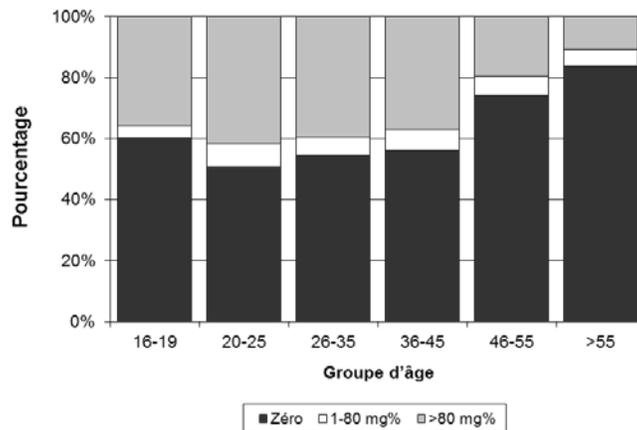
De tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. dont le TA dépassait 80 mg%), 25,0 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 23,1 % de celui des 25 à 35 ans, 19,2 % de celui des 36 à 45 ans et 11,2 % de celui des 46 à 55 ans. Les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans et ceux de plus de 55 ans ne comptaient que pour 10,8 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont le TA était supérieur à la limite légale.

Figure 3-3
Pourcentage des conducteurs décédés ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, regroupés selon l'âge : Canada, 2011



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.

Figure 3-4
Pourcentage des conducteurs ayant consommé de l'alcool, regroupés selon l'âge : Canada, 2011

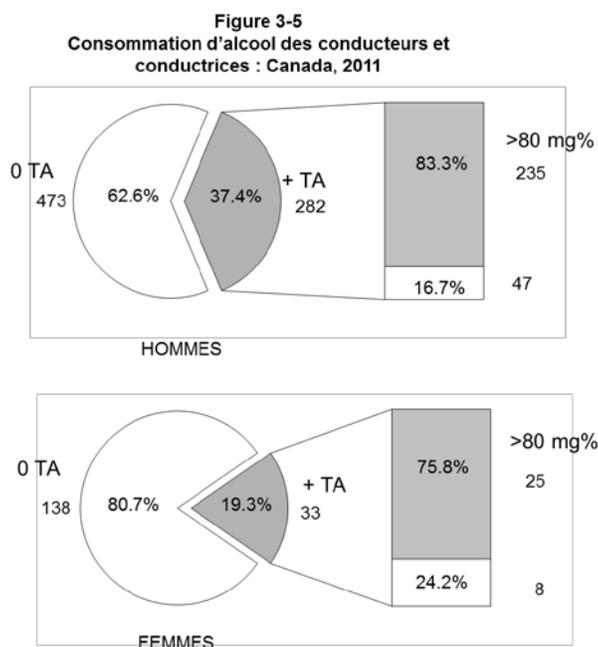


Les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool (49,4 %). Par contre, seulement 16,0 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

3.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 89,5 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et pour 90,4 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies. S'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent 80,3 % des conducteurs décédés (901 des 1 122 victimes sont des hommes).

La figure 3-5 illustre les résultats de la comparaison de la fréquence de 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 (TA de 0) 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 (37,4 % et 19,3 %, respectivement). De plus, la plupart des conducteurs et des conductrices qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à la limite permise (83,3 % et 75,8 %, respectivement).



3.2.3 Variations selon le type de véhicule. Le tableau 3-3 présente le nombre et le pourcentage de conducteurs ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (ceux qui avaient un TA positif), 56,5 % étaient des conducteurs d'automobiles, 27,0 % de camions légers, 8,3 % de motocyclettes, 7,6 % de fourgonnettes et 0,3 % d'autres types de camions.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés aux facultés affaiblies (ceux dont le TA était de plus de 80 mg%), 56,9 % étaient des automobilistes, 27,7 % des conducteurs de camions légers, 7,7 % des conducteurs de fourgonnettes, 7,3 % des motocyclistes et 0,4 % des conducteurs d'autres types de camions.

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, 2011

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	178	56.5	148	56.9
Motocyclette	26	8.3	19	7.3
Semi-remorque	0	0.0	0	0.0
Gros routier ¹	1	0.3	0	0.0
Fourgonnette	24	7.6	20	7.7
Camion léger ²	85	27.0	72	27.7
Autre camion ³	1	0.3	1	0.4
TOTAL	315	100.0	260	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.

Les figures 3-6a, 3-6b et 3-6c résument les résultats des tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs décédés en 2011, 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, 35,5 % avaient bu. Au sein de ce groupe, une forte proportion (83,1 %) avait un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale. Chez les conducteurs de fourgonnettes mortellement blessés, 32,0 % 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 motocyclettes, 23,2 % avaient bu et 73,1 % de ceux-ci avaient un TA supérieur à la limite légale. Plus des deux cinquièmes des conducteurs de camions légers (42,5 %) avaient bu et, de ce nombre, 84,7 % avaient un TA illégal. La consommation d'alcool chez les conducteurs de gros routiers et de semi-remorques est beaucoup moins fréquente. De fait, 14,3 % des conducteurs de gros routiers et 0,0 % des conducteurs de semi-remorques avaient consommé de l'alcool.

Figure 3-6a
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2011

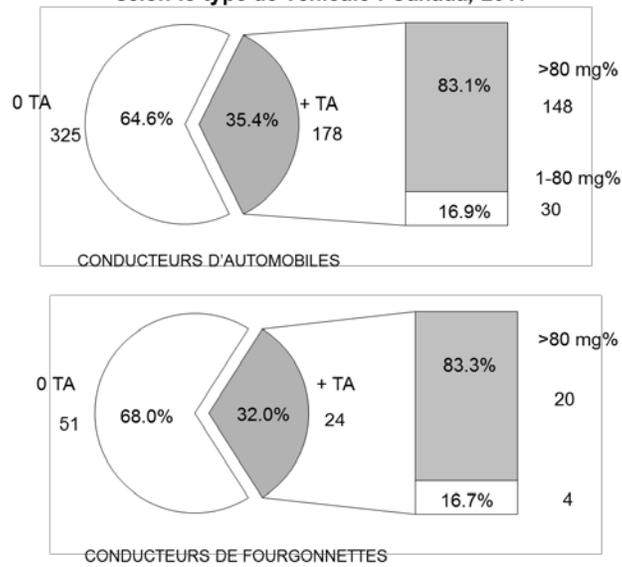


Figure 3-6b
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2011

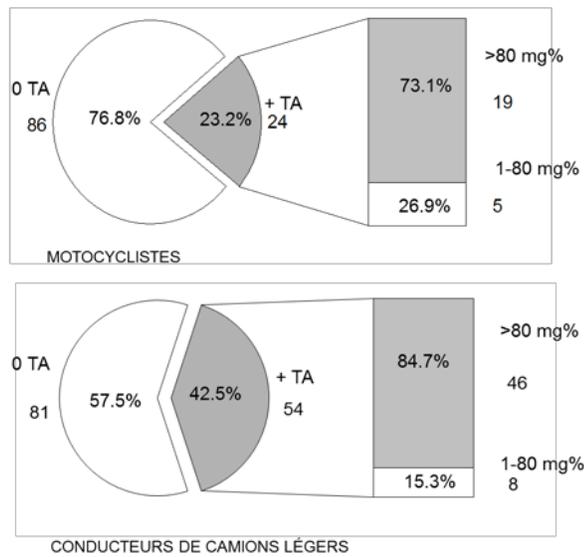
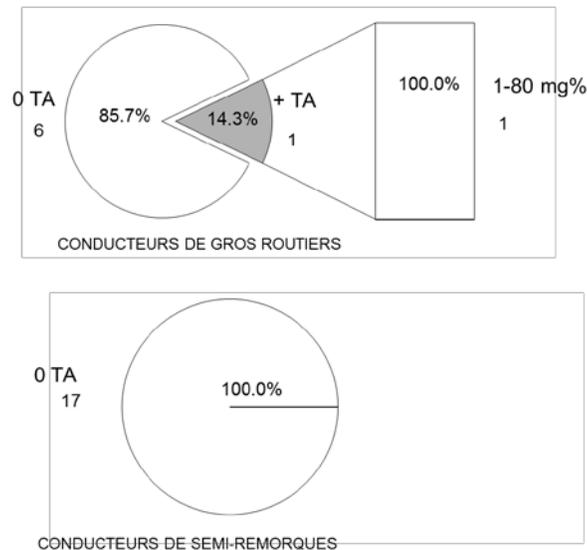


Figure 3-6c
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule: Canada, 2011



Les figures 3-6d et 3-6e 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 36,1 % d'entre eux avaient consommé de l'alcool au moment de la collision. Parmi ceux qui avaient bu, 84,6 % avaient un TA supérieur à la limite permise. Chez les motoneigistes, 60,9 % avaient consommé de l'alcool et 89,3 % avaient un TA supérieur à la limite légale. Les conducteurs de véhicules non routiers (VTT, motos tout terrain, etc.) étaient moins susceptibles que les motoneigistes d'avoir consommé de l'alcool – 48,3 % d'entre eux avaient bu et 79,3 % 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, 2011

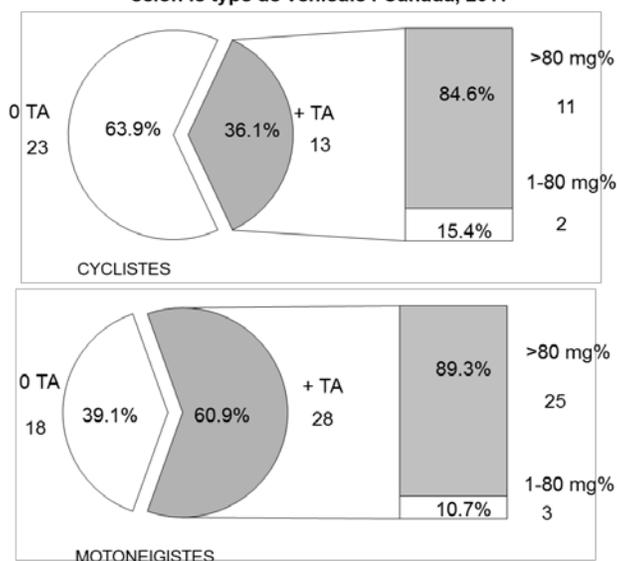
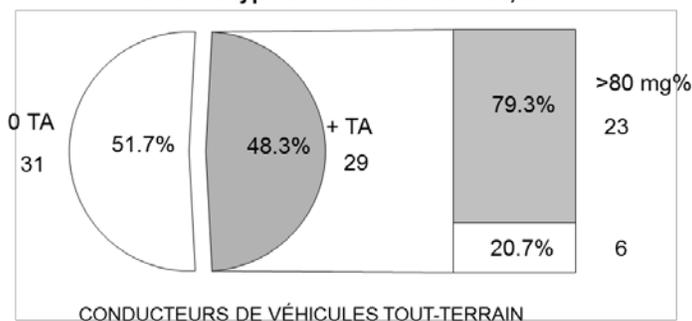


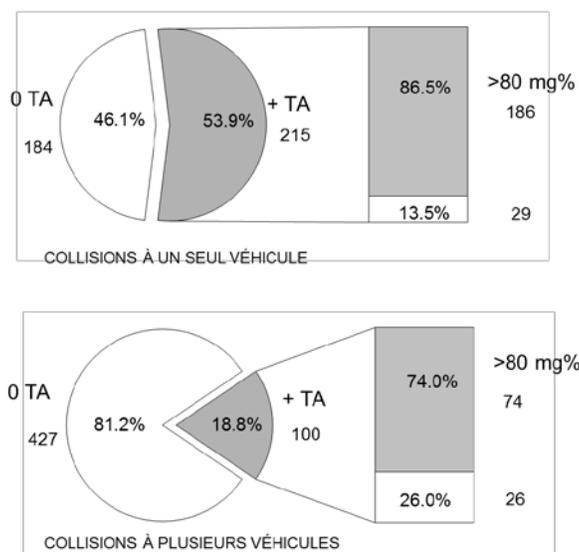
Figure 3-6e
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2011



3.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié de tous les conducteurs décédés (474 sur 1 123, soit 42,2 %) l'ont été dans des collisions mettant en cause un seul véhicule, mais ces collisions sont associées à plus des deux tiers des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (68,3 % et 71,5 %, 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 collisions mettant en cause un seul véhicule (53,9 %) avaient consommé de l'alcool, comparativement à seulement 19,0 % dans les collisions à plusieurs véhicules. La plupart des conducteurs en cause dans des collisions à un seul véhicule qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise (86,5 %). Chez les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool dans les collisions à plusieurs véhicules, 74,0 % avaient un TA supérieur à la limite.

Figure 3-7
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de collision : Canada, 2011



3.2.5 Délai entre le moment de la collision et le décès. Puisque seulement 12 conducteurs mortellement blessés sont décédés plus de 30 jours après la collision, et que seulement deux d'entre eux ont été soumis à un test d'alcoolémie, il n'est pas possible de faire de comparaison de la consommation d'alcool chez ces conducteurs fondée sur le délai entre le moment de la collision et le décès.

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 2011. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2011 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2011 mentionnées dans la présente section.* Le tableau 3-4 montre l'information par groupe d'âge, par sexe et par secteur de compétence. La première colonne du tableau indique 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 2011, comme l'indiquent les totaux au bas du tableau, 324 piétons ont été mortellement blessés; 188 (58,0 %) d'entre eux ont été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi eux :

- > 57,4 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 42,6 % avaient consommé de l'alcool;
- > 5,3 % avaient un TA inférieur à 50 mg%;
- > 2,1 avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 6,9 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;

> 28,2 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Ainsi, 42,6 % de tous les piétons décédés avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg%.

Tableau 3-4
Consommation d'alcool des piétons décédés : Canada, 2011*

Catégorie de piétons	Nombre de piétons	Piétons soumis à des tests		Pourcentage de piétons regroupés par TA				
		Nombre	% du total	Zéro	1-49	50-80	81-160	>160
<u>Âge</u>								
<16	22	4	18.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
16-19	23	18	78.3	36.9	11.1	5.6	16.7	27.8
20-25	32	23	71.9	34.8	0.0	0.0	17.4	47.8
26-35	37	26	70.3	38.5	3.8	0.0	7.7	50.0
36-45	25	18	72.0	61.1	11.1	0.0	5.6	22.2
46-55	43	30	69.8	53.3	10.0	0.0	10.0	26.7
>55	142	69	48.6	75.4	2.9	4.3	0.0	17.4
<u>Sexe</u>								
Homme	216	130	60.2	54.6	5.4	2.3	5.4	32.3
Femme	108	58	53.7	63.8	5.2	1.7	10.3	19.0
<u>Secteur de compétence</u>								
Alberta	50	44	88.0	45.5	2.3	0.0	6.8	45.5
Saskatchewan	23	17	73.9	35.3	0.0	0.0	5.9	58.8
Manitoba	17	15	88.2	60.0	0.0	6.7	13.3	20.0
Ontario	134	66	49.3	62.1	7.6	1.5	7.6	21.2
Québec	76	27	35.5	63.0	14.8	3.7	7.4	11.1
Nouveau-Brunswick	9	7	77.8	85.7	0.0	0.0	0.0	14.3
Nouvelle-Écosse	7	7	100.0	85.7	0.0	0.0	0.0	14.3
IPE/TN**	7	5	71.4	60.0	0.0	20.0	0.0	20.0
Nunavut	1	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
TOTAL	324	188	58.0	57.4	5.3	2.1	10.7	28.2

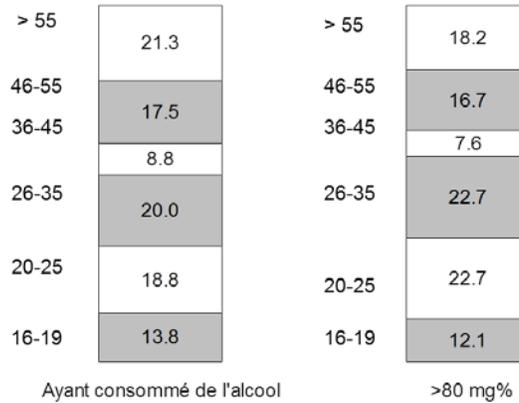
* Exclut la Colombie-Britannique.

** Les données de l'Île du Prince Édouard et la Terre-Neuve ont été regroupées et les taux d'alcoolémie ne sont pas présentés afin de protéger l'identité de l'un des piétons.

3.3.1 Variation selon l'âge. Parmi les piétons décédés, plus des deux cinquièmes (43,8 %) avaient plus de 55 ans (142 des 324 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, 21,3 % avaient plus de 55 ans, 20,0 % avaient entre 26 et 35 ans, 18,8 %, entre 20 et 25 ans, 17,5 %, entre 46 et 55 ans, 13,8 %, entre 16 et 19 ans et 8,8 % avaient entre 36 et 45 ans.

Parmi les piétons décédés qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, 22,7 % avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans, 18,2 % avaient plus de 55 ans, 16,7 % avaient entre 46 et 55 ans et 12,1 % avaient entre 16 et 19 ans, tandis que 7,6 % avaient entre 36 et 45 ans.

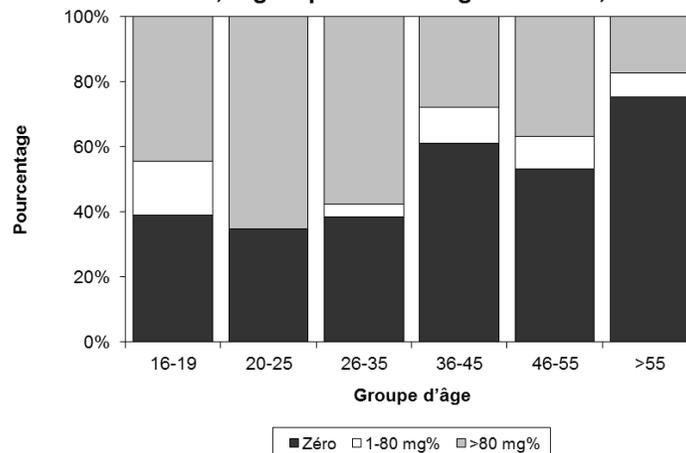
Figure 3-8
Pourcentage de tous les piétons décédés ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, regroupés selon l'âge : Canada, 2011



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.

Ce sont les piétons mortellement blessés du groupe des 20 à 25 ans qui étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool (65,2 %). Par contre, seulement 24,6 % des piétons de plus de 55 ans avaient consommé de l'alcool.

Figure 3-9
Pourcentage des piétons ayant consommé de l'alcool, regroupés selon l'âge : Canada, 2011



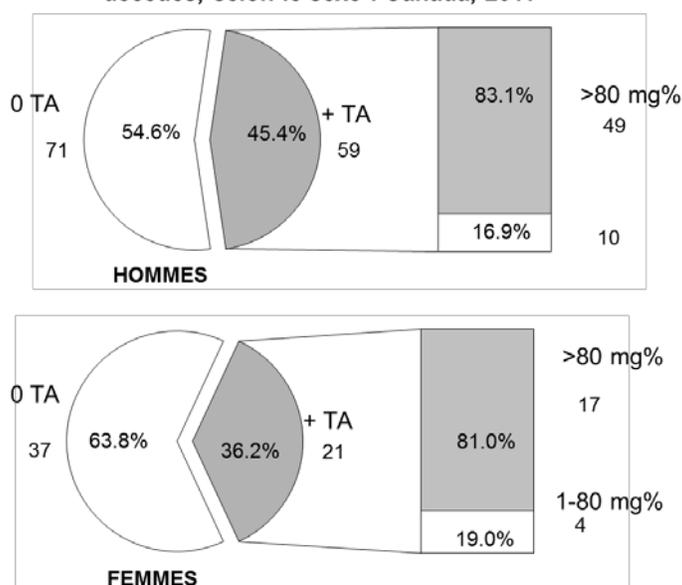
3.3.2 Variations selon le sexe. Les hommes comptent pour les trois quarts (73,8 %) de tous les piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 74,2 % de tous ceux qui avaient un TA de plus de

80 mg%. S'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent 66,7 % des piétons décédés (216 des 324 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.

Parmi les piétons masculins décédés, 45,4 % avaient consommé de l'alcool et 83,1 % d'entre eux avaient un TA de plus 80 mg%. Le tableau est similaire pour les piétonnes mortellement blessées – 36,2 % d'entre elles avaient bu et 81,0 % d'entre elles avaient un TA supérieur à la limite autorisée.

Figure 3-10
Consommation d'alcool des piétons
décédés, selon le sexe : Canada, 2011



3.3.3 Variations selon le secteur de compétence. Les piétons de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve-et-Labrador ont été regroupés en une seule catégorie (Î.-P.-É./T.-N.-L.) afin d'éviter que l'on puisse identifier un piéton. Parmi tous les piétons décédés, 41,4 % l'ont été en Ontario et 23,5 % au Québec. L'Ontario a enregistré 31,3 % des piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et l'Alberta, 30,0 %. Quant aux piétons décédés qui avaient un TA de plus de 80 mg%, on en a dénombré 34,8 % en Alberta et 28,8 % en Ontario. Il convient de noter que les données concernant les piétons qui avaient bu et ceux dont les facultés étaient affaiblies au Québec sont sous-estimées parce qu'elles sont basées sur les piétons soumis à des tests d'alcoolémie et que la fréquence des tests est plutôt faible dans ce secteur de compétence; en effet, seulement 35,5 % des piétons mortellement blessés au Québec ont été

soumis à des tests, comparativement à 100,0 % en Nouvelle-Écosse, 88,2 % au Manitoba et 88,0 % en Alberta.

Comme le montre le tableau 3-4, le plus fort pourcentage de piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool est celui de la Saskatchewan (64,7 %). Les plus faibles ont été consignés au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse où la consommation d'alcool était de 14,3 %.

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 2011, au Canada, à l'exclusion de Terre-Neuve-et-Labrador et du Nunavut, parce que les données de ces deux secteurs de compétence 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 la collision dans laquelle une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produite la nuit (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool.

Le tableau 3-5 donne les résultats concernant les conducteurs selon l'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision. La première colonne 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 et ayant provoqué des blessures graves.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 13 149 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 17,4 % étaient liées à l'alcool.

3.4.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 21,3 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 21,2 %, de celui des 20 à 25 ans et 15,2 %, 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 (27,4 %). C'est dans les groupes de conducteurs les plus jeunes et les plus âgés que l'alcool a été décelé le moins souvent : 9,1 % chez les moins de 16 ans et 9,4 % chez les plus de 55 ans.

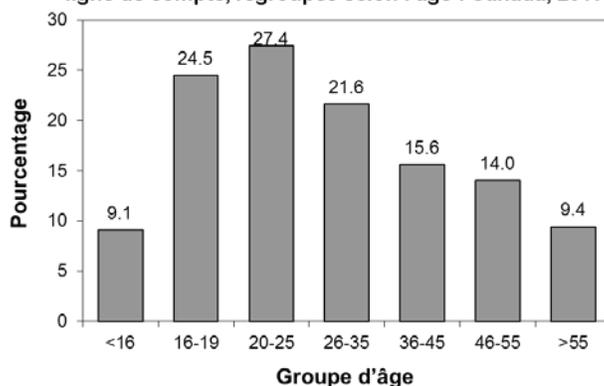
Tableau 3-5
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Canada*, 2011

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	110	10	9.1	0.4
16-19	1032	253	24.5	11.1
20-25	1764	483	27.4	21.2
26-35	2253	487	21.6	21.3
36-45	2226	348	15.6	15.2
46-55	2243	314	14.0	13.8
>55	2574	242	9.4	10.6
Indéterminé	947	145	15.3	6.4
<u>Sexe</u>				
Homme	9211	1769	19.2	77.5
Femme	3652	440	12.0	19.3
Indéterminé	286	73	25.5	3.2
<u>Type de véhicule**</u>				
Automobile	4912	903	18.4	39.6
Camion/fourgonnette	3456	647	18.7	28.4
Motocyclette	828	108	13.0	4.7
Semi-remorque	343	41	12.0	1.8
Autre véhicule routier	136	15	11.0	0.7
Véhicule non routier	516	65	12.6	2.8
Indéterminé	43	13	30.2	0.6
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	4429	1613	36.4	70.7
Plusieurs véhicules	8720	669	7.7	29.3
TOTAL	13149	2282	17.4	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.

Figure 3-11
Pourcentage des conducteurs en cause dans une collision
ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en
ligne de compte, regroupés selon l'âge : Canada, 2011



3.4.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 77,5 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool était aussi plus importante que celle des femmes (19,2 % et 12,0 %, respectivement).

3.4.3 Type de véhicule. Les nombres et les pourcentages de la section concernant le type de véhicules ne comprennent pas ceux du Québec où les données sur les collisions d'automobiles et de camions légers sont regroupées depuis mars 2010. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrainait en ligne de compte, 50,4 % conduisaient des automobiles et 36,1 %, des camions/fourgonnettes.

Près d'une collision à blessures graves sur cinq dans lesquelles des conducteurs de camions/fourgonnettes et des automobilistes étaient en cause (18,7 % et 18,4 %, respectivement) était liée à l'alcool, de même que dans 13,0 % des cas pour les motocyclistes et 12,0 % pour les conducteurs de semi-remorques. Les conducteurs d'autres véhicules routiers sont ceux qui étaient en cause le moins souvent présents dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (11,0 %).

3.4.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 70,7 % l'ont été dans des 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 des collisions à un seul véhicule – 36,4 % de ces conducteurs par rapport à 7,7 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

3.5 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés

La présente section contient des renseignements sur la présence de drogues, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés au Canada en 2011. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2011 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2011 mentionnées dans la présente section.* Le tableau 3-6 présente les données selon le groupe d'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision (un ou plusieurs véhicules), ainsi que le délai entre le moment de la collision et le décès (dans les 12 mois ou dans les 30 jours suivant la collision). Les données visent les conducteurs des principaux types de véhicules (automobiles, camions, fourgonnettes, motocyclettes, semi-remorques) qui sont décédés dans des collisions survenues sur les voies publiques ou des collisions non routières.

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 de dépistage de drogues. Les autres colonnes fournissent de l'information sur les résultats de ces tests – y compris le nombre et le pourcentage des conducteurs ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage.

Comme on peut le constater, 72,8 % des conducteurs mortellement blessés au Canada en 2011 ont été soumis à des tests de dépistage de drogues. Parmi ces conducteurs, 334 sur 818 (40,8 %) ont obtenu un résultat positif à ces tests.

3.5.1 Variations selon l'âge. Les conducteurs mortellement blessés du groupe des 36 à 45 ans étaient les plus susceptibles d'avoir un résultat positif aux tests de dépistage de drogues (44,3 %). Comparativement, 35,6 % des conducteurs de moins de 20 ans soumis à ces tests ont obtenu un résultat positif.

Tableau 3-6
Consommation de drogues des conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Canada, 2011 (excluant la Colombie-Britannique)

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis à des tests		Résultats positifs	
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests
<u>Âge</u>					
<20	87	73	83.9	26	35.6
20-25	179	137	76.5	53	38.7
26-35	176	138	78.4	57	41.3
36-45	151	122	80.8	54	44.3
46-55	172	126	73.3	55	43.7
>55	358	222	62.0	89	40.1
<u>Sexe</u>					
Homme	902	673	74.6	280	41.6
Femme	221	145	65.6	54	37.2
<u>Type de véhicule</u>					
Automobile	630	433	68.7	186	43.0
Motocyclette	132	96	72.7	45	46.9
Semi-remorque	27	24	88.9	3	12.5
Gros routier ¹	9	8	88.9	1	12.5
Fourgonnette	86	69	80.2	30	43.5
Camion léger ²	232	183	78.9	69	37.7
Autre camion ³	5	4	80.0	0	0.0
Autre véhicule routier ⁴	2	1	50.0	0	0.0
<u>Genre de collision</u>					
Un seul véhicule	474	359	75.7	163	45.4
Plusieurs véhicules	649	459	70.7	171	37.3
<u>Délai entre la collision et le décès</u>					
En deçà de 30 jours	1111	817	73.5	333	40.8
> 30 jours	12	1	8.3	1	100.0
TOTAL	1123	818	72.8	334	40.8

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

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

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.

3.5.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 83,8 % de tous les conducteurs décédés qui avaient un résultat positif aux tests de dépistage de drogues. S'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent 80,3 % des conducteurs décédés (902 des 1 123 victimes sont des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'obtenir un résultat positif aux tests de dépistage de drogues que les conductrices (41,6 % et 37,2 %, respectivement).

3.5.3 Variations selon le type de véhicule. Dans chaque catégorie de véhicules, 46,9 % des motocyclistes, 43,5 % des conducteurs de fourgonnettes et 43,0 % des automobilistes mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues. Parmi les principaux types de véhicules, le plus faible pourcentage de conducteurs ayant obtenu un résultat positif était celui des conducteurs de semi-remorques et de gros routiers (13,5 %).

3.5.4 Variations selon le genre de collision. Près de la moitié des conducteurs qui ont été tués dans des collisions mettant en cause un seul véhicule (45,4 %) ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues comparativement à 37,3 % de ceux qui étaient en cause dans les collisions à plusieurs véhicules.

3.5.5 Délai entre le moment de la collision et le décès. Puisque seulement 12 conducteurs mortellement blessés sont décédés plus de 30 jours après la collision, et que seulement un d'entre eux a été soumis à un test de dépistage de drogues, il n'est pas possible de faire de comparaison de la consommation de drogues chez les conducteurs fondée sur le délai entre le moment de la collision et le décès.

3.5.6 Catégories de substances décelées. Le tableau 3-7 indique les catégories de substances décelées chez les 334 conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues. Le cannabis a été décelé chez 41,0 % de ces conducteurs. Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note les déprimeurs du SNC (40,1 %), les analgésiques narcotiques (29,3 %), les stimulants du SNC (18,0 %), les anesthésiques dissociatifs (1,8 %) et les hallucinogènes (0,9 %).

Tableau 3-7
Consommation de drogues des conducteurs mortellement
blessés de véhicules routiers : Canada, 2011

Fréquence de consommation de drogues

Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
1123	818	(72.8)	334	(40.8)

Catégories de drogues décelées chez les conducteurs ayant eu des résultats positifs

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs*
Cannabis	137	(41.0)
Déprimeurs du SNC	134	(40.1)
Analgésiques narcotiques	98	(29.3)
Stimulants du SNC	60	(18.0)
Anesthésiques dissociatifs	6	(1.8)
Hallucinogènes	3	(0.9)
Inhalants	0	(0.0)

* L'addition des pourcentages ne donne pas 100 % parce que l'échantillon sanguin de certains conducteurs révélait la présence de plusieurs catégories de drogues.

3.6 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues

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. L'indicateur de l'usage de drogues par les conducteurs mortellement blessés y était aussi abordé. La

présente section examine les changements survenus relativement à ces quatre indicateurs liés à l'alcool et à celui du problème des collisions liées aux drogues. Les résultats concernant les indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool et celui des collisions liées aux drogues en 2011 sont comparés à ceux de la période de référence de 2006 à 2010.

3.6.1 Décès dans des collisions liées à l'alcool : 1995 – 2011. Comme il a été mentionné à la section 3.1, au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2011 n'étaient pas disponibles. *Pour cette raison, les données sur les tendances que renferme la présente section excluent cette province.* Le tableau 3-8 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 2011. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés à la section 3.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des collisions dans lesquelles est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas 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 à moteur (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 1 054 en 1995 à 593 en 2009, remontant à 622 en 2010 puis redescendant jusqu'à un creux de 553 en 2011. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a diminué, de façon générale, de 37,2 % en 1995 jusqu'à un creux de 28,6 % en 2005, a fluctué par la suite jusqu'en 2010, avant de redescendre à 31,0 % en 2011.

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause s'élevait à 671 et représentait 32,7 % 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 5,2 %, passant de 32,7 % pendant la période de référence (2006 à 2010) à 31,0 % en 2011. 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 17,6 % par rapport à la moyenne de 671 pendant la période de référence (2006 à 2010) puisqu'il s'établit à 553 en 2011.

Tableau 3-8

Nombre* et pourcentage de décès** attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Canada, 1995 - 2011***

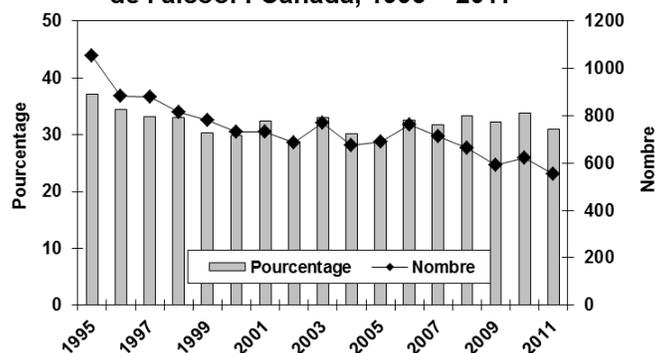
Année	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision			Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision		
	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool		Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total		Nombre	% du total
1995	2832	1054	37.2	2785	1041	37.4
1996	2573	885	34.4	2540	876	34.5
1997	2648	880	33.2	2603	871	33.5
1998	2469	815	33.0	2415	803	33.3
1999	2576	783	30.4	2534	771	30.4
2000	2452	731	29.8	2388	718	30.1
2001	2257	731	32.4	2181	716	32.8
2002	2399	688	28.7	2293	667	29.1
2003	2327	768	33.0	2272	752	33.1
2004	2240	677	30.2	2184	663	30.4
2005	2409	689	28.6	2358	681	28.9
2006	2345	763	32.5	2303	757	32.9
2007	2250	713	31.7	2205	705	32.0
2008	1986	664	33.4	1951	655	33.6
2009	1842	593	32.2	1791	583	32.6
2010	1841	622	33.8	1806	614	34.0
2011	1787	553	30.9	1765	549	31.1
période de référence 2006 - 2010	2053	671	32.7	2011	663	33.0

*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.

***Exclut la Colombie-Britannique.

Figure 3-12
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Canada, 1995 – 2011



3.6.2 Consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2011. Comme il a été mentionné à la section 3.2, au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2011 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données sur les

tendances que renferme la présente section excluent cette province. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 25 ans, soit de 1987 à 2011 figurent au tableau 3-9. Les tendances sont illustrées à la figure 3-13, qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui : 1) n'affichaient aucune trace 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 618 à 317 entre 1987 et 2004 pour grimper à 373 en 2005, se stabilisant jusqu'en 2008, avant de chuter encore à 260 en 2011. Le pourcentage des conducteurs décédés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a chuté, passant de 43,3 % à 26,3 % entre 1987 et 1999, a fini par remonter à 32,5 % en 2009, puis a fléchi de nouveau à 28,1 % en 2011.

Par ailleurs, le nombre de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a fluctué au cours de cette période de 25 ans, de 665 en 1987 à un sommet de 873 en 1999. En 2011, on a dénombré 610 conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul. Le pourcentage de cette catégorie de conducteurs est passé de 46,6 % à 67,6 % entre 1987 et 1999, est demeuré stable jusqu'en 2007, puis a diminué à 61,8 % en 2009 pour remonter à 66,0 % en 2011.

Le nombre de conducteurs mortellement blessés avec un TA se situant entre 1 et 80 mg% a diminué, de façon générale, passant de 145 à 71 entre 1987 et 2002, pour remonter à 85 en 2007 et redescendre à 55 en 2011. Le pourcentage de conducteurs décédés avec un TA entre 1 et 80 mg% a baissé de façon générale, passant de 10,2 % en 1987 à son plus bas niveau en (5,5 %) en 2005, avant de remonter en 2007 (7,2 %), de diminuer jusqu'en 2009 (5,7 %), de s'élever en 2010 (6,3 %) puis de redescendre en 2011 (5,9 %).

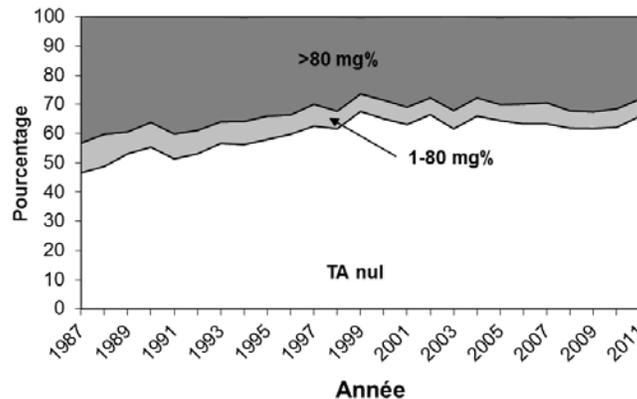
Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 3-9, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2011 a augmenté de 5,4 % (passant de 62,6 % à 66,0 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une diminution de 7,8 % (de 6,4 % à 5,9 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une baisse de 9,1 % (de 30,9 % à 28,1 %).

Tableau 3-9
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement
blessés : Canada, 1987 - 2011

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	1942	1428	73.5	665	46.6	145	10.2	618	43.3
1988	1994	1528	76.6	745	48.8	168	11.0	615	40.2
1989	2084	1599	76.7	849	53.1	120	7.5	630	39.4
1990	1839	1441	78.4	799	55.4	122	8.5	520	36.1
1991	1772	1359	76.7	699	51.4	115	8.5	545	40.1
1992	1715	1345	78.4	714	53.1	108	8.0	523	38.9
1993	1771	1430	80.7	811	56.7	106	7.4	513	35.9
1994	1591	1326	83.3	747	56.3	105	7.9	474	35.7
1995	1637	1368	83.6	794	58.0	109	8.0	465	34.0
1996	1480	1215	82.1	727	59.8	80	6.6	408	33.6
1997	1547	1252	80.9	784	62.6	94	7.5	374	29.9
1998	1469	1211	82.4	747	61.7	73	6.0	391	32.3
1999	1552	1291	83.2	873	67.6	78	6.0	340	26.3
2000	1453	1206	83.0	785	65.1	77	6.4	344	28.5
2001	1403	1174	83.7	742	63.2	69	5.9	363	30.9
2002	1448	1217	84.0	809	66.5	71	5.8	337	27.7
2003	1429	1219	85.3	752	61.7	75	6.2	392	32.2
2004	1350	1143	84.7	754	66.0	72	6.3	317	27.7
2005	1497	1246	83.2	804	64.5	69	5.5	373	29.9
2006	1490	1237	83.0	784	63.4	84	6.8	369	29.8
2007	1408	1179	83.7	747	63.4	85	7.2	347	29.4
2008	1301	1127	86.6	698	61.9	67	5.9	362	32.1
2009	1195	988	82.7	611	61.8	56	5.7	321	32.5
2010	1158	979	84.5	609	62.2	62	6.3	308	31.5
2011	1123	926	82.5	611	66.0	55	5.9	260	28.1
période de référence 2006 - 2010	1310	1102	84.1	690	62.6	71	6.4	341	30.9

* Exclut la Colombie-Britannique.

Figure 3-13
Tendances de la consommation d'alcool chez les
conducteurs mortellement blessés : Canada, 1987 – 2011



Le tableau 3-10 et la figure 3-14 contiennent des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés au cours d'une plus courte période, de 1990 à 2011. 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 3-10, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, était de 37,3 %. En 2011, 34,2 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif, ce qui représente une baisse de 8,3 % par rapport à la période de référence.

