

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 2013

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

SOMMAIRE

février 2017

© 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# 978-1-927993-24-8

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 2013, leurs tendances générales, ainsi que des comparaisons entre secteurs de compétence.

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 2013, 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 variation : 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 2013 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	v
1.0 INTRODUCTION.....	1
2.0 SOURCES DE DONNÉES ET INDICATEURS DU PROBLÈME DES COLLISIONS LIÉES À L'ALCOOL.....	3
3.0 CANADA	15
4.0 COLOMBIE-BRITANNIQUE.....	55
5.0 ALBERTA	71
6.0 SASKATCHEWAN	87
7.0 MANITOBA	103
8.0 ONTARIO	119
9.0 QUÉBEC.....	135
10.0 NOUVEAU-BRUNSWICK	151
11.0 NOUVELLE-ÉCOSSE.....	167
12.0 ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.....	183
13.0 TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR.....	199
14.0 YUKON.....	215
15.0 TERRITOIRES DU NORD-OUEST	221
16.0 NUNAVUT.....	225
17.0 BIBLIOGRAPHIE	229

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

T. McKee

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

T. Khawja

Directeur par intérim
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 pour l'Ontario
Ministère du Solliciteur général de l'Ontario

L. Vézina

Directrice de la recherche et du développement
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

S. Samok

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

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 2013, 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. La publication du présent rapport est parrainée par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM).

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 2013, les tendances de ces problèmes et une comparaison des problèmes entre secteurs de compétence.

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 2011-2013 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 2013, 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 30 jours suivant une collision routière dans laquelle est en cause au moins un véhicule routier. Les collisions routières comptabilisées sont celles qui sont survenues sur les autoroutes provinciales et les routes municipales, à l'exception des routes sur les propriétés privées, les terres publiques et les bases militaires et celles qui sont administrées par les Premières Nations. Les automobiles, les camions légers, les fourgonnettes, les camions lourds, les semi-remorques, les autobus et autocars, les véhicules de secours et les caravanes motorisées sont considérés comme des véhicules routiers. Même si la collision mortelle survient sur une voie publique, le décès n'est consigné dans le rapport de cette année que si un véhicule routier est en cause. Est donc exclu du rapport tout décès causé par une collision impliquant une motoneige, un VTT ou une motocyclette tout-terrain sur une voie publique.

Par les années passées, le rapport incluait sous le vocable de victimes, les personnes décédées dans les douze mois suivant des collisions survenues sur la route ou hors route. Les victimes incluaient les personnes décédées dans une collision mettant en cause des véhicules routiers et non routiers (p. ex. motoneiges, véhicules tout terrain, tracteurs agricoles, motos tout terrain, engins de chantier).

Il convient de noter que sur les 2 007 personnes qui sont mortes de leurs blessures dans les 12 mois suivant une collision survenue sur une voie publique au Canada mettant en cause au moins un véhicule routier, 1 687 (ou 84,1 %) sont décédées dans les 30 jours qui ont suivi la collision. Les données sur les victimes de collision pour 2013, ainsi que les données historiques déclarées dans les sections 2 à 16 comprennent les personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière mettant en cause au moins un véhicule routier.

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 1 687 personnes mortellement blessées dans des collisions au Canada, en 2013 (à l'exclusion de la Colombie-Britannique). Dans les rapports antérieurs, la FRBR avait inclus les données sur les victimes décédées dans les 12 mois (365 jours) suivant la collision. Afin de faciliter la comparaison entre les données sur les victimes recueillies par la FRBR aux fins de la *Base de données sur les collisions mortelles* avec celles qui sont déclarées par les organismes des transports, le présent rapport analyse les données sur les victimes décédées dans les 30 jours suivant des collisions routières mettant en cause au moins un des principaux véhicules routiers.

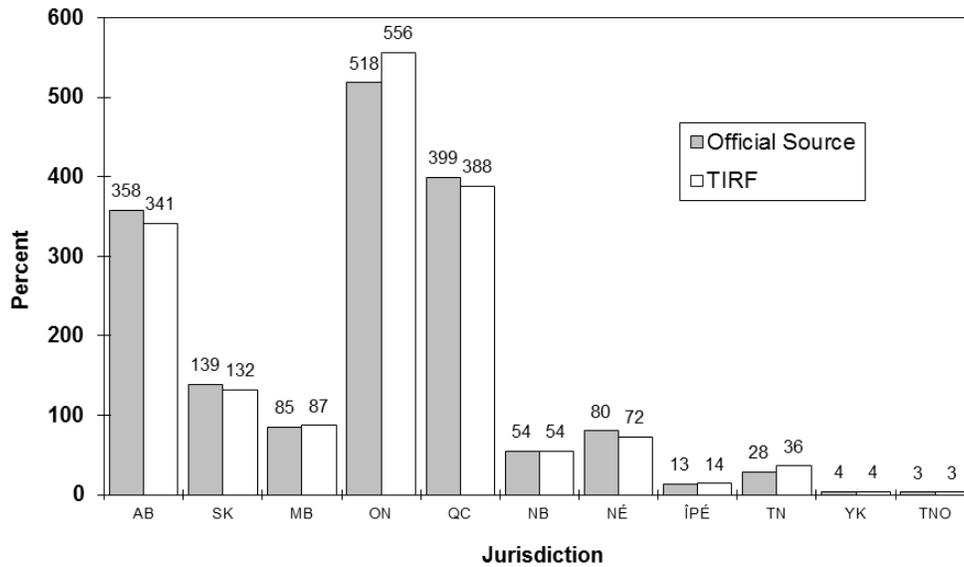
Néanmoins, il subsiste certaines différences quant au nombre de cas signalés dans la *Base de données sur les collisions mortelles* par rapport à ceux qui sont déclarés par les organismes des transports. Certaines victimes peuvent ne pas être comptabilisées par les organismes des transports, mais figurer dans la *Base de données sur les collisions mortelles*, notamment :

- > 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 2012, décès en 2013), à condition que la date de décès se situe dans les 30 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 celles qui sont décédées dans les 30 jours de la collision routière figurant dans la *Base de données sur les collisions mortelles* en 2013. Pour la plupart des secteurs de compétence, le nombre de dossiers dans la base de données de la FRBR correspond 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 2013 n'étaient pas disponibles au moment de la publication du présent rapport.

Figure 2-1
Nombre de victimes déclarées par les so sur
les collisions mortelles de la FRBRC : 2013



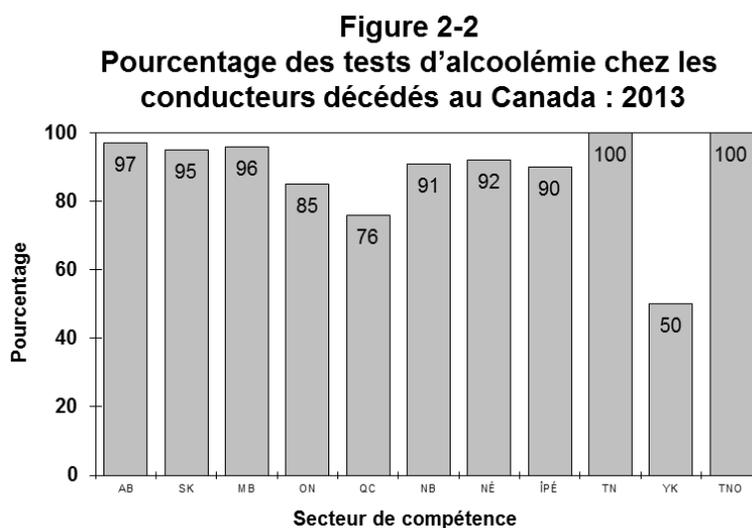
Genre de victimes. La *Base de données sur les collisions mortelles* contient des renseignements sur trois genres de victimes de collisions routières : les conducteurs, les passagers et les piétons décédés dans les 30 jours suivant une collision routière. Les conducteurs comprennent toutes les personnes qui conduisent un véhicule routier. De même, les passagers sont les occupants des véhicules routiers qui ne les conduisaient pas. Les piétons sont les personnes qui ont été heurtées et mortellement blessées par un véhicule routier alors qu'elles circulaient à pied.

Au Canada, en 2013, près de deux victimes sur trois étaient des conducteurs de véhicules (65,5 %); 19,9 % étaient des passagers et 14,2 %, 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 2013, au Canada, parmi les victimes de collisions routières décédées dans les 30 jours suivant la collision, les conducteurs décédés ont été soumis à des tests plus fréquemment (85,9 %), que les piétons (58,6 %) et les passagers (31,7 %). La fréquence des tests augmente légèrement pour les piétons et les passagers blessés mortellement, si l'on exclut les victimes de moins de 16 ans, qui sont moins fréquemment soumises à des tests (60,3 % et 33,0 %, respectivement).

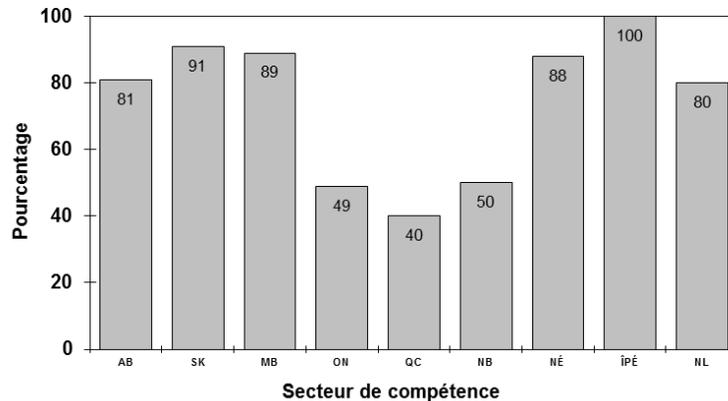
La fréquence des alcootests varie non seulement en fonction du genre de victime, mais également des secteurs de compétence. On illustre cet aspect à la figure 2-2 qui montre la fréquence des tests d'alcoolémie effectués chez les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours suivant la collision, 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. Étant donné que le nombre combiné de piétons mortellement blessés dans les territoires en 2013 est très limité, les données sur les piétons mortellement blessés au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut ont été regroupées sous l'appellation « Territoires » pour cette figure. Comme on peut le constater, les données varient énormément d'une région à l'autre -- de 40,0 % au Québec à 100,0 % à l'Île-du-Prince-Édouard et dans les Territoires.

Figure 2-3
Pourcentage des tests d'alcoolémie chez
les piétons décédés au Canada : 2013



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 1996 à 2013 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 2013. Cependant, dans d'autres secteurs de compétence, les données permettant d'analyser les tendances remontent jusqu'à 1996.

Pour ce qui est du Nunavut (20,7 %), de la Colombie-Britannique (20,6 %) et des Territoires du Nord-Ouest (5,9 %), 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 2013, 10 215 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 Nouveau-Brunswick parce que les données de cette province 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 en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves, dans chaque province et territoire. L'Alberta compte le plus grand nombre de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves (3 607 conducteurs ou 29,4 % du total « national »); le Nunavut représente le secteur où a été enregistré le plus faible nombre de conducteurs dans ce genre de collisions, soit 2 conducteurs (ou 0,0 % 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, 2013

Secteur de compétence	Nombre de conducteurs	% du total
Colombie-Britannique	1,878	15.3
Alberta	3,607	29.4
Saskatchewan	507	4.1
Manitoba	398	3.2
Ontario	3,135	25.6
Québec	2,205	18.0
Nouveau-Brunswick*		
Nouvelle-Écosse	285	2.3
Ile-du-Prince-Édouard	53	0.4
Terre-Neuve-et-Labrador	151	1.2
Territoire du Yukon	23	0.2
Territoires du Nord-Ouest	16	0.1
Nunavut	2	0.0
TOTAL	12,260	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 routiers. 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 2013 exclut le Québec. Depuis mars 2010, le Québec regroupe les automobiles et les camions légers en une seule catégorie de données sur les collisions. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves, près de la moitié étaient des automobilistes (48,6 %), plus du tiers conduisaient des camions/fourgonnettes (37,6 %), 8,9 %, des motocyclettes, 3,6 %, des semi-remorques et 1,3 %, d'autres véhicules routiers (autobus, véhicules de secours).

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

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. En outre, il 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 véhicules routiers (p. ex. une automobile, un camion, une fourgonnette, une motocyclette, une semi-remorque).

Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique, dans laquelle était en cause au moins un véhicule routier, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur déterminant dans la collision dans 94,2 % 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 qu'un fort pourcentage des conducteurs de véhicules routiers qui sont tués dans des collisions sont soumis à un test d'alcoolémie. Comme par les années passées, la fréquence des tests au Canada, en 2013, a été élevée, puisque 87,2 % des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés et décédés dans les 30 jours suivant la collision y ont été soumis.

Dans les versions antérieures du rapport, certaines tendances et figures concernant la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés incluaient les données sur les conducteurs qui sont décédés dans les douze mois suivant la collision ou dans les six heures suivant la collision. En outre, certains des conducteurs inclus dans ces analyses avaient été en cause dans des collisions qui n'étaient pas survenues sur les voies publiques (Brown et coll., 2015). Cependant, dans le

présent rapport, les données sur la consommation d'alcool par les conducteurs mortellement blessés est limitée aux conducteurs de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique. Les véhicules routiers comprennent les automobiles, les fourgonnettes, les camions légers, les motocyclettes, les camions lourds, les semi-remorques, les autobus et autocars et les véhicules de secours.

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

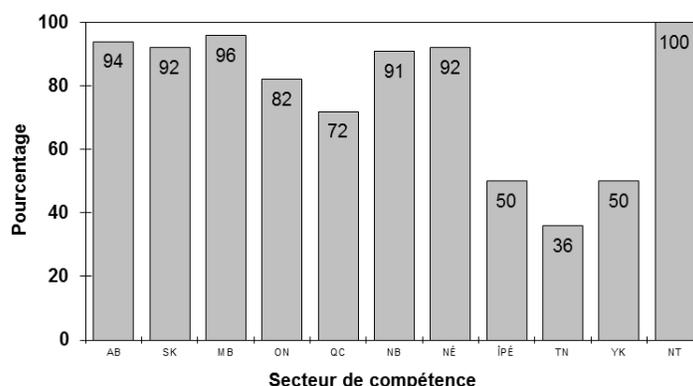
consommé de l'alcool, tel que déterminé par les analyses sanguines; de plus, ces mesures donnent une estimation assez fiable des tendances de la fréquence de consommation d'alcool dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Cependant, elles ont une validité limitée, c.-à-d. que les conducteurs 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. Bien que les données des coroners et médecins légistes constituent la meilleure source possible d'information sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue chez les conducteurs mortellement blessés, on constate une plus forte variabilité de la fréquence des tests et des pratiques de déclaration que pour la consommation d'alcool. Ainsi, selon les moments, ces organismes ont soumis à des tests différentes proportions de conducteurs mortellement blessés ou ont utilisé des tests pour différentes drogues. Il faut donc se montrer prudent au moment de comparer la consommation de drogue des conducteurs mortellement blessés d'une année à l'autre ou d'un secteur de compétence à l'autre, ou d'interpréter les résultats à l'échelle nationale. Toutefois, cet indicateur du problème 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.

Les données sur la consommation de drogue des conducteurs mortellement blessés se limite aux conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique. 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 2013 a été élevée, puisque 82,9 % des conducteurs de véhicules routiers 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 36,4 % à Terre-Neuve-et-Labrador et 100,0 % dans les Territoires du Nord-Ouest.

Figure 2-4
Pourcentage des tests de dépistage de drogues
chez les conducteurs décédés au Canada : 2013



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 méthylènedioxyamphétamine);
- > 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 de véhicules routiers, mortellement blessés et décédés dans les 30 jours d'une collision survenue sur une voie publique, ayant obtenu un résultat positif pour chacune des catégories de drogues susmentionnées.

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 2013, pour les personnes 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 2013 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2013 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. 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, on constate que 145 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Canada en 2013. De plus, dans 137 de ces cas (94,5 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, 58 personnes du groupe des 16-19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2013. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 42,3 % des 16 à 19 ans décédés ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans des collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 11,6 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2013.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 1 687 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière au Canada, en 2013. Dans 1 600 (94,8 %) de ces cas, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 498, soit 31,1 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (1 687 x 0,311), on peut déterminer qu'*au Canada (exclusion faite de la Colombie-Britannique), en 2013, 525 personnes sont décédées dans les trente jours suivant une collision liée à l'alcool.*

Tableau 3-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Canada, 2013

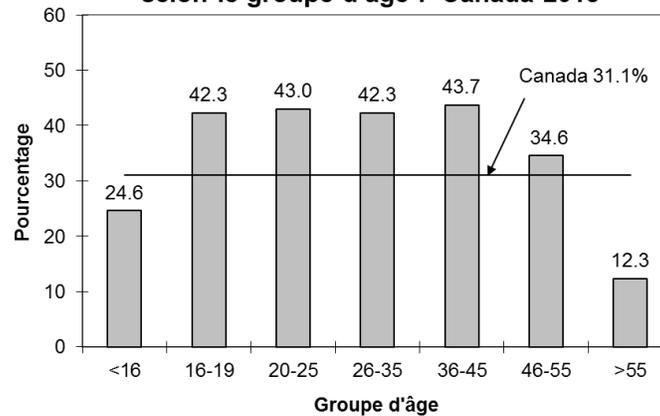
Catégorie de victimes	Nombre de décès*	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge						
<16	63	57	90.5	14	24.6	2.8
16-19	145	137	94.5	58	42.3	11.6
20-25	243	237	97.5	102	43.0	20.5
26-35	247	234	94.7	99	42.3	19.9
36-45	208	197	94.7	86	43.7	17.3
46-55	227	217	95.6	75	34.6	15.1
>55	554	521	94.0	64	12.3	12.9
Sexe						
Homme	1127	1072	95.1	378	35.3	75.9
Femme	560	528	94.3	120	22.7	24.1
Genre de victime						
Conducteur	1106	1061	95.9	331	31.2	66.5
Passager	335	310	92.5	94	30.3	18.9
Piéton	239	223	93.3	71	31.8	14.3
Indéterminé	7	6	85.7	2	0.0	0.4
Type de véhicule						
Automobiles	766	728	95.0	240	33.0	48.2
Camions/fourgonnettes	401	380	94.8	128	33.7	25.7
Motocyclettes	170	167	98.2	41	24.6	8.2
Autres véhicules routiers	43	41	95.3	2	4.9	0.4
Véhicules non routiers (Piétons)	68	61	89.7	16	26.2	3.2
TOTAL	1687	1600	94.8	498	31.1	100.0

* Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

3.1.1 Âge des victimes. De toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liées à l'alcool (voir la dernière colonne), 20,5 % avaient entre 20 et 25 ans, 19,9 %, entre 26 et 35 ans, 17,3 %, entre 36 et 45 ans, 15,1 %, entre 46 et 55 ans, 12,9 % avaient plus de 55 ans et 11,6 % avaient entre 16 et 19 ans. Le groupe des plus jeunes (<16 ans) ne représentait que 2,8 % de toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

La figure 3-1 exprime le pourcentage des décès liés à l'alcool dans chaque groupe d'âge. Les groupes de victimes pour lesquels la fréquence de consommation d'alcool est la plus élevée sont ceux des 36 à 45 ans et des 20 à 25 ans (43,7 % et 43,0 %, respectivement). Le plus faible taux de consommation d'alcool a été observé chez les plus jeunes et les plus âgés – puisque seulement 24,6 % des victimes de moins de 16 ans et 12,3 % de celles de plus de 55 ans sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

Figure 3-1
Pourcentage de décès liés à l'alcool
selon le groupe d'âge : Canada 2013



3.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 75,9 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (35,3 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (22,7 %).

3.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 66,5 % étaient des conducteurs, 18,9 % 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 (31,8 %) dans les collisions dans lesquelles un piéton est décédé. Par ailleurs, la consommation d'alcool a été relevée dans 31,2 % des collisions dans lesquelles un conducteur a perdu la vie et 30,3 % de celles dans lesquelles un passager est décédé.

3.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, près de la moitié (48,2 %) se trouvaient dans une automobile, 25,7 % dans un camion/fourgonnette, 8,2 % sur une motocyclette, 3,2 % dans un véhicule non routier (soit bicyclette, motoneige, véhicule tout terrain) et 0,4 % étaient des occupants d'autres véhicules routiers (p. ex. autobus ou autocar, semi-remorque, véhicule de secours).

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 (33,7 % par rapport à 33,0 %). La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles une personne est décédée sur une motocyclette était de 24,6 %.

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 2013. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2013 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2013 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) pour les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours de collisions survenues sur les voies publiques (voir la section 2.2.2).

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.

Tableau 3-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers décédés : Canada, 2013
(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>								
<16	2	2	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
16-19	74	70	94.6	60.0	11.4	8.6	12.9	7.1
20-25	166	151	91.0	57.0	4.6	2.0	10.6	25.8
26-35	168	153	91.1	63.4	4.6	2.6	5.9	23.5
36-45	148	141	95.3	58.2	2.8	1.4	11.3	26.2
46-55	163	139	85.3	64.0	5.8	2.2	5.0	23.0
>55	317	249	78.5	88.8	3.6	2.4	2.0	3.2
<u>Sexe</u>								
Homme	785	690	87.9	66.1	5.4	2.9	8.3	17.4
Femme	253	215	85.0	75.8	2.8	1.9	2.3	17.2
<u>Type de véhicule</u>								
Automobile	568	490	86.3	68.4	5.1	2.7	7.3	16.5
Motocyclette	155	132	85.2	73.5	8.3	1.5	5.3	11.4
Semi-remorque	26	24	92.3	91.7	4.2	0.0	0.0	4.2
Gros routier ¹	9	9	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Fourgonnette	63	57	90.5	66.7	0.0	5.3	8.8	19.3
Camion léger ²	210	188	89.5	60.1	3.2	3.2	7.4	26.1
Autre camion ³	2	2	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Autre véhicule routier ⁴	5	3	60.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>								
Un seul véhicule	442	391	88.5	45.8	4.9	3.6	13.6	32.2
Plusieurs véhicules	596	514	86.2	85.6	4.7	1.9	1.8	6.0
TOTAL	1038	905	87.2	68.4	4.8	2.7	6.9	17.3

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

¹ Camions de plus de 4 500 kg

² Ex. : camionnettes

³ Comprend les véhicules utilitaires, les charrettes 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.

Par exemple, chez les 20 à 25 ans, 166 conducteurs ont été tués en 2013; 151 d'entre eux (91,0 %) avaient été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi ces derniers, 57,0 % ne présentaient aucune trace d'alcool, 4,6 %

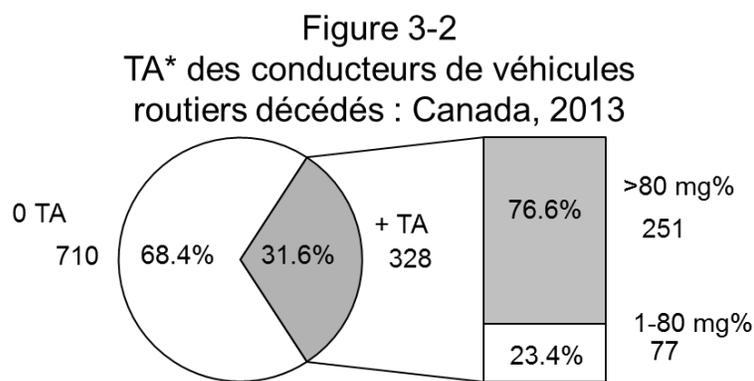
avaient un TA inférieur à 50 mg%, 2,0 % avaient un TA de 50 à 80 mg%, 10,6 % avaient un TA variant entre 81 et 160 mg% et 25,8 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Comme on peut le constater, 1 038 conducteurs sont décédés dans des collisions routières au Canada en 2013. Le taux global de tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs était de 87,2 %, soit légèrement supérieur à celui de 2012 – 85,2 %. Parmi tous les conducteurs soumis à des tests au Canada :

- > 68,4 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 33,6 % avaient consommé de l'alcool;
- > 4,8 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 2,7 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%
- > 6,9 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 17,3 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Ainsi, 31,6 % des conducteurs mortellement blessés au Canada avaient consommé de l'alcool et 76,6 % 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 328 des 1 038 conducteurs (31,6 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 251, soit 76,6 %, avaient un TA de plus de 80 mg.

