

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 2012

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



SECURITE ROUTIERE
PENSEZ-Y!

securiteroutierepensez-y.ca

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# 978-1-927993-18-7

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 2012, 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 2012, 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. Une moyenne des données de 2011 et 2012 est comparée aux données 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.....	85
6.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	88
6.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	90
6.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	91
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 ..	106
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.....	144
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	157
10.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	160
10.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	162
10.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	163
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	196
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.....	198
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	215
13.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	217
13.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	218
14.0 YUKON.....	229
14.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	229
14.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	229
14.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	229
14.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	231
14.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	231
15.0 TERRITOIRES DU NORD-OUEST	237
15.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	237

15.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	237
15.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	237
15.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	239
15.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	239
16.0 NUNAVUT.....	243
16.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	243
16.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	243
16.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	243
16.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	245
16.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	245
17.0 BIBLIOGRAPHIE	249

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

W. Doyle

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

R. Brenner

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^r T. Balachandra

Médecin légiste en chef
Ministère de la Justice du Manitoba

D^r D. Huyer

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

L. Vézina

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

C. O'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

C. Burggraaf

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

M. Conway

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

T. Bendera

Gestionnaire, Véhicules automobiles
Ministère de la Voirie du Yukon

G. Miner

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

L. Gee

Directeur, Division des véhicules automobiles
Nunavut

D^{re} L. Nolet

Coroner en chef
Bureau du Coroner du Québec

G. Forestell

Coroner en chef
Ministère de la Sécurité publique
Nouveau-Brunswick

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

C. Menard

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

K. MacDonald

Coroner en chef
Ministère de la Justice du Yukon

D^r H. Khanam

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

D^r C. Trainor

Médecin légiste en chef
Île-du-Prince-Édouard

P. Suramala

Coroner en chef
Nunavut

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 2012, 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. Antérieurement, le financement du maintien de la *Base de données sur les collisions mortelles* et la publication d'un rapport connexe, *Le problème des collisions liées à l'alcool au Canada*, étaient financés conjointement par Transports Canada et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Présentement, 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 2012, 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 pendant la période de 2011-2012 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 2012, 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 de celle des 30 jours généralement utilisée par les secteurs de compétence. Sur les 2 159 personnes ayant succombé à des blessures mortelles en 2012 dans les 12 mois suivant la collision au Canada, 2 118 (ou 98,1 %) 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.

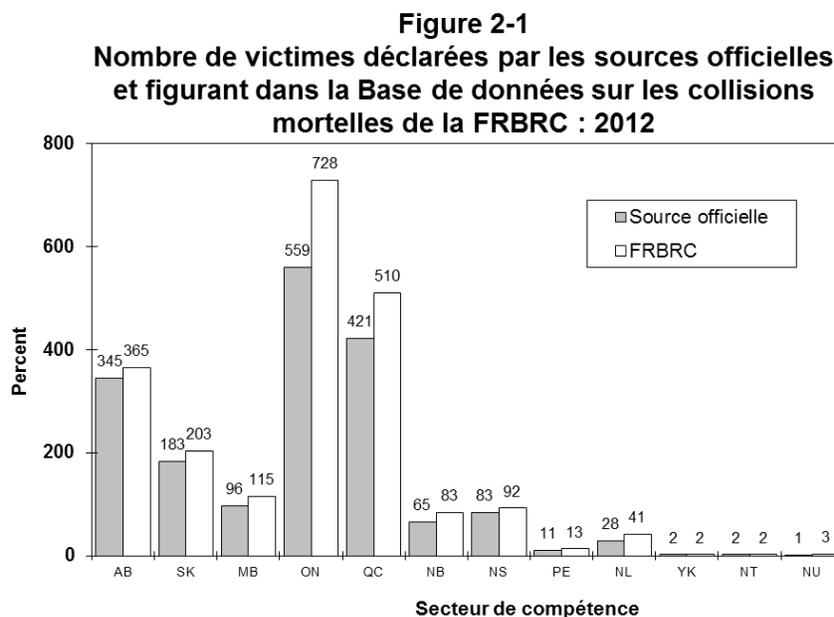
La *Base de données sur les collisions mortelles* contient des renseignements sur 2 159 personnes mortellement blessées dans des collisions au Canada, en 2012 (à l'exclusion de la Colombie-Britannique). Ce total est supérieur à celui qui serait obtenu en additionnant les données officiellement déclarées 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 autres 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 de collisions survenues hors de la route (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 2011, décès en 2012), 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 2012. Pour la plupart des secteurs de compétence, le nombre de dossiers dans la base de données de la FRBR 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 2012 n'étaient pas disponibles au moment de la publication du présent rapport.



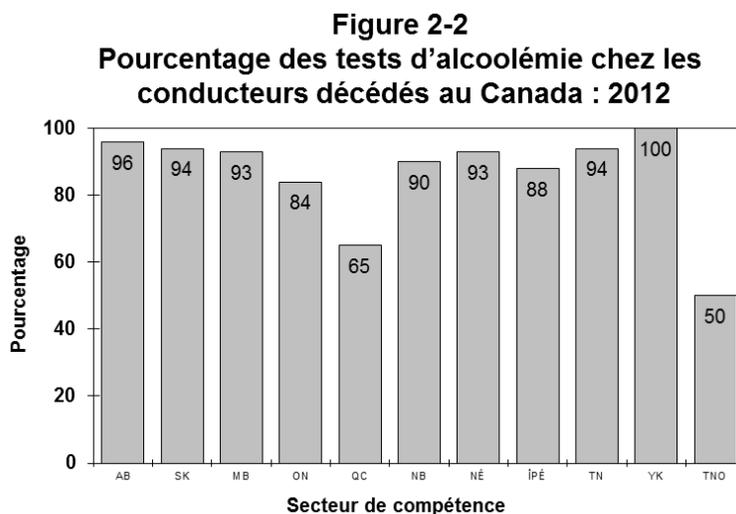
Genre de victimes. La *Base de données sur les collisions mortelles* contient des renseignements sur trois genres de victimes de collisions routières : les conducteurs, les passagers et les piétons. Les conducteurs comprennent toutes les personnes qui conduisent un véhicule, quel qu'il soit, sur la route (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 2012, près de deux victimes sur trois étaient des conducteurs de véhicules (64,6 %); 20,0 % étaient des passagers et 15,4 %, 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 2012, au Canada, les conducteurs décédés ont été soumis à des tests plus fréquemment (83,2 %), que les piétons (65,5 %) et les passagers (38,5 %). La fréquence des tests augmente légèrement pour les piétons et les passagers victimes de collisions routières, si l'on exclut les victimes de moins de 16 ans, qui sont moins fréquemment soumises à des tests (68,6 % et 40,2 %, 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 82,2 %).

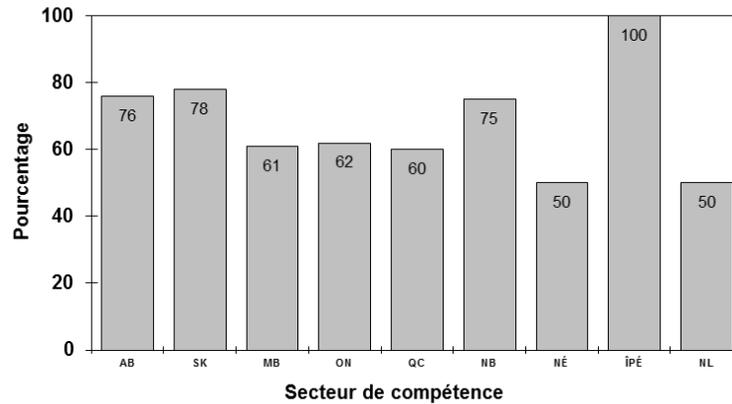
La fréquence des alcootests varie non seulement en fonction du genre de victime, mais également des secteurs de compétence. On illustre cet aspect à la figure 2-2 qui montre la fréquence des tests d'alcoolémie effectués chez les conducteurs décédés dans les provinces et les territoires.



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 50,0 % en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador à 100,0 % à l'Île-du-Prince-Édouard et dans les Territoires du Nord-Ouest.

Figure 2-3
Pourcentage des tests d'alcoolémie chez
les piétons décédés au Canada : 2012



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 2012 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 2012. 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 (17,6 %), de Terre-Neuve-et-Labrador (2,9 %) et des Territoires du Nord-Ouest (2,7 %), 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 2012, 10 921 personnes ont été grièvement blessées dans des collisions routières; 13 569 conducteurs étaient en cause dans ces collisions. Ces données pour l'ensemble du Canada excluent toutefois 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 (3 450 conducteurs ou 25,4 % 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 13 conducteurs (ou 0,1 % de tous les conducteurs).

Tableau 2-1

Nombre et pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves dans chaque secteur de compétence : Canada, 2012

Secteur de compétence	Nombre de conducteurs	% du total
Colombie-Britannique	2,173	16.0
Alberta	3,286	24.2
Saskatchewan	479	3.5
Manitoba	448	3.3
Ontario	3,450	25.4
Québec	2,848	21.0
Nouveau-Brunswick	242	1.8
Nouvelle-Écosse	368	2.7
Ile-du-Prince-Édouard	68	0.5
Terre-Neuve-et-Labrador*	174	1.3
Territoire du Yukon	20	0.1
Territoires du Nord-Ouest	13	0.1
Nunavut*		
TOTAL	13,569	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 2012 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 (47,6 %), le tiers conduisaient des camions/fourgonnettes (33,5 %), 8,7 %, des motocyclettes, 5,0 %, des véhicules non routiers (motoneiges, véhicules tout terrain, motos tout terrain); 3,4 %, des semi-remorques et 1,2 %, d'autres véhicules routiers (autobus, véhicules de secours).

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

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

2.2 Indicateurs du problème

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

- > le nombre et le pourcentage de personnes qui ont été tuées dans des collisions liées à l'alcool;
- > le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies;
- > le nombre et le pourcentage de piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool;
- > le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

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 2012, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur déterminant dans la collision, dans 91,8 % 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 2012, a été élevée, puisque 83,2 % 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 65,5 % dans l'ensemble, pourcentage qui s'élève à 68,6 % 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).

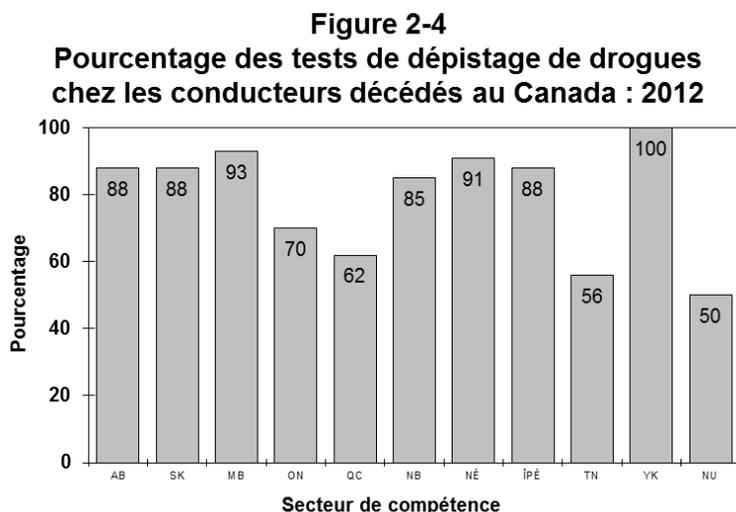
Pour ces raisons, nous avons opté pour une méthode substitutive ou indirecte de mesure du problème des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si la 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 2012 a été respectable, puisque 75,3 % 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 50,0 % au Nunavut et 100,0 % au Yukon.



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 2012, 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 2012 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2012 mentionnées dans la présente section. Le présent rapport sera mis à jour quand ces données seront disponibles.* 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, 207 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Canada en 2012. De plus, dans 193 de ces cas (93,2 %), 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 2012. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 38,9 % 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 10,6 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2013.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que 205 personnes du groupe des 16 à 19 ans ont été victimes de collisions routières. Dans 191 de ces cas (93,2 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. Parmi ces personnes, 74 (38,7 %) sont effectivement décédées dans des collisions liées à l'alcool et le groupe des 16 à 19 ans représentait 10,5 % des personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool.

Tableau 3-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Canada, 2012*

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	87	66	75.9	5	7.6	0.7	86	65	75.6	5	7.7	0.7
16-19	207	193	93.2	75	38.9	10.6	205	191	93.2	74	38.7	10.5
20-25	329	315	95.7	157	49.8	22.2	329	315	95.7	157	49.8	22.3
26-35	315	300	95.2	159	53.0	22.5	313	298	95.2	158	53.0	22.5
36-45	253	237	93.7	113	47.7	16.0	250	235	94.0	112	47.7	15.9
46-55	331	302	91.2	117	38.7	16.5	326	299	91.7	117	39.1	16.6
>55	637	571	89.6	81	14.2	11.5	609	556	91.3	80	14.4	11.4
Sexe												
Homme	1539	1418	92.1	566	39.9	80.1	1510	1402	92.8	564	40.2	80.2
Femme	620	566	91.3	141	24.9	19.9	608	557	91.6	139	25.0	19.8
Genre de victime												
Conducteur	1394	1319	94.6	469	35.6	66.3	1375	1308	95.1	469	35.9	66.7
Passager	431	386	89.6	137	35.5	19.4	425	381	89.6	135	35.4	19.2
Piéton	333	279	83.8	101	36.2	14.3	317	270	85.2	99	36.7	14.1
Indéterminé	1	0	0.0	0	0.0	0.0	1	0	0.0	0	0.0	0.0
Type de véhicule												
Automobiles	909	852	93.7	273	32.0	38.6	897	845	94.2	273	32.3	38.8
Camions/fourgonnettes	467	437	93.6	181	41.4	25.6	460	431	93.7	179	41.5	25.5
Motocyclettes	163	154	94.5	38	24.7	5.4	161	152	94.4	38	25.0	5.4
Autres véhicules routiers	43	39	90.7	6	15.4	0.8	42	38	90.5	6	15.8	0.9
Véhicules non routiers (Piétons)	241	222	92.1	107	48.2	15.1	240	222	92.5	107	48.2	15.2
Indéterminé	3	1	33.3	1	100.0	0.1	1	1	100.0	1	100.0	0.1
Lieu de la collision												
Voie publique	1956	1823	93.2	624	34.2	88.3	1923	1800	93.6	620	34.4	88.2
Hors route	203	161	79.3	83	51.6	11.7	195	159	81.5	83	52.2	11.8
TOTAL	2159	1984	91.9	707	35.6	100.0	2118	1959	92.5	703	35.9	100.0

* Exclut la Colombie-Britannique.

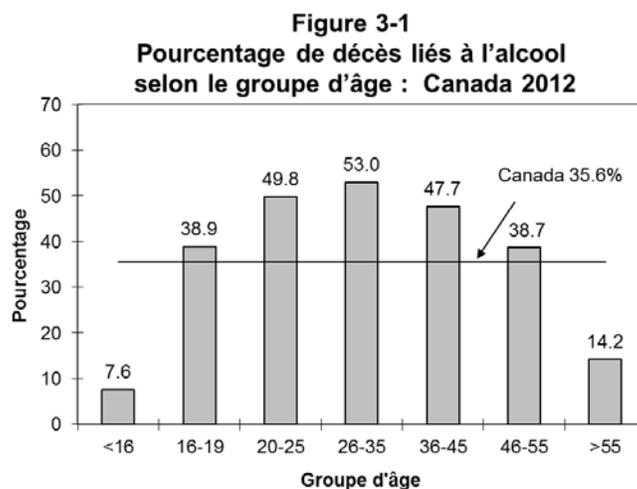
Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 2 159 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière au Canada, en 2012. Dans 1 984 (91,9 %) de ces cas, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 707, soit 35,6 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes

de collisions routières (2 159 x 0,356), on peut déterminer qu'au Canada (exclusion faite de la Colombie-Britannique), en 2012, 769 personnes sont décédées dans les douze mois suivant une collision liée à l'alcool.

Parmi les 2 118 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 92,5 % des cas. Sur ces cas connus, 703, soit 35,9 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (2 118 x 0,359), on peut déterminer qu'au Canada (exclusion faite de la Colombie-Britannique), en 2012, 760 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), 22,5 % avaient entre 26 et 35 ans, 22,2 %, entre 20 et 25 ans, 16,5 %, entre 46 et 55 ans, 16,0 %, entre 36 et 45 ans, 11,5 % avaient plus de 55 ans et 10,6 % avaient entre 16 et 19 ans. Le groupe des plus jeunes (<16 ans) ne représentait que 0,7 % 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 26 à 35 ans et des 20 à 25 ans (53,0 % et 49,8 %, respectivement). Le plus faible taux de consommation d'alcool a été observé chez les plus jeunes et les plus âgés – puisque seulement 7,6 % des victimes de moins de 16 ans et 14,2 % de celles de plus de 55 ans sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.



3.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant des collisions liées à l'alcool, 80,1 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (39,9 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (24,9 %).

3.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant des collisions liées à l'alcool, 66,3 % étaient des conducteurs, 19,4 % étaient des passagers et 14,3 % 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 (36,2 %) dans les collisions dans lesquelles un piéton est décédé. Par ailleurs, la consommation d'alcool a été relevée dans 35,6 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 35,5 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé.

3.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant des collisions liées à l'alcool, les deux cinquièmes (38,6 %) se trouvaient dans une automobile, 25,6 % dans un camion/fourgonnette, 15,1 % dans un véhicule non routier (soit bicyclette, motoneige, véhicule tout terrain) et 5,4 % sur une motocyclette.

Le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (41,4 % par rapport à 32,0 %). La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles une personne est décédée sur une motocyclette était de 24,7 %. Il y a eu consommation d'alcool dans 48,2 % des collisions dans lesquelles un occupant de véhicule non routier est décédé.

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, 88,3 % sont décédées dans une collision survenue sur une voie publique et 11,7 % 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 (51,6 %) à celle des victimes d'une collision survenue sur une voie publique (34,2 %).

3.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

La présente section offre des renseignements sur la présence d'alcool exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés au Canada, en 2012. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2012 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2012 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, 185 conducteurs ont été tués en 2012; 160 d'entre eux (86,5 %) avaient été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi ces derniers, 57,5 % ne présentaient aucune trace d'alcool, 3,1 % avaient un TA inférieur à 50 mg%, 3,8 % avaient un TA de 50 à 80 mg%, 8,8 % avaient un TA variant entre 81 et 160 mg% et 26,9 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Tableau 3-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers décédés : Canada,
2012 (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**	86	72	83.7	65.3	5.6	4.2	11.1	13.9
20-25	185	160	86.5	57.5	3.1	3.8	8.8	26.9
26-35	197	176	89.3	47.7	5.1	0.0	11.9	35.2
36-45	162	146	90.1	63.0	3.4	0.7	8.2	24.7
46-55	195	168	86.2	65.5	1.8	1.8	5.4	25.6
>55	347	264	76.1	88.3	1.9	1.1	2.7	6.1
<u>Sexe</u>								
Homme	907	772	85.1	64.1	3.5	1.7	7.8	22.9
Femme	265	214	80.8	76.2	1.9	1.4	5.1	15.4
<u>Type de véhicule</u>								
Automobile	661	537	81.2	68.5	2.6	1.3	8.6	19.0
Motocyclette	155	128	82.6	73.4	5.5	2.3	3.9	14.8
Semi-remorque	33	31	93.9	87.1	6.5	0.0	0.0	6.5
Gros routier ¹	4	4	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Fourgonnette	82	73	89.0	67.1	2.7	4.1	2.7	23.3
Camion léger ²	232	209	90.1	53.6	2.9	1.4	8.6	33.5
Autre camion ³	3	2	66.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Autre véhicule routier ⁴	2	2	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>								
Un seul véhicule	537	445	82.9	48.1	3.1	2.0	11.9	34.8
Plusieurs véhicules	635	541	85.2	82.1	3.1	1.3	3.3	10.2
<u>Délai entre la collision et le décès</u>								
En deçà de 30 jours	1158	984	85.0	66.7	3.2	1.6	7.2	21.3
> 30 jours	14	2	14.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
TOTAL	1172	986	84.1	66.7	3.1	1.6	7.2	21.3

* 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.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Comme on peut le constater, 1 172 conducteurs sont décédés dans des collisions routières au Canada en 2012. Le taux global de tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs était de 84,1 %, soit légèrement supérieur à celui de 2011 – 82,5 %. Parmi tous les conducteurs soumis à des tests au Canada :

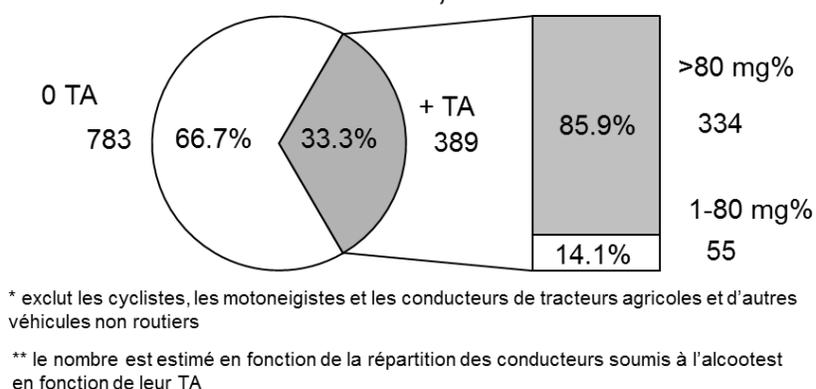
- > 66,7 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 33,3 % avaient consommé de l'alcool;
- > 3,1 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,6 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%
- > 7,2 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;

> 21,3 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Ainsi, 33,3 % des conducteurs mortellement blessés au Canada avaient consommé de l'alcool et 85,7 % d'entre eux 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 389 des 1 172 conducteurs (33,3 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 334, soit 85,9 %, avaient un TA de plus de 80 mg.

Figure 3-2
TAs** des conducteurs décédés*:
Canada, 2012

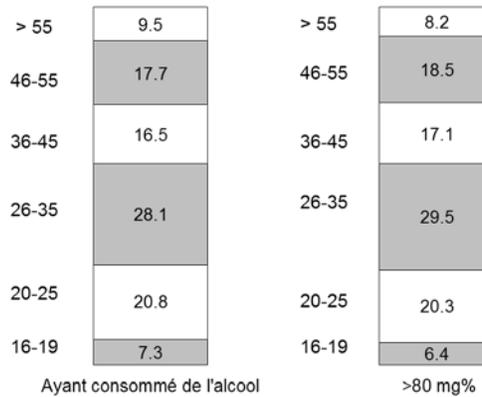


3.2.1 Variations selon l'âge. Les figures 3-3 et 3-4 résument les données du tableau 3-2 en fonction des groupes d'âge. La figure 3-3 montre le pourcentage de tous les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool dans chaque groupe d'âge. La barre de gauche donne le pourcentage de tous les conducteurs 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, 28,1 % avaient entre 26 et 35 ans, 20,8 %, entre 20 et 25 ans, 17,7 %, entre 46 et 55 ans, 16,5 %, entre 36 et 45 ans et 9,5 % avaient plus de 55 ans. Ceux qui avaient entre 16 et 19 ans ne représentaient que 7,3 % des conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool.

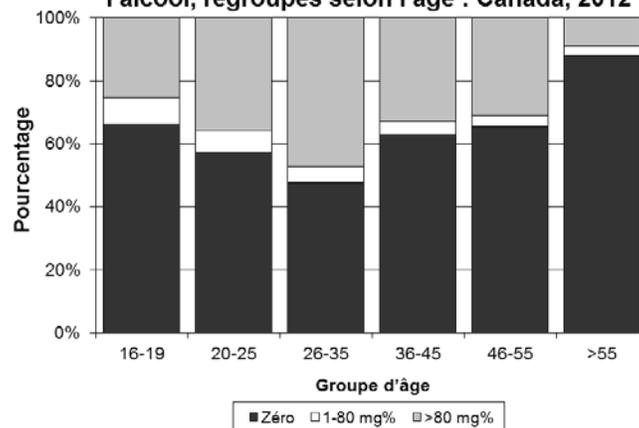
De tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. dont le TA dépassait 80 mg%), 29,5 % avaient entre 26 et 35 ans, 20,3 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 18,5 % de celui des 46 à 55 ans, 17,1 % de celui des 35 à 45 ans et 8,2 % de celui des plus de 55 ans. Les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans ne comptaient que pour 6,4 % 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, 2012



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, 2012

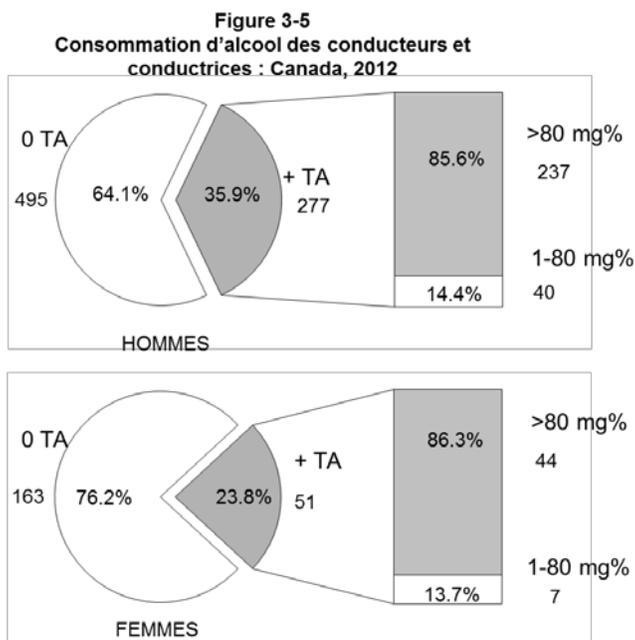


Les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool puisque 52,3 % des conducteurs de ce groupe avaient bu. Par contre, seulement 11,7 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

3.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 84,4 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et pour 84,3 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies. S'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent 77,4 % des conducteurs décédés (907 des 1 172 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 (35,9 % et 23,8 %, respectivement). De plus, la plupart des conducteurs et des conductrices qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à la limite permise (85,6 % et 86,3 %, respectivement).



3.2.3 Variations selon le type de véhicule. Le tableau 3-3 présente le nombre et le pourcentage de conducteurs ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (ceux qui avaient un TA positif), 51,5 % étaient des conducteurs d'automobiles, 29,6 % de camions légers, 10,4 % de motocyclettes, 7,3 % de fourgonnettes et 1,2 % de semi-remorques.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés aux facultés affaiblies (ceux dont le TA était de plus de 80 mg%), 52,7 % étaient des automobilistes, 31,3 % des conducteurs de camions légers, 8,5 % des motocyclistes, 6,8 % des conducteurs de fourgonnettes et 0,7 % des conducteurs de semi-remorques.

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, 2012

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	169	51.5	148	52.7
Motocyclette	34	10.4	24	8.5
Semi-remorque	4	1.2	2	0.7
Gros routier ¹	0	0.0	0	0.0
Fourgonnette	24	7.3	19	6.8
Camion léger ²	97	29.6	88	31.3
TOTAL	328	100.0	281	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.

Les figures 3-6a, 3-6b et 3-6c résument les résultats des tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs décédés en 2012, 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, 31,5 % avaient bu. Au sein de ce groupe, une forte proportion (87,6 %) avait un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale. Chez les conducteurs de fourgonnettes mortellement blessés, 32,9 % avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux (79,2 %) avaient un TA supérieur à la limite permise. Quant aux conducteurs de motocyclettes, 26,6 % avaient bu et 70,6 % de ceux-ci avaient un TA supérieur à la limite légale. La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée a été observée chez les conducteurs de camions légers (46,4 %) avaient bu et, de ce nombre, 90,7 % avaient un TA illégal. La consommation d'alcool chez les conducteurs de gros routiers et de semi-remorques est beaucoup moins fréquente. De fait, 0,0 % des conducteurs de gros routiers et 12,9 % des conducteurs de semi-remorques avaient consommé de l'alcool. Parmi les conducteurs de semi-remorques qui avaient consommé de l'alcool, 50,0 % avaient un TA supérieur à la limite.

Figure 3-6a
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2012

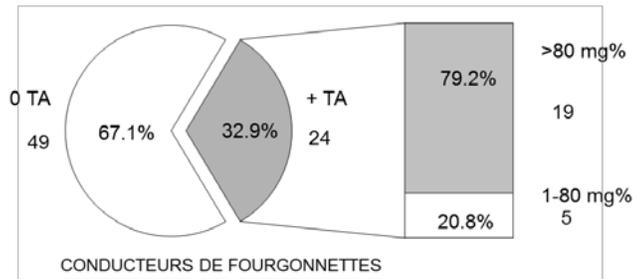
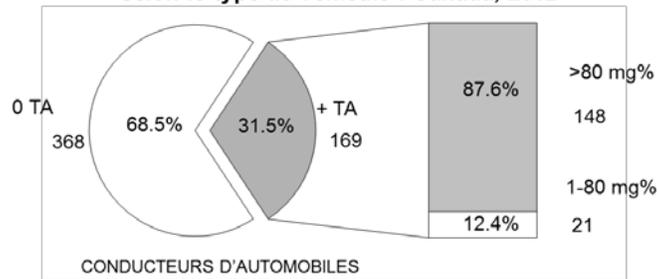


Figure 3-6b
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2012

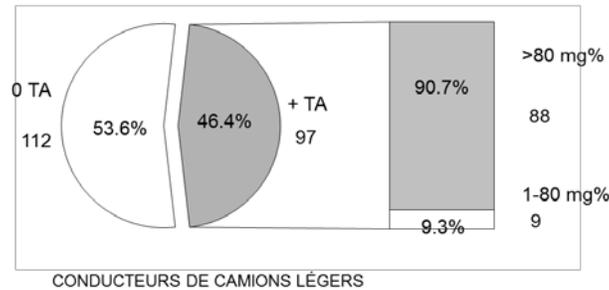
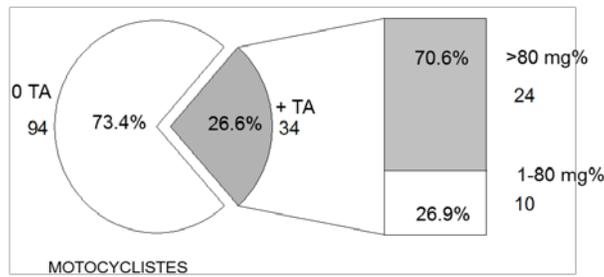
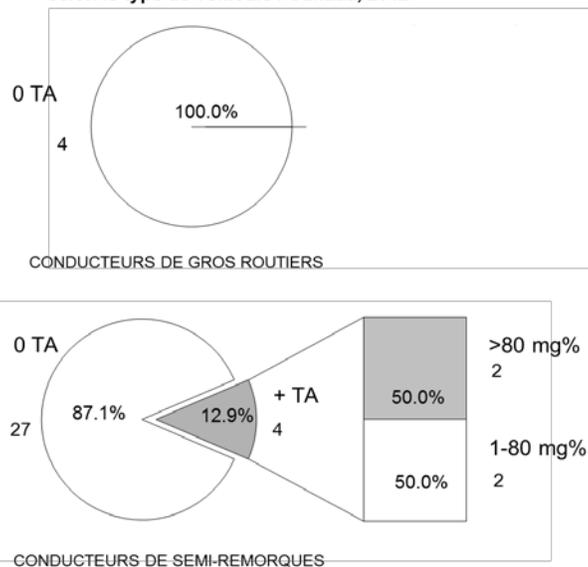


Figure 3-6c
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2012



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 – puisque seulement 26,5 % 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, 72,7 % avaient consommé de l'alcool et 78,1 % 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 (60,0 %) et 90,2 % de ces conducteurs qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à la limite autorisée.