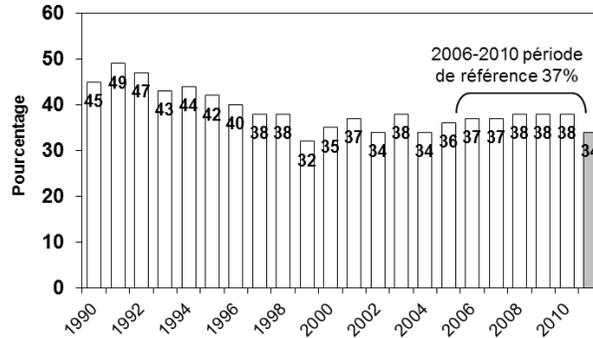
Tableau 3-10
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers*
mortellement blessés : Canada, 1990 - 2011**

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1990	1827	1011	55.3	816	44.7
1991	1765	907	51.4	858	48.6
1992	1715	909	53.0	806	47.0
1993	1771	1003	56.6	768	43.4
1994	1591	896	56.3	695	43.7
1995	1637	949	58.0	688	42.0
1996	1480	883	59.7	597	40.3
1997	1547	966	62.4	581	37.6
1998	1469	905	61.6	564	38.4
1999	1552	1049	67.6	503	32.4
2000	1453	945	65.0	508	35.0
2001	1404	888	63.2	516	36.8
2002	1447	962	66.5	485	33.5
2003	1429	882	61.7	547	38.3
2004	1350	891	66.0	459	34.0
2005	1496	965	64.5	531	35.5
2006	1490	944	63.4	546	36.6
2007	1408	892	63.4	516	36.6
2008	1301	806	62.0	495	38.0
2009	1195	740	61.9	455	38.1
2010	1158	723	62.4	435	37.6
2011	1123	739	65.8	384	34.2
période de référence 2006 - 2010	1310	821	62.7	489	37.3

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

** Exclut la Colombie-Britannique.

Figure 3-14
 Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
 ayant eu un TA positif: Canada, 1990-2011



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

3.6.3 Piétons mortellement blessés : 1987 – 2011. Comme il a été mentionné à la section 3.3, au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2011 n'étaient pas disponibles. *Pour cette raison, les données sur les tendances que renferme la présente section excluent cette province.* Les données sur la consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés au cours de la période de 25 ans, de 1987 à 2011, sont indiquées au tableau 3-11. Les tendances sont illustrées à la figure 3-15 qui montre les changements du pourcentage des piétons décédés qui 1) n'affichaient aucune trace d'alcool – représentés par la zone blanche; 2) avaient un TA inférieur à la limite permise – illustrés par la zone gris pâle et 3) avaient un TA supérieur à la limite légale – indiqués par la zone gris foncé.

Le nombre de piétons mortellement blessés avec un TA supérieur à 80 mg% a diminué, de façon générale, passant d'un sommet de 135 en 1987 à 56 en 2008, avant de remonter à 77 en 2010 et redescendre à 66 en 2011. Le pourcentage de piétons décédés qui avaient un TA supérieur à 80 mg% a diminué de façon générale passant de 40,4 % en 1987 à 31,7 % en 2007, puis s'élevant à 41,8 % en 2010 et glissant de nouveau à 35,1 % en 2011.

Le nombre de piétons mortellement blessés qui n'affichaient aucune trace d'alcool a aussi diminué, passant de 174 à 123 entre 1987 et 2007, poursuivant sa descente jusqu'à 94 en 2009 puis remontant à 108 en 2011. Le pourcentage de piétons décédés qui avaient un TA nul est passé d'environ 50 % à 60 % au cours de cette période de 25 ans – 52,1 % des piétons mortellement blessés n'affichaient aucune trace d'alcool en 1987, comparativement à 57,4 % en 2011.

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 25 piétons en 1987 et un creux de six en 2010, puis remontant à 14 en 2011. Leur pourcentage a aussi varié entre 7,5 % en 1987 et un creux de 3,3 % en 2010 avant de se hisser à 7,4 % en 2011.

Quand on le compare à la période de référence de 2006 à 2010 illustrée au bas du tableau 3-11, on constate que le pourcentage de piétons mortellement blessés qui affichaient un TA nul en 2011 demeure inchangé (de 57,4 % à 57,4 %). Parmi les piétons qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse

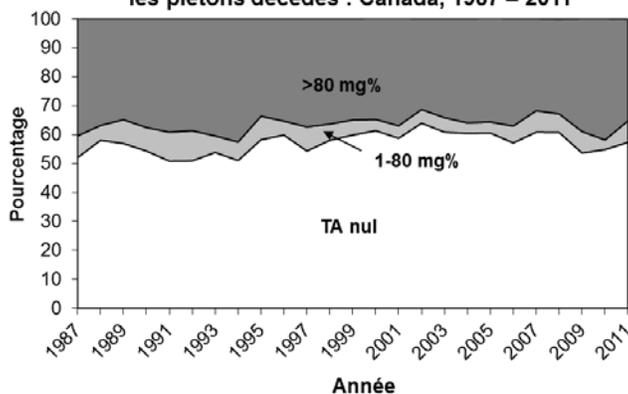
de 25,4 % (de 5,9 % à 7,4 %), tandis que chez ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, il y a eu une baisse de 4,4 % (de 36,7 % à 35,1 %).

Tableau 3-11
Consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés : Canada*, 1987 - 2011

Année	Nombre de piétons	Piétons soumis à des tests		Piétons regroupés par TA (mg%)					
		Nombre	% du total	Zéro TA	% soumis à des tests	1-80 TA	% soumis à des tests	>80 TA	% soumis à des tests
1987	649	334	51.5	174	52.1	25	7.5	135	40.4
1988	650	296	45.5	172	58.1	15	5.1	109	36.8
1989	574	293	51.0	167	57.0	24	8.2	102	34.8
1990	571	272	47.6	148	54.4	22	8.1	102	37.5
1991	511	281	55.0	143	50.9	28	10.0	110	39.1
1992	444	251	56.5	128	51.0	26	10.4	97	38.6
1993	474	245	51.7	132	53.9	14	5.7	99	40.4
1994	428	219	51.2	112	51.1	14	6.4	93	42.5
1995	424	259	61.1	151	58.3	21	8.1	87	33.6
1996	469	269	57.4	161	59.9	13	4.8	95	35.3
1997	436	252	57.8	137	54.4	21	8.3	94	37.3
1998	419	248	59.2	144	58.1	14	5.6	90	36.3
1999	402	232	57.7	139	59.9	12	5.2	81	34.9
2000	355	207	58.3	127	61.4	8	3.9	72	34.8
2001	345	211	61.2	124	58.8	9	4.3	78	37.0
2002	344	211	61.3	135	64.0	10	4.7	66	31.3
2003	371	220	59.3	134	60.9	11	5.0	75	34.1
2004	335	220	65.7	133	60.5	8	3.6	79	35.9
2005	339	213	62.8	129	60.6	8	3.8	76	35.7
2006	339	208	61.4	119	57.2	12	5.8	77	37.0
2007	344	202	58.7	123	60.9	15	7.4	64	31.7
2008	302	171	56.6	104	60.8	11	6.4	56	32.7
2009	314	175	55.7	94	53.7	13	7.4	68	38.9
2010	295	184	62.4	101	54.9	6	3.3	77	41.8
2011	324	188	58.0	108	57.4	14	7.4	66	35.1
période de référence 2006 - 2010	319	188	58.9	108	57.4	11	5.9	69	36.7

* Exclut la Colombie-Britannique.

Figure 3-15
Tendances de la consommation d'alcool chez les piétons décédés : Canada, 1987 – 2011



3.6.4 Conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : 2005 – 2011. Le tableau 3-12 et la figure 3-16 fournissent de l'information sur les conducteurs en cause dans des collisions

ayant provoqué des blessures graves. Pour la plupart des secteurs de compétence, les données pertinentes sur les blessures graves sont disponibles à compter de 1995, sauf pour la Colombie-Britannique et le Yukon, où elles n'ont été disponibles qu'en 2005 et en 1998, respectivement. Donc, pour pouvoir fournir des données pour le plus grand nombre de cas, la période visée par ce tableau s'étend de 2005 à 2011. Cependant, les données de certains secteurs de compétence n'étaient pas prêtes au moment de la préparation du présent rapport, notamment Terre-Neuve-et-Labrador (2009-2011) et le Nunavut (2011); c'est pourquoi le tableau 3-12 et la figure 3-16 excluent ces deux secteurs de compétence.

Comme on peut le constater, la fréquence de consommation d'alcool dans les collisions graves a diminué seulement légèrement. Entre 2005 et 2006, le nombre de conducteurs en cause dans des collisions s'est élevé de 3 673 à 3 768. Ce nombre a diminué graduellement jusqu'à 2 282 en 2011. Cependant, le nombre de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves de 2005 à 2011 est sous-estimé parce qu'il exclut les conducteurs de Terre-Neuve-et-Labrador et du Nunavut. 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 manière générale, passant de 19,1 % à 20,3 % en 2006, baissant à 19,8 % en 2008, se haussant à 20,1 % en 2009 pour redescendre à 17,4 % en 2011.

Pendant la période de référence, 19,9 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves figuraient aussi dans des collisions où l'alcool entrait en ligne de compte. En 2011, leur présence dans la seconde catégorie a baissé à 17,4 %, soit une réduction de 12,6 %.

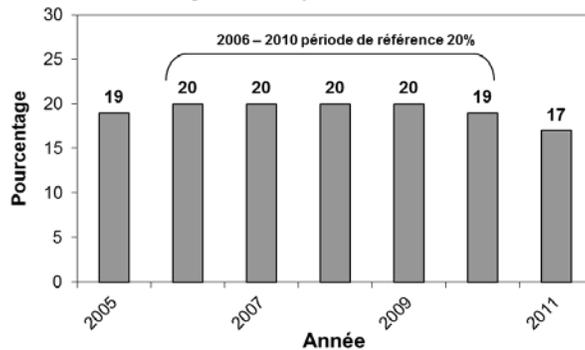
Tableau 3-12
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Canada, 1995 - 2011**

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
2005	17873	3493	(19.5)
2006	17452	3600	(20.6)
2007	15986	3331	(20.8)
2008	14579	2934	(20.1)
2009	13498	2743	(20.3)
2010	13367	2537	(19.0)
2011	12223	2159	(17.7)
période de référence 2006 - 2010	14976	3029	(20.2)

*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.

**Exclut la Terre-Neuve et Labrador et le Nunavut.

Figure 3-16
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Canada, 2005 – 2011



*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 3-13 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 entrait en ligne de compte. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui ont été déclarés antérieurement dans la section 3-4. Certains types de véhicules – bicyclettes, motoneiges, tracteurs agricoles et autres véhicules non routiers – sont exclus. Comme au tableau 3-12, ce tableau ne comprend pas les données de Terre-Neuve-et-Labrador et du Nunavut.

Comme on peut le constater, la fréquence de consommation d'alcool dans les collisions graves a diminué seulement légèrement. Entre 2005 et 2006, le nombre de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte s'est élevé de 3 493 à 3 600. Ce nombre a graduellement diminué par la suite jusqu'à atteindre 2 159 en 2011. 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, passant de 19,5 % en 2005 à 20,8 % en 2007. Il a baissé par la suite à 20,1 % en 2008, pour remonter à 20,3 % en 2009 puis redescendre à 17,7 % en 2011. Pendant la période de référence (de 2006 à 2010), 20,2 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves figuraient aussi dans les collisions où l'alcool entrait en ligne de compte. En 2011, leur présence était de 17,7 %, soit une diminution de 12,4 %.

Tableau 3-13

Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves** et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Canada, 1995 - 2011***

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
2005	17873	3493	(19.5)
2006	17452	3600	(20.6)
2007	15986	3331	(20.8)
2008	14579	2934	(20.1)
2009	13498	2743	(20.3)
2010	13367	2537	(19.0)
2011	12223	2159	(17.7)
période de référence 2006 - 2010	14976	3029	(20.2)

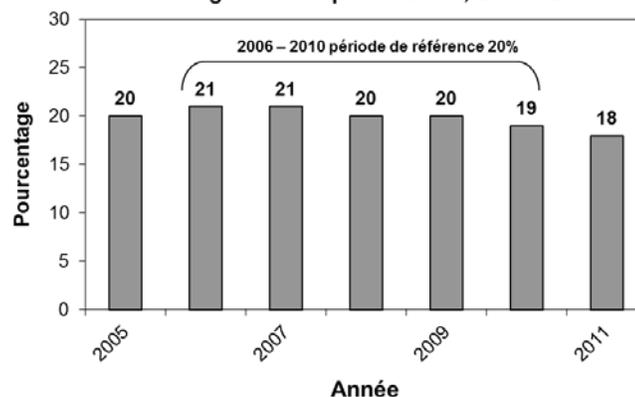
*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules non routiers.

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

***Exclut la Terre-Neuve et Labrador et le Nunavut.

Figure 3-17

Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Canada, 2005 – 2011



3.6.5 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés : 2000 – 2011. Comme il a été mentionné à la section 3.5, au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2011 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données sur les tendances que renferme la présente section excluent cette province. Les données sur la consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés sur une période de 12 ans, soit de 2000 à 2011, figurent au tableau 3-14. Les tendances sont illustrées à la figure 3-18 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues.

Contrairement à la tendance du nombre de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test d'alcoolémie, celle du nombre de conducteurs qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues est plus difficile à analyser, parce que la fréquence de ce genre de tests est moins

uniforme que pour le test d'alcoolémie. Par exemple, en 2000, seulement 36,3 % des conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un test de dépistage de drogues, comparativement à 72,8 % en 2011.

Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues a augmenté, passant de 34,7 % en 2000 à 41,5 % en 2002, avant de se stabiliser à 36,1 % en 2009 puis de s'élever de nouveau à 40,8 % en 2011.

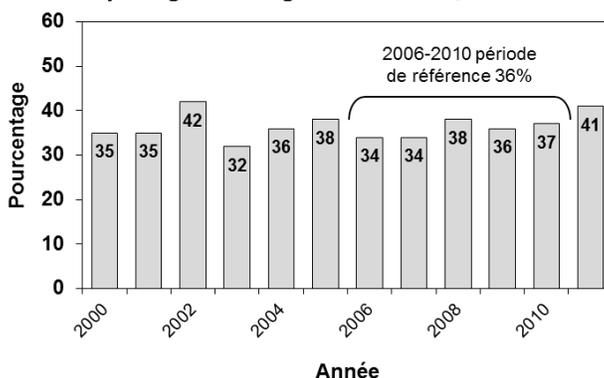
Pendant la période de référence (de 2006 à 2010), 35,6 % en moyenne des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues. En 2011, ce pourcentage avait atteint 40,8 %, soit une hausse de 14,6 %.

Tableau 3-14
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Canada*, 2000-2011

Année	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif	(% soumis au test)	Positif	(% soumis au test)
2000	1453	528	36.3	345	65.3	183	34.7
2001	1403	582	41.5	376	64.6	206	35.4
2002	1448	639	44.1	374	58.5	265	41.5
2003	1429	636	44.5	435	68.4	201	31.6
2004	1350	520	38.5	331	63.7	189	36.3
2005	1497	655	43.8	404	61.7	251	38.3
2006	1490	842	56.5	555	65.9	287	34.1
2007	1408	865	61.4	573	66.2	292	33.8
2008	1301	747	57.4	466	62.4	281	37.6
2009	1195	670	56.1	428	63.9	242	36.1
2010	1158	644	55.6	405	62.9	239	37.1
2011	1123	818	72.8	484	59.2	334	40.8
2006-2010 période de référence	1310	753	57.5	485	64.4	268	35.6

* Exclut la Colombie-Britannique.

Figure 3-18
Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues : Canada, 2000-2011



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, ainsi que la consommation de drogues ayant provoqué des blessures mortelles en Colombie-Britannique. Elle contient 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);
- > la consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés (section 4.4);
- > les tendances du problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues (section 4.5).

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 dans les 12 mois suivant la collision (une année civile) et dans les 30 jours après la collision. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2011 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de 2010 sont présentées dans la présente section.* 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. Dans chaque section, la première colonne du tableau indique 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 en cause a consommé de l'alcool.*

Par exemple, dans la première section, on peut constater que, parmi les personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision, 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. que 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.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que 25 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières. De plus, dans 24 de ces cas (96,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. Parmi ces personnes, 15 (62,5 %) sont mortes dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, les personnes du groupe des 16 à 19 ans représentaient 10,7 % des personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 387 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière 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 les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.

Tableau 4-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Colombie-Britannique, 2010

Catégorie de victimes	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision						Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision					
	Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)			Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge												
<16	17	15	88.2	2	13.3	1.4	16	14	87.5	1	7.1	0.7
16-19	26	25	96.2	15	60.0	10.5	25	24	96.0	15	62.5	10.7
20-25	39	38	97.4	23	60.5	16.1	37	36	97.3	21	58.3	15.0
26-35	59	57	96.6	35	61.4	24.5	58	56	96.6	35	62.5	25.0
36-45	51	50	98.0	23	46.0	16.1	49	49	100.0	23	46.9	16.4
46-55	75	73	97.3	29	39.7	20.3	74	72	97.3	29	40.3	20.7
>55	120	107	89.2	16	15.0	11.2	114	101	88.6	16	15.8	11.4
Sexe												
Homme	256	244	95.3	103	42.2	72.0	246	234	95.1	100	42.7	71.4
Femme	131	121	92.4	40	33.1	28.0	127	118	92.9	40	33.9	28.6
Genre de victime												
Conducteur	229	216	94.3	80	37.0	55.9	222	210	94.6	78	37.1	55.7
Passager	95	89	93.7	39	43.8	27.3	95	89	93.7	39	43.8	27.9
Piéton	63	60	95.2	24	40.0	16.8	56	53	94.6	23	43.4	16.4
Type de véhicule												
Automobiles	155	144	92.9	60	41.7	42.0	154	143	92.9	60	42.0	42.9
Camions/fourgonnettes	103	99	96.1	38	38.4	26.6	100	96	96.0	37	38.5	26.4
Motocyclettes	37	36	97.3	11	30.6	7.7	36	35	97.2	11	31.4	7.9
Autres véhicules routiers	12	11	91.7	1	9.1	0.7	11	11	100.0	1	9.1	0.7
Véhicules non routiers (Piétons)	17	15	88.2	9	60.0	6.3	16	14	87.5	8	57.1	5.7
	63	60	95.2	24	40.0	16.8	56	53	94.6	23	43.4	16.4
Lieu de la collision												
Voie publique	375	354	94.4	136	38.4	95.1	361	341	94.5	133	39.0	95.0
Hors route	12	11	91.7	7	63.6	4.9	12	11	91.7	7	63.6	5.0
TOTAL	387	365	94.3	143	39.2	100.0	373	352	94.4	140	39.8	100.0

Parmi les 373 personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte dans 94,4 % des cas. Parmi ces cas connus, 140 (39,8 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions

routières (373 x 0,398), on peut déterminer qu'en Colombie-Britannique, en 2010, 148 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.

4.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 24,5 % (voir la dernière colonne de la première section) 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.

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 les 12 mois suivant une collision liée 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 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 les 12 mois suivant une collision liée 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 les 12 mois suivant une collision liée 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 de 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.

4.1.5 Lieu de la collision. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant des collisions liées à l'alcool, 95,1 % sont décédées dans une collision survenue sur une voie publique et 4,9 % dans une collision non routière. Toutefois, la fréquence de consommation d'alcool dans les cas où une personne est décédée à la suite d'une collision liée à l'alcool était supérieure parmi les victimes d'une collision non routière (63,3 %) à celle des victimes d'une collision survenue sur une voie publique (38,4 %).

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. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les*

données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2011 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de 2010 sont présentées dans la présente section. 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), ainsi que le délai entre le moment de la collision et le décès (dans les 12 mois ou dans les 30 jours suivant la collision).

La première colonne 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.

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 les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

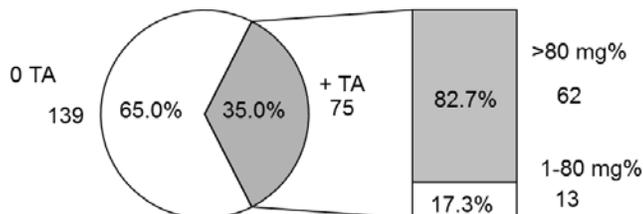
- > 65,0 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 2,2 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 3,9 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 7,8 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 21,1 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

Tableau 4-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés de
véhicules routiers : 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 >80 mg %
Groupe d'âge									
<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
Sexe									
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
Type de véhicule									
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	2	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
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
Délai entre la collision et le décès									
En deçà de 30 jours	208	180	86.5	63	35.0	100.0	52	28.9	100.0
> 30 jours	6	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	214	180	84.1	63	35.0	100.0	52	28.9	100.0

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%.

Figure 4-1
TAs des conducteurs décédés*:**
Colombie-Britannique, 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

Selon le membre représentant de la Colombie-Britannique au sein 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 51 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, 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, 21,1 %, 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.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les 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.

4.2.5 Délai entre le moment de la collision et le décès. Puisque seulement six conducteurs mortellement blessés sont décédés plus de 30 jours après la collision, et qu'aucun d'entre eux n'a été soumis à un test d'alcoolémie, il n'est pas possible de faire de comparaison de la consommation d'alcool chez ces conducteurs fondée sur le délai entre le moment de la collision et le décès.

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 2011 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. La première colonne 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, 1 958 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 19,5 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 4-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : Colombie-Britannique, 2011

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
Âge				
<16	12	1	8.3	0.3
16-19	134	35	26.1	9.2
20-25	255	80	31.4	20.9
26-35	335	78	23.3	20.4
36-45	332	66	19.9	17.3
46-55	388	63	16.2	16.5
>55	456	41	9.0	10.7
Indéterminé	46	18	39.1	4.7
Sexe				
Homme	1348	289	21.4	75.7
Femme	569	75	13.2	19.6
Indéterminé	41	18	43.9	4.7
Type de véhicule				
Automobile	899	190	21.1	49.7
Camion/fourgonnette	655	136	20.8	35.6
Motocyclette	187	21	11.2	5.5
Semi-remorque	74	13	17.6	3.4
Autre véhicule routier	22	3	13.6	0.8
Véhicule non routier	102	12	11.8	3.1
Indéterminé	19	7	36.8	1.8
Genre de collision				
Un seul véhicule	773	285	36.9	74.6
Plusieurs véhicules	1185	97	16.4	25.4
TOTAL	1958	382	19.5	100.0

* Ces données sont légèrement sous-estimées parce que 20,3 % environ de toutes les blessures sont consignées comme étant « indéterminées ».

4.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 20,9 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 20,4 % de celui des 26 à 35 ans et 17,3 % de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans ne représentaient respectivement que 0,3 % et 10,7 % de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Près du tiers des conducteurs du groupe des 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (31,4 %). 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 (8,3 %) et de plus de 55 ans (9,0 %).

4.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 75,7 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (21,4 % et 13,2 %, 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, 49,7 % conduisaient des automobiles, 35,6 %, des camions/fourgonnettes, 5,5 %, des motocyclettes, 3,4 %, des semi-remorques, 3,1 %, des véhicules non routiers et 0,8 %, 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 d'automobiles, soit 21,1 % par rapport à 20,8 % pour les conducteurs de camions/ fourgonnettes, 17,6 % pour les conducteurs de semi-remorques, 13,6 % pour les conducteurs d'autres véhicules routiers et 11,8 % pour les conducteurs de véhicules non routiers. Parmi les motocyclistes, 11,2 % 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, 74,6 % 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 – 36,9 % de ces conducteurs par rapport à seulement 8,2 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

4.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés

La présente section contient des renseignements sur la présence de drogues, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés en Colombie-Britannique, en 2010. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2011 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de 2010 sont présentées dans la présente section.* Le tableau 4-4 montre la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés dans des collisions routières, ainsi que le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues.

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était élevée en Colombie-Britannique en 2010, puisque 80,4 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 80 sur 209 (38,3 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (52,1 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note les dépresseurs du SNC (43,7 %), les stimulants du SNC (28,2 %), les analgésiques narcotiques (14,1 %) et les anesthésiques dissociatifs (2,8 %).

Tableau 4-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement
blessés de véhicules routiers : Colombie-Britannique, 2010

Fréquence de consommation de drogues

Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
214	172	(80.4)	71	(41.3)

Catégories de drogues décelées chez les conducteurs ayant eu des résultats positifs

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs*
Cannabis	37	(52.1)
Dépresseurs du SNC	31	(43.7)
Stimulants du SNC	20	(28.2)
Analgésiques narcotiques	10	(14.1)
Anesthésiques dissociatifs	2	(2.8)
Hallucinogènes	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

* L'addition des pourcentages ne donne pas 100 % parce que l'échantillon sanguin de certains conducteurs révélait la présence de plusieurs catégories de drogues.

4.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues

Les sections 4.1 à 4.3 portaient sur trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : 1) le nombre et le pourcentage de personnes décédées à la suite de collisions liées à l'alcool; 2) le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool; 3) le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La section 4.4 concernait la consommation de drogues par les conducteurs mortellement blessés en 2010. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

4.5.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2010. Comme il a été mentionné à la section 4.1, au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2011 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de 2010 sont présentées dans la présente section. Le tableau 4-5 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 à moteur (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 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 jusqu'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.

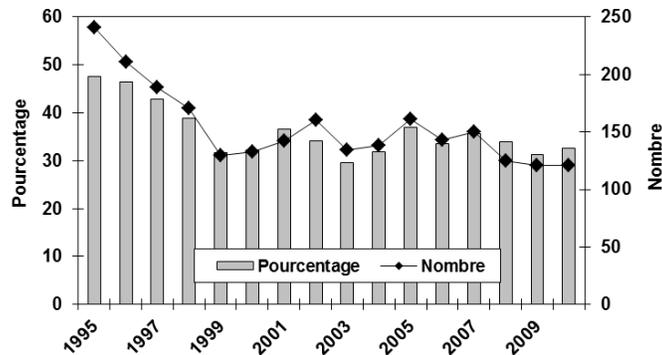
Tableau 4-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Colombie-Britannique, 1995 - 2010**

Année	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision			Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision		
	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool		Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total		Nombre	% du total
1995	506	241	47.6	490	236	48.2
1996	455	211	46.4	447	206	46.1
1997	441	189	42.9	426	185	43.4
1998	440	171	38.9	432	171	39.6
1999	410	130	31.7	403	129	32.0
2000	413	133	32.2	404	133	32.9
2001	388	142	36.6	384	142	37.0
2002	469	160	34.1	456	158	34.6
2003	455	134	29.5	442	131	29.6
2004	433	138	31.9	427	134	31.4
2005	436	161	36.9	427	161	37.7
2006	426	143	33.6	409	138	33.7
2007	421	150	35.6	383	142	37.1
2008	369	125	33.9	359	124	34.5
2009	387	121	31.3	379	121	31.9
2010	370	121	32.7	356	119	33.4
période de référence 2006 - 2010	395	132	33.4	377	129	34.2

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

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

Figure 4-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Colombie-Britannique, 1995 – 2010



Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 132 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 33,4 % de tous les décès. En 2010, le pourcentage des décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool était de 32,7 % et le nombre de personnes tuées dans des collisions mettant en cause un conducteur qui a consommé de l'alcool s'élevait à 121.

4.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool : Comme il a été mentionné à la section 4.2, au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2011 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de 1987-2010 sont présentées dans la présente section au tableau 4-6. 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 (se reporter à la section 2.2.2).

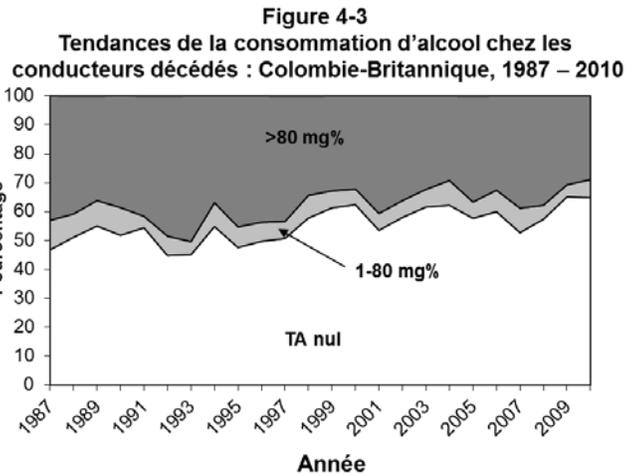
Tableau 4-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Colombie-Britannique, 1987 - 2010

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 %).

Pendant la période de référence de 2006 à 2010, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés était de 59,7 % pour ceux qui avaient un TA nul, de 6,5 % pour ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg% et 33,9 % pour ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%.



Le tableau 4-7 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.

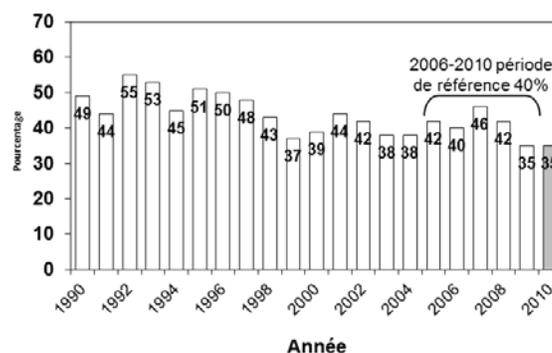
Comme on peut le voir au tableau 4-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010 est de 39,7 %. En 2010, 35,0 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA positif.

Tableau 4-7
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



4.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves : En

Colombie-Britannique, les données indiquant la gravité des blessures subies par les victimes de collisions ne sont disponibles que depuis 2005. Ainsi, les tableaux des tendances, dans la présente section, comprennent les données pour 2005 à 2011, plutôt que pour 1995 à 2011, ce qui représente la période utilisée par la plupart des autres secteurs de compétence pour la déclaration des collisions ayant provoqué des blessures

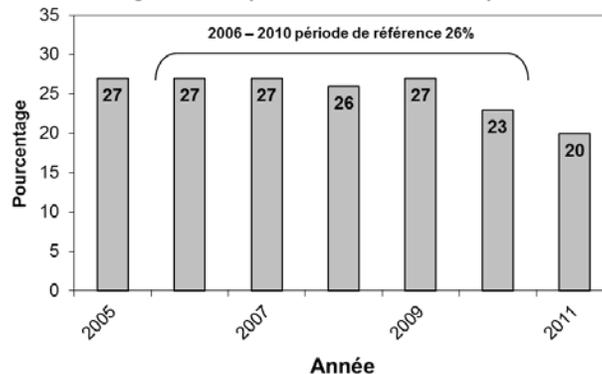
graves. Le tableau 4-8 et la figure 4-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (2006 – 2010), une moyenne de 26,2 % de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, comparativement à 26,3 % en 2011, soit une baisse de 19,5 % du problème.

Tableau 4-8
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 : Colombie-Britannique, 2005 - 2011

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
2005	2832	771	(27.2)
2006	2795	754	(27.0)
2007	2749	746	(27.1)
2008	2526	655	(25.9)
2009	2308	624	(27.0)
2010	2208	516	(23.4)
2011	1958	382	(19.5)
période de référence 2006 - 2010	2517	659	(26.2)

*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 4-5
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Colombie-Britannique, 2005 – 2011



*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 4-9 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 graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 4.3; ainsi que du tableau 4-8 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 graves a augmenté légèrement au cours de cette période de sept ans. Entre 2005 et 2009, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l’alcool entrerait en ligne de compte a fluctué, avant de baisser à 19,8 % en 2011.

Le tableau 4-9 indique aussi que pendant la période de référence (2006 – 2010), 26,5 % en moyenne des conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves l’ont été dans des collisions liées à l’alcool. En 2011, la fréquence de ces conducteurs a baissé à 19,8 %, soit une diminution de 18,2 %.

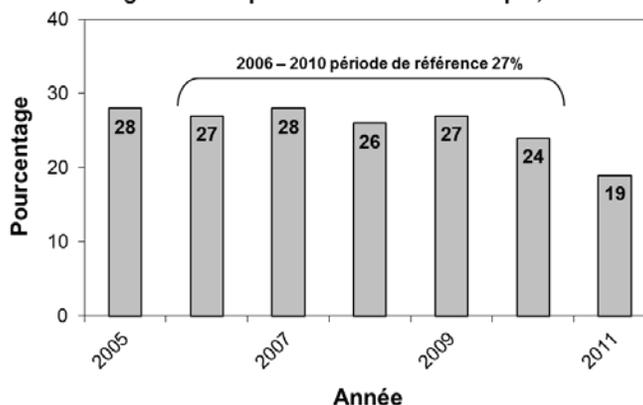
Tableau 4-9
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l’alcool entrerait en ligne de compte : Colombie-Britannique, 1995 - 2011**

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l’alcool	
		Nombre	%
2005	2655	730	(27.5)
2006	2653	716	(27.0)
2007	2630	723	(27.5)
2008	2397	633	(26.4)
2009	2195	597	(27.2)
2010	2072	494	(23.8)
2011	1837	363	(19.8)
période de référence 2006 - 2010	2389	633	(26.5)

*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 4-6
Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l’alcool entrerait en ligne de compte : Colombie-Britannique, 2005 – 2011



4.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 4-10 et la figure 4-7 contiennent des données sur les conducteurs mortellement blessés sur une période de 11 ans (de 2000 à 2010). Au moment de la publication, les données sur la consommation de drogue des conducteurs mortellement blessés en 2011 en Colombie-Britannique n'étaient pas encore disponibles. Comme pour le tableau 4-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers décédés moins de six heures après la collision (voir la section 2.2.5).

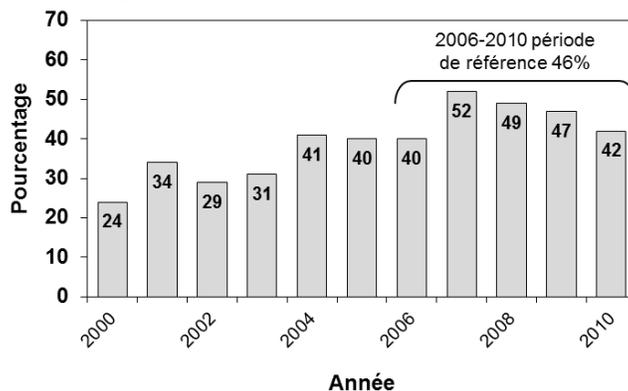
Comme on peut le constater au bas du tableau 4-10, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 46,4 %. En 2010, 42,0 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage.

Tableau 4-10
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Colombie-Britannique, 2000-2010

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif	(% soumis au test)	Positif	(% soumis au test)
2000	218	134	61.5	102	76.1	32	23.9
2001	197	125	63.5	82	65.6	43	34.4
2002	255	128	50.2	91	71.1	37	28.9
2003	193	111	57.5	77	69.4	34	30.6
2004	241	198	82.2	116	58.6	82	41.4
2005	235	200	85.1	121	60.5	79	39.5
2006	199	183	92.0	109	59.6	74	40.4
2007	207	182	87.9	88	48.4	94	51.6
2008	208	186	89.4	95	51.1	91	48.9
2009	195	187	95.9	99	52.9	88	47.1
2010	170	157	92.4	91	58.0	66	42.0
2006-2010 période de référence	196	179	91.3	96	53.6	83	46.4

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 4-7
Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues : Colombie-Britannique, 2000-2010



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, ainsi que la consommation de drogues ayant provoqué des blessures mortelles en Alberta. Elle contient 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 graves liées à l'alcool (section 5.3);
- > la consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés (section 5.4);
- > les tendances du problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues (section 5.5).

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 2011 dans les 12 mois suivant la collision (une année civile) et dans les 30 jours après la collision. 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. Dans chaque section, la première colonne du tableau indique 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 en cause a consommé de l'alcool.*

Par exemple, dans la première section, on peut constater que 32 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Alberta en 2011. De plus, dans 31 de ces cas (96,9 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, 15 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Alberta en 2011. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 48,4 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 11,6 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Alberta en 2011.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 329 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière en Alberta en 2011. Dans 316 de ces cas (96,0 %), il

a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 129, soit 40,8 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (329 x 0,408), on peut déterminer qu'en Alberta, en 2011, 134 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.

Parmi les 328 personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte dans 96,0 % des cas. Parmi ces cas connus, 128 (40,6 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (328 x 0,406), on peut déterminer qu'en Alberta, en 2011, 133 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.

5.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 23,3 % (voir la dernière colonne de la première section) avaient entre 20 et 25 ans, 20,2 %, entre 26 et 35 ans, 18,6 %, entre 36 et 45 ans, 13,2 %, entre 46 et 55 ans, 11,6 %, entre 16 et 19 ans et plus de 55 ans, et 1,6 % avaient moins de 16 ans.

**Tableau 5-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Alberta, 2011**

Catégorie de victimes	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision						Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision					
	Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)			Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge												
<16	11	10	90.9	2	20.0	1.6	11	10	90.9	2	20.0	1.6
16-19	32	31	96.9	15	48.4	11.6	32	31	96.9	15	48.4	11.7
20-25	48	45	93.8	30	66.7	23.3	48	45	93.8	30	66.7	23.4
26-35	60	59	98.3	26	44.1	20.2	60	59	98.3	26	44.1	20.3
36-45	44	43	97.7	24	55.8	18.6	44	43	97.7	24	55.8	18.8
46-55	53	50	94.3	17	34.0	13.2	52	49	94.2	16	32.7	12.5
>55	81	78	96.3	15	19.2	11.6	81	78	96.3	15	19.2	11.7
Sexe												
Homme	254	245	96.5	107	43.7	82.9	253	244	96.4	106	43.4	82.8
Femme	75	71	94.7	22	31.0	17.1	75	71	94.7	22	31.0	17.2
Genre de victime												
Conducteur	203	198	97.5	70	35.4	54.3	202	197	97.5	69	35.0	53.9
Passager	74	71	95.9	33	46.5	25.6	74	71	95.9	33	46.5	25.8
Piéton	50	46	92.0	25	54.3	19.4	50	46	92.0	25	54.3	19.5
Indéterminé	2	1	50.0	1	100.0	0.8	2	1	50.0	1	100.0	0.8
Type de véhicule												
Automobiles	107	103	96.3	47	45.6	36.4	106	102	96.2	46	45.1	35.9
Camions/fourgonnettes	128	125	97.7	49	39.2	38.0	128	125	97.7	49	39.2	38.3
Motocyclettes	23	23	100.0	3	13.0	2.3	23	23	100.0	3	13.0	2.3
Autres véhicules routiers	8	7	87.5	1	14.3	0.8	8	7	87.5	1	14.3	0.8
Véhicules non routiers	13	12	92.3	4	33.3	3.1	13	12	92.3	4	33.3	3.1
(Piétons)	50	46	92.0	25	54.3	19.4	50	46	92.0	25	54.3	19.5
Lieu de la collision												
Voie publique	312	301	96.5	122	40.5	94.6	311	300	96.5	121	40.3	94.5
Hors route	17	15	88.2	7	46.7	5.4	17	15	88.2	7	46.7	5.5
TOTAL	329	316	96.0	129	40.8	100.0	328	315	96.0	128	40.6	100.0

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 (66,7 % et 55,8 % respectivement) était décédée.