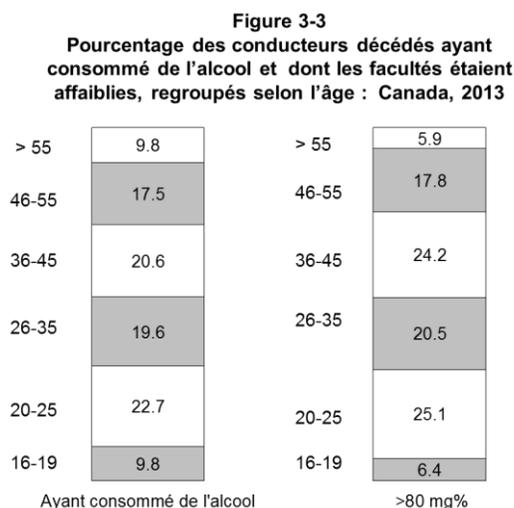


* Le nombre est estimé en fonction de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA.

3.2.1 Variations selon l'âge. Les figures 3-3 et 3-4 résument les données du tableau 3-2 en fonction des groupes d'âge. La figure 3-3 montre le pourcentage de tous les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool dans chaque groupe d'âge. La barre de gauche donne le pourcentage de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool, par groupe d'âge. À droite, figure le pourcentage des conducteurs « avec facultés affaiblies » selon la loi (TA supérieur à 80 mg%), par groupe d'âge. Les conducteurs de moins de 16 ans ne sont pas compris parce que très peu d'entre eux avaient consommé de l'alcool.

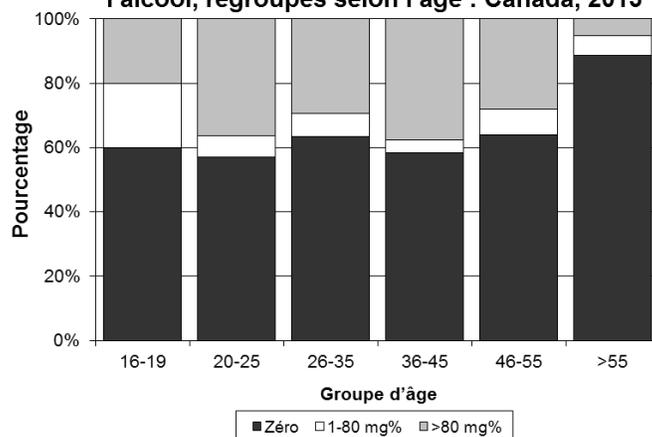
Parmi tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool, 22,7 % avaient entre 20 et 25 ans, 20,6 %, entre 36 et 45 ans, 19,6 %, entre 26 et 35 ans et 17,5 % avaient entre 46 et 55 ans. Ceux qui avaient entre 16 et 19 ans et plus de 55 ans ne représentaient que 9,8 % des conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool.

De tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. dont le TA dépassait 80 mg%), 25,1 % avaient entre 20 et 25 ans, 24,2 % faisaient partie du groupe des 36 à 45 ans, 20,5 % de celui des 26 à 35 ans, 17,8 % de celui des 46 à 55 ans et 6,4 % de celui des 16 à 19 ans. Les conducteurs de plus de 55 ans ne comptaient que pour 5,9 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont le TA était supérieur à la limite légale.



La figure 3-4 présente l'information de manière un peu différente. Pour chaque groupe d'âge, le pourcentage des conducteurs qui étaient sobres (TA nul) est indiqué par la partie inférieure noire de la barre; la proportion de ceux qui avaient un TA positif, mais inférieur à la limite légale (1-80 mg%) est illustré par la section blanche du milieu et le pourcentage de ceux qui avaient un TA supérieur à la limite permise (>80 mg%) est indiqué par la partie supérieure grise de la barre.

Figure 3-4
Pourcentage des conducteurs ayant consommé de l'alcool, regroupés selon l'âge : Canada, 2013



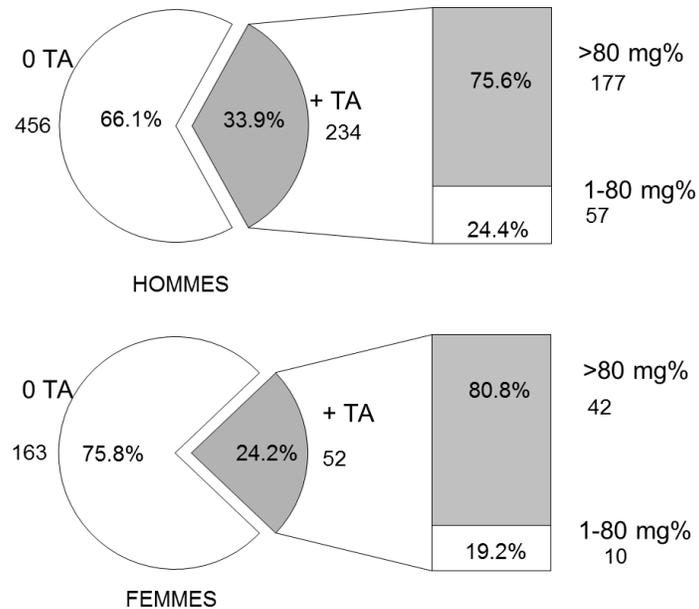
Les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool puisque 43,0 % des conducteurs de ce groupe avaient bu. Par contre, seulement 11,2 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

3.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 81,8 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et pour 80,8 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies. S'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent 75,6 % des conducteurs décédés (785 des 1 038 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 plus susceptibles d'avoir bu que les conductrices (33,9 % et 24,2 %, respectivement). De plus, la plupart des conducteurs et des conductrices qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à la limite permise (75,6 % et 80,8 %, respectivement).

Figure 3-5
Consommation d'alcool des conducteurs et
conductrices : Canada, 2013



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 routier. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (ceux qui avaient un TA positif), 54,2 % étaient des conducteurs d'automobiles, 26,2 % de camions légers, 12,2 % de motocyclettes, 6,6 % de fourgonnettes et 0,7 % de semi-remorques.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés aux facultés affaiblies (ceux dont le TA était de plus de 80 mg%), 53,4 % étaient des automobilistes, 28,8 % des conducteurs de camions légers, 10,0 % des motocyclistes, 7,3 % des conducteurs de fourgonnettes et 0,5 % 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, 2013

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	155	54.2	117	53.4
Motocyclette	35	12.2	22	10.0
Semi-remorque	2	0.7	1	0.5
Gros routier ¹	0	0.0	0	0.0
Fourgonnette	19	6.6	16	7.3
Camion léger ²	75	26.2	63	28.8
TOTAL	286	100.0	219	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 2013, 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, 31,6 % avaient bu. Au sein de ce groupe, une forte proportion (75,4 %) avait un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale. Chez les conducteurs de fourgonnettes mortellement blessés, 33,3 % avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux (84,2 %) avaient un TA supérieur à la limite permise. Quant aux conducteurs de motocyclettes, 26,5 % avaient bu et 62,9 % 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 (39,9 %) avaient bu et, de ce nombre, 84,0 % 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 8,3 % 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. Étant donné le nombre limité de conducteurs de semi-remorques et de gros routiers mortellement blessés, il faut interpréter avec prudence les résultats relatifs au TA.

Figure 3-6a
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2013

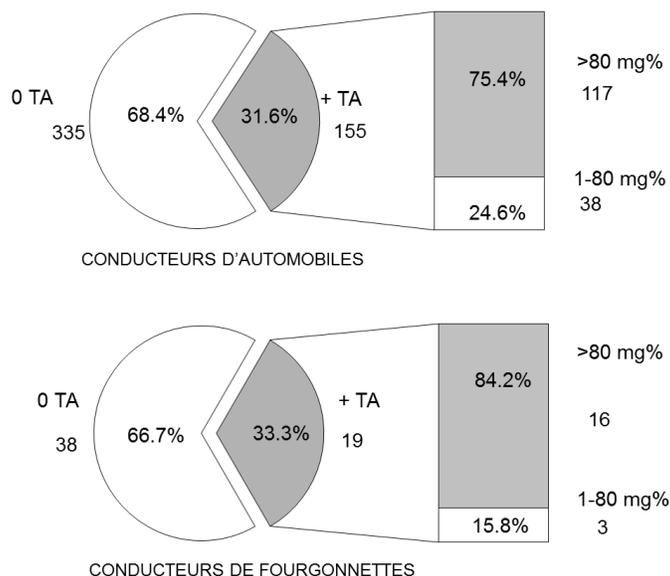
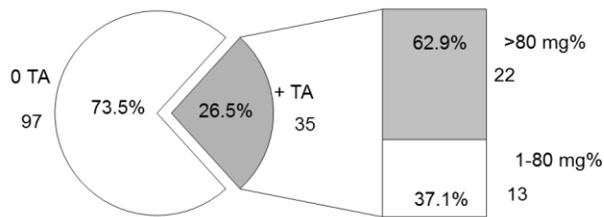
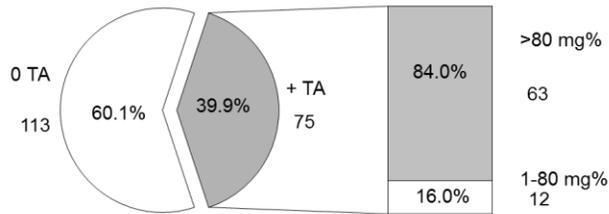


Figure 3-6b
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2013

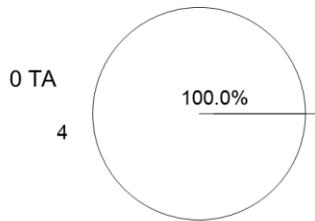


MOTOCYCLISTES

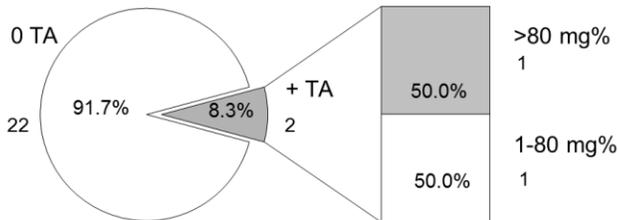


CONDUCTEURS DE CAMIONS LÉGERS

Figure 3-6c
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2013



CONDUCTEURS DE GROS ROUTIERS



CONDUCTEURS DE SEMI-REMORQUES

Les figures 3-6d et 3-6e présentent de l'information sur la consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules de plaisance décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (les résultats relatifs à ces types de véhicules ne sont pas inclus dans les tableaux 3-2 ou 3-3). Puisque le nombre de conducteurs de véhicules de plaisance blessés mortellement dans une collision survenue sur une voie publique (principalement des motoneigistes et des conducteurs de véhicules non routiers) est limité, les données qui suivent doivent être interprétées avec prudence.

On constate ainsi que la plus faible consommation d'alcool est celle des cyclistes – puisque seulement 17,1 % d'entre eux avaient consommé de l'alcool au moment de la collision. Parmi ceux qui avaient bu, 100,0 % avaient un TA supérieur à la limite permise. Chez les motoneigistes, 80,0 % avaient consommé de l'alcool et 50,0 % 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 (20,0 %) et 0,0 % 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, 2013

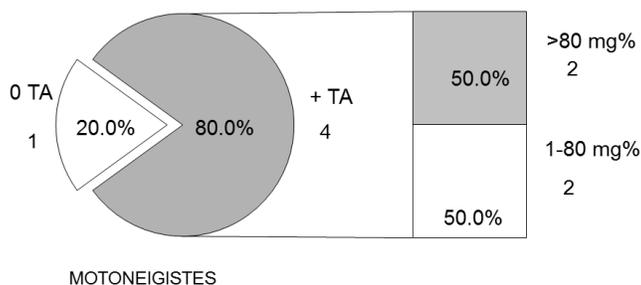
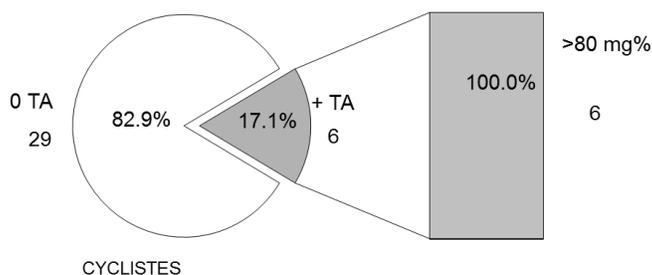
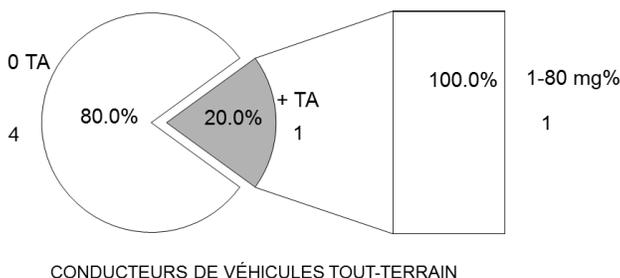


Figure 3-6e
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2013

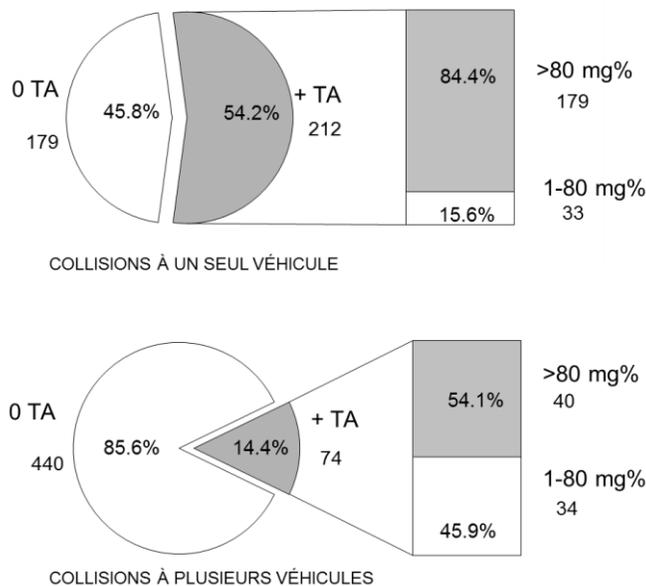


3.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié de tous les conducteurs décédés (442 sur 1 038, soit 42,6 %) l'ont été dans des collisions mettant en cause un seul véhicule, mais ces collisions sont associées à plus environ les trois quarts des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (74,1 % et 81,7 %, respectivement).

Cette apparente disparité serait attribuable à une représentation excessive de l'alcool dans les accidents à un seul véhicule. Comme le montre la figure 3-7, plus de la moitié des conducteurs dans les collisions

mettant en cause un seul véhicule (54,2 %) avaient consommé de l'alcool selon l'alcootest, comparativement à seulement 14,4 % 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 (84,4 %). Chez les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool dans les collisions à plusieurs véhicules, 54,1 % avaient un TA supérieur à la limite.

Figure 3-7
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de collision : Canada, 2013



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 2013. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2013 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2013 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 2013, comme l'indiquent les totaux au bas du tableau, 239 piétons ont été mortellement blessés; 140 (58,6 %) d'entre eux ont été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi eux :

- > 64,3 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 35,7 % avaient consommé de l'alcool;
- > 2,1 % avaient un TA inférieur à 50 mg%;
- > 0,7 avaient un TA entre 50 et 80 mg%;

- > 9,3 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 23,6 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Ainsi, 35,7 % de tous les piétons décédés avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg%.

Tableau 3-4
Consommation d'alcool des piétons décédés : Canada, 2013*

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	15	5	33.3	80.0	0.0	0.0	0.0	20.0
16-19	20	16	80.0	62.5	6.3	0.0	12.5	18.8
20-25	16	12	75.0	58.3	0.0	0.0	25.0	16.7
26-35	23	17	73.9	23.5	0.0	0.0	23.5	52.9
36-45	19	15	78.9	40.0	0.0	0.0	6.7	53.3
46-55	27	21	77.8	66.7	0.0	0.0	9.5	23.8
>55	119	54	45.4	83.3	3.7	1.9	1.9	9.3
<u>Sexe</u>								
Homme	128	82	64.1	56.1	2.4	1.2	13.4	26.8
Femme	111	58	52.3	75.9	1.7	0.0	3.4	19.0
<u>Secteur de compétence</u>								
Alberta	42	34	81.0	52.9	2.9	0.0	11.8	32.4
Saskatchewan	11	10	90.9	50.0	0.0	0.0	20.0	30.0
Manitoba	9	8	88.9	87.5	0.0	0.0	0.0	12.5
Ontario	104	51	49.0	70.6	3.9	0.0	7.8	17.6
Québec	53	21	39.6	66.7	0.0	0.0	4.8	28.6
Nouveau-Brunswick	4	2	50.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Nouvelle-Écosse	8	7	87.5	57.1	0.0	14.3	14.3	14.3
Île du Prince Édouard	2	2	100.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0
Terre-Neuve et Labrador	5	4	80.0	75.0	0.0	0.0	0.0	25.0
TOTAL	239	140	58.6	64.3	2.1	0.7	9.3	23.6

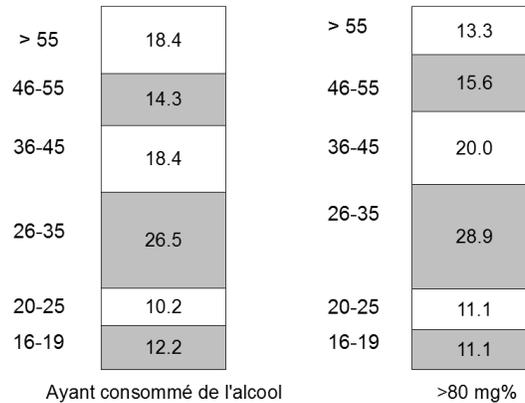
* Exclut la Colombie-Britannique.

** Les données des territoires (Yukon, Territoires du Nord-Ouest, Nunavut) sont exclues à cause du très petit nombre de cas combinés de ces secteurs de compétence.

3.3.1 Variation selon l'âge. Parmi les piétons décédés, près de la moitié (49,8 %) avaient plus de 55 ans (119 des 239 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, 26,5 % avaient entre 26 et 35 ans, 18,4 %, entre 36 et 45 ans et plus de 55 ans, 14,3 %, entre 46 et 55 ans, 12,2 %, entre 16 et 19 ans et 10,2 % avaient entre 20 et 25 ans.

Parmi les piétons décédés qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, 28,9 % avaient entre 26 et 35 ans, 20,0 %, entre 36 et 45 ans, 15,6 % entre 46 et 55 ans, 13,3 % avaient plus de 55 ans, tandis que 11,1 % avaient entre 16 et 19 ans et entre 20 et 25 ans.

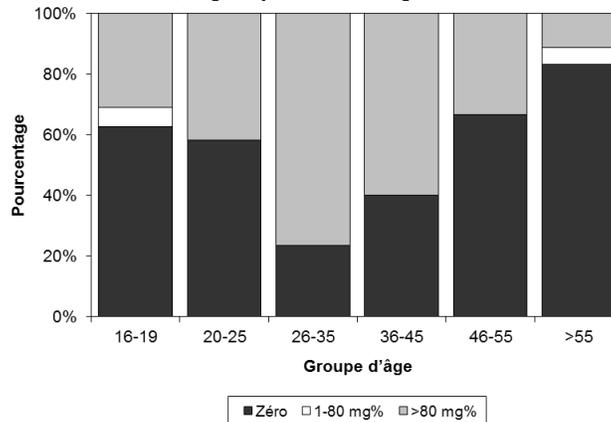
Figure 3-8
Pourcentage de tous les piétons décédés ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, regroupés selon l'âge : Canada, 2013



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 76,5 % des piétons de ce groupe d'âge avaient bu. Par contre, seulement 16,7 % des piétons de plus de 55 ans soumis à un alcootest avaient consommé de l'alcool.

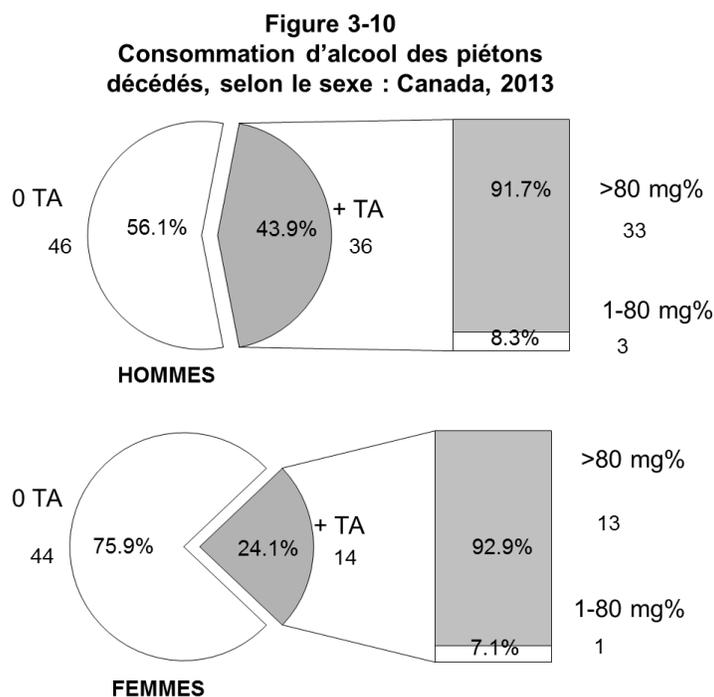
Figure 3-9
Pourcentage des piétons ayant consommé de l'alcool, regroupés selon l'âge : Canada, 2013



3.3.2 Variations selon le sexe. Les hommes comptent pour 72,0 % de tous les piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 71,7 % de tous ceux qui avaient un TA de plus de 80 mg%. S'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent 53,6 % des piétons décédés (128 des 239 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, 43,9 % avaient consommé de l'alcool et 91,7 % d'entre eux avaient un TA de plus 80 mg%. Parmi les piétonnes mortellement blessées – 24,1 % d'entre elles avaient bu et 92,9 % avaient un TA supérieur à la limite autorisée.



3.3.3 Variations selon le secteur de compétence. En raison du très petit nombre combiné de piétons mortellement blessés dans les territoires en 2013, les données sur les piétons mortellement blessés au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut ne sont pas inclus dans cette analyse. Parmi tous les piétons décédés, 43,5 % ont été tués en Ontario, 22,2 % au Québec et 17,6 % en Alberta. L'Alberta a enregistré 32,0 % des piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, l'Ontario, 30,0 % et le Québec, 14,0 %. Quant aux piétons décédés qui avaient un TA de plus de 80 mg%, on en a dénombré 32,6 % en Alberta, 28,3 % en Ontario et 15,2 % au Québec. 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 39,6 % des piétons mortellement blessés au Québec ont été soumis à des tests, comparativement à 100,0 % à l'Île-du-Prince-Édouard, 90,9 % en Saskatchewan et 88,9 % au Manitoba.