Figure 3-6d
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2012

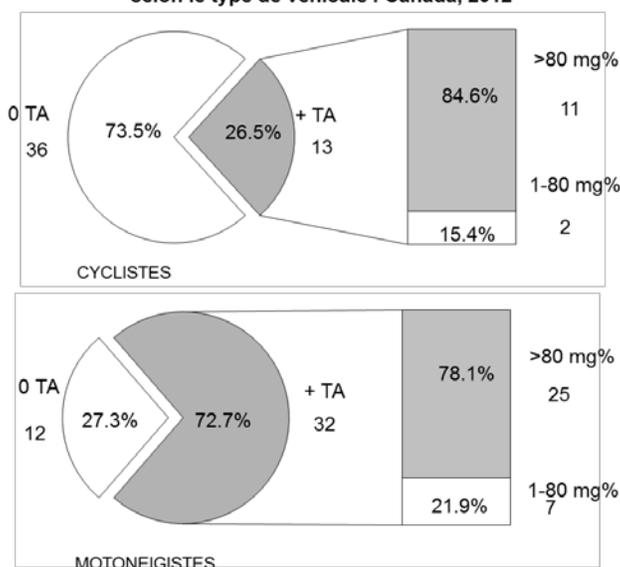
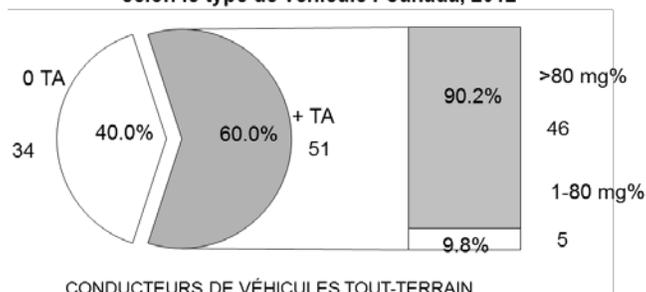


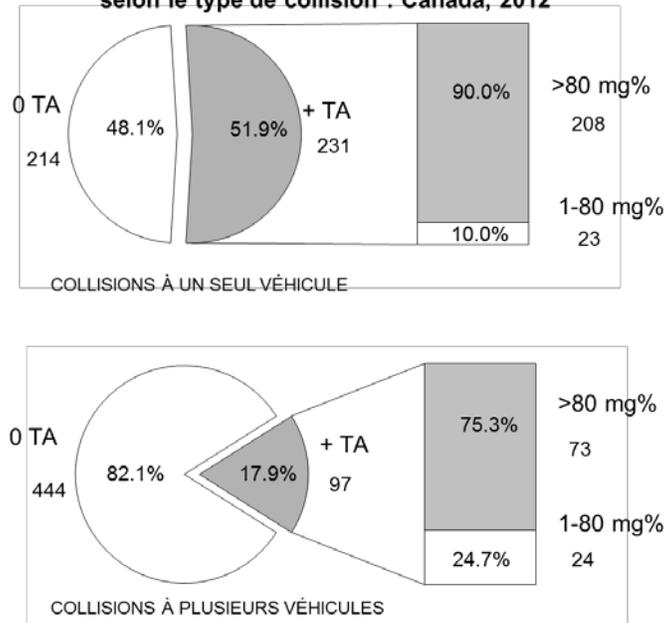
Figure 3-6e
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2012



3.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié de tous les conducteurs décédés (537 sur 1 172, soit 45,8 %) 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 (70,4 % et 74,0 %, 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 (51,7 %) avaient consommé de l'alcool, comparativement à seulement 17,9 % 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 (90,0 %). Chez les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool dans les collisions à plusieurs véhicules, 75,3 % avaient un TA supérieur à la limite.

Figure 3-7
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de collision : Canada, 2012



3.2.5 Délai entre le moment de la collision et le décès. Puisque seulement 14 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 2012. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2012 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2012 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 2012, comme l'indiquent les totaux au bas du tableau, 333 piétons ont été mortellement blessés; 218 (65,5 %) d'entre eux ont été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi eux :

- > 60,1 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 39,9 % avaient consommé de l'alcool;
- > 2,3 % avaient un TA inférieur à 50 mg%;
- > 10,9 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;

- > 8,3 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 28,4 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Ainsi, 39,9 % 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, 2012*

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	21	4	19.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
16-19	36	31	86.1	58.1	0.0	3.2	16.1	22.6
20-25	36	31	86.1	35.5	0.0	0.0	19.4	45.2
26-35	39	36	92.3	38.9	5.6	0.0	8.3	47.2
36-45	24	19	79.2	52.6	0.0	5.3	5.3	36.8
46-55	47	35	74.5	60.0	2.9	0.0	5.7	31.4
>55	130	62	47.7	85.5	3.2	0.0	1.6	9.7
<u>Sexe</u>								
Homme	214	150	70.1	52.7	2.7	1.3	6.7	36.7
Femme	119	68	57.1	76.5	1.5	0.0	11.8	10.3
<u>Secteur de compétence</u>								
Alberta	63	48	76.2	39.6	2.1	4.2	6.3	47.9
Saskatchewan	27	21	77.8	28.6	0.0	0.0	9.5	61.9
Manitoba	18	11	61.1	45.5	0.0	0.0	27.3	27.3
Ontario	150	92	61.3	70.7	3.3	0.0	3.3	22.8
Québec	52	31	59.6	74.2	3.2	0.0	19.4	3.2
Nouveau-Brunswick	8	6	75.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Nouvelle-Écosse	8	4	50.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Île du Prince Édouard	2	2	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
NL/NT	5	3	60.0	33.3	0.0	0.0	33.3	33.3
TOTAL	333	188	56.5	60.1	2.3	0.9	8.3	28.4

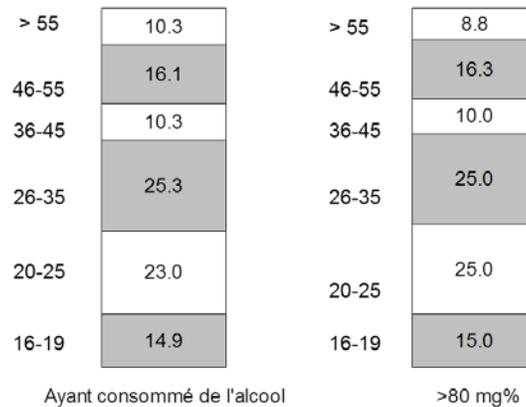
* Exclut la Colombie-Britannique.

** Les données de la Terre-Neuve et des Territoires du Nord-Ouest 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, les deux cinquièmes (39,0 %) avaient plus de 55 ans (130 des 333 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, 25,3 % avaient entre 26 et 35 ans, 23,0 %, entre 20 et 25 ans, 16,1 %, entre 46 et 55 ans, 14,9 %, entre 16 et 19 ans et 10,3 % avaient entre 36 et 45 ans et plus de 55 ans.

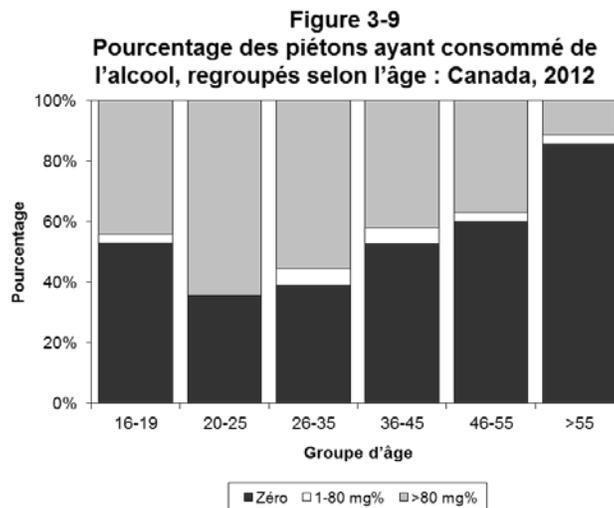
Parmi les piétons décédés qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, 25,0 % avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans, 16,3 % avaient entre 46 et 55 ans, 15,0 % avaient entre 16 et 19 ans, 10,0 % avaient entre 36 et 45 ans et 8,8 % avaient plus de 55 ans.

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, 2012



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 26 à 35 ans qui étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool, puisque 61,1 % des piétons de ce groupe d'âge avaient bu. Par contre, seulement 14,5 % des piétons de plus de 55 ans soumis à un alcootest avaient consommé de l'alcool.

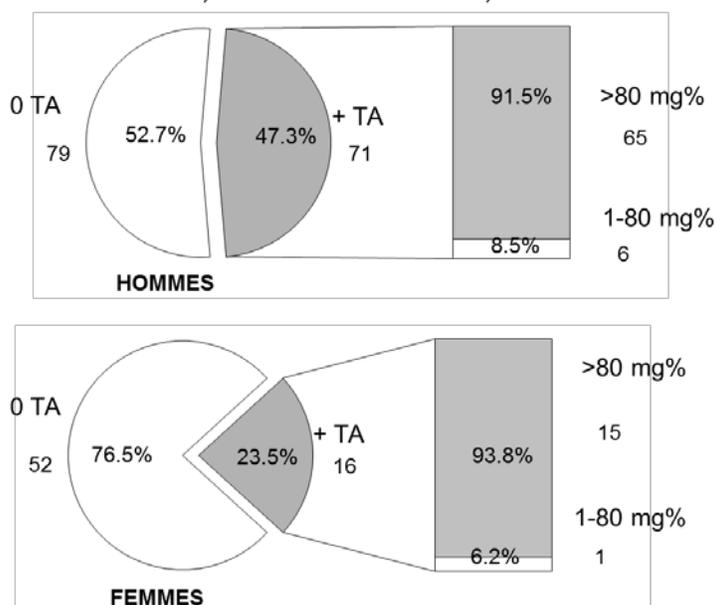


3.3.2 Variations selon le sexe. Les hommes comptent pour les quatre cinquièmes (81,6 %) de tous les piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 81,3 % de tous ceux qui avaient un TA de plus de 80 mg%. S'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent 64,2 % des piétons décédés (213 des 332 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, 47,3 % avaient consommé de l'alcool et 91,5 % d'entre eux avaient un TA de plus 80 mg%. Parmi les piétonnes mortellement blessées – 23,5 % d'entre elles avaient bu et 93,8 % avaient un TA supérieur à la limite autorisée.

Figure 3-10
Consommation d'alcool des piétons
décédés, selon le sexe : Canada, 2012



3.3.3 Variations selon le secteur de compétence. Les piétons de Terre-Neuve-et-Labrador et des Territoires du Nord-Ouest ont été regroupés en une seule catégorie (T.-N.-L./T.N.-O.) afin d'éviter que l'on puisse identifier un piéton. Parmi tous les piétons décédés, 45,1 % ont été tués en Ontario, 18,9 % en Alberta et 15,6 % au Québec. L'Ontario a enregistré 31,0 % des piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et la Saskatchewan, 17,2 %. Quant aux piétons décédés qui avaient un TA de plus de 80 mg%, on en a dénombré 32,5 % en Alberta et 30,0 % 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 59,6 % des piétons mortellement blessés au Québec ont été soumis à des tests, comparativement à 100,0 % à l'Île-du-Prince-Édouard, 77,8 % en Saskatchewan et 76,2 % 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 (71,4 %). Les plus faibles ont été consignés au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard où la consommation d'alcool était de 0,0 %.

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

La présente section contient des renseignements sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été grièvement blessée en 2012, au Canada, à l'exclusion du Nunavut, parce que les données de ce secteur 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.

Tableau 3-5
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : Canada*, 2012

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	90	8	8.9	0.3
16-19	974	239	24.5	10.3
20-25	1929	504	26.1	21.8
26-35	2500	534	21.4	23.1
36-45	2139	341	15.9	14.7
46-55	2363	335	14.2	14.5
>55	2760	222	8.0	9.6
Indéterminé	814	131	16.1	5.7
Sexe				
Homme	9302	1749	18.8	75.6
Femme	3961	490	12.4	21.2
Indéterminé	306	75	24.5	3.2
Type de véhicule**				
Automobile	5104	962	18.8	41.6
Camion/fourgonnette	3588	591	16.5	25.5
Motocyclette	936	120	12.8	5.2
Semi-remorque	368	50	13.6	2.2
Autre véhicule routier	128	17	13.3	0.7
Véhicule non routier	541	60	11.1	2.6
Indéterminé	56	12	21.4	0.5
Genre de collision				
Un seul véhicule	4595	1662	36.2	71.8
Plusieurs véhicules	8974	652	7.3	28.2
TOTAL	13569	2314	17.1	100.0

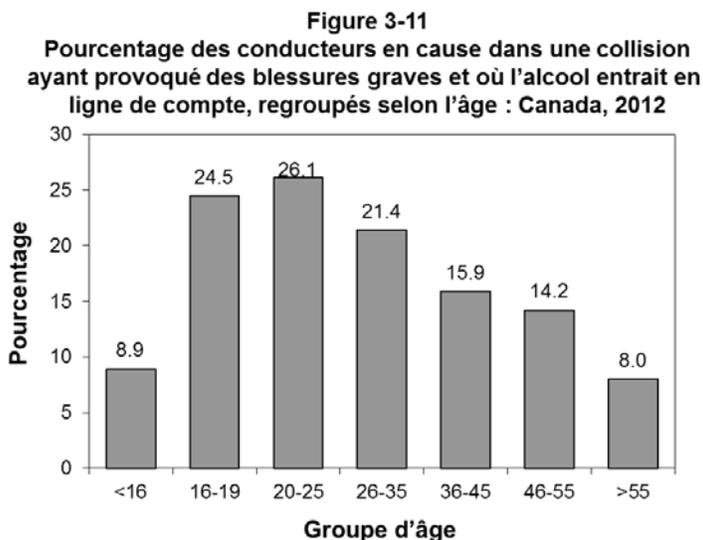
* Exclut les conducteurs du Nunavut.

** 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.

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, 13 569 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 17,1 % 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, 23,1 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 21,8 %, de celui des 20 à 25 ans et 14,7 %, 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 (26,1 %). C'est dans les groupes de conducteurs les plus jeunes et les plus âgés que l'alcool a été décelé le moins souvent : 8,9 % des moins de 16 ans et 8,0 % des plus de 55 ans étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.



3.4.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 75,6 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool était aussi plus importante que celle des femmes (18,8 % et 12,4 %, 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 entrerait en ligne de compte, 53,1 % conduisaient des automobiles et 32,6 %, des camions/fourgonnettes.

Près d'une collision à blessures graves sur cinq dans lesquelles des automobilistes étaient en cause (18,8 %). Le pourcentage de conducteurs en cause dans une collision liée à l'alcool ayant causé des blessures graves était de 16,5 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes, de 13,6 % pour les conducteurs de semi-remorques de 13,3 % pour les conducteurs d'autres véhicules routiers et de 12,8 % pour les motocyclistes. Les conducteurs de véhicules non routiers sont ceux qui étaient le moins souvent présents dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (11,1 %).

3.4.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 71,8 % 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 – 36,2 % de ces conducteurs par rapport à 7,3 % 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 2012. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2012 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2012 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, 77,4 % des conducteurs mortellement blessés au Canada en 2012 ont été soumis à des tests de dépistage de drogues. Parmi ces conducteurs, 362 sur 907 (39,9 %) ont obtenu un résultat positif à ces tests.

3.5.1 Variations selon l'âge. Les conducteurs mortellement blessés du groupe des 26 à 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir un résultat positif aux tests de dépistage de drogues – 45,7 % des conducteurs de ce groupe d'âge ont obtenu un résultat positif. Comparativement, 31,2 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à ces tests ont obtenu un résultat positif.

3.5.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 79,8 % 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 77,4 % des conducteurs décédés (907 des 1 172 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 (40,7 % et 37,1 %, respectivement).

Tableau 3-6
Consommation de drogues des conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Canada, 2012 (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	86	65	75.6	29	44.6
20-25	185	157	84.9	66	42.0
26-35	196	162	82.7	74	45.7
36-45	162	134	82.7	57	42.5
46-55	195	155	79.5	64	41.3
>55	348	234	67.2	73	31.2
<u>Sexe</u>					
Homme	907	710	78.3	290	40.8
Femme	265	197	74.3	73	37.1
<u>Type de véhicule</u>					
Automobile	659	489	74.2	188	38.4
Motocyclette	155	114	73.5	42	36.8
Semi-remorque	33	29	87.9	10	34.5
Gros routier ¹	4	4	100.0	0	0.0
Fourgonnette	82	67	81.7	27	40.3
Camion léger ²	232	200	86.2	95	47.5
Autre camion ³	4	2	50.0	1	50.0
Autre véhicule routier ⁴	3	2	66.7	0	0.0
<u>Genre de collision</u>					
Un seul véhicule	538	413	76.8	199	48.2
Plusieurs véhicules	634	494	77.9	164	33.2
<u>Délai entre la collision et le décès</u>					
En deçà de 30 jours	1159	904	78.0	361	39.9
> 30 jours	13	3	23.1	2	66.7
TOTAL	1172	907	77.4	363	40.0

*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.

3.5.3 Variations selon le type de véhicule. Dans chaque catégorie des principaux types de véhicules, 47,5 % des conducteurs de camions légers, 40,3 % des conducteurs de fourgonnettes, 38,2 % des automobilistes et 36,8 % des motocyclistes 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 gros routiers (0,0 %) et de semi-remorques et (34,5 %).

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 (47,9 %) ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues comparativement à 33,2 % 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 13 conducteurs mortellement blessés sont décédés plus de 30 jours après la collision, et que trois d'entre eux ont 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 conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues. Le cannabis a été décelé chez 45,5 % des 363 conducteurs mortellement blessés soumis à un test de dépistage de drogues. 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 (36,9 %), les analgésiques narcotiques (24,8 %), les stimulants du SNC (23,4 %), les anesthésiques dissociatifs (1,9 %) et les hallucinogènes (0,3 %).

**Tableau 3-7
Consommation de drogues des conducteurs mortellement
blessés de véhicules routiers : Canada, 2012**

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
1172	907	(77.4)	363	(40.0)

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	165	(45.5)
Dépresseurs du SNC	134	(36.9)
Analgésiques narcotiques	90	(24.8)
Stimulants du SNC	85	(23.4)
Anesthésiques dissociatifs	7	(1.9)
Hallucinogènes	1	(0.3)
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 pendant la période de 2011-2012 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 – 2012. 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 2012 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 2012. 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 à 593 en 2009, remontant à 622 en 2010 puis redescendant à 553 en 2011 pour se relever légèrement à 563 en 2012. 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 fini par s'élever à 33,8 % en 2010, avant de redescendre à 29,9 % en 2012.

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 7,0 %, passant de 32,7 % pendant la période de référence (2006 à 2010) à 30,4 % pendant la période de 2011-2012. 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 16,8 % par rapport à la moyenne de 671 pendant la période de référence (2006 à 2010) puisqu'il s'établit à 558 pour la période de 2011-2012.

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 - 2012***

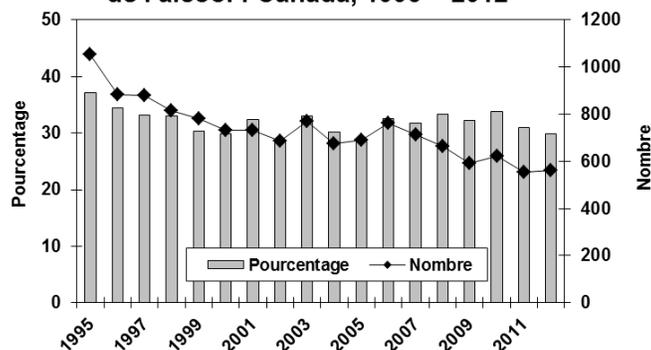
Année	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision			Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision		
	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool		Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total		Nombre	% du total
1995	2832	1054	37.2	2785	1041	37.4
1996	2573	885	34.4	2540	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
2012	1881	563	29.9	1850	558	30.2
période de référence 2006 - 2010	2053	671	32.7	2011	663	33.0
période de référence 2006 - 2010	1834	558	30.4	1807	554	30.7

*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.

***Exclut la Colombie-Britannique.

Figure 3-12
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Canada, 1995 - 2012



3.6.2 Consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés : 1987 - 2012. 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 les années 2011 et 2012 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 26 ans, soit de 1987 à

2012 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, avant de chuter à 260 en 2011 et de remonter à 280 en 2012. Le pourcentage des conducteurs décédés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale, passant de 43,3 % à 27,3 % entre 1987 et 2004, a fini par remonter à 32,5 % en 2009, pour fléchir de nouveau à 28,1 % en 2011 et se hisser à 28,4 % en 2012.

Tableau 3-9
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés : Canada, 1987 - 2012

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
2012	1172	986	84.1	658	66.7	47	4.8	281	28.5
période de référence 2006-2010	1310	1102	84.1	690	62.6	71	6.4	341	30.9
période 2011-2012	1147	956	83.3	634	66.3	51	5.3	271	28.3

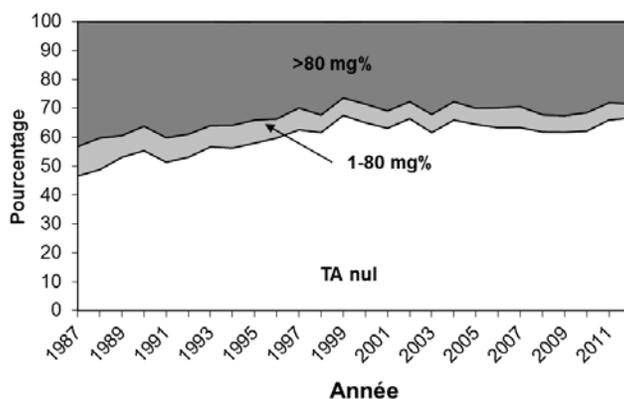
* Exclut la Colombie-Britannique.

Par ailleurs, le nombre de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a fluctué au cours de cette période de 26 ans, de 665 en 1987 à un sommet de 873 en 1999. En 2012, on a dénombré 658 conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul. Le pourcentage de cette catégorie de conducteurs a augmenté de manière générale 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 66,8 % en 2012.

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 69 entre 1987 et 2005, pour remonter à 85 en 2007 et redescendre à 47 en 2012. 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 5,5 % en 2005, avant de remonter en 2007 (7,2 %) et de redescendre à son plus bas niveau en 2012 (4,8 %).

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 pendant la période de 2011-2012 a augmenté de 5,9 % (passant de 62,6 % à 66,3 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une diminution de 17,2 % (de 6,4 % à 5,3 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une baisse de 8,4 % (de 30,9 % à 28,3 %).

Figure 3-13
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Canada, 1987 – 2012



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 2012. 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 %. Pendant la période de 2011-2012, 33,7 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif, ce qui représente une baisse de 9,7 % par rapport à la période de référence.

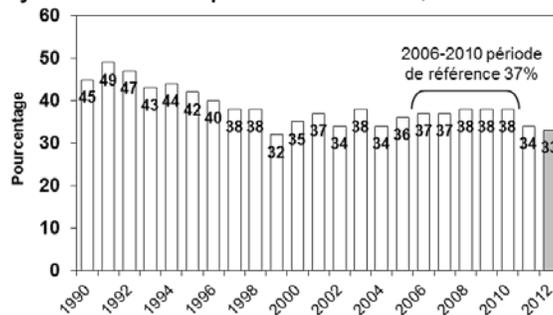
Tableau 3-10
**Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers*
mortellement blessés : Canada**, 1990 - 2012**

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
2012	1172	783	66.8	389	33.2
période de référence 2006-2010	1310	821	62.7	489	37.3
période 2011-2012	1147	761	66.3	386	33.7

* 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, 1990-2012**



* 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 – 2012. 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 les années 2011 et 2012 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 26 ans, de 1987 à 2012, 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, de redescendre à 43 en 2011 et de s'élever de nouveau à 80 en 2012. 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, glissant à 35,1 % en 2011 et se haussant de nouveau en 2012 (26,7 %).

Le nombre de piétons mortellement blessés qui n'affichaient aucune trace d'alcool a aussi diminué, passant de 174 à 94 entre 1987 et 2009, pour remonter à 131 en 2012. Le pourcentage de piétons décédés qui avaient un TA nul est passé d'environ 50 % à 60 % au cours de cette période de 26 ans. En 1987, 52,1 % des piétons mortellement blessés n'affichaient aucune trace d'alcool en 1987, comparativement à 60,1 % en 2012.

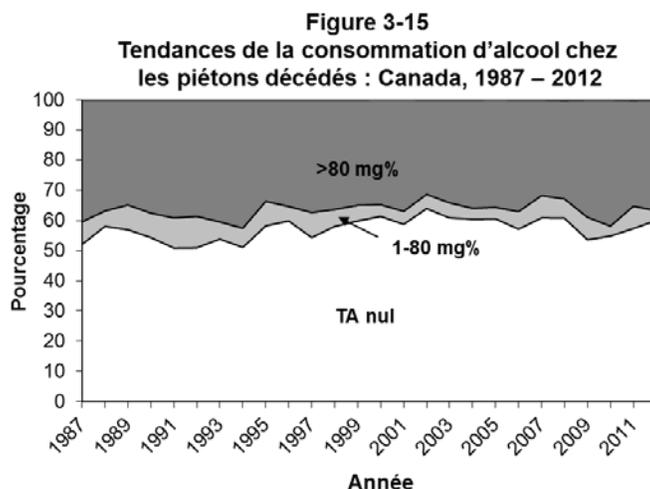
Tableau 3-11
Consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés : Canada*, 1987 - 2012

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
2012	333	218	65.5	131	60.1	7	3.2	80	36.7
période de référence 2006-2010	319	188	58.9	108	57.4	11	5.9	69	36.7
période 2011-2012	329	203	61.7	119	58.6	11	5.4	73	36.0

* Exclut la Colombie-Britannique.

Le nombre de piétons mortellement blessés qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg% a fluctué pendant la période de 26 ans, totalisant 25 piétons en 1987 et un creux de six en 2010, puis a augmenté à 14 en 2011 et est redescendu à sept en 2012. Leur pourcentage a aussi varié entre 7,5 % en 1987 et 3,3 % en 2010, s'est hissé à 7,4 % en 2011 pour atteindre un creux de 3,2 % en 2012.

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 pendant la période de 2011-2012 a augmenté de 2,1 % (passant de 57,4 % à 58,6 %). Parmi les piétons qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 8,4 % (de 5,9 % à 5,4 %), tandis que chez ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, il y a eu une baisse de 1,9 % (de 36,7 % à 36,0 %).



3.6.4 Conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : 2005 – 2012. 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 2012. Cependant, les données de certains secteurs de compétence n'étaient pas prêtes au moment de la préparation du présent rapport. Ces secteurs de compétence comprennent Terre-Neuve-et-Labrador (2009-2011) et le Nunavut (2011-2012); 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 et est demeuré stable en 2012. Cependant, le nombre de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves de 2009 à 2012 est sous-estimé parce qu'il exclut les secteurs de compétence suivants : Terre-Neuve-et-Labrador et le 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 jusqu'en 2012 (17,0 %).

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 entrerait en ligne de compte. Pendant la période de 2011-2012, leur présence dans la seconde catégorie a baissé à 17,2 %, soit une réduction de 13,6 %.

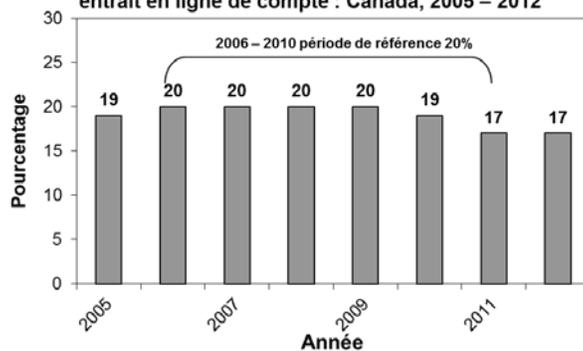
Tableau 3-12
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Canada, 2005 - 2012**

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
2005	19183	3673	(19.1)
2006	18587	3768	(20.3)
2007	17083	3464	(20.3)
2008	15687	3104	(19.8)
2009	14488	2912	(20.1)
2010	14471	2731	(18.9)
2011	13149	2282	(17.4)
2012	13395	2282	(17.0)
période de référence 2006-2010	16063	3196	(19.9)
période 2011-2012	13272	2282	(17.2)

*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 entrerait en ligne de compte : Canada, 2005 - 2012



*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 entrerait 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 2012 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 puis a grimpé légèrement à 2 168 en 2012. Un peu comme au tableau 3-12, le nombre de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte de 2009 à 2012 est sous-estimé puisque les données excluent Terre-Neuve-et-Labrador et le 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, passant de 19,5 % en 2005 à 20,8 % en 2007 et baissant de façon générale jusqu'à 17,3 % en 2012. 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. Pendant la période de 2011-2012, leur présence était de 17,3 %, soit une diminution de 13,3 %.

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 entrait en ligne de compte : Canada, 2005 - 2012***

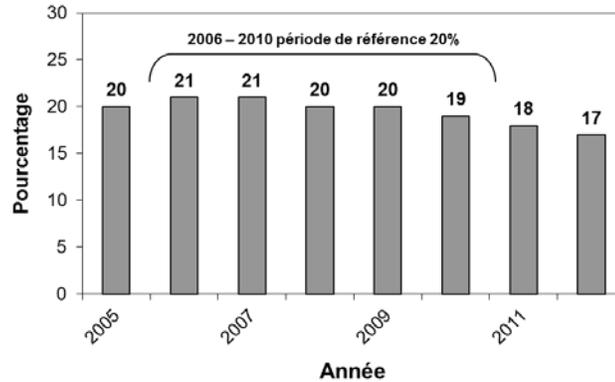
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
2005	17873	3493	(19.5)
2006	17452	3600	(20.6)
2007	15986	3331	(20.8)
2008	14579	2934	(20.1)
2009	13498	2743	(20.3)
2010	13367	2537	(19.0)
2011	12223	2159	(17.7)
2012	12507	2168	(17.3)
période de référence 2006-2010	14976	3029	(20.2)
période 2011- 2012	12365	2164	(17.5)

*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.

***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 entrain en ligne de compte : Canada, 2005 – 2012



3.6.5 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés : 2000 – 2012. 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 les années 2011 et 2012 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 13 ans, soit de 2000 à 2012, 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 77,4 % en 2012.

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, de s'élever à 40,8 % en 2011 et de baisser à 40,0 % en 2012.

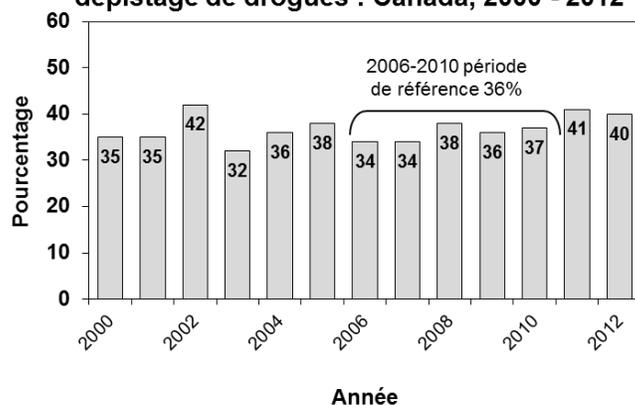
Pendant la période de référence (de 2006 à 2010), 35,6 % en moyenne des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues. Pendant la période de 2011-2012, ce pourcentage avait atteint 40,4 %, soit une hausse de 13,4 %.

Tableau 3-14
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Canada*, 2000-2012

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
2012	1172	907	77.4	544	60.0	363	40.0
période de référence 2006-2010	1310	753	57.5	485	64.4	268	35.6
période 2011-2012	1147	863	75.2	514	59.6	349	40.4

* Exclut la Colombie-Britannique.

Figure 3-18
 Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues : Canada, 2000 - 2012



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 les années 2011 et 2012 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	17	15	88.2	9	60.0	6.3	16	14	87.5	8	57.1	5.7
(Piétons)	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 les années 2011 et 2012 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 :

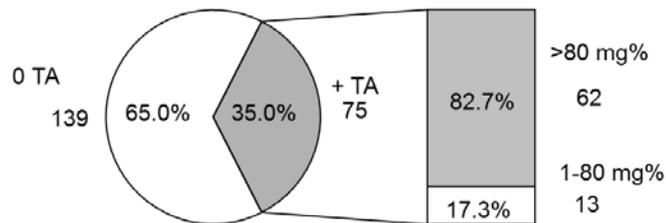
- > 65,0 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 2,2 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 3,9 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 7,8 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 21,1 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

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%.

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

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 2012 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, 2 173 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 20,0 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 4-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : Colombie-Britannique, 2012

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
Âge				
<16	10	1	10.0	0.2
16-19	115	35	30.4	8.1
20-25	271	80	29.5	18.4
26-35	380	78	20.5	18.0
36-45	360	66	18.3	15.2
46-55	423	63	14.9	14.5
>55	560	41	7.3	9.4
Indéterminé	54	18	33.3	4.1
Sexe				
Homme	1523	289	19.0	66.6
Femme	605	75	12.4	17.3
Indéterminé	45	18	40.0	4.1
Type de véhicule				
Automobile	952	190	20.0	43.8
Camion/fourgonnette	733	136	18.6	31.3
Motocyclette	225	21	9.3	4.8
Semi-remorque	95	13	13.7	3.0
Autre véhicule routier	28	3	10.7	0.7
Véhicule non routier	127	12	9.4	2.8
Indéterminé	13	7	53.8	1.6
Genre de collision				
Un seul véhicule	803	285	35.5	65.7
Plusieurs véhicules	1370	97	16.4	22.4
TOTAL	2173	434	20.0	100.0

* Ces données sont légèrement sous-estimées parce que 17,6 % 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, 21,4 % faisaient partie du groupe des 46 à 55 ans, 20,6 % de celui des 26 à 35 ans et 19,4 % de celui des 20 à 25 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et de 16 à 19 ans ne représentaient respectivement que 0,3 % et 6,2 % 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 (31,0 %). 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 (0,0 %) et de plus de 55 ans (8,4 %).