La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées – 19,2 % des personnes de plus de 55 ans et 20,0 % de celles de moins de 16 ans avaient été victimes de collisions liées à l'alcool.

5.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 82,9 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (43,7 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (31,0 %).

5.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 54,3 % étaient des conducteurs, 25,6 %, des passagers, 19,4 %, des piétons et dans 0,8 % des cas, la position de la victime était inconnue.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (54,3 %) a été observée dans les collisions où un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 46,5 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 35,4 % de celles dans lesquelles un conducteur est décédé.

5.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 38,0 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette, 36,4 %, dans une automobile, 3,1 % étaient des occupants de véhicule non routier, 2,3 % étaient des motocyclistes et 0,8 % 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 39,2 % et 13,0 %). Parmi les occupants de véhicules non routiers, 33,3 % sont décédés dans des collisions liées à l'alcool.

5.1.5 Lieu de la collision. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant des collisions liées à l'alcool, 94,6 % sont décédées dans une collision survenue sur une voie publique et 5,4 % dans une collision non routière. Toutefois, la fréquence de consommation d'alcool dans les cas où une personne est décédée à la suite d'une collision liée à l'alcool était supérieure parmi les victimes d'une collision non routière (46,7 %) à celle des victimes d'une collision survenue sur une voie publique (40,5 %).

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 les 12 mois suivant une collision en Alberta en 2011. 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), ainsi que le délai entre le moment de la collision et le décès (dans les 12 mois ou dans les 30 jours suivant la collision).

La première colonne 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 14 conducteurs tués en 2011; ces 14 victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi elles, cinq (35,7 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 8,3 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Tableau 5-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Alberta, 2011

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 >80 mg %
<u>Groupe d'âge</u>									
16-19	14	14	100.0	5	35.7	8.3	4	28.6	8.5
20-25	26	25	96.2	14	56.0	23.3	13	52.0	27.7
26-35	37	37	100.0	15	40.5	25.0	11	29.7	23.4
36-45	28	27	96.4	12	44.4	20.0	8	29.6	17.0
46-55	36	35	97.2	7	20.0	11.7	7	20.0	14.9
>55	49	45	91.8	7	15.6	11.7	4	8.9	8.5
<u>Sexe</u>									
Homme	167	161	96.4	54	33.5	90.0	43	26.7	91.5
Femme	23	22	95.7	6	27.3	10.0	4	18.2	8.5
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	63	60	95.2	20	33.3	33.3	17	28.3	36.2
Camion/fourgonnette	98	94	95.9	36	38.3	60.0	28	29.8	59.6
Motocyclette	22	22	100.0	4	18.2	6.7	2	9.1	4.3
Semi-remorque	7	7	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	69	68	98.6	37	54.4	61.7	30	44.1	63.8
Plusieurs véhicules	121	115	95.0	23	20.0	38.3	17	14.8	36.2
<u>Délai entre la collision et le décès</u>									
En deçà de 30 jours	189	182	96.3	59	32.4	98.3	46	25.3	97.9
> 30 jours	1	1	100.0	1	100.0	1.7	1	0.0	2.1
TOTAL	190	183	96.3	60	32.8	100.0	47	25.7	100.0

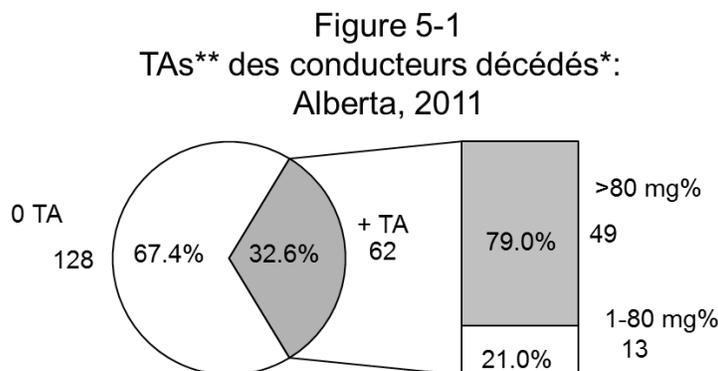
Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que quatre des 14 jeunes (28,6 %) décédés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que quatre des cinq conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 16 à 19 ans représentaient 8,5 % 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 Alberta, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2011, puisque 96,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Alberta, 32,8 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 47 des 60 (78,3 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées 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%;
- > 6,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,1 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 7,1 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 18,6 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

Dans la figure 5-1, 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 62 des 190 conducteurs mortellement blessés (32,6 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 49 soit 79,0 % 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), 25,0 % avaient entre 26 et 35 ans, 23,3 %, entre 20 et 25 ans, 20,0 %, entre 36 et 45 ans, 11,7 %, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans et 8,3 % avaient 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%), 27,7 % avaient entre 20 et 25 ans, 23,4 %, entre 26 et 35 ans, 17,0 %, entre 36 et 45 ans, 14,9 %, entre 46 et 55 ans et 8,5 % avaient entre 16 et 19 ans et plus de 55 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 56,0 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient bu. Par contre, seulement 15,6 % 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 90,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 91,5 % 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 (167 des 190 victimes ou 87,9 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (33,5 % et 27,3 %, respectivement). En outre, 79,6 % des conducteurs et 66,7 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

5.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 60,0 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 33,3 %, des automobilistes et 6,7 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 59,6 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 36,2 % des automobilistes et 4,3 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 38,3 % conducteurs de camions/fourgonnettes, 33,3 % des automobilistes et 18,2 % des motocyclistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. Aucun des conducteurs de semi-remorque mortellement blessés n'avait consommé d'alcool.

5.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins des deux cinquièmes des conducteurs décédés (69 des 190) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause plus des trois cinquièmes des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (61,7 % et 63,8 %, 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 (54,4 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 20,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

5.2.5 Délai entre le moment de la collision et le décès. Puisque seulement un conducteur mortellement blessé est décédé plus de 30 jours après la collision, il n'est pas possible de faire de comparaison de la consommation d'alcool chez les conducteurs fondée sur le délai entre le moment de la collision et le décès.

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 blessée grièvement en 2011 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 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 5-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. La première colonne 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, 3 198 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 16,6 % étaient liées à l'alcool.

5.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 24,0 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 21,7 %, de celui des 20 à 25 ans et 15,5 %, de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et ceux du groupe des 16 à 19 ans ne représentaient respectivement que 0,6 % et 11,5 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Près 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 (24,7 %). Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des conducteurs de moins de 16 ans (8,1 %).

5.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 80,8 % 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 (19,0 % et 10,5 %, respectivement).

5.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 49,2 % conduisaient des camions/fourgonnettes, 39,4 %, des automobiles, 4,7 %, des véhicules non routiers, 4,2 %, des motocyclettes, 1,9 %, des semi-remorques et 0,4 %, 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 d'automobiles, soit 17,8 % par rapport à 17,4 % pour les conducteurs de camions/ fourgonnettes, 14,9 % pour les conducteurs de véhicules non routiers, 10,8 % pour les motocyclistes et 9,0 % pour les conducteurs de semi-remorques. Parmi les conducteurs d'autres véhicules routiers, 5,9 % ont été en cause dans une collision liée à l'alcool.

Tableau 5-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Alberta, 2011

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	37	3	8.1	0.6
16-19	273	61	22.3	11.5
20-25	465	115	24.7	21.7
26-35	648	127	19.6	24.0
36-45	584	82	14.0	15.5
46-55	569	72	12.7	13.6
>55	594	62	10.4	11.7
Indéterminé	28	8	28.6	1.5
<u>Sexe</u>				
Homme	2258	428	19.0	80.8
Femme	917	96	10.5	18.1
Indéterminé	23	6	26.1	1.1
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	1172	209	17.8	39.4
Camion/fourgonnette	1503	261	17.4	49.2
Motocyclette	204	22	10.8	4.2
Semi-remorque	111	10	9.0	1.9
Autre véhicule routier	34	2	5.9	0.4
Véhicule non routier	168	25	14.9	4.7
Indéterminé	6	1	16.7	0.2
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	1012	378	37.4	71.3
Plusieurs véhicules	2186	152	16.4	28.7
TOTAL	3198	530	16.6	100.0

5.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 71,3 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 37,4 % de ces conducteurs par rapport à seulement 7,0 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés

La présente section contient des renseignements sur la présence de drogues, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés en Alberta en 2011. Le tableau 5-4 montre la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés dans des collisions routières, ainsi que le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues.

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était très élevée en Alberta en 2011, puisque 91,1 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 65 sur 173 (37,63 %) ont obtenu un résultat positif. La catégorie des dépresseurs du SNC était la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (51,6 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test

de dépistage de drogues, on note le cannabis et les analgésiques narcotiques (37,1 %), les stimulants du SNC (21,0 %) et les anesthésiques dissociatifs (1,6 %).

**Tableau 5-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement
blessés de véhicules routiers : Alberta, 2011**

Fréquence de consommation de drogues

Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
190	173	(91.1)	62	(35.8)

Catégories de drogues décelées chez les conducteurs ayant eu des résultats positifs

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs*
Dépresseurs du SNC	32	(51.6)
Cannabis	23	(37.1)
Analgésiques narcotiques	23	(37.1)
Stimulants du SNC	13	(21.0)
Anesthésiques dissociatifs	1	(1.6)
Hallucinogènes	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

* L'addition des pourcentages ne donne pas 100 % parce que l'échantillon sanguin de certains conducteurs révélait la présence de plusieurs catégories de drogues.

5.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues

Les sections 5.1 à 5.3 portaient sur trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : 1) le nombre et le pourcentage de personnes décédées à la suite de collisions liées à l'alcool; 2) le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool; 3) le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La section 5.4 concernait la consommation de drogues par les conducteurs mortellement blessés en 2011. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

5.5.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2011. Le tableau 5-5 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 2011. 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 à moteur (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 d'un sommet de 182 en 1995 à 125 en 1999. Il a fluctué en 1999 et 2004, s'est élevé à 170 en 2007, puis a chuté jusqu'à un creux de 109 en 2011. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a baissé, passant d'un sommet de 45,1 % en 1996 à un creux de 34,0 % en 2004, s'est élevé à 38,3 % en 2006, pour redescendre légèrement à 38,0 % en 2007, demeurant stable en 2008, avant de remonter à 43,0 % en 2009 et de glisser de nouveau à 35,5 % en 2011.

Tableau 5-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Alberta, 1995 - 2011**

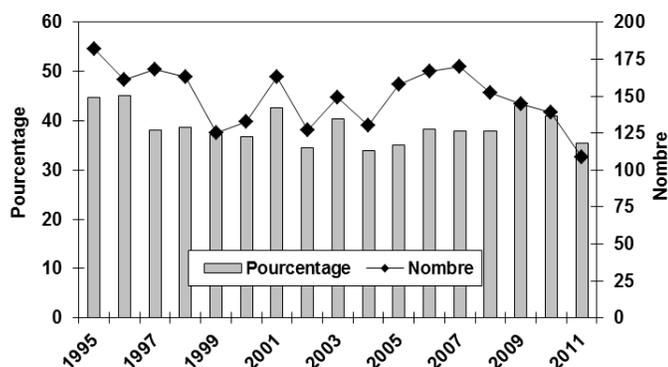
Année	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision			Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision		
	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool		Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total		Nombre	% du total
1995	406	182	44.8	404	181	44.8
1996	357	161	45.1	350	158	45.1
1997	440	168	38.2	432	167	38.7
1998	422	163	38.6	415	161	38.8
1999	337	125	37.1	334	128	38.3
2000	362	133	36.7	354	132	37.3
2001	382	163	42.7	376	160	42.6
2002	368	127	34.5	363	124	34.2
2003	370	149	40.3	365	146	40.0
2004	382	130	34.0	376	129	34.3
2005	451	158	35.0	445	155	34.8
2006	436	167	38.3	433	167	38.6
2007	447	170	38.0	441	167	37.9
2008	400	152	38.0	399	151	37.8
2009	337	145	43.0	332	144	43.4
2010	340	139	40.9	337	138	40.9
2011	307	109	35.5	306	108	35.3
période de référence 2006 - 2010	392	155	39.5	388	153	39.4

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

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

Comme on peut le voir au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 155 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 39,5 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a diminué de 10,1 % par rapport aux 39,5 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 35,5 % en 2011. 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 29,7 % par rapport à la moyenne de 155 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 109 en 2011.

Figure 5-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un
conducteur ayant consommé de l'alcool : Alberta, 1995 – 2011



5.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 25 ans, soit de 1987 à 2011, figurent au tableau 5-6. 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 (voir la section 2.2.2).

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 26,6 % en 2011. 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 %), demeurant stable jusqu'en 2010 avant d'augmenter en 2011 (65,7 %). 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 stable jusqu'en 2008 (4,6 %), s'est affermi de nouveau en 2010 (7,8 %) et a glissé légèrement en 2011 (7,7 %).

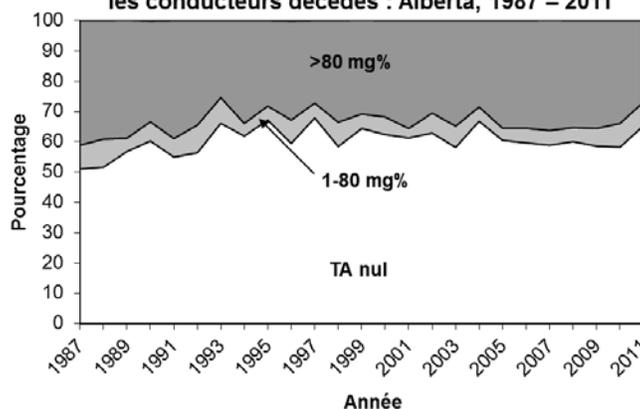
Comparativement à la période de référence de 2006 à indiquée au bas du tableau 5-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2011 a augmenté de 10,1 % (passant de 59,3 % à 65,3 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on n'a noté une augmentation de 39,3 % (de 5,6 % à 7,8 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 23,6 % (de 35,2 % à 26,9 %).

Tableau 5-6

Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Alberta, 1987 - 2011

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
2011	170	167	98.2	109	65.3	13	7.8	45	26.9
période de référence 2006 - 2010	220	216	98.2	128	59.3	12	5.6	76	35.2

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 5-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Alberta, 1987 - 2011

Le tableau 5-7 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 2011. 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.

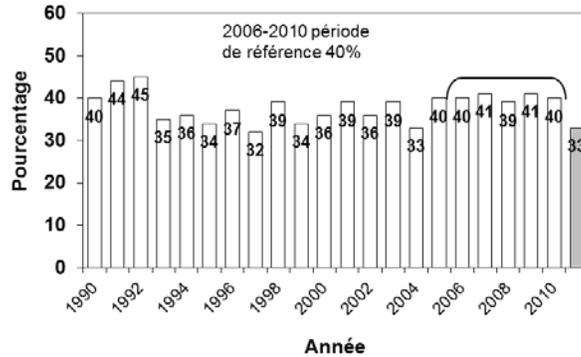
Comme on peut le voir au bas du tableau 5-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 40,2 %. En 2011, 32,6 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 18,9 % par rapport à la période de base.

Tableau 5-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement
blessés : Alberta, 1990 - 2011

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
2011	190	128	67.4	62	32.6
période de référence 2006 - 2010	254	152	59.8	102	40.2

* 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, 1990-2011



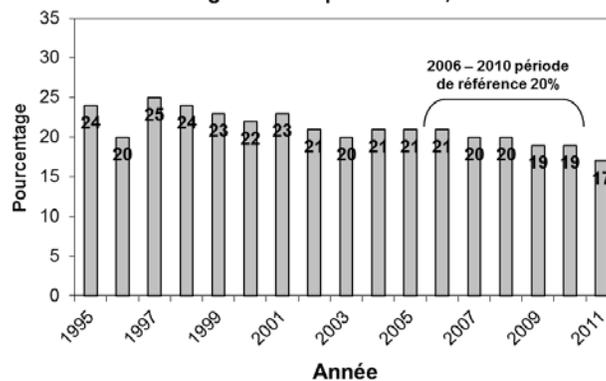
5.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 5-8 et la figure 5-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Comme le montre le tableau 5-8, pendant la période de référence (2006 – 2010), 19,8 % 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 2011, soit une diminution de 16,2 % du problème.

Tableau 5-8
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 : Alberta, 1995 - 2011

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)
2011	3198	530	(16.6)
période de référence 2006 - 2010	4049	800	(19.8)

*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
entrait en ligne de compte : Alberta, 1995 – 2011



*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 5-9 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 5-8 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.

Tableau 5-9
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en
cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où**
l'alcool entrait en ligne de compte : Alberta, 1995 - 2011

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)
2011	3024	504	(16.7)
période de référence 2006 - 2010	3845	757	(19.7)

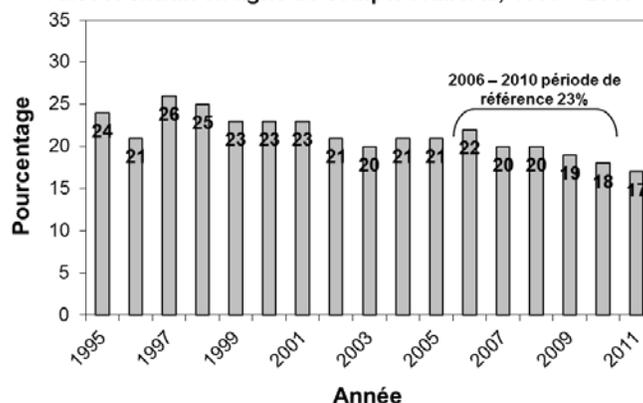
*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules non routiers.

**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.

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 16,7 % en 2011.

Comme le montre le tableau 5-9, pendant la période de référence (2006 – 2010), 19,7 % 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 2011, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 16,7 %, soit une diminution de 15,2 %.

Figure 5-6
Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Alberta, 1995 – 2011



5.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 5-10 et la figure 5-7 contiennent des données sur les conducteurs mortellement blessés sur une période de 12 ans (de 2000 à 2011). Comme pour le tableau 5-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers décédés moins de six heures après la collision (voir la section 2.2.5).

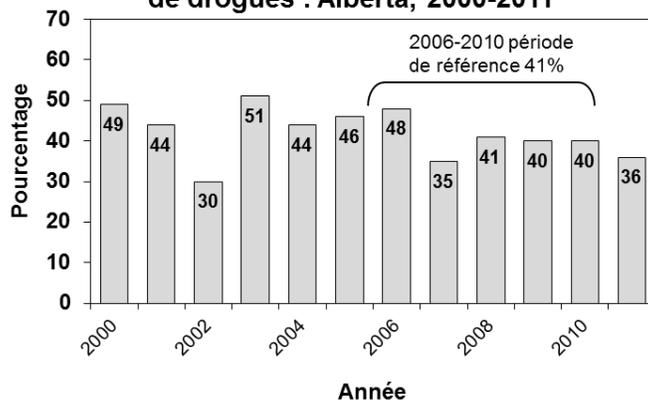
Comme on peut le constater au bas du tableau 5-10, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 40,5 %. En 2011, 36,1 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une baisse de 10,9 %.

Tableau 5-10
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Alberta, 2000-2011

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif	(% soumis au test)	Positif	(% soumis au test)
2000	175	41	23.4	21	51.2	20	48.8
2001	199	32	16.1	18	56.3	14	43.8
2002	199	47	23.6	33	70.2	14	29.8
2003	207	47	22.7	23	48.9	24	51.1
2004	197	34	17.3	19	55.9	15	44.1
2005	254	57	22.4	31	54.4	26	45.6
2006	252	168	66.7	88	52.4	80	47.6
2007	235	211	89.8	138	65.4	73	34.6
2008	224	204	91.1	120	58.8	84	41.2
2009	192	182	94.8	109	59.9	73	40.1
2010	195	186	95.4	111	59.7	75	40.3
2011	170	158	92.9	101	63.9	57	36.1
2006-2010 période de référence	220	190	86.4	113	59.5	77	40.5

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 5-7
Pourcentage de conducteurs mortellement
blessés avec résultat positif au test de dépistage
de drogues : Alberta, 2000-2011



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, ainsi que la consommation de drogues ayant provoqué des blessures mortelles en Saskatchewan en 2011. Elle contient 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 graves liées à l'alcool (section 6.3);
- > la consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés (section 6.4);
- > les tendances du problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues (section 6.5).

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 des collisions liées à l'alcool en Saskatchewan en 2011 dans les 12 mois suivant la collision (une année civile) et dans les 30 jours après la collision. 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. Dans chaque section, la première colonne du tableau indique 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 en cause a consommé de l'alcool.*

Par exemple, dans la première section, on peut constater que, parmi les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision, 34 personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières en Saskatchewan en 2011. De plus, dans 31 de ces cas (91,2 %), 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, 23 personnes du groupe des 26 à 35 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Saskatchewan en 2011. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 74,2 % des 26 à 35 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 26 à 35 ans représente 29,1 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Saskatchewan en 2011.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que 33 personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières. De plus,

dans 30 de ces cas (90,9 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. Parmi ces personnes, 23 (76,7 %) sont mortes dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, les personnes du groupe des 26 à 35 ans représentaient 29,1 % des personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 172 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière en Saskatchewan en 2011. Dans 161 de ces cas (93,6 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 79 (49,1 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières ($172 \times 0,491$), on peut déterminer qu'*en Saskatchewan, en 2011, 84 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.*

Parmi les 171 personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte dans 93,6 % des cas. Parmi ces cas connus, 79 (49,4 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières ($171 \times 0,494$), on peut déterminer qu'*en Saskatchewan, en 2011, 84 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.*

Tableau 6-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Saskatchewan, 2011

Catégorie de victimes	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision						Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision					
	Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)			Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge												
<16	5	5	100.0	2	40.0	2.5	5	5	100.0	2	40.0	2.5
16-19	22	22	100.0	15	68.2	19.0	22	22	100.0	15	68.2	19.0
20-25	36	35	97.2	19	54.3	24.1	36	35	97.2	19	54.3	24.1
26-35	34	31	91.2	23	74.2	29.1	33	30	90.9	23	76.7	29.1
36-45	17	17	100.0	10	58.8	12.7	17	17	100.0	10	58.8	12.7
46-55	21	20	95.2	7	35.0	8.9	21	20	95.2	7	35.0	8.9
>55	37	31	83.8	3	9.7	3.8	37	31	83.8	3	9.7	3.8
Sexe												
Homme	128	120	93.8	62	51.7	78.5	128	120	93.8	62	51.7	78.5
Femme	44	41	93.2	17	41.5	21.5	43	40	93.0	17	42.5	21.5
Genre de victime												
Conducteur	111	104	93.7	43	41.3	54.4	110	103	93.6	43	41.7	54.4
Passager	38	36	94.7	21	58.3	26.6	38	36	94.7	21	58.3	26.6
Piéton	23	21	91.3	15	71.4	19.0	23	21	91.3	15	71.4	19.0
Type de véhicule												
Automobiles	63	61	96.8	24	39.3	30.4	62	60	96.8	24	40.0	30.4
Camions/fourgonnettes	56	56	100.0	31	55.4	39.2	56	56	100.0	31	55.4	39.2
Motocyclettes	4	4	100.0	2	50.0	2.5	4	4	100.0	2	50.0	2.5
Autres véhicules routiers	3	2	66.7	1	50.0	1.3	3	2	66.7	1	50.0	1.3
Véhicules non routiers (Piétons)	23	17	73.9	6	35.3	7.6	23	17	73.9	6	35.3	7.6
	23	21	91.3	15	71.4	19.0	23	21	91.3	15	71.4	19.0
Lieu de la collision												
Voie publique	150	146	97.3	71	48.6	89.9	149	145	97.3	71	49.0	89.9
Hors route	22	15	68.2	8	53.3	10.1	22	15	68.2	8	53.3	10.1
TOTAL	172	161	93.6	79	49.1	100.0	171	160	93.6	79	49.4	100.0

6.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 29,1 % (voir la dernière colonne de la première section) avaient entre 26 et 35 ans, 24,1 %, entre 20 et 25 ans, 19,0 %, entre 16 et 19 ans, 12,7 %, entre 36 et 45 ans, 8,9 %, entre 46 et 55 ans, 3,8 % avaient plus de 55 ans et 2,5 % avaient moins de 16 ans.

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 16 à 19 ans (74,2 % et 68,2 %, respectivement) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées – 0,0 % des personnes de moins de 16 ans et 9,7 % de celles de plus de 55 ans avaient été victimes de collisions liées à l'alcool.

6.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 78,5 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (51,7 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (41,5 %).

6.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 54,4 % étaient des conducteurs, 26,6 %, des passagers et 19,0 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (71,4 %) a été observée dans les collisions où un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 58,3 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 41,3 % de celles dans lesquelles un conducteur est décédé.

6.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 39,2 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette, 30,4 %, dans une automobile, 7,6 % étaient des occupants de véhicule non routier, 2,5 %, des motocyclistes et 1,3 %, 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 de camion/fourgonnette (55,4 %) est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un motocycliste, un occupant d'automobile ou un occupant de véhicule non routier est décédé (50,0 %, 39,3 % et 35,3 %, respectivement).

6.1.5 Lieu de la collision. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant des collisions liées à l'alcool, 89,9 % sont décédées dans une collision survenue sur une voie publique et 10,1 %, dans une collision non routière. Toutefois, la fréquence de consommation d'alcool dans les cas où une personne est décédée à la suite d'une collision liée à l'alcool était supérieure parmi les victimes d'une collision non routière (53,3 %) à celle des victimes d'une collision survenue sur une voie publique (48,6 %).

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 décédés dans les 12 mois suivant une collision en Saskatchewan en 2011. 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), ainsi que le délai entre le moment de la collision et le décès (dans les 12 mois ou dans les 30 jours suivant la collision).

La première colonne 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 20 à 25 ans, parmi lesquels il y a eu 18 conducteurs tués en 2011; 16 de ces victimes (88,9 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, sept (43,8 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 19,4 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Tableau 6-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Saskatchewan, 2011

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	10	9	90.0	5	55.6	13.9	5	55.6	15.6
20-25	18	16	88.9	7	43.8	19.4	5	31.3	15.6
26-35	17	14	82.4	12	85.7	33.3	12	85.7	37.5
36-45	10	9	90.0	6	66.7	16.7	6	66.7	18.8
46-55	11	11	100.0	3	27.3	8.3	3	27.3	9.4
>55	24	22	91.7	3	13.6	8.3	1	4.5	3.1
<u>Sexe</u>									
Homme	73	67	91.8	30	44.8	83.3	26	38.8	81.3
Femme	17	14	82.4	6	42.9	16.7	6	42.9	18.8
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	45	40	88.9	16	40.0	44.4	14	35.0	43.8
Camion/fourgonnette	39	37	94.9	18	48.6	50.0	16	43.2	50.0
Motocyclette	4	3	75.0	2	66.7	5.6	2	66.7	6.3
Semi-remorque	2	1	50.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	35	32	91.4	21	65.6	58.3	18	56.3	56.3
Plusieurs véhicules	55	49	89.1	15	30.6	41.7	14	28.6	43.8
<u>Délai entre la collision et le décès</u>									
En deçà de 30 jours	89	81	91.0	36	44.4	100.0	32	39.5	100.0
> 30 jours	1	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	90	81	90.0	36	44.4	100.0	32	39.5	100.0

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que cinq des 16 conducteurs (31,3 %) mortellement blessés du groupe des 20 à 25 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que cinq des sept conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 20 à 25 ans représentaient 15,6 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

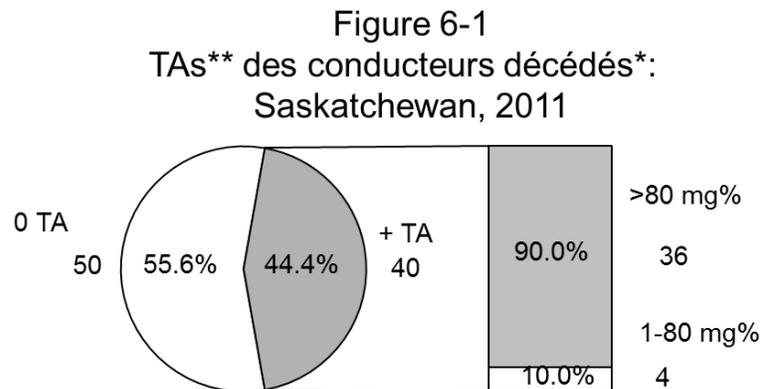
Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Saskatchewan, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2011, puisque 90,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Saskatchewan, 44,4 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 32 des 36 (88,9 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 55,6 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 2,5 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 2,5 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;

- > 11,1 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 28,4 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

Dans la figure 6-1, 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 40 des 90 conducteurs mortellement blessés (44,4 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 36, soit 90,0 %, 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

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), 33,3 % avaient entre 26 et 35 ans, 19,4 %, entre 20 et 25 ans, 16,7 %, entre 36 et 45 ans, 13,9 %, entre 16 et 19 ans et 8,3 % avaient entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 37,5 % avaient entre 26 et 35 ans, 18,8 %, entre 36 et 45 ans, 15,6 %, entre 16 et 19 ans et entre 20 et 25 ans, 9,4 %, entre 46 et 55 ans et 3,1 % avaient plus de 55 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (85,7 %). Par contre, seulement 13,6 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

6.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 83,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 81,3 % 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 (73 des 90 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient légèrement plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (44,8 % et 42,9 %, respectivement).

respectivement). En outre, 86,7 % des conducteurs et 100,0 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

6.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 50,0 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 44,4 %, des automobilistes 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 conducteurs de camions/fourgonnettes, 43,8 des automobilistes et 6,3 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 66,7 % des motocyclistes, 48,6 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 40,0 % des automobilistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. L'unique conducteur de semi-remorque soumis à l'alcootest n'avait pas consommé d'alcool.

6.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (35 des 90) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause plus de la moitié des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (58,3 % et 56,3 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Près des deux tiers des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (65,6 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 30,6 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

6.2.5 Délai entre le moment de la collision et le décès. Puisque seulement un conducteur mortellement blessé est décédé plus de 30 jours après la collision et que cette personne n'a pas été soumise à un alcootest, il n'est pas possible de faire de comparaison de la consommation d'alcool chez les conducteurs fondée sur le délai entre le moment de la collision et le décès.

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 blessée grièvement en 2011 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 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 6-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. La première colonne 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, 486 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 26,3 % étaient liées à l'alcool.

6.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 23,4 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 21,9 %, de celui des 20 à 25 ans et 16,4 %, de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans ne représentaient respectivement que 0,8 % et 7,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Plus du tiers des conducteurs des groupes de 16 à 19 ans et de 26 à 35 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (35,7 % chacun). Les groupes dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions étaient ceux de plus de 55 ans et de 46 à 55 ans (10,7 % et 21,7 %, respectivement).

6.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 74,2 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (28,6 % et 22,8 %, respectivement).

Tableau 6-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Saskatchewan, 2011

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	4	1	25.0	0.8
16-19	56	20	35.7	15.6
20-25	82	28	34.1	21.9
26-35	84	30	35.7	23.4
36-45	78	21	26.9	16.4
46-55	83	18	21.7	14.1
>55	84	9	10.7	7.0
Indéterminé	15	1	6.7	0.8
<u>Sexe</u>				
Homme	332	95	28.6	74.2
Femme	136	31	22.8	24.2
Indéterminé	18	2	11.1	1.6
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	182	54	29.7	42.2
Camion/fourgonnette	228	68	29.8	53.1
Motocyclette	22	3	13.6	2.3
Semi-remorque	27	3	11.1	2.3
Autre véhicule routier	1	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	23	0	0.0	0.0
Indéterminé	3	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	184	88	47.8	68.8
Plusieurs véhicules	302	40	16.4	31.3
TOTAL	486	128	26.3	100.0

6.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 53,1 % conduisaient des camions/fourgonnettes, 42,2 %, des automobiles et 2,3 %, des motocyclettes et des semi-remorques.

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 29,8 % par rapport à 29,7 % des automobilistes, 13,6 % des motocyclistes et 11,1 % des conducteurs de semi-remorques.

6.3.4 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 – 47,8 % de ces conducteurs par rapport à seulement 13,2 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

6.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés

La présente section contient des renseignements sur la présence de drogues, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés en Saskatchewan en 2011. Le tableau 6-4 montre la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés dans des collisions routières, ainsi que le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de différentes drogues.

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était élevée en Saskatchewan en 2011, puisque 83,3 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Tableau 6-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Saskatchewan, 2011

Fréquence de consommation de drogues

Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
90	75	(83.3)	32	(42.7)

Catégories de drogues décelées chez les conducteurs ayant eu des résultats positifs

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs*
Analgésiques narcotiques	13	(40.6)
Cannabis	11	(34.4)
Dépresseurs du SNC	9	(28.1)
Stimulants du SNC	2	(6.3)
Anesthésiques dissociatifs	0	(0.0)
Hallucinogènes	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

* L'addition des pourcentages ne donne pas 100 % parce que l'échantillon sanguin de certains conducteurs révélait la présence de plusieurs catégories de drogues.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 32 sur 75 (42,7 %) ont obtenu un résultat positif. La catégorie des analgésiques narcotiques était la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (40,6 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note le cannabis (34,4 %), les dépresseurs du SNC (28,1 %) et les stimulants du SNC (6,3 %).

6.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues

Les sections 6.1 à 6.3 portaient sur trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : 1) le nombre et le pourcentage de personnes décédées à la suite de collisions liées à l'alcool (dans les 12 mois et les 30 jours suivant la collision); 2) le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool; 3) le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La section 6.4 concernait la consommation de drogues par les conducteurs mortellement blessés en 2011. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

6.5.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2011. Le tableau 6-5 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 2011. 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 à moteur (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Tableau 6-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Saskatchewan, 1995 - 2011**

Année	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision			Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision		
	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool		Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total		Nombre	% du total
1995	146	64	43.8	144	64	44.4
1996	127	52	40.9	126	51	40.5
1997	155	54	34.8	154	54	35.1
1998	147	62	42.2	146	61	41.8
1999	178	79	44.4	177	78	44.1
2000	143	49	34.3	142	49	34.5
2001	147	70	47.6	145	69	47.6
2002	131	45	34.4	130	45	34.6
2003	137	55	40.1	136	54	39.7
2004	121	44	36.4	121	44	36.4
2005	147	46	31.3	144	46	31.9
2006	126	49	38.9	123	49	39.8
2007	132	54	40.9	131	54	41.2
2008	145	74	51.0	144	73	50.7
2009	155	63	40.6	154	63	40.9
2010	155	68	43.9	155	68	43.9
2011	146	62	42.5	145	62	42.8
période de référence 2006 - 2010	143	62	43.4	141	61	43.3

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

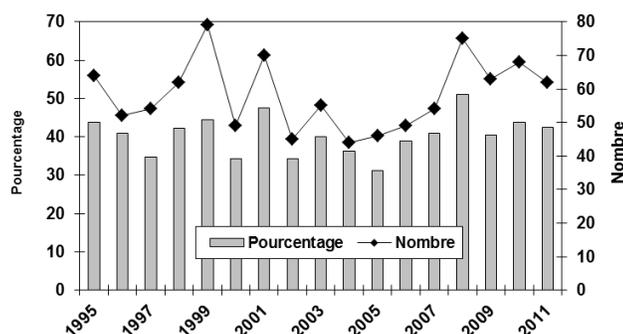
**Seulement sur les voies publiques et au moyen des principaux types de véhicules.

Comme le 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 diminué, passant de 64 en 1995 à un creux de 44 en 2004, a augmenté jusqu'à 74 en 2008, a baissé de nouveau à 63 en 2009, s'est élevé à 68 en 2010, pour redescendre à 62 en 2011. 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 stabiliser à 42,5 % en 2011.

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 62 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool

était en cause représentait 43,4 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a diminué de 2,1 % par rapport aux 43,4 de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 42,5 % en 2011. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on ne constate aucun changement par rapport à la moyenne de 62 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 62 en 2011.

Figure 6-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Saskatchewan, 1995 – 2011



6.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 25 ans, soit de 1987 à 2011, figurent au tableau 6-6. 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 (voir la section 2.2.2).

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 %), redescendre en 2010 (36,9 %) et remonter en 2011 (43,8 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté à partir de 1987 (40,0 %) pour atteindre un sommet en 2000 (65,7 %), puis il est demeuré relativement stable jusqu'en 2007 (61,4 %), est redescendu en 2008 (45,8 %) pour remonter jusqu'en 2010 (58,3 %) et glisser de nouveau en 2011 (52,1 %). 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 2011 (4,1 %).

Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 6-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2011 a diminué de 6,0 % (passant de 55,4 % à 52,1 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 31,7 % (de 6,0 %

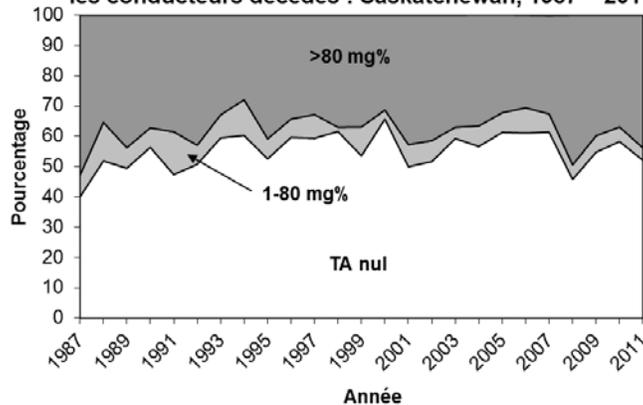
à 4,1 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une augmentation de 13,4 % (de 38,6 % à 43,8 %).

Tableau 6-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Saskatchewan, 1987 - 2011

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
2011	76	73	96.1	38	52.1	3	4.1	32	43.8
période de référence 2006 - 2010	87	83	95.4	46	55.4	5	6.0	32	38.6

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 6-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Saskatchewan, 1987 – 2011



Le tableau 6-7 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 2011. 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 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.

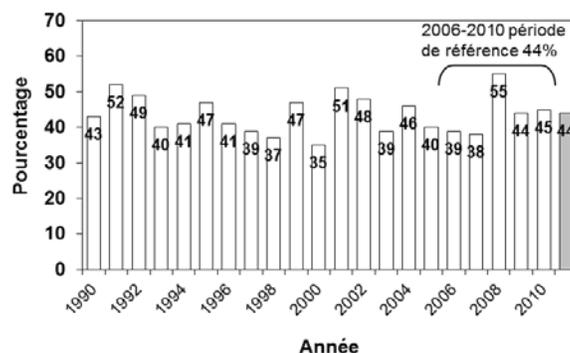
Comme on peut le voir au tableau 6-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 44,3 %. En 2011, 44,4 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une hausse de 0,2 % par rapport à la période de base.