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 et à l'Île-du-Prince-Édouard (50,0 %). Les plus faibles ont été consignés au Nouveau-Brunswick et au Manitoba où la consommation d'alcool était de 0,0 % et de 12,5 % respectivement.

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 de véhicules routiers en cause dans les collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été grièvement blessée en 2013, au Canada, à l'exclusion du Nouveau-Brunswick, 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 de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : Canada*, 2013

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	32	4	12.5	0.2
16-19	815	177	21.7	9.1
20-25	1693	410	24.2	21.1
26-35	2300	440	19.1	22.6
36-45	2029	285	14.0	14.6
46-55	2111	297	14.1	15.3
>55	2702	217	8.0	11.1
Indéterminé	578	117	20.2	6.0
<u>Sexe</u>				
Homme	8247	1417	17.2	72.8
Femme	3737	464	12.4	23.8
Indéterminé	276	66	23.9	3.4
<u>Type de véhicule**</u>				
Automobile	4885	806	16.5	41.4
Camion/fourgonnette	3781	658	17.4	33.8
Motocyclette	895	93	10.4	4.8
Semi-remorque	360	30	8.3	1.5
Autre véhicule routier	134	15	11.2	0.8
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	3867	1317	34.1	67.6
Plusieurs véhicules	8393	630	7.5	32.4
TOTAL	12260	1947	15.9	100.0

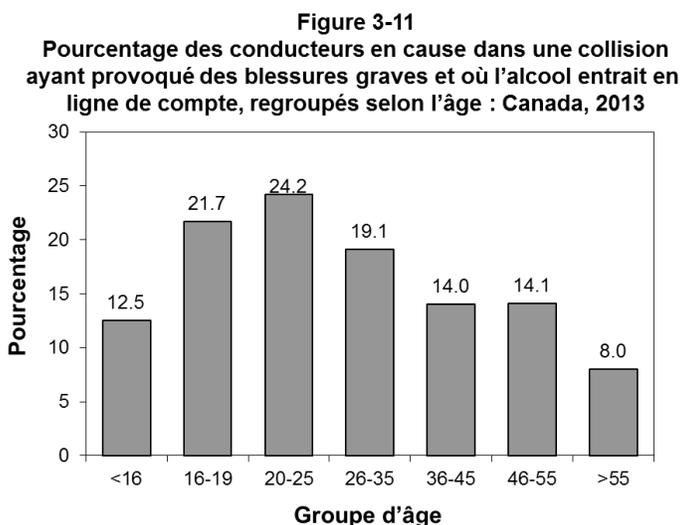
* Exclut les conducteurs du Nouveau-Brunswick.

** 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 de véhicules routiers 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, 12 260 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 15,9 % étaient liées à l'alcool.

3.4.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 22,6 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 21,1 %, de celui des 20 à 25 ans et 15,3 %, du groupe de 46 à 55 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 0,2 % 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 (24,2 %). C'est dans les groupes de conducteurs les plus jeunes et les plus âgés que l'alcool a été décelé le moins souvent : 12,5 % 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, 72,8 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool était aussi plus importante que celle des femmes (17,2 % 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, 50,3 % conduisaient des automobiles et 41,1 %, des camions/fourgonnettes.

Plus d'une collision à blessures graves sur six dans lesquelles des conducteurs de camions/fourgonnettes étaient en cause (17,4 %). Le pourcentage de conducteurs en cause dans une collision liée à l'alcool ayant causé des blessures graves était de 16,5 % pour les automobilistes, de 11,2 % pour les conducteurs d'autres véhicules routiers, de 10,4 % pour les motocyclistes et de 8,3 % pour les conducteurs de semi-remorques.

3.4.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 67,6 % l'ont été dans des 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 – 34,1 % de ces conducteurs par rapport à 7,5 % 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 2013. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2013 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2013 mentionnées dans la présente section.* On trouvera au tableau 3-14, en page 45, une comparaison du nombre et du pourcentage de conducteurs mortellement blessés, soumis à des tests de dépistage de l'alcool et des drogues. 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). Les données visent les conducteurs des véhicules routiers (automobiles, camions, fourgonnettes, motocyclettes, semi-remorques) qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

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, 82,9 % des conducteurs mortellement blessés au Canada en 2013 ont été soumis à des tests de dépistage de drogues. Parmi ces conducteurs, 383 sur 860 (44,5 %) 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 – 50,3 % des conducteurs de ce groupe d'âge ont obtenu un résultat positif. Comparativement, 37,1 % 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 76,2 % 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 75,6 % des conducteurs décédés (785 des 1 038 victimes sont des

hommes). Les conductrices mortellement blessées étaient légèrement plus susceptibles d'obtenir un résultat positif aux tests de dépistage de drogues que les conducteurs (44,6 % et 44,5 %, respectivement).

3.5.3 Variations selon le type de véhicule. Dans chaque catégorie des types de véhicules, 77,8 % des conducteurs de gros routiers, 50,0 % des conducteurs d'autres camions, 49,4 % des conducteurs de camions légers, 47,4 % des conducteurs de fourgonnettes, 43,6 % des automobilistes et 42,2 % des motocyclistes mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues. Le plus faible pourcentage de conducteurs ayant obtenu un résultat positif était celui des conducteurs d'autres véhicules routiers (0,0 %) et de semi-remorques et (22,2 %).

Tableau 3-6
Consommation de drogues des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés : Canada, 2013 (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>					
<16	2	2	100.0	1	50.0
16-19	74	69	93.2	31	44.9
20-25	166	147	88.6	69	46.9
26-35	168	143	85.1	72	50.3
36-45	148	139	93.9	66	47.5
46-55	163	131	80.4	59	45.0
>55	317	229	72.2	85	37.1
<u>Sexe</u>					
Homme	785	656	83.6	292	44.5
Femme	253	204	80.6	91	44.6
<u>Type de véhicule</u>					
Automobile	568	459	80.8	200	43.6
Motocyclette	155	128	82.6	54	42.2
Semi-remorque	26	22	84.6	5	22.7
Gros routier ¹	9	9	100.0	7	77.8
Fourgonnette	63	57	90.5	27	47.4
Camion léger ²	210	180	85.7	89	49.4
Autre camion ³	2	2	100.0	1	50.0
Autre véhicule routier ⁴	5	3	60.0	0	0.0
<u>Genre de collision</u>					
Un seul véhicule	442	363	82.1	175	48.2
Plusieurs véhicules	596	497	83.4	208	41.9
TOTAL	1038	860	82.9	383	44.5

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

** 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.

3.5.4 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 (48,2 %) ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues comparativement à 41,9 % de ceux qui étaient en cause dans les collisions à plusieurs véhicules.

3.5.5 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. La section 2.2.5 présente une brève description des différentes catégories de drogues. Le cannabis a été décelé chez 49,1 % des 383 conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues. Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez les conducteurs mortellement blessés ayant aussi obtenu un résultat positif, on note les dépresseurs du SNC (35,8 %), les stimulants du SNC (26,9 %), les analgésiques narcotiques (20,4 %), les anesthésiques dissociatifs (2,1 %) et les hallucinogènes (1,0 %).

**Tableau 3-7
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Canada, 2013**

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
1038	860	(82.9)	383	(44.5)

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	188	(49.1)
Dépresseurs du SNC	137	(35.8)
Stimulants du SNC	103	(26.9)
Analgésiques narcotiques	78	(20.4)
Anesthésiques dissociatifs	8	(2.1)
Hallucinogènes	4	(1.0)
Inhalants	0	(0.0)

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

** 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 2011-2013 sont comparés à ceux de la période de référence de 2006 à 2010.

3.6.1 Décès dans des collisions liées à l'alcool : 1996 – 2013. 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

2013 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 1996 et 2013. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés à la section 3.1. Dans cette section, 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.

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 876 en 1996 à 583 en 2009. Le nombre de décès s'est élevé à 614 en 2010, est descendu à 549 en 2011 pour s'élever légèrement à 562 en 2012 puis atteindre un creux de 475 en 2013. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a diminué, de façon générale, de 34,5 % en 1996 à 28,9 % en 2005, a fini par s'élever à 34,0 % en 2010, avant de redescendre à un creux de 28,2 % en 2013.

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 663 et représentait 33,0 % 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 9,4 %, passant de 33,0 % pendant la période de référence (2006 à 2010) à 29,9 % pendant la période de 2011-2013. 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 20,2 % par rapport à la moyenne de 663 pendant la période de référence (2006 à 2010) puisqu'il s'établit à 529 pour la période de 2011-2013.

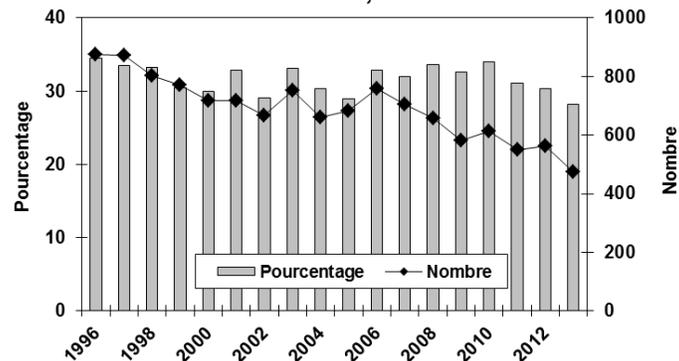
Tableau 3-8
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de
l'alcool: Canada, 1996 - 2013

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	2540	876	34.5
1997	2603	871	33.5
1998	2415	803	33.3
1999	2534	771	30.4
2000	2390	716	30.0
2001	2185	718	32.9
2002	2293	667	29.1
2003	2272	752	33.1
2004	2184	662	30.3
2005	2358	682	28.9
2006	2303	758	32.9
2007	2205	705	32.0
2008	1952	656	33.6
2009	1791	583	32.6
2010	1806	614	34.0
2011	1765	549	31.1
2012	1854	562	30.3
2013	1687	475	28.2
période de référence 2006 - 2010	2011	663	33.0
période 2011 - 2013	1769	529	29.9

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

**Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

Figure 3-12
Nombre et pourcentage de décès mettant
en cause un conducteur ayant consommé
de l'alcool : Canada, 1996 – 2013



3.6.2 Consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2013. 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 à 2013 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 de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 18 ans, soit de 1996 à 2013 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 387 à 309 entre 1996 et 2004 pour grimper à 356 en 2005, avant de chuter à 219 en 2013. Le pourcentage des conducteurs décédés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale, passant de 33,2 % à 27,0 % entre 1996 et 2002, a fini par remonter à 31,8 % en 2009, pour redescendre à un creux de 24,2 % en 2013.

Par ailleurs, le nombre de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a fluctué au cours de cette période de 18 ans, de 592 en 2010 à un sommet de 846 en 1999. En 2013, on a dénombré 619 conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul. Le pourcentage de cette catégorie de conducteurs a augmenté de manière générale de 59,9 % à 67,9 % entre 1996 et 1999, est demeuré stable jusqu'en 2007, puis a diminué à 62,3 % en 2008 pour finir par remonter à 68,4 % en 2013.

Le nombre de conducteurs mortellement blessés avec un TA se situant entre 1 et 80 mg% a diminué, de façon générale, passant de 80 à 66 entre 1996 et 2001, pour remonter à 82 en 2006, redescendre à 45 en 2012, puis s'élever de nouveau à 67 en 2013. Le pourcentage de conducteurs décédés avec un TA entre 1 et 80 mg% s'est hissé de 6,9 % à 7,3 % entre 1996 et 1997, a baissé de façon générale à 5,6 % en 2005, avant d'atteindre un sommet en 2013 (7,4 %).

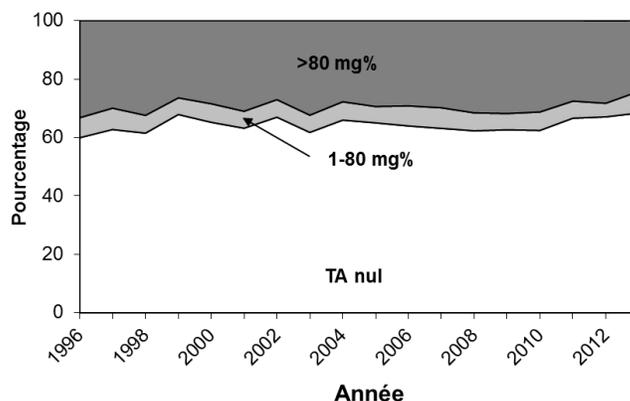
Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 3-9, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul pendant la période de 2011-2013 a augmenté de 7,2 % (passant de 62,9 % à 67,4 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une diminution de 9,2 % (de 6,5 % à 5,9 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une baisse de 12,7 % (de 30,6 % à 26,7 %).

Tableau 3-9
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Canada, 1996 - 2013

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
1996	1394	1166	83.6	699	59.9	80	6.9	387	33.2
1997	1460	1203	82.4	755	62.8	88	7.3	360	29.9
1998	1385	1164	84.0	716	61.5	71	6.1	377	32.4
1999	1474	1246	84.5	846	67.9	71	5.7	329	26.4
2000	1391	1179	84.8	769	65.2	75	6.4	335	28.4
2001	1319	1136	86.1	718	63.2	66	5.8	352	31.0
2002	1365	1181	86.5	791	67.0	71	6.0	319	27.0
2003	1366	1185	86.7	732	61.8	70	5.9	383	32.3
2004	1293	1114	86.2	735	66.0	70	6.3	309	27.7
2005	1426	1213	85.1	789	65.0	68	5.6	356	29.3
2006	1402	1194	85.2	764	64.0	82	6.9	348	29.1
2007	1346	1148	85.3	725	63.2	81	7.1	342	29.8
2008	1239	1091	88.1	680	62.3	67	6.1	344	31.5
2009	1127	948	84.1	594	62.7	53	5.6	301	31.8
2010	1104	948	85.9	592	62.4	60	6.3	296	31.2
2011	1081	905	83.7	603	66.6	53	5.9	249	27.5
2012	1132	964	85.2	647	67.1	45	4.7	272	28.2
2013	1038	905	87.2	619	68.4	67	7.4	219	24.2
période de référence 2006-2010	1244	1066	85.7	671	62.9	69	6.5	326	30.6
période 2011-2013	1084	925	85.3	623	67.4	55	5.9	247	26.7

* Exclut la Colombie-Britannique.

Figure 3-13
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Canada, 1996 – 2013



Le tableau 3-10 et la figure 3-14 contiennent aussi des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés, de 1996 à 2013. Ici encore, ces données concernent les conducteurs de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.2). Cependant, ces résultats diffèrent 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 37,1 %. Pendant la période de 2011-2013, 32,7 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif, soit une baisse de 11,9 % par rapport à la période de référence.

Tableau 3-10
Consommation d'alcool* chez les conducteurs mortellement blessés :**
Canada, 1996 - 2013***

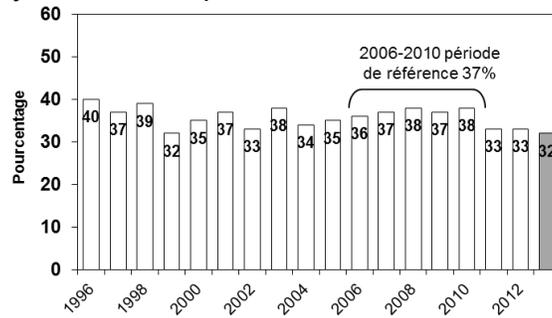
Année	Nombre de conducteurs	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1996	1394	836	60.0	558	40.0
1997	1460	916	62.7	544	37.3
1998	1385	852	61.5	533	38.5
1999	1476	1001	67.8	475	32.2
2000	1392	907	65.2	485	34.8
2001	1319	834	63.2	485	36.8
2002	1365	914	67.0	451	33.0
2003	1366	844	61.8	522	38.2
2004	1294	854	66.0	440	34.0
2005	1426	928	65.1	498	34.9
2006	1402	897	64.0	505	36.0
2007	1346	850	63.2	496	36.8
2008	1239	772	62.3	467	37.7
2009	1127	706	62.6	421	37.4
2010	1104	689	62.4	415	37.6
2011	1081	720	66.6	361	33.4
2012	1132	761	67.2	371	32.8
2013	1038	710	68.4	328	31.6
période de référence 2006-2010	1244	783	62.9	461	37.1
période 2011-2013	1084	730	67.3	354	32.7

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

** Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

*** Exclut la Colombie-Britannique.

Figure 3-14
 Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
 ayant eu un TA positif : Canada, 1996 - 2013



* 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 : 1996 – 2013. 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 à 2013 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 18 ans, de 1996 à 2013, 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 75 en 1996 à un creux de 41 en 2008, avant de s'élever graduellement à 62 en 2012 et redescendre à 46 en 2013. Le pourcentage de piétons décédés qui avaient un TA supérieur à 80 mg% a augmenté de façon générale passant de 33,8 % en 1996 à 38,6 % en 2001, puis a atteint un creux à 28,6 % en 2002, puis un sommet à 40,0 % en 2009 avant de glisser de nouveau à 32,9 % en 2013.

Tableau 3-11
Consommation d'alcool chez les piétons* mortellement blessés : Canada, 1996 - 2013**

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
1996	375	222	59.2	140	63.1	7	3.2	75	33.8
1997	343	204	59.5	113	55.4	16	7.8	75	36.8
1998	323	194	60.1	115	59.3	11	5.7	68	35.1
1999	317	183	57.7	114	62.3	8	4.4	61	33.3
2000	293	173	59.0	107	61.8	7	4.0	59	34.1
2001	261	166	63.6	96	57.8	6	3.6	64	38.6
2002	284	182	64.1	121	66.5	9	4.9	52	28.6
2003	295	180	61.0	112	62.2	9	5.0	59	32.8
2004	259	183	70.7	109	59.6	6	3.3	68	37.2
2005	263	173	65.8	103	59.5	4	2.3	66	38.2
2006	280	176	62.9	98	55.7	11	6.3	67	38.1
2007	258	166	64.3	96	57.8	12	7.2	58	34.9
2008	221	129	58.4	80	62.0	8	6.2	41	31.8
2009	235	145	61.7	75	51.7	12	8.3	58	40.0
2010	223	144	64.6	83	57.6	4	2.8	57	39.6
2011	256	156	60.9	88	56.4	13	8.3	55	35.3
2012	251	178	70.9	110	61.8	6	3.4	62	34.8
2013	239	140	58.6	90	64.3	4	2.9	46	32.9
période de référence 2006-2010	243	152	62.6	86	56.6	10	6.6	56	36.8
période 2011-2013	249	158	63.5	96	60.8	8	5.1	54	34.2

* Piétons décédés dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

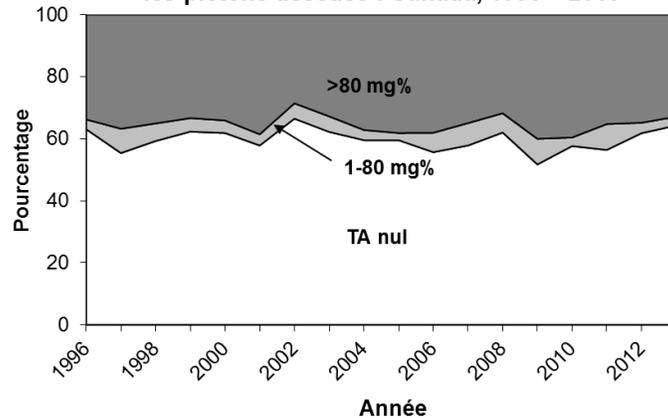
** Exclut la Colombie-Britannique.

Le nombre de piétons mortellement blessés qui n'affichaient aucune trace d'alcool a aussi diminué, passant de 140 à 75 entre 1996 et 2009, pour remonter à 110 en 2012 et s'abaisser à 90 en 2013. Le pourcentage de piétons décédés qui avaient un TA nul est passé d'environ 50 % à 60 % au cours de cette période de 18 ans. En 1996, 63,1 % des piétons mortellement blessés n'affichaient aucune trace d'alcool, comparativement à 64,3 % en 2013.

Le nombre de piétons mortellement blessés qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg% a fluctué pendant la période de 18 ans, totalisant 16 piétons en 1997 et un creux de quatre en 2010, puis a augmenté à 13 en 2011 et est redescendu à quatre en 2013. Leur pourcentage a aussi varié entre 2,3 % en 2005 et 8,3 % en 2009 et 2011, avant de redescendre à 2,9 % en 2013.

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 2011-2013 a augmenté de 7,4 % (passant de 56,6 % à 60,8 %). Parmi les piétons qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 22,7 % (de 6,6 % à 5,1 %), tandis que chez ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, il y a eu une baisse de 7,1 % (de 36,8 % à 36,2 %).

Figure 3-15
Tendances de la consommation d'alcool chez
les piétons décédés : Canada, 1996 – 2013



3.6.4 Conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : 2005 – 2013. Le tableau 3-12 et la figure 3-16 fournissent de l'information sur les conducteurs de véhicules routiers 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 1996, 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 2013. 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 le Nouveau-Brunswick (2013), Terre-Neuve-et-Labrador (2009-2011) et le Nunavut (2011); c'est pourquoi le tableau 3-12 et la figure 3-16 excluent ces trois secteurs de compétence.

Comme on peut le constater, la fréquence de consommation d'alcool dans les collisions graves a diminué de manière générale. Entre 2005 et 2006, le nombre de conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions s'est élevé de 3 387 à 3 508. Ce nombre a diminué graduellement jusqu'à 2 081 en 2011, puis a augmenté légèrement à 2 100 en 2012, avant de redescendre à 1 920 en 2013. Le pourcentage de conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a augmenté, passant de 19,4 % en 2005 à 20,7 % en 2007 et baissant de façon générale jusqu'à 15,9 % en 2013. Pendant la période de référence (de 2006 à 2010), 20,1 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves figuraient aussi dans les collisions où l'alcool entrerait en ligne de compte. Pendant la période de 2011-2013, leur présence était de 16,8 %, soit une diminution de 16,4 %.

Tableau 3-12

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 - 2013**

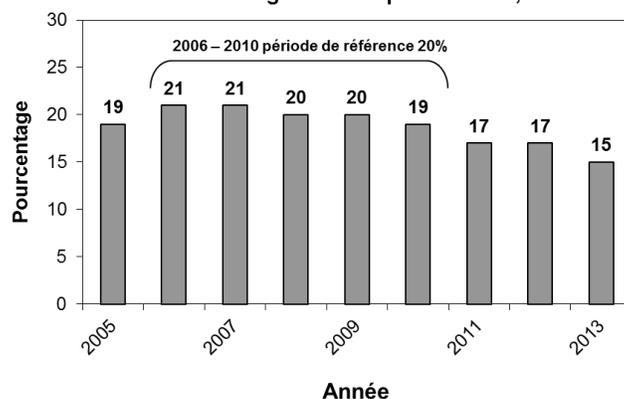
Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
2005	17439	3387	(19.4)
2006	17073	3508	(20.5)
2007	15659	3236	(20.7)
2008	14420	2871	(19.9)
2009	13185	2663	(20.2)
2010	13058	2452	(18.8)
2011	11940	2081	(17.4)
2012	12230	2100	(17.2)
2013	12107	1920	(15.9)
période de référence 2006-2010	14679	2946	(20.1)
période 2011- 2013	12092	2034	(16.8)

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

**Exclut le Nouveau-Brunswick, la Terre-Neuve-et-Labrador et le Nunavut.

Figure 3-16

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 – 2013



3.6.5 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés : 2000 – 2013. 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 à 2013 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 de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 14 ans, soit de 2000 à 2013, figurent au tableau 3-13. Les tendances sont illustrées à la figure 3-17 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 37,0 % des conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un test de dépistage de drogues, comparativement à 82,9 % en 2013.

Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues a augmenté, passant de 34,4 % en 2000 à 41,4 % en 2002, avant de se stabiliser à 36,8 % en 2010 et d'atteindre un sommet à 44,5 % en 2013.

Pendant la période de référence (de 2006 à 2010), 36,3 % en moyenne des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues. Pendant la période de 2011-2013, ce pourcentage avait atteint 41,6 %, soit une hausse de 14,6 %.

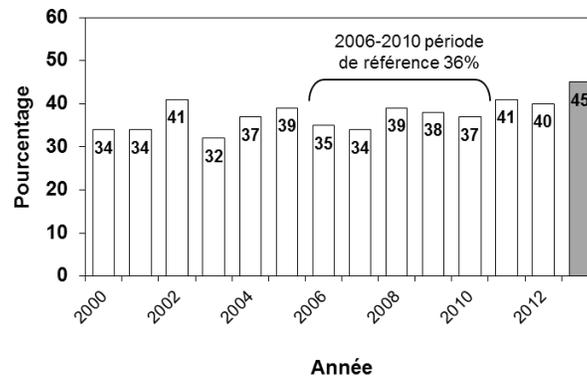
Tableau 3-13
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés de véhicules routiers : Canada**, 2000 - 2013

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	1391	515	37.0	338	65.6	177	34.4
2001	1319	556	42.2	365	65.6	191	34.4
2002	1365	618	45.3	362	58.6	256	41.4
2003	1366	621	45.5	424	68.3	197	31.7
2004	1293	502	38.8	318	63.3	184	36.7
2005	1426	634	44.5	386	60.9	248	39.1
2006	1402	823	58.7	535	65.0	288	35.0
2007	1346	836	62.1	553	66.1	283	33.9
2008	1239	711	57.4	437	61.5	274	38.5
2009	1127	603	53.5	374	62.0	229	38.0
2010	1104	623	56.4	394	63.2	229	36.8
2011	1081	799	73.9	474	59.3	325	40.7
2012	1132	884	78.1	534	60.4	350	39.6
2013	1038	860	82.9	477	55.5	383	44.5
période de référence 2006-2010	1244	719	57.8	458	63.7	261	36.3
période 2011-2013	1084	848	78.2	495	58.4	353	41.6

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

** Exclut la Colombie-Britannique.

Figure 3-17
Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues : Canada, 2000 - 2013



3.7 Comparaison des indicateurs d’alcool et de drogues des secteurs de compétence

La présente section offre une comparaison de la fréquence de consommation d’alcool et de drogues chez les conducteurs mortellement blessés, ainsi que du rôle de l’alcool chez les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves. L’analyse présentée diffère de celle qui précède dans la section 3 en ce qu’elle présente les données non seulement pour l’ensemble du Canada, mais aussi pour chacun des secteurs de compétence. Il devient donc possible faire des comparaisons entre secteurs et même entre les données d’un secteur par rapport à la moyenne nationale. L’analyse porte donc sur :

- > la consommation d’alcool et de drogues chez les conducteurs mortellement blessés en 2013;
- > les tendances de la consommation d’alcool et de drogues.

Veillez noter que, tout comme pour le reste de la section 3, l’information sur les collisions pour l’ensemble du Canada ne comprend pas la Colombie-Britannique de 2011 à 2013, puisque les données des coroners n’étaient pas disponibles au moment de la publication. Ainsi, les données canadiennes sur les collisions mortelles excluent la Colombie-Britannique.

3.7.1 Consommation d’alcool et de drogues chez les conducteurs mortellement blessés en 2013. Les données sur la consommation d’alcool et de drogues des conducteurs mortellement blessés sont fournies séparément, puis sont regroupées pour l’ensemble du Canada et pour chacun de ses secteurs de compétence pour 2013, dans le tableau 3-14 et la figure 3-18. Le tableau présente les données sur le nombre et le pourcentage de conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage d’alcool et de drogues. En outre, il montre le nombre et le pourcentage de conducteurs qui ont obtenu un résultat positif aux deux tests. Ces données sont semblables à celles qui ont servi à créer les tableaux 3-2 et 3-7. Les données des secteurs de compétence moins peuplés doivent être interprétées avec prudence, car le nombre de conducteurs mortellement blessés y est beaucoup plus faible que dans d’autres secteurs.

Au Canada, 87,2 % des conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest en 2013. Parmi eux, 31,6 % avaient un TA positif. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés soumis aux tests de dépistage de drogues était un peu plus faible (82,9 %). Parmi ceux-ci, 44,5 % ont obtenu un résultat positif. Ainsi, au Canada, 856 conducteurs mortellement blessés ont été soumis à des tests de dépistage de l'alcool et des drogues en 2013 et, de ce nombre, 140 (16,4 %) ont obtenu un résultat positif aux deux types de tests. Le pourcentage le plus élevé de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif dans les deux cas (24,1 %) se retrouve en Alberta.

Tableau 3-14

Consommation d'alcool et de drogues des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés : Canada 2013

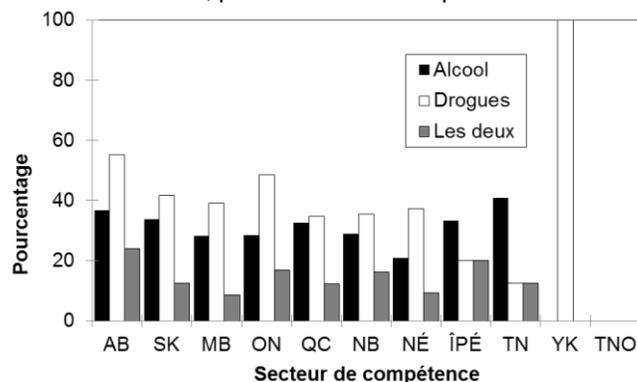
Secteur de compétence	Nombre de conducteurs décédés*	Conducteurs soumis à l'alcootest			Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			Conducteurs soumis aux deux tests	
		Nombre**	TA nul	TA positif	Nombre**	Négatif	Positif	Nombre**	Résultats positifs aux deux
AB	217	210 (96.8)	133 (63.3)	77 (36.7)	203 (93.5)	91 (44.8)	112 (55.2)	203	49 (24.1)
SK	78	74 (94.9)	49 (66.2)	25 (33.8)	72 (92.3)	42 (58.3)	30 (41.7)	72	9 (12.5)
MB	48	46 (95.8)	33 (71.7)	13 (28.3)	46 (95.8)	28 (60.9)	18 (39.1)	46	4 (8.7)
ON	322	274 (85.1)	196 (71.5)	78 (28.5)	264 (82.0)	136 (51.5)	128 (48.5)	260	44 (16.9)
QC	257	194 (75.5)	131 (67.5)	63 (32.5)	186 (72.4)	121 (65.1)	65 (34.9)	186	23 (12.4)
NB	34	31 (91.2)	22 (71.0)	9 (29.0)	31 (91.2)	20 (64.5)	11 (35.5)	31	5 (16.1)
NÉ	47	43 (91.5)	34 (79.1)	9 (20.9)	43 (91.5)	27 (62.8)	16 (37.2)	43	4 (9.3)
IPÉ	10	9 (90.0)	6 (66.7)	3 (33.3)	5 (50.0)	4 (80.0)	1 (20.0)	5	1 (20.0)
TN	22	22 (100.0)	13 (59.1)	9 (40.9)	8 (36.4)	7 (87.5)	1 (12.5)	8	1 (12.5)
YK	2	1 (50.0)	1 (100.0)	0 (0.0)	1 (50.0)	0 (0.0)	1 (100.0)	1	0 (0.0)
TNO	1	1 (100.0)	1 (100.0)	0 (0.0)	1 (100.0)	1 (100.0)	0 (0.0)	1	0 (0.0)
NU	0	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0	0 (0.0)
CAN	1038	905 (87.2)	619 (68.4)	286 (31.6)	860 (82.9)	477 (55.5)	383 (44.5)	856	140 (16.4)

*Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

**Représente le nombre et le pourcentage de tous les conducteurs décédés soumis au test.

Figure 3-18

Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif à l'alcootest, au test de dépistage de drogues et aux deux types de substances, par secteur de compétence : Canada, 2013



3.7.2 Tendances de la consommation d'alcool et de drogues. L'analyse comporte une comparaison de différents indicateurs entre la période de référence de 2006 à 2010 et les plus récentes années de collecte de données (2011 à 2013) au Canada et dans chacun de ses secteurs de compétence. Comme pour les données relatives aux collisions mortelles de la section 3.7.1, les données de la Colombie-Britannique ne sont pas disponibles pour 2011 à 2013. Ainsi, les données pour l'ensemble du pays excluent ce secteur de compétence, à la fois pour la période de référence et pour la période récente de collecte de données. Les indicateurs évalués sont les suivants :

- > les décès liés à l'alcool;
- > la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés;
- > les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves;
- > la consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés.

Le tableau 3-15 indique le pourcentage des personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool. Les données des secteurs de compétence moins peuplés doivent être interprétées avec prudence, car le nombre de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves y est beaucoup plus faible que dans d'autres secteurs. La section 3.6.1 présente des données plus détaillées à ce sujet.

Pendant la période de référence de 2006 à 2010, 33,0 % en moyenne des victimes au Canada étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, les pourcentages variant entre 0,0 % au Nunavut et 50,0 % à l'Île-du-Prince-Édouard et dans les Territoires du Nord-Ouest. Pendant la période de 2011 à 2013, 29,9 % des décès, en moyenne, étaient liés à l'alcool au Canada. Le Nunavut n'a déclaré aucun décès lié à l'alcool pendant cette période de trois ans. Par ailleurs, à l'Île-du-Prince-Édouard et au Yukon, 50,0 % des décès étaient liés à l'alcool au cours de cette même période de 2011 à 2013.

Tableau 3-15

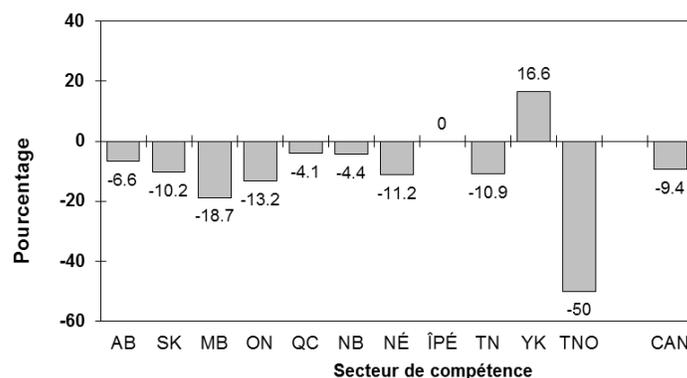
Tendance des pourcentages de décès liés à l'alcool (2011 – 2013) par rapport à la période de référence (2006 – 2010)

Secteur de compétence	Moyenne de la période de référence 2006–2010	2011	2012	2013	Moyenne 2011 à 2013	Écarts en pourcentage		
						2013 comp. à 2012	2013 comp. à la période de référence 2006–2010	Moy. 2011–2013 comp. à la période de référence 2006–2010
CB	34.2	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
AB	39.4	35.3	37.0	37.8	36.8	2.2	-4.1	-6.6
SK	43.3	42.8	34.9	40.2	38.9	15.2	-7.2	-10.2
MB	42.7	37.6	40.6	26.4	34.7	-35.0	-38.2	-18.7
ON	28.7	24.9	26.3	23.6	24.9	-10.3	-17.8	-13.2
QC	26.6	29.0	25.0	22.4	25.7	-10.4	-15.8	-3.4
NB	36.0	34.8	36.5	29.6	34.4	-18.9	-17.8	-4.4
NÉ	31.3	28.8	29.1	23.6	27.8	-18.9	-24.6	-11.2
ÎPÉ	50.0	55.6	72.7	28.6	50.0	-60.7	-42.8	0.0
TN	39.4	39.5	25.8	38.9	35.1	50.8	-1.3	-10.9
YK	42.9	33.3	50.0	25.0	50.0	-50.0	-41.7	16.6
TNO	50.0	-	50.0	0.0	25.0	-100.0	-100.0	-50.0
NU	0.0	0.0	0.0	-	0.0	-	-	0.0
CAN*	33.0	31.1	30.3	28.2	29.9	-6.9	-14.5	-9.4

*Le total pour le Canada exclut la C.-B.

La figure 3-19 illustre le changement survenu dans le pourcentage de décès liés à l'alcool au cours de la période de 2011 à 2013 par rapport à la période de référence de 2006 à 2010. Au Canada, on observe une baisse de 9,4 % du pourcentage de décès liés à l'alcool entre la période de référence (33,0 %) et la période de 2011 à 2013 (29,9 %). Dans neuf des secteurs de compétence que nous avons analysés, il y a eu une diminution du pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool. Les baisses les plus marquées au cours de la période de 2011 à 2013, par rapport à la période de référence de 2006 à 2010, sont observées dans les Territoires du Nord-Ouest (50,0 %) et au Manitoba (18,7 %). Le seul secteur de compétence où le pourcentage de décès liés à l'alcool a augmenté est le Yukon (16,6 %).

Figure 3-19
Changement du pourcentage de décès liés à l'alcool en 2011 - 2013 par rapport à 2006 - 2010



Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest au Canada et dans ses secteurs de compétence est indiqué au tableau 3-16. Les données des secteurs de compétence moins peuplés doivent être interprétées avec prudence, car le nombre de conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés y est beaucoup plus faible que dans d'autres secteurs. Au Nunavut, il n'y a pas eu de conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés pendant la période de référence de 2006 à 2010, ni pendant la période de 2011 à 2013. La section 3.6.2 donne plus de détails sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés.

Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest pendant la période de référence de 2006 à 2010 a varié entre 30,7 % en Ontario et 77,2 % dans les Territoires du Nord-Ouest, s'établissant en moyenne à 37,1 %. Pendant la période de 2011 à 2013, la moyenne était de 32,6 % au Canada, oscillant entre 0,0 % dans les Territoires du Nord-Ouest et 55,6 % à l'Île-du-Prince-Édouard.

Le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest pendant la période de 2011 à 2013 (32,6 %) représente une baisse de 12,1 % par rapport à la période de référence de 2006 à 2010 (37,1 %). La figure 3-20 révèle que l'Île-du-Prince-Édouard est le seul secteur de compétence à avoir connu une hausse (25,2 %) du pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest pendant la période de 2011 à 2013 (55,6 %), comparativement à la période de référence (44,4 %). Dans les autres secteurs de compétence, il y a eu une diminution du pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest pendant la période de 2011 à 2013 par rapport à la période de référence de 2006 à 2010.

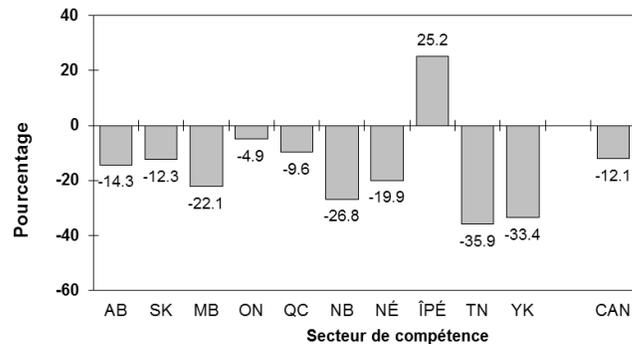
Tableau 3-16

Tendance des pourcentages de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest (2011 – 2013) par rapport à la période de référence (2006 – 2010)

Secteur de compétence	Moyenne de la période de référence 2006–2010	2011	2012	2013	Moyenne 2011 à 2013	Écarts en pourcentage		
						2013 comp. à 2012	2013 comp. à la période de référence 2006–2010	Moy. 2011–2013 comp. à la période de référence 2006–2010
CB	39.4	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
AB	39.9	31.8	33.0	36.7	34.2	11.2	-8.0	-14.3
SK	42.2	42.5	31.5	33.8	37.0	7.3	-19.9	-12.3
MB	45.3	26.8	49.0	28.3	35.3	-42.2	-37.5	-22.1
ON	30.7	28.4	30.8	28.5	29.2	-7.5	-7.2	-4.9
QC	38.4	38.3	33.7	32.5	34.7	-3.6	-15.4	-9.6
NB	42.9	32.5	33.3	29.0	31.4	-12.9	-32.4	-26.8
NÉ	34.1	38.2	25.9	20.9	27.3	-19.3	-38.7	-19.9
ÎPÉ	44.4	63.6	80.0	33.3	55.6	-58.4	-25.0	25.2
TN	47.4	20.0	30.4	40.9	30.4	34.5	-13.7	-35.9
YK	50.0	40.0	0.0	0.0	33.3	-	-	-33.4
TNO	77.2	-	-	0.0	0.0	-	-	-
NU	-	-	-	-	-	-	-	-
CAN*	37.1	33.4	32.9	31.6	32.6	-4.0	-14.8	-12.1

*Le total pour le Canada exclut la C.-B.

Figure 3-20
Changement du pourcentage de conducteurs
mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à
l'alcootest en 2011 – 2013 par rapport à 2006 – 2010



Le tableau 3-17 montre le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Les totaux pour le Canada excluent le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-et-Labrador ainsi que le Nunavut puisque les données sur les collisions ayant provoqué des blessures graves pour les trois années de 2011 à 2013 n'étaient pas disponibles pour ces secteurs au moment de la publication du présent rapport. Les données des secteurs de compétence moins peuplés doivent être interprétées avec prudence, car le nombre de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves y est beaucoup plus faible que dans d'autres secteurs. La section 3.6.4 fournit des données plus détaillées sur ces conducteurs.

Pendant la période de référence de 2006 à 2010, la moyenne des conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était de 20,1 % pour l'ensemble du Canada, les pourcentages allant de 16,9 % en Ontario à 33,3 % dans les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon. Au cours de la période de 2011 à 2013, 16,8 % des conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Au Manitoba, pendant cette période, 13,1 % des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves étaient représentés dans des collisions liées à l'alcool. Par ailleurs, en Saskatchewan, 28,3 % des conducteurs ont été en cause dans ce genre de collisions pendant la période de 2001 à 2013.

Table 3-17

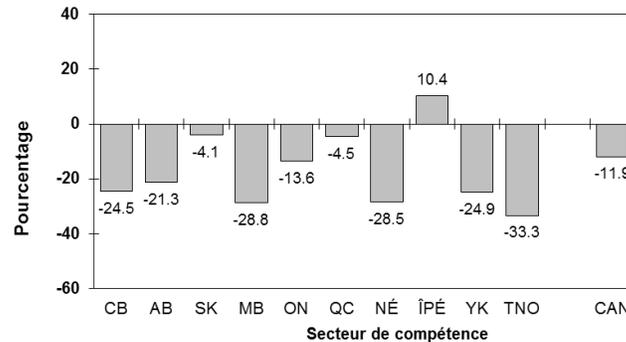
Tendance des pourcentages de conducteurs dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (2011 – 2013) par rapport à la période de référence (2006 – 2010)

Secteur de compétence	Moyenne de la période de référence 2006–2010	2011	2012	2013	Moyenne 2011 à 2013	Écarts en pourcentage		
						2013 comp. à 2012	2013 comp. à la période de référence 2006–2010	Moy. 2011–2013 comp. à la période de référence 2006–2010
BC	26.5	19.8	20.5	19.6	20.0	-4.4	-26.0	-24.5
AB	19.7	16.7	15.7	14.3	15.5	-8.9	-27.4	-21.3
SK	29.5	27.8	28.6	28.4	28.3	-0.7	-3.7	-4.1
MB	18.4	15.6	10.7	13.1	13.1	22.4	-28.8	-28.8
ON	16.9	15.4	15.0	13.6	14.6	-9.3	-19.5	-13.6
QC	17.8	17.4	18.0	15.6	17.0	-13.3	-12.4	-4.5
NB	25.6	27.4	24.8	N/A	31.4	-	-	-
NS	23.9	17.1	18.3	15.8	17.1	-13.7	-33.9	-28.5
PE	23.0	24.2	25.8	24.5	25.4	-5.0	6.5	10.4
NL	-	N/A	18.5	17.9	-	-3.2	-	-
YK	33.3	34.6	15.8	26.1	25.0	65.2	-21.6	-24.9
NT	33.3	0.0	0.0	37.5	22.2	-	12.6	-33.3
NU	0.0	N/A	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-
CAN*	20.1	17.4	17.2	15.9	16.8	-7.6	-20.9	-16.4

*Le total pour le Canada exclut le Nouveau Brunswick, la Terre-Neuve et Labrador, et le Nunavut.

On note une baisse de 16,4 % du pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves pendant la période de 2011 à 2013 (16,8 %) par rapport à la période de référence de 2006 à 2010 (20,1 %). La figure 3-21 montre que dans neuf des dix secteurs de compétence examinés, il y a eu une diminution du pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Les baisses les plus prononcées entre la période de référence de 2006 à 2010 et la période de 2011 à 2013 peuvent être observées dans les Territoires du Nord-Ouest (33,3 %), au Manitoba (28,8 %) et en Nouvelle-Écosse (28,5 %). La seule province où il y a eu une hausse du pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves est l'Île-du-Prince-Édouard (10,4 %).

Figure 3-21
Changement du pourcentage de conducteurs en cause dans
une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures
graves en 2011 – 2013 par rapport à 2006 – 2010



Le tableau 3-18 présente les pourcentages de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues pour l'ensemble du Canada et dans chacun des secteurs de compétence. Les données des secteurs de compétence moins peuplés doivent être interprétées avec prudence, car le nombre de conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés y est relativement faible par rapport aux autres secteurs. De plus, au Nunavut, il n'y a pas eu de conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés soumis à un test de dépistage de drogues entre 2006 et 2013. Comme pour le tableau 3-16, les données concernant les conducteurs mortellement blessés en Colombie-Britannique ne sont pas disponibles pour 2011 à 2013. La section 3.6.5 présente des données plus détaillées sur la consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés.

Comme on peut le voir, pendant la période de référence de 2006 à 2010, 36,3 % en moyenne des conducteurs mortellement blessés soumis à un test de dépistage de drogues ont obtenu des résultats positifs. Ce pourcentage était de 28,6 % à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador. Par ailleurs, 50,0 % des conducteurs des Territoires du Nord-Ouest et 40,9 % des conducteurs mortellement blessés de l'Ontario ont obtenu des résultats positifs au test de dépistage de drogues pendant la période de base de 2006 à 2010. Au cours de la période de 2011 à 2013, 41,6 % des conducteurs mortellement blessés du Canada ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, les pourcentages oscillant entre 0,0 % dans les Territoires du Nord-Ouest et 46,2 % en Ontario.