4.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 74,4 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool

et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (21,2 % et 15,7 %, respectivement).

4.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 50,7 % conduisaient des automobiles, 31,6 %, des camions/fourgonnettes, 8,3 %, des motocyclettes, 3,7 %, des semi-remorques, 3,5 %, des véhicules non routiers et 1,4 %, 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 23,1 % par rapport à 21,4 % pour les conducteurs d'autres véhicules routiers, 18,7 % pour les conducteurs de camions/ fourgonnettes, 16,8 % pour les conducteurs de semi-remorques et 16,0 % pour les motocyclistes. Parmi les conducteurs de véhicules non routiers, 11,8 % 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, 68,4 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 37,0 % de ces conducteurs par rapport à seulement 10,0 % 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 les années 2011 et 2012 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 les années 2011 et 2012 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 2011. 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**

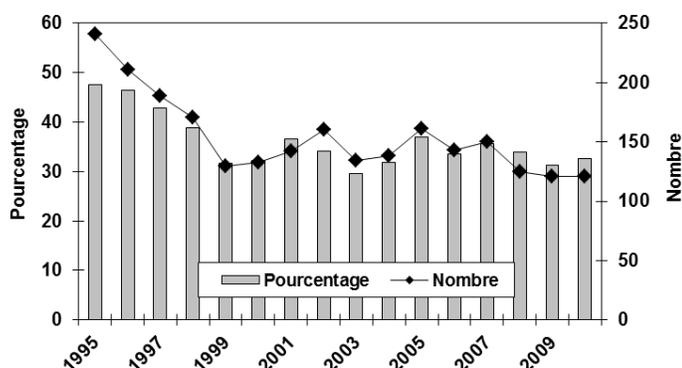
Année	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision			Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision		
	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool		Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total		Nombre	% du total
1995	506	241	47.6	490	236	48.2
1996	455	211	46.4	447	206	46.1
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.

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.

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



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 les années 2011 et 2012 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).

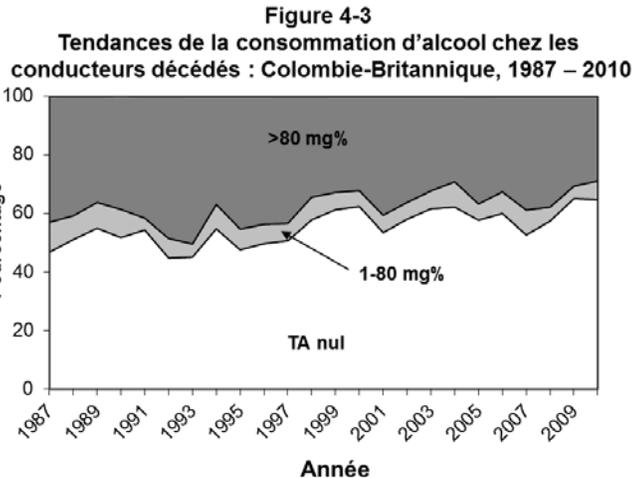
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a augmenté de façon générale entre 1989 (36,6 %) et 1993 (50,4 %), puis a chuté à son point le plus bas de 29,2 % en 2004 pour grimper à 36,6 % en 2005, glisser à 32,6 % en 2006, 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%.

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 2006-2010	196	186	94.9	111	59.7	12	6.5	63	33.9

*Décédés moins de six heures après la collision.



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.

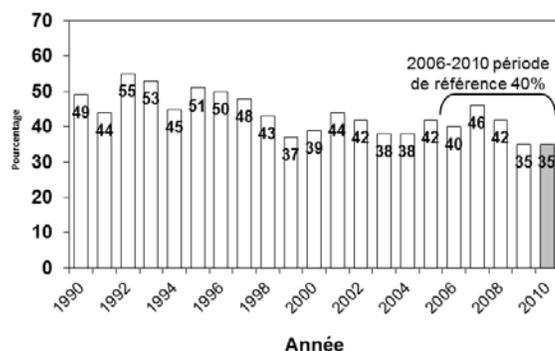
Comme on peut le voir au tableau 4-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010 est de 39,7 %. En 2010, 35,0 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA positif.

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 2006-2010	239	144	60.3	95	39.7

* 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

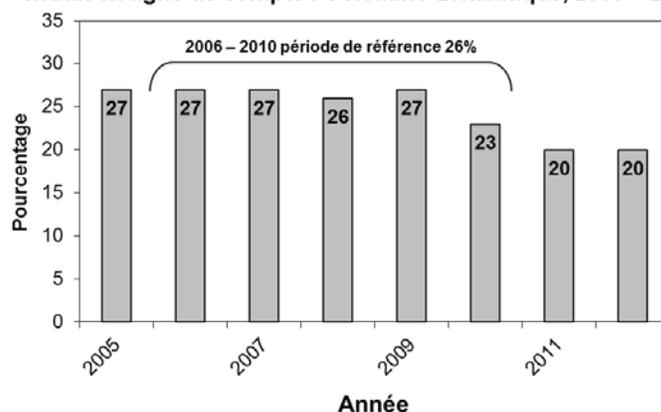
Colombie-Britannique, les données indiquant la gravité des blessures subies par les victimes de collisions ne sont disponibles que depuis 2005. Ainsi, les tableaux des tendances, dans la présente section, comprennent les données pour 2005 à 2012, plutôt que pour 1995 à 2012, ce qui représente la période 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 19,7 % pendant la période de 2011-2012, soit une baisse de 24,8 % 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 entrait en ligne de compte : Colombie-Britannique, 2005 - 2012

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)
2012	2173	434	(20.0)
période de référence 2006- 2010	2517	659	(26.2)
période 2011- 2012	2066	408	(19.7)

*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 – 2012



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 huit 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 et de remonter à 20,5 % en 2012.

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. Pendant la période de 2011-2012, la fréquence de ces conducteurs a baissé à 20,1 %, soit une diminution de 24,2 %.

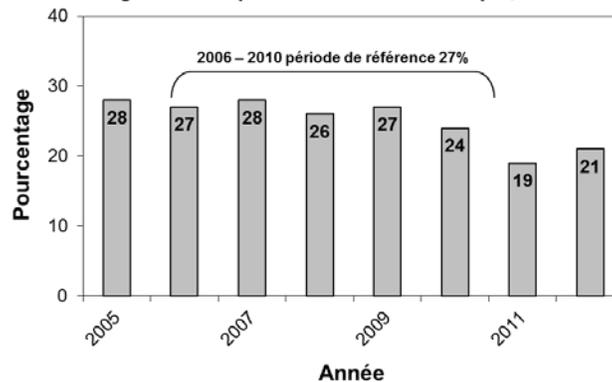
Tableau 4-9
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Colombie-Britannique, 1995 - 2012**

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)
2012	2046	419	(20.5)
période de référence 2006-2010	2389	633	(26.5)
période 2011-2012	1942	391	(20.1)

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

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

Figure 4-6
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 : Colombie-Britannique, 2005 – 2012



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 et en 2012 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.

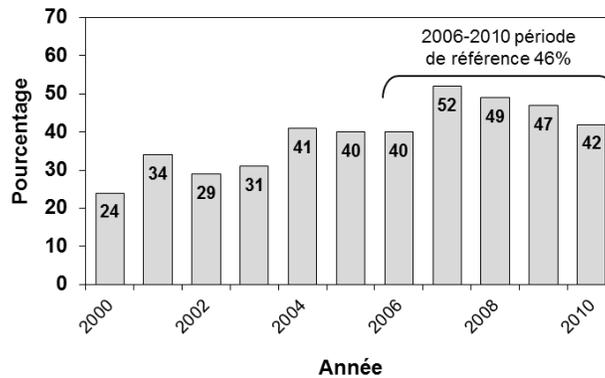
Tableau 4-10

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
période de référence 2006-2010	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 2012 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 36 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Alberta en 2012. De plus, dans 32 de ces cas (88,9 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, 19 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Alberta en 2012. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 59,4 % 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 13,0 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Alberta en 2012.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 366 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière en Alberta en 2012. Dans 337 de ces cas (92,1 %), il

a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 146, soit 43,3 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (366 x 0,433), on peut déterminer qu'en Alberta, en 2012, 159 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.

Parmi les 365 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 92,3 % des cas. Parmi ces cas connus, 146 (43,3 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (365 x 0,433), on peut déterminer qu'en Alberta, en 2012, 158 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.

Tableau 5-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Alberta, 2012

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	16	10	62.5	1	10.0	0.7	16	10	62.5	1	10.0	0.7
16-19	36	32	88.9	19	59.4	13.0	36	32	88.9	19	59.4	13.0
20-25	71	70	98.6	34	48.6	23.3	71	70	98.6	34	48.6	23.3
26-35	68	64	94.1	34	53.1	23.3	68	64	94.1	34	53.1	23.3
36-45	51	49	96.1	23	46.9	15.8	51	49	96.1	23	46.9	15.8
46-55	42	39	92.9	21	53.8	14.4	42	39	92.9	21	53.8	14.4
>55	82	73	89.0	14	19.2	9.6	81	73	90.1	14	19.2	9.6
Sexe												
Homme	265	247	93.2	116	47.0	79.5	265	247	93.2	116	47.0	79.5
Femme	101	90	89.1	30	33.3	20.5	100	90	90.0	30	33.3	20.5
Genre de victime												
Conducteur	236	226	95.8	85	37.6	58.2	235	226	96.2	85	37.6	58.2
Passager	67	60	89.6	29	48.3	19.9	67	60	89.6	29	48.3	19.9
Piéton	63	51	81.0	32	62.7	21.9	63	51	81.0	32	62.7	21.9
Type de véhicule												
Automobiles	118	113	95.8	38	33.6	26.0	118	113	95.8	38	33.6	26.0
Camions/fourgonnettes	133	125	94.0	59	47.2	40.4	132	125	94.7	59	47.2	40.4
Motocyclettes	21	19	90.5	7	36.8	4.8	21	19	90.5	7	36.8	4.8
Autres véhicules routiers	12	12	100.0	2	16.7	1.4	12	12	100.0	2	16.7	1.4
Véhicules non routiers (Piétons)	19	17	89.5	8	47.1	5.5	19	17	89.5	8	47.1	5.5
Lieu de la collision												
Voie publique	341	318	93.3	136	42.8	93.2	340	318	93.5	136	42.8	93.2
Hors route	25	19	76.0	10	52.6	6.8	25	19	76.0	10	52.6	6.8
TOTAL	366	337	92.1	146	43.3	100.0	365	337	92.3	146	43.3	100.0

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 et entre 26 et 35 ans, 15,8 %, entre 36 et 45 ans, 14,4 %, entre 46 et 55 ans, 13,0 %, entre 16 et 19 ans, 9,6 % avaient plus de 55 ans et 0,7 % 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 16 à 19 ans et des 46 à 55 ans (59,4 % et 53,8 % 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 10,0 % 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, 79,5 % 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 %).

5.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 58,2 % étaient des conducteurs, 21,9 %, des piétons et 19,9 %, des passagers.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (62,7 %) a été observée dans les collisions où un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 48,3 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 37,6 % 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, 40,4 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette, 26,0 %, dans une automobile, 5,5 % étaient des occupants de véhicule non routier, 4,8 % étaient des motocyclistes et 1,4 % 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 de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un motocycliste ou un occupant d'automobile est décédé (47,2 % par rapport à 36,8 % et 33,6 %). Parmi les occupants de véhicules non routiers, 47,1 % 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, 93,2 % sont décédées dans une collision survenue sur une voie publique et 6,8 % 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 (52,6 %) à celle des victimes d'une collision survenue sur une voie publique (42,8 %).

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 2012. 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 17 conducteurs tués en 2012; ces 16 victimes (94,1 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi elles, sept (43,8 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 9,9 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que quatre des 16 jeunes (25,0 %) 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 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 16 à 19 ans représentaient 6,2 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Tableau 5-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Alberta, 2012

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	17	16	94.1	7	43.8	11.7	4	25.0	6.2
20-25	40	38	95.0	15	39.5	25.0	13	34.2	20.0
26-35	45	44	97.8	23	52.3	38.3	23	52.3	35.4
36-45	38	37	97.4	10	27.0	16.7	10	27.0	15.4
46-55	30	30	100.0	10	33.3	16.7	9	30.0	13.8
>55	50	47	94.0	6	12.8	10.0	6	12.8	9.2
Sexe									
Homme	174	169	97.1	63	37.3	105.0	58	34.3	89.2
Femme	46	43	93.5	8	18.6	13.3	7	16.3	10.8
Type de véhicule									
Automobile	88	85	96.6	25	29.4	41.7	24	28.2	36.9
Camion/fourgonnette	100	95	95.0	39	41.1	65.0	35	36.8	53.8
Motocyclette	21	21	100.0	6	28.6	10.0	5	23.8	7.7
Semi-remorque	11	11	100.0	1	9.1	1.7	1	9.1	1.5
Genre de collision									
Un seul véhicule	96	92	95.8	59	64.1	98.3	54	58.7	83.1
Plusieurs véhicules	124	120	96.8	12	10.0	20.0	11	9.2	16.9
Délai entre la collision et le décès									
En deçà de 30 jours	219	212	96.8	71	33.5	118.3	65	30.7	100.0
> 30 jours	1	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	220	212	96.4	60	28.3	100.0	65	30.7	100.0

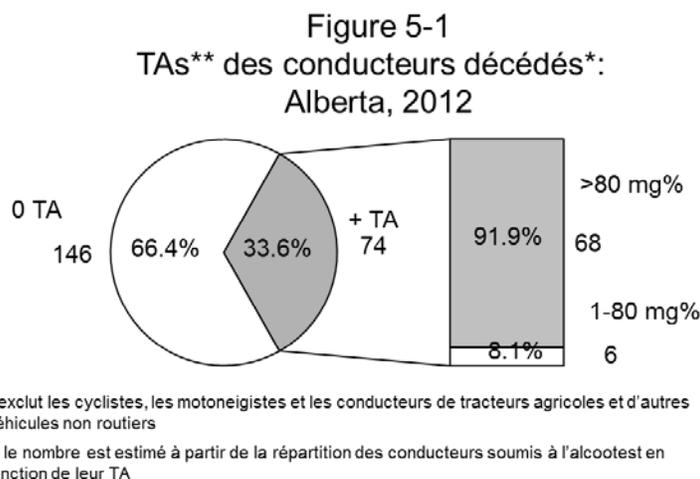
Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Alberta, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2012, puisque 96,4 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Alberta, 33,5 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 65 des 71 (91,5 %) 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 :

- > 66,5 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 0,9 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,9 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 8,0 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 22,6 % 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 74 des 220 conducteurs mortellement blessés (33,6 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 68 soit 91,9 % avaient un TA de plus de 80 mg%.



5.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 32,4 % avaient entre 26 et 35 ans, 21,1 %, entre 20 et 25 ans, 14,1 %, entre 36 et 45 ans et entre 46 et 55 ans, 9,9 %, entre 16 et 19 ans et 8,5 % avaient plus de 55 ans.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 35,4 % avaient entre 26 et 35 ans, 20,0 %, entre 20 et 25 ans, 15,4 %, entre 36 et 45 ans, 13,8 %, entre 46 et 55 ans et 9,2 % avaient plus de 55 ans. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite légale, 6,2 % avaient entre 16 et 19 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 – 52,3 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient bu. Par contre, seulement 12,8 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

5.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 88,7 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 89,2 % 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 (174 des 220 victimes ou 79,1 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (37,3 % et 18,6 %, respectivement). En outre, 92,1 % des conducteurs et 87,5 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

5.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 54,9 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 35,2 %, des automobilistes, 8,5 %, des motocyclistes et 1,4 %, des conducteurs de semi-remorques.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 53,8 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 36,9 % des automobilistes, 7,7 %, des motocyclistes et 1,5 %, des conducteurs de semi-remorques.

Dans les différentes catégories de véhicules, 41,1 % conducteurs de camions/fourgonnettes, 29,4 % des automobilistes, 28,6 % des motocyclistes et 9,1 % des conducteurs de semi-remorques mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

5.2.4 Variations selon le genre de collision. Les deux cinquièmes des conducteurs décédés (96 des 220) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause la plupart des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (64,1 % et 83,1 %, 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 (64,1 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 10,0 % 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 et qu'il n'avait pas 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.

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 2012 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, 3 286 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 15,5 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 5-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : Alberta, 2012

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	24	0	0.0	0.0
16-19	276	72	26.1	14.2
20-25	490	102	20.8	20.1
26-35	726	136	18.7	26.8
36-45	564	75	13.3	14.8
46-55	559	67	12.0	13.2
>55	601	48	8.0	9.4
Indéterminé	46	8	17.4	1.6
<u>Sexe</u>				
Homme	2222	377	17.0	74.2
Femme	1024	123	12.0	24.2
Indéterminé	40	8	20.0	1.6
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	1177	202	17.2	39.8
Camion/fourgonnette	1594	247	15.5	48.6
Motocyclette	220	29	13.2	5.7
Semi-remorque	112	12	10.7	2.4
Autre véhicule routier	26	2	7.7	0.4
Véhicule non routier	148	15	10.1	3.0
Indéterminé	9	1	11.1	0.2
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	992	355	35.8	69.9
Plusieurs véhicules	2294	153	16.4	30.1
TOTAL	3286	508	15.5	100.0

5.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 26,8 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 20,1 %, de celui des 20 à 25 ans et 14,8 %, de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans ne

représentaient respectivement que 0,0 % et 9,4 % 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 16 à 19 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (26,1 %). 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 (10,0 %).

5.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 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 (17,0 % et 12,5 %, 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, 48,6 % conduisaient des camions/fourgonnettes, 39,8 %, des automobiles, 5,7 %, des motocyclettes, 3,0 %, des véhicules non routiers, 2,4 %, 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, puisque 17,2 % par rapport à 15,5 % pour les conducteurs de camions/ fourgonnettes, 13,2 % pour les motocyclistes, 10,7 % pour les conducteurs de semi-remorques et 10,1 % pour les conducteurs de véhicules non routiers. Parmi les conducteurs d'autres véhicules routiers, 7,7 % ont été en cause dans une collision liée à l'alcool.

5.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 69,9 % 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 – 35,8 % de ces conducteurs par rapport à seulement 6,7 % 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 2012. 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 2012, puisque 90,9 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 82 sur 200 (41,0 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (43,9 %). 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 (41,5 %), les dépresseurs du SNC (28,0 %), les stimulants du SNC (24,4 %) et les anesthésiques dissociatifs (4,9 %).

Tableau 5-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement
blessés de véhicules routiers : Alberta, 2012

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
220	200	(90.9)	82	(41.0)

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	36	(43.9)
Analgésiques narcotiques	34	(41.5)
Dépresseurs du SNC	23	(28.0)
Stimulants du SNC	20	(24.4)
Anesthésiques dissociatifs	4	(4.9)
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 2012. 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 – 2012. 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 2012. 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, a chuté jusqu'à un creux de 109 en 2011, avant de s'élever à 123 en 2012. 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, a fini par s'élever à 43,0 % en 2009 avant de descendre à 35,5 % en 2011 et de remonter à 36,9 % en 2012.

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 - 2012**

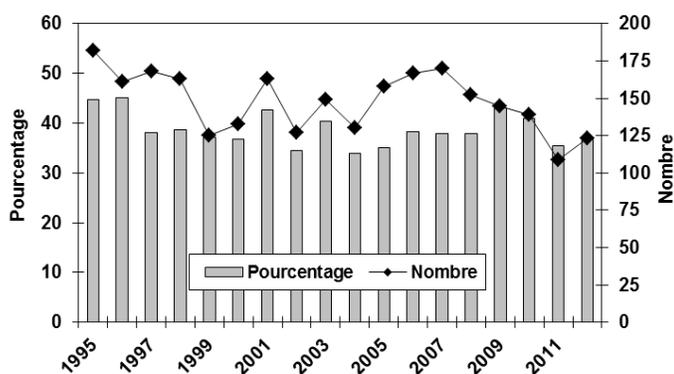
Année	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision			Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision		
	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool		Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total		Nombre	% du total
1995	406	182	44.8	404	181	44.8
1996	357	161	45.1	350	158	45.1
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
2012	333	123	36.9	332	123	37.0
période de référence 2006-2010	392	155	39.5	388	153	39.4
période 2011-2012	320	116	36.3	319	116	36.4

*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 6,6 % par rapport aux 39,5 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 36,9 % pendant la période de 2011-2012. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on a noté une diminution de 25,2 % par rapport à la moyenne de 155 pendant la période de référence de 2006 à 2010, puisqu'il était à 116 pendant la période de 2011-2012.

Figure 5-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un
conducteur ayant consommé de l'alcool : Alberta, 1995 – 2012



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 26 ans, soit de 1987 à 2012, 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, baisser à 26,6 % en 2011 et grimper à 31,8 % en 2012. 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 %), baisser en 2007 (58,9 %), s'élever en 2008 (60,1 %), descendre en 2010 (58,3 %) et se hausser de nouveau en 2012 (66,2 %). 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 chuté à 3,1 % en 2001, a remonté en 2003 (7,0 %), est demeuré stable jusqu'en 2008 (4,8 %), s'est affermi jusqu'en 2010 (7,8 %) et a glissé jusqu'à son plus bas niveau en 2012 (2,1 %).

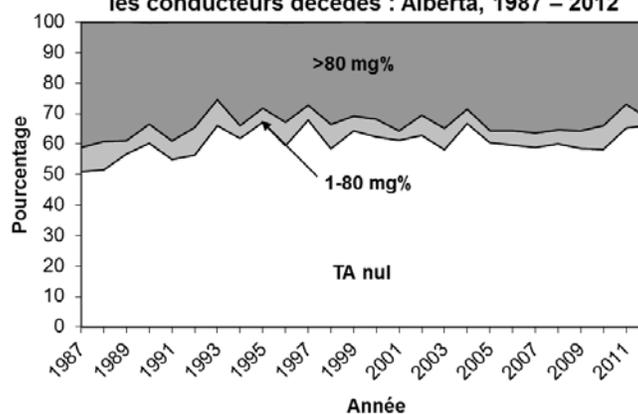
Comparativement à la période de référence de 2006 à indiquée au bas du tableau 5-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul pendant la période de 2011-2012 a augmenté de 10,8 % (passant de 59,3 % à 65,7 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on n'a noté une baisse de 21,4 % (de 5,6 % à 4,4 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 15,3 % (de 35,2 % à 29,8 %).

Tableau 5-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Alberta, 1987 - 2012

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
2012	198	195	98.5	129	66.2	4	2.1	62	31.8
période de référence 2006-2010	220	216	98.2	128	59.3	12	5.6	76	35.2
période 2011-2012	184	181	98.4	119	65.7	8	4.4	54	29.8

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 5-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Alberta, 1987 – 2012



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 2012. 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.

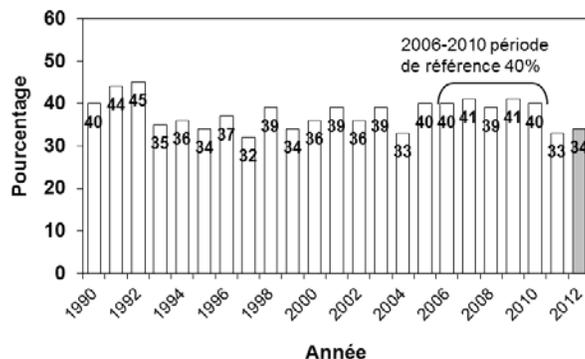
Comme on peut le voir au bas du tableau 5-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 40,2 %. Pendant la période de 2011-2012, 33,2 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 17,4 % par rapport à la période de base.

Tableau 5-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Alberta, 1990 - 2012

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
2012	220	146	66.4	74	33.6
période de référence 2006 - 2010	254	152	59.8	102	40.2
période 2011- 2012	205	137	66.8	68	33.2

* 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, 1990-2012



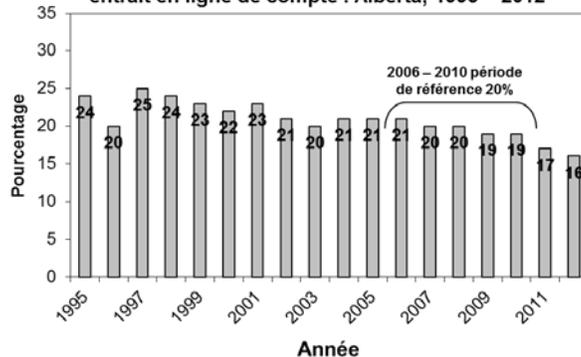
5.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 5-8 et la figure 5-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Comme le montre le tableau 5-8, pendant la période de 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 16,0 % pendant la période de 2011-2012, soit une diminution de 19,2 % 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 - 2012

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)
2012	3286	508	(15.5)
période de référence 2006-2010	4049	800	(19.8)
période 2011-2012	3242	519	(16.0)

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

Figure 5-5
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Alberta, 1995 – 2012



*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 - 2012**

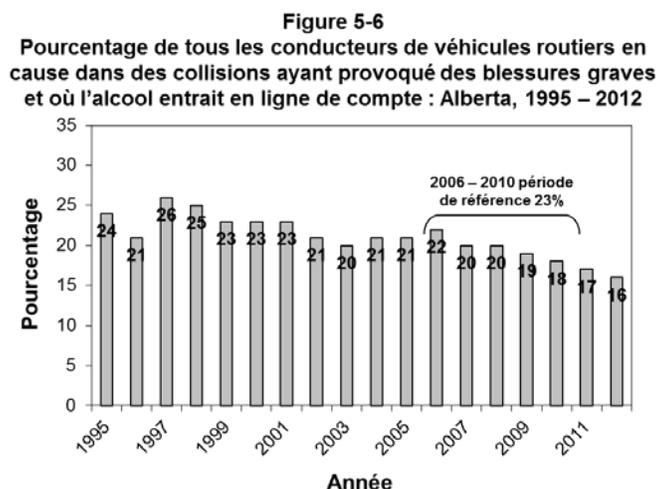
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	2692	656	(24.4)
1996	3023	622	(20.6)
1997	2938	749	(25.5)
1998	3332	821	(24.6)
1999	3178	742	(23.3)
2000	3269	741	(22.7)
2001	3534	817	(23.1)
2002	3777	784	(20.8)
2003	3587	727	(20.3)
2004	3641	755	(20.7)
2005	3826	788	(20.6)
2006	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)
2012	3129	492	(15.7)
période de référence 2006-2010	3845	757	(19.7)
période 2011-2012	3077	498	(16.2)

*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.

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 2005, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a baissé de façon générale, passant de 24,4 % à 20,6 %, avant de monter à 21,8 % en 2006 et de diminuer de nouveau à 15,7 % en 2012.

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. Pendant la période de 2011-2012, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 16,2 %, soit une diminution de 17,8 %.



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 13 ans (de 2000 à 2012). 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).

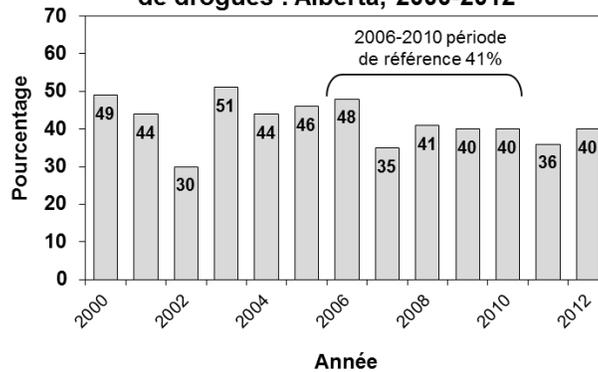
Comme on peut le constater au bas du tableau 5-10, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 40,5 %. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues était de 36,1 % en 2011 et de 44,4 % en 2012. De 2011 à 2012, le pourcentage moyen des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues s'établissait à 38,6 %, soit une baisse de 4,7 % par rapport à la période de référence.

Tableau 5-10
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules
 routiers : Alberta, 2000-2012

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
2012	198	183	92.4	109	59.6	74	40.4
période de référence 2006-2010	220	190	86.4	113	59.5	77	40.5
période 2011-2012	184	171	92.9	105	61.4	66	38.6

*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, 2000-2012



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 2012. 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 2012 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 faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Saskatchewan en 2012. De plus, dans 17 de ces cas (94,4 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, neuf personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Saskatchewan en 2012. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 52,9 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 10,2 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Saskatchewan en 2012.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que 18 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières. De plus,

dans 17 de ces cas (94,4 %), 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 16 à 19 ans représentaient 10,5 % des personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 203 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière en Saskatchewan en 2012. Dans 191 de ces cas (94,1 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 88 (46,1 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (203 x 0,461), on peut déterminer qu'en Saskatchewan, en 2012, 94 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.

Parmi les 200 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 94,0 % des cas. Parmi ces cas connus, 86 (45,7 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (200 x 0,457), on peut déterminer qu'en Saskatchewan, en 2012, 91 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, 2012

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	12	8	66.7	1	12.5	1.1	12	8	66.7	1	12.5	1.2
16-19	18	17	94.4	9	52.9	10.2	18	17	94.4	9	52.9	10.5
20-25	28	27	96.4	15	55.6	17.0	28	27	96.4	15	55.6	17.4
26-35	40	40	100.0	28	70.0	31.8	40	40	100.0	28	70.0	32.6
36-45	36	33	91.7	16	48.5	18.2	35	32	91.4	15	46.9	17.4
46-55	30	28	93.3	11	39.3	12.5	29	27	93.1	11	40.7	12.8
>55	39	38	97.4	8	21.1	9.1	38	37	97.4	7	18.9	8.1
Sexe												
Homme	141	132	93.6	65	49.2	73.9	140	131	93.6	65	49.6	75.6
Femme	62	59	95.2	23	39.0	26.1	60	57	95.0	21	36.8	24.4
Genre de victime												
Conducteur	114	111	97.4	45	40.5	51.1	113	110	97.3	45	40.9	52.3
Passager	62	57	91.9	25	43.9	28.4	61	56	91.8	24	42.9	27.9
Piéton	27	23	85.2	18	78.3	20.5	26	22	84.6	17	77.3	19.8
Type de véhicule												
Automobiles	71	69	97.2	26	37.7	29.5	71	69	97.2	26	37.7	30.2
Camions/fourgonnettes	81	76	93.8	34	44.7	38.6	80	75	93.8	33	44.0	38.4
Motocyclettes	7	7	100.0	1	14.3	1.1	6	6	100.0	1	16.7	1.2
Autres véhicules routiers	3	3	100.0	0	0.0	0.0	3	3	100.0	0	0.0	0.0
Véhicules non routiers (Piétons)	14	13	92.9	9	69.2	10.2	14	13	92.9	9	69.2	10.5
	27	23	85.2	18	78.3	20.5	26	22	84.6	17	77.3	19.8
Lieu de la collision												
Voie publique	177	170	96.0	68	40.0	77.3	174	167	96.0	66	39.5	76.7
Hors route	26	21	80.8	20	95.2	22.7	26	21	80.8	20	95.2	23.3
TOTAL	203	191	94.1	88	46.1	100.0	200	188	94.0	86	45.7	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, 31,8 % (voir la dernière colonne de la première section) avaient entre 26 et 35 ans, 18,2 %, entre 36 et 45 ans, 17,0 %, entre 20 et 25 ans, 12,5 %, entre 46 et 55 ans, 10,2 %, entre 16 et 19 ans, 9,1 % avaient plus de 55 ans et 1,1 % 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 (70,0 % et 55,6 %, 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 21,1 % 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, 73,9 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (49,2 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (39,0 %).

6.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 51,1 % étaient des conducteurs, 28,4 %, des passagers et 20,5 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (78,3 %) a été observée dans les collisions où un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 43,9 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 40,5 % 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, 38,6 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette, 29,5 %, dans une automobile, 10,2 % étaient des occupants de véhicule non routier et 1,1 %, 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 (69,2 %) est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette, un occupant d'automobile ou un motocycliste est décédé (44,7 %, 37,7 % et 14,3 %, 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, 77,3 % sont décédées dans une collision survenue sur une voie publique et 22,7 %, 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 bien supérieure parmi les victimes d'une collision non routière (95,2 %) à celle des victimes d'une collision survenue sur une voie publique (40,0 %).