Tableau 6-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement
blessés : Saskatchewan, 1990 - 2011

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
2011	90	50	55.6	40	44.4
période de référence 2006 - 2010	97	54	55.7	43	44.3

* 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, 1990-2011



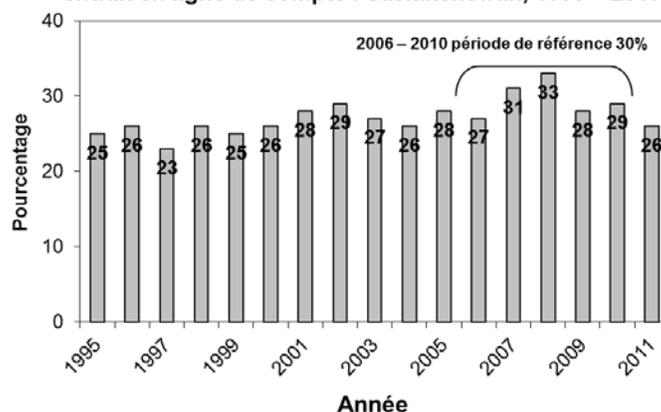
6.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 6-8 et la figure 6-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (2006 – 2010), 29,5 % 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 26,3 % en 2011, soit une diminution de 10,8 % du problème.

Tableau 6-8
 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 : Saskatchewan, 1995 - 2011

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)
2011	486	128	(26.3)
période de référence 2006 - 2010	546	161	(29.5)

*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 entrait en ligne de compte : Saskatchewan, 1995 – 2011



Le tableau 6-9 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 6-8 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'atteindre un sommet à 33,2 % en 2008, de baisser de nouveau à 27,7 % en 2009, de remonter à 28,9 % en 2010 et de glisser de nouveau à 27,8 % en 2011.

Pendant la période de référence (2006 – 2010), 29,5 % 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 2011, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 27,8 %, soit une diminution de 5,8 %.

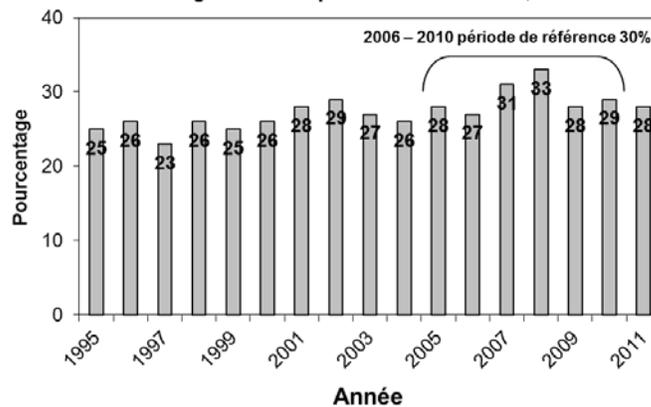
Tableau 6-9
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en
cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où**
l'alcool entrait en ligne de compte : Saskatchewan, 1995 - 2011

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)
2011	460	128	(27.8)
période de référence 2006 - 2010	512	151	(29.5)

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

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

Figure 6-6
Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause
dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool
entrait en ligne de compte : Saskatchewan, 1995 – 2011



6.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 6-10 et la figure 6-7 contiennent des données sur les conducteurs mortellement blessés sur une période de 12 ans (de 2000 à

2011). Comme pour le tableau 6-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers décédés moins de six heures après la collision (voir la section 2.2.5).

Tableau 6-10

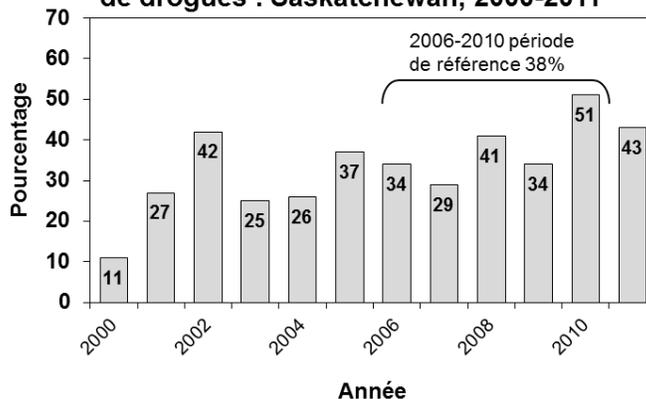
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Saskatchewan, 2000-2011

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif	(% soumis au test)	Positif	(% soumis au test)
2000	73	62	84.9	55	88.7	7	11.3
2001	88	79	89.8	58	73.4	21	26.6
2002	62	55	88.7	32	58.2	23	41.8
2003	84	80	95.2	60	75.0	20	25.0
2004	62	55	88.7	41	74.5	14	25.5
2005	70	60	85.7	38	63.3	22	36.7
2006	79	71	89.9	47	66.2	24	33.8
2007	86	83	96.5	59	71.1	24	28.9
2008	87	83	95.4	49	59.0	34	41.0
2009	94	92	97.9	61	66.3	31	33.7
2010	89	83	93.3	41	49.4	42	50.6
2011	76	73	96.1	42	57.5	31	42.5
2006-2010 période de référence	87	82	94.3	51	62.2	31	37.8

*Décédés moins de six heures après la collision.

Comme on peut le constater au bas du tableau 6-10, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 37,8 %. En 2011, 42,5 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 12,4 % par rapport à la période de référence.

Figure 6-7
Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues : Saskatchewan, 2000-2011



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, ainsi que la consommation de drogues ayant provoqué des blessures mortelles au Manitoba en 2011. Elle contient 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 graves liées à l'alcool (section 7.3);
- > la consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés (section 7.4);
- > les tendances du problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues (section 7.5).

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 des collisions liées à l'alcool au Manitoba en 2011 dans les 12 mois suivant la collision (une année civile) et dans les 30 jours après la collision. 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. Dans chaque section, la première colonne du tableau indique 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 en cause a consommé de l'alcool.*

Par exemple, dans la première section, on peut constater que, parmi les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision, 16 personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières au Manitoba en 2011. De plus, dans 15 de ces cas (93,8 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, neuf personnes du groupe des 26 à 35 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Manitoba en 2011. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 60,0 % des 26 à 35 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 26 à 35 ans représente 18,8 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Manitoba en 2011.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que 14 personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières. De plus,

dans 14 de ces cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. Parmi ces personnes, neuf (64,3 %) sont mortes dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, les personnes du groupe des 26 à 35 ans représentaient 18,8 % des personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 128 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière au Manitoba en 2011. Dans 117 de ces cas (91,4 %) a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 48 (41,0 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (128 x 0,41), on peut déterminer qu'*au Manitoba, en 2011, 53 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.*

Parmi les 125 personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte dans 92,8 % des cas. Parmi ces cas connus, 48 (41,4 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (125 x 0,414), on peut déterminer qu'*au Manitoba, en 2011, 52 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.*

**Tableau 7-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Manitoba, 2011**

Catégorie de victimes	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision						Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision					
	Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)			Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge												
<16	10	7	70.0	3	42.9	6.3	10	7	70.0	3	42.9	6.3
16-19	19	19	100.0	7	36.8	14.6	19	19	100.0	7	36.8	14.6
20-25	25	23	92.0	14	60.9	29.2	25	23	92.0	14	60.9	29.2
26-35	16	15	93.8	9	60.0	18.8	14	14	100.0	9	64.3	18.8
36-45	10	9	90.0	4	44.4	8.3	10	9	90.0	4	44.4	8.3
46-55	14	12	85.7	6	50.0	12.5	14	12	85.7	6	50.0	12.5
>55	34	32	94.1	5	15.6	10.4	33	32	97.0	5	15.6	10.4
Sexe												
Homme	91	84	92.3	37	44.0	77.1	90	84	93.3	37	44.0	77.1
Femme	37	33	89.2	11	33.3	22.9	35	32	91.4	11	34.4	22.9
Genre de victime												
Conducteur	73	69	94.5	21	30.4	43.8	72	69	95.8	21	30.4	43.8
Passager	37	34	91.9	20	58.8	41.7	35	33	94.3	20	60.6	41.7
Piéton	17	14	82.4	7	50.0	14.6	17	14	82.4	7	50.0	14.6
Indéterminé	1	0	0.0	0	0.0	0.0	1	0	0.0	0	0.0	0.0
Type de véhicule												
Automobiles	50	47	94.0	19	40.4	39.6	48	46	95.8	19	41.3	39.6
Camions/fourgonnettes	44	41	93.2	19	46.3	39.6	43	41	95.3	19	46.3	39.6
Motocyclettes	3	3	100.0	0	0.0	0.0	3	3	100.0	0	0.0	0.0
Véhicules non routiers (Piétons)	14	12	85.7	3	25.0	6.3	14	12	85.7	3	25.0	6.3
Lieu de la collision												
Voie publique	116	108	93.1	42	38.9	87.5	113	107	94.7	42	39.3	87.5
Hors route	12	9	75.0	6	66.7	12.5	12	9	75.0	6	66.7	12.5
TOTAL	128	117	91.4	48	41.0	100.0	125	116	92.8	48	41.4	100.0

7.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 29,2 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans, 18,8 %, entre 26 et 35 ans, 14,6 %, entre 16 et 19 ans, 12,5 %, entre 46 et 55 ans, 10,4 %, avaient plus de 55 ans, 8,3 % avaient entre 36 et 45 ans et 6,3 % avaient moins de 16 ans.

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 (60,9 % et 60,0 %, respectivement) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées – seulement 0,0 % des personnes de moins de 16 ans et 15,6 % de celles de plus de 55 ans avaient été victimes de collisions liées à l'alcool.

7.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 77,1 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (44,0 %) 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 les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 43,8 % étaient des conducteurs, 41,7 %, des passagers et 14,6 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (58,8 %) a été observée dans les collisions où un passager a été tué. L'alcool était en cause dans 50,0 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé et dans 30,4 % de celles dans lesquelles un conducteur est décédé.

7.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 39,6 % se trouvaient dans une automobile ou dans un camion/fourgonnette et 6,3 % étaient des occupants de véhicule non routier.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile ou un occupant de véhicule non routier est décédé (46,3 % par rapport à 40,4 % et 25,0 %).

7.1.5 Lieu de la collision. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant des collisions liées à l'alcool, 87,5 % sont décédées dans une collision survenue sur une voie publique et 12,5 % dans une collision non routière. Toutefois, la fréquence de consommation d'alcool dans les cas où une personne est décédée à la suite d'une collision liée à l'alcool était supérieure parmi les victimes d'une collision non routière (66,7 %) à celle des victimes d'une collision survenue sur une voie publique (38,9 %).

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 décédés dans les 12 mois suivant une collision au Manitoba en 2011. 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), ainsi que le délai entre le moment de la collision et le décès (dans les 12 mois ou dans les 30 jours suivant la collision).

La première colonne 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 six conducteurs tués en 2011; les six victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi elles, une (16,7 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 5,9 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

**Tableau 7-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Manitoba, 2011**

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 >80 mg %
Groupe d'âge									
16-19	6	6	100.0	1	16.7	5.9	1	16.7	7.7
20-25	11	11	100.0	5	45.5	29.4	4	36.4	30.8
26-35	10	9	90.0	5	55.6	29.4	5	55.6	38.5
36-45	6	6	100.0	1	16.7	5.9	0	0.0	0.0
46-55	7	7	100.0	2	28.6	11.8	1	14.3	7.7
>55	21	19	90.5	3	15.8	17.6	2	10.5	15.4
Sexe									
Homme	50	49	98.0	16	32.7	94.1	12	24.5	92.3
Femme	11	9	81.8	1	11.1	5.9	1	11.1	7.7
Type de véhicule									
Automobile	32	30	93.8	6	20.0	35.3	3	10.0	23.1
Camion/fourgonnette	26	25	96.2	11	44.0	64.7	10	40.0	76.9
Motocyclette	3	3	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	27	26	96.3	13	50.0	76.5	12	46.2	92.3
Plusieurs véhicules	34	32	94.1	4	12.5	23.5	1	3.1	7.7
Délai entre la collision et le décès									
En deçà de 30 jours	60	58	96.7	17	29.3	100.0	13	22.4	100.0
> 30 jours	1	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	61	58	95.1	17	29.3	100.0	13	22.4	100.0

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que le conducteur (100,0 %) mortellement blessé du groupe des 16 à 19 ans qui avait été soumis à l'alcootest avait un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que l'unique conducteur qui avait bu avait un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA

supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 16 à 19 ans représentaient 7,7 % 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. Au Manitoba, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2011, puisque 95,1 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

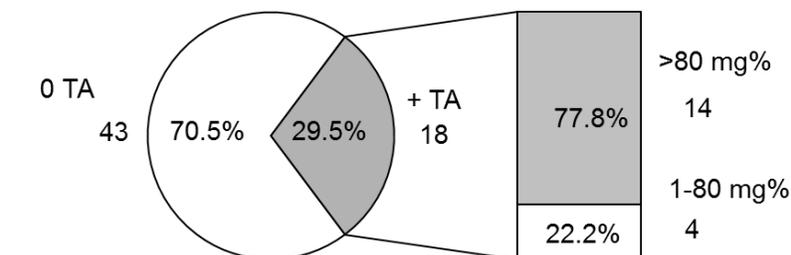
Au Manitoba, 29,3 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 13 des 17 conducteurs mortellement blessés (76,5 %) avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 70,7 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 5,2 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,7 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 5,2 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 17,2 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

Les différences dans la répartition en fonction du TA des conducteurs décédés dans les 12 mois et dans les 30 jours suivant la collision sont négligeables, car un seul conducteur mortellement blessé est décédé plus de 30 jours après la collision.

Dans la figure 7-1, 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 18 des 61 conducteurs mortellement blessés (29,5 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 14, soit 77,8 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 7-1
TAs** des conducteurs décédés*:
Manitoba, 2011



* 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), 29,4 % avaient entre 20 et 25 ans et 26 et 35 ans, 17,6 % avaient plus de 55 ans, 11,8 %, entre 46 et 55 ans et 5,9 % avaient entre 16 et 19 ans et entre 36 et 45 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 38,5 % avaient entre 26 et 35 ans, 30,8 %, entre 20 et 25 ans, 15,4 % avaient plus de 55 ans et 7,7 % avaient entre 16 et 19 ans et entre 46 et 55 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (55,6 %). Par contre, 15,8 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

7.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 94,1 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 92,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils représentent 50 des 61 conducteurs décédés (82,0 %). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (32,7 % et 11,1 %, respectivement). En outre, 75,0 % des conducteurs et 100,0 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

7.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 64,7 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes et 35,3 %, des automobilistes. Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 76,9 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes et 23,1 %, des automobilistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 44,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 20,0 % des automobilistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. Aucun des motocyclistes mortellement blessés n'avait consommé d'alcool.

7.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (27 des 61) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause une très forte proportion des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (76,5 % et 92,3 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. La moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (50,0 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 12,5 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

7.2.5 Délai entre le moment de la collision et le décès. Puisque seulement un conducteur mortellement blessé est décédé plus de 30 jours après la collision et que cette personne n'a pas été soumise à un alcootest, il n'est pas possible de faire de comparaison de la consommation d'alcool chez les conducteurs fondée sur le délai entre le moment de la collision et le décès.

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 blessée grièvement en 2011 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 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 7-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. La première colonne 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, 417 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 15,6 % étaient liées à l'alcool.

7.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 23,1 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 21,5 %, de celui des 16 à 19 ans, 18,5 %, de ceux 26 à 35 ans et des 36 à 45 ans et 10,8 %, de celui des 46 à 55 ans. Les conducteurs de plus de 55 ans représentaient 4,6 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Près du tiers des conducteurs des groupes de 16 à 19 ans (31,1 %) étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des conducteurs de 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, 72,3 % 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 (17,5 % et 12,7 %).

7.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 52,3 % conduisaient des automobiles, 36,9 %, des camions/fourgonnettes, 6,2 %, des motocyclettes, 3,1 %, des véhicules non routiers et 1,5 %, des semi-remorques.

Tableau 7-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Manitoba, 2011

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	45	14	31.1	21.5
20-25	62	15	24.2	23.1
26-35	70	12	17.1	18.5
36-45	77	12	15.6	18.5
46-55	62	7	11.3	10.8
>55	89	3	3.4	4.6
Indéterminé	11	2	18.2	3.1
<u>Sexe</u>				
Homme	269	47	17.5	72.3
Femme	142	18	12.7	27.7
Indéterminé	6	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	188	34	18.1	52.3
Camion/fourgonnette	174	24	13.8	36.9
Motocyclette	26	4	15.4	6.2
Semi-remorque	9	1	11.1	1.5
Autre véhicule routier	6	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	14	2	14.3	3.1
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	149	57	38.3	87.7
Plusieurs véhicules	268	8	3.0	12.3
TOTAL	417	65	15.6	100.0

* Ces données sont légèrement sous-estimées parce que 13,6 % environ de toutes les blessures sont consignées comme étant « indéterminées ».

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 18,1 %, par rapport à 15,4 % des motocyclistes, 14,3 % des conducteurs de véhicules non routiers, 13,8 % conducteurs de camions/fourgonnettes et 11,1 % 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, 87,7 % 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 – 38,3 % de ces conducteurs par rapport à seulement 3,0 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

7.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés

La présente section contient des renseignements sur la présence de drogues, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés au Manitoba en 2011. Le tableau 7-4 montre la fréquence de la

consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés dans des collisions routières, ainsi que le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de différentes drogues.

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était très élevée au Manitoba, en 2011, puisque 93,4 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 17 sur 57 (29,8 %) ont obtenu un résultat positif. La catégorie des déprimeurs du SNC était la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (58,8 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note les analgésiques narcotiques (47,1 %), le cannabis (11,8 %) et les stimulants du SNC (5,9 %).

Tableau 7-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Manitoba, 2011

Fréquence de consommation de drogues

Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
61	57	(93.4)	17	(29.8)

Catégories de drogues décelées chez les conducteurs ayant eu des résultats positifs

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs*
Déprimeurs du SNC	10	(58.8)
Analgésiques narcotiques	8	(47.1)
Cannabis	2	(11.8)
Stimulants du SNC	1	(5.9)
Hallucinogènes	0	(0.0)
Anesthésiques dissociatifs	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

* L'addition des pourcentages ne donne pas 100 % parce que l'échantillon sanguin de certains conducteurs révélait la présence de plusieurs catégories de drogues.

7.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues

Les sections 7.1 à 7.3 portaient sur trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : 1) le nombre et le pourcentage de personnes décédées à la suite de collisions liées à l'alcool; 2) le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool; 3) le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La section 7.4 concernait la consommation de drogues par les conducteurs mortellement blessés en 2011. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

7.5.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2011. Le tableau 7-5 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 2011. 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 à moteur (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Tableau 7-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Manitoba, 1995 - 2011**

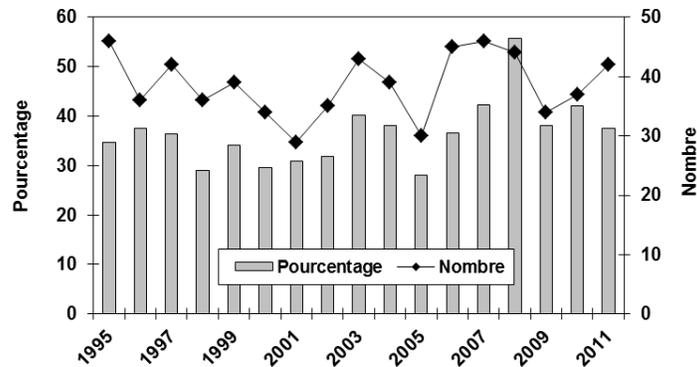
Année	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision			Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision		
	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool		Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total		Nombre	% du total
1995	132	46	34.8	129	45	34.9
1996	96	36	37.5	95	36	37.9
1997	115	42	36.5	115	42	36.5
1998	124	36	29.0	119	35	29.4
1999	114	39	34.2	113	39	34.5
2000	115	34	29.6	111	34	30.6
2001	94	29	30.9	93	29	31.2
2002	110	35	31.8	109	35	32.1
2003	107	43	40.2	105	42	40.0
2004	102	39	38.2	98	39	39.8
2005	107	30	28.0	107	30	28.0
2006	123	45	36.6	119	44	37.0
2007	109	46	42.2	107	45	42.1
2008	79	44	55.7	78	44	56.4
2009	89	34	38.2	88	34	38.6
2010	88	37	42.0	87	36	41.4
2011	112	42	37.5	109	41	37.6
période de référence 2006 - 2010	98	41	41.8	96	41	42.7

*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.

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 chuté de façon générale, passant de 46 à un creux de 29 entre 1995 et 2001. Par la suite, il a augmenté de manière générale jusqu'à 46 en 2007, baissé à 34 en 2009 et remonté à 42 en 2011. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a connu une augmentation, de 34,8 % en 1995 à 40,2 % en 2003, glissant 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, s'élever à 42,0 % en 2010 et baisser de nouveau à 37,5 % en 2011.

Figure 7-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Manitoba, 1995 – 2011



Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 41 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 41,8 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a diminué de 10,3 % par rapport aux 41,8 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 37,5 % en 2011. 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 constate une augmentation de 2,4 % relativement à la moyenne de 41 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 42 en 2011.

7.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 25 ans, soit de 1987 à 2011, figurent au tableau 7-6. 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 (voir la section 2.2.2).

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 (60,0 %) 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 2005 (18,8 %), s'élever en 2008 (45,2 %), redescendre en 2009 (30,4 %), remonter en 2010 (35,0 %) et baisser de nouveau en 2011 (22,8 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté à partir d'un creux de 33,0 % en 1987 pour atteindre un sommet en 2005 (79,2 %), descendre en 2008 (38,1 %) et s'élever de façon générale jusqu'en 2011 (70,2 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 1994 (18,9 %), a baissé jusqu'à son point le plus bas en 2001 (1,9 %), a augmenté en 2003 (7,5 %), avant de redescendre en 2005 (2,1 %), de grimper en flèche en 2008 (16,7 %) et de glisser jusqu'en 2011 (7,0 %).

Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 7-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2011 a diminué de 37,5 % (passant de 36,5 % à

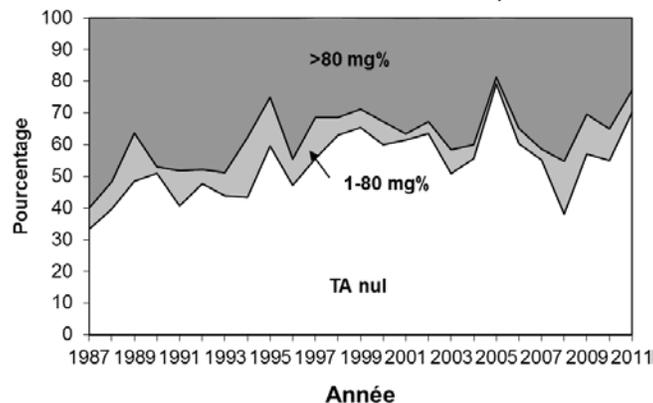
22,8 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 27,1 % (de 9,6 % à 7,0 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une augmentation de 30,4 % (de 53,8 % à 70,2 %).

Tableau 7-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Manitoba, 1987 - 2011

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
2011	57	57	100.0	40	70.2	4	7.0	13	22.8
période de référence 2006 - 2010	53	52	98.1	28	53.8	5	9.6	19	36.5

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 7-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Manitoba, 1987 - 2011



Le tableau 7-7 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 2011. 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.

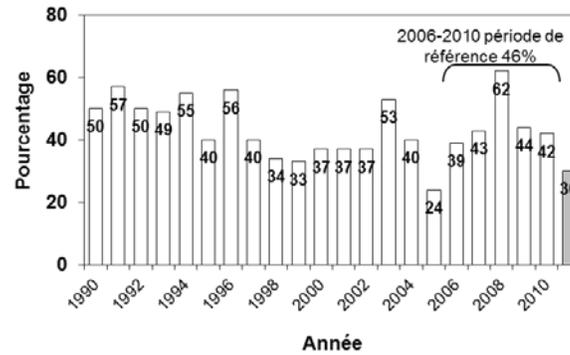
Comme on peut le voir au tableau 7-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 45,8 %. En 2011, 29,5 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 35,6 % par rapport à la période de base.

Tableau 7-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement
blessés : Manitoba, 1990 - 2011

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
2011	61	43	70.5	18	29.5
période de référence 2006 - 2010	59	32	54.2	27	45.8

* 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, 1990-2011



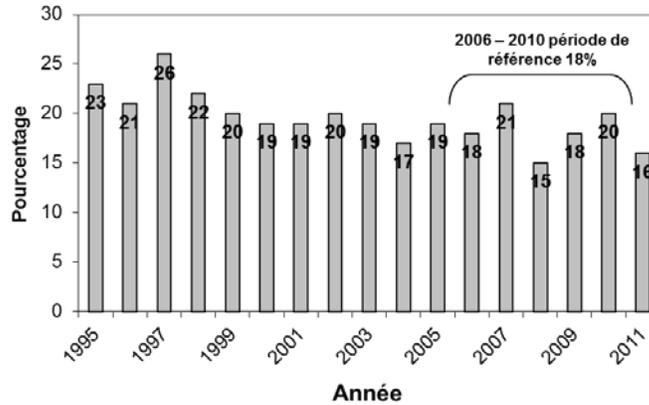
7.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 7-8 et la figure 7-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (2006 – 2010), 18,3 % 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 15,6 % en 2011, soit une diminution de 14,8 % du problème.

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 - 2011

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)
2011	417	65	(15.6)
période de référence 2006 - 2010	470	86	(18.3)

*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 – 2011



Le tableau 7-9 et la figure 7-6 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 7.3, ainsi que du tableau 7-8 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 provoqué des blessures graves a diminué 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 entrait en ligne de compte a baissé de façon générale, passant de 22,9 % à 17,3 %, avant de s'élever à 22,1 % en 2007, de descendre à 15,6 % en 2008, de remonter à 18,8 % en 2009 et de fléchir jusqu'à 15,6 % en 2011.

Pendant la période de référence (2006 – 2010), 18,4 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2011, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a chuté à 15,6 %, soit une diminution de 15,2 %.

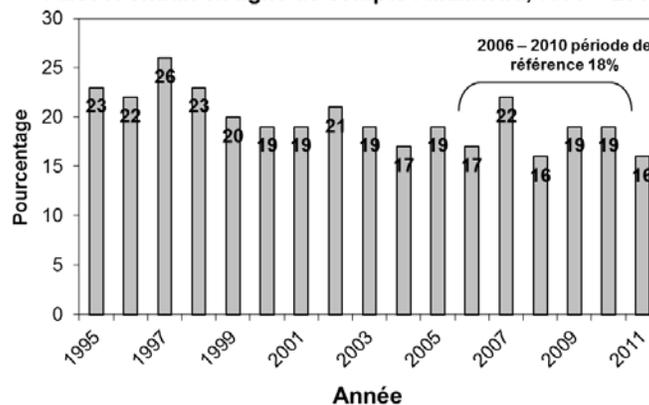
Tableau 7-9
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en
cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où**
l'alcool entrain en ligne de compte : Manitoba, 1995 - 2011

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)
2011	403	63	(15.6)
période de référence 2006 - 2010	445	82	(18.4)

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

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

Figure 7-6
Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause
dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où
l'alcool entrain en ligne de compte : Manitoba, 1995 – 2011



7.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 7-10 et la figure 7-7 contiennent des données sur les conducteurs mortellement blessés sur une période de 12 ans (de 2000 à 2011). Comme pour le tableau 7-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers décédés moins de six heures après la collision (voir la section 2.2.5).

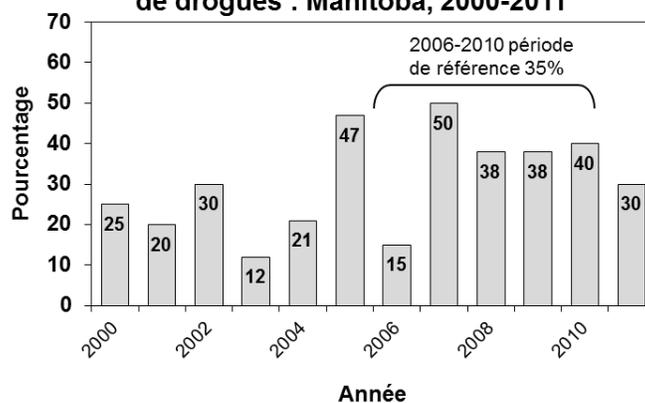
Comme on peut le constater au bas du tableau 7-10, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 35,3 %. En 2011, 30,4 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une baisse de 13,9 % par rapport à la période de référence.

Tableau 7-10
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Manitoba, 2000-2011

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif	(% soumis au test)	Positif	(% soumis au test)
2000	56	53	94.6	40	75.5	13	24.5
2001	56	49	87.5	39	79.6	10	20.4
2002	54	50	92.6	35	70.0	15	30.0
2003	54	52	96.3	46	88.5	6	11.5
2004	47	43	91.5	34	79.1	9	20.9
2005	48	47	97.9	25	53.2	22	46.8
2006	63	61	96.8	52	85.2	9	14.8
2007	59	58	98.3	29	50.0	29	50.0
2008	42	40	95.2	25	62.5	15	37.5
2009	58	56	96.6	35	62.5	21	37.5
2010	41	40	97.6	24	60.0	16	40.0
2011	57	56	98.2	39	69.6	17	30.4
2006-2010 période de référence	53	51	96.2	33	64.7	18	35.3

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 7-7
Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues : Manitoba, 2000-2011



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, ainsi que la consommation de drogues ayant provoqué des blessures mortelles en Ontario en 2011. Elle contient 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 graves liées à l'alcool (section 8.3);
- > la consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés (section 8.4);
- > les tendances du problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues (section 8.5).

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 des collisions liées à l'alcool en Ontario en 2011 dans les 12 mois suivant la collision (une année civile) et dans les 30 jours après la collision. 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. Dans chaque section, la première colonne du tableau indique 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 en cause a consommé de l'alcool.*

Par exemple, dans la première section, on peut constater que, parmi les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision, 77 personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières en Ontario en 2011. De plus, dans 68 de ces cas (88,3 %), 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, 32 personnes du groupe des 26 à 35 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Ontario en 2011. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 47,1 % des 26 à 35 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 26 à 35 ans représente 19,3 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Ontario en 2011.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que 76 personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières. De plus, dans 68 de ces cas (89,5 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant

contribué à la collision. Parmi ces personnes, 32 (47,1 %) sont mortes dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, les personnes du groupe des 26 à 35 ans représentaient 19,3 % des personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 632 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière en Ontario en 2011. Dans 572 de ces cas (90,5 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 166 (29,0 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (632 x 0,29), on peut déterminer qu'en Ontario, en 2011, 183 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.

Parmi les 621 décédées dans les 30 jours suivant la collision, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte dans 91,3 % des cas. Parmi ces cas connus, 166 (29,3 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (621 x 0,293), on peut déterminer qu'en Ontario, en 2011, 182 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.

Tableau 8-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Ontario, 2011

Catégorie de victimes	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision						Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision					
	Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)			Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge												
<16	28	26	92.9	5	19.2	3.0	28	26	92.9	5	19.2	3.0
16-19	55	49	89.1	16	32.7	9.6	54	48	88.9	16	33.3	9.6
20-25	90	88	97.8	39	44.3	23.5	90	88	97.8	39	44.3	23.5
26-35	77	68	88.3	32	47.1	19.3	76	68	89.5	32	47.1	19.3
36-45	65	64	98.5	27	42.2	16.3	65	64	98.5	27	42.2	16.3
46-55	85	77	90.6	29	37.7	17.5	84	77	91.7	29	37.7	17.5
>55	232	200	86.2	18	9.0	10.8	224	196	87.5	18	9.2	10.8
Sexe												
Homme	430	388	90.2	132	34.0	79.5	422	384	91.0	132	34.4	79.5
Femme	202	184	91.1	34	18.5	20.5	199	183	92.0	34	18.6	20.5
Genre de victime												
Conducteur	394	374	94.9	112	29.9	67.5	387	370	95.6	112	30.3	67.5
Passager	104	94	90.4	26	27.7	15.7	101	93	92.1	26	28.0	15.7
Piéton	134	104	77.6	28	26.9	16.9	133	104	78.2	28	26.9	16.9
Type de véhicule												
Automobiles	282	267	94.7	77	28.8	46.4	276	263	95.3	77	29.3	46.4
Camions/fourgonnettes	96	88	91.7	30	34.1	18.1	94	87	92.6	30	34.5	18.1
Motocyclettes	41	41	100.0	9	22.0	5.4	41	41	100.0	9	22.0	5.4
Autres véhicules routiers	13	11	84.6	0	0.0	0.0	12	11	91.7	0	0.0	0.0
Véhicules non routiers	64	61	95.3	22	36.1	13.3	64	61	95.3	22	36.1	13.3
(Piétons)	134	104	77.6	28	26.9	16.9	133	104	78.2	28	26.9	16.9
Indéterminé	2	0	0.0	0	0.0	0.0	1	0	0.0	0	0.0	0.0
Lieu de la collision												
Voie publique	578	530	91.7	149	28.1	89.8	567	525	92.6	149	28.4	89.8
Hors route	54	42	77.8	17	40.5	10.2	54	42	77.8	17	40.5	10.2
TOTAL	632	572	90.5	166	29.0	100.0	621	567	91.3	166	29.3	100.0

8.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 23,5 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans, 19,3 %, entre 26 et 35 ans, 17,5 %, entre 46 et 55 ans, 16,3 %, entre 36 et 45 ans, 10,8 % avaient plus de 55 ans, 9,6 % avaient entre 16 et 19 ans et 3,0 % avaient moins de 16 ans.

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 (47,1 % et 44,3 % respectivement) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées – 19,2 % des personnes de moins de 16 ans et 9,0 % de celles de plus de 55 ans avaient été victimes de collisions liées à l'alcool.

8.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 79,5 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (34,0 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (18,5 %).

8.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 67,5 % étaient des conducteurs, 16,9 %, des piétons et 15,7 %, des passagers.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (29,9 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 27,7 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 26,9 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé.

8.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 46,4 % se trouvaient dans une automobile, 18,1 % dans un camion/fourgonnette, 13,3 % étaient des occupants de véhicule non routier et 5,4 % 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 (34,1 % par rapport à 28,8 % et 22,0 %). Parmi les occupants de véhicule non routier, 36,1 % ont été victimes de collisions liées à l'alcool.

8.1.5 Lieu de la collision. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant des collisions liées à l'alcool, 89,8 % sont décédées dans une collision survenue sur une voie publique et 10,2 % dans une collision non routière. Toutefois, la fréquence de consommation d'alcool dans les cas où une personne est décédée à la suite d'une collision liée à l'alcool était supérieure parmi les victimes d'une collision non routière (40,5 %) à celle des victimes d'une collision survenue sur une voie publique (28,1 %).

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 décédés dans les 12 mois suivant une collision en Ontario en 2011. 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), ainsi que le délai entre le moment de la collision et le décès (dans les 12 mois ou dans les 30 jours suivant la collision).

La première colonne 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 20 à 25 ans, parmi lesquels il y a eu 54 conducteurs tués en 2011; 50 de ces victimes (92,6 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, 19 (38,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 23,5 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que 16 des 50 conducteurs (32,0 %) mortellement blessés du groupe des 20 à 25 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que 16 des 19 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 25,0 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Ontario, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2011, puisque 84,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Ontario, 29,0 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 64 des 81 (79,0 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 71,0 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 3,9 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 2,2 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 8,6 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 14,3 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

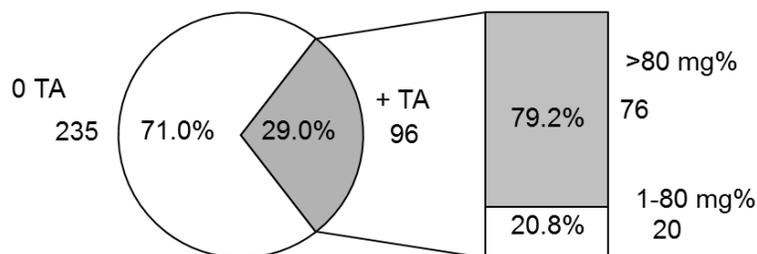
Dans la figure 8-1, la répartition du TA des conducteurs blessés mortellement a été extrapolée afin d'illustrer la répartition pour tous les conducteurs mortellement blessés. On peut y voir que 96 des 331 conducteurs mortellement blessés (29,0 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 76, soit 79,2 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Tableau 8-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Ontario, 2011

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 >80 mg %
Groupe d'âge									
<20*	24	22	91.7	8	36.4	9.9	7	31.8	10.9
20-25	54	50	92.6	19	38.0	23.5	16	32.0	25.0
26-35	43	38	88.4	15	39.5	18.5	12	31.6	18.8
36-45	42	37	88.1	14	37.8	17.3	11	29.7	17.2
46-55	50	45	90.0	15	33.3	18.5	11	24.4	17.2
>55	118	87	73.7	10	11.5	12.3	7	8.0	10.9
Sexe									
Homme	252	212	84.1	71	33.5	87.7	56	26.4	87.5
Femme	79	67	84.8	10	14.9	12.3	8	11.9	12.5
Type de véhicule									
Automobile	215	179	83.3	55	30.7	67.9	46	25.7	71.9
Camion/fourgonnette	65	54	83.1	17	31.5	21.0	11	20.4	17.2
Motocyclette	41	37	90.2	9	24.3	11.1	7	18.9	10.9
Semi-remorque	9	8	88.9	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
Genre de collision									
Un seul véhicule	131	110	84.0	56	50.9	69.1	49	44.5	76.6
Plusieurs véhicules	200	169	84.5	25	14.8	30.9	15	8.9	23.4
Délai entre la collision et le décès									
En deçà de 30 jours	325	279	85.8	81	29.0	100.0	64	22.9	100.0
> 30 jours	6	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	331	279	84.3	81	29.0	100.0	64	22.9	100.0

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

Figure 8-1
TAs des conducteurs décédés*:**
Ontario, 2011



* 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. Les conducteurs de moins de 16 ans et de 16 à 19 ans ont été regroupés (moins de 20 ans) afin d'éviter que l'on puisse identifier une victime en particulier. Parmi tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 23,5 % avaient entre 20 et 25 ans, 18,5 %, entre 26 et 35 ans et entre 46 et 55 ans, 17,3 %, entre 36 et 45 ans, 12,3 % avaient plus de 55 ans et 9,9 % avaient moins de 20 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 25,0 % avaient entre 20 et 25 ans, 18,8 %, entre 26 et 35 ans, 17,2 %, entre 36 et 45 ans et entre 46 et 55 ans et 10,9 % avaient moins de 20 ans et plus de 55 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (39,5 %). Par contre, seulement 11,5 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

8.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 87,7 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 87,5 % 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 (252 des 331 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (33,5 % et 14,9 %, respectivement). En outre, 78,9 % des conducteurs et 80,0 % 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), 67,9 % étaient des automobilistes, 21,0 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 11,1 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 71,9 % étaient des automobilistes, 17,2 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 10,9 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 31,5 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 30,7 % des automobilistes et 24,3 % des motocyclistes mortellement blessés 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 (131 des 331) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause plus des deux tiers des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (69,1 % et 76,6 %, 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 (50,9 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 14,8 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

8.2.5 Délai entre le moment de la collision et le décès. Puisque seulement six conducteurs mortellement blessés sont décédés plus de 30 jours après la collision et qu'aucun d'entre eux n'a été soumis à un alcootest, il n'est pas possible de faire de comparaison de la consommation d'alcool chez les conducteurs fondée sur le délai entre le moment de la collision et le décès.