Tableau 3-18

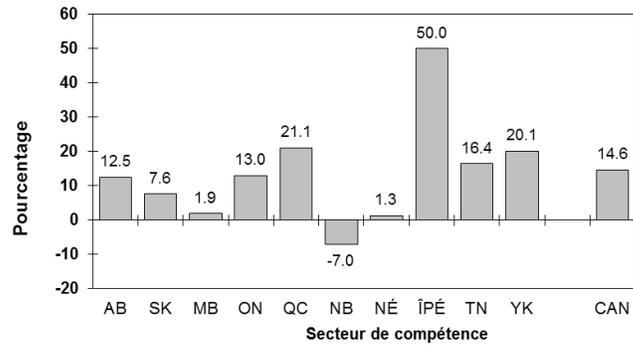
Tendance des pourcentages de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues (2011 - 2013) par rapport à la période de référence (2006 - 2010)

Secteur de compétence	Moyenne de la période de référence 2006–2010	2011	2012	2013	Moyenne 2011 à 2013	Écarts en pourcentage		
						2013 comp. à 2012	2013 comp. à la période de référence 2006–2010	Moy. 2011–2013 comp. à la période de référence 2006–2010
BC	46.2	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
AB	39.3	35.3	40.6	55.2	44.2	36.0	40.5	12.5
SK	36.7	42.5	36.1	41.7	39.5	15.5	13.6	7.6
MB	37.3	30.9	44.9	39.1	38.0	-12.9	4.8	1.9
ON	40.9	41.6	47.3	48.5	46.2	2.5	18.6	13.0
QC	30.3	44.6	30.5	34.9	36.7	14.4	15.2	21.1
NB	37.0	38.2	28.1	35.5	34.4	26.3	-4.1	-7.0
NS	39.0	45.5	37.7	37.2	39.5	-1.3	-4.6	1.3
PE	28.6	72.7	20.0	20.0	42.9	0.0	-30.1	50.0
NL	28.6	37.5	50.0	12.5	33.3	-75.0	-56.3	16.4
YK	33.3	33.3	0.0	100.0	40.0	-	200.3	20.1
NT	50.0	-	-	0.0	0.0	-	-	-
NU	-	-	-	-	-	-	-	-
CAN*	36.3	40.7	39.6	44.5	41.6	12.4	22.6	14.6

*Le total pour le Canada exclut la C.-B.

On constate une hausse de 14,6 % du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues pendant la période de 2011 à 2013 (41,6 %) comparativement à la période de référence de 2006 à 2011 (36,3 %). La figure 3-22 montre que dans neuf des onze secteurs de compétence, il y a eu une hausse du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues. La hausse la plus prononcée, à l'Île-du-Prince-Édouard, se situe à 50,0 % pour la période de 2011 à 2013 (42,9 %) par rapport à la période de référence de 2006 à 2010 (28,6 %). Seuls les Territoires du Nord-Ouest et le Nouveau-Brunswick ont connu une baisse du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues durant la période de 2011 à 2013 comparativement à la période de référence de 2006 à 2011. Le pourcentage de conducteurs des Territoires du Nord-Ouest mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues était de 0,0% pendant la période de 2011 à 2013 par rapport à 50,0 % au cours de la période de référence de 2006 à 2010. En outre, il y a eu une baisse de 7,0 % au Nouveau-Brunswick entre ces deux périodes, soit 34,4 % pour 2011 à 2013 par rapport à 37,0 % pour la période de référence de 2006 à 2010.

Figure 3-22
Changement du pourcentage de conducteurs mortellement
blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage
de drogues en 2011 – 2013 par rapport à 2006 – 2010



4.0 COLOMBIE-BRITANNIQUE

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux collisions routières ayant provoqué des blessures graves ou mortelles, 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 30 jours suivant la collision. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour les années 2011 à 2013 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de 2010 sont présentées dans la présente section. Ce tableau fournit précisément les données concernant les personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique et mettant en cause au moins un véhicule routier. 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. 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, 24 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 23 de ces cas (95,8 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, 14 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 60,9 % 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 10,9 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Colombie-Britannique en 2010.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 356 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière en Colombie-Britannique, en 2010. Dans 336 de ces cas (94,4 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 129, soit 38,4 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (356 x 0,384), on peut déterminer qu'*en Colombie-Britannique, en 2010, 137 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.*

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

Catégorie de victimes	Nombre de décès*	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge						
<16	16	14	87.5	1	7.1	0.8
16-19	24	23	95.8	14	60.9	10.9
20-25	35	34	97.1	19	55.9	14.7
26-35	51	50	98.0	31	62.0	24.0
36-45	48	48	100.0	22	45.8	17.1
46-55	71	69	97.2	28	40.6	21.7
>55	111	98	88.3	14	14.3	10.9
Sexe						
Homme	232	221	95.3	91	41.2	70.5
Femme	124	115	92.7	38	33.0	29.5
Genre de victime						
Conducteur	209	198	94.7	70	35.4	54.3
Passager	92	86	93.5	37	43.0	28.7
Piéton	55	52	94.5	22	42.3	17.1
Type de véhicule						
Automobiles	152	142	93.4	59	41.5	45.7
Camions/fourgonnettes	96	92	95.8	35	38.0	27.1
Motocyclettes	36	35	97.2	11	31.4	8.5
Autres véhicules routiers	10	10	100.0	1	10.0	0.8
Véhicules non routiers (Piétons)	7	5	71.4	1	20.0	0.8
TOTAL	356	336	94.4	129	38.4	100.0

* Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

4.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées suivant une collision liée à l'alcool, 24,0 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 21,7 %, entre 46 et 55 ans, 17,1 %, entre 36 et 45 ans, 14,7 %, entre 20 et 25 ans, 10,9 %, entre 16 et 19 ans et plus de 55 ans et 0,8 % avaient moins de 16 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne des groupes des 26 à 35 ans et des 16 à 19 ans (62,0 % et 60,9 % respectivement) était décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus âgées et les plus jeunes – 7,1 % des personnes de moins de 16 ans et 14,3 % 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 une collision liée à l'alcool, 70,5 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est

décédé (41,2 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (33,0 %).

4.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 54,3 % étaient des conducteurs, 28,7 %, des passagers et 17,1 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (43,0 %) a été observée dans les collisions où un passager a été tué. L'alcool était en cause dans 42,3 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé et dans 35,4 % de celles dans lesquelles un conducteur est décédé.

4.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 45,7 % se trouvaient dans une automobile, 27,1 % dans un camion/fourgonnette, 8,5 % étaient des motocyclistes, et 0,8 % étaient des occupants d'autres véhicules routiers et véhicules non 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 (41,5 % par rapport à 38,0 % et 31,4 %). Parmi les occupants de véhicules non routiers, 20,0 % sont décédés dans des collisions liées à l'alcool.

4.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs décédés dans des collisions en Colombie-Britannique, en 2010. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour les années 2011 à 2013 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) pour les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.2).

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 12 conducteurs tués en 2010; 11 de ces victimes (91,7 %) 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 4,9 % 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 soumis à l'alcootest 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 6,0 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Colombie-Britannique, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2010, puisque 86,7 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Colombie-Britannique, 34,7 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 50 des 61 (82,0 %) 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 :

- > 65,3 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 2,3 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 4,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 6,8 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 21,6 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

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

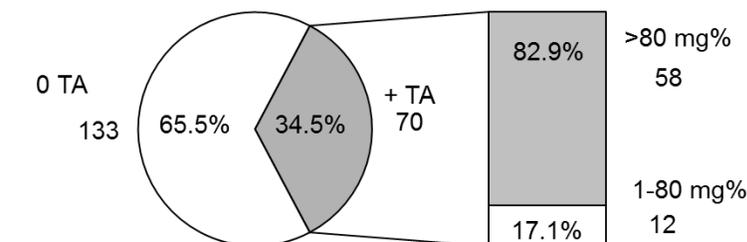
Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
<16	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
16-19	12	11	91.7	3	27.3	4.9	3	27.3	6.0
20-25	18	15	83.3	8	53.3	13.1	8	53.3	16.0
26-35	32	30	93.8	17	56.7	27.9	14	46.7	28.0
36-45	31	27	87.1	13	48.1	21.3	11	40.7	22.0
46-55	48	42	87.5	13	31.0	21.3	12	28.6	24.0
>55	61	50	82.0	7	14.0	11.5	2	4.0	4.0
<u>Sexe</u>									
Homme	155	132	85.2	47	35.6	77.0	38	28.8	76.0
Femme	48	44	91.7	14	31.8	23.0	12	27.3	24.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	98	89	90.8	31	34.8	50.8	25	28.1	50.0
Camion/fourgonnette	65	54	83.1	21	38.9	34.4	18	33.3	36.0
Motocyclette	32	26	81.3	8	30.8	13.1	6	23.1	12.0
Semi-remorque	7	7	100.0	1	14.3	1.6	1	14.3	2.0
Autre véhicule routier	1	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	111	93	83.8	49	52.7	80.3	43	46.2	86.0
Plusieurs véhicules	92	83	90.2	12	14.5	19.7	7	8.4	14.0
TOTAL	203	176	86.7	61	34.7	100.0	50	28.4	100.0

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

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 70 des

203 conducteurs mortellement blessés (34,5 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 58, soit 82,9 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 4-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers décédés :
Colombie-Britannique, 2010



* 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 19, la figure 4-1 de la page 52 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), 27,9 % avaient entre 26 et 35 ans, 21,3 %, entre 36 et 45 ans et entre 46 et 55 ans, 13,1 %, entre 20 et 25 ans; 11,5 %, plus de 55 ans et 4,9 %, 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%), 28,0 % avaient entre 26 et 35 ans, 24,0 %, entre 46 et 55 ans, 22,0 %, entre 36 et 45 ans, 16,0 %, entre 20 et 25 ans, 6,0 %, entre 16 et 19 ans et 4,0 % 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 – 56,7 % 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 14,0 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

4.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 77,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 76,0 % 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 (155 des 203 victimes ou 76,4 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (35,6 % et 31,8 %, respectivement). En outre, 80,9 % des conducteurs et 85,7 % 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, 34,4 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 13,1 %, 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, 36,0 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 12,0 %, des motocyclistes et 2,0 % étaient des conducteurs de semi-remorques.

Dans les différentes catégories de véhicules, 38,9 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 34,8 % des automobilistes, 30,8 % des motocyclistes et 14,3 % 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 (111 des 203) 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 (80,3 % et 86,0 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Plus de la moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (52,7 %) avaient un TA positif, comparativement à 14,5 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2013 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 de véhicules routiers 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, 1 878 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 19,6 % étaient liées à l'alcool.

4.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 25,5 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 19,5 % de celui des 20 à 25 ans et 18,7 % de celui des 46 à 55 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et de 16 à 19 ans ne représentaient respectivement que 0,3 % et 5,4 % de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Près du tiers (32,1 %) des conducteurs du groupe des 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des conducteurs de plus de 55 ans (9,4 %).

4.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 72,4 % 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 (20,9 % et 16,8 %, respectivement).

4.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 49,3 % conduisaient des automobiles, 39,0 %, des camions/fourgonnettes, 7,6 %, des motocyclettes, 2,7 %, des semi-remorques 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'autres véhicules routiers, soit 23,8 % par rapport à 22,4 % pour les conducteurs de camions/ fourgonnettes, 20,0 % pour les automobilistes et 13,7 % pour les conducteurs de semi-remorques. Parmi les motocyclistes, 12,2 % ont été en cause dans une collision liée à l'alcool.

Tableau 4-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Colombie-Britannique, 2013

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	2	1	50.0	0.3
16-19	113	20	17.7	5.4
20-25	224	72	32.1	19.5
26-35	328	94	28.7	25.5
36-45	325	58	17.8	15.7
46-55	338	69	20.4	18.7
>55	522	49	9.4	13.3
Indéterminé	26	6	23.1	1.6
<u>Sexe</u>				
Homme	1279	267	20.9	72.4
Femme	573	96	16.8	26.0
Indéterminé	26	6	23.1	1.6
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	911	182	20.0	49.3
Camion/fourgonnette	644	144	22.4	39.0
Motocyclette	229	28	12.2	7.6
Semi-remorque	73	10	13.7	2.7
Autre véhicule routier	21	5	23.8	1.4
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	715	229	32.0	62.1
Plusieurs véhicules	1163	140	12.0	37.9
TOTAL	1878	369	19.6	100.0

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

4.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 62,1 % 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 – 32,0 % de ces conducteurs par rapport à seulement 12,0 % 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 à 2013 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de 2010 sont présentées dans la présente section.* On trouvera au tableau 3-14 de la page 42 une comparaison de la fréquence des tests de dépistage de l'alcool et des drogues chez les conducteurs mortellement blessés. Le tableau 4-4 montre la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5). Il indique aussi le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues. La section 2.2.5 fournit une brève description des différentes catégories de drogues.

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était élevée en Colombie-Britannique en 2010, puisque 82,8 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 70 sur 168 (41,7 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (50,0 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note les dépresseurs du SNC (41,4 %), les stimulants du SNC (30,0 %), les analgésiques narcotiques (14,3 %) et les anesthésiques dissociatifs (2,9 %).

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
203	168	(82.8)	70	(41.7)

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

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs**
Cannabis	35	(50.0)
Dépresseurs du SNC	29	(41.4)
Stimulants du SNC	21	(30.0)
Analgésiques narcotiques	10	(14.3)
Anesthésiques dissociatifs	2	(2.9)
Hallucinogènes	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

** 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 : 1996 – 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 à 2013 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 1996 et 2010. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 4.1. Dans

cette section, 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.

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 206 à 131 entre 1996 et 2003 pour ensuite remonter à 161 en 2005 et finir par redescendre à 119 en 2010. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool en Colombie-Britannique a baissé de façon générale, passant de 46,1 % en 1996 jusqu'à son plus bas niveau en 2003 (29,6 %), se haussant en 2005 (37,7 %) et glissant de façon générale par la suite jusqu'à 33,4 % en 2010.

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 34,2 % de tous les décès.

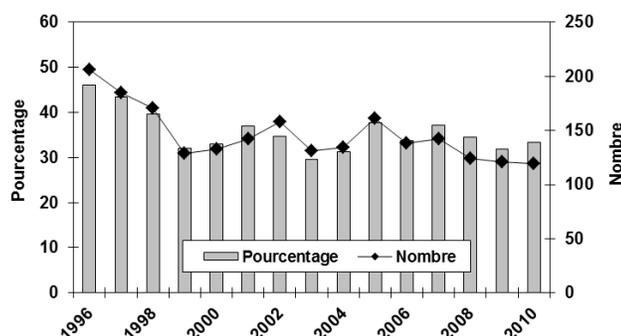
Tableau 4-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de
l'alcool : Colombie-Britannique, 1996 - 2010

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	447	206	46.1
1997	426	185	43.4
1998	432	171	39.6
1999	403	129	32.0
2000	404	133	32.9
2001	384	142	37.0
2002	456	158	34.6
2003	442	131	29.6
2004	427	134	31.4
2005	427	161	37.7
2006	409	138	33.7
2007	383	142	37.1
2008	359	124	34.5
2009	379	121	31.9
2010	356	119	33.4
période de référence 2006 - 2010	388	153	39.4

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

**Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

Figure 4-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Colombie-Britannique, 1996 – 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 à 2013 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de 1996-2010 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 de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (se reporter à la section 2.2.2).

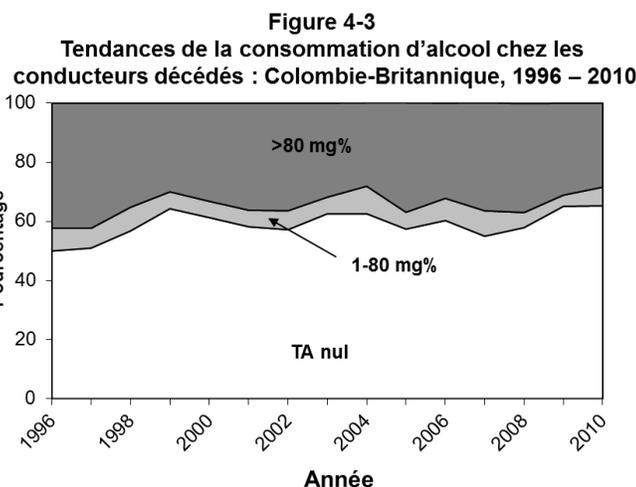
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale entre 1996 (42,3 %) jusqu'à son point le plus bas de 28,2 % en 2004 pour s'élever à 37,0 % en 2005, fluctuant jusqu'en 2008 pour baisser par la suite jusqu'en 2010 (28,4 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté entre 1996 (50,0 %) et 1999 (64,3 %), est demeuré relativement stable jusqu'en 2006, puis a baissé en 2007 à 55,0 % avant d'atteindre un sommet à 65,3 % en 2010. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 2004 (9,3 %), est descendu à son point le plus bas en 2009 (3,8 %) 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 60,6 % pour ceux qui avaient un TA nul, de 6,4 % pour ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg% et 33,0 % pour ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%.

Tableau 4-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Canada, 1996 - 2010

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	Pourcentage soumis à des tests	Conducteurs regroupés par TA (mg%)					
				Zéro TA		1-80 TA		>80 TA	
				Nombre	% soumis à des tests	Nombre	% soumis à des tests	Nombre	% soumis à des tests
1996	223	208	93.3	104	50.0	16	7.7	88	42.3
1997	236	208	88.1	106	51.0	14	6.7	88	42.3
1998	234	213	91.0	121	56.8	17	8.0	75	35.2
1999	227	210	92.5	135	64.3	12	5.7	63	30.0
2000	238	217	91.2	133	61.3	12	5.5	72	33.2
2001	229	196	85.6	114	58.2	11	5.6	71	36.2
2002	279	236	84.6	135	57.2	15	6.4	86	36.4
2003	217	179	82.5	112	62.6	10	5.6	57	31.8
2004	264	227	86.0	142	62.6	21	9.3	64	28.2
2005	265	230	86.8	132	57.4	13	5.7	85	37.0
2006	239	214	89.5	129	60.3	16	7.5	69	32.2
2007	243	222	91.4	122	55.0	19	8.6	81	36.5
2008	218	195	89.4	113	57.9	10	5.1	72	36.9
2009	231	209	90.5	136	65.1	8	3.8	65	31.1
2010	203	176	86.7	115	65.3	11	6.3	50	28.4
période de référence 2006-2010	227	203	89.4	123	60.6	13	6.4	67	33.0

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.



Le tableau 4-7 et la figure 4-4 contiennent aussi des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés, de 1996 à 2010. Ici encore, ces données concernent les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur la voie publique (se reporter à la section 2.2.2). Cependant, ces résultats diffèrent de ceux qui sont présentés ci-dessus, pour deux raisons. Premièrement, le nombre de conducteurs est extrapolé afin d'illustrer la répartition, en fonction de leur TA, de tous les conducteurs soumis à l'alcootest (voir la figure 4-1). Deuxièmement, les conducteurs sont classés en deux catégories de TA seulement : nulle et positive.

Comme on peut le voir au bas du tableau 4-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 39,6 %.

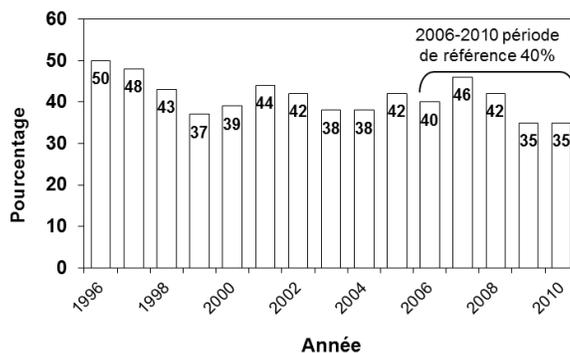
Tableau 4-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs mortellement blessés :
Colombie-Britannique, 1996 - 2010

Année	Nombre de conducteurs**	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1996	223	111	49.8	112	50.2
1997	236	120	50.8	116	49.2
1998	234	133	56.8	101	43.2
1999	227	146	64.3	81	35.7
2000	238	146	61.3	92	38.7
2001	229	133	58.1	96	41.9
2002	279	160	57.3	119	42.7
2003	217	136	62.7	81	37.3
2004	264	165	62.5	99	37.5
2005	265	152	57.4	113	42.6
2006	239	144	60.3	95	39.7
2007	243	134	55.1	109	44.9
2008	218	126	57.8	92	42.2
2009	231	150	64.9	81	35.1
2010	203	133	65.5	70	34.5
période de référence 2006-2010	227	137	60.4	90	39.6

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

** Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 4-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif: Colombie-Britannique, 1996-2010



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 2013, plutôt que pour 1996 à 2013, 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 de véhicules routiers en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

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 neuf 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, de remonter à 20,5 % en 2012 puis de redescendre à 19,6 % en 2013.

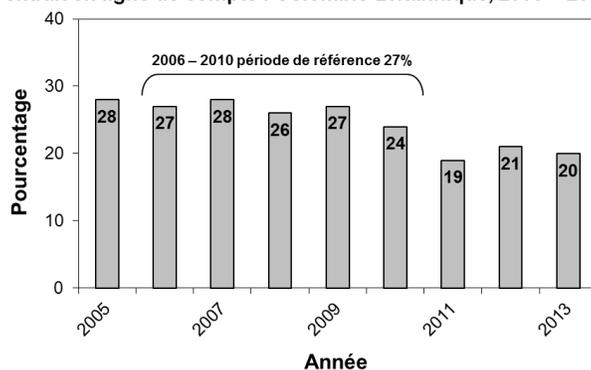
Le tableau 4-8 indique aussi que pendant la période de référence (2006 – 2010), 26,5 % en moyenne des conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. Pendant la période de 2011 à 2013, la fréquence de ces conducteurs a baissé à 20,0 %, soit une diminution de 24,5 %.

Tableau 4-8
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Colombie-Britannique, 2005 - 2013

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)
2013	1878	369	(19.6)
période de référence 2006-2010	2389	633	(26.5)
période 2011-2013	1920	384	(20.0)

*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 4-5
Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Colombie-Britannique, 2005 – 2013



4.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 4-9 et la figure 4-6 contiennent des données sur les conducteurs de véhicules routiers 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 Colombie-Britannique, de 2011 à 2013, n'étaient pas encore disponibles. Comme pour le tableau 4-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5).

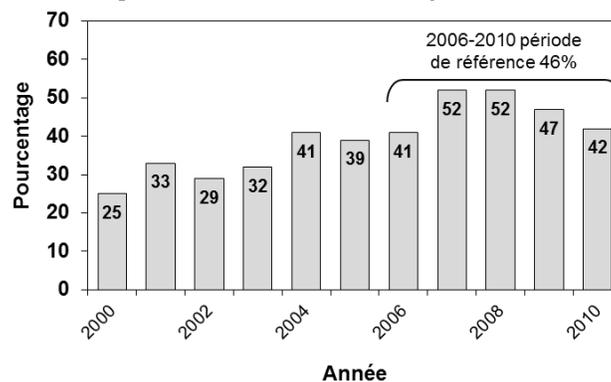
Comme on peut le constater au bas du tableau 4-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 46,6 %. En 2010, 41,7 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage.

Tableau 4-9
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	238	136	57.1	102	75.0	34	25.0
2001	229	135	59.0	91	67.4	44	32.6
2002	279	135	48.4	96	71.1	39	28.9
2003	217	121	55.8	82	67.8	39	32.2
2004	264	207	78.4	123	59.4	84	40.6
2005	265	205	77.4	125	61.0	80	39.0
2006	239	198	82.8	117	59.1	81	40.9
2007	243	197	81.1	95	48.2	102	51.8
2008	218	186	85.3	90	48.4	96	51.6
2009	231	198	85.7	106	53.5	92	46.5
2010	203	168	82.8	98	58.3	70	41.7
période de référence 2006-2010	227	189	83.3	101	53.4	88	46.6

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 4-6
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 en 2013. 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 2013. Il porte précisément sur les personnes décédées dans les 30 jours qui ont suivi une collision survenue sur une voie publique et mettant en cause au moins un véhicule routier. 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. 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, on peut constater que 28 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Alberta en 2013. De plus, dans 25 de ces cas (89,3 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, 13 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Alberta en 2013. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 52,0 % 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 9,9 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Alberta en 2013.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 341 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière en Alberta en 2013. Dans 322 de ces cas (94,4 %), il

a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 131, soit 40,7 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (341 x 0,407), on peut déterminer qu'en Alberta, en 2013, 139 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.