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 2012. 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 11 conducteurs tués en 2012; ces 11 victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, six (54,5 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 18,2 % 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, 2012

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
16-19	6	6	100.0	2	33.3	6.1	2	33.3	6.9
20-25	11	11	100.0	6	54.5	18.2	5	45.5	17.2
26-35	21	21	100.0	11	52.4	33.3	11	52.4	37.9
36-45	20	20	100.0	5	25.0	15.2	5	25.0	17.2
46-55	19	18	94.7	6	33.3	18.2	5	27.8	17.2
>55	24	19	79.2	3	15.8	9.1	1	5.3	3.4
<u>Sexe</u>									
Homme	80	76	95.0	26	34.2	78.8	24	31.6	82.8
Femme	21	19	90.5	7	36.8	21.2	5	26.3	17.2
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	43	39	90.7	12	30.8	36.4	10	25.6	34.5
Camion/fourgonnette	48	46	95.8	20	43.5	60.6	18	39.1	62.1
Motocyclette	7	7	100.0	1	14.3	3.0	1	14.3	3.4
Semi-remorque	2	2	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Autre véhicule	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	39	38	97.4	22	57.9	66.7	22	57.9	75.9
Plusieurs véhicules	62	57	91.9	11	19.3	33.3	7	12.3	24.1
<u>Délai entre la collision et le décès</u>									
En deçà de 30 jours	100	94	94.0	33	35.1	100.0	29	30.9	100.0
> 30 jours	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	101	95	94.1	33	34.7	100.0	29	30.5	100.0

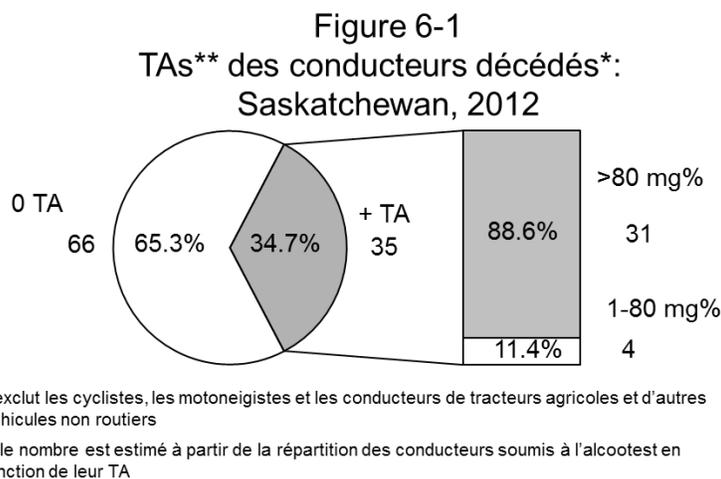
Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que cinq des 11 conducteurs (45,5 %) mortellement blessés du groupe des 20 à 25 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que cinq des six conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 20 à 25 ans représentaient 17,2 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Saskatchewan, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2012, puisque 94,1 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Saskatchewan, 34,7 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 29 des 33 (87,9 %) 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 :

- > 65,3 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 3,2 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,1 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 5,3 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 25,3 % 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 35 des 101 conducteurs mortellement blessés (34,7 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 31, soit 88,6 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.



6.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 33,3 % avaient entre 26 et 35 ans, 18,2 %, entre 20 et 25 ans et entre 46 et 55 ans, 15,2 %, entre 36 et 45 ans, 9,1 % avaient plus de 55 ans et 6,1 % avaient entre 16 et 19 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 17,2 % avaient entre 20 et 25 ans, entre 36 et 45 ans et entre 46 et 55 ans, 6,9 %, entre 16 et 19 ans et 3,4 % 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 20 et 25 ans étaient les plus

susceptibles d'avoir bu (54,5 %). Par contre, seulement 15,8 % 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 78,8 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 82,8 % 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 (80 des 101 conducteurs étaient des hommes). Cependant, les conductrices mortellement blessées étaient légèrement plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conducteurs (36,8 % et 34,2 %, respectivement). En outre, 92,3 % des conducteurs et 71,4 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

6.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 60,6 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 36,4 %, des automobilistes et 3,0 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 62,1 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 34,5 des automobilistes et 3,4 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 43,5 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 30,8 % des automobilistes et 14,3 % des motocyclistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. Aucun des conducteurs de semi-remorque ni l'unique conducteur d'autre véhicule routier n'avaient consommé d'alcool.

6.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins des deux cinquièmes des conducteurs décédés (39 des 101) 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 (66,7 % et 75,9 %, 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 (57,9 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 19,3 % 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. Seulement un conducteur mortellement blessé est décédé plus de 30 jours après la collision et cette personne a obtenu un résultat négatif à l'alcootest. Ainsi, 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 2012 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, 479 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 28,2 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 6-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : Saskatchewan, 2012

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	6	0	0.0	0.0
16-19	53	22	41.5	16.3
20-25	84	34	40.5	25.2
26-35	85	32	37.6	23.7
36-45	73	12	16.4	8.9
46-55	90	19	21.1	14.1
>55	72	8	11.1	5.9
Indéterminé	16	8	50.0	5.9
<u>Sexe</u>				
Homme	332	99	29.8	73.3
Femme	130	28	21.5	20.7
Indéterminé	17	8	47.1	5.9
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	153	62	40.5	45.9
Camion/fourgonnette	211	56	26.5	41.5
Motocyclette	37	6	16.2	4.4
Semi-remorque	47	5	10.6	3.7
Autre véhicule routier	3	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	24	5	20.8	3.7
Indéterminé	4	1	25.0	0.7
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	195	98	50.3	72.6
Plusieurs véhicules	284	37	16.4	27.4
TOTAL	479	135	28.2	100.0

6.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 25,1 %, faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 23,7 %, de celui des 26 à 35 ans et 16,3 %, de celui des 16 à 19 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans ne représentaient respectivement que 0,0 % et 5,9 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

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 (41,5 % et 40,5 %, respectivement). 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 11,1 %, 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, 73,3 % 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 (29,8 % et 21,5 %, respectivement).

6.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 45,9 % conduisaient des automobiles, 41,5 %, des camions/fourgonnettes, 4,4 %, des motocyclettes et 3,7 %, des semi-remorques et 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 automobilistes, soit 40,5 % par rapport à 26,5 %, pour celui des conducteurs de camions/fourgonnettes, 20,8 % pour les conducteurs de véhicules non routiers, 16,2 % pour les motocyclistes et 10,6 % pour les 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, 72,6 % 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 – 50,3 % de ces conducteurs par rapport à seulement 13,0 % 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 2012. 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 2012, puisque 88,1 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Tableau 6-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement
blessés de véhicules routiers : Saskatchewan, 2012

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
101	89	(88.1)	34	(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*
Dépresseurs du SNC	14	(41.2)
Cannabis	11	(32.4)
Stimulants du SNC	6	(17.6)
Analgésiques narcotiques	5	(14.7)
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.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 34 sur 89 (38,2 %) ont obtenu un résultat positif. La catégorie des dépresseurs du SNC était la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (41,2 %). 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 (32,4 %), les stimulants du SNC (17,6 %) et les analgésiques narcotiques (14,7 %).

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 2012. 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 – 2012. 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 2012. 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 - 2012**

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
2012	172	62	36.0	169	59	34.9
période de référence 2006-2010	143	62	43.4	141	61	43.3
période 2011-2012	159	62	39.0	157	61	38.9

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

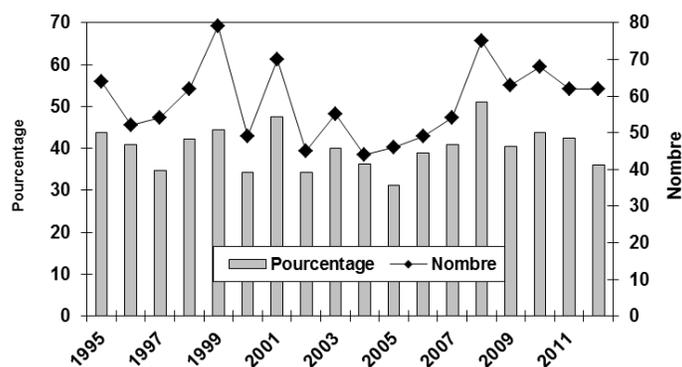
**Seulement sur les voies publiques et au moyen des principaux types de véhicules.

Comme le 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 et en 2012. 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 façon générale jusqu'à 36,0 % en 2012.

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 10,1 % par rapport aux 43,4 de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 39,0 % pendant la période de 2011-2012. 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 pendant la période de 2011-2012.

Figure 6-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Saskatchewan, 1995 – 2012



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 26 ans, soit de 1987 à 2012, 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 %), puis redescendre de manière générale jusqu'en 2012 (31,0 %). 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 %), glisser de nouveau en 2011 (52,1 %) et se raffermir en 2012 (65,3 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 1991 (14,1 %) et a baissé jusqu'à son point le plus bas en 1998 (1,4 %), a fluctué jusqu'en 2003 (3,7 %), avant de remonter de façon générale jusqu'en 2006 (8,3 %), pour se stabiliser jusqu'en 2012 (4,8 %).

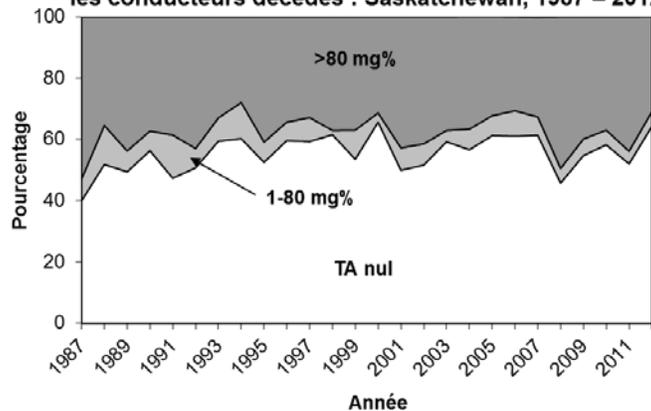
Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 6-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul pendant la période de 2011-2012 a augmenté de 5,1 % (passant de 55,4 % à 58,2 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 15,0 % (de 6,0 % à 5,1 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 4,9 % (de 38,6 % à 36,7 %).

Tableau 6-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Saskatchewan, 1987 - 2012

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)	>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
2012	89	84	94.4	54	64.3	4	4.8	26	31.0
période de référence 2006-2010	87	83	95.4	46	55.4	5	6.0	32	38.6
période 2011-2012	83	79	95.2	46	58.2	4	5.1	29	36.7

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 6-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Saskatchewan, 1987 - 2012



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 2012. 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.

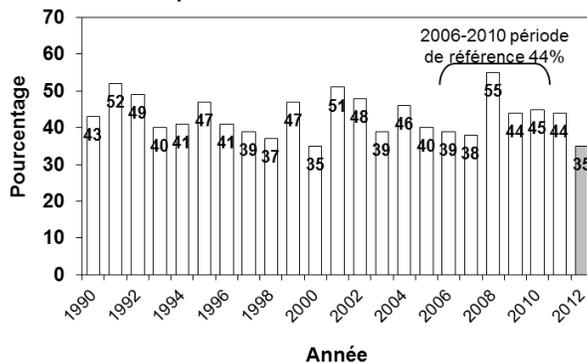
Comme on peut le voir au tableau 6-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 44,3 %. Pendant la période de 2011-2012, 39,6 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 10,6 % par rapport à la période de base.

Tableau 6-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Saskatchewan, 1990 - 2012

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
2012	101	66	65.3	35	34.7
période de référence 2006-2010	97	54	55.7	43	44.3
période 2011-2012	96	58	60.4	38	39.6

* 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, 1990-2012



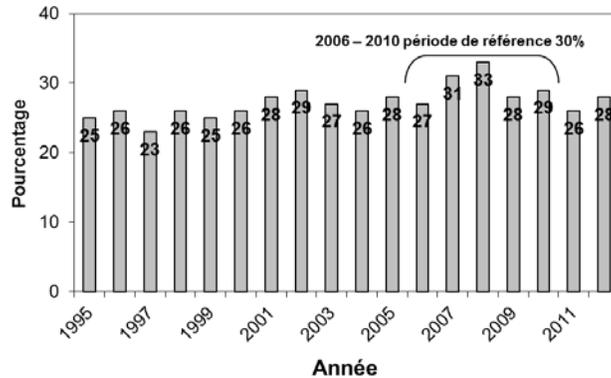
6.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 6-8 et la figure 6-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (2006 – 2010), 29,5 % en moyenne de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. Ce pourcentage a baissé à 26,3 % en 2011, mais est remonté à 28,2 % en 2012. Entre 2011 et 2012, 27,3 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool, ce qui représente une diminution de 6,8 % du problème par rapport à la période de référence de 2006 à 2010.

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 - 2012

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)
2012	479	135	(28.2)
période de référence 2006-2010	546	161	(29.5)
période 2011- 2012	483	132	(27.3)

*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 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 – 2012



*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 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 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, de glisser de nouveau à 27,8 % en 2011 puis de se relever à 28,6 % en 2012.

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. De 2011 à 2012, le pourcentage moyen de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 28,3 %, soit une diminution de 4,1 % par rapport à la période de référence.

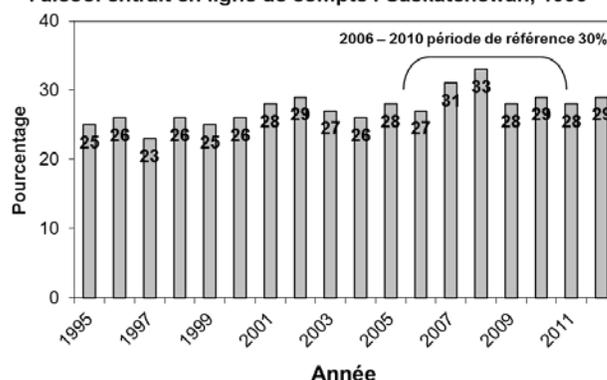
Tableau 6-9
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en
cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où**
l'alcool entrain en ligne de compte : Saskatchewan, 1995 - 2012

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)
2012	460	128	(27.8)
période de référence 2006-2010	512	151	(29.5)
période 2011-2012	456	129	(28.3)

*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 6-6
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 : Saskatchewan, 1995 – 2012



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 13 ans (de 2000 à 2012). 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).

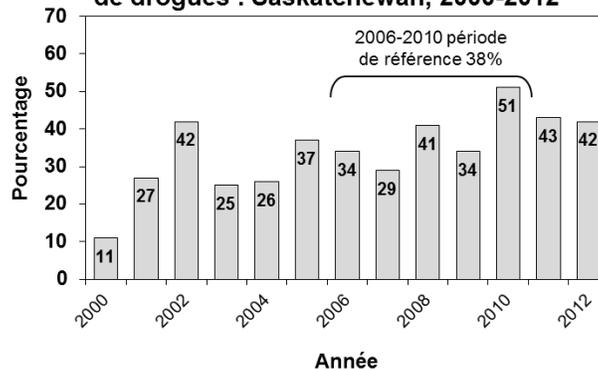
Comme on peut le constater au bas du tableau 6-10, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 37,8 %. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues était de 42,5 % en 2011 et de 42,0 % en 2012. Le pourcentage moyen de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues était donc de 42,3 %, soit une hausse de 11,9 % par rapport à la période de référence.

Tableau 6-10
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Saskatchewan, 2000-2012

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
2012	89	81	91.0	47	58.0	34	42.0
période de référence 2006-2010	87	82	94.3	51	62.2	31	37.8
période 2011-2012	83	78	94.0	45	57.7	33	42.3

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 6-7
Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues : Saskatchewan, 2000-2012



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 2012. 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 2012 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, 19 personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières au Manitoba en 2012. De plus, dans ces 19 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, 13 personnes du groupe des 26 à 35 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Manitoba en 2012. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 68,4 % 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 26,0 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Manitoba en 2012.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que 19 personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières. De plus, dans 19 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, 13 (68,4 %) sont mortes dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, les personnes du groupe des 26 à 35 ans représentaient 26,0 % des personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 115 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière au Manitoba en 2012. Dans 110 de ces cas (95,7 %) il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 50 (45,5 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (115 x 0,455), on peut déterminer qu'*au Manitoba, en 2012, 53 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.*

Parmi les 110 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 97,3 % des cas. Parmi ces cas connus, 50 (46,7 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (110 x 0,467), on peut déterminer qu'*au Manitoba, en 2012, 51 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, 2012

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	9	90.0	0	0.0	0.0	9	8	88.9	0	0.0	0.0
16-19	15	15	100.0	8	53.3	16.0	15	15	100.0	8	53.3	16.0
20-25	20	19	95.0	13	68.4	26.0	20	19	95.0	13	68.4	26.0
26-35	19	19	100.0	13	68.4	26.0	19	19	100.0	13	68.4	26.0
36-45	12	11	91.7	9	81.8	18.0	11	11	100.0	9	81.8	18.0
46-55	12	10	83.3	4	40.0	8.0	11	10	90.9	4	40.0	8.0
>55	27	27	100.0	3	11.1	6.0	25	25	100.0	3	12.0	6.0
Sexe												
Homme	77	73	94.8	43	58.9	86.0	73	71	97.3	43	60.6	86.0
Femme	38	37	97.4	7	18.9	14.0	37	36	97.3	7	19.4	14.0
Genre de victime												
Conducteur	68	67	98.5	33	49.3	66.0	67	66	98.5	33	50.0	66.0
Passager	28	28	100.0	11	39.3	22.0	27	27	100.0	11	40.7	22.0
Piéton	18	15	83.3	6	40.0	12.0	15	14	93.3	6	42.9	12.0
Indéterminé	1	0	0.0	0	0.0	0.0	1	0	0.0	0	0.0	0.0
Type de véhicule												
Automobiles	48	48	100.0	18	37.5	36.0	46	46	100.0	18	39.1	36.0
Camions/fourgonnettes	28	28	100.0	14	50.0	28.0	28	28	100.0	14	50.0	28.0
Autres véhicules* (Piétons)	20	18	90.0	11	61.1	22.0	20	18	90.0	11	61.1	22.0
Indéterminé	1	1	100.0	1	100.0	2.0	1	1	100.0	1	100.0	2.0
Lieu de la collision												
Voie publique	99	98	99.0	43	43.9	86.0	95	95	100.0	43	45.3	86.0
Hors route	16	12	75.0	7	58.3	14.0	15	12	80.0	7	58.3	14.0
TOTAL	115	110	95.7	50	45.5	100.0	110	107	97.3	50	46.7	100.0

* Les motocyclistes et les occupants de véhicules non routiers ont été regroupés afin d'éviter qu'une personne soit identifiée.

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, 26,0 % (voir la dernière colonne de la première section) avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans, 18,0 %, entre 36 et 45 ans, 16,0 %, entre 16 et 19 ans, 8,0 %, entre 46 et 55 ans et 6,0 % avaient plus de 55 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 36 à 45 ans (81,8 %) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées, puisque seulement 0,0 % des personnes de moins de 16 ans et 11,1 % 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, 86,0 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (58,9 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (18,9 %).

7.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 66,0 % étaient des conducteurs, 22,0 %, des passagers et 12,0 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (49,3 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 40,0 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé et dans 39,3 % de celles dans lesquelles un passager est décédé.

7.1.4 Type de véhicule. Les motocyclistes et les occupants de véhicules non routiers ont été regroupés dans une catégorie « autres véhicules » afin d'éviter que l'on puisse identifier une victime en particulier. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 36,0 % se trouvaient dans une automobile, 28,0 % dans un camion/fourgonnette, et 22,0 % dans d'autres véhicules.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'un autre véhicule est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette ou d'automobile est décédé (66,1 % par rapport à 50,0 % et 37,5 %).

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, 86,0 % sont décédées dans une collision survenue sur une voie publique et 14,0 % 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 (58,3 %) à celle des victimes de collisions survenues sur les voies publiques (43,9 %).

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 2012. 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 cinq conducteurs tués en 2012; les cinq conducteurs mortellement blessés (100,0 %) ont été soumis à des alcootests. Parmi eux, deux (40,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 8,3 % 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, 2012

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	5	5	100.0	2	40.0	8.3	1	20.0	5.9
20-25	10	9	90.0	4	44.4	16.7	2	22.2	11.8
26-35	12	12	100.0	9	75.0	37.5	7	58.3	41.2
36-45	6	6	100.0	5	83.3	20.8	3	50.0	17.6
46-55	6	5	83.3	2	40.0	8.3	2	40.0	11.8
>55	15	13	86.7	2	15.4	8.3	2	15.4	11.8
<u>Sexe</u>									
Homme	37	34	91.9	21	61.8	87.5	16	47.1	94.1
Femme	17	16	94.1	3	18.8	12.5	1	6.3	5.9
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	33	29	87.9	11	37.9	45.8	7	24.1	41.2
Autres véhicules routiers*	21	21	100.0	13	61.9	54.2	10	47.6	58.8
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	26	25	96.2	18	72.0	75.0	14	56.0	82.4
Plusieurs véhicules	28	25	89.3	6	24.0	25.0	3	12.0	17.6
<u>Délai entre la collision et le décès</u>									
En deçà de 30 jours	53	50	94.3	24	48.0	100.0	17	34.0	100.0
> 30 jours	1	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	54	50	92.6	24	48.0	100.0	17	34.0	100.0

* Les motocyclistes et les conducteurs de camions/fourgonnettes ont été regroupés afin d'éviter qu'une personne soit identifiée.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un conducteur (20,0 %) 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 qu'un des deux conducteurs 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 5,9 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

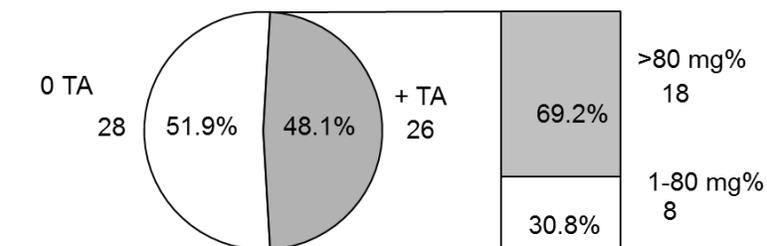
Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Manitoba, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2012, puisque 92,6 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Manitoba, 48,0 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 17 des 24 conducteurs mortellement blessés (70,8 %) 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 :

- > 52,0 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 10,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 4,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 4,0 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 30,0 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

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 26 des 54 conducteurs mortellement blessés (48,1 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 19, soit 69,2 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 7-1
TAs** des conducteurs décédés*:
Manitoba, 2012



* 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), 37,5 % avaient entre 26 et 35 ans, 20,8 %, entre 36 et 45 ans, 16,7 %, entre 20 et 25 ans et 8,3 % avaient entre 16 et 19 ans, 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%), 41,2 % avaient entre 26 et 35 ans, 17,6 %, entre 36 et 45 ans, 11,8 %, entre 20 et 25 ans, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans et 5,9 % avaient entre 16 et 19 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 (83,3 %). Par contre, 15,4 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

7.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 87,5 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 94,1 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils représentent 37 des 54 conducteurs décédés (68,5 %). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (61,8 % et 18,8 %, respectivement). En outre, 76,2 % des conducteurs et 33,3 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

7.2.3 Variations selon le type de véhicule. Les conducteurs de camions/fourgonnettes et les motocyclistes ont été regroupés dans une catégorie « autres véhicules routiers » afin d'éviter que l'on puisse identifier une victime en particulier. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 54,2 % étaient des conducteurs d'autres véhicules routiers et 45,8 %, des automobilistes. Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 58,8 % étaient des conducteurs d'autres véhicules routiers et 41,2 %, des automobilistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 61,9 % des conducteurs d'autres véhicules routiers et 37,9 % des automobilistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

7.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (26 des 54) 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 (75,0 % et 82,4 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Près des trois quarts des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (72,0 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 24,0 % 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 ce conducteur n'a pas 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.

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 2012 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, 448 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 10,7 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 7-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Manitoba, 2012

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	41	7	17.1	14.6
20-25	69	14	20.3	29.2
26-35	86	9	10.5	18.8
36-45	61	7	11.5	14.6
46-55	71	2	2.8	4.2
>55	119	9	7.6	18.8
<u>Sexe</u>				
Homme	269	32	11.9	66.7
Femme	179	16	8.9	33.3
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	254	30	11.8	62.5
Camion/fourgonnette	167	15	9.0	31.3
Motocyclette	16	2	12.5	4.2
Autre véhicule routier	1	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	10	1	10.0	2.1
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	137	42	30.7	87.5
Plusieurs véhicules	311	6	1.9	12.5
TOTAL	448	48	10.7	100.0

7.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 29,2 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 18,8 %, de ceux des 26 à 35 ans et plus de 55 ans et 14,6 %, de ceux des 16 à 19 ans et de 36 à 45 ans. Les conducteurs de 46 à 55 ans représentaient 4,2 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Environ un cinquième des conducteurs du groupe des 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (20,3 %). 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 (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, 66,7 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était plus importante que celle des femmes (11,9 % et 8,9 %).

7.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 62,5 % conduisaient des automobiles, 31,3 %, des camions/fourgonnettes, 4,2 %, des motocyclettes et 2,1 %, 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 motocyclistes, soit 12,5 %, par rapport à 11,8 % des automobilistes, 10,0 % des conducteurs de véhicules non routiers et 9,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes.

7.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 87,5 % 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 – 30,7 % de ces conducteurs par rapport à seulement 1,9 % 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 2012. 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 2012, puisque 92,6 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 24 sur 50 (48,0 %) ont obtenu un résultat positif. La catégorie des déprimeurs du SNC était la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (58,3 %). 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 (37,5 %) et les stimulants du SNC (25,0 %).

Tableau 7-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement
blessés de véhicules routiers : Manitoba, 2012

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
54	50	(92.6)	24	(48.0)

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	14	(58.3)
Analgésiques narcotiques	9	(37.5)
Stimulants du SNC	6	(25.0)
Cannabis	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.

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 2012. 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 – 2012. 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 2012. 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.

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, remonté à 42 en 2011 puis a glissé à 38 en 2012. 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, baisser de nouveau à 37,5 % en 2011 et monter à 38,4 % en 2012.

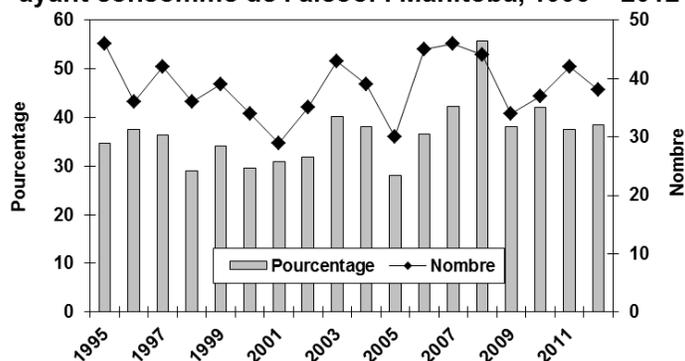
Tableau 7-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Manitoba, 1995 - 2012**

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
2012	99	38	38.4	95	37	38.9
période de référence 2006-2010	98	41	41.8	96	41	42.7
période 2011-2012	106	40	37.7	102	39	38.2

*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 7-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Manitoba, 1995 – 2012



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 9,8 % par rapport aux 41,8 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 37,7 % pendant la période de 2011-2012. 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 2,4 % relativement à la moyenne de 41 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 40 pendant la période de 2011-2012.

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 26 ans, soit de 1987 à 2012, 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).

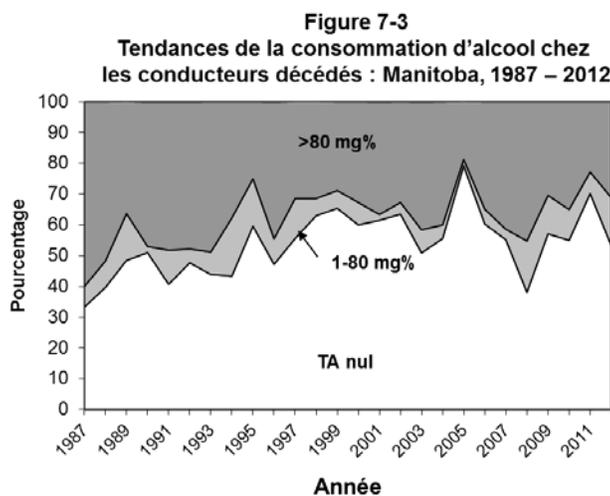
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale à partir de 1987 (60,0 %) avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale à partir de 1987 (52,9 %) pour atteindre son point le plus bas en 2005 (18,8 %), fluctuer jusqu'en 2010 (35,0 %), baisser de nouveau en 2011 (22,8 %) avant de remonter en 2012 (31,1 %). 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 %), s'élever de façon générale jusqu'en 2011 (70,2 %) et glisser de nouveau en 2012 (53,3 %). 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 de façon générale jusqu'en 2008 (16,7 %), a diminué jusqu'en 2011 (7,0 %) et a grimpé de nouveau en 2012 (15,6 %).

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 pendant la période de 2011-2012 a augmenté de 16,5 % (passant de 53,8 % à 62,7 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 2,1 % (de 9,6 % à 9,8 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 24,7 % (de 36,5 % à 27,5 %).

Tableau 7-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Manitoba, 1987 - 2012

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Conducteurs regroupés par TA (mg%)					
				Zéro	1 - 80	>80	(% soumis à des tests)	(% soumis à des tests)	(% 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
2012	46	45	97.8	24	53.3	7	15.6	14	31.1
période de référence 2006-2010	53	52	98.1	28	53.8	5	9.6	19	36.5
période 2011-2012	51	51	100.0	32	62.7	5	9.8	14	27.5

*Décédés moins de six heures après la collision.



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 2012. 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.

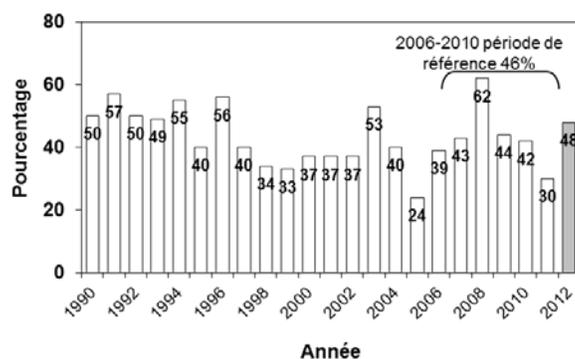
Comme on peut le voir au tableau 7-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 45,8 %. Pendant la période de 2011-2012, 38,6 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 15,7 % par rapport à la période de base.

Tableau 7-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Manitoba, 1990 - 2012

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
2012	54	28	51.9	26	48.1
période de référence 2006-2010	59	32	54.2	27	45.8
période 2011-2012	57	35	61.4	22	38.6

* 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, 1990-2012



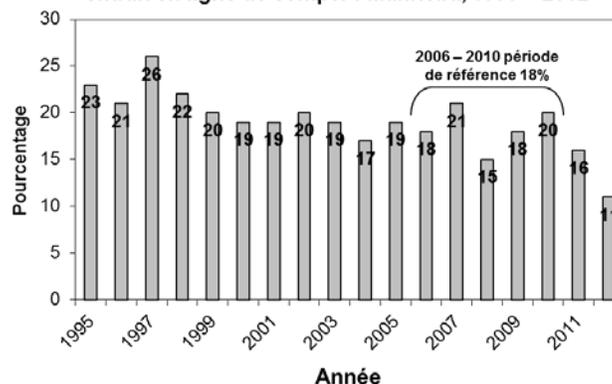
7.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 7-8 et la figure 7-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (2006 – 2010), 18,3 % 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 13,2 % pendant la période de 2011-2012, soit une diminution de 27,9 % 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 - 2012

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)
2012	448	48	(10.7)
période de référence 2006-2010	470	86	(18.3)
période 2011-2012	433	57	(13.2)

*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 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 – 2012



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 de nouveau jusqu'à 10,7 % en 2012.

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. Pendant la période de 2011-2012, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a chuté à 13,1 %, soit une diminution de 28,8 %.

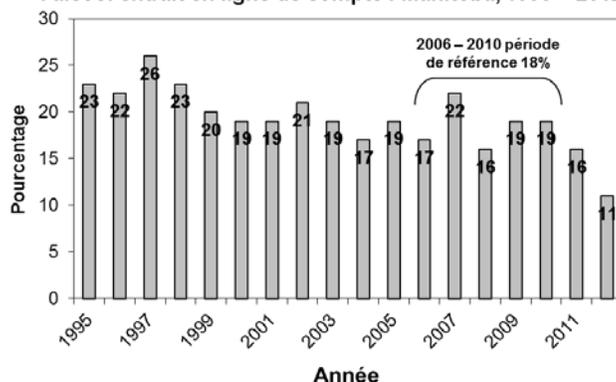
Tableau 7-9
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en
cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où**
l'alcool entrait en ligne de compte : Manitoba, 1995 - 2012

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)
2012	403	63	(15.6)
période de référence 2006-2010	445	82	(18.4)
période 2011- 2012	421	55	(13.1)

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

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

Figure 7-6
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 – 2012



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 13 ans (de 2000 à 2012). 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).

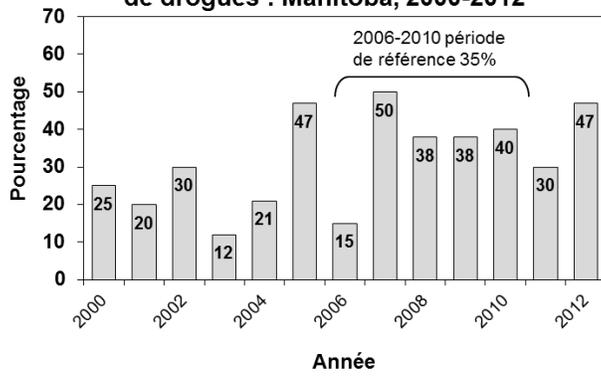
Comme on peut le constater au bas du tableau 7-10, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 35,3 %. Pendant la période de 2011-2012, 38,0 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 7,6 % par rapport à la période de référence.