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 blessée grièvement en 2011 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 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 8-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. La première colonne 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, 3 421 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 15,2 % étaient liées à l'alcool.

8.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 22,7 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 18,1 %, de celui des 20 à 25 ans et 16,0 %, de celui des 46 à 55 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans comptaient pour 0,2 % et ceux de 16 à 19 ans, pour seulement 10,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Plus du cinquième des conducteurs de moins de 16 ans et de ceux du groupe des 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (25,0 % et 23,2 %, respectivement). Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des plus de 55 ans (8,9 %).

8.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 83,2 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (17,5 % et 9,2 %, 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, 60,7 % conduisaient des automobiles, 23,1 %, des camions/fourgonnettes, 8,1 %, des motocyclettes et 3,5 %, des véhicules non 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 17,2 % par rapport à 15,2 % des automobilistes, 14,9 % des conducteurs d'autres véhicules routiers, 13,9 % des motocyclistes et 10,6 % des conducteurs de véhicules non routiers.. Parmi les conducteurs de semi-remorques, 9,5 % étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool.

Tableau 8-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Ontario, 2011

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	4	1	25.0	0.2
16-19	231	52	22.5	10.0
20-25	406	94	23.2	18.1
26-35	574	118	20.6	22.7
36-45	605	74	12.2	14.3
46-55	622	83	13.3	16.0
>55	741	66	8.9	12.7
Indéterminé	238	31	13.0	6.0
<u>Sexe</u>				
Homme	2473	432	17.5	83.2
Femme	948	87	9.2	16.8
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	2068	315	15.2	60.7
Camion/fourgonnette	696	120	17.2	23.1
Motocyclette	302	42	13.9	8.1
Semi-remorque	105	10	9.5	1.9
Autre véhicule routier	67	10	14.9	1.9
Véhicule non routier	170	18	10.6	3.5
Indéterminé	13	4	30.8	0.8
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	987	337	34.1	64.9
Plusieurs véhicules	2434	182	7.5	35.1
TOTAL	3421	519	15.2	100.0

8.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 64,9 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 34,1 % de ces conducteurs par rapport à seulement 7,5 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

8.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés

La présente section contient des renseignements sur la présence de drogues, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés en Ontario en 2011. Le tableau 8-4 montre la fréquence de la

consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés dans des collisions routières, ainsi que le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de différentes drogues.

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était moyenne en Ontario, en 2011, puisque 69,5 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 96 sur 230 (41,7 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis représentait la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (50,0 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note les dépresseurs du SNC (44,8 %), les analgésiques narcotiques (20,8 %), les stimulants du SNC (14,6 %), les hallucinogènes (3,1 %) et les anesthésiques dissociatifs (1,0 %).

Tableau 8-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Ontario, 2011

Fréquence de consommation de drogues

Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
331	230	(69.5)	96	(41.7)

Catégories de drogues décelées chez les conducteurs ayant eu des résultats positifs

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs*
Cannabis	48	(50.0)
Dépresseurs du SNC	43	(44.8)
Analgésiques narcotiques	20	(20.8)
Stimulants du SNC	14	(14.6)
Hallucinogènes	3	(3.1)
Anesthésiques dissociatifs	1	(1.0)
Inhalants	0	(0.0)

* L'addition des pourcentages ne donne pas 100 % parce que l'échantillon sanguin de certains conducteurs révélait la présence de plusieurs catégories de drogues.

8.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues

Les sections 8.1 à 8.3 portaient sur trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : 1) le nombre et le pourcentage de personnes décédées à la suite de collisions liées à l'alcool; 2) le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool; 3) le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La section 8.4 concernait la consommation de drogues par les conducteurs mortellement blessés en 2011. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

8.5.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2011. Le tableau 8-5 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 2011. 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 à moteur (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 chuté, passant de 399 à 210 entre 1995 et 2005. Le nombre de décès a baissé à 169 en 2009, s'est élevé à 181 en 2010 et a diminué de nouveau jusqu'à un creux de 138 en 2011. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a baissé de façon générale, passant de 37,7 % en 1995 à 25,6 % en 2002, 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 avant de dégringoler jusqu'à un creux de 24,6 % en 2011.

Tableau 8-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Ontario, 1995 - 2011**

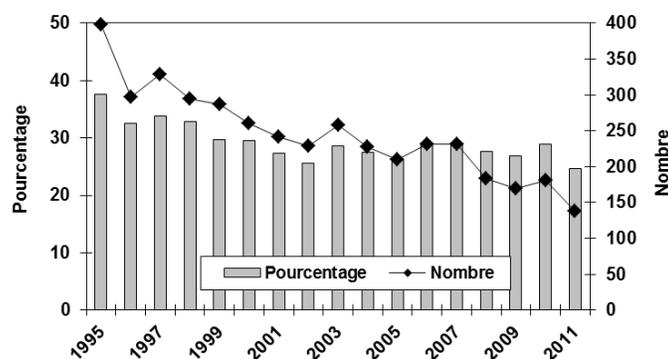
Année	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision			Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision		
	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool		Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total		Nombre	% du total
1995	1057	399	37.7	1042	391	37.5
1996	911	296	32.5	903	293	32.4
1997	964	327	33.9	941	319	33.9
1998	900	295	32.8	872	289	33.1
1999	966	287	29.7	940	282	30.0
2000	886	261	29.5	841	252	30.0
2001	878	241	27.4	822	230	28.0
2002	895	229	25.6	823	215	26.1
2003	903	258	28.6	883	253	28.7
2004	825	227	27.5	793	214	27.0
2005	802	210	26.2	777	205	26.4
2006	803	232	28.9	782	228	29.2
2007	805	232	28.8	783	229	29.2
2008	660	183	27.7	636	179	28.1
2009	628	169	26.9	601	163	27.1
2010	627	181	28.9	612	179	29.2
2011	560	138	24.6	550	137	24.9
période de référence 2006 - 2010	705	200	28.4	683	196	28.7

*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.

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 200 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 28,4 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a diminué de 13,4 % par rapport aux 28,4 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 24,6 % en 2011. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on constate une diminution de 31,0 % par rapport à la moyenne de 200 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 138 en 2011.

Figure 8-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un
conducteur ayant consommé de l'alcool : Ontario, 1995 – 2011



8.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 25 ans, soit de 1987 à 2011, figurent au tableau 8-6. 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 (voir la section 2.2.2).

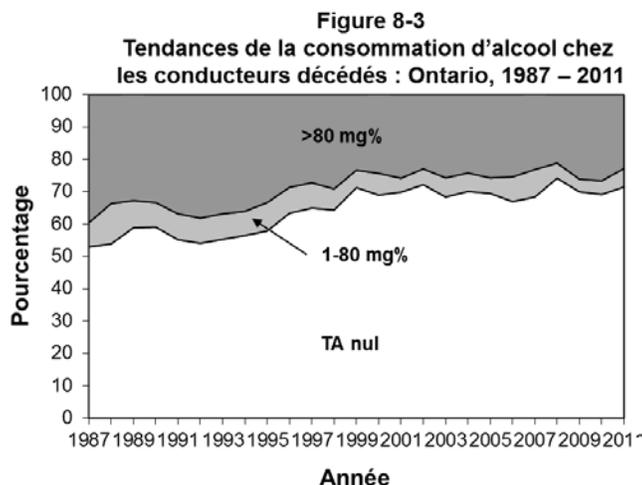
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a connu une tendance générale à la baisse entre 1987 (39,6 %) et 2002 (22,9 %), puis une hausse générale jusqu'en 2005 (25,7 %), avant de diminuer à 21,1 % en 2008 et de se relever à 26,6 % en 2010 pour redescendre en 2011 (22,8 %). 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 %) pour se relever en 2011 (71,5 %). 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 2011 (5,7 %).

Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2011 a augmenté de 2,7 % (passant de 69,6 % à 71,5 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 5,0 % (de 6,0 % à 5,7 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 6,6 % (de 24,4 % à 22,8 %).

Tableau 8-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Ontario, 1987 - 2011

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
2011	275	263	95.6	188	71.5	15	5.7	60	22.8
période de référence 2006 - 2010	351	335	95.4	233	69.6	20	6.0	82	24.5

*Décédés moins de six heures après la collision.



Le tableau 8-7 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 2011. 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 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.

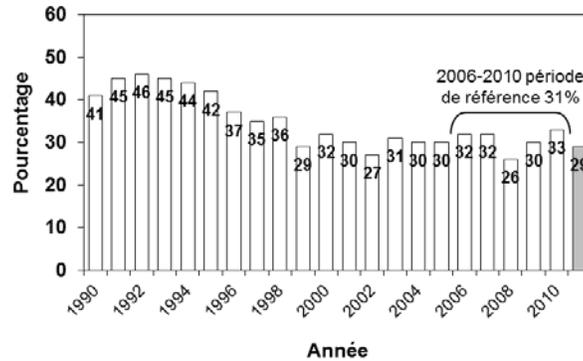
Comme on peut le voir au tableau 8-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010 est de 30,5 %. En 2011, 29,0 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 4,9 % par rapport à la période de base.

Tableau 8-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement
blessés : Ontario, 1990 - 2011

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
2011	331	235	71.0	96	29.0
période de référence 2006 - 2010	429	298	69.5	131	30.5

* 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, 1990-2011



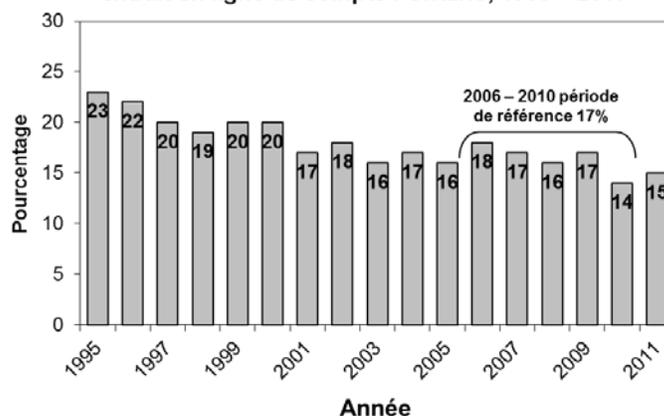
8.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 8-8 et la figure 8-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (2006 – 2010), 16,6 % 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 15,2 % en 2011, soit une diminution de 8,4 % du problème.

Tableau 8-8
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 : Ontario, 1995 - 2011

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)
2011	3421	519	(15.2)
période de référence 2006 - 2010	4000	663	(16.6)

*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 8-5
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Ontario, 1995 – 2011



Le tableau 8-9 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 8-8 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 est demeurée 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, passant de 22,9 % à 16,3 %, s'élevant à 18,3 % en 2006 avant de descendre à un creux de 14,5 % en 2010 et de remonter à 15,4 % en 2011.

Comme le montre le tableau 8-9, pendant la période de référence (2006 – 2010), 16,9 % 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 2011, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 15,4 %, soit une diminution de 8,9 % par rapport à la période de référence.

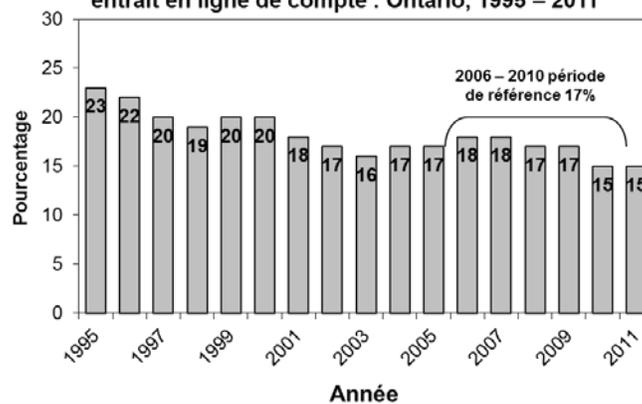
Tableau 8-9
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en
cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où**
l'alcool entrerait en ligne de compte : Ontario, 1995 - 2011

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)
2011	3243	499	(15.4)
période de référence 2006 - 2010	3803	642	(16.9)

*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 de véhicules routiers en cause
dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool
entrerait en ligne de compte : Ontario, 1995 – 2011



8.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 8-10 et la figure 8-7 contiennent des données sur les conducteurs mortellement blessés sur une période de 12 ans (de 2000 à 2011). Comme pour le tableau 8-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers décédés moins de six heures après la collision (voir la section 2.2.5).

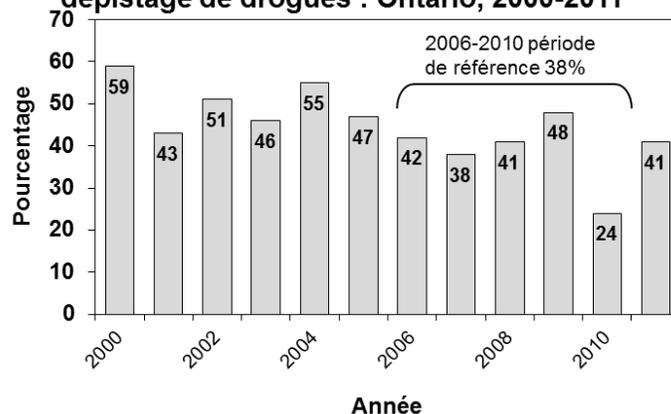
Comme on peut le constater au bas du tableau 8-10, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 38,8 %. En 2011, 41,2 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 6,2 % par rapport à la période de référence.

Tableau 8-10
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Ontario, 2000-2011

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif	(% soumis au test)	Positif	(% soumis au test)
2000	418	63	15.1	26	41.3	37	58.7
2001	424	95	22.4	54	56.8	41	43.2
2002	418	96	23.0	47	49.0	49	51.0
2003	434	110	25.3	59	53.6	51	46.4
2004	427	111	26.0	50	45.0	61	55.0
2005	387	135	34.9	72	53.3	63	46.7
2006	384	147	38.3	86	58.5	61	41.5
2007	429	170	39.6	105	61.8	65	38.2
2008	339	39	11.5	23	59.0	16	41.0
2009	294	29	9.9	15	51.7	14	48.3
2010	312	38	12.2	29	76.3	9	23.7
2011	275	221	80.4	130	58.8	91	41.2
2006-2010 période de référence	352	85	24.1	52	61.2	33	38.8

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 8-7
Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues : Ontario, 2000-2011



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 provoqué des blessures graves ou mortelles, ainsi que la consommation de drogues ayant provoqué des blessures mortelles au Québec en 2011. Elle contient 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 graves liées à l'alcool (section 9.3);
- > la consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés (section 9.4);
- > les tendances du problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues (section 9.5).

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 des collisions liées à l'alcool au Québec en 2011 dans les 12 mois suivant la collision (une année civile) et dans les 30 jours après la collision. 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. Dans chaque section, la première colonne du tableau indique 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 en cause a consommé de l'alcool.*

Par exemple, dans la première section, on peut constater que, parmi les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision, 83 personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières au Québec en 2011. De plus, dans 79 de ces cas (95,2 %), 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, en 2011, 28 personnes du groupe des 26 à 35 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Québec. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 35,4 % des 26 à 35 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 26 à 35 ans représente 18,2 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Québec en 2011.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que 82 personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières. De plus, dans 78 de ces cas (95,1 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant

contribué à la collision. Parmi ces personnes, 28 (35,9 %) sont mortes dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, les personnes du groupe des 26 à 35 ans représentaient 18,3 % des personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 544 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière au Québec en 2011. Dans 510 de ces cas (93,8 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 154 (30,2 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (544 x 0,302), on peut déterminer qu'*au Québec, en 2011, 164 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.*

Parmi les 537 personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte dans 93,7 % des cas. Parmi ces cas connus, 153 (30,4 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (537 x 0,304), on peut déterminer qu'*au Québec, en 2011, 163 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.*

Tableau 9-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Québec, 2011

Catégorie de victimes	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision						Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision					
	Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)			Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge												
<16	23	17	73.9	2	11.8	1.3	23	17	73.9	2	11.8	1.3
16-19	44	42	95.5	17	40.5	11.0	43	41	95.3	17	41.5	11.1
20-25	73	71	97.3	38	53.5	24.7	72	70	97.2	37	52.9	24.2
26-35	83	79	95.2	28	35.4	18.2	82	78	95.1	28	35.9	18.3
36-45	63	61	96.8	29	47.5	18.8	63	61	96.8	29	47.5	19.0
46-55	68	65	95.6	20	30.8	13.0	68	65	95.6	20	30.8	13.1
>55	190	175	92.1	20	11.4	13.0	186	171	91.9	20	11.7	13.1
Sexe												
Homme	410	385	93.9	131	34.0	85.1	403	378	93.8	130	34.4	85.0
Femme	134	125	93.3	23	18.4	14.9	134	125	93.3	23	18.4	15.0
Genre de victime												
Conducteur	384	365	95.1	121	33.2	78.6	380	361	95.0	121	33.5	79.1
Passager	84	75	89.3	20	26.7	13.0	81	72	88.9	19	26.4	12.4
Piéton	76	70	92.1	13	18.6	8.4	76	70	92.1	13	18.6	8.5
Type de véhicule												
Automobiles	255	241	94.5	90	37.3	58.4	250	236	94.4	89	37.7	58.2
Camions/fourgonnettes	93	86	92.5	21	24.4	13.6	93	86	92.5	21	24.4	13.7
Motocyclottes	43	42	97.7	9	21.4	5.8	43	42	97.7	9	21.4	5.9
Autres véhicules routiers	7	7	100.0	0	0.0	0.0	7	7	100.0	0	0.0	0.0
Véhicules non routiers (Piétons)	70	64	91.4	21	32.8	13.6	68	62	91.2	21	33.9	13.7
(Piétons)	76	70	92.1	13	18.6	8.4	76	70	92.1	13	18.6	8.5
Lieu de la collision												
Voie publique	481	450	93.6	137	30.4	89.0	475	444	93.5	136	30.6	88.9
Hors route	63	60	95.2	17	28.3	11.0	62	59	95.2	17	28.8	11.1
TOTAL	544	510	93.8	154	30.2	100.0	537	503	93.7	153	30.4	100.0

9.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 24,7 % (voir la dernière colonne de la première section) avaient entre 20 et 25 ans, 18,8 %, entre 36 et 45 ans, 18,2 %, entre 26 et 35 ans, 13,0 %, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans, 11,0 %, avaient entre 16 et 19 ans et 1,3 % avaient moins de 16 ans.

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 (53,5 % et 47,5 % respectivement) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées – 11,8 % des personnes de moins de 16 ans et 11,4 % de celles de plus de 55 ans avaient été victimes de collisions liées à l'alcool.

9.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 85,1 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (34,0 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (18,4 %).

9.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 78,6 % étaient des conducteurs, 13,0 % des passagers et 8,4 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (33,2 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 26,7 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 18,6 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé.

9.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 58,4 % se trouvaient dans une automobile, 13,6 % étaient des occupants de camion/fourgonnette et de véhicule non routier et 5,8 %, des motocyclistes.

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 véhicule non routier est décédé (37,3 % par rapport à 32,8 %). Parmi les occupants de camion/fourgonnette, 24,4 % sont décédés dans une collision liée à l'alcool, comparativement à 21,4 % des motocyclistes.

9.1.5 Lieu de la collision. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant des collisions liées à l'alcool, 89,0 % sont décédées dans une collision survenue sur une voie publique et 11,0 % dans une collision non routière. La fréquence de consommation d'alcool dans les cas où une personne est décédée à la suite d'une collision liée à l'alcool était supérieure parmi les victimes d'une collision survenue sur une voie publique (30,4 %) à celle des victimes d'une collision non routière (28,3 %).

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 décédés dans les 12 mois suivant une collision au Québec en 2011. 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), ainsi

que le délai entre le moment de la collision et le décès (dans les 12 mois ou dans les 30 jours suivant la collision).

La première colonne 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 24 conducteurs tués en 2011; 18 de ces victimes (75,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, huit (44,4 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 9,9 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Tableau 9-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Québec, 2011

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 >80 mg %
<u>Groupe d'âge</u>									
16-19	24	18	75.0	8	44.4	9.9	8	44.4	11.6
20-25	52	36	69.2	22	61.1	27.2	19	52.8	27.5
26-35	56	43	76.8	16	37.2	19.8	14	32.6	20.3
36-45	41	32	78.0	15	46.9	18.5	14	43.8	20.3
46-55	43	27	62.8	6	22.2	7.4	3	11.1	4.3
>55	102	54	52.9	14	25.9	17.3	11	20.4	15.9
<u>Sexe</u>									
Homme	252	173	68.7	74	42.8	91.4	65	37.6	94.2
Femme	66	37	56.1	7	18.9	8.6	4	10.8	5.8
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	203	134	66.0	59	44.0	72.8	49	36.6	71.0
Camion/fourgonnette	71	47	66.2	17	36.2	21.0	17	36.2	24.6
Motocyclette	38	25	65.8	5	20.0	6.2	3	12.0	4.3
Semi-remorque	5	4	80.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Autre véhicule	1	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	137	97	70.8	51	52.6	63.0	45	46.4	65.2
Plusieurs véhicules	181	113	62.4	30	26.5	37.0	24	21.2	34.8
<u>Délai entre la collision et le décès</u>									
En deçà de 30 jours	316	209	66.1	81	38.8	100.0	69	33.0	100.0
> 30 jours	2	1	50.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	318	210	66.0	81	38.6	100.0	69	32.9	100.0

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que huit des 18 conducteurs (44,4 %) mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que les huit conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière

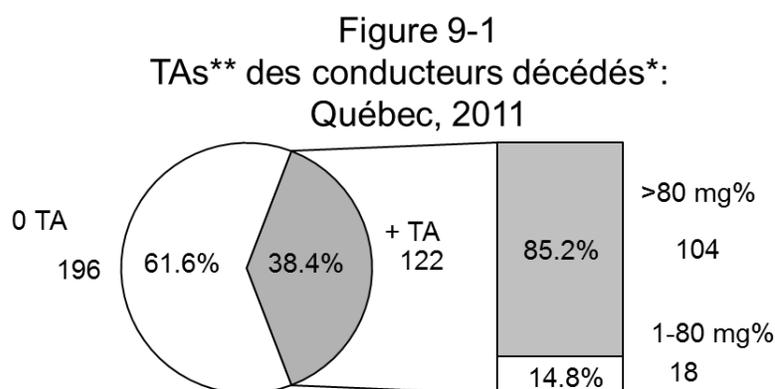
colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 16 à 19 ans représentaient 11,6 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Québec, la fréquence des tests d'alcoolémie était faible en 2011, puisque 66,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Québec, 38,6 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 69 des 81 conducteurs mortellement blessés (85,2 %) avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 61,4 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 4,8 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 9,5 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 23,3 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

Dans la figure 9-1, 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 122 des 318 conducteurs mortellement blessés (38,4 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 104, soit 85,2 %, 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

9.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 27,2 % avaient entre 20 et 25 ans, 19,8 %, entre 26 et 35 ans, 18,5 %, entre 36 et 45 ans, 17,3 % avaient plus de 55 ans, 9,9 % avaient entre 16 et 19 ans et 7,4 %, entre 46 et 55 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 27,5 % avaient entre 20 et 25 ans, 20,3 % entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans, 15,9 % avaient plus de 55 ans, 11,6 % avaient entre 16 et 19 ans et 4,3 %, entre 46 et 55 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (61,1 %). Par contre, seulement 22,2 % des conducteurs du groupe des 46 à 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 91,4 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 94,2 % 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 (252 des 318 victimes ou 79,2 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (42,8 % et 18,9 %, respectivement). En outre, 87,8 % des conducteurs et 57,1 % 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), 72,8 % étaient des automobilistes, 21,0, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 6,2 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 71,0 % étaient des automobilistes, 24,6 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 4,3 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 44,0 % des automobilistes, 36,2 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 20,0 % des motocyclistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. Aucun des conducteurs de semi-remorque ou d'autre véhicule routier mortellement blessés n'avait consommé d'alcool.

9.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (137 des 318) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause plus des trois cinquièmes des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (63,0 % et 65,2 %, 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 seulement 26,5 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

9.2.5 Délai entre le moment de la collision et le décès. Seulement deux conducteurs mortellement blessés sont décédés plus de 30 jours après la collision et seulement l'un d'entre eux a été soumis à un alcootest et n'avait pas consommé d'alcool. En comparaison, parmi les conducteurs décédés dans les 30 jours suivant la collision, 38,8 % selon l'alcootest avaient consommé de l'alcool.

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 blessée grièvement en 2011 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 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 9-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. La première colonne 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, 2 915 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 16,8 % étaient liées à l'alcool.

9.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 23,7 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 19,0 %, de celui des 26 à 35 ans et 13,5 %, de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 0,6 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

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 (29,7 %). Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des conducteurs de moins de 16 ans (7,5 %).

9.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 71,6 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (17,4 % et 13,5 %, respectivement).

9.3.3 Type de véhicule. Les conducteurs d'automobiles et de camions/fourgonnettes ont été fusionnés dans ce tableau, car le Québec a regroupé ces types de véhicules en une seule catégorie dans ses 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, 85,3 % étaient des conducteurs d'automobiles / camions/fourgonnettes, 8,8 % conduisaient des véhicules non routiers et 4,1 %, des motocyclettes.

Tableau 9-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Québec, 2011

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	40	3	7.5	0.6
16-19	229	50	21.8	10.2
20-25	390	116	29.7	23.7
26-35	435	93	21.4	19.0
36-45	419	66	15.8	13.5
46-55	393	44	11.2	9.0
>55	421	38	9.0	7.8
Indéterminé	588	80	13.6	16.3
<u>Sexe</u>				
Homme	2021	351	17.4	71.6
Femme	716	97	13.5	19.8
Indéterminé	178	42	23.6	8.6
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile et camion/fourgonnette*	2178	418	19.2	85.3
Motocyclette	243	20	8.2	4.1
Semi-remorque	84	2	2.4	0.4
Autre véhicule routier	37	3	8.1	0.6
Véhicule non routier	350	43	12.3	8.8
Indéterminé	23	4	17.4	0.8
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	1039	347	33.4	70.8
Plusieurs véhicules	1876	143	7.6	29.2
TOTAL	2915	490	16.8	100.0

* Les données relatives aux blessés de collisions d'automobiles et de camions légers sont regroupées depuis mars 2010.

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 – 19,2 % de ces conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 12,3 % pour les conducteurs de véhicules non routiers, 8,2 % pour les motocyclistes et 8,1 % pour les conducteurs d'autres véhicules routiers. Chez les conducteurs de semi-remorques, 2,4 % étaient représentés 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, 70,8 % 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 – 33,4 % de ces conducteurs par rapport à seulement 7,6 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

9.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés

La présente section contient des renseignements sur la présence de drogues, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés au Québec, en 2011. Le tableau 9-4 montre la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés dans des collisions routières, ainsi que le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de différentes drogues.

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était moyenne au Québec en 2011, puisque 61,0 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 87 sur 194 (44,8 %) ont obtenu un résultat positif. La catégorie des déprimeurs du SNC était la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (37,9 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note le cannabis (31,0 %), les stimulants du SNC (28,7 %), les analgésiques narcotiques (26,4 %) et les anesthésiques dissociatifs (4,6 %).

Tableau 9-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Québec, 2011

Fréquence de consommation de drogues

Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
318	194	(61.0)	87	(44.8)

Catégories de drogues décelées chez les conducteurs ayant eu des résultats positifs

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs*
Déprimeurs du SNC	33	(37.9)
Cannabis	27	(31.0)
Stimulants du SNC	25	(28.7)
Analgésiques narcotiques	23	(26.4)
Anesthésiques dissociatifs	4	(4.6)
Hallucinogènes	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

* L'addition des pourcentages ne donne pas 100 % parce que l'échantillon sanguin de certains conducteurs révélait la présence de plusieurs catégories de drogues.

9.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues

Les sections 9.1 à 9.3 portaient sur trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : 1) le nombre et le pourcentage de personnes décédées à la suite de collisions liées à l'alcool; 2) le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool; 3) le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La section 9.4 concernait la consommation de drogues par les conducteurs mortellement blessés en 2011. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

9.5. Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2011. Le tableau 9-5 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 2011. 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 à moteur (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 chuté, passant de 255 à 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 133 en 2011. 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 28,9 % en 2011.

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 129 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 26,5 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a augmenté de 9,4 % par rapport aux 26,5 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 29,0 % en 2011. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on constate une hausse de 3,1 % par rapport à la moyenne de 129 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 133 en 2011.

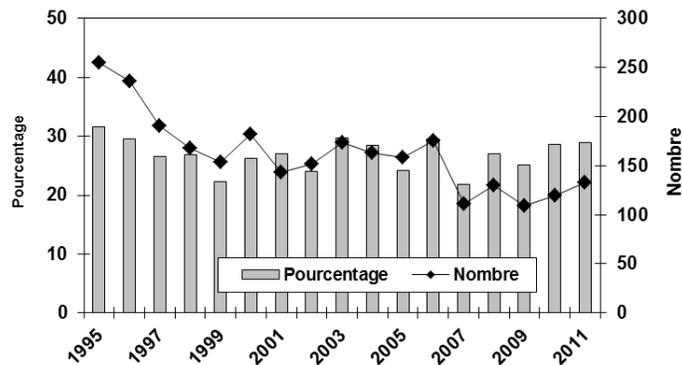
Tableau 9-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Québec, 1995 - 2011**

Année	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision			Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision		
	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool		Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total		Nombre	% du total
1995	807	255	31.6	788	252	32.0
1996	797	236	29.6	785	236	30.1
1997	720	191	26.5	707	189	26.7
1998	628	168	26.8	616	167	27.1
1999	692	154	22.3	682	153	22.4
2000	691	182	26.3	687	181	26.3
2001	527	143	27.1	519	143	27.6
2002	632	152	24.1	611	151	24.7
2003	586	174	29.7	562	169	30.1
2004	574	163	28.4	562	163	29.0
2005	652	158	24.2	638	158	24.8
2006	592	175	29.6	583	173	29.7
2007	509	111	21.8	497	109	21.9
2008	482	130	27.0	478	129	27.0
2009	432	109	25.2	421	109	25.9
2010	419	120	28.6	405	117	28.9
2011	460	133	28.9	455	132	29.0
période de référence 2006 - 2010	487	129	26.5	447	127	28.4

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

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

Figure 9-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Québec, 1995 – 2011



9.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 25 ans, soit de 1987 à 2011, figurent au tableau 9-6. 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).

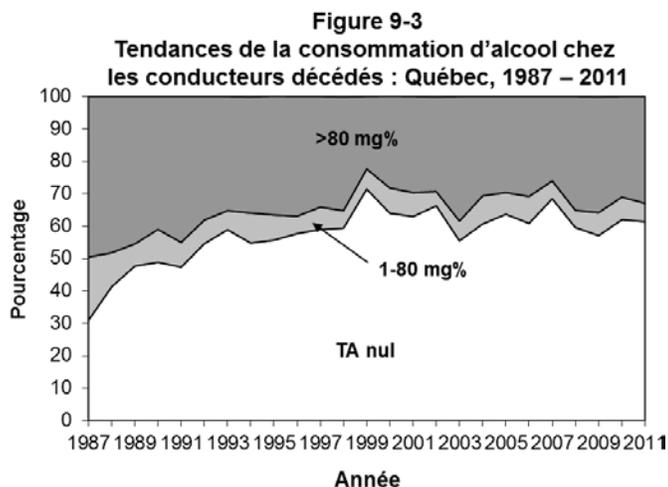
Tableau 9-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Québec, 1987 - 2011

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
2011	318	210	66.0	129	61.4	12	5.7	69	32.9
période de référence 2006 - 2010	332	224	67.5	138	61.6	15	6.7	71	31.7

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 %), puis redescendre en 2010 (31,0 %) et se relever en 2011 (32,9 %). 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 %), remonter en 2010 (62,0 %) et fléchir légèrement en 2011 (61,4 %). 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 en 2011 (5,7 %).

Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 9-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2011 a diminué de 0,3 % (passant de 61,6 % à 61,4 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 14,9 % (de 6,7 %

à 5,7 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une augmentation de 3,8 % (de 31,7 % à 32,9 %).



Le tableau 9-7 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 2011. 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 9-1). Deuxièmement, les conducteurs sont classés en deux catégories de TA seulement : nulle et positive.

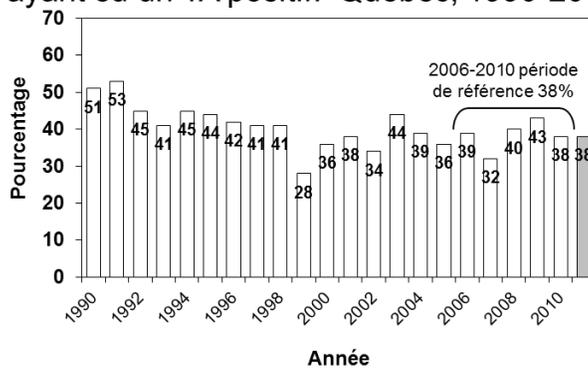
Comme on peut le voir au bas du tableau 9-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 38,3 %. En 2011, 38,4 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une hausse de 0,3 % par rapport à la période de base.

Tableau 9-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement
blessés : Québec, 1990 - 2011

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
2011	318	196	61.6	122	38.4
période de référence 2006 - 2010	332	205	61.7	127	38.3

* 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, 1990-2011



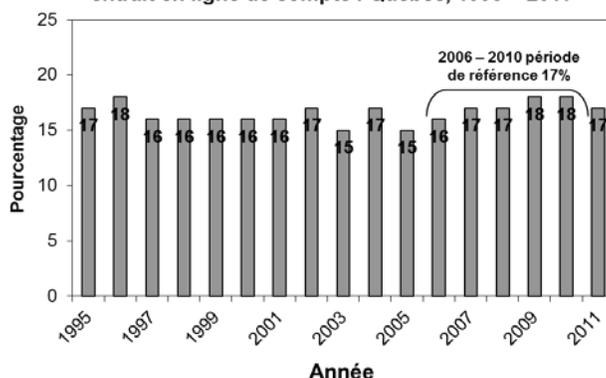
9.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 9-8 et la figure 9-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (2006 – 2010), 17,0 % 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 16,8 % en 2011, soit une diminution de 1,2 % du problème.

Tableau 9-8
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 : Québec, 1995 - 2011

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)
2011	2915	490	(16.8)
période de référence 2006 - 2010	3695	628	(17.0)

*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 9-5
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des
collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool
entrait en ligne de compte : Québec, 1995 – 2011



*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 9-9 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 9-8 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 17,4 % en 2011.

Comme l'illustre le tableau 9-9, pendant la période de référence (2006 – 2010), 17,8 % 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 2011, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 17,4 %, soit une diminution de 2,2 %.

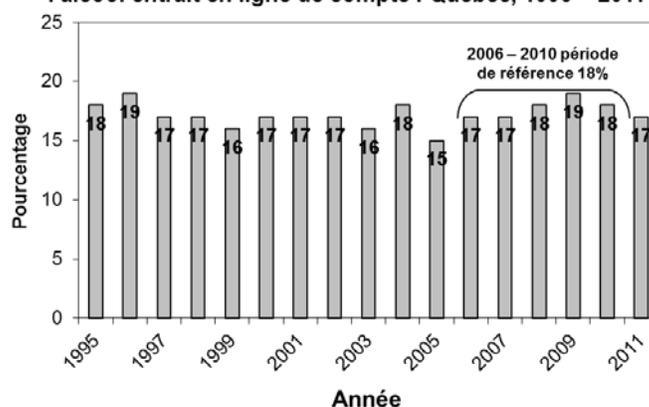
Tableau 9-9
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en
cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où**
l'alcool entrait en ligne de compte : Québec, 1995 - 2011

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)
2011	2543	443	(17.4)
période de référence 2006 - 2010	3240	576	(17.8)

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

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

Figure 9-6
Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Québec, 1995 – 2011



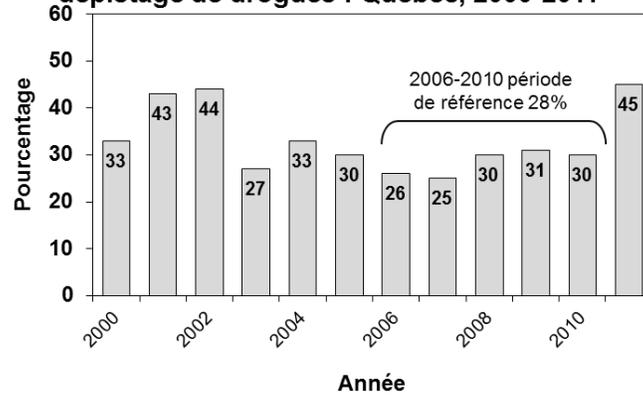
9.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 9-10 et la figure 9-7 contiennent des données sur les conducteurs mortellement blessés sur une période de 12 ans (de 2000 à 2011). Comme pour le tableau 9-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers.

Comme on peut le constater au bas du tableau 9-10, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 28,2 %. En 2011, 44,8 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 58,9 % par rapport à la période de référence.

Tableau 9-10
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Québec, 2000-2011

Année	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif	(% soumis au test)	Positif	(% soumis au test)
2001	354	224	63.3	127	56.7	97	43.3
2002	421	270	64.1	152	56.3	118	43.7
2003	379	219	57.8	159	72.6	60	27.4
2004	367	172	46.9	115	66.9	57	33.1
2005	445	228	51.2	160	70.2	68	29.8
2006	427	251	58.8	185	73.7	66	26.3
2007	342	209	61.1	156	74.6	53	25.4
2008	321	237	73.8	166	70.0	71	30.0
2009	300	179	59.7	123	68.7	56	31.3
2010	268	155	57.8	109	70.3	46	29.7
2011	318	194	61.0	107	55.2	87	44.8
2006-2010 période de référence	332	206	62.0	148	71.8	58	28.2

Figure 9-7
Pourcentage de conducteurs mortellement
blessés avec résultat positif au test de
dépistage de drogues : Québec, 2000-2011



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 provoqué des blessures graves ou mortelles, ainsi que la consommation de drogues ayant provoqué des blessures mortelles au Nouveau-Brunswick en 2011. Elle contient 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 graves liées à l'alcool (section 10.3);
- > la consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés (section 10.4);
- > les tendances du problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues (section 10.5).