5.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 25,2 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans; 22,9 %, entre 20 et 25 ans, 15,3 %, entre 36 et 45 ans et entre 46 et 55 ans, 9,9 %, entre 16 et 19 ans, 7,6 % avaient plus de 55 ans et 3,8 % 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 (62,3 %) était décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées – 12,3 % des personnes de plus de 55 ans et 29,4 % de celles de moins de 16 ans avaient été victimes de collisions liées à l'alcool.

Tableau 5-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Alberta, 2013

Catégorie de victimes	Nombre de décès*	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge						
<16	18	17	94.4	5	29.4	3.8
16-19	28	25	89.3	13	52.0	9.9
20-25	62	61	98.4	30	49.2	22.9
26-35	57	53	93.0	33	62.3	25.2
36-45	40	38	95.0	20	52.6	15.3
46-55	52	47	90.4	20	42.6	15.3
>55	84	81	96.4	10	12.3	7.6
Sexe						
Homme	236	227	96.2	95	41.9	72.5
Femme	105	95	90.5	36	37.9	27.5
Genre de victime						
Conducteur	223	215	96.4	82	38.1	62.6
Passager	73	66	90.4	28	42.4	21.4
Piéton	42	39	92.9	19	48.7	14.5
Indéterminé	3	2	66.7	2	100.0	1.5
Type de véhicule						
Automobiles	107	104	97.2	45	43.3	34.4
Camions/fourgonnettes	142	131	92.3	54	41.2	41.2
Motocyclettes	39	39	100.0	10	25.6	7.6
Autres véhicules routiers	5	5	100.0	2	40.0	1.5
Véhicules non routiers (Piétons)	6	4	66.7	1	25.0	0.8
TOTAL	341	322	94.4	131	40.7	100.0

* Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

5.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 72,5 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (41,9 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (37,9 %).

5.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 62,6 % étaient des conducteurs, 21,4 %, des passagers, 14,5 %, des piétons et 1,5 % des victimes dont la position n'est pas connue.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (48,7 %) a été observée dans les collisions où un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 42,4 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 38,1 % de celles dans lesquelles un conducteur est décédé.

5.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 41,2 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette, 34,4 %, dans une automobile, 7,6 % étaient des motocyclistes, 1,5 % étaient des occupants d'autres véhicules routiers et 0,8 % étaient des occupants de véhicules non 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 (43,2 % par rapport à 41,2 % et 25,6 %). Parmi les occupants d'autres véhicules routiers, 40,0 % sont décédés dans des collisions liées à l'alcool.

5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs décédés dans les 12 mois suivant une collision en Alberta en 2013. 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) pour les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.2).

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

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu 14 conducteurs tués en 2013; ces 14 victimes (100,1 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi elles, six (42,9 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 7,8 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un des 14 jeunes (7,1 %) décédés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avait un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie qu'un des six conducteurs soumis à l'alcootest 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 1,8 % 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 Alberta, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2013, puisque 96,8 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Alberta, 36,7 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 56 des 77 (72,7 %) 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 :

- > 63,3 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 6,7 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 3,3 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 6,2 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 20,5 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

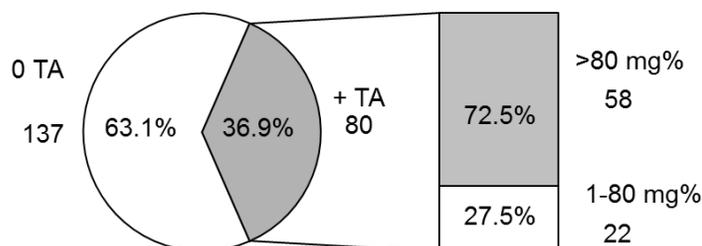
**Tableau 5-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Alberta, 2013**

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
<16	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
16-19	14	14	100.0	6	42.9	7.8	1	7.1	1.8
20-25	43	41	95.3	20	48.8	26.0	19	46.3	33.9
26-35	40	38	95.0	17	44.7	22.1	13	34.2	23.2
36-45	30	29	96.7	13	44.8	16.9	10	34.5	17.9
46-55	40	38	95.0	15	39.5	19.5	10	26.3	17.9
>55	49	49	100.0	6	12.2	7.8	3	6.1	5.4
<u>Sexe</u>									
Homme	167	161	96.4	61	37.9	79.2	46	28.6	82.1
Femme	50	49	98.0	16	32.7	20.8	10	20.4	17.9
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	72	70	97.2	24	34.3	31.2	15	21.4	26.8
Camion/fourgonnette	105	100	95.2	43	43.0	55.8	35	35.0	62.5
Motocyclette	36	36	100.0	8	22.2	10.4	5	13.9	8.9
Semi-remorque	4	4	100.0	2	50.0	2.6	1	25.0	1.8
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	78	77	98.7	47	61.0	61.0	41	53.2	73.2
Plusieurs véhicules	139	133	95.7	30	22.6	39.0	15	11.3	26.8
TOTAL	217	210	96.8	77	36.7	100.0	56	26.7	100.0

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

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 80 des 217 conducteurs mortellement blessés (36,9 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 58 soit 72,5 % avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 5-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Alberta, 2013



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

5.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 26,0 % avaient entre 20 et 25 ans, 22,1 %, entre 26 et 35 ans, 19,5 %, entre 46 et 55 ans, 16,9 %, entre 36 et 45 ans et 7,8 %, avaient entre 16 et 19 ans et 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%), 33,9 % avaient entre 20 et 25 ans, 23,2 %, entre 26 et 35 ans, 17,9 %, entre 36 et 45 ans et entre 46 et 55 ans, 5,4 % avaient plus de 55 ans et 1,8 % 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 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 48,8 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient bu. Par contre, seulement 12,2 % 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 79,2 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 82,1 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (167 des 217 victimes ou 77,0 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (37,9 % et 32,7 %, respectivement). En outre, 75,4 % des conducteurs et 62,5 % 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), 55,8 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 31,2 %, des automobilistes, 10,4 %, des motocyclistes et 2,6 %, 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%), 62,5 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 26,8 % des automobilistes, 8,9 %, des motocyclistes et 1,8 %, des conducteurs de semi-remorques.

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des conducteurs de semi-remorques, 43,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 34,3 % des automobilistes et 22,2 % des motocyclistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

5.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins des deux cinquièmes des conducteurs décédés (78 des 217) 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 (61,0 % et 73,2 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Plus des trois cinquièmes des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (61,0 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 22,6 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2013 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 de véhicules routiers 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, 3 607 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 14,3 % étaient liées à l'alcool.

5.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 24,3 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 20,4 %, de celui des 20 à 25 ans et 15,0 %, de celui des 46 à 55 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans ne représentaient respectivement que 0,2 % et 10,1 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Un cinquième des conducteurs du groupe des 16 à 19 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (21,1 %). 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 (7,4 %).

Tableau 5-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : Alberta, 2013

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	7	1	14.3	0.2
16-19	270	57	21.1	11.1
20-25	538	105	19.5	20.4
26-35	783	125	16.0	24.3
36-45	648	76	11.7	14.8
46-55	606	77	12.7	15.0
>55	698	52	7.4	10.1
Indéterminé	57	22	38.6	4.3
<u>Sexe</u>				
Homme	2412	370	15.3	71.8
Femme	1150	129	11.2	25.0
Indéterminé	45	16	35.6	3.1
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	1267	186	14.7	36.1
Camion/fourgonnette	1934	291	15.0	56.5
Motocyclette	235	24	10.2	4.7
Semi-remorque	133	11	8.3	2.1
Autre véhicule routier	38	3	7.9	0.6
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	985	341	34.6	66.2
Plusieurs véhicules	2622	174	6.6	33.8
TOTAL	3607	515	14.3	100.0

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

5.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 71,8 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (15,3 % et 11,2 %, 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, 56,5 % conduisaient des camions/fourgonnettes, 36,1 %, des automobiles, 4,7 %, des motocyclettes, 2,1 %, des semi-remorques et 0,6 %, d'autres véhicules routiers.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de camions/ fourgonnettes, puisque 15,0 % d'entre eux étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, par rapport à 14,7 % pour les automobilistes, 10,2 % pour les motocyclistes et 8,3 % pour les conducteurs de semi-remorques. Parmi les conducteurs d'autres véhicules routiers, 7,9 % 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, 66,2 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui

ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 34,6 % de ces conducteurs par rapport à seulement 6,6 % 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 2013. On trouvera au tableau 3-14, en page 45, une comparaison du nombre et du pourcentage de conducteurs mortellement blessés, soumis à des tests de dépistage de l'alcool et des drogues. Le tableau 5-4 montre la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5). Le tableau indique aussi le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues. On trouvera une brève description des différentes catégories de drogues à la section 2.2.5).

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était très élevée en Alberta en 2013, puisque 93,5 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 112 sur 203 (55,2 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (45,5 %). 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 (40,2 %), les stimulants du SNC (27,7 %) les analgésiques narcotiques (20,5 %), les anesthésiques dissociatifs (0,9 %) et les hallucinogènes (0,9 %).

**Tableau 5-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Alberta, 2013**

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
217	203	(93.5)	112	(55.2)

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	51	(45.5)
Dépresseurs du SNC	45	(40.2)
Stimulants du SNC	31	(27.7)
Analgésiques narcotiques	23	(20.5)
Anesthésiques dissociatifs	1	(0.9)
Hallucinogènes	1	(0.9)
Inhalants	0	(0.0)

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

** 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 : 1996 – 2013. 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 1996 et 2013. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 5.1. Dans cette section, 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.

Tableau 5-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Alberta, 1996 - 2013**

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	350	158	45.1
1997	432	167	38.7
1998	415	161	38.8
1999	334	128	38.3
2000	354	132	37.3
2001	376	160	42.6
2002	363	124	34.2
2003	365	146	40.0
2004	376	129	34.3
2005	445	155	34.8
2006	433	167	38.6
2007	441	167	37.9
2008	399	151	37.8
2009	332	144	43.4
2010	337	138	40.9
2011	306	108	35.3
2012	332	123	37.0
2013	341	129	37.8
période de référence 2006 - 2010	388	153	39.4
période 2011 - 2013	328	120	36.6

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

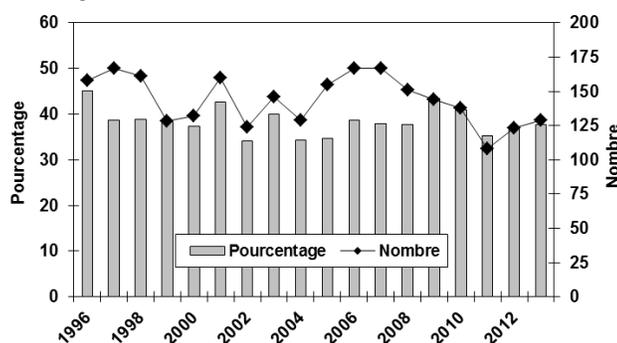
**Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

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 167 en 1997

à 124 en 2002. Il a de nouveau atteint 167 en 2006, a chuté jusqu'à un creux de 108 en 2011, avant de s'élever à 128 en 2013. 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 34,2 % en 2002, s'est élevé à 43,4 % en 2009 avant de descendre à 35,3 % en 2011 et de remonter à 37,8 % en 2013.

Comme on peut le voir au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 153 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 39,4 % 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 6,6 % par rapport aux 39,4 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 36,8 % pendant la période de 2011-2013. 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 21,6 % par rapport à la moyenne de 153 pendant la période de référence de 2006 à 2010, puisqu'il était à 120 pendant la période de 2011 à 2013.

Figure 5-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Alberta, 1996 – 2013



5.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 18 ans, soit de 1996 à 2013, 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 de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (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 été relativement stable entre 1996 (30,3 %) et 2008 (33,2 %), a monté à 35,5 % en 2009, pour baisser ensuite à 24,6 % en 2011, s'élever à 30,6 % en 2012 et redescendre à 26,7 % en 2013. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a aussi été stable de 1996 à 2003, puis s'est élevé en 2004 (67,1 %), a baissé en 2007 (59,4 %), a atteint un sommet en 2011 (68,2 %), puis a diminué jusqu'en 2013 (63,3 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était de 6,9 % en 1996, est demeuré stable jusqu'en 2008 (5,7 %), s'est

affermi jusqu'en 2010 (8,5 %), a glissé jusqu'à son plus bas niveau en 2012 (2,4 %) avant d'atteindre un sommet en 2013 (10,0 %).

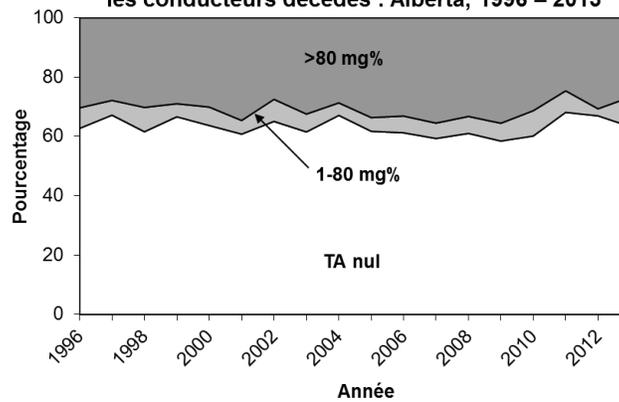
Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 5-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul pendant la période de 2011 à 2013 a augmenté de 9,4 % (passant de 60,1 % à 65,8 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on n'a noté une hausse de 3,2 % (de 6,3 % à 9,5 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 17,9 % (de 33,6 % à 15,7 %).

Tableau 5-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Alberta, 1996 - 2013

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)
1996	200	188	94.0	118	62.8	13	6.9	57	30.3
1997	252	241	95.6	162	67.2	12	5.0	67	27.8
1998	243	232	95.5	143	61.6	19	8.2	70	30.2
1999	208	204	98.1	136	66.7	9	4.4	59	28.9
2000	196	193	98.5	123	63.7	12	6.2	58	30.1
2001	222	217	97.7	132	60.8	10	4.6	75	34.6
2002	222	215	96.8	140	65.1	16	7.4	59	27.4
2003	225	216	96.0	133	61.6	13	6.0	70	32.4
2004	220	212	96.4	142	67.0	9	4.2	61	28.8
2005	272	259	95.2	160	61.8	12	4.6	87	33.6
2006	274	266	97.1	163	61.3	15	5.6	88	33.1
2007	262	251	95.8	149	59.4	13	5.2	89	35.5
2008	271	262	96.7	160	61.1	15	5.7	87	33.2
2009	207	200	96.6	117	58.5	12	6.0	71	35.5
2010	215	211	98.1	127	60.2	18	8.5	66	31.3
2011	186	179	96.2	122	68.2	13	7.3	44	24.6
2012	216	209	96.8	140	67.0	5	2.4	64	30.6
2013	217	210	96.8	133	63.3	21	10.0	56	26.7
période de référence 2006-2010	246	238	96.7	143	60.1	15	6.3	80	33.6
période 2011-2013	206	199	96.6	131	65.8	13	6.5	55	27.6

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 5-3
Tendances de la consommation d'alcool chez
les conducteurs décédés : Alberta, 1996 – 2013



Le tableau 5-7 et la figure 5-4 contiennent aussi des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés de 1996 à 2013. Ici encore, ces données concernent les conducteurs de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.2). Cependant, ces résultats diffèrent 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 5-1). Deuxièmement, 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 39,8 %. Pendant la période de 2011 à 2013, 34,0 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 14,6 % par rapport à la période de référence.

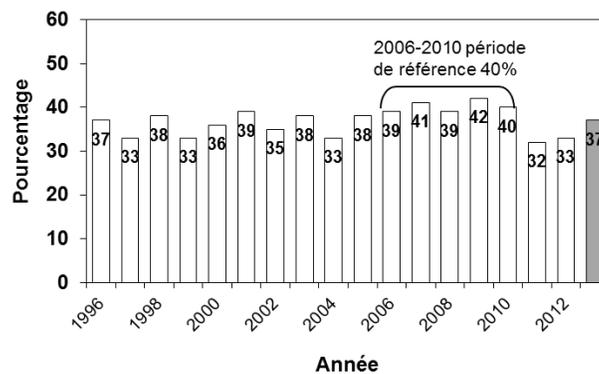
Tableau 5-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs mortellement blessés :
Alberta, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs**	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1996	200	126	63.0	74	37.0
1997	252	169	67.1	83	32.9
1998	243	150	61.7	93	38.3
1999	208	139	66.8	69	33.2
2000	196	125	63.8	71	36.2
2001	222	135	60.8	87	39.2
2002	222	145	65.3	77	34.7
2003	225	139	61.8	86	38.2
2004	220	147	66.8	73	33.2
2005	272	168	61.8	104	38.2
2006	274	168	61.3	106	38.7
2007	262	156	59.5	106	40.5
2008	271	165	60.9	106	39.1
2009	207	121	58.5	86	41.5
2010	215	129	60.0	86	40.0
2011	186	127	68.3	59	31.7
2012	216	145	67.1	71	32.9
2013	217	137	63.1	80	36.9
période de référence 2006-2010	246	148	60.2	98	39.8
période 2011-2013	206	136	66.0	70	34.0

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

** Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 5-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif : Alberta, 1996 - 2013



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 de véhicules routiers en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. De 1996 à 1997, le pourcentage de conducteurs en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves s'est élevé de 20,6 % à un

sommet de 25,5 %, a diminué par la suite de manière générale jusqu'en 2003 (20,3 %) a monté à 21,8 % en 2006 et des redescendu jusqu'en 2013 (14,3 %).

Comme le montre le tableau 5-8, pendant la période de référence (2006 – 2010), 19,7 % en moyenne de 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 à 2013, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a diminué à 15,5 %, soit une diminution de 21,3 % du problème.

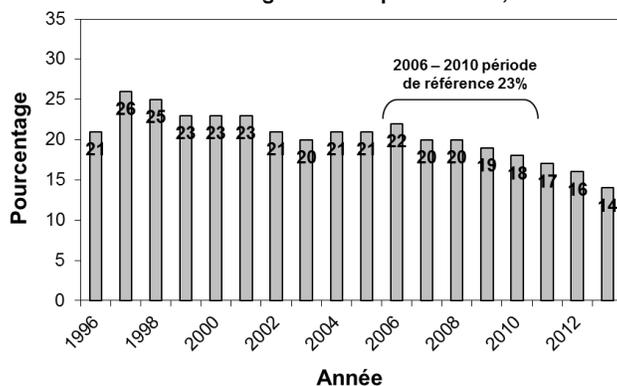
Tableau 5-8

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, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
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)
2013	3607	515	(14.3)
période de référence 2006-2010	3845	757	(19.7)
période 2011- 2013	3253	504	(15.5)

*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 5-5
Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Alberta, 1996 – 2013



5.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 5-9 et la figure 5-6 contiennent des données sur les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 14 ans (de 2000 à 2013). Comme pour le tableau 5-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés décédés dans les 30 jours suivant une collision sur la voie publique (voir la section 2.2.5).

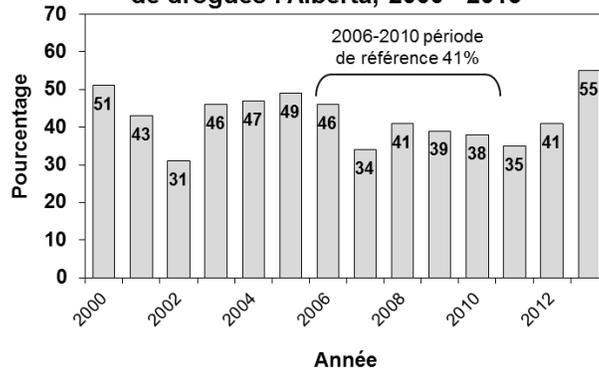
Comme on peut le constater au bas du tableau 5-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 39,3 %. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues était de 35,3 % en 2011, de 40,6 % en 2012 et de 55,2 % en 2013. De 2011 à 2013, le pourcentage moyen des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues s'établissait à 44,2 %, soit une hausse de 12,5 % par rapport à la période de référence.

Tableau 5-9
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Alberta, 2000-2013

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	196	43	21.9	21	48.8	22	51.2
2001	222	35	15.8	20	57.1	15	42.9
2002	222	49	22.1	34	69.4	15	30.6
2003	225	50	22.2	27	54.0	23	46.0
2004	221	34	15.4	18	52.9	16	47.1
2005	272	53	19.5	27	50.9	26	49.1
2006	274	181	66.1	97	53.6	84	46.4
2007	262	223	85.1	147	65.9	76	34.1
2008	271	238	87.8	141	59.2	97	40.8
2009	207	186	89.9	113	60.8	73	39.2
2010	215	202	94.0	126	62.4	76	37.6
2011	186	170	91.4	110	64.7	60	35.3
2012	216	197	91.2	117	59.4	80	40.6
2013	217	203	93.5	91	44.8	112	55.2
période de référence 2006-2010	246	206	83.7	125	60.7	81	39.3
période 2011-2013	206	190	92.2	106	55.8	84	44.2

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 5-6
 Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues : Alberta, 2000 - 2013



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 2013. 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 2013. Ce tableau porte précisément sur les personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique et mettant en cause au moins un véhicule routier. 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. 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, on peut constater que 14 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Saskatchewan en 2013. De plus, dans les 14 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, huit personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Saskatchewan en 2013. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 57,1 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 14,3 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Saskatchewan en 2013.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 132 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière en Saskatchewan en 2013. Dans 129 de ces cas

(97,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 56 (43,4 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (132 x 0,434), on peut déterminer qu'*en Saskatchewan, en 2013, 57 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, 2013

Catégorie de victimes	Nombre de décès*	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge						
<16	9	9	100.0	4	44.4	7.1
16-19	14	14	100.0	8	57.1	14.3
20-25	22	21	95.5	13	61.9	23.2
26-35	18	18	100.0	8	44.4	14.3
36-45	18	18	100.0	10	55.6	17.9
46-55	13	12	92.3	6	50.0	10.7
>55	38	37	97.4	7	18.9	12.5
Sexe						
Homme	86	83	96.5	40	48.2	71.4
Femme	46	46	100.0	16	34.8	28.6
Genre de victime						
Conducteur	78	76	97.4	30	39.5	53.6
Passager	43	42	97.7	19	45.2	33.9
Piéton	11	11	100.0	7	63.6	12.5
Type de véhicule						
Automobiles	56	55	98.2	27	49.1	48.2
Camions/fourgonnettes	57	55	96.5	19	34.5	33.9
Motocyclettes	6	6	100.0	3	50.0	5.4
Autres véhicules routiers (Piétons)	2	2	100.0	0	0.0	0.0
	11	11	100.0	7	63.6	12.5
TOTAL	132	129	97.7	56	43.4	100.0

* Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

6.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 23,2 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans, 17,9 %, entre 36 et 45 ans, 14,3 %, entre 16 et 19 ans et entre 26 et 35 ans, 12,5 % avaient plus de 55 ans, 10,7 % avaient entre 46 et 55 ans et 7,1 % 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 20 à 25 ans (61,9 %) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus âgées – 18,9 % des personnes 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 une collision liée à l'alcool, 71,4 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (48,2 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (34,8 %).