Tableau 7-10
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Manitoba, 2000-2012

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
2012	46	45	97.8	24	53.3	21	46.7
période de référence 2006-2010	53	51	96.2	33	64.7	18	35.3
période 2011-2012	51	50	98.0	31	62.0	19	38.0

*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, 2000-2012



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 2012. 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 2012 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, 102 personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières en Ontario en 2012. De plus, dans 94 de ces cas (92,2 %), 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, 46 personnes du groupe des 26 à 35 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Ontario en 2012. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 48,9 % 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 22,2 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Ontario en 2012.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que 102 personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières. De plus, dans 94 de ces cas (92,2 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant

contribué à la collision. Parmi ces personnes, 46 (48,9 %) sont mortes dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, les personnes du groupe des 26 à 35 ans représentaient 22,2 % des personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 728 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière en Ontario en 2012. Dans 651 de ces cas (89,4 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 209 (31,8 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (728 x 0,318), on peut déterminer qu'en Ontario, en 2012, 231 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.

Parmi les 712 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 90,4 % des cas. Parmi ces cas connus, 207 (32,1 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (712 x 0,321), on peut déterminer qu'en Ontario, en 2012, 229 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, 2012

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	25	20	80.0	2	10.0	1.0	25	20	80.0	2	10.0	1.0
16-19	62	56	90.3	18	32.1	8.7	62	56	90.3	18	32.1	8.7
20-25	103	98	95.1	49	50.0	23.7	103	98	95.1	49	50.0	23.7
26-35	102	94	92.2	46	48.9	22.2	102	94	92.2	46	48.9	22.2
36-45	76	70	92.1	33	47.1	15.9	76	70	92.1	33	47.1	15.9
46-55	114	100	87.7	34	34.0	16.4	113	100	88.5	34	34.0	16.4
>55	246	213	86.6	25	11.7	12.1	231	206	89.2	25	12.1	12.1
Sexe												
Homme	511	454	88.8	167	36.8	80.7	497	449	90.3	167	37.2	80.7
Femme	217	197	90.8	40	20.3	19.3	215	195	90.7	40	20.5	19.3
Genre de victime												
Conducteur	433	401	92.6	141	35.2	68.1	426	398	93.4	141	35.4	68.1
Passager	145	124	85.5	34	27.4	16.4	143	123	86.0	34	27.6	16.4
Piéton	150	126	84.0	32	25.4	15.5	143	123	86.0	32	26.0	15.5
Type de véhicule												
Automobiles	300	276	92.0	89	32.2	43.0	294	274	93.2	89	32.5	43.0
Camions/fourgonnettes	120	107	89.2	36	33.6	17.4	119	106	89.1	36	34.0	17.4
Motocyclettes	65	61	93.8	16	26.2	7.7	64	60	93.8	16	26.7	7.7
Autres véhicules routiers	15	12	80.0	1	8.3	0.5	15	12	80.0	1	8.3	0.5
Véhicules non routiers (Piétons)	77	69	89.6	33	47.8	15.9	77	69	89.6	33	47.8	15.9
Indéterminé	150	126	84.0	32	25.4	15.5	143	123	86.0	32	26.0	15.5
Indéterminé	1	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0	0.0	0	0.0	0.0
Lieu de la collision												
Voie publique	671	612	91.2	186	30.4	89.9	659	606	92.0	186	30.7	89.9
Hors route	57	39	68.4	21	53.8	10.1	53	38	71.7	21	55.3	10.1
TOTAL	728	651	89.4	207	31.8	100.0	712	644	90.4	207	32.1	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, 23,7 % (voir la dernière colonne de la première section) avaient entre 20 et 25 ans, 22,2 %, entre 26 et 35 ans, 16,4 %, entre 46 et 55 ans, 15,9 %, entre 36 et 45 ans, 12,1 % avaient plus de 55 ans, 8,7 % avaient entre 16 et 19 ans et 1,0 % 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 20 à 25 ans et des 26 à 35 ans (50,0 % et 48,9 % respectivement) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées – 10,0 % des personnes de moins de 16 ans et 11,7 % 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, 80,7 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (36,8 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (20,3 %).

8.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 68,1 % étaient des conducteurs, 16,4 %, des passagers et 15,5 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (35,2 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 27,4 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 25,4 % 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, 43,0 % se trouvaient dans une automobile, 17,4 % dans un camion/fourgonnette, 15,9 % étaient des occupants de véhicule non routier et 7,7 % étaient des motocyclistes.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile ou un motocycliste est décédé (33,6 % par rapport à 32,2 % et 26,2 %). Parmi les occupants de véhicule non routier, 47,8 % 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, 89,9 % 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 (53,8 %) à celle des victimes d'une collision survenue sur une voie publique (30,4 %).

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 2012. 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 2012; 50 de ces victimes (92,6 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, 21 (42,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 21,9 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

**Tableau 8-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Ontario, 2012**

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	18	15	83.3	5	33.3	5.2	3	20.0	3.7
20-25	54	50	92.6	21	42.0	21.9	18	36.0	22.2
26-35	65	61	93.8	28	45.9	29.2	25	41.0	30.9
36-45	49	43	87.8	17	39.5	17.7	14	32.6	17.3
46-55	61	53	86.9	17	32.1	17.7	15	28.3	18.5
>55	115	87	75.7	8	9.2	8.3	6	6.9	7.4
Sexe									
Homme	276	237	85.9	79	33.3	82.3	65	27.4	80.2
Femme	86	72	83.7	17	23.6	17.7	16	22.2	19.8
Type de véhicule									
Automobile	215	179	83.3	58	32.4	60.4	51	28.5	63.0
Camion/fourgonnette	72	65	90.3	24	36.9	25.0	21	32.3	25.9
Motocyclette	64	54	84.4	13	24.1	13.5	8	14.8	9.9
Semi-remorque	11	11	100.0	1	9.1	1.0	1	9.1	1.2
Genre de collision									
Un seul véhicule	160	130	81.3	62	47.7	64.6	55	42.3	67.9
Plusieurs véhicules	202	179	88.6	34	19.0	35.4	26	14.5	32.1
Délai entre la collision et le décès									
En deçà de 30 jours	358	309	86.3	96	31.1	100.0	81	26.2	100.0
> 30 jours	4	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	362	309	85.4	96	31.1	100.0	81	26.2	100.0

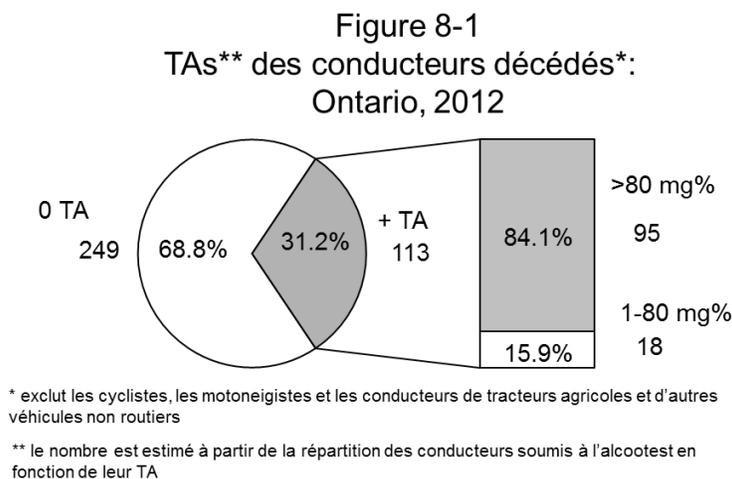
Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que 18 des 50 conducteurs (36,0 %) mortellement blessés du groupe des 20 à 25 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que 18 des 21 conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. 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 22,2 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Ontario, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2012, puisque 85,4 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Ontario, 31,1 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 81 des 96 (84,4 %) 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 :

- > 68,9 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 3,6 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,3 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 5,2 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 21,1 % 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 113 des 362 conducteurs mortellement blessés (31,2 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 95, soit 84,1 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.



8.2.1 Variations selon l'âge. Parmi tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 29,2 % avaient entre 26 et 35 ans, 21,9 %, entre 20 et 25 ans, 17,7 %, entre 36 et 45 ans et entre 46 et 55 ans, 8,3 % avaient plus de 55 ans et 5,2 %, entre 16 et 19 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 30,9 % avaient entre 26 et 35 ans, 22,2 %, entre 20 et 25 ans, 18,5 %, entre 46 et 55 ans, 17,3 % entre 36 et 45 ans, 7,4 % avaient plus de 55 ans et 3,7 %, entre 16 et 19 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 (45,9 %). Par contre, seulement 9,2 % 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 82,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 80,2 % 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 (276 des 362 conducteurs étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (33,3 % et 23,6 %, respectivement). En outre, 82,3 % des conducteurs et 94,1 % 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), 60,4 % étaient des automobilistes, 25,0 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 13,5 %, des motocyclistes et 1,0 %, des conducteurs de semi-remorques.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 63,0 % étaient des automobilistes, 25,9 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 9,9 %, des motocyclistes et 1,2 %, des conducteurs de semi-remorques.

Dans les différentes catégories de véhicules, 36,9 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 32,4 % des automobilistes, 24,1 % des motocyclistes et 9,1 % des conducteurs de semi-remorques mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

8.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (160 des 362) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause les deux tiers des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (64,6 % et 67,9 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Près de la moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (47,7 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 19,0 % 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 quatre 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 2012 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, 3 450 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 14,6 % 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, 27,2 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 21,3 %, de celui des 20 à 25 ans et 15,3 %, de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans comptaient pour 0,2 % et ceux de 16 à 19 ans, pour seulement 8,3 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Le quart des conducteurs de moins de 16 ans et de ceux du groupe des 16 à 19 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (25,0 % et 24,3 %, respectivement). Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des plus de 55 ans (6,8 %).

8.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 77,7 % 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 (16,4 % et 10,5 %, respectivement).

8.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 68,0 % conduisaient des automobiles, 18,1 %, des camions/fourgonnettes, 6,6 %, des motocyclettes et 3,0 %, 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 automobilistes, soit 16,2 % par rapport à 16,0 %, des conducteurs de semi-remorques, 13,5 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 12,5 % des conducteurs d'autres véhicules routiers, 10,2 % des motocyclistes. Parmi les conducteurs de véhicules non routiers, 5,5 % 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, 2012

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	4	1	25.0	0.2
16-19	173	42	24.3	8.3
20-25	465	107	23.0	21.3
26-35	651	137	21.0	27.2
36-45	588	77	13.1	15.3
46-55	669	73	10.9	14.5
>55	754	51	6.8	10.1
Indéterminé	146	15	10.3	3.0
Sexe				
Homme	2383	391	16.4	77.7
Femme	1062	111	10.5	22.1
Indéterminé	5	1	20.0	0.2
Type de véhicule				
Automobile	2109	342	16.2	68.0
Camion/fourgonnette	672	91	13.5	18.1
Motocyclette	324	33	10.2	6.6
Semi-remorque	94	15	16.0	3.0
Autre véhicule routier	56	7	12.5	1.4
Véhicule non routier	183	10	5.5	2.0
Indéterminé	12	5	41.7	1.0
Genre de collision				
Un seul véhicule	1014	366	36.1	72.8
Plusieurs véhicules	2436	137	5.6	27.2
TOTAL	3450	503	14.6	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, 72,8 % 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 – 36,1 % de ces conducteurs par rapport à seulement 5,6 % 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 2012. 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 élevée en Ontario, en 2012, puisque 73,2 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 125 sur 265 (47,2 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis représentait la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (57,6 %). 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 (38,4 %), les stimulants du SNC (17,6 %), les analgésiques narcotiques (16,8 %), les anesthésiques dissociatifs (2,4 %) et les hallucinogènes (0,8 %)

Tableau 8-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Ontario, 2012

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
362	265	(73.2)	125	(47.2)

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	72	(57.6)
Dépresseurs du SNC	48	(38.4)
Stimulants du SNC	22	(17.6)
Analgésiques narcotiques	21	(16.8)
Anesthésiques dissociatifs	3	(2.4)
Hallucinogènes	1	(0.8)
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 2012. 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 – 2012. 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 2012. 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, a atteint un creux de 138 en 2011 et a grimpé à 169 en 2012. 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, s'est élevé de nouveau à 28,9 % en 2010 avant de dégringoler jusqu'à un creux de 24,6 % en 2011 et de remonter à 26,0 % en 2012.

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 - 2012**

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
2012	651	169	26.0	640	168	26.3
période de référence 2006-2010	705	200	28.4	683	196	28.7
période 2011-2012	606	154	25.4	595	153	25.7

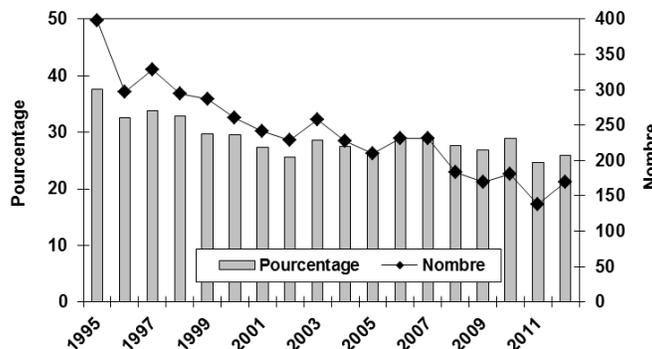
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

**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 199 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 28,2 % 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 9,9 % par rapport aux 28,2 % de la

période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 25,4 % pendant la période de 2011-2012. 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 22,6 % par rapport à la moyenne de 199 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 154 pendant la période de 2011-2012.

Figure 8-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un
conducteur ayant consommé de l'alcool : Ontario, 1995 – 2012



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 26 ans, soit de 1987 à 2012, 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).

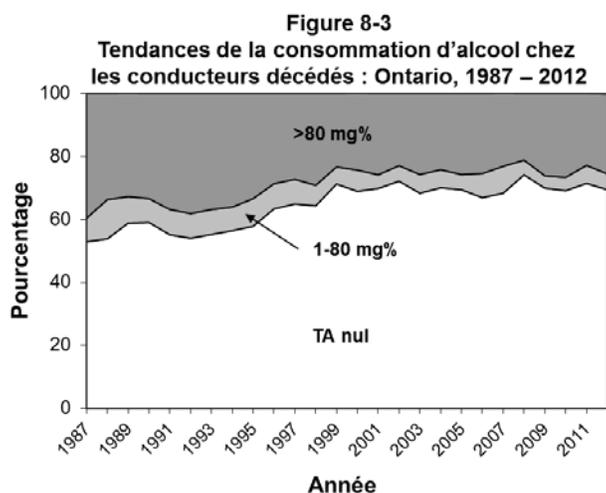
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a connu une tendance générale à la baisse entre 1987 (39,6 %) et 2008 (21,1 %) s'est élevé jusqu'à 26,6 % en 2010 pour redescendre en 2011 (22,8 %) et remonter en 2012 (25,4 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté de façon générale à partir de 1987 (53,0 %) pour atteindre son plus haut niveau à 74,2 % en 2008, avant de baisser en 2010 (69,2 %) pour se relever en 2012 (69,5 %). 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 %), de s'élever en 2011 (5,7 %) et de fléchir en 2012 (5,0 %).

Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul pendant la période de 2011-2012 a augmenté de 0,9 % (passant de 69,6 % à 70,2 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 8,3 % (de 6,0 % à 5,5 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on n'observe aucun changement (de 24,4 % à 24,4 %).

Tableau 8-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Ontario, 1987 - 2012

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
2012	295	279	94.6	194	69.5	14	5.0	71	25.4
période de référence 2006-2010	351	335	95.4	233	69.6	20	6.0	82	24.5
période 2011-2012	285	272	95.4	191	70.2	15	5.5	66	24.3

*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 2012. 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.

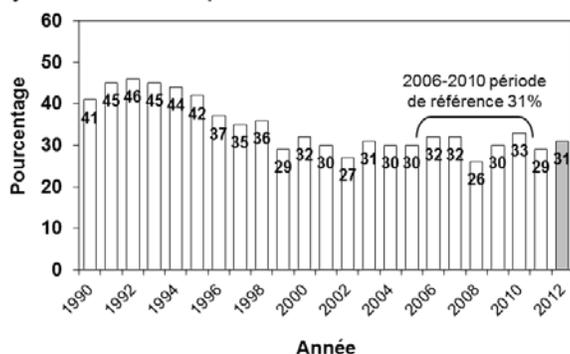
Comme on peut le voir au tableau 8-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010 est de 30,5 %. Pendant la période de 2011-2012, 30,3 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 0,7 % par rapport à la période de base.

Tableau 8-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement
blessés : Ontario, 1990 - 2012

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
2012	362	249	68.8	113	31.2
période de référence 2006-2010	429	298	69.5	131	30.5
période 2011-2012	347	242	69.7	105	30.3

* 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, 1990-2012



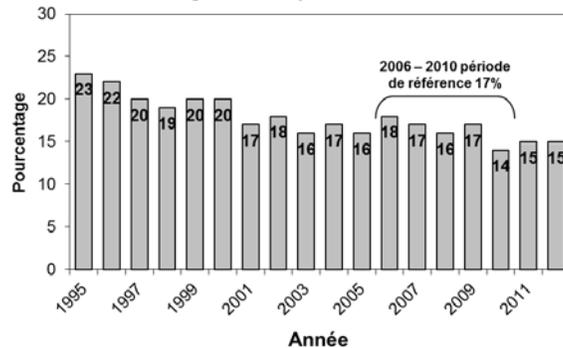
8.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 8-8 et la figure 8-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (2006 – 2010), 16,6 % 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 14,9 % pendant la période de 2011-2012, soit une diminution de 10,2 % 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 - 2012

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)
2012	3450	503	(14.6)
période de référence 2006-2010	4000	663	(16.6)
période 2011-2012	3436	511	(14.9)

*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 – 2012



*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 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, de remonter à 15,4 % en 2011 et de redescendre à 15,0 % en 2012.

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. Pendant la période de 2011-2012, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 15,2 %, soit une diminution de 10,1 % par rapport à la période de référence.

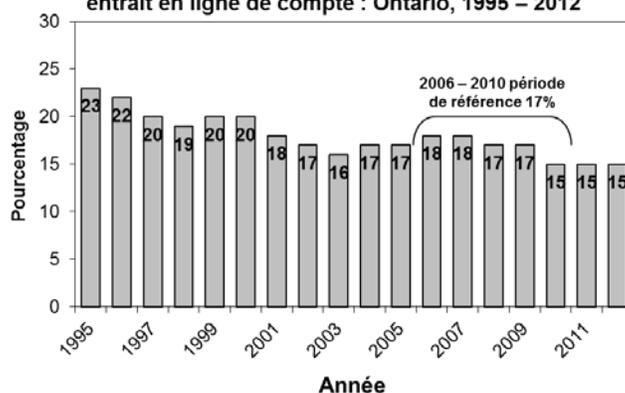
Tableau 8-9
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en
cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où**
l'alcool entrain en ligne de compte : Ontario, 1995 - 2012

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)
2012	3262	489	(15.0)
période de référence 2006-2010	3803	642	(16.9)
période 2011-2012	3253	494	(15.2)

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

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

Figure 8-6
Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause
dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool
entraint en ligne de compte : Ontario, 1995 – 2012



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 13 ans (de 2000 à 2012). 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).

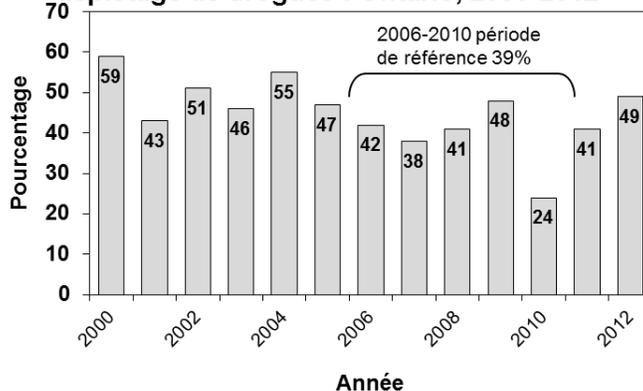
Comme on peut le constater au bas du tableau 8-10, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 38,8 %. Pendant la période de 2011-2012, 44,3 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 16,8 % par rapport à la période de référence.

Tableau 8-10
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Ontario, 2000-2012

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
2012	295	251	85.1	128	51.0	123	49.0
période de référence 2006-2010	352	85	24.1	52	61.2	33	38.8
période 2011-2012	285	236	82.8	129	54.7	107	45.3

*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, 2000-2012



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 2012. 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 2012 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, 63 personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières au Québec en 2012. De plus, dans 60 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 2012, 24 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 40,0 % 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 18,5 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Québec en 2012.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que 62 personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières. De plus, dans 59 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, 24 (40,7 %) sont mortes dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, les personnes du groupe des 26 à 35 ans représentaient 18,5 % des personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 511 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière au Québec en 2012. Dans 474 de ces cas (92,8 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 130 (27,4 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (511 x 0,274), on peut déterminer qu'*au Québec, en 2012, 140 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.*

Parmi les 503 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, 130 (27,8 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (503 x 0,278), on peut déterminer qu'*au Québec, en 2012, 140 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, 2012

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	18	13	72.2	0	0.0	0.0	18	13	72.2	0	0.0	0.0
16-19	48	47	97.9	13	27.7	10.0	48	47	97.9	13	27.7	10.0
20-25	75	69	92.0	31	44.9	23.8	75	69	92.0	31	44.9	23.8
26-35	63	60	95.2	24	40.0	18.5	62	59	95.2	24	40.7	18.5
36-45	53	50	94.3	19	38.0	14.6	52	49	94.2	19	38.8	14.6
46-55	90	84	93.3	28	33.3	21.5	88	82	93.2	28	34.1	21.5
>55	164	151	92.1	15	9.9	11.5	160	148	92.5	15	10.1	11.5
Sexe												
Homme	370	345	93.2	104	30.1	80.0	364	340	93.4	104	30.6	80.0
Femme	141	129	91.5	26	20.2	20.0	139	127	91.4	26	20.5	20.0
Genre de victime												
Conducteur	371	349	94.1	100	28.7	76.9	365	344	94.2	100	29.1	76.9
Passager	88	78	88.6	19	24.4	14.6	88	78	88.6	19	24.4	14.6
Piéton	52	47	90.4	11	23.4	8.5	50	45	90.0	11	24.4	8.5
Type de véhicule												
Automobiles	254	232	91.3	65	28.0	50.0	251	230	91.6	65	28.3	50.0
Camions/fourgonnettes	72	68	94.4	20	29.4	15.4	70	66	94.3	20	30.3	15.4
Motocyclettes	47	45	95.7	7	15.6	5.4	47	45	95.7	7	15.6	5.4
Autres véhicules routiers	10	9	90.0	1	11.1	0.8	9	8	88.9	1	12.5	0.8
Véhicules non routiers (Piétons)	76	73	96.1	26	35.6	20.0	76	73	96.1	26	35.6	20.0
	52	47	90.4	11	23.4	8.5	50	45	90.0	11	24.4	8.5
Lieu de la collision												
Voie publique	454	421	92.7	115	27.3	88.5	448	415	92.6	115	27.7	88.5
Hors route	57	53	93.0	15	28.3	11.5	55	52	94.5	15	28.8	11.5
TOTAL	511	474	92.8	130	27.4	100.0	503	467	92.8	130	27.8	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, 23,8 % (voir la dernière colonne de la première section) avaient entre 20 et 25 ans, 21,5 %, entre 46 et 55 ans, 18,5 %, entre 26 et 35 ans, 14,6 %, entre 36 et 45 ans, 11,5 %, avaient plus de 55 ans et 10,0 %, avaient 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 et des 26 à 35 ans (44,9 % et 40,0 % 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 9,9 % 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, 80,0 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (30,1 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (20,2 %).

9.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 76,9 % étaient des conducteurs, 14,6 % des passagers et 8,5 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (28,7 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 24,4 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 23,4 % 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, 50,0 % se trouvaient dans une automobile, 20,0 % étaient des occupants de véhicule non routier, 15,4 %, de camion/fourgonnette, 5,4 %, des motocyclistes et 0,8 % 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 est décédé était légèrement supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (29,4 % par rapport à 28,0 %). Parmi les occupants de véhicules non routiers, 35,6 % sont décédés dans une collision liée à l'alcool, comparativement à 15,6 % 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, 88,5 % sont décédées dans une collision survenue sur une voie publique et 11,5 % 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 légèrement supérieure parmi les victimes d'une collision non routière (28,3 %) à celle des victimes d'une collision survenue sur une voie publique (27,3 %).

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 2012. 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 27 conducteurs tués en 2012; 17 de ces victimes (63,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, cinq (29,4 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 7,6 % 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, 2012

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	27	17	63.0	5	29.4	7.6	5	29.4	7.2
20-25	52	36	69.2	18	50.0	27.3	15	41.7	21.7
26-35	42	27	64.3	14	51.9	21.2	11	40.7	15.9
36-45	34	25	73.5	9	36.0	13.6	9	36.0	13.0
46-55	52	37	71.2	15	40.5	22.7	13	35.1	18.8
>55	95	57	60.0	5	8.8	7.6	4	7.0	5.8
Sexe									
Homme	236	159	67.4	54	34.0	81.8	46	28.9	66.7
Femme	66	40	60.6	12	30.0	18.2	11	27.5	15.9
Type de véhicule									
Automobile	195	125	64.1	41	32.8	62.1	36	28.8	52.2
Camion/fourgonnette	59	44	74.6	17	38.6	25.8	16	36.4	23.2
Motocyclette	40	24	60.0	7	29.2	10.6	5	20.8	7.2
Semi-remorque	7	5	71.4	1	20.0	1.5	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	141	92	65.2	43	46.7	65.2	40	43.5	58.0
Plusieurs véhicules	161	107	66.5	23	21.5	34.8	17	15.9	24.6
Délai entre la collision et le décès									
En deçà de 30 jours	296	198	66.9	66	33.3	100.0	57	28.8	82.6
> 30 jours	6	1	16.7	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	302	199	65.9	66	33.2	100.0	69	34.7	100.0

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que cinq des 15 conducteurs (29,4 %) 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 cinq conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière

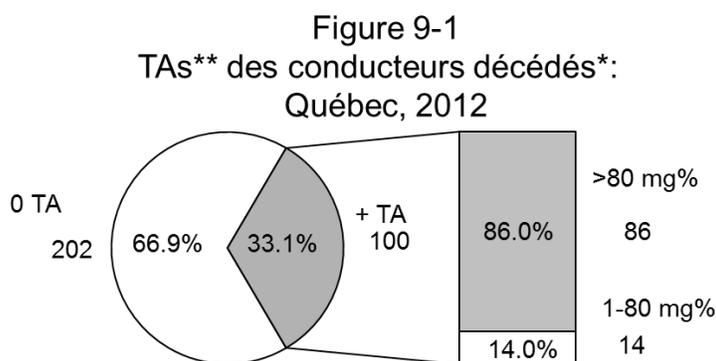
colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 16 à 19 ans représentaient 8,8 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Québec, la fréquence des tests d'alcoolémie était faible en 2012, puisque 65,9 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Québec, 33,2 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 57 des 66 conducteurs mortellement blessés (86,4 %) 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 :

- > 66,8 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 3,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,5 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 10,6 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 18,1 % 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 100 des 302 conducteurs mortellement blessés (33,1 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 86, soit 86,0 %, 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

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), 27,3 % avaient entre 20 et 25 ans, 22,7 %, entre 46 et 55 ans, 21,2 %, entre 26 et 35 ans, 13,6 %, entre 36 et 45 ans et 7,6 % avaient entre 16 et 19 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%), 26,3 % avaient entre 20 et 25 ans, 22,8 % entre 46 et 55 ans, 19,3 %, entre 26 et 45 ans, 15,9 %, entre 36 et 45 ans, 8,8 % avaient entre 16 et 19 ans et 7,0 % 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 (51,9 %). Par contre, seulement 8,8 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

9.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau puisqu'ils comptent pour 81,8 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 80,7 % 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 (236 des 302 victimes ou 78,1 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (34,0 % et 30,0 %, respectivement). En outre, 85,2 % des conducteurs et 91,7 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

9.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 62,1 % étaient des automobilistes, 25,8, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 10,6 %, des motocyclistes et 1,5 %, 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%), 63,2 % étaient des automobilistes, 28,1 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 8,8 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 37,8 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 32,8 % des automobilistes, et 29,2 % des motocyclistes et 20,0 % des conducteurs de semi-remorques mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. L'unique conducteur d'autre véhicule routier mortellement blessé n'avait pas consommé d'alcool.

9.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (141 des 302) 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 (65,2 % et 70,2 %, respectivement). La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Près de la moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (46,7 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 21,5 % 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. Étant donné que seulement six conducteurs mortellement blessés sont décédés plus de 30 jours après la collision et qu'un seul de ces conducteurs a été soumis à un alcootest, il n'était pas pertinent de faire de comparaison de la consommation d'alcool des conducteurs basée sur le délai entre le moment de la collision et le décès.

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 2012 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, 2 848 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 17,6 % étaient liées à l'alcool.

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, 17,9 %, de celui des 26 à 35 ans et 12,0 %, de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 1,4 % 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 (28,5 %). Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des conducteurs de plus de 55 ans (8,5 %).

9.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 75,5 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (19,4 % et 11,7 %, 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, 80,7 % étaient des conducteurs d'automobiles / camions/fourgonnettes, 10,0 % conduisaient des véhicules non routiers et 6,4 %, 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 d'automobiles / camions/fourgonnettes – 19,4 % de ces conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 14,9 % pour les conducteurs de véhicules non routiers, 11,2 % pour les motocyclistes et 7,5 % pour les conducteurs d'autres véhicules routiers. Chez les conducteurs de semi-remorques, 7,3 % étaient représentés dans des collisions liées à l'alcool.

Tableau 9-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Québec, 2012

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	7	18.9	1.4
16-19	229	51	22.3	10.2
20-25	418	119	28.5	23.7
26-35	431	90	20.9	17.9
36-45	363	60	16.5	12.0
46-55	403	59	14.6	11.8
>55	437	37	8.5	7.4
Indéterminé	530	79	14.9	15.7
<u>Sexe</u>				
Homme	1951	379	19.4	75.5
Femme	719	84	11.7	16.7
Indéterminé	178	39	21.9	7.8
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile et camion/fourgonnette*	2083	405	19.4	80.7
Motocyclette	285	32	11.2	6.4
Semi-remorque	82	6	7.3	1.2
Autre véhicule routier	40	3	7.5	0.6
Véhicule non routier	336	50	14.9	10.0
Indéterminé	22	6	27.3	1.2
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	1041	352	33.8	70.1
Plusieurs véhicules	1807	150	8.3	29.9
TOTAL	2848	502	17.6	100.0

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

9.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 70,1 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 33,8 % de ces conducteurs par rapport à seulement 8,3 % 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 2012. 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 2012, puisque 65,2 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 62 sur 197 (31,5 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (45,2 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note les dépresseurs du SNC (37,1 %), les stimulants du SNC (33,9 %) et les analgésiques narcotiques (21,0 %).

Tableau 9-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement
blessés de véhicules routiers : Québec, 2012

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
302	197	(65.2)	62	(31.5)

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	28	(45.2)
Dépresseurs du SNC	23	(37.1)
Stimulants du SNC	21	(33.9)
Analgésiques narcotiques	13	(21.0)
Anesthésiques dissociatifs	4	(6.5)
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 2012. 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 – 2012. 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 2012. 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 avant de redescendre à un creux de 106 en 2012. 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, augmenter de façon générale jusqu'à 28,9 % en 2011 et fléchir de nouveau à 24,4 % en 2012.

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 - 2012**

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
2012	434	106	24.4	427	106	24.8
période de référence 2006-2010	487	129	26.5	477	127	26.6
période 2011-2012	487	129	26.5	441	119	27.0

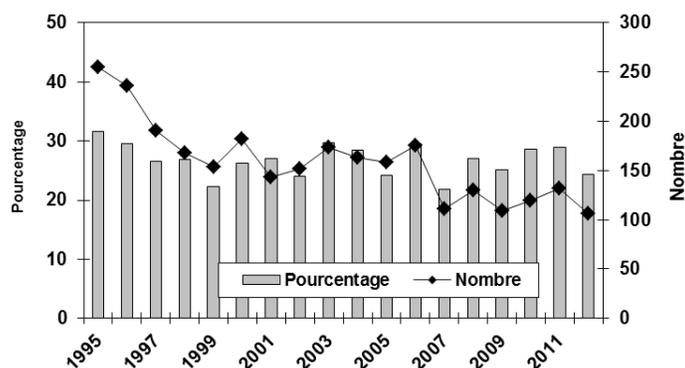
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

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

Comme 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 1,1 % par rapport aux 26,5 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 26,8 % pendant la période de 2011-2012. 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 7,0 % par rapport à la moyenne de 129 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 120 pendant la période de 2011-2012.