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 des collisions liées à l'alcool au Nouveau-Brunswick en 2011 dans les 12 mois suivant la collision (une année civile) et dans les 30 jours après la collision. 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. Dans chaque section, la première colonne du tableau indique 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 en cause a consommé de l'alcool.*

Par exemple, dans la première section, on peut constater que, parmi les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision, 18 personnes du groupe des 46 à 55 ans ont été tuées dans des collisions routières au Nouveau-Brunswick en 2011. De plus, dans ces 18 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, en 2011, neuf personnes du groupe des 46 à 55 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Nouveau-Brunswick. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 50,0 % des 46 à 55 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 46 à 55 ans représente 25,7 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Nouveau-Brunswick en 2011.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que 17 personnes faisant partie du groupe des 46 à 55 ans ont été tuées dans des collisions routières. 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. Parmi ces personnes, neuf (52,9 %) sont mortes dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, les personnes du groupe des 46 à 55 ans représentaient 25,7 % des personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 80 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière au Nouveau-Brunswick en 2011. Dans 78 de ces cas (97,5 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 35 (44,9 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières ($80 \times 0,449$), on peut déterminer qu'*au Nouveau-Brunswick, en 2011, 36 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.*

Parmi les 78 personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte dans 98,7 % des cas. Parmi ces cas connus, 35 (45,5 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières ($78 \times 0,455$), on peut déterminer qu'*au Nouveau-Brunswick, en 2011, 35 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.*

Tableau 10-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Nouveau-Brunswick, 2011

Catégorie de victimes	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision						Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision					
	Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)			Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge												
<16	1	0	0.0	0	0.0	0.0	1	0	0.0	0	0.0	0.0
16-19	8	8	100.0	3	37.5	8.6	8	8	100.0	3	37.5	8.6
20-25	8	8	100.0	4	50.0	11.4	8	8	100.0	4	50.0	11.4
26-35	6	6	100.0	4	66.7	11.4	6	6	100.0	4	66.7	11.4
36-45	15	15	100.0	9	60.0	25.7	15	15	100.0	9	60.0	25.7
46-55	18	18	100.0	9	50.0	25.7	17	17	100.0	9	52.9	25.7
>55	24	23	95.8	6	26.1	17.1	23	23	100.0	6	26.1	17.1
Sexe												
Homme	67	66	98.5	31	47.0	88.6	65	65	100.0	31	47.7	88.6
Femme	13	12	92.3	4	33.3	11.4	13	12	92.3	4	33.3	11.4
Genre de victime												
Conducteur	57	56	98.2	26	46.4	74.3	55	55	100.0	26	47.3	74.3
Passager	14	14	100.0	5	35.7	14.3	14	14	100.0	5	35.7	14.3
Piéton	9	8	88.9	4	50.0	11.4	9	8	88.9	4	50.0	11.4
Type de véhicule												
Automobiles	26	26	100.0	9	34.6	25.7	26	26	100.0	9	34.6	25.7
Camions/fourgonnettes	19	19	100.0	8	42.1	22.9	19	19	100.0	8	42.1	22.9
Motocyclottes	9	9	100.0	2	22.2	5.7	9	9	100.0	2	22.2	5.7
Autres véhicules routiers	2	2	100.0	0	0.0	0.0	2	2	100.0	0	0.0	0.0
Véhicules non routiers (Piétons)	15	14	93.3	12	85.7	34.3	13	13	100.0	12	92.3	34.3
	9	8	88.9	4	50.0	11.4	9	8	88.9	4	50.0	11.4
Lieu de la collision												
Voie publique	67	67	100.0	25	37.3	71.4	67	67	100.0	25	37.3	71.4
Hors route	13	11	84.6	10	90.9	28.6	11	10	90.9	10	100.0	28.6
TOTAL	80	78	97.5	35	44.9	100.0	78	77	98.7	35	45.5	100.0

10.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 25,7 % (voir la dernière colonne de la première section) avaient entre 36 et 45 ans et entre 46 et 55 ans, 17,1 % avaient plus de 55 ans, 11,7 % avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans et 8,6 % avaient moins de 16 ans.

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 36 à 45 ans (66,7 % et 60,0 %, respectivement) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes de moins de 16 ans et de plus de 55 ans – 0,0 % des personnes de moins de 16 ans et 26,1 % de celles de plus de 55 ans avaient été victimes de collisions liées à l'alcool.

10.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 88,6 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (47,0 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (33,3 %).

10.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 74,3 % étaient des conducteurs, 14,3 %, des passagers et 11,4 %, des piétons.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (50,0 %) a été observée dans les collisions où un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 46,4 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 35,7 % de celles dans lesquelles un passager est décédé.

10.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 34,3 % se trouvaient dans un véhicule non routier, 25,7 %, dans une automobile, 22,9 % étaient des occupants de camion/fourgonnette et 5,7 %, des motocyclistes.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de véhicule non routier est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé (85,7 % par rapport à 42,1 %). Parmi les occupants d'automobile et les motocyclistes, 34,6 % et 22,2 %, respectivement, sont décédés dans une collision liée à l'alcool.

10.1.5 Lieu de la collision. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant des collisions liées à l'alcool, 71,4 % sont décédées dans une collision survenue sur une voie publique et 28,6 % dans une collision non routière. Toutefois, la fréquence de consommation d'alcool dans les cas où une personne est décédée à la suite d'une collision liée à l'alcool était supérieure parmi les victimes d'une collision non routière (90,9 %) à celle des victimes d'une collision survenue sur une voie publique (37,3 %).

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 décédés dans les 12 mois suivant une collision au Nouveau-Brunswick en 2011. 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), ainsi que le délai entre le moment de la collision et le décès (dans les 12 mois ou dans les 30 jours suivant la collision).

La première colonne 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 20 à 25 ans, parmi lesquels il y a eu cinq conducteurs tués en 2011; ces cinq victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, une (20,0 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 7,7 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Tableau 10-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Nouveau-Brunswick, 2011

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 >80 mg %
Groupe d'âge									
16-19	4	4	100.0	2	50.0	15.4	1	25.0	8.3
20-25	5	5	100.0	1	20.0	7.7	1	20.0	8.3
26-35	5	4	80.0	3	75.0	23.1	3	75.0	25.0
36-45	9	9	100.0	4	44.4	30.8	4	44.4	33.3
46-55	9	9	100.0	2	22.2	15.4	2	22.2	16.7
>55	13	9	69.2	1	11.1	7.7	1	11.1	8.3
Sexe									
Homme	37	32	86.5	11	34.4	84.6	11	34.4	91.7
Femme	8	8	100.0	2	25.0	15.4	1	12.5	8.3
Type de véhicule									
Automobile	20	18	90.0	5	27.8	38.5	4	22.2	33.3
Camion/fourgonnette	15	13	86.7	6	46.2	46.2	6	46.2	50.0
Motocyclette	8	7	87.5	2	28.6	15.4	2	28.6	16.7
Semi-remorque	2	2	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	21	19	90.5	10	52.6	76.9	9	47.4	75.0
Plusieurs véhicules	24	21	87.5	3	14.3	23.1	3	14.3	25.0
Délai entre la collision et le décès									
En deçà de 30 jours	45	40	88.9	13	32.5	100.0	12	30.0	100.0
> 30 jours	0	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	45	40	88.9	13	32.5	100.0	12	30.0	100.0

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un des cinq conducteurs (20,0 %) mortellement blessés du groupe des 20 à 25 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avait un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que le conducteur qui avait bu avait un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 20 à 25 ans représentaient 8,3 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

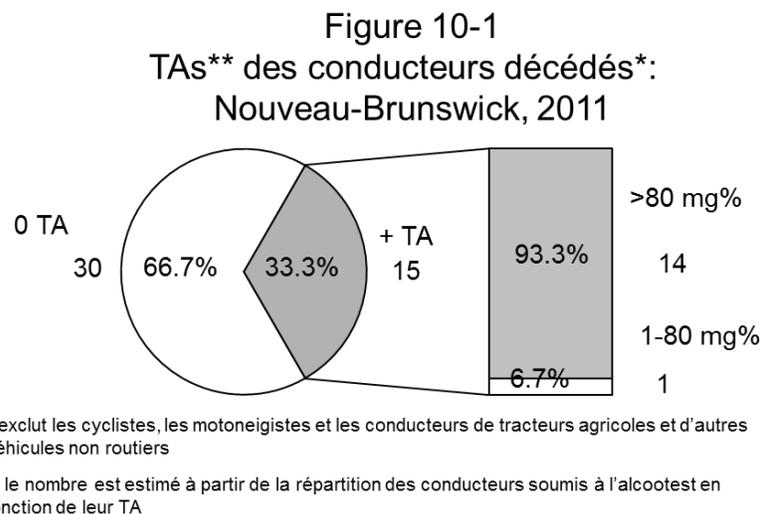
Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Nouveau-Brunswick, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2011, puisque 88,9 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Nouveau-Brunswick, 32,5 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 12 des 13 (92,3 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 67,5 % avaient un TA de 0 mg%;

- > 2,5 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 12,5 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 17,5 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

Dans la figure 10-1, 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 15 des 45 conducteurs mortellement blessés (33,3 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 14, soit 93,3 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.



10.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 30,8 % avaient entre 36 et 45 ans, 23,3 %, entre 26 et 35 ans, 15,4 %, entre 16 et 19 ans et entre 46 et 55 ans et 7,7 % avaient entre 20 et 25 ans et plus de 55 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 33,3 % avaient entre 36 et 45 ans, 25,0 %, entre 26 et 35 ans, 16,7 %, entre 46 et 55 ans et 8,3 % avaient entre 16 et 19 ans, entre 20 et 25 ans et plus de 55 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (75,0 %). Par contre, seulement, 11,1 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

10.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 84,6 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 91,7 % 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 (37 des 45 victimes ou 82,2 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (34,4 % et 25,0 %, respectivement). En outre, 100,0 % des conductrices et 86,5 % 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), 46,2 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 38,5 %, des automobilistes et 15,4 %, 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 conducteurs de camions/fourgonnettes, 33,3 %, des automobilistes et 16,7 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 46,2 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 28,6 % des motocyclistes et 27,8 % des automobilistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. Aucun des deux conducteurs de semi-remorque n'avait consommé d'alcool.

10.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (21 sur 45) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause les trois quarts des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (76,9 % et 75,0 %, 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 seulement 14,3 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

10.2.5 Délai entre le moment de la collision et le décès. Étant donné que tous les conducteurs mortellement blessés sont décédés dans les 30 jours suivant la collision, il n'était pas pertinent de faire de comparaison basée sur le délai entre le moment de la collision et le décès.

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 blessée grièvement en 2011 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 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 10-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. La première colonne 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, 291 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 26,1 % étaient liées à l'alcool.

10.3.1 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 36 à 45 ans, 19,7 %, de celui des 46 à 55 ans et 18,4 %, de celui des 20 à 25 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et ceux du groupe des 16 à 19 ans ne représentaient, respectivement, que 0,0 % et 10,5 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Le tiers des conducteurs des groupes des 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 (33,3 %). Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans (0,0 % et 14,9 %, 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, 80,3 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (29,0 % et 18,5 %, 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, 61,8 % étaient des conducteurs d'automobiles, 23,7 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 11,8 % conduisaient des motocyclettes et 2,6 %, des semi-remorques.

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 – 29,9 % de ces conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 25,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et de semi-remorques et à 23,7 % des motocyclistes.

Tableau 10-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Nouveau-Brunswick, 2011

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	4	0	0.0	0.0
16-19	24	8	33.3	10.5
20-25	42	14	33.3	18.4
26-35	44	12	27.3	15.8
36-45	56	16	28.6	21.1
46-55	47	15	31.9	19.7
>55	74	11	14.9	14.5
<u>Sexe</u>				
Homme	210	61	29.0	80.3
Femme	81	15	18.5	19.7
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	157	47	29.9	61.8
Camion/fourgonnette	72	18	25.0	23.7
Motocyclette	38	9	23.7	11.8
Semi-remorque	8	2	25.0	2.6
Autre véhicule routier	2	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	14	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	126	59	46.8	77.6
Plusieurs véhicules	165	17	10.3	22.4
TOTAL	291	76	26.1	100.0

10.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 77,6 % 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 – 46,8 % de ces conducteurs par rapport à seulement 10,3 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

10.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés

La présente section contient des renseignements sur la présence de drogues, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés au Nouveau-Brunswick en 2011. Le tableau 10-4 montre la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés dans des collisions routières, ainsi que le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de différentes drogues.

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était élevée au Nouveau-Brunswick en 2011, puisque 75,6 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 13 sur 34 (38,2 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (69,2 %). Parmi les autres catégories ainsi

dépistées chez conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note les analgésiques narcotiques, les dépresseurs du SNC et les stimulants du SNC (15,4 % chacune).

Tableau 10-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement
blessés de véhicules routiers : Nouveau-Brunswick, 2011

Fréquence de consommation de drogues

Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
45	34	(75.6)	13	(38.2)

Catégories de drogues décelées chez les conducteurs ayant eu des résultats positifs

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs*
Cannabis	9	(69.2)
Analgésiques narcotiques	2	(15.4)
Dépresseurs du SNC	2	(15.4)
Stimulants du SNC	2	(15.4)
Hallucinogènes	0	(0.0)
Anesthésiques dissociatifs	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

* L'addition des pourcentages ne donne pas 100 % parce que l'échantillon sanguin de certains conducteurs révélait la présence de plusieurs catégories de drogues.

10.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues

Les sections 10.1 à 10.3 portaient sur trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : 1) le nombre et le pourcentage de personnes décédées à la suite de collisions liées à l'alcool; 2) le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool; 3) le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La section 10.4 concernait la consommation de drogues par les conducteurs mortellement blessés en 2011. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

10.5.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2011. Le tableau 10-5 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 2011. 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 à moteur (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 chuté, passant de 42 en 1995 à un 25 en 2004, pour remonter à 36 en 2005, baisser de façon générale jusqu'à 26 en 2009, faire un gain de nouveau jusqu'à 40 en 2010 et dégringoler jusqu'à un creux de 23 en 2011. 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 2007, atteindre un sommet à 41,2 % en 2010 et redescendre à 34,8 % en 2011.

Tableau 10-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Nouveau-Brunswick, 1995 - 2011**

Année	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision			Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision		
	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool		Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total		Nombre	% du total
1995	112	42	37.5	112	42	37.5
1996	96	33	34.4	96	33	34.4
1997	106	40	37.7	106	38	35.8
1998	96	31	32.3	96	31	32.3
1999	111	33	29.7	111	33	29.7
2000	95	26	27.4	93	25	26.9
2001	95	33	34.7	95	33	34.7
2002	109	38	34.9	106	37	34.9
2003	93	36	38.7	93	36	38.7
2004	76	25	32.9	75	25	33.3
2005	108	36	33.3	108	36	33.3
2006	105	30	28.6	105	30	28.6
2007	90	35	38.9	90	35	38.9
2008	74	26	35.1	73	25	34.2
2009	72	26	36.1	69	25	36.2
2010	97	40	41.2	95	39	41.1
2011	66	23	34.8	66	23	34.8
période de référence 2006 - 2010	88	31	35.2	87	31	35.6

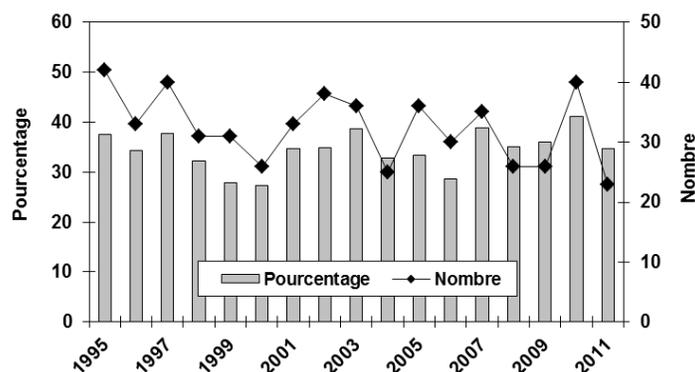
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

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

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 31 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 35,2 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a diminué de 1,1 % par rapport aux 35,2 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 34,8 % en 2011. 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

constate une baisse de 25,8 % par rapport à la moyenne de 31 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 23 en 2011.

Figure 10-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouveau-Brunswick, 1995 – 2011



10.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 25 ans, soit de 1987 à 2011, figurent au tableau 10-6. 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 (voir la section 2.2.2).

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 %), fluctuant jusqu'en 2010 (42,0 %) avant de redescendre en 2011 (29,7 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté de façon générale entre 1987 (46,8 %) et 2000 (66,7 %), puis il a fluctué jusqu'en 2005 (66,7 %), est descendu en 2007 (51,1 %) pour finir par atteindre un sommet en 2011 (67,6 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a diminué jusqu'en 1990 (0,0 %), a atteint son plus haut niveau en 2007 (11,1 %) pour fléchir encore en 2011 (2,7 %).

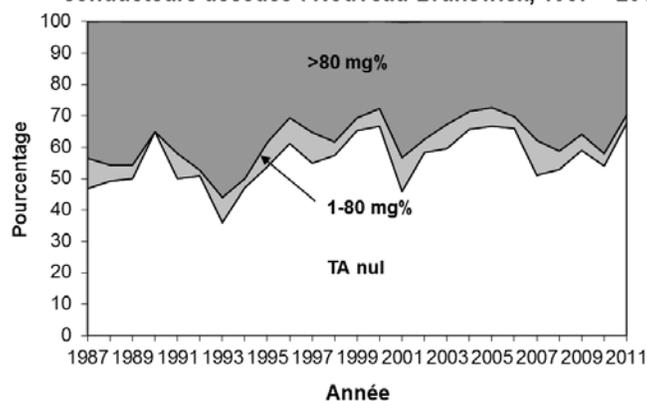
Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 10-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2011 a augmenté de 19,0 % (passant de 56,8 % à 67,6 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 60,3 % (de 6,8 % à 2,7 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 18,4 % (de 36,4 % à 29,7 %).

Tableau 10-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Nouveau-Brunswick, 1987 - 2011

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
2011	39	37	94.9	25	67.6	1	2.7	11	29.7
période de référence 2006 - 2010	45	44	97.8	25	56.8	3	6.8	16	36.4

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 10-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les
conducteurs décédés : Nouveau-Brunswick, 1987 – 2011



Le tableau 10-7 et la figure 10-4 contiennent des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés au cours d'une période plus courte, de 1990 à 2011. 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 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.

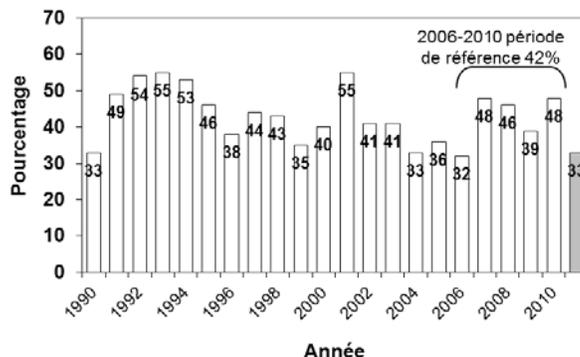
Comme on peut le voir au bas du tableau 10-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 41,5 %. En 2011, 33,3 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 19,8 % par rapport à la période de base.

Tableau 10-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement
blessés : Nouveau-Brunswick, 1990 - 2011

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
2011	45	30	66.7	15	33.3
période de référence 2006 - 2010	53	31	58.5	22	41.5

* 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, 1990-2011



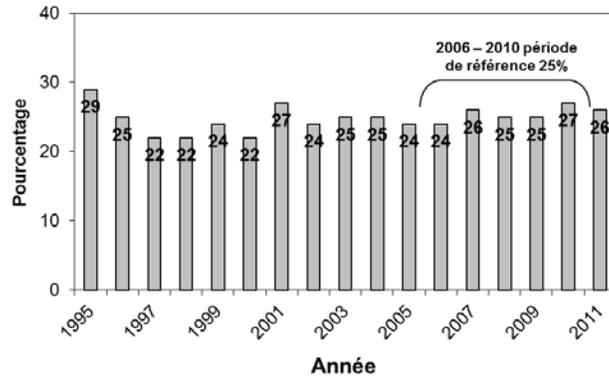
10.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves: Le tableau 10-8 et la figure 10-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (2006 – 2010), 25,4 % 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 26,1 % en 2011, soit une augmentation de 2,8 % du problème.

Tableau 10-8
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 : Nouveau-Brunswick, 1995 - 2011

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)
2011	291	76	(26.1)
période de référence 2006 - 2010	338	86	(25.4)

*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 10-5
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1995 – 2011



*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 10-9 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 10-8 et de la figure 10-5 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 au cours de cette période de 17 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 chuté, passant de 29,2 % à 21,0 %. Par la suite, la fréquence a fluctué jusqu'en 2007 (26,0 %), avant de descendre légèrement à 25,6 % en 2009, de s'élever à 27,5 % en 2010 et de fléchir un peu en 2011 (27,4 %).

Pendant la période de référence (2006 – 2010), 25,6 % 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 2011, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool s'est élevé à 27,4 % – soit une augmentation de 7,0 %.

Tableau 10-9

Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves** et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1995 - 2011

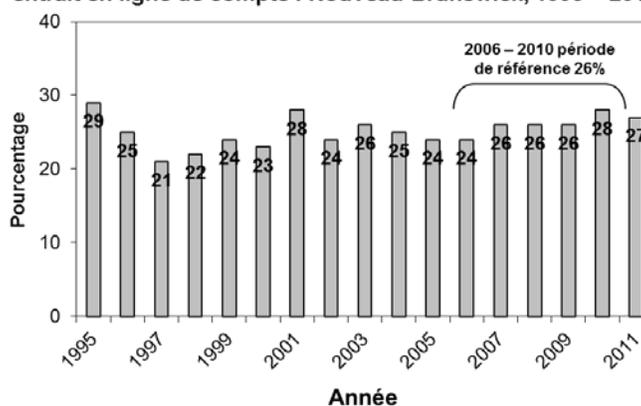
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	681	199	(29.2)
1996	597	146	(24.5)
1997	561	118	(21.0)
1998	542	121	(22.3)
1999	512	124	(24.2)
2000	493	112	(22.7)
2001	511	142	(27.8)
2002	439	105	(23.9)
2003	426	110	(25.8)
2004	425	108	(25.4)
2005	429	102	(23.8)
2006	369	89	(24.1)
2007	327	85	(26.0)
2008	302	78	(25.8)
2009	313	80	(25.6)
2010	309	85	(27.5)
2011	277	76	(27.4)
période de référence 2006 - 2010	324	83	(25.6)

*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 10-6

Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1995 - 2011



10.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 10-10 et la figure 10-7 contiennent des données sur les conducteurs mortellement blessés sur une période de 12 ans (de 2000 à

2011). Comme pour le tableau 10-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers décédés moins de six heures après la collision (voir la section 2.2.5).

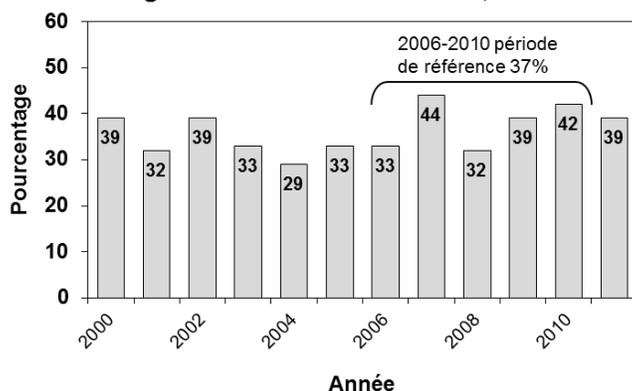
Comme on peut le constater au bas du tableau 10-10, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 37,2 %. En 2011, 39,4 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 5,9 % par rapport à la période de référence.

Tableau 10-10
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Nouveau-Brunswick, 2000-2011

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif	(% soumis au test)	Positif	(% soumis au test)
2000	39	36	92.3	22	61.1	14	38.9
2001	44	34	77.3	23	67.6	11	32.4
2002	51	44	86.3	27	61.4	17	38.6
2003	54	52	96.3	35	67.3	17	32.7
2004	38	34	89.5	24	70.6	10	29.4
2005	54	51	94.4	34	66.7	17	33.3
2006	56	51	91.1	34	66.7	17	33.3
2007	45	43	95.6	24	55.8	19	44.2
2008	34	34	100.0	23	67.6	11	32.4
2009	39	39	100.0	24	61.5	15	38.5
2010	51	50	98.0	29	58.0	21	42.0
2011	39	33	84.6	20	60.6	13	39.4
2006-2010 période de référence	45	43	95.6	27	62.8	16	37.2

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 10-7
Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues : Nouveau-Brunswick, 2000-2011



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 provoqué des blessures graves ou mortelles, ainsi que la consommation de drogues ayant provoqué des blessures mortelles en Nouvelle-Écosse en 2011. Elle contient 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 graves liées à l'alcool (section 11.3);
- > la consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés (section 11.4);
- > les tendances du problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues (section 11.5).

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 des collisions liées à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 2011 dans les 12 mois suivant la collision (une année civile) et dans les 30 jours après la collision. 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. Dans chaque section, la première colonne du tableau indique 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 en cause a consommé de l'alcool.*

Par exemple, dans la première section, on peut constater que, parmi les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision, 12 faisant partie du groupe des 46 à 55 ans ont été tuées dans des collisions routières en Nouvelle-Écosse en 2011. De plus, dans les 12 cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, trois personnes du groupe des 46 à 55 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 2011. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 27,3 % des 46 à 55 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 46 à 55 ans représente 13,6 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 2011.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que 12 personnes du groupe des 46 à 55 ans ont été tuées dans des collisions routières. De plus, dans 12 de ces cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la

collision. Parmi ces personnes, trois (27,3 %) sont mortes dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, les personnes du groupe des 46 à 55 ans représentaient 13,6 % des personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 73 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière en Nouvelle-Écosse en 2011. Dans 73 de ces cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 22 (30,1 %) étaient liés à l'alcool. *En Nouvelle-Écosse, en 2011, 22 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.*

Parmi les 71 personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte dans 100,0 % des cas. Parmi ces cas, 22 (31,0 %) étaient liés à l'alcool. *En Nouvelle-Écosse, en 2011, 22 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.*

Tableau 11-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Nouvelle-Écosse, 2011

Catégorie de victimes	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision						Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision					
	Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)			Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge												
<16	2	2	100.0	0	0.0	0.0	2	2	100.0	0	0.0	0.0
16-19	6	6	100.0	1	16.7	4.5	6	6	100.0	1	16.7	4.5
20-25	11	11	100.0	7	63.6	31.8	11	11	100.0	7	63.6	31.8
26-35	10	10	100.0	6	60.0	27.3	10	10	100.0	6	60.0	27.3
36-45	7	7	100.0	2	28.6	9.1	7	7	100.0	2	28.6	9.1
46-55	12	12	100.0	3	25.0	13.6	12	12	100.0	3	25.0	13.6
>55	25	25	100.0	3	12.0	13.6	23	23	100.0	3	13.0	13.6
Sexe												
Homme	54	54	100.0	21	38.9	95.5	52	52	100.0	21	40.4	95.5
Femme	19	19	100.0	1	5.3	4.5	19	19	100.0	1	5.3	4.5
Genre de victime												
Conducteur	46	46	100.0	15	32.6	68.2	45	45	100.0	15	33.3	68.2
Passager	20	20	100.0	6	30.0	27.3	19	19	100.0	6	31.6	27.3
Piéton	7	7	100.0	1	14.3	4.5	7	7	100.0	1	14.3	4.5
Type de véhicule												
Automobiles	38	38	100.0	14	36.8	63.6	37	37	100.0	14	37.8	63.6
Camions/fourgonnettes	15	15	100.0	3	20.0	13.6	14	14	100.0	3	21.4	13.6
Motocyclettes	7	7	100.0	2	28.6	9.1	7	7	100.0	2	28.6	9.1
Autres véhicules routiers	1	1	100.0	0	0.0	0.0	1	1	100.0	0	0.0	0.0
Véhicules non routiers (Piétons)	5	5	100.0	2	40.0	9.1	5	5	100.0	2	40.0	9.1
	7	7	100.0	1	14.3	4.5	7	7	100.0	1	14.3	4.5
Lieu de la collision												
Voie publique	69	69	100.0	21	30.4	95.5	67	67	100.0	21	31.3	95.5
Hors route	4	4	100.0	1	25.0	4.5	4	4	100.0	1	25.0	4.5
TOTAL	73	73	100.0	22	30.1	100.0	71	71	100.0	22	31.0	100.0

11.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 31,8 % (voir la dernière colonne de la première section) avaient entre 20 et 25 ans,

27,3 %, entre 26 et 35 ans, 13,6 %, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans, 9,1 %, entre 36 et 45 ans et 4,5 %, entre 16 et 19 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne des groupes des 20 à 25 ans est décédée (63,6 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées – 0,0 % des personnes de moins de 16 ans et 12,0 % de celles de plus de 55 ans avaient été victimes de collisions liées à l'alcool.

11.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 95,5 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (38,9 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (5,3 %).

11.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 68,2 % étaient des conducteurs, 27,3 %, des passagers et 4,5 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (32,6 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 30,0 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 14,3 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé.

11.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 63,6 % se trouvaient dans une automobile, 13,6 %, dans un camion/fourgonnette et 9,1 %, étaient des motocyclistes ou des occupants de véhicule non routier.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé (36,8 % par rapport à 20,0 %). Le nombre de victimes dans les autres catégories de véhicules est trop restreint pour produire une estimation fiable de l'incidence de l'alcool.

11.1.5 Lieu de la collision. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant des collisions liées à l'alcool, 95,5 % sont décédées dans une collision survenue sur une voie publique et 4,5 %, dans une collision non routière. La fréquence de consommation d'alcool dans les cas où une personne est décédée à la suite d'une collision liée à l'alcool était aussi supérieure parmi les victimes d'une collision survenue sur une voie publique (30,4 %) à celle des victimes d'une collision non routière (25,0 %).

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 décédés dans les 12 mois suivant une collision en Nouvelle-Écosse en 2011. 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), ainsi que le délai entre le moment de la collision et le décès (dans les 12 mois ou dans les 30 jours suivant la collision).

La première colonne 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 trois conducteurs tués en 2011; ces trois victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, une (33,3 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 7,7 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Tableau 11-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Nouvelle-Écosse, 2011

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 >80 mg %
Groupe d'âge									
16-19	3	3	100.0	1	33.3	7.7	1	33.3	9.1
20-25	7	7	100.0	5	71.4	38.5	4	57.1	36.4
26-35	5	4	80.0	2	50.0	15.4	2	50.0	18.2
36-45	5	5	100.0	1	20.0	7.7	1	20.0	9.1
46-55	9	8	88.9	2	25.0	15.4	2	25.0	18.2
>55	13	7	53.8	2	28.6	15.4	1	14.3	9.1
Sexe									
Homme	35	28	80.0	13	46.4	100.0	11	39.3	100.0
Femme	7	6	85.7	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Type de véhicule									
Automobile	27	20	74.1	10	50.0	76.9	8	40.0	72.7
Camion/fourgonnette	7	6	85.7	1	16.7	7.7	1	16.7	9.1
Motocyclette	7	7	100.0	2	28.6	15.4	2	28.6	18.2
Semi-remorque	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	25	21	84.0	13	61.9	100.0	11	52.4	100.0
Plusieurs véhicules	17	13	76.5	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Délai entre la collision et le décès									
En deçà de 30 jours	41	34	82.9	13	38.2	100.0	11	32.4	100.0
> 30 jours	1	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	42	34	81.0	13	38.2	100.0	11	32.4	100.0

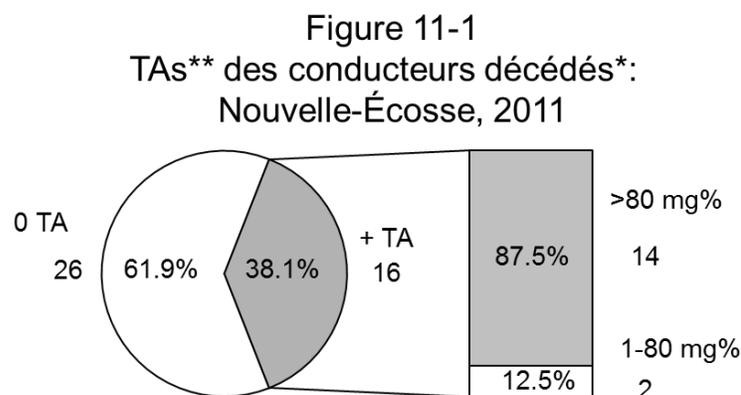
Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un des trois conducteurs (33,3 %) mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avait un TA de plus de 80 mg%. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 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 élevée en 2011, puisque 81,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Nouvelle-Écosse, 38,2 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 11 des 13 (84,6 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 61,8 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 5,9 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 8,8 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 23,5 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

La répartition du TA des conducteurs blessés mortellement est illustrée à la figure 11-1. On peut y voir que 16 des 42 conducteurs mortellement blessés (38,1 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 14 (87,5 %) 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

11.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 38,5 % avaient entre 20 et 25 ans, 15,4 %, entre 26 et 35 ans, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans et 7,7 % avaient entre 16 et 19 ans et entre 36 et 45 ans.

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

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (71,4 %). Par contre, 20,0 % des conducteurs de 36 à 45 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

11.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 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 (35 des 42 victimes, ou 83,3 %, étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (46,4 % et 0,0 %, respectivement). En outre, 84,6 % 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), 76,9 % étaient des automobilistes, 15,4 %, des motocyclistes et 7,7 % 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%), 72,7 % étaient des automobilistes, 18,2 %, des motocyclistes et 9,1 % des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des automobilistes, 28,6 % des motocyclistes et 16,7 % des conducteurs de camions/fourgonnettes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

11.2.4 Variations selon le genre de collision. Les trois cinquièmes des conducteurs décédés (25 des 42) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause 100,0 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et 100,0 % des conducteurs dont les facultés étaient affaiblies.

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Plus des trois cinquièmes des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (61,9 %) avaient un TA positif, comparativement à 0,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

11.2.5 Délai entre le moment de la collision et le décès. Puisque seulement un conducteur mortellement blessé est décédé plus de 30 jours après la collision et que cette personne n'a pas été soumise à un alcootest, il n'est pas possible de faire de comparaison de la consommation d'alcool chez les conducteurs fondée sur le délai entre le moment de la collision et le décès.

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 blessée grièvement en 2011 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 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 11-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. La première colonne 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, 365 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 18,1 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 11-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Nouvelle-Écosse, 2011

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	3	0	0.0	0.0
16-19	29	9	31.0	13.6
20-25	46	12	26.1	18.2
26-35	53	13	24.5	19.7
36-45	59	8	13.6	12.1
46-55	63	8	12.7	12.1
>55	92	11	12.0	16.7
Indéterminé	20	5	25.0	7.6
<u>Sexe</u>				
Homme	231	47	20.3	71.2
Femme	115	14	12.2	21.2
Indéterminé	19	5	26.3	7.6
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	203	41	20.2	62.1
Camion/fourgonnette	97	11	11.3	16.7
Motocyclette	35	6	17.1	9.1
Semi-remorque	6	1	16.7	1.5
Autre véhicule routier	4	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	19	6	31.6	9.1
Indéterminé	1	1	100.0	1.5
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	123	44	35.8	66.7
Plusieurs véhicules	242	22	9.1	33.3
TOTAL	365	66	18.1	100.0

11.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 19,7 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 18,2 %, de celui des 20 à 25 ans, 16,7 %, de celui des plus de 55 ans, 13,6 %, avaient entre 16 et 19 ans et 12,1 % faisaient partie des groupes des 36 à 45 ans et des 46 à 55 ans.

Près du tiers des conducteurs du groupe des 16 à 19 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (31,0 %). Les groupes dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions étaient ceux de moins de 16 ans et de plus de 55 ans (0,0 % et 12,0 %, 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, 71,2 % 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 (20,3 % et 12,2 %, 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, 62,1 % conduisaient des automobiles, 16,7 %, des camions/fourgonnettes, 9,1 %, des motocyclettes et des véhicules non routiers et 1,5 %, des semi-remorques.

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 (31,6 %), par rapport à 20,2 % des automobilistes, 17,1 % des motocyclistes et 16,7 % des conducteurs de semi-remorques. Parmi les conducteurs de camions/fourgonnettes, 11,3 % 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, 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 – 35,8 % de ces conducteurs par rapport à seulement 9,1 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

11.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés

La présente section contient des renseignements sur la présence de drogues, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés en Nouvelle-Écosse en 2011. Le tableau 11-4 montre la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés dans des collisions routières, ainsi que le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de différentes drogues.

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était élevée en Nouvelle-Écosse en 2011, puisque 78,6 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 15 sur 33 (45,5 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (60,0 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note les analgésiques narcotiques (33,3 %), les déprimeurs du SNC (26,7 %) et les stimulants du SNC (6,7 %).

Tableau 11-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement
blessés de véhicules routiers : Nouvelle-Écosse, 2011

Fréquence de consommation de drogues

Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
42	33	(78.6)	15	(45.5)

Catégories de drogues décelées chez les conducteurs ayant eu des résultats positifs

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs*
Cannabis	9	(60.0)
Analgésiques narcotiques	5	(33.3)
Dépresseurs du SNC	4	(26.7)
Stimulants du SNC	1	(6.7)
Hallucinogènes	0	(0.0)
Anesthésiques dissociatifs	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

* L'addition des pourcentages ne donne pas 100 % parce que l'échantillon sanguin de certains conducteurs révélait la présence de plusieurs catégories de drogues.

11.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues

Les sections 11.1 à 11.3 portaient sur trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : 1) le nombre et le pourcentage de personnes décédées à la suite de collisions liées à l'alcool (dans les 12 mois et les 30 jours suivant la collision); 2) le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool; 3) le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La section 11.4 concernait la consommation de drogues par les conducteurs mortellement blessés en 2011. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

11.5.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2011. Le tableau 11-5 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 2011. 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 à moteur (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 56 à un creux de 17 entre 1995 et 2008. On note une hausse à 25 en 2009, une diminution à 18 en 2010, et une légère remontée à 25 en 2011. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a diminué de façon générale de 50,9 % en 1995 à un creux de 21,3 % en 2008, s'est élevé à 36,8 % en 2009, a baissé de nouveau à 26,9 % en 2010, pour remonter à 27,9 % en 2011.

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 25 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 31,3 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a diminué de 10,9 % par rapport aux 31,3 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 27,9 % en 2011. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on constate une baisse de 24,0 % par rapport à la moyenne de 25 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 19 en 2011.

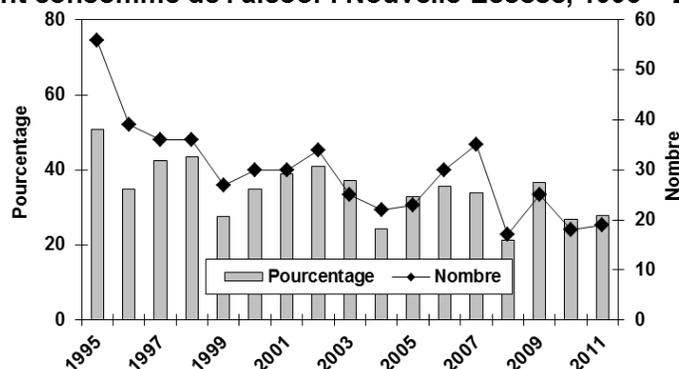
Tableau 11-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en**
cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Nouvelle-Écosse, 1995 - 2011

Année	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision			Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision		
	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool		Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total		Nombre	% du total
1995	110	56	50.9	107	54	50.5
1996	112	39	34.8	112	39	34.8
1997	85	36	42.4	85	36	42.4
1998	83	36	43.4	83	36	43.4
1999	98	27	27.6	98	27	27.6
2000	86	30	34.9	86	30	34.9
2001	77	30	39.0	75	30	40.0
2002	83	34	41.0	82	33	40.2
2003	67	25	37.3	67	25	37.3
2004	90	22	24.4	89	22	24.7
2005	70	23	32.9	70	23	32.9
2006	84	30	35.7	83	30	36.1
2007	103	35	34.0	102	35	34.3
2008	80	17	21.3	79	17	21.5
2009	68	25	36.8	67	25	37.3
2010	67	18	26.9	67	18	26.9
2011	68	19	27.9	66	19	28.8
période de référence 2006 - 2010	80	25	31.3	80	25	31.3

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

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

Figure 11-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouvelle-Écosse, 1995 – 2011



11.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 25 ans, soit de 1987 à 2011, figurent au tableau 11-6. 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 (voir la section 2.2.2).