6.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 53,6 % étaient des conducteurs, 33,9 %, des passagers et 12,5 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (63,6 %) a été observée dans les collisions où un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 45,2 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 39,5 % de celles dans lesquelles un conducteur est décédé.

6.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 48,2 % se trouvaient dans une automobile, 33,9 %, dans un camion/fourgonnette et 5,4 % étaient des motocyclistes.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un motocycliste est décédé (50,0 %) était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile ou de camion/fourgonnette est décédé (49,1 % et 34,5 %, respectivement).

6.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés en Saskatchewan en 2013. 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) pour les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.2).

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 14 conducteurs tués en 2013; ces 12 victimes (85,7 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, six (50,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 24,0 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que six des 12 conducteurs (50,0 %) 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 les six conducteurs soumis à l'alcootest 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 33,3 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Saskatchewan, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2013, puisque 94,9 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Saskatchewan, 33,8 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 18 des 25 (72,0 %) 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 :

- > 66,2 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 5,4 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 4,1 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 6,8 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 17,6 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

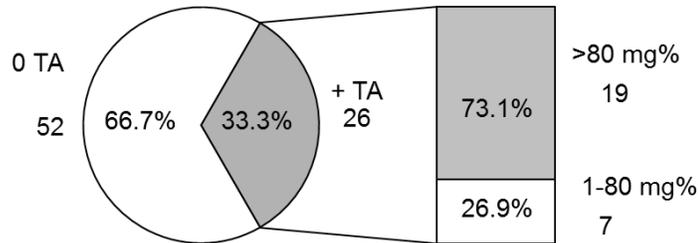
Tableau 6-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Saskatchewan, 2013

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	9	9	100.0	3	33.3	12.0	1	11.1	5.6
20-25	14	12	85.7	6	50.0	24.0	6	50.0	33.3
26-35	9	9	100.0	2	22.2	8.0	2	22.2	11.1
36-45	14	13	92.9	7	53.8	28.0	6	46.2	33.3
46-55	9	9	100.0	4	44.4	16.0	3	33.3	16.7
>55	23	22	95.7	3	13.6	12.0	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	60	56	93.3	20	35.7	80.0	15	26.8	83.3
Femme	18	18	100.0	5	27.8	20.0	3	16.7	16.7
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	35	33	94.3	12	36.4	48.0	8	24.2	44.4
Camion/fourgonnette	36	35	97.2	10	28.6	40.0	8	22.9	44.4
Motocyclette	5	4	80.0	3	75.0	12.0	2	50.0	11.1
Semi-remorque	2	2	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	31	30	96.8	20	66.7	80.0	17	56.7	94.4
Plusieurs véhicules	47	44	93.6	5	11.4	20.0	1	2.3	5.6
TOTAL	78	74	94.9	25	33.8	100.0	18	24.3	100.0

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

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 26 des 78 conducteurs mortellement blessés (33,3 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 19, soit 73,1 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 6-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Saskatchewan, 2013



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

6.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 28,0 % avaient entre 36 et 45 ans, 24,0 %, entre 20 et 25 ans, 16,0 %, entre 46 et 55 ans, 12,0 %, entre 16 et 19 ans et plus de 55 ans et 8,0 % avaient 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%), 33,3 % avaient entre 20 et 25 ans et entre 36 et 45 ans, 16,7 %, entre 46 et 55 ans, 11,1 %, entre 26 et 35 ans et 5,6 % 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 (53,8 %). Par contre, seulement 13,6 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

6.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 80,0 % 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 (60 des 78 conducteurs étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (35,7 % et 27,8 %, respectivement). En outre, 75,0 % des conducteurs et 60,0 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

6.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 48,0 % étaient des automobilistes, 40,0 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 12,0 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 44,4 % étaient automobilistes et des conducteurs de camions/fourgonnettes et 11,1 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 75,0 % des motocyclistes, 36,4 % des automobilistes et 28,6 % des conducteurs de camions/fourgonnettes avaient consommé de l'alcool. Aucun des conducteurs de semi-remorque n'avait consommé d'alcool.

6.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins des deux cinquièmes des conducteurs décédés (31 des 78) 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 (80,0 % et 94,4 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Les deux tiers des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (66,7 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 11,4 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2013 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 de véhicules routiers 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, 507 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 28,4 % étaient liées à l'alcool.

6.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 25,0 %, faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 20,1 %, de celui des 26 à 35 ans et 16,0 %, 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 6,9 % 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 de 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (41,4 %). 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 10,5 %, respectivement).

Tableau 6-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Saskatchewan, 2013

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	2	0	0.0	0.0
16-19	48	16	33.3	11.1
20-25	87	36	41.4	25.0
26-35	102	29	28.4	20.1
36-45	72	23	31.9	16.0
46-55	76	19	25.0	13.2
>55	95	10	10.5	6.9
Indéterminé	25	11	44.0	7.6
<u>Sexe</u>				
Homme	344	97	28.2	67.4
Femme	139	36	25.9	25.0
Indéterminé	24	11	45.8	7.6
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	177	55	31.1	38.2
Camion/fourgonnette	250	79	31.6	54.9
Motocyclette	42	5	11.9	3.5
Semi-remorque	33	5	15.2	3.5
Autre véhicule routier	5	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	180	83	46.1	57.6
Plusieurs véhicules	327	61	18.7	42.4
TOTAL	507	144	28.4	100.0

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

6.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 67,4 % 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 (28,2 % et 25,9 %, 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, 54,9 % conduisaient des camions/fourgonnettes, 38,2 %, des automobiles, 3,5 % étaient des motocyclistes et conducteurs de semi-remorques.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de camions/fourgonnettes, soit 31,6 %, par rapport à 31,1 % pour les automobilistes, 15,2 % pour les conducteurs de semi-remorques et 11,9 % pour les motocyclistes.

6.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 57,6 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 46,1 % de ces conducteurs par rapport à seulement 18,7 % 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 2013. On trouvera au tableau 3-14, en page 42, une comparaison du nombre et du pourcentage de conducteurs mortellement blessés, soumis à des tests de dépistage de l'alcool et des drogues. Le tableau 6-4 montre la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés décédés dans les 30 jours suivant une collision routière survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5). Il indique aussi le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de différentes drogues. La section 2.2.5 présente une brève description des différentes catégories de drogues.

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était élevée en Saskatchewan en 2013, puisque 92,3 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 30 sur 72 (41,7 %) ont obtenu un résultat positif. Les catégories des analgésiques narcotiques et des dépresseurs du SNC étaient les plus fréquemment décelées chez ces conducteurs (40,0 % chacune). 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 (23,3 %) et les stimulants du SNC (17,6 %).

Tableau 6-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Saskatchewan, 2013

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
78	72	(92.3)	30	(41.7)

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

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs**
Analgésiques narcotiques	12	(40.0)
Dépresseurs du SNC	12	(40.0)
Cannabis	7	(23.3)
Stimulants du SNC	6	(20.0)
Hallucinogènes	0	(0.0)
Anesthésiques dissociatifs	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

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

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; 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 2013. 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 : 1996 – 2013. 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 1996 et 2013. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 6.1. Dans cette section, 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.

Tableau 6-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de
l'alcool: Saskatchewan, 1996 - 2013

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	126	51	40.5
1997	154	54	35.1
1998	146	61	41.8
1999	177	78	44.1
2000	142	49	34.5
2001	145	69	47.6
2002	130	45	34.6
2003	136	54	39.7
2004	121	44	36.4
2005	144	46	31.9
2006	123	49	39.8
2007	131	54	41.2
2008	144	73	50.7
2009	154	63	40.9
2010	155	68	43.9
2011	145	62	42.8
2012	169	59	34.9
2013	132	53	40.2
période de référence 2006 - 2010	141	61	43.3
période 2011 - 2013	149	58	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.

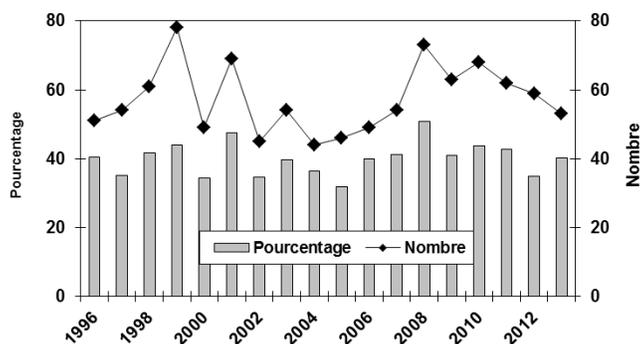
**Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

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 a augmenté, passant de 51 en 1996 à un sommet de 78 en 1999, puis a diminué de façon générale jusqu'à un creux de 44 en 2004, est remonté jusqu'à 73 en 2008, a baissé de nouveau à 63 en 2009, s'est élevé à 68 en 2010, pour redescendre à 53 en 2013. Le pourcentage

de victimes de collisions liées à l'alcool a augmenté, de façon générale, passant de 40,5 % en 1996 à 47,6 % en 2001, a chuté à 31,9 % en 2005 avant d'atteindre un sommet à 50,7 % en 2008, puis il est descendu de façon générale jusqu'à 34,9 % en 2012 et s'est élevé de nouveau à 40,2 % en 2013.

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 61 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 43,3 % 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 10,2 % par rapport aux 43,3 de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 38,9 % pendant la période de 2011 à 2013. 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 4,9 % par rapport à la moyenne de 61 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 58 pendant la période de 2011 à 2013.

Figure 6-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Saskatchewan, 1996 – 2013



6.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 18 ans, soit de 1996 à 2013, 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 de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.2).

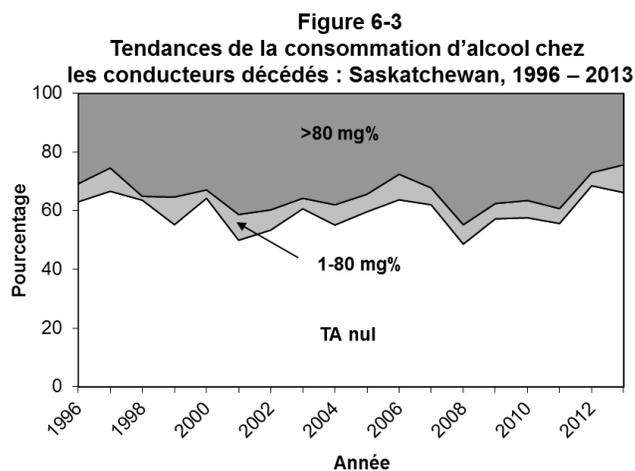
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a augmenté à partir de 1996 (30,8 %) jusqu'en 2008 (44,7 %), puis est redescendu de manière générale jusqu'en 2013 (24,3 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a diminué à compter de 1996 (63,1 %) jusqu'en 2001 (50,0 %), puis il a augmenté de façon générale jusqu'en 2006 (63,8 %), est redescendu jusqu'en 2008 (48,7 %) pour remonter en 2012 (68,5 %) et fléchir de nouveau en 2013 (66,2 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a baissé à partir de 1996 (6,2 %) jusqu'à son point le plus bas en 1998 (1,3 %), a fluctué jusqu'en 2010 (5,9 %), puis a diminué jusqu'en 2012 (4,5 %) avant d'atteindre un sommet en 2013 (9,5 %).

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 à 2013 a augmenté de 9,0 % (passant de 57,8 % à 63,0 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 3,3 % (de 6,0 % à 6,2 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 14,4 % (de 36,1 % à 30,9 %).

Tableau 6-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Saskatchewan, 1996 - 2013

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)
1996	69	65	94.2	41	63.1	4	6.2	20	30.8
1997	72	63	87.5	42	66.7	5	7.9	16	25.4
1998	83	77	92.8	49	63.6	1	1.3	27	35.1
1999	93	85	91.4	47	55.3	8	9.4	30	35.3
2000	81	70	86.4	45	64.3	2	2.9	23	32.9
2001	91	80	87.9	40	50.0	7	8.8	33	41.3
2002	71	58	81.7	31	53.4	4	6.9	23	39.7
2003	89	84	94.4	51	60.7	3	3.6	30	35.7
2004	66	58	87.9	32	55.2	4	6.9	22	37.9
2005	80	67	83.8	40	59.7	4	6.0	23	34.3
2006	81	69	85.2	44	63.8	6	8.7	19	27.5
2007	93	87	93.5	54	62.1	5	5.7	28	32.2
2008	83	76	91.6	37	48.7	5	6.6	34	44.7
2009	101	96	95.0	55	57.3	5	5.2	36	37.5
2010	92	85	92.4	49	57.6	5	5.9	31	36.5
2011	86	79	91.9	44	55.7	4	5.1	31	39.2
2012	95	89	93.7	61	68.5	4	4.5	24	27.0
2013	78	74	94.9	49	66.2	7	9.5	18	24.3
période de référence 2006-2010	90	83	92.2	48	57.8	5	6.0	30	36.1
période 2011-2013	86	81	94.2	51	63.0	5	6.2	25	30.9

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.



Le tableau 6-7 et la figure 6-4 contiennent aussi des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés au cours d'une période plus courte, de 1996 à 2013. Ici encore, ces données concernent les conducteurs de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.2). Cependant, ces résultats diffèrent de ceux qui sont présentés ci-dessus, pour deux raisons. Premièrement, le nombre de conducteurs est extrapolé de manière à illustrer la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA (voir la figure 6-1). Deuxièmement, les 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 42,2 %. Pendant la période de 2011 à 2013, 36,0 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 14,7 % par rapport à la période de base.

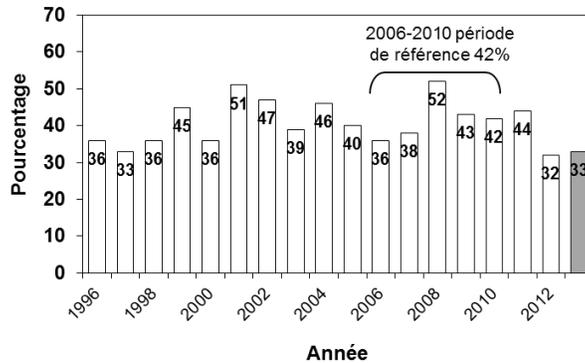
Tableau 6-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs mortellement blessés :
Saskatchewan, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs**	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1996	69	44	63.8	25	36.2
1997	72	48	66.7	24	33.3
1998	83	53	63.9	30	36.1
1999	93	51	54.8	42	45.2
2000	81	52	64.2	29	35.8
2001	91	45	49.5	46	50.5
2002	71	38	53.5	33	46.5
2003	89	54	60.7	35	39.3
2004	66	36	54.5	30	45.5
2005	80	48	60.0	32	40.0
2006	81	52	64.2	29	35.8
2007	93	58	62.4	35	37.6
2008	83	40	48.2	43	51.8
2009	101	58	57.4	43	42.6
2010	92	53	57.6	39	42.4
2011	86	48	55.8	38	44.2
2012	95	65	68.4	30	31.6
2013	78	52	66.7	26	33.3
période de référence 2006-2010	90	52	57.8	38	42.2
période 2011-2013	86	55	64.0	31	36.0

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

** Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 6-4
 Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
 ayant eu un TA positif: Saskatchewan, 1996 - 2013



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 de véhicules routiers en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. De 1996 à 2008, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a augmenté de façon générale, passant de 25,6 % à un sommet à 33,2 %, avant de baisser à 27,7 % en 2009, puis rester relativement stable jusqu'en 2013 (28,4 %).

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 2013, 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.

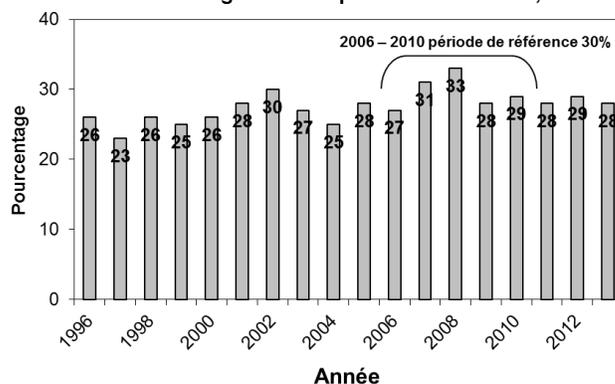
Tableau 6-8

Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Saskatchewan, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
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	451	129	(28.6)
2013	507	144	(28.4)
période de référence 2006-2010	512	151	(29.5)
période 2011-2013	473	134	(28.3)

*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 de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Saskatchewan, 1996 – 2013



6.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 6-9 et la figure 6-6 contiennent des données sur les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 14 ans (de 2000 à 2013). Comme pour le tableau 6-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5).

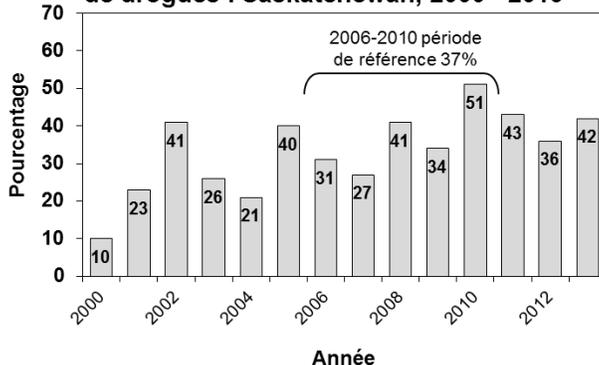
Comme on peut le constater au bas du tableau 6-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 36,7 %. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues était de 42,5 % en 2011, de 36,1 % en 2012 et de 41,7 % en 2013. Entre 2011 et 2013, le pourcentage moyen de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues était donc de 39,5 %, soit une hausse de 7,6 % par rapport à la période de référence.

Tableau 6-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Saskatchewan, 2000 - 2013

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	81	63	77.8	57	90.5	6	9.5
2001	91	73	80.2	56	76.7	17	23.3
2002	71	54	76.1	32	59.3	22	40.7
2003	89	82	92.1	61	74.4	21	25.6
2004	66	52	78.8	41	78.8	11	21.2
2005	80	63	78.8	38	60.3	25	39.7
2006	81	67	82.7	46	68.7	21	31.3
2007	93	84	90.3	61	72.6	23	27.4
2008	83	74	89.2	44	59.5	30	40.5
2009	101	92	91.1	61	66.3	31	33.7
2010	92	79	85.9	39	49.4	40	50.6
2011	86	73	84.9	42	57.5	31	42.5
2012	95	83	87.4	53	63.9	30	36.1
2013	78	72	92.3	42	58.3	30	41.7
période de référence 2006-2010	90	79	87.8	50	63.3	29	36.7
période 2011-2013	86	76	88.4	46	60.5	30	39.5

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 6-6
Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues : Saskatchewan, 2000 - 2013



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 2013. 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 2013. Il porte précisément sur les personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique et dans laquelle était en cause au moins un véhicule routier. 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. 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 30 jours suivant une collision, 11 personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières au Manitoba en 2013. De plus, dans ces 11 cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, quatre personnes du groupe des 26 à 35 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Manitoba en 2013. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 36,4 % 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 16,0 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Manitoba en 2013.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 87 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière au Manitoba en 2013. Dans 86 de ces cas (98,9 il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 25 (29,1 %)

étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (87 x 0,291), on peut déterminer qu'*au Manitoba, en 2013, 25 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, 2013

Catégorie de victimes	Nombre de décès*	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge						
<16	7	7	100.0	1	14.3	4.0
16-19	10	10	100.0	3	30.0	12.0
20-25	15	14	93.3	4	28.6	16.0
26-35	11	11	100.0	4	36.4	16.0
36-45	9	9	100.0	4	44.4	16.0
46-55	11	11	100.0	5	45.5	20.0
>55	24	24	100.0	4	16.7	16.0
Sexe						
Homme	54	53	98.1	16	30.2	64.0
Femme	33	33	100.0	9	27.3	36.0
Genre de victime						
Conducteur	52	51	98.1	16	31.4	64.0
Passager	26	26	100.0	7	26.9	28.0
Piéton	9	9	100.0	2	22.2	8.0
Type de véhicule						
Automobiles	44	44	100.0	12	27.3	48.0
Camions/fourgonnettes	24	23	95.8	8	34.8	32.0
Motocyclettes	5	5	100.0	1	20.0	4.0
Autres véhicules routiers	1	1	100.0	0	0.0	0.0
Véhicules non routiers (Piétons)	4	4	100.0	2	50.0	8.0
TOTAL	87	86	98.9	25	29.1	100.0

* Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

7.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 20,0 % (voir la dernière colonne) avaient entre 46 et 55 ans, 16,0 %, avaient entre 20 et 25 ans, entre 26 et 35 ans, entre 36 et 45 ans et plus de 55 ans, 12,0 %, entre 16 et 19 ans et 4,0 % avaient moins de 16 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles est décédée une personne des groupes de 46 à 55 ans et de 36 à 45 ans (45,5 % et 44,4 %, respectivement). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées, puisque seulement 14,3 % des personnes de moins de 16 ans et 16,7 % 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 une collision liée à l'alcool, 64,0 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (30,2 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (27,3 %).

7.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 64,0 % étaient des conducteurs, 28,0 %, des passagers et 8,0 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (31,4 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 26,9 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 22,2 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé.

7.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 48,0 % se trouvaient dans une automobile, 32,0 % dans un camion/fourgonnette, 8,0 % étaient des occupants de véhicules non routiers et 4,0 % étaient des motocyclistes.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'un véhicule non routier est décédé (50,0 %) était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette ou d'automobile ou un motocycliste est décédé (34,8 %, 27,3 % et 20,0 %, respectivement).

7.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés au Manitoba en 2013. 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), pour les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours de collisions survenues sur les voies publiques (voir la section 2.2.2).