Figure 9-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Québec, 1995 – 2012



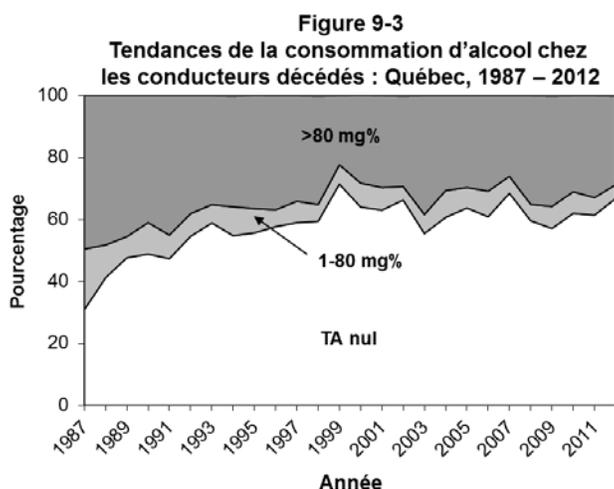
9.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de 26 ans, soit de 1987 à 2012, figurent au tableau 9-6. Les tendances sont illustrées à la figure 9-3 qui montre les changements du pourcentage 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).

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 %), de fluctuer jusqu'en 2010 (31,0 %), d'augmenter en 2011 (32,9 %) et de descendre de nouveau en 2012 (28,6 %). 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 2010 (62,0 %), a fléchi en 2011 (61,4 %) et s'est élevé de nouveau en 2012 (66,8 %). 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 %), puis il a fluctué jusqu'en 2009 (7,1 %), a baissé jusqu'en 2012 (4,5 %).

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 pendant la période de 2011-2012 a augmenté de 3,7 % (passant de 61,6 % à 63,9 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 19,4 % (de 6,7 % à 5,4 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 3,2 % (de 31,7 % à 30,7 %).

Tableau 9-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Québec, 1987 - 2012

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
2012	302	199	65.9	133	66.8	9	4.5	57	28.6
période de référence 2006-2010	332	224	67.5	138	61.6	15	6.7	71	31.7
période 2011-2012	310	205	66.1	131	63.9	11	5.4	63	30.7



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 2012. 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.

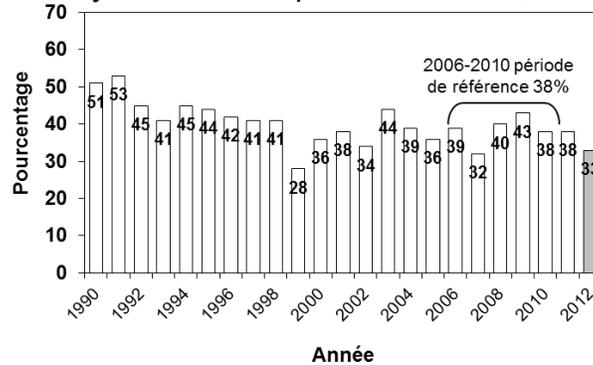
Comme on peut le voir au bas du tableau 9-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 38,3 %. Pendant la période de 2011-2012, 35,8 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 6,5 % par rapport à la période de référence.

Tableau 9-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Québec, 1990 - 2012

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
2012	302	202	66.9	100	33.1
période de référence 2006-2010	332	205	61.7	127	38.3
période 2011-2012	310	199	64.2	111	35.8

* 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, 1990-2012



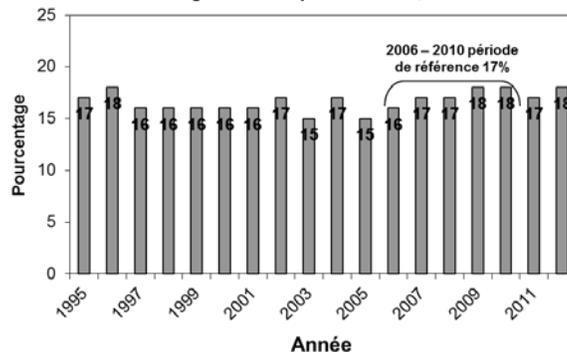
9.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 9-8 et la figure 9-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (2006 – 2010), 17,0 % 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 17,2 % pendant la période de 2011-2012, soit une augmentation 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 entrain en ligne de compte : Québec, 1995 - 2012

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)
2012	2848	502	(17.6)
période de référence 2006 - 2010	3695	628	(17.0)
période 2011- 2012	2882	496	(17.2)

*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 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 – 2012



*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 descendre à 17,4 % en 2011 et se hisser à 18,0 % en 2012.

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. Pendant la période de 2011-2012, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 17,7 %, soit une diminution de 0,6 %.

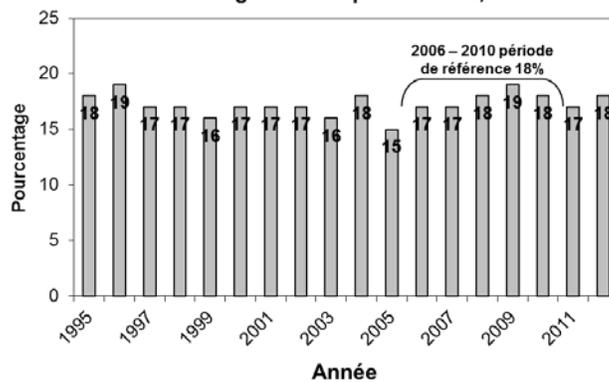
Tableau 9-9
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en
cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où**
l'alcool entrain en ligne de compte : Québec, 1995 - 2012

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)
2012	2507	451	(18.0)
période de référence 2006-2010	3240	576	(17.8)
période 2011-2012	2525	447	(17.7)

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

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

Figure 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 – 2012

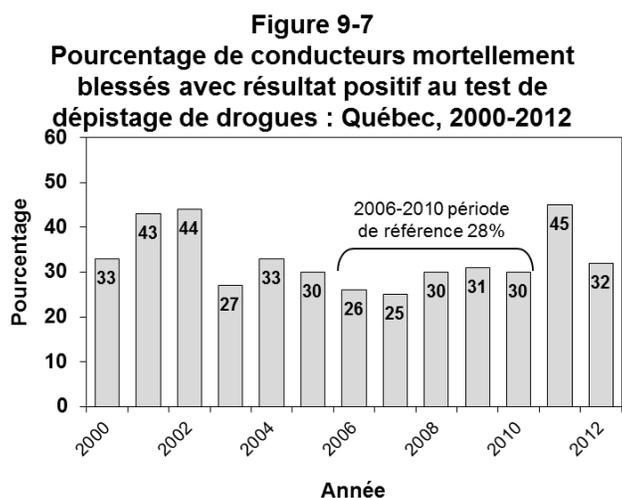


9.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 9-10 et la figure 9-7 contiennent des données sur les conducteurs mortellement blessés sur une période de 13 ans (de 2000 à 2012). Comme pour le tableau 9-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs mortellement blessés 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 %. Pendant la période de 2011-2012, 38,3 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 35,8 % par rapport à la période de référence.

Tableau 9-10
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Québec, 2000-2012

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	427	197	46.1	132	67.0	65	33.0
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
2012	302	197	65.2	135	68.5	62	31.5
période de référence 2006-2010	332	206	62.0	148	71.8	58	28.2
période 2011-2012	310	196	63.2	121	61.7	75	38.3



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 2012. 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 2012 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 personnes du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Nouveau-Brunswick en 2012. De plus, dans ces 11 cas (91,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, en 2012, trois personnes du groupe des 16 à 19 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 27,3 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 9,4 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Nouveau-Brunswick en 2012.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que 12 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières. De plus,

dans 11 de ces cas (91,7 %), 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 16 à 19 ans représentaient 9,4 % des personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 83 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière au Nouveau-Brunswick en 2012. Dans 77 de ces cas (92,8 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 32 (41,6 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (83 x 0,416), on peut déterminer qu'*au Nouveau-Brunswick, en 2012, 34 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.*

Parmi les 82 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 93,9 % des cas. Parmi ces cas connus, 32 (41,6 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (82 x 0,416), on peut déterminer qu'*au Nouveau-Brunswick, en 2012, 34 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, 2012

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	1	2	200.0	0	0.0	0.0
16-19	12	11	91.7	3	27.3	9.4	8	11	137.5	3	27.3	9.4
20-25	13	13	100.0	9	69.2	28.1	8	13	162.5	9	69.2	28.1
26-35	9	9	100.0	5	55.6	15.6	6	9	150.0	5	55.6	15.6
36-45	11	10	90.9	4	40.0	12.5	15	10	66.7	4	40.0	12.5
46-55	13	13	100.0	7	53.8	21.9	17	13	76.5	7	53.8	21.9
>55	23	19	82.6	4	21.1	12.5	23	19	82.6	4	21.1	12.5
Sexe												
Homme	58	54	93.1	25	46.3	78.1	65	54	83.1	25	46.3	78.1
Femme	25	23	92.0	7	30.4	21.9	13	23	176.9	7	30.4	21.9
Genre de victime												
Conducteur	59	56	94.9	23	41.1	71.9	55	56	101.8	23	41.1	71.9
Passager	16	16	100.0	9	56.3	28.1	14	16	114.3	9	56.3	28.1
Piéton	8	5	62.5	0	0.0	0.0	9	5	55.6	0	0.0	0.0
Type de véhicule												
Automobiles	36	35	97.2	13	37.1	40.6	26	35	134.6	13	37.1	40.6
Camions/fourgonnettes	13	13	100.0	5	38.5	15.6	19	13	68.4	5	38.5	15.6
Motocyclettes	7	7	100.0	2	28.6	6.3	9	7	77.8	2	28.6	6.3
Véhicules non routiers (Piétons)	18	17	94.4	12	70.6	37.5	13	17	130.8	12	70.6	37.5
Indéterminé	8	5	62.5	0	0.0	0.0	9	5	55.6	0	0.0	0.0
1	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0	0.0	0	0.0	0.0	
Lieu de la collision												
Voie publique	74	71	95.9	28	39.4	87.5	67	71	106.0	28	39.4	87.5
Hors route	9	8	88.9	4	50.0	12.5	11	8	72.7	4	50.0	12.5
TOTAL	83	77	92.8	32	41.6	100.0	82	77	93.9	32	41.6	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, 28,1 % (voir la dernière colonne de la première section) avaient entre 20 et 25 ans, 21,9 %, entre 46 et 55 ans, 15,6 %, entre 26 et 35 ans, 12,5 %, entre 36 et 45 ans et plus de 55 ans et 9,4 % avaient entre 16 et 19 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 20 à 25 ans (69,2 %) 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 21,1 % 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, 78,1 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (46,3 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (30,4 %).

10.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 71,9 % étaient des conducteurs, 28,1 %, des passagers et 0,0 %, des piétons.

Parmi les différentes catégories de victimes, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (56,3 %) a été observée dans les collisions où un passager a été tué. L'alcool était en cause dans 41,1 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 0,0 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé.

10.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 40,6 % se trouvaient dans une automobile, 37,5 %, dans un véhicule non routier, 16,6 % étaient des occupants de camion/fourgonnette et 6,3 %, 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 (70,6 % par rapport à 38,5 %). Parmi les occupants d'automobile et les motocyclistes, 37,1 % et 28,6 %, 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, 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 (39,4 %).

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 2012. 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 quatre conducteurs tués en 2012; ces quatre victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, une (25,0 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 8,3 % 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, 2012

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	8.3	1	16.7	9.1
20-25	4	4	100.0	1	25.0	8.3	1	25.0	9.1
26-35	5	4	80.0	4	100.0	33.3	4	100.0	36.4
36-45	5	5	100.0	1	20.0	8.3	1	20.0	9.1
46-55	7	7	100.0	4	57.1	33.3	4	57.1	36.4
>55	14	11	78.6	1	9.1	8.3	0	0.0	0.0
Sexe									
Homme	31	29	93.5	11	37.9	91.7	10	34.5	90.9
Femme	10	8	80.0	1	12.5	8.3	1	12.5	9.1
Type de véhicule									
Automobile	23	20	87.0	5	25.0	41.7	5	25.0	45.5
Camion/fourgonnette	11	10	90.9	5	50.0	41.7	4	40.0	36.4
Motocyclette	7	7	100.0	2	28.6	16.7	2	28.6	18.2
Genre de collision									
Un seul véhicule	24	21	87.5	8	38.1	66.7	8	38.1	72.7
Plusieurs véhicules	17	16	94.1	4	25.0	33.3	3	18.8	27.3
Délai entre la collision et le décès									
En deçà de 30 jours	41	37	90.2	12	32.4	100.0	11	29.7	100.0
> 30 jours	0	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	41	37	90.2	12	32.4	100.0	11	29.7	100.0

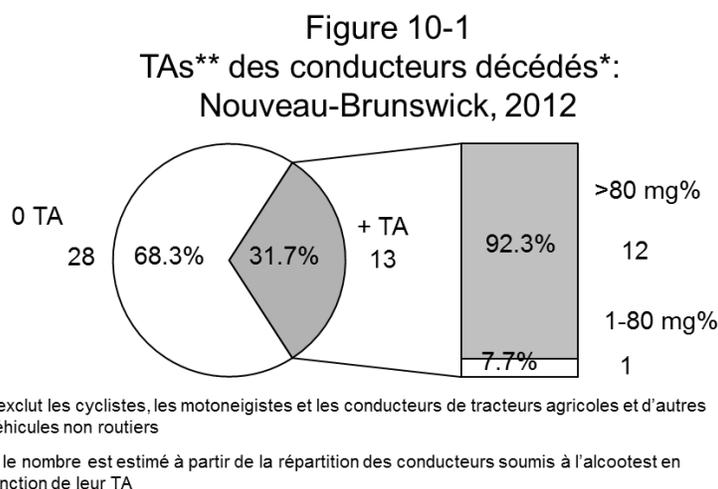
Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un des quatre conducteurs (25,0 %) mortellement blessés du groupe des 20 à 25 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avait un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que le conducteur qui avait bu avait un TA supérieur à la limite permise. La 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 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. Au Nouveau-Brunswick, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2012, puisque 90,2 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Nouveau-Brunswick, 32,4 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 11 des 12 (91,7 %) 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 :

- > 67,6 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 2,7 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 8,1 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 21,6 % 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 13 des 41 conducteurs mortellement blessés (31,7 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 12, soit 92,3 %, 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), 33,3 % avaient entre 26 et 35 ans et entre 46 et 55 ans et 8,3 %, entre 16 et 19 ans, entre 20 et 25 ans, entre 36 et 45 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%), 36,4 % avaient entre 26 et 35 ans et entre 46 et 55 ans et 9,1 % avaient entre 16 et 19 ans, entre 20 et 25 ans et entre 36 et 45 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 (100,0 %). Par contre, seulement, 9,1 % 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 91,7 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 90,9 % 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 (31 des 41 victimes ou 75,6 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (37,9 % et 12,5 %, respectivement). En outre, 90,9 % 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), 41,7 % étaient des automobilistes et des conducteurs de camions/fourgonnettes et 16,7 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 45,5 % étaient des automobilistes, 36,4 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 18,2 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 28,6 % des motocyclistes et 25,0 % des automobilistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

10.2.4 Variations selon le genre de collision. Près des trois cinquièmes des conducteurs décédés (24 sur 41) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause les deux tiers des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (66,7 % et 72,7 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Plus du tiers des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (38,1 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 25,0 % 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 2012 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, 242 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 24,4 % 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, 23,7 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 22,0 %, de celui des 20 à 25 ans et 18,6 %, 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 0,0 % et 6,8 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Les deux cinquièmes des conducteurs du groupe des 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (43,3 %). 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 9,2 %, 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, 81,4 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (27,0 % et 18,0 %, respectivement).

10.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 55,9 % étaient des conducteurs d'automobiles, 32,2 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 6,8 % conduisaient des motocyclettes et 1,7 %, 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 et de camions/fourgonnettes – 26,8 % de ces conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 20,0 % des conducteurs de semi-remorques, à 16,7 % des conducteurs de véhicules non routiers et à 13,8 % des motocyclistes.

Tableau 10-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Nouveau-Brunswick, 2012

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	16	4	25.0	6.8
20-25	30	13	43.3	22.0
26-35	37	14	37.8	23.7
36-45	37	11	29.7	18.6
46-55	41	9	22.0	15.3
>55	76	7	9.2	11.9
Indéterminé	4	1	25.0	1.7
<u>Sexe</u>				
Homme	178	48	27.0	81.4
Femme	61	11	18.0	18.6
Indéterminé	3	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	123	33	26.8	55.9
Camion/fourgonnette	71	19	26.8	32.2
Motocyclette	29	4	13.8	6.8
Semi-remorque	5	1	20.0	1.7
Autre véhicule routier	2	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	12	2	16.7	3.4
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	105	45	42.9	76.3
Plusieurs véhicules	137	14	10.2	23.7
TOTAL	242	59	24.4	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, 76,3 % 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 – 42,9 % de ces conducteurs par rapport à seulement 10,2 % 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 2012. 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 2012, puisque 82,9 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, neuf sur 34 (26,5 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (44,4 %). 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 et les dépresseurs du SNC (33,3 % chacune) et les stimulants du SNC (22,2 %).

Tableau 10-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Nouveau-Brunswick, 2012

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
41	34	(82.9)	9	(26.5)

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	(100.0)
Analgésiques narcotiques	3	(33.3)
Dépresseurs du SNC	3	(33.3)
Stimulants du SNC	2	(22.2)
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 2012. 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 – 2012. 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 2012. 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 monter à 40 en 2010, dégringoler jusqu'à un creux de 23 en 2011 et y demeurer en 2012. 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 atteindre un sommet en 2010 (41,2 %), redescendre à 34,8 % en 2011 et monter à 36,5 % en 2012.

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 - 2012**

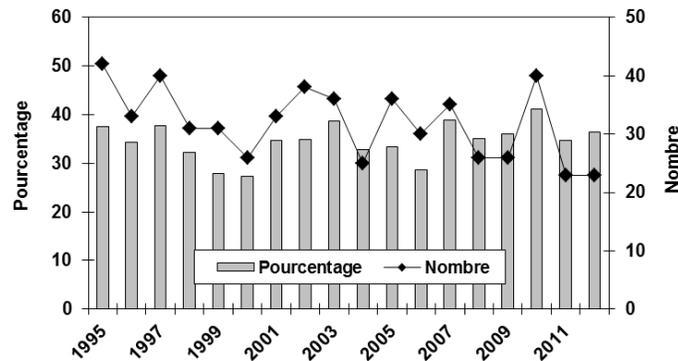
Année	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision			Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision		
	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool		Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total		Nombre	% du total
1995	112	42	37.5	112	42	37.5
1996	96	33	34.4	96	33	34.4
1997	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
2012	63	23	36.5	63	23	36.5
période de référence 2006 - 2010	88	31	35.2	86	31	36.0
période 2011-2012	65	23	35.4	65	23	35.4

*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 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 augmenté de 0,6 % par rapport aux 35,2 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 35,4 % pendant la période de 2011-2012. Cependant, en ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on constate une baisse de 1,1 % par rapport à la moyenne de 31 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 23 pendant la période de 2011-2012.

Figure 10-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouveau-Brunswick, 1995 – 2012



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 26 ans, soit de 1987 à 2012, 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).

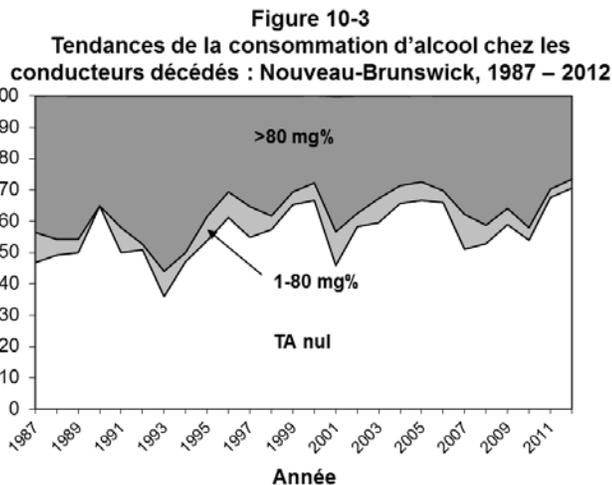
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a fluctué, atteignant son sommet en 1993 (56,0 %), puis dégringolant jusqu'à son plus bas niveau en 2005 (27,5 %), fluctuant jusqu'en 2010 (42,0 %) avant de redescendre jusqu'en 2012 (26,5 %). 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 2012 (70,6 %). 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 glisser jusqu'en 2011 (2,7 %) et s'élever légèrement en 2012 (2,9 %).

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 pendant la période de 2011-2012 a augmenté de 22,2 % (passant de 56,8 % à 69,4 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 58,8 % (de 6,8 % à 2,8 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 23,6 % (de 36,4 % à 27,8 %).

Tableau 10-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Nouveau-Brunswick, 1987 - 2012

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
2012	34	34	100.0	24	70.6	1	2.9	9	26.5
période de référence 2006-2010	45	44	97.8	25	56.8	3	6.8	16	36.4
période 2011-2012	37	36	97.3	25	69.4	1	2.8	10	27.8

*Décédés moins de six heures après la collision.



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 2012. 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.

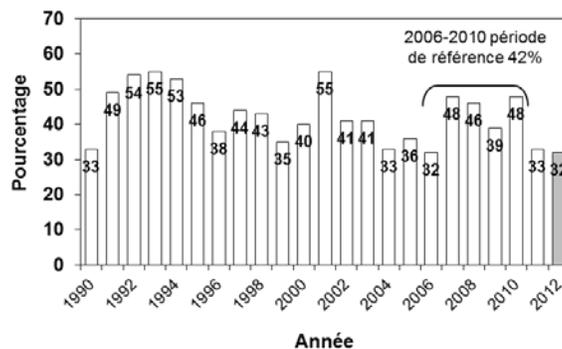
Comme on peut le voir au bas du tableau 10-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 41,5 %. De 2011 à 2012, 32,6 % en moyenne des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 21,4 % par rapport à la période de base.

Tableau 10-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Nouveau-Brunswick, 1990 - 2012

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
2012	41	28	68.3	13	31.7
période de référence 2006-2010	53	31	58.5	22	41.5
période 2011-2012	43	29	67.4	14	32.6

* 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, 1990-2012



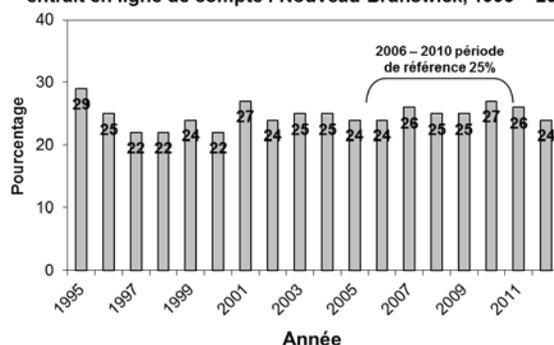
10.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves: Le tableau 10-8 et la figure 10-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (2006 – 2010), 25,4 % en moyenne de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. Ce pourcentage s'est élevé à 26,1 % en 2011, puis il a baissé à 24,4 % en 2012. Pendant la période de 2011-2012, 25,5 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool, ce qui représente une hausse de 0,4 % du problème par rapport à la période de référence de 2006 à 2010.

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 - 2012

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)
2012	242	59	(24.4)
période de référence 2006 - 2010	338	86	(25.4)
période 2011- 2012	267	68	(25.5)

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

Figure 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 – 2012



*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 18 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 jusqu'en 2012 (24,8 %).

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. Pendant la période de 2011-2012, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte s'est élevé à 26,4 %, soit une augmentation de 3,1 %.

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 entrain en ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1995 - 2012

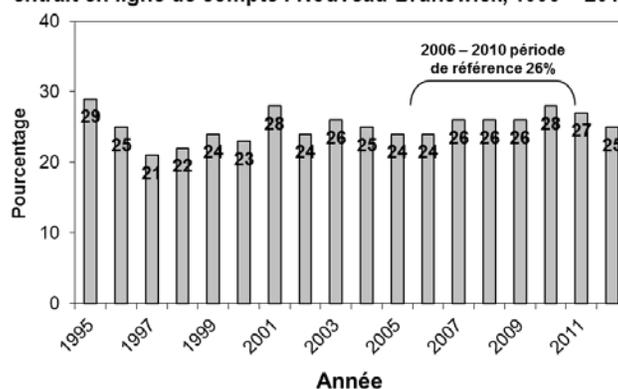
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	681	199	(29.2)
1996	597	146	(24.5)
1997	561	118	(21.0)
1998	542	121	(22.3)
1999	512	124	(24.2)
2000	493	112	(22.7)
2001	511	142	(27.8)
2002	439	105	(23.9)
2003	426	110	(25.8)
2004	425	108	(25.4)
2005	429	102	(23.8)
2006	369	89	(24.1)
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)
2012	230	57	(24.8)
période de référence 2006 - 2010	324	83	(25.6)
période 2011-2012	254	67	(26.4)

*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 10-6

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 : Nouveau-Brunswick, 1995 – 2012



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 13 ans (de 2000 à 2012). 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).

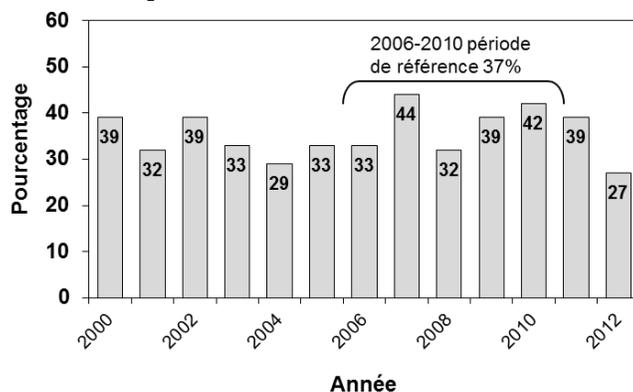
Comme on peut le constater au bas du tableau 10-10, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 37,2 %. Pendant la période de 2011-2012, 33,3 % en moyenne des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une baisse de 10,5 % par rapport à la période de référence.

Tableau 10-10
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Nouveau-Brunswick, 2000-2012

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
2012	34	33	97.1	24	72.7	9	27.3
période de référence 2006-2010	45	43	95.6	27	62.8	16	37.2
période 2011-2012	37	33	89.2	22	66.7	11	33.3

*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, 2000-2012



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 2012. 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 2012 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 faisant partie du groupe des 46 à 55 ans ont été tuées dans des collisions routières en Nouvelle-Écosse en 2012. De plus, dans 17 cas (94,4 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, huit personnes du groupe des 46 à 55 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 2012. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 47,1 % 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 27,6 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 2012.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que 18 personnes du groupe des 46 à 55 ans ont été tuées dans des collisions routières. De plus, dans 17 de ces cas (94,4 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la

collision. Parmi ces personnes, huit (47,1 %) sont mortes dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, les personnes du groupe des 46 à 55 ans représentaient 27,6 % des personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool.

Tableau 11-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Nouvelle-Écosse, 2012

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*	11	11	100.0	3	27.3	10.3	11	11	100.0	3	27.3	10.3
20-25	11	11	100.0	2	18.2	6.9	11	11	100.0	2	18.2	6.9
26-35	6	6	100.0	4	66.7	13.8	6	6	100.0	4	66.7	13.8
36-45	10	10	100.0	5	50.0	17.2	10	10	100.0	5	50.0	17.2
46-55	18	17	94.4	8	47.1	27.6	18	17	94.4	8	47.1	27.6
>55	36	33	91.7	7	21.2	24.1	34	32	94.1	7	21.9	24.1
Sexe												
Homme	72	71	98.6	26	36.6	89.7	71	70	98.6	26	37.1	89.7
Femme	20	17	85.0	3	17.6	10.3	19	17	89.5	3	17.6	10.3
Genre de victime												
Conducteur	68	66	97.1	23	34.8	79.3	68	66	97.1	23	34.8	79.3
Passager	16	15	93.8	6	40.0	20.7	16	15	93.8	6	40.0	20.7
Piéton	8	7	87.5	0	0.0	0.0	6	6	100.0	0	0.0	0.0
Type de véhicule												
Automobiles	55	54	98.2	16	29.6	55.2	55	54	98.2	16	29.6	55.2
Camions/fourgonnettes	11	11	100.0	7	63.6	24.1	11	11	100.0	7	63.6	24.1
Motocyclettes	8	7	87.5	1	14.3	3.4	8	7	87.5	1	14.3	3.4
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)	9	8	88.9	5	62.5	17.2	9	8	88.9	5	62.5	17.2
	8	7	87.5	0	0.0	0.0	6	6	100.0	0	0.0	0.0
Lieu de la collision												
Voie publique	85	82	96.5	25	30.5	86.2	83	81	97.6	25	30.9	86.2
Hors route	7	6	85.7	4	66.7	13.8	7	6	85.7	4	66.7	13.8
TOTAL	92	88	95.7	29	33.0	100.0	90	87	96.7	29	33.3	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 totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 92 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière en Nouvelle-Écosse en 2012. Dans 88 de ces cas (95,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Parmi ces cas connus, 29 (33,0 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (92 x 0,33), on peut déterminer qu'*en Nouvelle-Écosse, en 2012, 30 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.*

Parmi les 90 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 96,7 % des cas. Parmi ces cas connus, 29 (33,3 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (90 x 0,333), on peut déterminer qu'*en Nouvelle-Écosse, en 2012, 30 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.*

11.1.1 Âge de la victime. 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 toutes les personnes qui

sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 27,6 % (voir la dernière colonne de la première section) avaient entre 46 et 55 ans, 24,1 %, plus de 55 ans, 17,2 %, entre 36 et 45 ans, 13,8 %, entre 26 et 35 ans, 10,3 % avaient moins de 20 ans et 6,8 % avaient entre 20 et 25 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 est décédée (66,7 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes du groupe des 20 à 25 ans (18,2 %) et celles de plus de 55 ans (21,2 %).

11.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 89,7 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (36,6 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (17,6 %).

11.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 79,3 % étaient des conducteurs, 20,7 %, des passagers et 0,0 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (40,0 %) a été observée dans les collisions où un passager a été tué. L'alcool était en cause dans 34,8 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 0,0 % 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, 55,2 % se trouvaient dans une automobile, 24,1 %, dans un camion/fourgonnette, 17,2 %, dans un véhicule non routier et 3,4 % 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 est décédé (63,6 % par rapport à 29,6 %).

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, 86,2 % sont décédées dans une collision survenue sur une voie publique et 13,8 %, 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 aussi supérieure parmi les victimes d'une collision non routière (66,7 %) à celle des victimes d'une collision survenue sur la voie publique (30,5 %).

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 2012. 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%.

Tableau 11-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Nouvelle-Écosse, 2012

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*	5	5	100.0	2	40.0	13.3	1	20.0	7.7
20-25	9	8	88.9	1	12.5	6.7	1	12.5	7.7
26-35	2	2	100.0	1	50.0	6.7	1	50.0	7.7
36-45	8	8	100.0	5	62.5	33.3	5	62.5	38.5
46-55	13	12	92.3	3	25.0	20.0	3	25.0	23.1
>55	23	20	87.0	3	15.0	20.0	2	10.0	15.4
Sexe									
Homme	48	45	93.8	14	31.1	93.3	12	26.7	92.3
Femme	12	10	83.3	1	10.0	6.7	1	10.0	7.7
Type de véhicule									
Automobile	43	41	95.3	11	26.8	73.3	10	24.4	76.9
Camion/fourgonnette	8	6	75.0	3	50.0	20.0	2	33.3	15.4
Motocyclette	8	7	87.5	1	14.3	6.7	1	14.3	7.7
Semi-remorque	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	33	30	90.9	11	36.7	73.3	9	30.0	69.2
Plusieurs véhicules	27	25	92.6	4	16.0	26.7	4	16.0	30.8
Délai entre la collision et le décès									
En deçà de 30 jours	60	55	91.7	15	27.3	100.0	13	23.6	100.0
> 30 jours	0	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	60	55	91.7	15	27.3	100.0	13	23.6	100.0

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

Prenons par exemple le groupe des 20 à 25 ans, parmi lesquels il y a eu neuf conducteurs tués en 2012; huit de ces victimes (88,9 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, une (12,5 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 6,7 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un des huit conducteurs (12,5 %) mortellement blessés du groupe des 20 à 25 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 20 à 25 ans représentaient 7,7 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

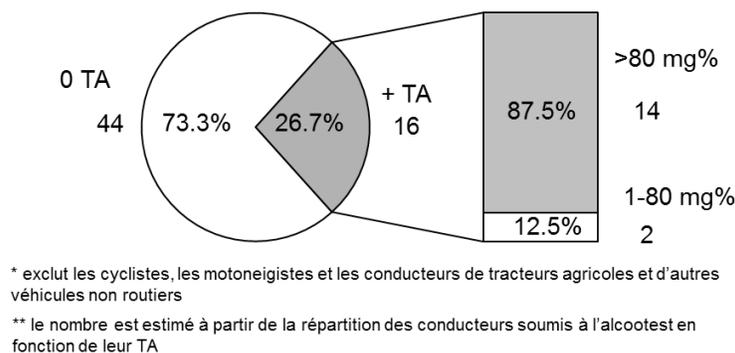
Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Nouvelle-Écosse, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2012, puisque 91,7 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Nouvelle-Écosse, 27,3 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 13 des 15 conducteurs mortellement blessés (86,7 %) 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 :

- > 72,7 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 3,6 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 9,1 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 14,5 % 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 60 conducteurs mortellement blessés (26,7 %) 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%.