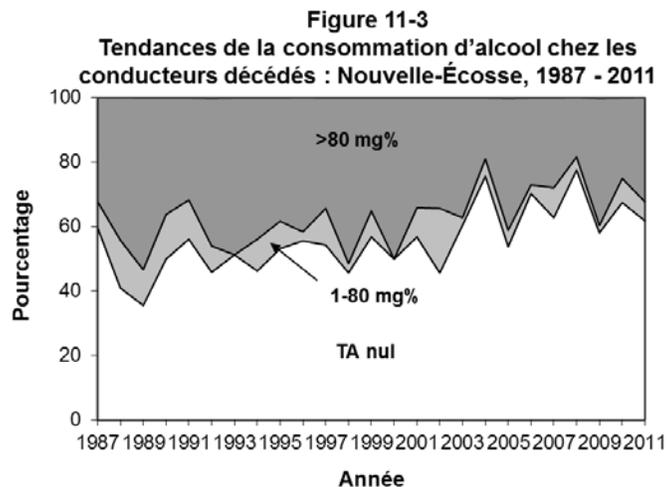
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite a atteint un sommet en 1989 (53,5 %), a fluctué jusqu'en 2005 (41,0 %), avant de redescendre jusqu'à un creux en 2008 (18,4 %), se raffermir en 2009 (39,5 %), baisser de nouveau en 2010 (25,0 %) et se relever en 2011 (32,4 %). 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 %), de remonter en 2010 (67,5 %) et de glisser de nouveau en 2011 (61,8 %). 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 %), de se relever en 2010 (7,5 %) et de décliner encore une fois en 2011 (5,9 %).

Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 11-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2011 a diminué de 10,4 % (passant de 69,0 % à 61,8 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 22,9 % (de 4,8 % à 5,9 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une augmentation de 23,7 % (de 26,2 % à 32,4 %).

Tableau 11-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Nouvelle-Écosse, 1987 - 2011

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
2011	34	34	100.0	21	61.8	2	5.9	11	32.4
période de référence 2006 - 2010	43	42	97.7	29	69.0	2	4.8	11	26.2

*Décédés moins de six heures après la collision.



Le tableau 11-7 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 2011. 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 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.

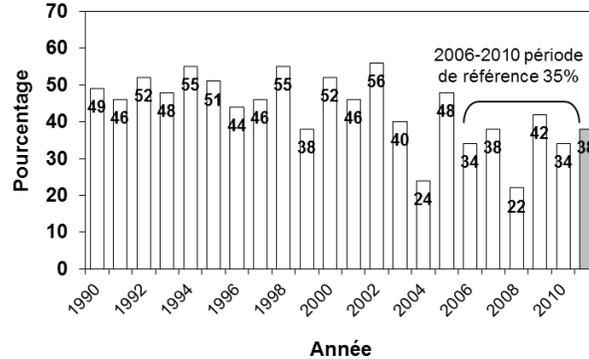
Comme on peut le voir au bas du tableau 11-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 34,7 %. En 2011, 38,1 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une hausse de 9,8 % par rapport à la période de base.

Tableau 11-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement
blessés : Nouvelle-Écosse, 1990 - 2011

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
2011	42	26	61.9	16	38.1
période de référence 2006 - 2010	49	32	65.3	17	34.7

* 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, 1990-2011



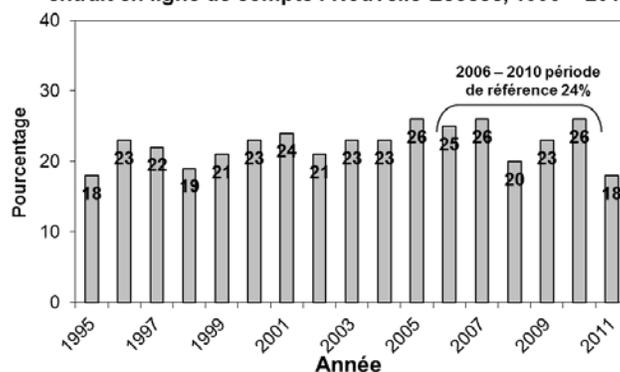
11.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 11-8 et la figure 11-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (2006 – 2010), 24,1 % 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 18,1 % en 2011, soit une diminution de 24,9 % du problème.

Tableau 11-8
 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 : Nouvelle-Écosse, 1995 - 2011

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)
2011	365	66	(18.1)
période de référence 2006 - 2010	340	82	(24.1)

*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.

Figure 11-5
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1995 – 2011



*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 11-9 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 11-8 et de la figure 11-5 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 la période de 17 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, glisser de nouveau à 20,0 % en 2008, s'élever en 2010 (25,8 %) et fléchir encore en 2011 (17,1 %).

Pendant la période de référence (2006 – 2010), 23,9 % 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 2011, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool était de 17,1 %, soit une diminution de 28,4 % par rapport à la période de référence.

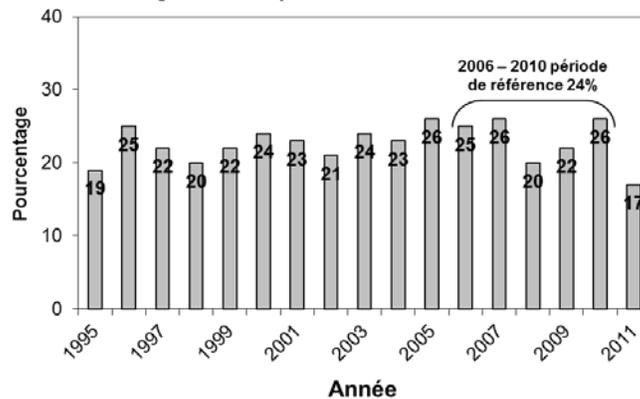
Tableau 11-9
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en
cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où**
l'alcool entrait en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1995 - 2011

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)
2011	345	59	(17.1)
période de référence 2006 - 2010	318	76	(23.9)

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

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

Figure 11-6
Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause
dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool
entrait en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1995 – 2011



11.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 11-10 et la figure 11-7 contiennent des données sur les conducteurs mortellement blessés sur une période de 12 ans (de 2000 à 2011). Comme pour le tableau 11-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers décédés moins de six heures après la collision (voir la section 2.2.5).

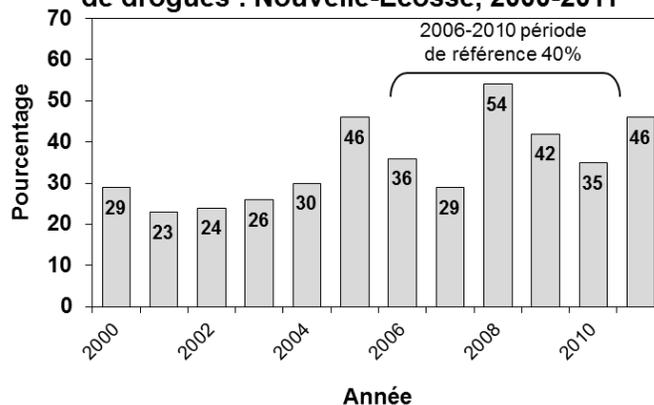
Comme on peut le constater au bas du tableau 11-10, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 40,0 %. En 2011, 45,5 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 13,8 % par rapport à la période de référence.

Tableau 11-10
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Nouvelle-Écosse, 2000-2011

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif	(% soumis au test)	Positif	(% soumis au test)
2000	47	34	72.3	24	70.6	10	29.4
2001	48	40	83.3	31	77.5	9	22.5
2002	36	34	94.4	26	76.5	8	23.5
2003	44	39	88.6	29	74.4	10	25.6
2004	40	33	82.5	23	69.7	10	30.3
2005	39	35	89.7	19	54.3	16	45.7
2006	37	33	89.2	21	63.6	12	36.4
2007	44	42	95.5	30	71.4	12	28.6
2008	50	41	82.0	19	46.3	22	53.7
2009	44	43	97.7	25	58.1	18	41.9
2010	40	40	100.0	26	65.0	14	35.0
2011	34	33	97.1	18	54.5	15	45.5
2006-2010 période de référence	43	40	93.0	24	60.0	16	40.0

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 11-7
Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues : Nouvelle-Écosse, 2000-2011



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 provoqué des blessures graves ou mortelles, ainsi que la consommation de drogues ayant provoqué des blessures mortelles à l'Île-du-Prince-Édouard en 2011. Elle contient 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 graves liées à l'alcool (section 12.3);
- > la consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés (section 12.4);
- > les tendances du problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues (section 12.5).

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 des collisions liées à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard en 2011 dans les 12 mois suivant la collision (une année civile) et dans les 30 jours après la collision. 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. Dans chaque section, la première colonne du tableau indique 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 en cause a consommé de l'alcool.*

Par exemple, dans la première section, on peut constater que, parmi les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision, quatre personnes faisant partie du groupe des 20 à 25 ans ont été tuées dans des collisions routières à l'Île-du-Prince-Édouard en 2011. De plus, dans ces quatre 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, en 2011, trois personnes faisant partie du groupe des 20 à 25 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 75,0 % des 20 à 25 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 20 à 25 ans représente 30,0 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard en 2011.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que quatre personnes du groupe des 20 à 25 ans ont été tuées dans des collisions routières. Dans les quatre cas

(100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. Parmi ces personnes, trois (75,0 %) sont mortes dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, les personnes du groupe des 20 à 25 ans représentaient 30,0 % des personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 18 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière à l'Île-du-Prince-Édouard en 2011. Dans 17 de ces cas (94,4 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 10 (58,8 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (18 x 0,588), on peut déterminer qu'à l'Île-du-Prince-Édouard, en 2011, 11 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.

Parmi les 18 personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte dans 94,4 % des cas. Parmi ces cas connus, 10 (58,8 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (18 x 0,588), on peut déterminer qu'à l'Île-du-Prince-Édouard, en 2011, 11 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.

Tableau 12-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 2011

Catégorie de victimes	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision						Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision					
	Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)			Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge												
<20*	2	1	50.0	1	0.0	10.0	2	1	50.0	1	0.0	10.0
20-25	4	4	100.0	3	75.0	30.0	4	4	100.0	3	75.0	30.0
26-35	3	3	100.0	2	66.7	20.0	3	3	100.0	2	66.7	20.0
36-55*	5	5	100.0	4	80.0	40.0	5	5	100.0	4	80.0	40.0
>55	4	4	100.0	0	0.0	0.0	4	4	100.0	0	0.0	0.0
Sexe												
Homme	13	12	92.3	8	66.7	80.0	13	12	92.3	8	66.7	80.0
Femme	5	5	100.0	2	40.0	20.0	5	5	100.0	2	40.0	20.0
Genre de victime												
Conducteur	12	11	91.7	7	63.6	70.0	12	11	91.7	7	63.6	70.0
Autre**	6	6	100.0	3	50.0	30.0	6	6	100.0	3	50.0	30.0
Type de véhicule												
Automobiles	10	10	100.0	5	50.0	50.0	10	10	100.0	5	50.0	50.0
Camions/fourgonnettes	3	3	100.0	2	66.7	20.0	3	3	100.0	2	66.7	20.0
Motocyclettes	3	3	100.0	2	66.7	20.0	3	3	100.0	2	66.7	20.0
Autres***	2	1	50.0	1	100.0	10.0	2	1	50.0	1	100.0	10.0
Lieu de la collision												
Voie publique	18	17	94.4	10	58.8	100.0	18	17	94.4	10	58.8	100.0
Hors route	0	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	18	17	94.4	10	58.8	100.0	18	17	94.4	10	58.8	100.0

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

** Les passagers et les piétons ont été regroupés afin d'éviter qu'une personne soit identifiée.

*** Les piétons et les occupants de véhicules non routiers ont été regroupés afin d'éviter qu'une personne soit identifiée.

12.1.1 Âge de la victime. Les personnes de moins de 16 ans et du groupe des 16 à 19 ans (réunies pour former le groupe des moins de 20 ans) et ceux des groupes de 36 à 45 ans et de 46 à 55 ans (réunies pour former le groupe des 36 à 55 ans) ont été amalgamées en groupes d'âge plus étendus afin d'éviter qu'une personne soit identifiée. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 40,0 % (voir la dernière colonne) avaient entre 36 et 55 ans, 30,0 %, entre 20 et 25 ans, 20,0 %, entre 26 et 35 ans et 10,0 % avaient moins de 20 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne de moins de 20 ans est décédée (100,0 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes de plus de 55 ans – 0,0 % des personnes de ce groupe d'âge avaient été victimes de collisions liées à l'alcool.

12.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 80,0 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (66,7 %) était aussi supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (40,0 %).

12.1.3 Genre de victime. Les passagers et les piétons ont été regroupés dans une catégorie 'autre' genre de victime afin d'éviter qu'une personne soit identifiée. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 70,0 % étaient des conducteurs et 30,0 %, un autre genre de victime.

Dans chacune des principales catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (63,6 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 50,0 % des collisions dans lesquelles un autre genre de victime est décédé.

12.1.4 Type de véhicule. Les piétons et les occupants de véhicules non routiers ont été regroupés dans une catégorie 'autres' véhicules afin d'éviter qu'une personne soit identifiée. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 50,0 % se trouvaient dans une automobile, 20,0 % dans un camion/fourgonnette et sur une motocyclette et 10,0 % étaient des occupants d'autres véhicules.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette ou un motocycliste est décédé (66,7 %) était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (50,0 %).

12.1.5 Lieu de la collision. Puisque toutes les victimes mortellement blessées l'ont été dans des collisions survenues sur les voies publiques, une comparaison de la présence d'alcool dans les collisions survenues sur les voies publiques ou hors des voies publiques n'est pas pertinente.

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 décédés dans les 12 mois suivant une collision à l'Île-du-Prince-Édouard en 2011. 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), ainsi que le délai entre le moment de la collision et le décès (dans les 12 mois ou dans les 30 jours suivant la collision).

La première colonne 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 36 à 55 ans, parmi lesquels il y a eu trois conducteurs tués en 2011; toutes ces victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, deux (66,7 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 36 à 55 ans représentaient 28,6 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un (33,3 %) des conducteurs mortellement blessés du groupe des 36 à 55 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avait un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie qu'un des deux conducteurs qui avaient bu avait un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 36 à 55 ans représentaient 20,0 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. À l'Île-du-Prince-Édouard, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2011, puisque 100,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

À l'Île-du-Prince-Édouard, 63,6 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et cinq des sept (71,4 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 36,4 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 18,2 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 27,3 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 18,2 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

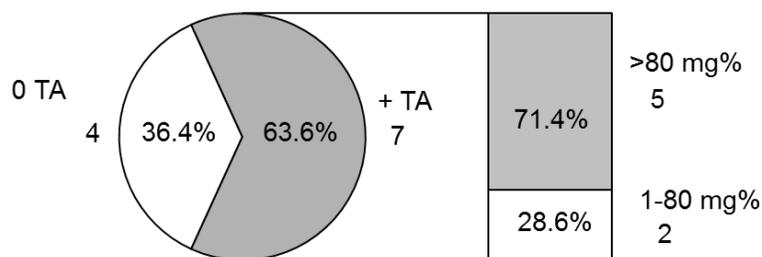
La répartition du TA de tous les conducteurs blessés mortellement est illustrée à la figure 12-1. On peut y voir que sept des 11 conducteurs mortellement blessés (63,6 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, cinq (71,4 %) avaient un TA de plus de 80 mg%.

Tableau 12-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Île du Prince Édouard, 2011

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 >80 mg %
Groupe d'âge									
<36*	6	6	100.0	5	83.3	71.4	4	66.7	80.0
36-55*	3	3	100.0	2	66.7	28.6	1	33.3	20.0
>55	2	2	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Sexe									
Homme	9	9	100.0	7	77.8	100.0	5	55.6	100.0
Femme	2	2	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Type de véhicule									
Automobile	6	6	100.0	4	66.7	57.1	4	66.7	80.0
Camion/fourgonnette	3	3	100.0	2	66.7	28.6	1	33.3	20.0
Motocyclette	2	2	100.0	1	50.0	14.3	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	10	10	100.0	7	70.0	100.0	5	50.0	100.0
Plusieurs véhicules	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Délai entre la collision et le décès									
En deçà de 30 jours	11	11	100.0	7	63.6	100.0	5	45.5	100.0
> 30 jours	0	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	11	11	100.0	7	63.6	100.0	5	45.5	100.0

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

Figure 12-1
TAs des conducteurs décédés*:**
Île-du-Prince-Édouard, 2011



* 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. Les conducteurs des groupes de 16 à 19 ans, de 20 à 25 ans et de 26 à 35 ans (réunies pour former le groupe des moins de 36 ans) et ceux des groupes de 36 à 45 ans et de 46 à 55 ans (réunies pour former le groupe des 36 à 55 ans) ont été amalgamés en groupes d'âge plus étendus afin d'éviter qu'une personne soit identifiée. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool

(c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 71,4 % avaient moins de 36 ans, 28,6 % avaient entre 36 et 55 ans et 0,0 % avaient plus de 55 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 80,0 % avaient moins de 36 ans et 20,0 %, entre 36 et 55 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient moins de 36 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (83,3 %). Par contre, aucun (0,0 %) des conducteurs de plus de 55 ans n'avait consommé d'alcool.

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

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (neuf des 11 victimes ou 81,8 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (77,8 % et 0,0 %, respectivement). En outre, 71,4 % des conducteurs qui avaient bu avaient 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), 57,1 % étaient des automobilistes, 28,6 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 14,3 %, des motocyclistes.

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

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

12.2.4 Variations selon le genre de collision. Dix des 11 conducteurs décédés (90,9 %) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, et ces accidents mettaient en cause la totalité des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (100,0 %).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Plus des deux tiers des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (70,0 %) avaient un TA positif, comparativement à 0,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

12.2.5 Délai entre le moment de la collision et le décès. Puisque tous les conducteurs mortellement blessés sont décédés dans les 30 jours suivant la collision, une comparaison de l'usage d'alcool entre les conducteurs basée sur les différences de délai entre le moment de la collision et le décès n'est pas pertinente.

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 blessée grièvement en 2011 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 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 12-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. La première colonne 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, 67 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 25,4 % étaient liées à l'alcool.

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

Les deux cinquièmes des conducteurs des groupes de 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 (40,0 %). 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 et de plus de 55 ans (0,0 % et 9,1 %, respectivement).

12.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 88,2 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (30,0 % et 12,5 %, 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, 52,9 % étaient des conducteurs d'automobiles, 23,5 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 11,8 %, des conducteurs de véhicules non routiers et 5,9 %, des motocyclistes et des conducteurs de semi-remorques.

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 étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 33,3 % pour les conducteurs de semi-remorques, 26,7 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes et 25,0 % pour les conducteurs d'automobiles. Chez les motocyclistes, 12,5 % étaient représentés dans des collisions liées à l'alcool.

Tableau 12-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Île-du-Prince-Édouard, 2011

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	3	0	0.0	0.0
16-19	10	4	40.0	23.5
20-25	10	4	40.0	23.5
26-35	7	2	28.6	11.8
36-45	14	3	21.4	17.6
46-55	11	3	27.3	17.6
>55	11	1	9.1	5.9
Indéterminé	1	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	50	15	30.0	88.2
Femme	16	2	12.5	11.8
Indéterminé	1	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	36	9	25.0	52.9
Camion/fourgonnette	15	4	26.7	23.5
Motocyclette	8	1	12.5	5.9
Semi-remorque	3	1	33.3	5.9
Véhicule non routier	4	2	50.0	11.8
Indéterminé	1	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	19	11	57.9	64.7
Plusieurs véhicules	48	6	12.5	35.3
TOTAL	67	17	25.4	100.0

12.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 64,7 % 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 – 57,9 % de ces conducteurs par rapport à seulement 12,5 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

12.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés

La présente section contient des renseignements sur la présence de drogues, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés à l'Île-du-Prince-Édouard en 2011. Le tableau 12-4 montre la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés dans des collisions routières,

ainsi que le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de différentes drogues.

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était très élevée à l'Île-du-Prince-Édouard en 2011, puisque 100,0 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, huit sur 11 (72,7 %) ont obtenu un résultat positif. Les catégories du cannabis et des analgésiques narcotiques étaient les plus fréquemment décelées chez ces conducteurs (50,0 % chacune). L'autre catégorie dépistée chez conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues était celle des dépresseurs du SNC (12,5 %).

Tableau 12-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Île-du-Prince-Édouard, 2011

Fréquence de consommation de drogues

Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
11	11	(100.0)	8	(72.7)

Catégories de drogues décelées chez les conducteurs ayant eu des résultats positifs

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs*
Cannabis	4	(50.0)
Analgésiques narcotiques	4	(50.0)
Dépresseurs du SNC	1	(12.5)
Stimulants du SNC	0	(0.0)
Hallucinogènes	0	(0.0)
Anesthésiques dissociatifs	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

* L'addition des pourcentages ne donne pas 100 % parce que l'échantillon sanguin de certains conducteurs révélait la présence de plusieurs catégories de drogues.

12.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues

Les sections 12.1 à 12.3 portaient sur trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : 1) le nombre et le pourcentage de personnes décédées à la suite de collisions liées à l'alcool; 2) le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool; 3) le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La section 12.4 concernait la consommation de drogues par les conducteurs mortellement blessés en 2011. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

12.5.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2011. Le tableau 12-5 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 2011. 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 à moteur (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

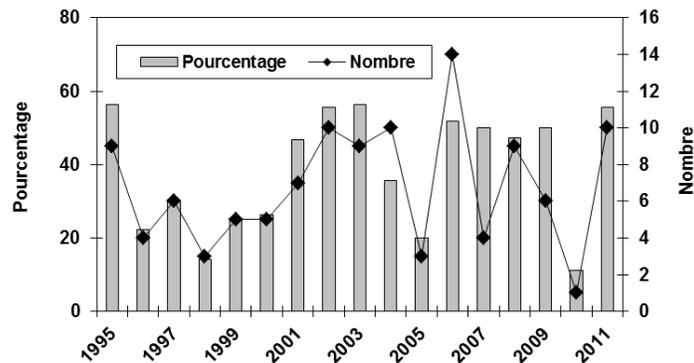
Tableau 12-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Île-du-Prince-Édouard, 1995 - 2011**

Année	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision			Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision		
	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool		Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total		Nombre	% du total
1995	16	9	56.3	16	9	56.3
1996	18	4	22.2	15	4	26.7
1997	20	6	30.0	20	6	30.0
1998	21	3	14.3	20	2	10.0
1999	20	5	25.0	19	5	26.3
2000	19	5	26.3	19	5	26.3
2001	15	7	46.7	14	7	50.0
2002	18	10	55.6	17	9	52.9
2003	16	9	56.3	13	8	61.5
2004	28	10	35.7	28	10	35.7
2005	15	3	20.0	15	3	20.0
2006	27	14	51.9	26	14	53.8
2007	8	4	50.0	8	4	50.0
2008	19	9	47.4	17	9	52.9
2009	12	6	50.0	12	6	50.0
2010	9	1	11.1	9	1	11.1
2011	18	10	55.6	18	10	55.6
période de référence 2006 - 2010	15	7	46.7	14	7	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 12-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 1995 - 2011



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 neuf à trois entre 1995 et 1998. Il y a eu ensuite fluctuation entre 2002 et 2005, une hausse à 14 en 2006, une diminution générale jusqu'à un creux en 2010 et une nouvelle hausse à 10 en 2011. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a diminué de façon générale, passant de 56,3 % en 1995 à 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, a chuté à son plus bas, à 11,1 %, en 2010 pour grimper de nouveau à 55,6 % en 2011.

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de sept décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 46,7 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a augmenté de 19,1 %, par rapport aux 46,7 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 55,6 % en 2011. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on constate une hausse de 42,9 % par rapport à la moyenne de sept pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 10 en 2011.

12.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 25 ans, soit de 1987 à 2011, figurent au tableau 12-6. 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 (voir la section 2.2.2).

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 1997 (11,1 %), pour augmenter, de façon générale, jusqu'en 2005 (42,9 %), fléchir en 2006 (27,3 %), s'élever en 2007 (66,7 %), baisser en 2010 (0,0 %) et grimper de nouveau en 2011 (45,5 %). 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 en 2010 (83,3 %) et de redescendre en 2011 (36,4 %). 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 2011 (18,2 %).

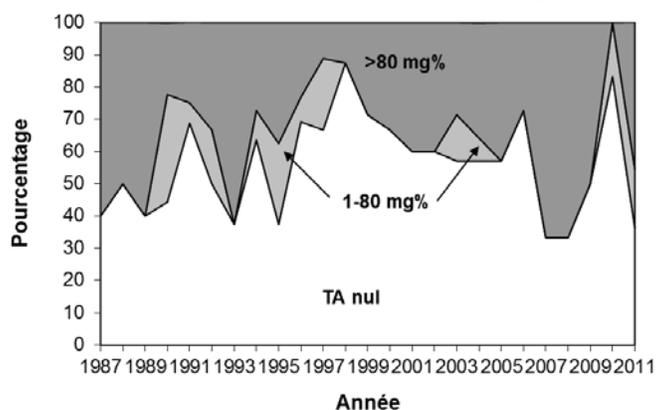
Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 12-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2011 a diminué de 41,8 % (passant de 62,5 % à 36,4 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 0,0 % à 18,2 %. En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une augmentation de 21,3 % (de 37,5 % à 45,5 %).

Tableau 12-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Île-du-Prince-Édouard, 1987 - 2011

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
2011	11	11	100.0	4	36.4	2	18.2	5	45.5
période de référence 2006 - 2010	8	8	100.0	5	62.5	0	0.0	3	37.5

*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 - 2011



Le tableau 12-7 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 2011. 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 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.

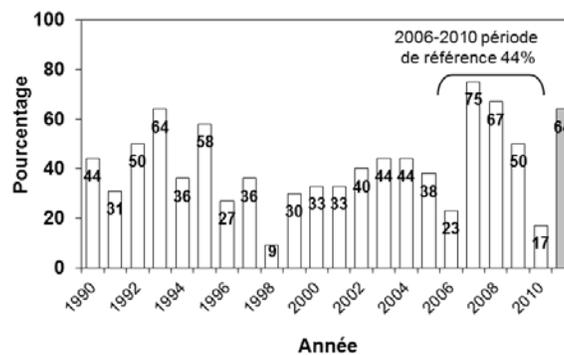
Comme on peut le voir au bas du tableau 12-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 44,4 %. En 2011, 63,6 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une hausse de 43,2 % par rapport à la période de base.

Tableau 12-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement
blessés : Île-du-Prince-Édouard, 1990 - 2011

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
2011	11	4	36.4	7	63.6
période de référence 2006 - 2010	9	5	55.6	4	44.4

* 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, 1990-2011



12.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 12-8 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 12-8, pendant la période de référence (2006 – 2010), 23,4 % en moyenne de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des

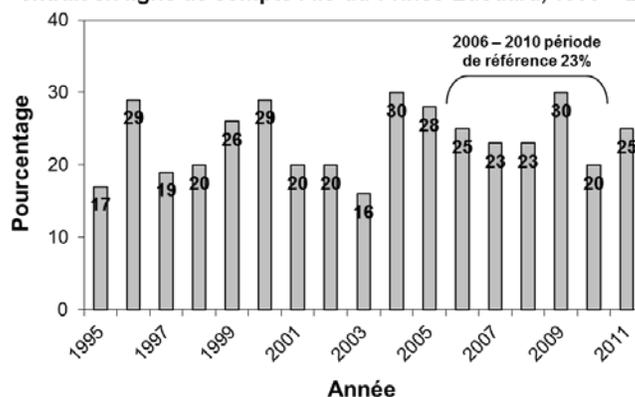
blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 25,4 % en 2011, soit une hausse de 8,5 % du problème.

Tableau 12-8
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 : Île-du-Prince-Édouard, 1995 - 2011

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)
2011	67	17	(25.4)
période de référence 2006 - 2010	64	15	(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
entrait en ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1995 – 2011



Le tableau 12-9 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 que du tableau 12-8 et de 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 17 ans. De 1995 à 1996, le pourcentage des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a augmenté, passant de 15,1 % à 29,7 %. Puis, 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, de redescendre à 19,7 % en 2010 et de remonter à 24,2 % en 2011.

Comme l'illustre le tableau 12-9, pendant la période de référence (2006 – 2010), 23,0 % 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 2011, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool s'est élevé à 24,2 %, soit une augmentation de 5,2 %.

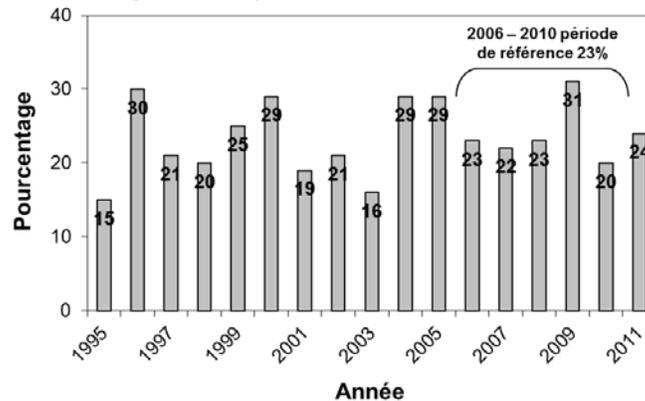
Tableau 12-9
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1995 - 2011**

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)
2011	62	15	(24.2)
période de référence 2006 - 2010	61	14	(23.0)

*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 12-6
Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routier en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1995 – 2011



12.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 12-10 et la figure 12-7 contiennent des données sur les conducteurs mortellement blessés sur une période de 12 ans (de 2000 à 2011). Comme pour le tableau 12-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers décédés moins de six heures après la collision (voir la section 2.2.5).

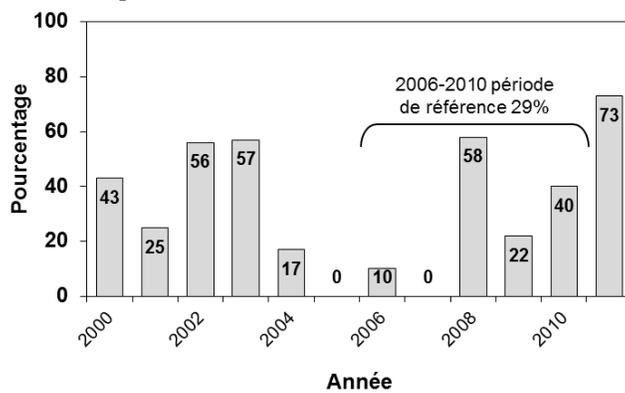
Comme on peut le constater au bas du tableau 12-10, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 28,6 %. En 2011, 72,7 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 154,2 % par rapport à la période de référence.

Tableau 12-10
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Île-du-Prince-Édouard, 2000-2011

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif	(% soumis au test)	Positif	(% soumis au test)
2000	10	7	70.0	4	57.1	3	42.9
2001	5	4	80.0	3	75.0	1	25.0
2002	10	9	90.0	4	44.4	5	55.6
2003	7	7	100.0	3	42.9	4	57.1
2004	15	12	80.0	10	83.3	2	16.7
2005	8	7	87.5	7	100.0	0	0.0
2006	11	10	90.9	9	90.0	1	10.0
2007	3	3	100.0	3	100.0	0	0.0
2008	12	12	100.0	5	41.7	7	58.3
2009	10	9	90.0	7	77.8	2	22.2
2010	6	5	83.3	3	60.0	2	40.0
2011	11	11	100.0	3	27.3	8	72.7
2006-2010 période de référence	8	7	87.5	5	71.4	2	28.6

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 12-7
Pourcentage de conducteurs mortellement
blessés avec résultat positif au test de dépistage
de drogues : Île-du-Prince-Édouard, 2000-2011



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 provoqué des blessures graves ou mortelles, ainsi que la consommation de drogues ayant provoqué des blessures mortelles à Terre-Neuve-et-Labrador en 2011. Elle contient 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 graves liées à l'alcool (section 13.3);
- > la consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés (section 13.4);
- > les tendances du problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues (section 13.5).

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 des collisions liées à l'alcool à Terre-Neuve-et-Labrador en 2011 dans les 12 mois suivant la collision (une année civile) et dans les 30 jours après la collision. 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. Dans chaque section, la première colonne du tableau indique 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 en cause a consommé de l'alcool.*

Par exemple, dans la première section, on peut constater que, parmi les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision, huit personnes faisant partie du groupe des 20 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières à Terre-Neuve-et-Labrador en 2011. De plus, dans cinq de ces cas (62,5 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, en 2011, quatre personnes du groupe des 20 à 35 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool à Terre-Neuve-et-Labrador. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 80,0 % des 20 à 35 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 20 à 35 ans représente 33,3 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool à Terre-Neuve-et-Labrador en 2011.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que huit personnes faisant partie du groupe des 20 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières. De plus,

dans cinq de ces cas (62,5 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. Parmi ces personnes, quatre (80,0 %) sont mortes dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, les personnes du groupe des 20 à 35 ans représentaient 33,3 % des personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 49 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière à Terre-Neuve-et-Labrador en 2011. Dans 24 de ces cas (49,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Parmi ces cas connus, 12 (50,0 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (49 x 0,5) on peut déterminer qu'à Terre-Neuve-et-Labrador, en 2011, 25 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.

Parmi les 49 personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte dans 49,0 % des cas. Parmi ces cas connus, 12 (50,0 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (49 x 0,5) on peut déterminer qu'à Terre-Neuve-et-Labrador, en 2011, 25 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.

Tableau 13-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Terre-Neuve et Labrador, 2011

Catégorie de victimes	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision						Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision					
	Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)			Nombre de décès	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
 Groupe d'âge 												
<16	1	1	100.0	0	0.0	0.0	1	1	100.0	0	0.0	0.0
16-19	1	1	100.0	0	0.0	0.0	1	1	100.0	0	0.0	0.0
20-35*	8	5	62.5	4	80.0	33.3	8	5	62.5	4	80.0	33.3
36-45	9	5	55.6	4	80.0	33.3	9	5	55.6	4	80.0	33.3
46-55	7	3	42.9	2	66.7	16.7	7	3	42.9	2	66.7	16.7
>55	23	9	39.1	2	22.2	16.7	23	9	39.1	2	22.2	16.7
 Sexe 												
Homme	37	20	54.1	10	50.0	83.3	37	20	54.1	10	50.0	83.3
Femme	12	4	33.3	2	50.0	16.7	12	4	33.3	2	50.0	16.7
 Genre de victime 												
Conducteur	37	21	56.8	10	47.6	83.3	37	21	56.8	10	47.6	83.3
Passager	6	1	16.7	1	100.0	8.3	6	1	16.7	1	100.0	8.3
Piéton	6	2	33.3	1	50.0	8.3	6	2	33.3	1	50.0	8.3
 Type de véhicule 												
Automobiles	18	7	38.9	2	28.6	16.7	18	7	38.9	2	28.6	16.7
Camions/fourgonnettes	8	5	62.5	3	60.0	25.0	8	5	62.5	3	60.0	25.0
Motocyclettes	6	3	50.0	1	33.3	8.3	6	3	50.0	1	33.3	8.3
Autre véhicule routier	2	0	0.0	0	0.0	0.0	2	0	0.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	8	7	87.5	5	71.4	41.7	8	7	87.5	5	71.4	41.7
Indéterminé	1	0	0.0	0	0.0	0.0	1	0	0.0	0	0.0	0.0
Piéton	6	2	33.3	1	50.0	8.3	6	2	33.3	1	50.0	8.3
 Lieu de la collision 												
Voie publique	44	19	43.2	9	47.4	75.0	44	19	43.2	9	47.4	75.0
Hors route	5	5	100.0	3	60.0	25.0	5	5	100.0	3	60.0	25.0
 TOTAL 	49	24	49.0	12	50.0	100.0	49	24	49.0	12	50.0	100.0

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

13.1.1 Âge de la victime. Les groupes de 20 à 25 ans et de 26 à 35 ans ont été amalgamés (formant le groupe des 20 à 35 ans) afin d'éviter qu'une personne soit identifiée. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 33,3 % (voir la dernière colonne de la première section) avaient entre 20 et 35 ans et entre 36 et 45 ans et 16,7 %, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne des groupes de 20 à 35 ans et de 36 à 45 ans est décédée (80,0 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes – 0,0 % des personnes de moins de 16 ans et du groupe des 16 à 19 ans ont été victimes de collisions liées à l'alcool.

13.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 83,3 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (50,0 %) était identique à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (50,0 %).

13.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 83,3 % étaient des conducteurs et 8,3 %, des passagers et des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (100,0 %) a été observée dans les collisions où un passager a été tué. L'alcool était en cause dans 50,0 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé et 47,6 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé.

13.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 41,7 % se trouvaient dans un véhicule non routier, 25,0 %, dans un camion/fourgonnette, 16,7 %, dans une automobile et 8,3 % étaient des motocyclistes.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de véhicule non routier est décédé (71,4 %) était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé (60,0 %). Parmi les occupants d'automobile, 28,6 % sont décédés dans une collision liée à l'alcool, comparativement à 33,3 % des motocyclistes.

13.1.5 Lieu de la collision. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant des collisions liées à l'alcool, 75,0 % sont décédées dans une collision survenue sur une voie publique et 25,0 % dans une collision non routière. Cependant, la fréquence de consommation d'alcool dans les cas où une personne est décédée à la suite d'une collision liée à l'alcool était supérieure parmi les victimes d'une collision non routière (60,0 %) à celle des victimes d'une collision survenue sur une voie publique (47,4 %).

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 décédés dans les 12 mois suivant une collision à Terre-Neuve-et-Labrador en 2011. 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), ainsi que le délai entre le moment de la collision et le décès (dans les 12 mois ou dans les 30 jours suivant la collision).

La première colonne 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 36 à 45 ans, parmi lesquels il y a eu six conducteurs tués en 2011; toutes ces victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, trois (50,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 36 à 45 ans représentaient 60,0 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Tableau 13-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Terre-Neuve et Labrador, 2011

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 >80 mg %
Groupe d'âge									
16-19	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
20-25	3	3	100.0	1	33.3	20.0	1	33.3	20.0
36-45	7	7	100.0	3	42.9	60.0	3	42.9	60.0
46-55	3	2	66.7	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
>55	15	12	80.0	1	8.3	20.0	1	8.3	20.0
Sexe									
Homme	22	20	90.9	4	20.0	80.0	4	20.0	80.0
Femme	7	5	71.4	1	20.0	20.0	1	20.0	20.0
Type de véhicule									
Automobile	16	13	81.3	1	7.7	20.0	1	7.7	20.0
Camion/fourgonnette	6	6	100.0	3	50.0	60.0	3	50.0	60.0
Motocyclette	6	5	83.3	1	20.0	20.0	1	20.0	20.0
Semi-remorque	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	15	13	86.7	5	38.5	100.0	5	38.5	100.0
Plusieurs véhicules	14	12	85.7	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Délai entre la collision et le décès									
En deçà de 30 jours	29	25	86.2	5	20.0	100.0	5	20.0	100.0
> 30 jours	0	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	29	25	86.2	5	20.0	100.0	5	20.0	100.0

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que trois des six conducteurs (50,0 %) mortellement blessés du groupe des 36 à 45 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que tous les conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 36 à 45 ans représentaient 60,0 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

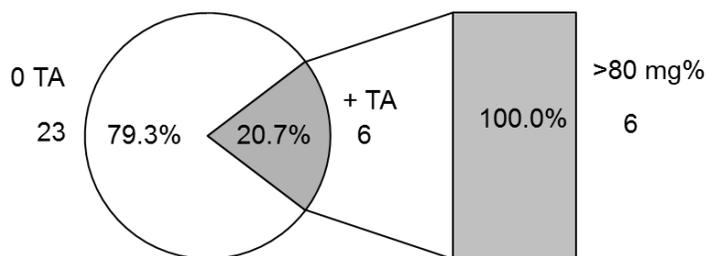
Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. À Terre-Neuve-et-Labrador, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2011, puisque 86,2 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

À Terre-Neuve-et-Labrador, 20,0 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et les cinq (100,0 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 80,0 % 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%;
- > 4,0 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 16,0 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

La répartition du TA des conducteurs blessés mortellement est illustrée à la figure 13-1. On peut y voir que six des 29 conducteurs mortellement blessés (20,7 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, six, soit 100,0 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 13-1
TAs** des conducteurs décédés*:
Terre-Neuve et Labrador, 2011



* 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 décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 60,0 % avaient entre 36 et 45 ans et 20,0 %, entre 20 et 25 ans et plus de 55 ans. De plus, parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 60,0 % avaient entre 36 et 45 ans et 20,0 % entre 20 et 25 ans et plus de 55 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 36 et 45 ans étaient les plus

susceptibles d'avoir bu (42,9 %). Par contre, aucun des conducteurs mortellement blessés des groupes de 16 à 19 ans et de 46 à 55 ans (0,0 %) n'avait consommé d'alcool.

13.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 80,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 80,0 % 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 (22 des 29 victimes ou 79,0 % étaient des hommes). Parmi les conducteurs et conductrices mortellement blessés, 20,0 % avaient consommé de l'alcool. En outre, 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 mortellement blessés 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%), 60,0 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes et 20,0 % étaient des automobilistes et des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 20,0 % des motocyclistes et 7,7 % des automobilistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. L'unique conducteur de semi-remorque mortellement blessé n'avait pas consommé d'alcool.

13.2.4 Variations selon le genre de collision. Un peu plus de la moitié des conducteurs décédés (15 sur 29) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause la totalité (100,0 %) des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies.

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Toutefois, près des deux cinquièmes des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules (38,5 %) avaient un TA positif, comparativement à 0,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule.

13.2.5 Délai entre le moment de la collision et le décès. Puisque tous les conducteurs mortellement blessés sont décédés dans les 30 jours suivant la collision, une comparaison de l'usage d'alcool entre les conducteurs basée sur les différences de délai entre le moment de la collision et le décès n'est pas pertinente.

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 blessée grièvement en 2008 à Terre-Neuve-et-Labrador. *Au moment de la rédaction du présent rapport, les données sur les collisions de 2009 à 2011 à Terre-Neuve-et-Labrador n'étaient pas disponibles. C'est pourquoi celles de 2008 sont présentées dans la présente 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 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 13-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. La première colonne 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, 201 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 21,4 % étaient liées à l'alcool.

13.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 18,6 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans et 16,3 % avaient entre 16 et 19 ans et entre 26 et 35 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 2,3 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Près des 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 (38,9 %). Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des conducteurs 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. Leur présence 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, 37,2 % étaient des conducteurs d'automobiles, 32,6 % conduisaient des véhicules non routiers, 23,3 % des camions/fourgonnettes et 4,7 %, des motocyclettes.

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 – 33,3 % de ces conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 29,4 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes, 20,0 % pour les conducteurs d'automobiles et 18,2 % pour les 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 seulement 12,5 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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

13.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés

La présente section contient des renseignements sur la présence de drogues, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés à Terre-Neuve-et-Labrador en 2011. Le tableau 13-4 montre la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés dans des collisions routières, ainsi que le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de différentes drogues.

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était faible à Terre-Neuve-et-Labrador en 2011, puisque 27,6 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, trois sur huit (37,5 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie de drogues la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (100,0 %), suivi par les stimulants du SNC (66,7 %).

Tableau 13-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement
blessés de véhicules routiers : Terre-Neuve et Labrador, 2011

Fréquence de consommation de drogues

Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
29	8	(27.6)	3	(37.5)

Catégories de drogues décelées chez les conducteurs ayant eu des résultats positifs

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs*
Cannabis	3	(100.0)
Stimulants du SNC	2	(66.7)
Dépresseurs du SNC	0	(0.0)
Analgésiques narcotiques	0	(0.0)
Hallucinogènes	0	(0.0)
Anesthésiques dissociatifs	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

* L'addition des pourcentages ne donne pas 100 % parce que l'échantillon sanguin de certains conducteurs révélait la présence de plusieurs catégories de drogues.

13.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues

Les sections 13.1 à 13.3 portaient sur trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : 1) le nombre et le pourcentage de personnes décédées à la suite de collisions liées à l'alcool; 2) le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool; 3) le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La section 13.4 concernait la consommation de drogues par les conducteurs mortellement blessés en 2011. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

13.5.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2011. Le tableau 13-5 et la figure 139-2 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 2011. 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 à moteur (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 diminué, passant de 10 en 1995 à quatre en

2000. Il a ensuite atteint un sommet de 21 en 2008, pour redescendre à six en 2009 et remonter à 17 en 2011. 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 jusqu'à un creux de 8,9 % en 2000, a atteint un sommet à 58,3 % en 2008, avant de glisser à 16,7 % en 2009 et de se hisser à 39,5 % en 2011.

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 13 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 38,2 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a augmenté de 3,4 % par rapport aux 38,2 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 39,5 % en 2011. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on constate une hausse de 30,8 % par rapport à la moyenne de 13 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 17 en 2011.

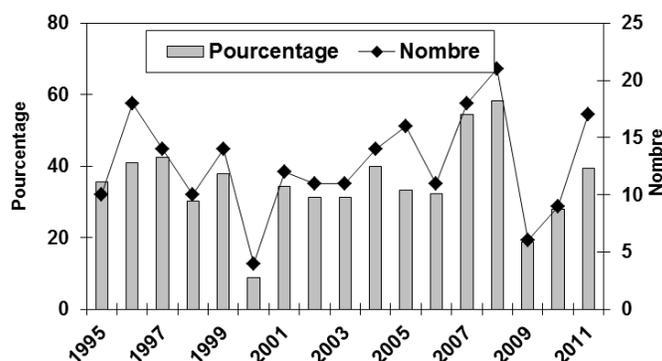
Tableau 13-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Terre-Neuve et Labrador, 1995 - 2011**

Année	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision			Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision		
	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool		Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total		Nombre	% du total
1995	28	10	35.7	27	10	37.0
1996	44	18	40.9	43	17	39.5
1997	33	14	42.4	32	14	43.8
1998	33	10	30.3	33	10	30.3
1999	37	14	37.8	37	14	37.8
2000	45	4	8.9	45	4	8.9
2001	35	12	34.3	35	12	34.3
2002	35	11	31.4	35	11	31.4
2003	35	11	31.4	35	11	31.4
2004	35	14	40.0	35	14	40.0
2005	48	16	33.3	45	16	35.6
2006	34	11	32.4	34	11	32.4
2007	33	18	54.5	33	18	54.5
2008	36	21	58.3	36	21	58.3
2009	36	6	16.7	32	6	18.8
2010	32	9	28.1	32	9	28.1
2011	43	17	39.5	43	17	39.5
période de référence 2006 - 2010	34	13	38.2	33	13	39.4

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

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

Figure 13-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Terre-Neuve et Labrador, 1995 - 2011



13.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 25 ans, soit de 1987 à 2011, figurent au tableau 13-6. Les tendances sont illustrées à la figure 13-3 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 (voir la section 2.2.2).

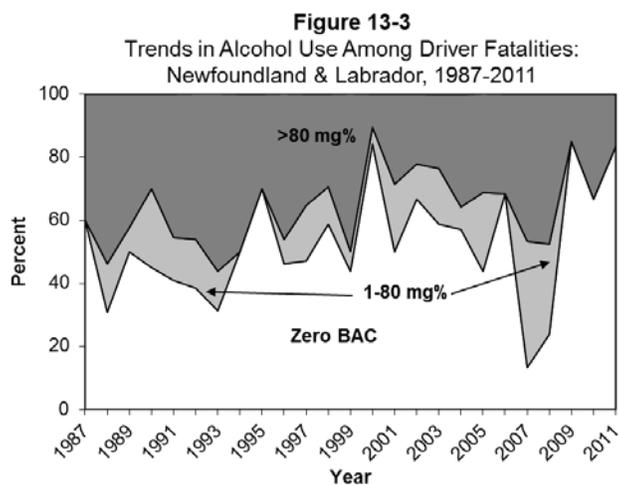
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale après avoir atteint un sommet en 1993 (56,3 %) jusqu'à son plus bas niveau en 2000 (10,5 %), a augmenté ensuite généralement jusqu'en 2008 (47,6 %), puis a fluctué jusqu'en 2011 (16,7 %). Le pourcentage de conducteurs décédés qui avaient un TA nul a atteint 70,0 % en 1995, a chuté jusqu'à un creux de 13,3 % en 2007, avant d'atteindre un sommet en 2009 (85,0 %), de redescendre en 2010 (66,7 %) pour s'élever de nouveau en 2011 (83,3 %). Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était de 0,0 % en 1987; il a atteint un sommet en 2007 (40,0 %), a baissé en 2009 (0,0 %) et s'est maintenu à ce niveau jusqu'en 2011.

Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2011 a augmenté de 49,8 % (passant de 55,6 % à 83,3 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse (de 11,1 % à 0,0 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 49,8 % (de 33,3 % à 16,7 %).

Tableau 13-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Terre-Neuve et Labrador, 1987 - 2011

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
2011	25	24	96.0	20	83.3	0	0.0	4	16.7
période de référence 2006 - 2010	19	18	94.7	10	55.6	2	11.1	6	33.3

*Décédés moins de six heures après la collision.



Le tableau 13-7 et la figure 13-4 contiennent des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés au cours d'une période plus courte, de 1990 à 2011. 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 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.

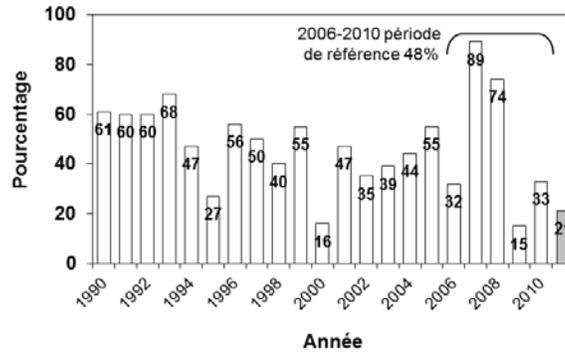
Comme on peut le voir au bas du tableau 13-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 47,6 %. En 2011, 20,7 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 56,5 % par rapport à la période de base.

Tableau 13-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement
blessés : Terre-Neuve et Labrador, 1990 - 2011

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
2011	29	23	79.3	6	20.7
période de référence 2006 - 2010	21	11	52.4	10	47.6

* 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, 1990-2011



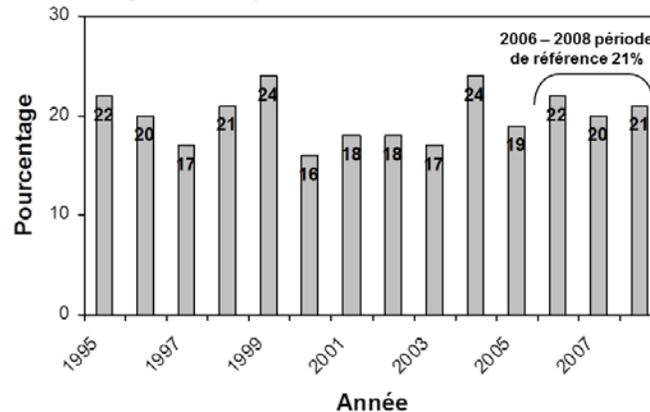
13.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Comme il est indiqué à la section 13.3, les données sur les collisions à Terre-Neuve-et-Labrador pour 2009 à 2011 n'étaient pas disponibles au moment de la préparation du présent rapport. Pour cette raison, les tableaux et les figures de cette sous-section sur les tendances relatives aux collisions ayant provoqué des blessures graves présentent les données jusqu'en 2008 et la période de référence est de 2006 à 2008 au lieu de 2006 à 2010. Le tableau 13-8 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 (2006 à 2008), 21,2 % 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. En 2008, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves liées à l'alcool était de 21,4 %.

Tableau 13-8
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs en cause dans
des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool
entraint 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 2006 - 2008	189	40	(21.2)

*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
entraint en ligne de compte : Terre-Neuve et Labrador, 1995 – 2008



Le tableau 13-9 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 13-8 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 entrerait en ligne de compte a baissé, passant de 21,6 % à 17,6 %, puis il 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 l'illustre le tableau 13-9, pendant la période de référence (2006 – 2008), 22,3 % 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 2008, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool était de 21,7 %.

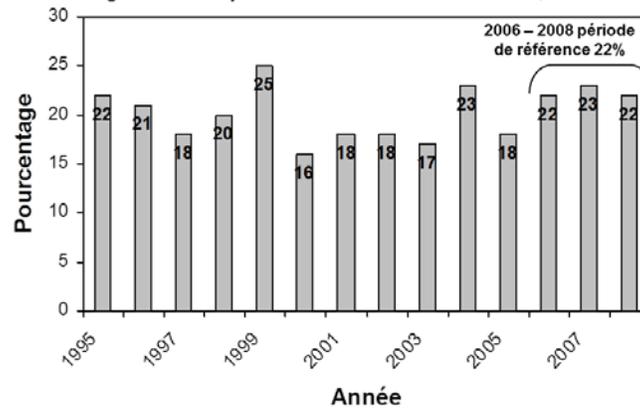
Tableau 13-9
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en
cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où**
l'alcool entrerait en ligne de compte : Terre-Neuve et Labrador, 1995 - 2008

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	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 2006 - 2008	130	29	(22.3)

*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 13-6
Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Terre-Neuve et Labrador, 1995 – 2008



13.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 13-10 et la figure 13-7 contiennent des données sur les conducteurs mortellement blessés sur une période de 12 ans (de 2000 à 2011). Comme pour le tableau 13-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers décédés moins de six heures après la collision (voir la section 2.2.5).

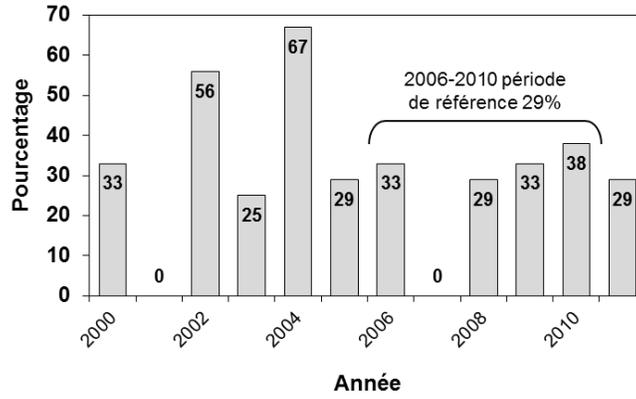
Comme on peut le constater au bas du tableau 13-10, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 28,6 %. En 2011, 28,6 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, ce qui ne représente aucun changement par rapport à la période de référence.

Tableau 13-10
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Terre-Neuve et Labrador, 2000-2011

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif	(% soumis au test)	Positif	(% soumis au test)
2000	21	6	28.6	4	66.7	2	33.3
2001	15	6	40.0	6	100.0	0	0.0
2002	18	9	50.0	4	44.4	5	55.6
2003	18	4	22.2	3	75.0	1	25.0
2004	16	6	37.5	2	33.3	4	66.7
2005	16	7	43.8	5	71.4	2	28.6
2006	21	9	42.9	6	66.7	3	33.3
2007	15	4	26.7	4	100.0	0	0.0
2008	21	7	33.3	5	71.4	2	28.6
2009	21	9	42.9	6	66.7	3	33.3
2010	18	8	44.4	5	62.5	3	37.5
2011	25	7	28.0	5	71.4	2	28.6
2006-2010 période de référence	19	7	36.8	5	71.4	2	28.6

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 13-7
Pourcentage de conducteurs mortellement
blessés avec résultat positif au test de dépistage
de drogues : Terre-Neuve et Labrador, 2000-2011



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 provoqué des blessures graves ou mortelles, ainsi que la consommation de drogues ayant provoqué des blessures mortelles au Yukon en 2011. Elle contient 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 graves liées à l'alcool (section 14.3);
- > la consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés (section 14.4);
- > les tendances du problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues (section 14.5).

Les résultats détaillés ne sont pas présentés dans les sections 14.1, 14.2 et 14.4 à cause du trop petit nombre de décès dans des collisions liées à l'alcool – seulement trois – et de conducteurs mortellement blessés – seulement six – qui rend les résultats statistiquement peu 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 en cause a consommé de l'alcool.

En 2011, neuf personnes sont décédées à la suite d'une collision routière 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. Sur ce total, trois (33,3 %) étaient liés à l'alcool.

14.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Le Yukon ne comptait que six conducteurs mortellement blessés en 2011. Cinq d'entre eux (83,3 %) ont été soumis à des alcootests et deux (40,0 %) avaient consommé de l'alcool.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2011 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 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 14-1 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. La première colonne 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, 26 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 18,8 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 14-1
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Territoire du Yukon, 2011

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>				
<26*	7	6	85.7	66.7
26-35	3	2	66.7	22.2
36-45	2	0	0.0	0.0
46-55	4	1	25.0	11.1
>55	10	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	15	4	26.7	44.4
Femme	11	5	45.5	55.6
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	7	4	57.1	44.4
Camion/fourgonnette	13	5	38.5	55.6
Motocyclette	6	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	16	7	43.8	77.8
Plusieurs véhicules	10	2	20.0	22.2
TOTAL	26	9	34.6	100.0

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

14.3.1 Âge des conducteurs. Les conducteurs de plusieurs groupes d'âge ont été regroupés (formant le groupe des moins de 26 ans) afin d'éviter qu'une personne soit identifiée. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 66,7 % avaient moins de 26 ans, 22,2 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans et 11,1 % avaient entre 46 et 55 ans.

Au sein des groupes d'âge, 85,7 % des conducteurs de moins de 26 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Les groupes dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions ont été ceux des 36 à 45 ans et des plus de 55 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, 55,6 % étaient des femmes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était plus importante que celle des hommes (45,5 % et 26,7 %, 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, 55,6 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 44,4 %, des conducteurs d'automobiles et 0,0 % des motocyclistes.

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 – 57,1 % de ces conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 38,5 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 0,0 % des motocyclistes.

14.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 77,8 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 43,8 % de ces conducteurs par rapport à seulement 20,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

14.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés

En 2011, il n'y a eu au Yukon que six conducteurs mortellement blessés. Trois d'entre eux (50,0 %) ont été soumis à un test de dépistage de drogues et un seul (33,3 %) a obtenu un résultat positif.

14.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues

Les sections 14.1 à 14.3 portaient sur trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : 1) le nombre et le pourcentage de personnes décédées à la suite de collisions liées à l'alcool (dans les 12 mois et les 30 jours suivant la collision); 2) le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool; 3) le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La section 14.4 concernait la consommation de drogues par les conducteurs mortellement blessés en 2011. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

14.5.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2011. Le tableau 14-5 et la figure 14-2 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 2011. 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 à moteur (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, fluctuer jusqu'en 2010, puis redescendre à deux en 2011. 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, d'atteindre un sommet à 75,0 % en 2010 et de diminuer encore une fois à 33,3 % en 2011.

Tableau 14-2
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Yukon, 1995 - 2011**

Année	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision			Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision		
	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool		Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total		Nombre	% du total
1995	13	1	7.7	12	1	8.3
1996	6	4	66.7	6	4	66.7
1997	3	2	66.7	3	2	66.7
1998	11	7	63.6	11	7	63.6
1999	17	7	41.2	17	7	41.2
2000	9	6	66.7	9	6	66.7
2001	4	0	0.0	4	0	0.0
2002	14	6	42.9	13	6	46.2
2003	8	4	50.0	8	4	50.0
2004	5	1	20.0	5	1	20.0
2005	6	4	66.7	6	4	66.7
2006	12	5	41.7	12	5	41.7
2007	5	2	40.0	5	2	40.0
2008	6	3	50.0	6	3	50.0
2009	7	2	28.6	7	2	28.6
2010	4	3	75.0	4	3	75.0
2011	6	2	33.3	6	2	33.3
période de référence 2006 - 2010	7	3	42.9	7	3	42.9

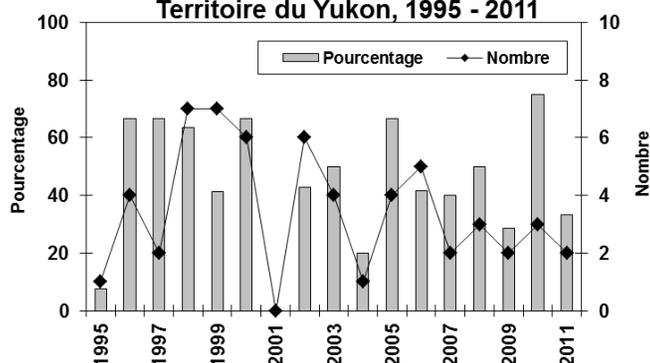
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

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

Comme on peut le voir, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de trois décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 42,9 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a augmenté de 22,3 % par rapport aux 42,9 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 33,3 % en 2011. En ce qui concerne le nombre de

personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on constate une baisse de 33,3 % par rapport à la moyenne de trois pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à deux en 2011.

Figure 14-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause
un conducteur ayant consommé de l'alcool :
Territoire du Yukon, 1995 - 2011



14.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. En raison du trop petit nombre de cas, soit six conducteurs mortellement blessés en 2011, toute tendance que l'on tenterait d'établir serait peu fiable; par conséquent, aucune n'est présentée dans les tableaux et figures.

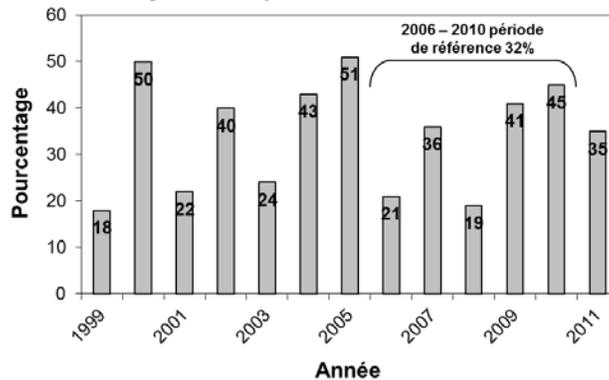
14.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Au Yukon, les données permettant de connaître la gravité de la collision pour les victimes ne sont disponibles que depuis 1998. Ainsi, les tableaux sur les tendances dans cette section comprennent des données pour 2005 à 2011, plutôt que pour la période de 1995 à 2011 utilisée dans la plupart des autres provinces et territoires. Le tableau 14-3 et la figure 14-2 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 (2006 – 2010), 32,1 % 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 34,6 % en 2011, soit une augmentation de 7,8 % du problème.

Tableau 14-3
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 : Territoire du Yukon, 1998 - 2011

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1998	35	14	(40.0)
1999	57	10	(17.5)
2000	34	17	(50.0)
2001	36	8	(22.2)
2002	43	17	(39.5)
2003	29	7	(24.1)
2004	21	9	(42.9)
2005	41	21	(51.2)
2006	29	6	(20.7)
2007	28	10	(35.7)
2008	27	5	(18.5)
2009	27	11	(40.7)
2010	29	13	(44.8)
2011	26	9	(34.6)
période de référence 2006 - 2010	28	9	(32.1)

*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.

Figure 14-2
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des
collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool
entrait en ligne de compte : Territoire du Yukon, 1995 - 2011



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 graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 14.3, ainsi que du tableau 14-3 et de la figure 14-2 ci-dessus, parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

Tableau 14-4
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Territoire du Yukon, 1998 - 2011**

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1998	35	14	(40.0)
1999	57	10	(17.5)
2000	34	17	(50.0)
2001	36	8	(22.2)
2002	43	17	(39.5)
2003	29	7	(24.1)
2004	21	9	(42.9)
2005	41	21	(51.2)
2006	29	6	(20.7)
2007	27	10	(37.0)
2008	27	5	(18.5)
2009	27	11	(40.7)
2010	25	11	(44.0)
2011	26	9	(34.6)
période de référence 2006 - 2010	27	9	(33.3)

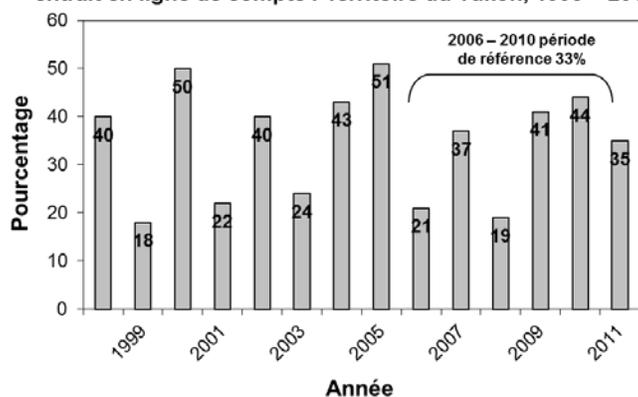
*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules non routiers.

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

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les collisions ayant provoqué des blessures a fluctué au cours de cette période de 14 ans. Entre 1998 et 2003, 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 fluctué, s'est élevé à 51,2 % en 2005, a diminué de façon générale jusqu'en 2008 (18,5 %), pour remonter à 44,0 % en 2010 et redescendre à 18,8 % en 2011.

Comme le montre la figure 14-4, pendant la période de référence (2006 – 2010), 33,3 % 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 2011, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool s'est élevé à 34,6 %, soit une augmentation de 3,9 %.

Figure 14-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entré en ligne de compte : Territoire du Yukon, 1998 – 2011



14.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. En raison du trop petit nombre de cas, soit six conducteurs mortellement blessés en 2011, toute tendance que l'on tenterait d'établir serait peu fiable; par conséquent, aucune n'est présentée dans les tableaux et figures.

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, ainsi que la consommation de drogues ayant provoqué des blessures mortelles dans les Territoires du Nord-Ouest en 2011. 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 graves liées à l'alcool (section 15.3);
- > la consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés (section 15.4);
- > les tendances du problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues (section 15.5).

Les résultats détaillés ne sont pas présentés dans les sections 15.1, 15.2 et 15.4 à cause du trop petit nombre de décès dans des collisions liées à l'alcool – seulement deux – et de conducteurs mortellement blessés – aucun – qui rend les résultats statistiquement peu fiables.

15.1 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 en cause a consommé de l'alcool.

En 2011, deux personnes sont décédées à la suite d'une collision routière dans les Territoires du Nord-Ouest. Dans tous les cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte.

15.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Les Territoires du Nord-Ouest ne comptaient aucun conducteur mortellement blessé en 2011.

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 blessée grièvement en 2011 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 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 15-1 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. La première colonne 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, en proportion de 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 grièvement blessée. Parmi ces collisions, aucune (0,0 %) n'était liée à l'alcool.

Tableau 15-1
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : Territoires du Nord-Ouest, 2011

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	1	0	0.0	0.0
46-55	1	0	0.0	0.0
>55	2	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	4	0	0.0	0.0
Femme	1	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>				
Camion/fourgonnette	3	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	2	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	1	0	0.0	0.0
Plusieurs véhicules	4	0	0.0	0.0
TOTAL	5	0	0.0	0.0

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

15.3.1 Âge des conducteurs. Parmi les conducteurs de moins de 16 ans, de 16 à 19 ans, de 46 à 55 ans et de plus de 55 ans, aucun (0,0 %) n'était en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

15.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi les quatre conducteurs et l'unique conductrice en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves, aucun (0,0 %) ne l'a été dans une collision liée à l'alcool.

15.3.3 Type de véhicule. Parmi les conducteurs de camions/fourgonnettes et de véhicules non routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves, aucun (0,0 %) ne l'a été dans une collision liée à l'alcool.

15.3.4 Genre de collision. Parmi le seul conducteur en cause dans une collision à un seul véhicule et les quatre conducteurs en cause dans des collisions à plusieurs véhicules, aucun (0,0 %) ne l'a été dans une collision liée à l'alcool.

15.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés

Il n'y a eu aucun conducteur mortellement blessé dans les Territoires du Nord-Ouest en 2011.

15.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues

Les sections 15.1 à 15.3 portaient sur trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : 1) le nombre et le pourcentage de personnes décédées à la suite de collisions liées à l'alcool (dans les 12 mois et les 30 jours suivant la collision); 2) le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool; 3) le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La section 15.4 concernait la consommation de drogues par les conducteurs mortellement blessés en 2011. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

15.5.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2011. En raison du petit nombre de collisions survenues sur des voies publiques mettant en cause les principaux genres de véhicules (aucune collision de ce type en 2011), toute tendance serait statistiquement peu fiable et, par conséquent, aucune n'est indiquée.

15.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. En raison du petit nombre de cas – soit aucun conducteur mortellement blessé en 2011 – toute tendance serait statistiquement peu fiable et, par conséquent, aucune n'est indiquée.

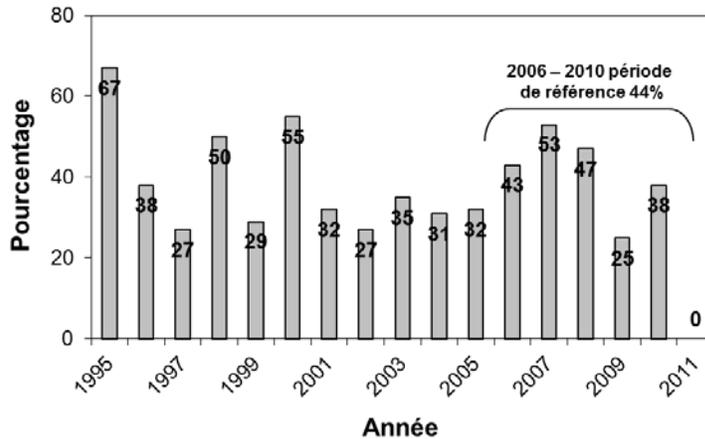
15.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 15-2 et la figure 15-1 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (2006 – 2010), 43,8 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 0,0 % en 2011.

Tableau 15-2
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs en cause dans
des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool
entrait en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest, 1995 - 2011

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)
2011	5	0	(0.0)
période de référence 2006 - 2010	16	7	(43.8)

*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
entrait en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest, 1995 – 2011



Le tableau 15-4 et la figure 15-3 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 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 a fluctué au cours de cette période 17 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 entrainait 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 20,0 % en 2009, de grimper à 25,0 % en 2010 et de glisser à 0,0 % en 2011.

Comme le montre la figure 15-3, pendant la période de référence (2006 – 2010), 33,3 % 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 2011, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool est descendu à 0,0 %.

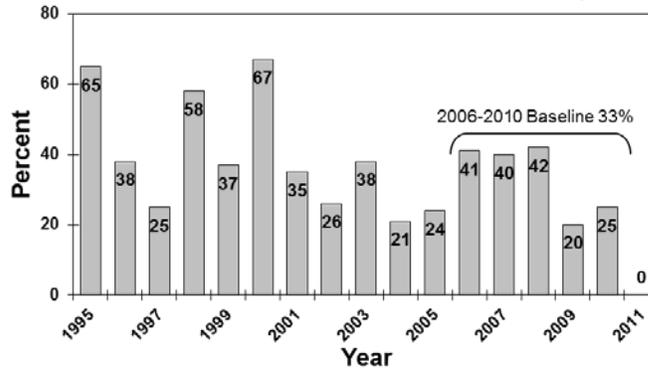
Tableau 15-3
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en
cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où**
l'alcool entrainait en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest, 1995 - 2011

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)
2011	3	0	(0.0)
période de référence 2006 - 2010	12	4	(33.3)

*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 15-2
 Percent of Drivers of Highway Vehicles in Serious Injury Crashes
 that Involved Alcohol*: Northwest Territories, 1995-2011



* single vehicle nighttime crashes (SVN) as well as non-SVN crashes that have police-reported alcohol involvement

15.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. En raison du trop petit nombre de cas – aucun conducteur mortellement blessé en 2011 – toute tendance serait statistiquement peu fiable et, par conséquent, aucune n’est indiquée.

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 ayant provoqué des blessures graves ou mortelles, ainsi que la consommation de drogues ayant provoqué des blessures mortelles au Nunavut en 2011. 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 graves liées à l'alcool (section 16.3);
- > la consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés (section 16.4);
- > les tendances du problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues (section 16.5).

Les résultats détaillés ne sont pas présentés dans les sections 16.1, 16.2 et 16.4 à cause du trop petit nombre de décès – seulement trois – et de conducteurs mortellement blessés – aucun – qui rend les résultats statistiquement peu fiables.

16.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool

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

En 2011, trois personnes sont décédées à la suite d'une collision au Nunavut. Dans deux de ces cas (66,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ces deux cas, un (50,0 %) était lié à l'alcool.

16.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Il n'y a eu aucun conducteur mortellement blessé dans des collisions routières au Nunavut en 2011.

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 blessée grièvement en 2010 au Nunavut. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du Nunavut sur les collisions pour l'année 2011 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de 2010 sont présentées dans la présente 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 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 16-1 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. La première colonne 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, cinq conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. 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 causé des blessures graves doit être traitée 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
Âge				
20-25	3	1	33.3	50.0
26-35	2	0	0.0	0.0
Sexe				
Homme	4	0	0.0	0.0
Femme	1	1	100.0	50.0
Type de véhicule				
Camion/fourgonnette	1	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	4	1	25.0	50.0
Genre de collision				
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. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 100,0 % avaient entre 20 et 25 ans.

Les deux tiers (66,7 %) des conducteurs ayant entre 20 et 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été 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. Leur présence dans les collisions liées à

l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était plus importante que 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, 100,0 % étaient des conducteurs de véhicules non 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 – 50,0 % de ces conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement 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 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 – 66,7 % de ces conducteurs par rapport à 0,0 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

16.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés

Il n'y a eu aucun conducteur mortellement blessé dans des collisions routières au Nunavut en 2011.

16.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues

Les sections 16.1 à 16.3 portaient sur trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : 1) le nombre et le pourcentage de personnes décédées à la suite de collisions liées à l'alcool (dans les 12 mois et les 30 jours suivant la collision); 2) le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool; 3) le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La section 16.4 concernait la consommation de drogues par les conducteurs mortellement blessés en 2011. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

16.5.1 Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1995 – 2011. En raison du petit nombre de collisions survenues sur des voies publiques mettant en cause les principaux genres de véhicules (un décès en 2011), toute tendance serait statistiquement peu fiable et, par conséquent, aucune n'est indiquée.

16.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. En raison du petit nombre de cas – soit aucun conducteur mortellement blessé en 2011 – toute tendance serait statistiquement peu fiable et, par conséquent, aucune n'est indiquée.

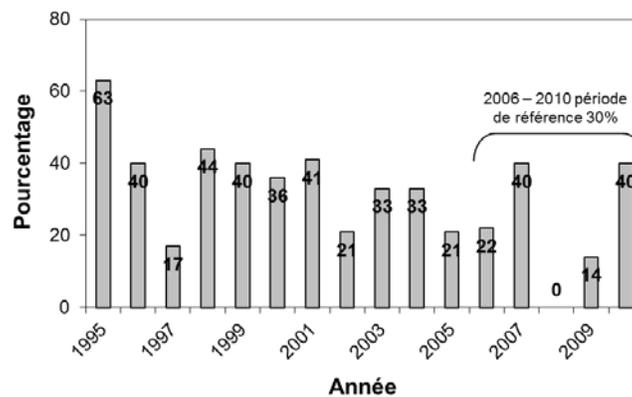
16.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 16-2 et la figure 16-1 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (2006 – 2010), 30,0 % 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, 40,0 % des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool.

Tableau 16-2
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs en cause dans
des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool
entraît 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 2006 - 2010	10	3	(30.0)

*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 16-1
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des
collisions ayant provoqué des blessures graves* et où
l'alcool entraîne 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.

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 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 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 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.

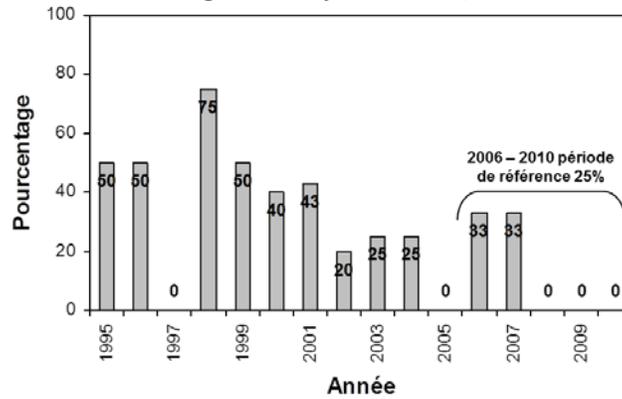
Comme le montre le tableau 16-3, pendant la période de référence (2006 – 2010), 25,0 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2010, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool s'établissait à 0,0 %.

Tableau 16-3
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* 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	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 2006 - 2010	4	1	(25.0)

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

Figure 16-2
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



16.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. En raison du trop petit nombre de cas – aucun conducteur mortellement blessé en 2011 – toute tendance serait statistiquement peu fiable et, par conséquent, aucune n'est indiquée.

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.
- Brown, S.W., Vanlaar, W.G.M. et Mayhew, D.R. 2013. **Le problème des accidents liés à l'alcool au Canada : 2010**. Ottawa, Ontario. Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et Transports Canada, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile.
- Jonah, B. 2012. **Drugs and Driving Framework**. Ottawa, Ontario. Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.
- 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. 223. Accessible sur le Web à l'adresse suivante : <http://ntl.bts.gov/lib/9000/9500/9512/impairment.pdf>

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.

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.