Figure 11-1
TAs** des conducteurs décédés*:
Nouvelle-Écosse, 2012



11.2.1 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 les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 33,3 % avaient entre 36 et 45 ans, 20,0 %, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans, 13,3 % avaient moins de 20 ans et 6,7 % avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 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 36 et 45 ans, 23,1 %, entre 46 et 55 ans, 15,4 % avaient plus de 55 ans et 7,7 % avaient moins de 20 ans, entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 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 (62,5 %). Par contre, 12,5 % des conducteurs de 20 à 25 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 93,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 92,3 % de ceux dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (48 des 60 victimes, ou 80,0 %, étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (31,1 % et 10,0 %, respectivement). En outre, 85,7 % des conducteurs et 100,0 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

11.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 73,3 % étaient des automobilistes, 20,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes 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%), 76,9 % étaient des automobilistes, 15,4 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 7,7 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 26,8 % des automobilistes et 14,3 % des motocyclistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

11.2.4 Variations selon le genre de collision. Un peu plus de la moitié des conducteurs décédés (33 des 60) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause 73,3 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et 69,2 % 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 du tiers des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (36,7 %) avaient un TA positif, comparativement à 16,0 % 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 tous les conducteurs mortellement blessés sont décédés dans les 30 jours suivant la collision, il n'est pas pertinent 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 2012 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.

Tableau 11-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Nouvelle-Écosse, 2012

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	41	10	24.4	14.3
20-25	53	16	30.2	22.9
26-35	66	20	30.3	28.6
36-45	53	10	18.9	14.3
46-55	64	6	9.4	8.6
>55	71	5	7.0	7.1
Indéterminé	16	3	18.8	4.3
<u>Sexe</u>				
Homme	254	58	22.8	82.9
Femme	98	9	9.2	12.9
Indéterminé	16	3	18.8	4.3
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	194	40	20.6	57.1
Camion/fourgonnette	95	21	22.1	30.0
Motocyclette	43	2	4.7	2.9
Semi-remorque	11	1	9.1	1.4
Autre véhicule routier	2	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	21	6	28.6	8.6
Indéterminé	2	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	167	56	33.5	80.0
Plusieurs véhicules	201	14	7.0	20.0
TOTAL	368	70	19.0	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 368 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 19,0 % étaient liées à l'alcool.

11.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 28,6 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 22,9 %, de celui des 20 à 25 ans, 14,3 %, de ceux des 16 à 19 ans et des 36 à 45 ans, 8,6 % faisaient partie de celui des 46 à 55 ans et 7,1 % avaient plus de 55 ans.

Près du tiers des conducteurs du groupe des 26 à 35 ans et des 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (30,3 % et 30,2 %, respectivement). 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 7,0 %, 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, 82,9 % 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 (22,8 % et 9,2 %, 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, 57,1 % conduisaient des automobiles, 30,0 %, des camions/fourgonnettes et 8,6 %, 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 véhicules non routiers – 28,6 % ont été en cause dans des collisions liées à l'alcool, par rapport à 22,1 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 20,6 % des automobilistes et 9,1 % des conducteurs de semi-remorques. Parmi les motocyclistes, 4,7 % 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, 80,0 % 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 – 33,5 % de ces conducteurs par rapport à seulement 7,0 % 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 2012. 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 très élevée en Nouvelle-Écosse en 2012, puisque 90,0 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 20 sur 54 (37,0 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (55,0 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note les stimulants du SNC (35,0 %), les déprimeurs du SNC (30,0 %) et les analgésiques narcotiques (25,0 %).

Tableau 11-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement
blessés de véhicules routiers : Nouvelle-Écosse, 2012

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
60	54	(90.0)	20	(37.0)

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	11	(55.0)
Stimulants du SNC	7	(35.0)
Dépresseurs du SNC	6	(30.0)
Analgésiques narcotiques	5	(25.0)
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.

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 2012. 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 – 2012. 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 2012. 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.

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 - 2012**

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
2012	81	23	28.4	79	23	29.1
période de référence 2006-2010	80	25	31.3	80	25	31.3
période 2011- 2012	75	21	28.0	73	21	28.8

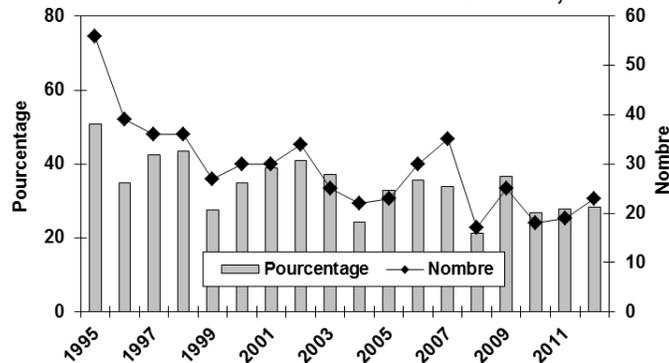
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

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

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 en 1995 à un creux de 17 en 2008, puis a connu une hausse à 25 en 2009, une baisse à 18 en 2010, une remontée à 23 en 2012. 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 28,4 % en 2012.

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 10,5 % par rapport aux 31,3 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 28,0 % pendant la période de 2011-2012. 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 16,0 % par rapport à la moyenne de 25 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 21 pendant la période de 2011-2012.

Figure 11-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouvelle-Écosse, 1995 – 2012



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 26 ans, soit de 1987 à 2012, 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).

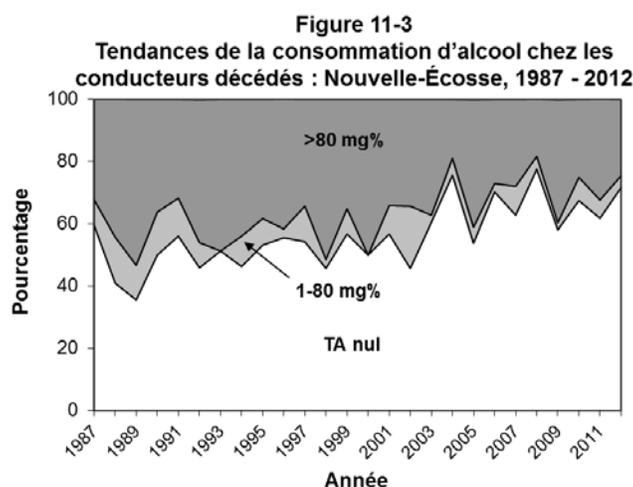
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite a atteint un sommet en 1989 (53,5 %), a diminué de façon générale jusqu'à un creux en 2008 (18,4 %), avant de se raffermir en 2009 (39,5 %), de baisser en 2010 (25,0 %), de se relever en 2011 (32,4 %) pour redescendre en 2012 (24,5 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a baissé a atteint son plus bas niveau en 1989 (35,6 %), avant d'atteindre un sommet en 2008 (77,6 %), de glisser en 2009 (58,1 %), de remonter en 2010 (67,5 %), de fléchir en 2011 (61,8 %) et de regagner du terrain en 2012 (71,7 %). 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 %), puis a diminué de façon générale jusqu'en 2009 (2,3 %), s'est relevé en 2010 (7,5 %) et a décliné jusqu'en 2012 (3,8 %).

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 pendant la période de 2011-2012 a diminué de 1,2 % (passant de 69,0 % à 68,2 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 6,3 % (de 4,8 % à 4,5 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une augmentation de 4,2 % (de 26,2 % à 27,3 %).

Tableau 11-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Nouvelle-Écosse, 1987 - 2012

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
2012	53	53	100.0	38	71.7	2	3.8	13	24.5
période de référence 2006-2010	43	42	97.7	29	69.0	2	4.8	11	26.2
période 2011-2012	44	44	100.0	30	68.2	2	4.5	12	27.3

*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 2012. 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.

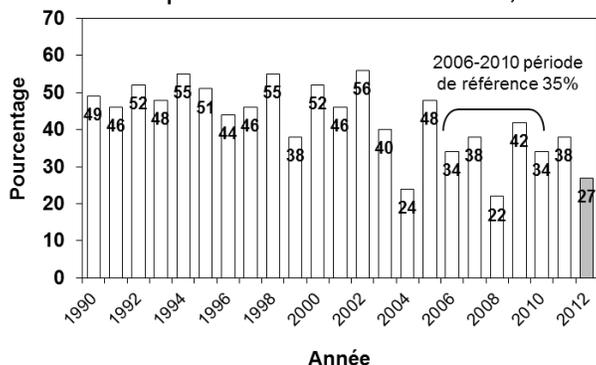
Comme on peut le voir au bas du tableau 11-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 34,7 %. Pendant la période de 2011-2012, 31,4 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 9,5 % par rapport à la période de référence.

Tableau 11-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement
blessés : Nouvelle-Écosse, 1990 - 2012

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
2012	60	44	73.3	16	26.7
période de référence 2006-2010	49	32	65.3	17	34.7
période 2011-2012	51	35	68.6	16	31.4

* 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, 1990-2012



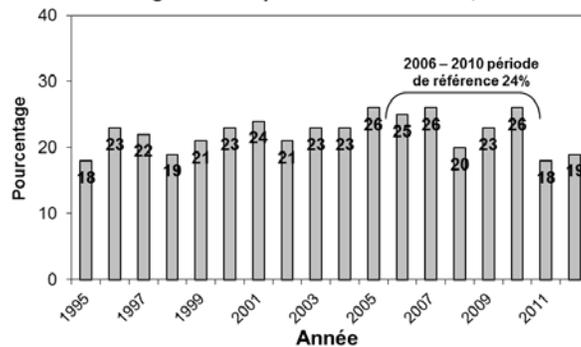
11.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 11-8 et la figure 11-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (2006 – 2010), 24,1 % en moyenne de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. Ce pourcentage s'est abaissé à 18,1 % en 2011, puis il est monté à 19,0 % en 2012. Pendant la période de 2011-2012, 18,5 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool, ce qui représente une baisse de 23,2 % du problème par rapport à la période de référence de 2006 à 2010.

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 - 2012

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)
2012	368	70	(19.0)
période de référence 2006-2010	340	82	(24.1)
période 2011-2012	367	68	(18.5)

*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 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 – 2012



*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 18 ans. Entre 1995 et 2005, 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 26,1 %. Depuis, cependant, la fréquence a diminué de façon générale jusqu'en 2008 (20,0 %), s'est élevée jusqu'en 2010 (25,8 %) a fléchi en 2011 (17,1 %) pour remonter en 2012 (18,3 %).

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. Pendant la période de 2011-2012, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool était de 17,7 %, soit une diminution de 25,9 % par rapport à la période de référence.

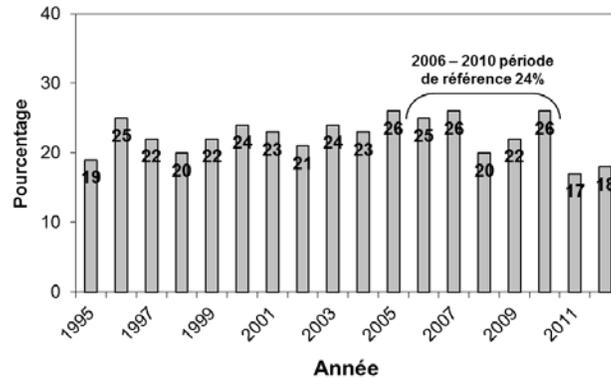
Tableau 11-9
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en
cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où**
l'alcool entrait en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1995 - 2012

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)
2012	355	65	(18.3)
période de référence 2006-2010	318	76	(23.9)
période 2011- 2012	350	62	(17.7)

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

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

Figure 11-6
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 : Nouvelle-Écosse, 1995 – 2012



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 13 ans (de 2000 à 2012). 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).

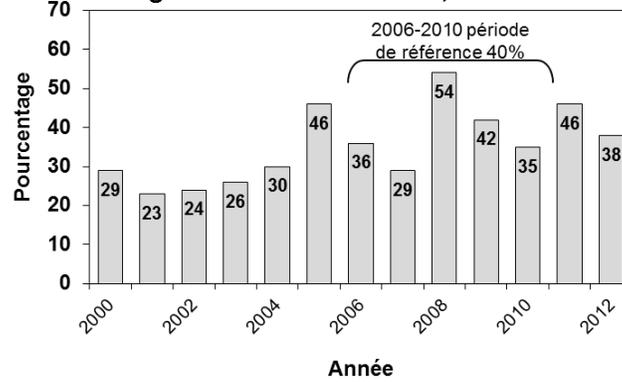
Comme on peut le constater au bas du tableau 11-10, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 40,0 %. Pendant la période de 2011-2012, 41,9 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 4,8 % par rapport à la période de référence.

Tableau 11-10
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Nouvelle-Écosse, 2000-2012

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
2012	53	53	100.0	33	62.3	20	37.7
période de référence 2006-2010	43	40	93.0	24	60.0	16	40.0
période 2011-2012	44	43	97.7	25	58.1	18	41.9

*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, 2000-2012



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 2012. 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 2012 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 25 ans et moins ont été tuées dans des collisions routières à l'Île-du-Prince-Édouard en 2012. 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 2012, deux personnes faisant partie du groupe des 25 ans et moins 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 50,0 % des 25 ans et moins 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 25 ans et moins représente 25,0 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard en 2012.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que quatre personnes du groupe des 25 ans et moins 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, deux (50,0 %) sont mortes dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, les personnes du groupe des 25 ans et moins représentaient 25,0 % des personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool.

Tableau 12-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 2012

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												
25 et moins*	4	4	100.0	2	0.0	25.0	4	4	100.0	2	0.0	25.0
26 et plus*	9	9	100.0	6	66.7	75.0	8	8	100.0	6	75.0	75.0
Sexe												
Homme	9	9	100.0	6	66.7	75.0	9	9	100.0	6	66.7	75.0
Femme	4	4	100.0	2	50.0	25.0	3	3	100.0	2	66.7	25.0
Genre de victime												
Conducteur	8	8	100.0	6	75.0	75.0	7	7	100.0	6	85.7	75.0
Autre**	5	5	100.0	2	40.0	25.0	5	5	100.0	2	40.0	25.0
Type de véhicule												
Automobiles	7	7	100.0	4	57.1	50.0	6	6	100.0	4	66.7	50.0
Autres***	6	6	100.0	4	66.7	50.0	6	6	100.0	4	66.7	50.0
Lieu de la collision												
Voie publique	12	12	100.0	8	66.7	100.0	11	11	100.0	8	72.7	100.0
Hors route	1	1	100.0	0	0.0	0.0	1	1	100.0	0	0.0	0.0
TOTAL	13	13	100.0	8	61.5	100.0	12	12	100.0	8	66.7	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.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 13 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière à l'Île-du-Prince-Édouard en 2012. Dans 13 de ces cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Parmi ces cas connus, huit (61,5 %) étaient liés à l'alcool. À l'Île-du-Prince-Édouard, en 2012, huit personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.

Parmi les 12 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, huit (66,7 %) étaient liés à l'alcool. À l'Île-du-Prince-Édouard, en 2012, huit personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.

12.1.1 Âge de la victime. Les personnes de moins de 16 ans et celles du groupe des 20 à 25 ans (réunies pour former le groupe des 25 ans et moins) ainsi que celles des groupes de 26 à 35 ans, de 36 à 45 ans, de 46 à 55 ans et de plus de 55 ans (réunies pour former le groupe des 26 ans et plus) 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, 25,0 % (voir la dernière colonne de la première section) avaient 25 ans et moins, tandis que 75,0 % avaient 26 ans et plus.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne de 26 ans et plus est décédée (66,7 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes de 25 ans et moins, puisque 50,0 % des personnes de ce groupe d'âge ont 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, 75,0 % 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 (50,0 %).

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, 75,0 % étaient des conducteurs et 25,0 %, un autre genre de victime.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (75,0 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 40,0 % des collisions dans lesquelles un autre genre de victime est décédé.

12.1.4 Type de véhicule. Les piétons et les occupants de camions/fourgonnettes, de semi-remorques et 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 et 50,0 % 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 d'un autre véhicule est décédé (66,7 %) était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (57,1 %).

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 2012. 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 20 à 55 ans, parmi lesquels il y a eu quatre conducteurs tués en 2012; toutes ces victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests,

trois (75,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 55 ans représentaient 75,0 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Tableau 12-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Île du Prince Édouard, 2012

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>									
20-55*	4	4	100.0	3	75.0	75.0	2	50.0	100.0
>55	2	1	50.0	1	100.0	25.0	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	4	4	100.0	3	75.0	75.0	1	25.0	50.0
Femme	2	1	50.0	1	100.0	25.0	1	100.0	50.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	4	4	100.0	3	75.0	75.0	2	50.0	100.0
Plusieurs véhicules	2	1	50.0	1	100.0	25.0	0	0.0	0.0
<u>Délai entre la collision et le décès</u>									
En deçà de 30 jours	5	5	100.0	4	80.0	100.0	2	40.0	100.0
> 30 jours	1	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	6	5	83.3	4	80.0	100.0	2	40.0	100.0

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

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que deux (50,0 %) des conducteurs mortellement blessés du groupe des 20 à 55 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que deux des trois conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 20 à 55 ans représentaient 100,0 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

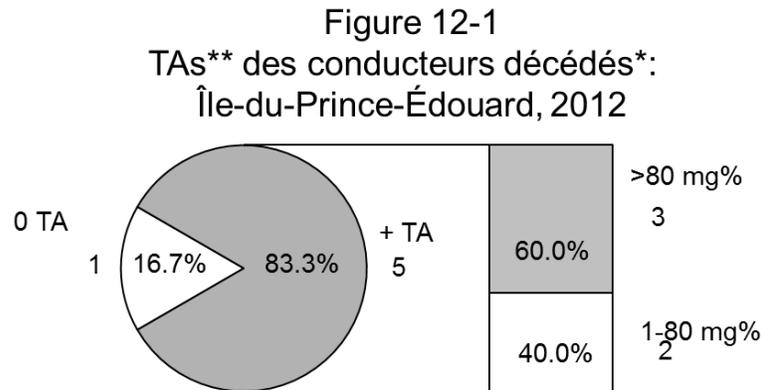
Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. À l'Île-du-Prince-Édouard, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2012, puisque 83,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

À l'Île-du-Prince-Édouard, 80,0 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et deux des quatre (50,0 %) 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 :

- > 20,0 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 40,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;

> 40,0 % 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 cinq des six conducteurs mortellement blessés (83,3 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, trois (60,0 %) 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

12.2.1 Variations selon l'âge. Les conducteurs des groupes de 20 à 25 ans, de 26 à 35 ans, de 36 à 45 ans et de 46 à 55 ans ont été réunis pour former le groupe des 20 à 55 ans 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), 75,0 % avaient entre 20 et 55 ans et 25,0 % 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%), 100,0 % avaient entre 20 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 soumis à l'alcootest qui avaient plus de 55 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (100,0 %). Les trois quarts (75,0 %) des conducteurs de 20 à 55 ans avaient consommé de l'alcool.

12.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 75,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 50,0 % des conducteurs mortellement blessés aux facultés affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (quatre des six victimes ou 66,7 % étaient des hommes). Toutefois, les conductrices mortellement blessées étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conducteurs (100,0 % et 75,0 %, respectivement). En outre, 100,0 % des conductrices et 33,0 % des conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

12.2.3 Variations selon le type de véhicule. Afin d'éviter qu'une personne ne soit identifiée, l'analyse détaillée de la consommation d'alcool par les conducteurs mortellement blessés en fonction du type de véhicule n'est pas présentée dans cette sous-section.

12.2.4 Variations selon le genre de collision. Quatre des six conducteurs décédés (66,7 %) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, et ces accidents mettaient en cause 75,0 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et 100,0 % de ceux 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, un moins grand pourcentage des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (75,0 %) avaient un TA positif, comparativement à 100,0 % 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. Puisqu'un seul des conducteurs mortellement blessés est décédé plus de 30 jours après la collision et que cette personne n'a pas été soumise à un alcootest, 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 2012 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, 68 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 27,9 % 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, 42,1 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 15,8 %, de ceux des 36 à 45 ans, des 46 à 55 ans et des plus de 55 ans et 5,3 %, de ceux des 16 à 19 ans et des 26 à 35 ans.

Près de la moitié des conducteurs du groupe des 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (47,1 %). Les conducteurs le moins souvent représentés dans ce genre de collisions ont été ceux des groupes de moins de 16 ans (0,0 %) et de 16 à 19 ans et 26 à 35 ans (12,5 % chacun).

Tableau 12-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : Île-du-Prince-Édouard, 2012

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	8	1	12.5	5.3
20-25	17	8	47.1	42.1
26-35	8	1	12.5	5.3
36-45	11	3	27.3	15.8
46-55	11	3	27.3	15.8
>55	11	3	27.3	15.8
Indéterminé	1	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	45	14	31.1	73.7
Femme	22	5	22.7	26.3
Indéterminé	1	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	41	14	34.1	73.7
Camion/fourgonnette	11	0	0.0	0.0
Motocyclette	7	2	28.6	10.5
Semi-remorque	3	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	5	3	60.0	15.8
Indéterminé	1	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	35	15	42.9	78.9
Plusieurs véhicules	33	4	12.1	21.1
TOTAL	68	19	27.9	100.0

12.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 73,7 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (31,1 % et 22,7 %, 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, 73,7 % étaient des conducteurs d'automobiles, 15,8 %, des conducteurs de véhicules non routiers et 10,5 %, 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 de véhicules non routiers, soit 60,0 % comparativement à 34,1 % pour les conducteurs d'automobiles. Chez les motocyclistes, 28,6 % étaient représentés dans des collisions liées à l'alcool.

12.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 78,9 % 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 – 42,9 % de ces conducteurs par rapport à seulement 12,1 % 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 2012. 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 élevée à l'Île-du-Prince-Édouard en 2012, puisque 83,3 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, un sur cinq (20,0 %) a obtenu un résultat positif. La catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs était celle des dépresseurs du SNC (100,0 %).

Tableau 12-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Île-du-Prince-Édouard, 2012

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
6	5	(83.3)	1	(20.0)

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	1	(100.0)
Cannabis	0	(0.0)
Analgésiques narcotiques	0	(0.0)
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 2012. 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 – 2012. 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 2012. 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 - 2012**

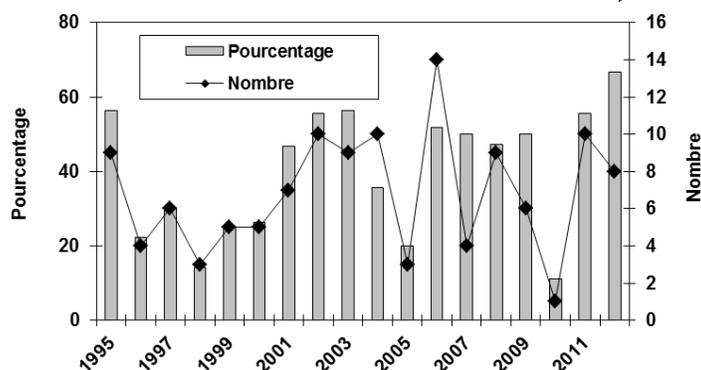
Année	Personnes décédées dans les 12 mois suivant la collision			Personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision		
	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool		Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total		Nombre	% du total
1995	16	9	56.3	16	9	56.3
1996	18	4	22.2	15	4	26.7
1997	20	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
2012	12	8	66.7	11	8	72.7
période de référence 2006-2010	15	7	46.7	14	7	50.0
période 2011-2012	15	9	60.0	15	9	60.0

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

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

Comme le 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. Ce nombre a fluctué entre 2002 et 2005, a atteint un sommet de 14 en 2006, puis a diminué de façon générale jusqu'à un creux en 2010 avant de remonter à 10 en 2011 et de redescendre à huit en 2012. 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 66,7 % en 2012.

Figure 12-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 1995 - 2012



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 28,5 %, par rapport aux 46,7 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 60,0 % pendant la période de 2011-2012. 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 28,6 % par rapport à la moyenne de sept pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à neuf pendant la période de 2011-2012.

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 26 ans, soit de 1987 à 2012, 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 jusqu'en 2007 (66,7 %), baisser en 2010 (0,0 %) se relever en 2011 (45,5 %) et redescendre en 2012 (40,0 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté de façon

générale de 1987 (40,0 %) à son plus haut niveau en 1998 (87,5 %) puis est demeuré stable jusqu'en 2006 (72,7 %), avant de chuter en 2007 et en 2008 (33,3 %), puis de s'élever en 2010 (83,3 %) et de redescendre à son plus bas en 2012 (20,0 %). Quant au pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg%, il a atteint 33,3 % en 1990, 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 s'élever à son plus haut niveau en 2012 (40,0 %).

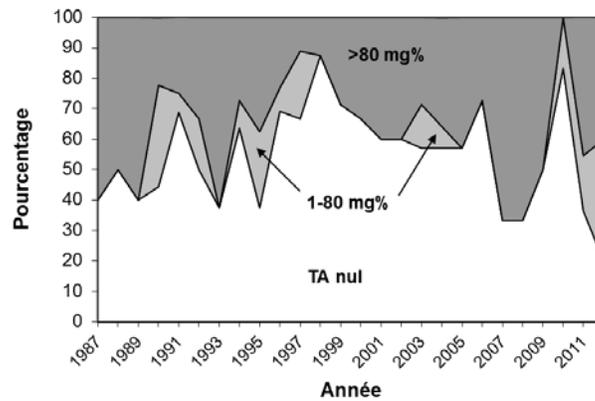
Tableau 12-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Île-du-Prince-Édouard, 1987 - 2012

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
2012	5	5	100.0	1	20.0	2	40.0	2	40.0
période de référence 2006-2010	8	8	100.0	5	62.5	0	0.0	3	37.5
période 2011-2012	8	8	100.0	2	25.0	2	25.0	4	50.0

*Décédés moins de six heures après la collision.

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 pendant la période de 2011-2012 a diminué de 60,0 % (passant de 62,5 % à 25,0 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 0,0 % à 25,0 %. En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une augmentation de 33,3 % (de 37,5 % à 50,0 %).

Figure 12-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Île-du-Prince-Édouard, 1987 - 2012



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 2012. 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.

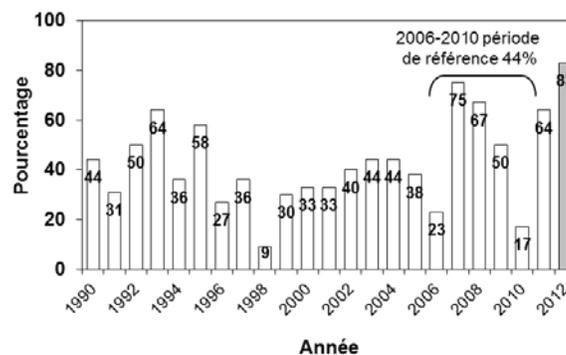
Comme on peut le voir au bas du tableau 12-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 44,4 %. Pendant la période de 2011-2012, 66,7 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une hausse de 50,2 % par rapport à la période de base.

Tableau 12-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement
blessés : Île-du-Prince-Édouard, 1990 - 2012

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
2012	5	1	20.0	4	80.0
période de référence 2006-2010	9	5	55.6	4	44.4
période 2011-2012	8	2	25.0	6	75.0

* 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, 1990-2012



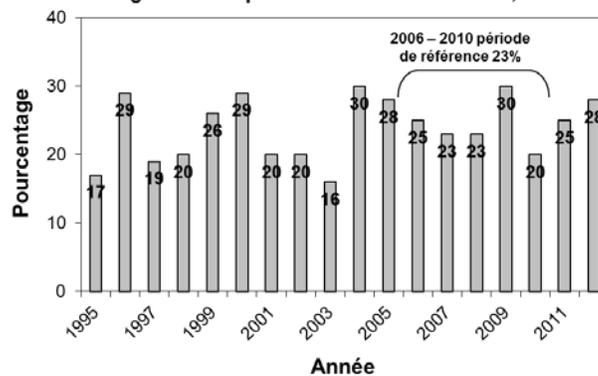
12.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 12-8 et la figure 12-5 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Comme le montre le tableau 12-8, pendant la période 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 26,5 % pendant la période de 2011-2012, soit une hausse de 13,2 % 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 - 2012

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)
2012	68	19	(27.9)
période de référence 2006-2010	64	15	(23.4)
période 2011-2012	68	18	(26.5)

*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 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 – 2012



*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 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.

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 - 2012

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)
2012	62	16	(25.8)
période de référence 2006-2010	61	14	(23.0)
période 2011- 2012	62	16	(25.8)

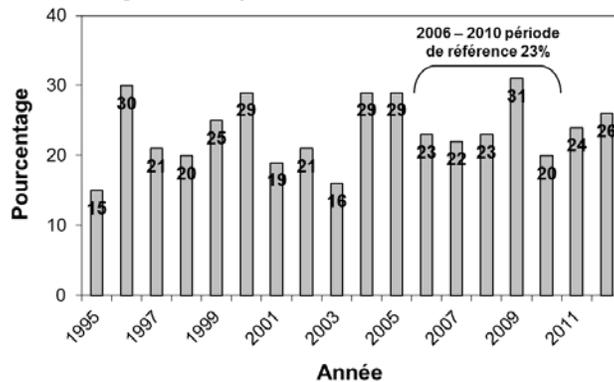
*Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules non routiers.

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

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 18 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 fluctué jusqu'en 2009 (31,0 %), avant de descendre à 19,7 % en 2010 et de remonter à 25,8 % en 2012.

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. Pendant la période de 2011-2012, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool s'est élevé à 25,8 %, soit une augmentation de 12,2 %.

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 entrait en ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1995 – 2012



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 13 ans (de 2000 à 2012). 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).

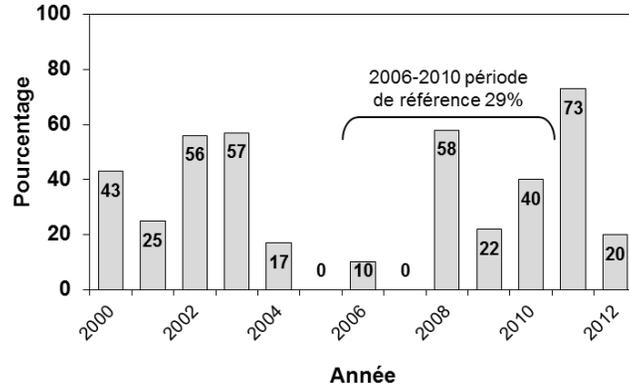
Comme on peut le constater au bas du tableau 12-10, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 28,6 %. Pendant la période de 2011-2012, 62,5 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 118,5 % par rapport à la période de référence.

Tableau 12-10
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Île-du-Prince-Édouard, 2000-2012

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
2012	11	5	45.5	4	80.0	1	20.0
période de référence 2006-2010	8	7	87.5	5	71.4	2	28.6
période 2011-2012	8	8	100.0	3	37.5	5	62.5

*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, 2000-2012



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 2012. 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 2012 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, neuf personnes faisant partie du groupe des 46 à 55 ans ont été tuées dans des collisions routières à Terre-Neuve-et-Labrador en 2012. De plus, dans huit de ces cas (88,9 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, en 2012, trois personnes du groupe des 46 à 55 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 37,5 % 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 21,4 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool à Terre-Neuve-et-Labrador en 2012.

Un examen de la section concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant la collision révèle que neuf personnes faisant partie du groupe des 46 à 55 ans ont été tuées dans des collisions routières. De plus,

dans huit de ces cas (88,9 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. Parmi ces personnes, trois (37,5 %) sont mortes dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, les personnes du groupe des 46 à 55 ans représentaient 21,4 % des personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 41 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision routière à Terre-Neuve-et-Labrador en 2012. Dans 37 de ces cas (90,2 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Parmi ces cas connus, 14 (37,8 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (41 x 0,378) on peut déterminer qu'à Terre-Neuve-et-Labrador, en 2012, 16 personnes sont décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool.

Parmi les 41 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 90,2 % des cas. Parmi ces cas connus, 14 (37,8 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (41 x 0,378) on peut déterminer qu'à Terre-Neuve-et-Labrador, en 2012, 16 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, 2012

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	3	2	66.7	1	0.0	7.1	3	2	66.7	1	0.0	7.1
20-25	5	5	100.0	2	40.0	14.3	5	5	100.0	2	40.0	14.3
26-45*	9	9	100.0	6	66.7	42.9	9	9	100.0	6	66.7	42.9
46-55	9	8	88.9	3	37.5	21.4	9	8	88.9	3	37.5	21.4
>55	14	12	85.7	2	16.7	14.3	14	12	85.7	2	16.7	14.3
Sexe												
Homme	32	30	93.8	12	40.0	85.7	32	30	93.8	12	40.0	85.7
Femme	9	7	77.8	2	28.6	14.3	9	7	77.8	2	28.6	14.3
Genre de victime												
Conducteur	34	33	97.1	13	39.4	92.9	34	33	97.1	13	39.4	92.9
Passager	3	2	66.7	0	0.0	0.0	3	2	66.7	0	0.0	0.0
Piéton	4	2	50.0	1	50.0	7.1	4	2	50.0	1	50.0	7.1
Type de véhicule												
Automobiles	19	17	89.5	4	23.5	28.6	19	17	89.5	4	23.5	28.6
Camions/fourgonnettes	5	5	100.0	3	60.0	21.4	5	5	100.0	3	60.0	21.4
Motocyclettes	4	4	100.0	0	0.0	0.0	4	4	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	9	9	100.0	6	66.7	42.9	9	9	100.0	6	66.7	42.9
Piéton	4	2	50.0	1	50.0	7.1	4	2	50.0	1	50.0	7.1
Lieu de la collision												
Voie publique	36	33	91.7	11	33.3	78.6	36	33	91.7	11	33.3	78.6
Hors route	5	4	80.0	3	75.0	21.4	5	4	80.0	3	75.0	21.4
TOTAL	41	37	90.2	14	37.8	100.0	47	37	78.7	14	37.8	100.0

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

13.1.1 Âge de la victime. Les groupes de 26 à 35 ans et de 36 à 45 ans ont été amalgamés (formant le groupe des 26 à 45 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, 42,9 % (voir la dernière colonne de la première section) avaient entre 26 et 45 ans, 21,4 %, entre 46 et 55 ans et 14,3 %, entre 20 et 25 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 26 à 45 ans est décédée (66,7 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes – 0,0 % des personnes de moins de 16 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, 85,7 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (40,0 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (28,6 %).

13.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 92,9 % étaient des conducteurs et 7,1 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, 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 39,4 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé. Aucun des passagers mortellement blessés ne l'a été dans une collision liée à l'alcool.

13.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans les 12 mois suivant une collision liée à l'alcool, 42,9 % se trouvaient dans un véhicule non routier, 28,6 %, dans une automobile, et 21,4 %, dans un camion/fourgonnette.

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 (66,7 %) 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, 23,5 % sont décédés dans une collision liée à l'alcool.

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, 78,6 % sont décédées dans une collision survenue sur une voie publique et 21,4 % 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 (75,0 %) à celle des victimes d'une collision survenue sur une voie publique (33,3 %).

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 2012. 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 46 à 55 ans, parmi lesquels il y a eu six conducteurs tués en 2012; cinq de ces victimes (83,3 %) 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 46 à 55 ans représentaient 14,3 % 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, 2012

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	2	2	100.0	1	50.0	14.3	1	50.0	16.7
20-25	4	3	75.0	1	33.3	14.3	1	33.3	16.7
26-45*	5	5	100.0	2	40.0	28.6	1	20.0	16.7
46-55	6	5	83.3	1	20.0	14.3	1	20.0	16.7
>55	8	8	100.0	2	25.0	28.6	2	25.0	33.3
Sexe									
Homme	21	19	90.5	6	31.6	85.7	5	26.3	83.3
Femme	4	4	100.0	1	25.0	14.3	1	25.0	16.7
Type de véhicule									
Automobile	16	15	93.8	4	26.7	57.1	4	26.7	66.7
Camion/fourgonnette	5	4	80.0	3	75.0	42.9	2	50.0	33.3
Motocyclette	4	4	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Genre de collision									
Un seul véhicule	14	13	92.9	5	38.5	71.4	4	30.8	66.7
Plusieurs véhicules	11	10	90.9	2	20.0	28.6	2	20.0	33.3
Délai entre la collision et le décès									
En deçà de 30 jours	25	23	92.0	7	30.4	100.0	6	26.1	100.0
> 30 jours	0	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	25	23	92.0	7	30.4	100.0	6	26.1	100.0

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

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un des cinq conducteurs (20,0 %) mortellement blessés du groupe des 46 à 55 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

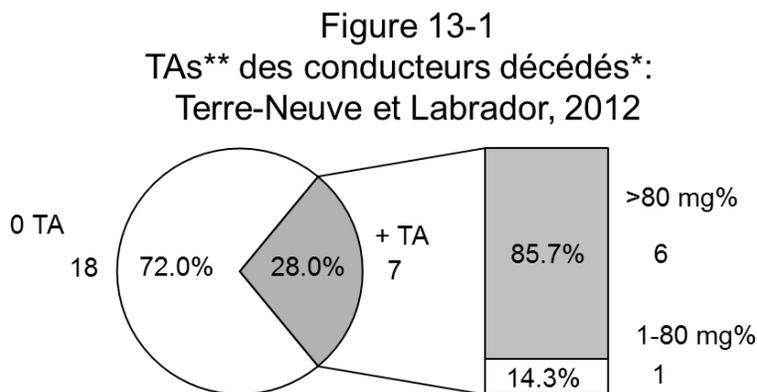
supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 46 à 55 ans représentaient 16,7 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. À Terre-Neuve-et-Labrador, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2012, puisque 92,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

À Terre-Neuve-et-Labrador, 30,4 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et six sur sept (85,7 %) 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 :

- > 69,6 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 4,3 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 8,7 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 17,4 % 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 sept des 25 conducteurs mortellement blessés (28,0 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, six, soit 85,7 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.



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

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

13.2.1 Variations selon l'âge. Les conducteurs des groupes de 26 à 35 ans et de 36 à 45 ans ont été regroupés (formant le groupe des 26 à 45 ans) afin d'éviter qu'une personne ne puisse être identifiée. 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 45 ans et plus de 55 ans et 14,3 % entre 16 et 19 ans, 20 et 25 ans et 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%), 33,3 % avaient plus de 55 ans et 16,7 %, entre 16 et 19 ans, entre 20 et 25 ans, entre 26 et 45 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 16 et 19 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (50,0 %). Par contre, seulement 20,0 % des conducteurs mortellement blessés du groupe des 46 à 55 ans avait consommé d'alcool.

13.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 85,7 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 83,3 % 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 (21 des 25 victimes ou 84,0 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (31,6 % et 25,0 %, respectivement). En outre, 83,3 % des conducteurs et 100,0 % 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), 57,1 % étaient des automobilistes et 42,9 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes. Parmi les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 66,7 % étaient des automobilistes et 33,3 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 75,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 26,7 % des automobilistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. Aucun des motocyclistes mortellement blessés n'avaient consommé d'alcool.

13.2.4 Variations selon le genre de collision. Un peu plus de la moitié des conducteurs décédés (14 sur 25) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause 71,4 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et 66,7 % de ceux dont les facultés étaient affaiblies.

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Les deux cinquièmes des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (38,5 %) avaient un TA positif, comparativement à 20,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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 2012 à Terre-Neuve-et-Labrador. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision 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.

Tableau 13-3
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Terre-Neuve et Labrador, 2012

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	18	3	16.7	9.4
20-25	28	6	21.4	18.8
26-35	26	4	15.4	12.5
36-45	27	8	29.6	25.0
46-55	29	4	13.8	12.5
>55	45	7	15.6	21.9
<u>Sexe</u>				
Homme	121	25	20.7	78.1
Femme	53	7	13.2	21.9
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	95	18	18.9	56.3
Camion/fourgonnette	18	3	16.7	9.4
Motocyclette	31	6	19.4	18.8
Autre véhicule	10	2	20.0	6.3
Véhicule non routier	10	2	20.0	6.3
Indéterminé	10	1	10.0	3.1
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	85	32	37.6	100.0
Plusieurs véhicules	89	0	0.0	0.0
TOTAL	174	32	18.4	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 174 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 18,4 % 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, 25,0 % faisaient partie du groupe des 36 à 45 ans et 21,9 % avaient plus de 55 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans représentaient 0,0 % de 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 36 à 45 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (29,6 %). Les groupes dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions ont été ceux des moins de 16 ans et des plus de 55 ans (0,0 % et 15,6 %, respectivement).

13.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 78,1 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (20,7 % et 13,2 %, respectivement).

13.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 56,3 % étaient des conducteurs d'automobiles, 18,8 %, des motocyclistes, 9,4 % conduisaient des camions/fourgonnettes et 6,3 %, des véhicules non routiers et d'autres types de véhicules routiers.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de véhicules non routiers et d'autres véhicules routiers, soit 20,0 % comparativement à 19,4 % pour les motocyclistes, 18,9 % pour les conducteurs d'automobiles et 16,7 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes.

13.3.4 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 – 37,6 % par rapport à 0,0 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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 2012. 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 2012, puisque 48,0 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, six sur 12 (50,0 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie de drogues la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (50,0 %), suivi par les déprimeurs du SNC (33,3 %), les stimulants du SNC et les hallucinogènes (16,7 % chacune).

Tableau 13-4
Consommation de drogues des conducteurs mortellement
blessés de véhicules routiers : Terre-Neuve et Labrador, 2012

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
25	12	(48.0)	6	(50.0)

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	(50.0)
Dépresseurs du SNC	2	(33.3)
Stimulants du SNC	1	(16.7)
Hallucinogènes	1	(16.7)
Analgésiques narcotiques	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 2012. 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 – 2012. 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 2012. 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 était de 10 en 1995, a baissé à quatre en 2000, a atteint un sommet de 21 en 2008 et s'est établi à huit en 2012. Entre 1995 et 2000, le pourcentage de

victimes de collisions liées à l'alcool a diminué de façon générale, passant de 35,7 % à un creux de 8,9 %, puis il a atteint un sommet à 58,3 % en 2008, avant de glisser à 16,7 % en 2009 et de se hisser à 25,8 % en 2012.

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 diminué de 8,1 % par rapport aux 38,2 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 35,1 % pendant la période de 2011-2012. 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 13 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 13 en 2012.

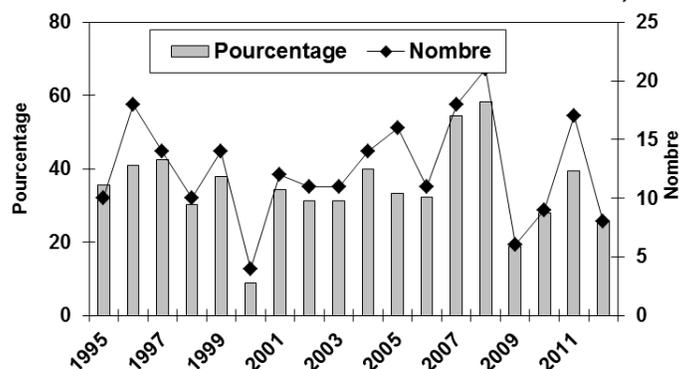
Tableau 13-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Terre-Neuve et Labrador, 1995 - 2012**

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
2012	31	8	25.8	31	8	25.8
période de référence 2006-2010	34	13	38.2	33	13	39.4
période 2011-2012	37	13	35.1	37	13	35.1

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

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

Figure 13-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Terre-Neuve et Labrador, 1995 - 2012



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 26 ans, soit de 1987 à 2012, 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 2012 (27,3 %). En 1995, 60,0 % des conducteurs décédés avaient un TA nul. Ce pourcentage a chuté jusqu'à un creux de 13,3 % en 2007, avant d'atteindre un sommet en 2009 (85,7 %) et a fluctué jusqu'en 2012 (68,2 %). 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 à 0,0 % en 2009, se maintenant à ce niveau jusqu'en 2011 avant de remonter à 4,5 % en 2012.

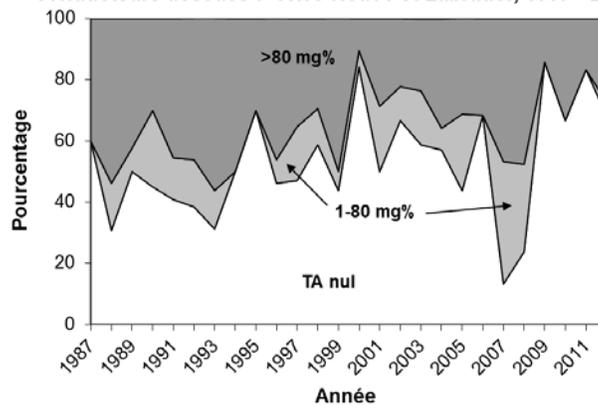
Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul pendant la période de 2011-2012 a augmenté de 32,9 % (passant de 55,6 % à 73,9 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 61,3 % (de 11,1 % à 4,3 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 34,8 % (de 33,3 % à 21,7 %).

Tableau 13-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Terre-Neuve et Labrador, 1987 - 2012

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
2012	23	22	95.7	15	68.2	1	4.5	6	27.3
période de référence 2006-2010	19	18	94.7	10	55.6	2	11.1	6	33.3
période 2011-2012	24	23	95.8	17	73.9	1	4.3	5	21.7

*Décédés moins de six heures après la collision.

Figure 13-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Terre-Neuve et Labrador, 1987 - 2012



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 2012. 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.

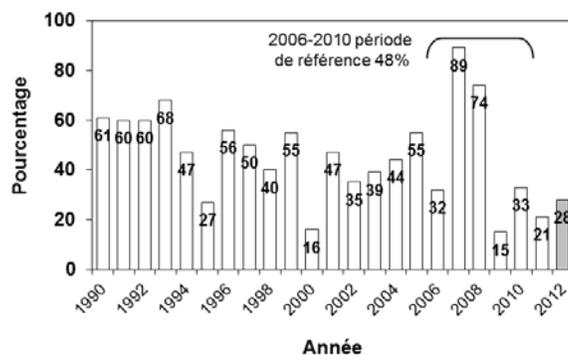
Comme on peut le voir au bas du tableau 13-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 47,6 %. De 2011 à 2012, 25,9 % en moyenne des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 45,6 % par rapport à la période de référence.

Tableau 13-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Terre-Neuve et Labrador, 1990 - 2012

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
2012	21	11	52.4	10	47.6
période de référence 2006-2010	21	11	52.4	10	47.6
période 2011-2012	27	20	74.1	7	25.9

* 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, 1990-2012



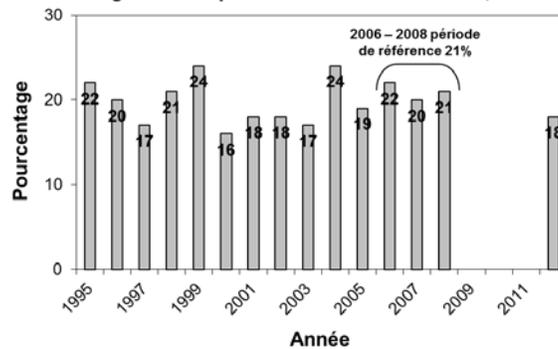
13.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Les données sur les collisions à Terre-Neuve-et-Labrador pour 2009 à 2011 n'étaient pas disponibles au moment de la préparation du présent rapport. Pour cette raison, les tableaux et les figures de cette sous-section sur les tendances relatives aux collisions ayant provoqué des blessures graves présentent les données uniquement pour 1995 à 2008 et 2012, 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 2012, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves liées à l'alcool était de 18,4 %, ce qui constitue une baisse de 13,2 % du problème, par rapport à la période de référence de 2006 à 2008.

Tableau 13-8
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 : 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)
2009			
2010			
2011			
2012	174	32	(18.4)
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
entrait en ligne de compte : Terre-Neuve et Labrador, 1995 – 2012



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

Le tableau 13-9 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 de façon générale jusqu'à 23,3 % en 2004, rester relativement stable jusqu'en 2008 (21,7 %) et baisser de nouveau à 18,5 % en 2012.

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 2012, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool était de 18,5 %, ce qui constitue une diminution de 17,0 %.

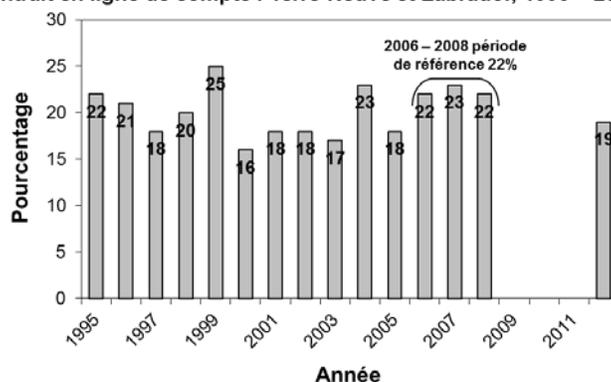
Tableau 13-9
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Terre-Neuve et Labrador, 1995 - 2012**

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)
2009			
2010			
2011			
2012	168	31	(18.5)
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 – 2012



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 13 ans (de 2000 à 2012). 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).

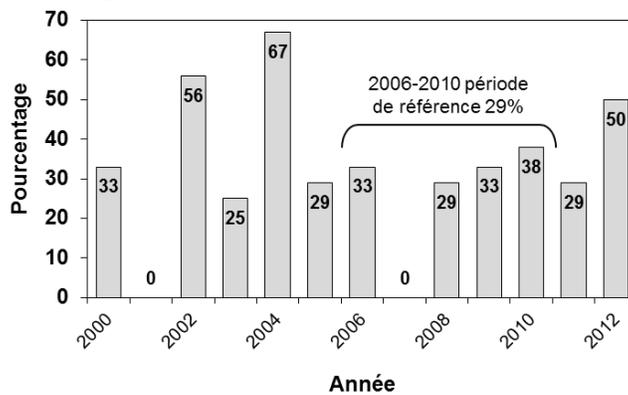
Comme on peut le constater au bas du tableau 13-10, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 28,6 %. Le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage était de 28,6 % en 2011 et de 45,5 % en 2012. De 2011 à 2012, le pourcentage moyen des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage était de 44,4 %, ce qui représente une hausse de 55,2 % par rapport à la période de référence.

Tableau 13-10
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Terre-Neuve et Labrador, 2000-2012

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif		Positif	
				(% soumis au test)	(% soumis au test)	(% soumis au test)	(% 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
2012	23	12	52.2	6	50.0	6	50.0
période de référence 2006-2010	19	7	36.8	5	71.4	2	28.6
période 2011-2012	24	9	37.5	5	55.6	4	44.4

*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, 2000-2012



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 2012. 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 un – et de conducteurs mortellement blessés – seulement un – 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 2012, deux personnes sont décédées à la suite d'une collision routière au Yukon. Dans les deux cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, un (50,0 %) était lié à l'alcool.

14.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Le Yukon ne comptait qu'un conducteur mortellement blessé en 2012. Ce conducteur a été soumis à un alcootest dont les résultats ont été négatifs.

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 2012 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, 20 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 15,0 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 14-1
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Yukon, 2012

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
<u>Âge</u>				
16-19	2	0	0.0	0.0
20-25	2	1	50.0	33.3
26-35	2	1	50.0	33.3
36-45	2	1	50.0	33.3
46-55	2	0	0.0	0.0
>55	9	0	0.0	0.0
Indéterminé	1	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	15	2	13.3	66.7
Femme	4	1	25.0	33.3
Indéterminé	1	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	6	1	16.7	33.3
Camion/fourgonnette	9	2	22.2	66.7
Motocyclette	4	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	1	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	13	3	23.1	100.0
Plusieurs véhicules	7	0	0.0	0.0
TOTAL	20	3	15.0	100.0

14.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 33,3 % avaient entre 20 et 25 ans, entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans.

Au sein des groupes d'âge, 50,0 % des conducteurs ayant entre 20 et 25 ans, entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 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 16 à 19 ans, des 46 à 55 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, 66,7 % étaient des hommes. Cependant, la présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était plus importante pour les femmes que pour les hommes (25,0 % et 13,3 %, respectivement).

14.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 66,7 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes et 33,3 %, des conducteurs d'automobiles.

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 – 22,2 % de ces conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 16,7 % des conducteurs d'automobiles et 0,0 % des motocyclistes et des conducteurs de véhicules non routiers.

14.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 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 – 23,1 % de ces conducteurs par rapport à seulement 0,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

14.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés

En 2012, il n'y a eu au Yukon qu'un conducteur mortellement blessé. Ce conducteur a été soumis à un test de dépistage de drogues et les résultats étaient négatifs.

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 2012. 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 – 2012. Le tableau 14-2 et la figure 14-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 2012. 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 un en 2012. 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 (66,7 %), a fluctué jusqu'en 2009 (28,6 %), avant d'atteindre un sommet à 75,0 % en 2010, de descendre 33,3 % en 2011 et de remonter en 2012 (50 %).

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 16,6 %, passant de 42,9 % pendant la période de référence (2006 – 2010) à 50,0 % pendant la période de 2011-2012. 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 pendant la période de 2011-2012.

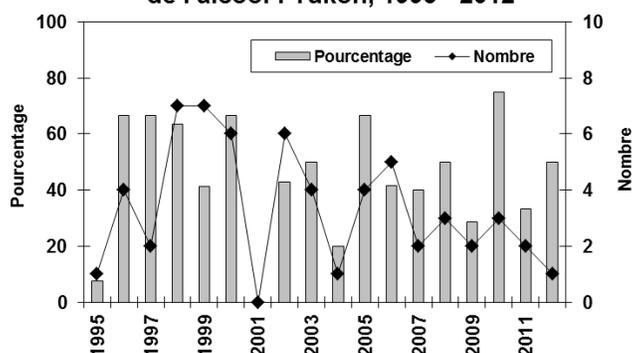
Tableau 14-2
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Yukon, 1995 - 2012**

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
2012	2	1	50.0	2	1	50.0
période de référence 2006-2010	7	3	42.9	7	3	42.9
période 2011-2012	4	2	50.0	4	2	50.0

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

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

Figure 14-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Yukon, 1995 - 2012



14.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. En raison du trop petit nombre de cas, soit un conducteur mortellement blessé en 2012, toute tendance que l'on tenterait d'établir serait peu fiable; par conséquent, aucune n'est présentée dans les tableaux et figures.

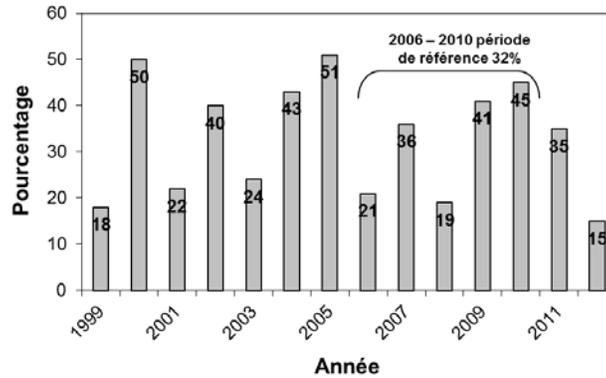
14.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Au Yukon, les données permettant de connaître la gravité de la collision pour les victimes ne sont disponibles que depuis 1998. Ainsi, les tableaux sur les tendances dans cette section comprennent des données pour 2005 à 2012, plutôt que pour la période de 1995 à 2012 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 26,1 % pendant la période de 2011-2012, soit une diminution de 18,7 % 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 - 2012

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)
2012	20	3	(15.0)
période de référence 2006-2010	28	9	(32.1)
période 2011- 2012	23	6	(26.1)

*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 entrerait en ligne de compte : Yukon, 1995 – 2012



*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 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.

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 15 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 entrerait 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 15,8 % en 2012.

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. Pendant la période de 2011-2012, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool s'est élevé à 26,1 %, soit une diminution de 21,7 %.

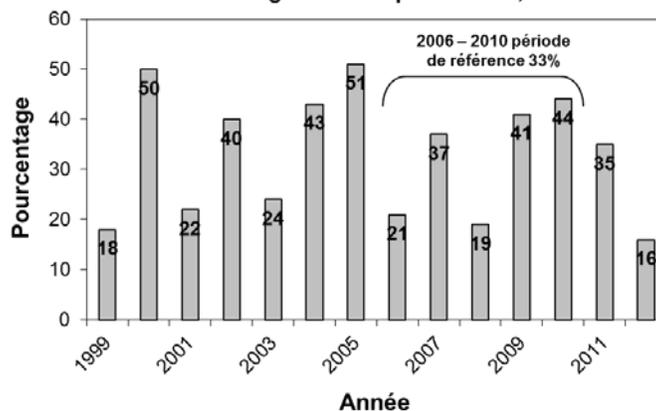
Tableau 14-4
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en
cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où**
l'alcool entrain en ligne de compte : Territoire du Yukon, 1998 - 2012

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)
2012	19	3	(15.8)
période de référence 2006-2010	27	9	(33.3)
période 2011- 2012	23	6	(26.1)

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

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

Figure 14-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans
des collisions ayant provoqué des blessures graves et où
l'alcool entrain en ligne de compte : Yukon, 1998 – 2012



14.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. En raison du trop petit nombre de cas, soit un conducteur mortellement blessé en 2012, 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 2012. 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 2012, 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 2012.

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 2012 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, 13 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces conducteurs, un (7,7 %) a été en cause dans une collision liée à l'alcool.

Tableau 15-1
Description des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : Territoires du Nord-Ouest, 2012

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	2	0	0.0	0.0
20-25	2	0	0.0	0.0
26-35	2	1	50.0	100.0
46-55	1	0	0.0	0.0
>55	5	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	9	1	11.1	100.0
Femme	4	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>				
Camion/fourgonnette	3	0	0.0	0.0
Semi-remorque	1	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	2	1	50.0	100.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	7	1	14.3	100.0
Plusieurs véhicules	6	0	0.0	0.0
TOTAL	13	1	7.7	0.0

15.3.1 Âge des conducteurs. Parmi les conducteurs de moins de 26 à 35 ans, 50,0 % étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Parmi ceux de moins de 16 ans, de 16 à 19 ans, de 20 à 25 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 conducteurs 11,1 % étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, comparativement à 0,0 % des conductrices.

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

15.3.4 Genre de collision. Parmi les conducteurs en cause dans une collision à un seul véhicule, 14,3 % l'ont été dans une collision liée à l'alcool, comparativement à 0,0 % des conducteurs en cause dans des collisions à plusieurs véhicules ayant provoqué des blessures graves.

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 2012.

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 2012. 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 – 2012. En raison du petit nombre de collisions survenues sur des voies publiques mettant en cause les principaux genres de véhicules (deux collisions de ce type en 2012), 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 2012 – toute tendance serait statistiquement peu fiable et, par conséquent, aucune n'est indiquée.

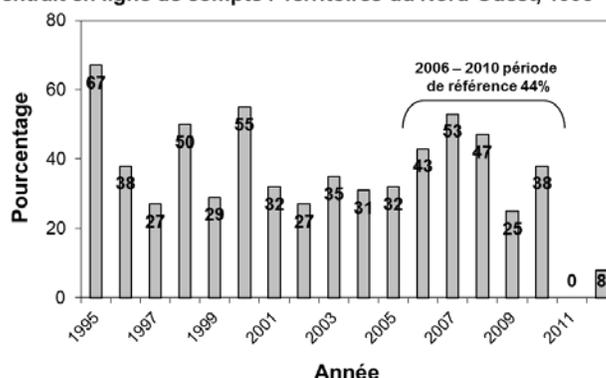
15.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 15-2 et la figure 15-1 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (2006 – 2010), 43,8 % 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 11,1 % pendant la période de 2011-2012, ce qui représente une diminution de 74,7 %.

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 - 2012

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)
2012	13	1	(7.7)
période de référence 2006-2010	16	7	(43.8)
période 2011- 2012	9	1	(11.1)

*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 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 – 2012



*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 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 18 ans. Entre 1995 et 1999, le pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a baissé de manière générale. 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 demeurer stable jusqu'en 2008 (41,7 %) et de glisser de nouveau à 20,0 % en 2009, de grimper à 25,0 % en 2010 et de redescendre à 0,0 % en 2011 et 2012.

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. Pendant la période de 2011-2012, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool est descendu à 0,0 %.

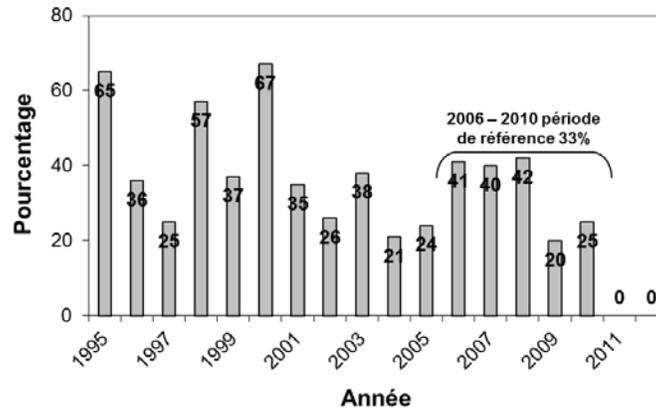
Tableau 15-3
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers* en
cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où**
l'alcool entrerait en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest, 1995 - 2012

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)
2012	8	0	(0.0)
période de référence 2006-2010	12	4	(33.3)
période 2011-2012	6	0	(0.0)

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

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

Figure 15-2
Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entré en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest, 1995 – 2012



15.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. En raison du trop petit nombre de cas – aucun conducteur mortellement blessé en 2012 – 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 2012. 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 deux – 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 2012, 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.

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 2012.

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 les années 2011 et 2012 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 2012.

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 2012. 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 – 2012. En raison du petit nombre de collisions survenues sur des voies publiques mettant en cause les principaux genres de véhicules (un décès en 2012), 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 2012 – toute tendance serait statistiquement peu fiable et, par conséquent, aucune n'est indiquée.

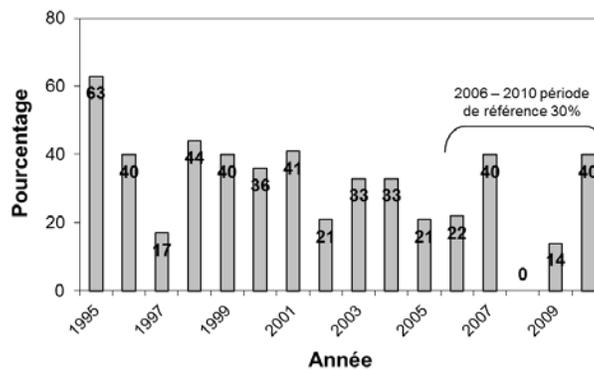
16.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 16-2 et la figure 16-1 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Pendant la période de référence (2006 – 2010), 30,0 % 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
entrait en ligne de compte : Nunavut, 1995 - 2010

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1995	16	10	(62.5)
1996	10	4	(40.0)
1997	6	1	(16.7)
1998	18	8	(44.4)
1999	15	6	(40.0)
2000	22	8	(36.4)
2001	17	7	(41.2)
2002	14	3	(21.4)
2003	15	5	(33.3)
2004	15	5	(33.3)
2005	14	3	(21.4)
2006	18	4	(22.2)
2007	15	6	(40.0)
2008	6	0	(0.0)
2009	7	1	(14.3)
2010	5	2	(40.0)
période de référence 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 entrait 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 entrain 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.

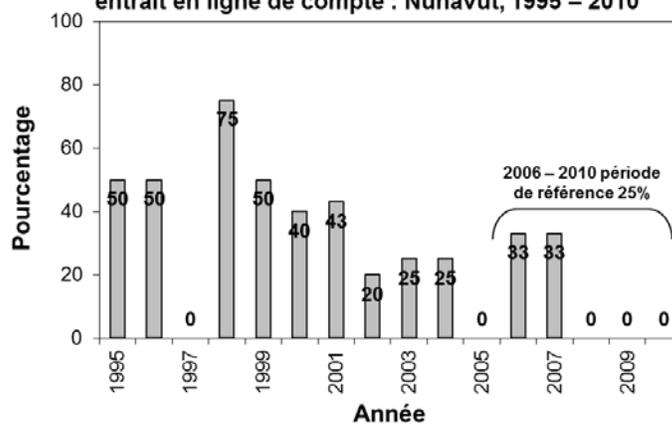
Comme le montre le tableau 16-3, pendant la période de référence (2006 – 2010), 25,0 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2010, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées 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 entrain 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 2012 – 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.
- Brown, S.W., Vanlaar, W.G.M. et Robertson, R.D. 2014. **Le problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada : 2011**. Ottawa, Ontario. Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.
- 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.