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 quatre conducteurs tués en 2012; les quatre conducteurs mortellement blessés (100,0 %) ont été soumis à des alcootests. Parmi eux, un (25,0 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 7,7 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un conducteur (25,0 %) 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 conducteur qui avait consommé de l'alcool avait un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 16 à 19 ans représentaient 10,0 % 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. Au Manitoba, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2013, puisque 95,8 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Manitoba, 28,3 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 10 des 13 conducteurs mortellement blessés (76,9 %) avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas

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

- > 71,7 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 2,2 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 4,3 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 6,5 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 15,2 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

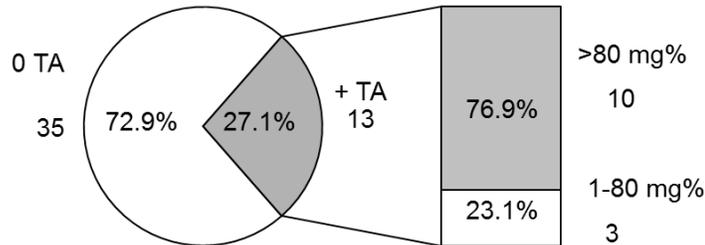
Tableau 7-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Manitoba, 2013

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
16-19	4	4	100.0	1	25.0	7.7	1	25.0	10.0
20-25	10	10	100.0	2	20.0	15.4	2	20.0	20.0
26-35	7	7	100.0	3	42.9	23.1	1	14.3	10.0
36-45	4	4	100.0	3	75.0	23.1	3	75.0	30.0
46-55	7	7	100.0	2	28.6	15.4	2	28.6	20.0
>55	16	14	87.5	2	14.3	15.4	1	7.1	10.0
<u>Sexe</u>									
Homme	34	33	97.1	10	30.3	76.9	7	21.2	70.0
Femme	14	13	92.9	3	23.1	23.1	3	23.1	30.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	26	25	96.2	6	24.0	46.2	4	16.0	40.0
Camion/fourgonnette	17	16	94.1	6	37.5	46.2	5	31.3	50.0
Motocyclette	4	4	100.0	1	25.0	7.7	1	25.0	10.0
Semi-remorque	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	19	19	100.0	12	63.2	92.3	10	52.6	100.0
Plusieurs véhicules	29	27	93.1	1	3.7	7.7	0	0.0	0.0
TOTAL	48	46	95.8	13	28.3	100.0	10	21.7	100.0

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

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 13 des 48 conducteurs mortellement blessés (27,1 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 10, soit 76,9 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 7-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Manitoba, 2013



* 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), 23,1 % avaient entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans, 15,4 %, entre 20 et 25 ans, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans et 7,7 % 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%), 30,0 % avaient entre 36 et 45 ans, 20,0 %, entre 20 et 25 ans et entre 46 et 55 ans et 10,0 % avaient entre 16 et 19 ans, entre 26 et 35 ans et plus de 55 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 36 et 45 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (75,0 %). Par contre, 14,3 % 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 76,9 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 70,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils représentent 34 des 48 conducteurs décédés (70,8 %). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (30,3 % et 23,1 %, respectivement). En outre, 70,0 % des conducteurs et 100,0 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

7.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 46,2 % étaient des automobilistes et des conducteurs de camions/fourgonnettes et 7,7 %, des motocyclistes. Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 50,0 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 40,0 %, des automobilistes et 10,0 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 37,5 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 25,0 % des motocyclistes et 24,0 % 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 (19 des 48) 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 (92,3 % et 100,0 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Plus des trois cinquièmes des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (63,2 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 3,7 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2013 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 de véhicules routiers 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, 398 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 13,1 % étaient liées à l'alcool.

7.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 32,7 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 19,2 %, de celui des 46 à 55 ans, 15,4 %, de celui des 26 à 35 ans et 13,5 %, de ceux de 36 à 45 ans et de plus de 55 ans. Les conducteurs de 16 à 19 ans représentaient 5,8 % 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 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (29,8 %). 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 (6,0 %).

7.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 61,5 % étaient des hommes. Cependant, la présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était légèrement plus importante pour les femmes que les hommes (13,9 % et 12,6 %).

7.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 59,6 % conduisaient des automobiles, 32,7 %, des camions/fourgonnettes et 7,7 %, des motocyclettes.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des motocyclistes, soit 18,2 %, par rapport à 13,1 % des automobilistes et 12,9 % des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Tableau 7-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Manitoba, 2013

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	25	3	12.0	5.8
20-25	57	17	29.8	32.7
26-35	76	8	10.5	15.4
36-45	61	7	11.5	13.5
46-55	61	10	16.4	19.2
>55	116	7	6.0	13.5
Indéterminé	2	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	253	32	12.6	61.5
Femme	144	20	13.9	38.5
Indéterminé	1	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	236	31	13.1	59.6
Camion/fourgonnette	132	17	12.9	32.7
Motocyclette	22	4	18.2	7.7
Autre véhicule routier	8	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	137	42	30.7	80.8
Plusieurs véhicules	261	10	3.8	19.2
TOTAL	398	52	13.1	100.0

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

7.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 80,8 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 30,7 % de ces conducteurs par rapport à seulement 3,8 % 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 2013. On trouvera au tableau 3-14, en page 45, une comparaison du nombre et du pourcentage de conducteurs mortellement blessés, soumis à des tests de dépistage de l'alcool et des drogues. Le tableau 7-4 montre la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés qui sont décédés dans les 30 jours suivant

une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5). Il indique aussi le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de différentes drogues. La section 2.2.5 présente une brève description des différentes catégories de drogues

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était très élevée au Manitoba, en 2013, puisque 95,8 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 18 sur 46 (39,1 %) ont obtenu un résultat positif. La catégorie des déprimeurs du SNC était la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (50,0 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note les analgésiques narcotiques (33,3 %) et les stimulants du SNC (22,2 %).

Tableau 7-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés de véhicules routiers : Manitoba, 2013

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
48	46	(95.8)	18	(39.1)

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

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs**
Déprimeurs du SNC	9	(50.0)
Analgésiques narcotiques	6	(33.3)
Stimulants du SNC	4	(22.2)
Cannabis	0	(0.0)
Hallucinogènes	0	(0.0)
Anesthésiques dissociatifs	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

** 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 2013. 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 : 1996 – 2013. 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 1996 et 2013. Ces résultats diffèrent

légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 7.1. Dans cette section, 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.

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 36 à 29 entre 1996 et 2001. Par la suite, il a augmenté jusqu'à 45 en 2007, baissé à 34 en 2009, remonté à 41 en 2011 puis a atteint un creux de 23 en 2013. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a connu une baisse générale, de 37,9 % en 1996 à 28,0 % en 2005, avant de grimper à un sommet de 56,4 % en 2008 pour redescendre à son niveau le plus bas en 2013 (26,4 %).

Tableau 7-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
 routièr e mettant en cause un conducteur ayant consommé de
 l'alcool: Manitoba, 1996 - 2013

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	95	36	37.9
1997	115	42	36.5
1998	119	35	29.4
1999	113	39	34.5
2000	111	34	30.6
2001	94	29	30.9
2002	109	35	32.1
2003	105	42	40.0
2004	98	38	38.8
2005	107	30	28.0
2006	119	44	37.0
2007	107	45	42.1
2008	78	44	56.4
2009	88	34	38.6
2010	87	36	41.4
2011	109	41	37.6
2012	97	39	40.2
2013	87	23	26.4
période de référence 2006 - 2010	96	41	42.7
période 2011 - 2013	98	34	34.7

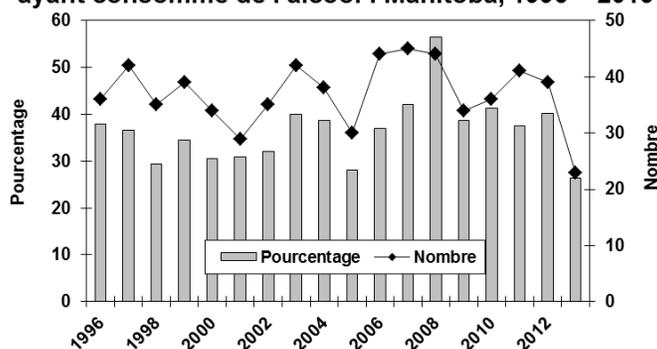
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation

**Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routièr e dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routièr s.

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 42,7 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a diminué de 18,7% par rapport aux 42,7 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 34,7 % pendant la période de 2011 à 2013. 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 17,1 % relativement à la moyenne de 41 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 34 pendant la période de 2011 à 2013.

Figure 7-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Manitoba, 1996 – 2013



7.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 18 ans, soit de 1996 à 2013, 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 de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (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 1996 (50,0 %) jusqu'en 2005 (22,6 %), a augmenté jusqu'en 2008 (44,2 %), a fluctué jusqu'en 2012 (34,7 %), avant de baisser de nouveau en 2013 (21,7 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté à partir de 43,2 % en 1996 pour atteindre un sommet en 2005 (75,5 %), puis un creux en 2008 (37,2 %), fluctuer jusqu'en 2012 (51,0 %) et s'élever de nouveau en 2013 (71,7%). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 2008 (18,6 %), a chuté en 2011 (7,1 %), a augmenté en 2012 (14,3 %) avant de redescendre en 2013 (6,5 %).

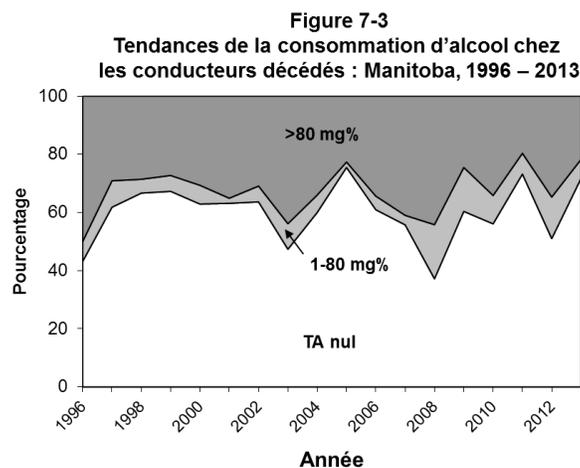
Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 7-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul pendant la période de 2011 à 2013 a augmenté de 18,3 % (passant de 54,7 % à 64,7 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 4,3 % (de 9,4 % à 9,8 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 28,8 % (de 35,8 % à 25,5 %).

Tableau 7-6

Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Manitoba, 1996 - 2013

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)
1996	48	44	91.7	19	43.2	3	6.8	22	50.0
1997	61	55	90.2	34	61.8	5	9.1	16	29.1
1998	63	63	100.0	42	66.7	3	4.8	18	28.6
1999	57	55	96.5	37	67.3	3	5.5	15	27.3
2000	64	62	96.9	39	62.9	4	6.5	19	30.6
2001	62	57	91.9	36	63.2	1	1.8	20	35.1
2002	57	55	96.5	35	63.6	3	5.5	17	30.9
2003	61	57	93.4	27	47.4	5	8.8	25	43.9
2004	55	50	90.9	30	60.0	3	6.0	17	34.0
2005	54	53	98.1	40	75.5	1	1.9	12	22.6
2006	67	64	95.5	39	60.9	3	4.7	22	34.4
2007	65	61	93.8	34	55.7	2	3.3	25	41.0
2008	45	43	95.6	16	37.2	8	18.6	19	44.2
2009	59	53	89.8	32	60.4	8	15.1	13	24.5
2010	44	41	93.2	23	56.1	4	9.8	14	34.1
2011	58	56	96.6	41	73.2	4	7.1	11	19.6
2012	52	49	94.2	25	51.0	7	14.3	17	34.7
2013	48	46	95.8	33	71.7	3	6.5	10	21.7
période de référence 2006-2010	56	53	94.6	29	54.7	5	9.4	19	35.8
période 2011-2013	53	51	96.2	33	64.7	5	9.8	13	25.5

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.



Le tableau 7-7 et la figure 7-4 contiennent des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés de 1996 à 2013. Ici encore, ces données concernent les conducteurs de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.2). Cependant, ces résultats diffèrent 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 7-1). Deuxièmement, 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 44,6 %. Pendant la période de 2011 à 2013, 34,0 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 23,8 % par rapport à la période de base.

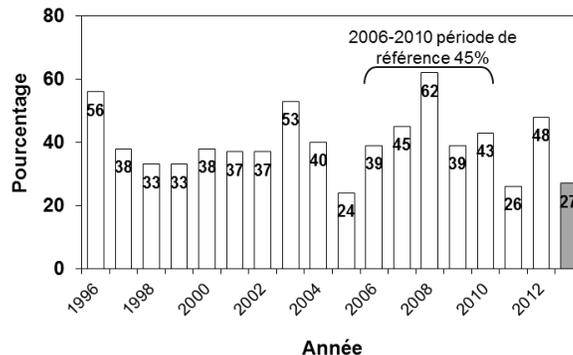
Tableau 7-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs mortellement
blessés : Manitoba, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs**	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1996	48	21	43.8	27	56.3
1997	61	38	62.3	23	37.7
1998	63	42	66.7	21	33.3
1999	57	38	66.7	19	33.3
2000	64	40	62.5	24	37.5
2001	62	39	62.9	23	37.1
2002	57	36	63.2	21	36.8
2003	61	29	47.5	32	52.5
2004	55	33	60.0	22	40.0
2005	54	41	75.9	13	24.1
2006	67	41	61.2	26	38.8
2007	65	36	55.4	29	44.6
2008	45	17	37.8	28	62.2
2009	59	36	61.0	23	39.0
2010	44	25	56.8	19	43.2
2011	58	43	74.1	15	25.9
2012	52	27	51.9	25	48.1
2013	48	35	72.9	13	27.1
période de référence 2006-2010	56	31	55.4	25	44.6
période 2011-2013	53	35	66.0	18	34.0

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

** Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 7-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif : Manitoba, 1996 - 2013



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 de véhicules routiers en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Entre 1996 et 1997, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a augmenté de façon générale, passant de 21,6 % à un sommet de 25,7 %, avant de descendre à un creux de 10,7 % en 2012 et de s'élever de nouveau en 2013 (13,1 %).

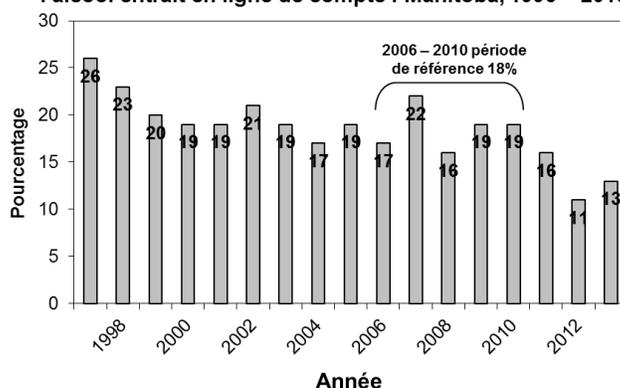
Pendant la période de référence (2006 – 2010), 18,4 % en moyenne des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. De 2011 à 2013, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 13,1 %, soit une diminution de 28,8 % par rapport à la période de référence.

Tableau 7-8
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, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
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	438	47	(10.7)
2013	398	52	(13.1)
période de référence 2006-2010	445	82	(18.4)
période 2011-2013	413	54	(13.1)

*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 7-5
Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrainé en ligne de compte : Manitoba, 1996 – 2013



7.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 7-9 et la figure 7-6 contiennent des données sur les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 14 ans (de 2000 à 2013). Comme pour le tableau 7-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5).

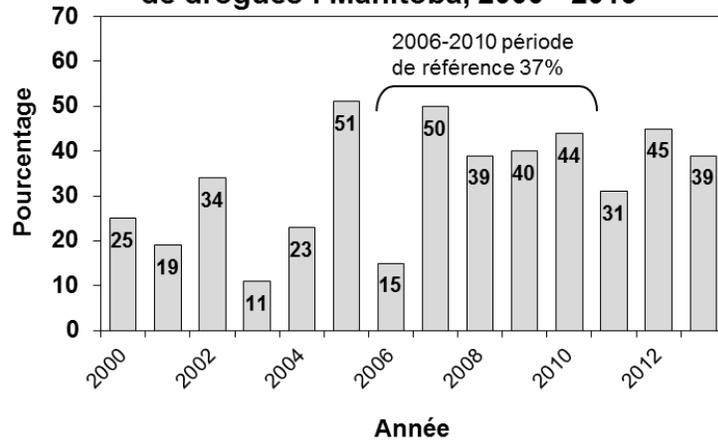
Comme on peut le constater au bas du tableau 7-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 37,3 %. Pendant la période de 2011 à 2013, 38,0 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 1,9 % par rapport à la période de référence.

Tableau 7-9
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Manitoba, 2000 - 2013

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	64	59	92.2	44	74.6	15	25.4
2001	62	54	87.1	44	81.5	10	18.5
2002	57	53	93.0	35	66.0	18	34.0
2003	61	56	91.8	50	89.3	6	10.7
2004	55	48	87.3	37	77.1	11	22.9
2005	54	51	94.4	25	49.0	26	51.0
2006	67	62	92.5	53	85.5	9	14.5
2007	65	60	92.3	30	50.0	30	50.0
2008	45	41	91.1	25	61.0	16	39.0
2009	59	53	89.8	32	60.4	21	39.6
2010	44	41	93.2	23	56.1	18	43.9
2011	58	55	94.8	38	69.1	17	30.9
2012	52	49	94.2	27	55.1	22	44.9
2013	48	46	95.8	28	60.9	18	39.1
période de référence 2006-2010	56	51	91.1	32	62.7	19	37.3
période 2011-2013	53	50	94.3	31	62.0	19	38.0

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 7-6
Pourcentage de conducteurs mortellement
blessés avec résultat positif au test de dépistage
de drogues : Manitoba, 2000 - 2013



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 2013. 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 2013. Ce tableau porte précisément sur les personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique dans laquelle était en cause au moins un véhicule routier. 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. 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, 41 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Ontario en 2013. De plus, dans 40 de ces cas (97,6 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, 14 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Ontario en 2013. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 35,0 % 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 9,7 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Ontario en 2013.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 556 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière en Ontario en 2013. Dans 530 de ces cas (95,3 %), il

a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 144 (27,2 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (556 x 0,272), on peut déterminer qu'en Ontario, en 2013, 151 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, 2013

Catégorie de victimes	Nombre de décès*	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge						
<16	11	10	90.9	1	10.0	0.7
16-19	41	40	97.6	14	35.0	9.7
20-25	74	72	97.3	31	43.1	21.5
26-35	78	73	93.6	24	32.9	16.7
36-45	77	75	97.4	26	34.7	18.1
46-55	78	77	98.7	24	31.2	16.7
>55	197	183	92.9	24	13.1	16.7
Sexe						
Homme	367	349	95.1	108	30.9	75.0
Femme	189	181	95.8	36	19.9	25.0
Genre de victime						
Conducteur	352	345	98.0	101	29.3	70.1
Passager	96	87	90.6	16	18.4	11.1
Piéton	104	94	90.4	27	28.7	18.8
Indéterminé	4	4	100.0	0	0.0	0.0
Type de véhicule						
Automobiles	264	254	96.2	75	29.5	52.1
Camions/fourgonnettes	85	81	95.3	22	27.2	15.3
Motocyclettes	52	52	100.0	12	23.1	8.3
Autres véhicules routiers	22	20	90.9	0	0.0	0.0
Véhicules non routiers (Piétons)	29	29	100.0	8	27.6	5.6
(Piétons)	104	94	90.4	27	28.7	18.8
TOTAL	556	530	95.3	144	27.2	100.0

* Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

8.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 21,5 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans, 18,1 %, entre 36 et 45 ans, 16,7 %, entre 26 et 35 ans, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans, 9,7 % avaient entre 16 et 19 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 20 à 25 ans et des 16 à 19 ans (43,1 % et 35,0 % 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 13,1 % 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 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 (30,9 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (19,9 %).

8.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 70,1 % étaient des conducteurs, 18,8 %, des piétons et 11,1 %, des passagers.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (29,3 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 28,7 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé et dans 18,4 % de celles dans lesquelles un passager est décédé.

8.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 52,1 % se trouvaient dans une automobile, 15,3 % dans un camion/fourgonnette, 8,3 % étaient des motocyclistes et 5,6 % étaient des occupants de véhicule non routier.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant 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 (29,5 % par rapport à 27,2 % et 23,1 %). Parmi les occupants de véhicule non routier, 28,6 % ont été victimes de collisions liées à l'alcool.

8.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés en Ontario en 2013. 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) pour les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours de collisions survenues sur les voies publiques (voir la section 2.2.2).

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 47 conducteurs tués en 2013; 43 de ces victimes (91,5 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, 18 (41,9 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 23,1 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que 13 des 43 conducteurs (30,2 %) 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 13 des 18 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 20,6 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Ontario, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2013, puisque 85,1 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Ontario, 28,5 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 63 des 78 (80,8 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 71,5 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 2,9 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,3 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 2,6 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 15,7 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

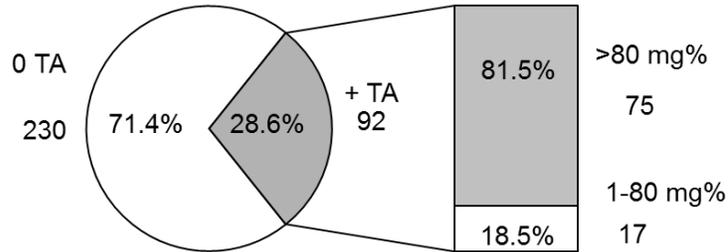
Tableau 8-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Ontario, 2013

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
<16	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
16-19	19	18	94.7	8	44.4	10.3	7	38.9	11.1
20-25	47	43	91.5	18	41.9	23.1	13	30.2	20.6
26-35	49	45	91.8	13	28.9	16.7	10	22.2	15.9
36-45	53	50	94.3	18	36.0	23.1	16	32.0	25.4
46-55	54	46	85.2	15	32.6	19.2	14	30.4	22.2
>55	99	71	71.7	6	8.5	7.7	3	4.2	4.8
<u>Sexe</u>									
Homme	247	209	84.6	61	29.2	78.2	46	22.0	73.0
Femme	75	65	86.7	17	26.2	21.8	17	26.2	27.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	199	170	85.4	51	30.0	65.4	41	24.1	65.1
Camion/fourgonnette	61	51	83.6	16	31.4	20.5	16	31.4	25.4
Motocyclette	49	44	89.8	11	25.0	14.1	6	13.6	9.5
Semi-remorque	9	7	77.8	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	4	2	50.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	143	123	86.0	63	51.2	80.8	53	43.1	84.1
Plusieurs véhicules	179	151	84.4	15	9.9	19.2	10	6.6	15.9
TOTAL	322	274	85.1	78	28.5	100.0	63	23.0	100.0

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

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 92 des 322 conducteurs mortellement blessés (28,6 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 75, soit 81,5 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 8-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Ontario, 2013



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

8.2.1 Variations selon l'âge. Parmi tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 23,1 % avaient entre 20 et 25 ans et entre 36 et 45 ans, 19,2 %, entre 46 et 55 ans, 16,7 %, entre 26 et 35 ans, 10,3 %, entre 16 et 19 ans et 7,7 % 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%), 25,4 % avaient entre 36 et 45 ans, 22,2 %, entre 46 et 55 ans, 20,6 %, entre 20 et 25 ans, 15,9 % entre 26 et 35 ans, 11,1 %, entre 16 et 19 ans et 4,8 % 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 16 et 19 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (44,4 %). Par contre, seulement 8,5 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

8.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 78,2 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 73,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (247 des 322 conducteurs étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (29,2 % et 26,2 %, respectivement). En outre, 75,4 % des conducteurs et 100,0 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

8.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 65,4 % étaient des automobilistes, 20,5 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 14,1 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 65,1 % étaient des automobilistes, 25,4 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 9,5 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 31,4 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 30,0 % des automobilistes et 25,0 % des motocyclistes. Aucun des conducteurs de semi-remorques ou d'autres véhicules routiers mortellement blessés n'avait consommé d'alcool.

8.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (143 des 322) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause plus des quatre cinquièmes des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (80,8 % et 84,1 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. La moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (51,2 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 9,9 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2013 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 de véhicules routiers 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, 3 135 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 13,6 % 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, 22,8 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 22,6 %, de celui des 26 à 35 ans et 15,1 %, 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 7,5 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Le tiers des conducteurs de moins de 16 ans (33,3 %) et 22,0 % de ceux du groupe des 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des plus de 55 ans (8,3 %).

Tableau 8-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : Ontario, 2013

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	3	1	33.3	0.2
16-19	195	32	16.4	7.5
20-25	441	97	22.0	22.8
26-35	586	96	16.4	22.6
36-45	534	64	12.0	15.1
46-55	602	58	9.6	13.6
>55	744	62	8.3	14.6
Indéterminé	30	15	50.0	3.5
<u>Sexe</u>				
Homme	2148	331	15.4	77.9
Femme	981	92	9.4	21.6
Indéterminé	6	2	33.3	0.5
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	2028	297	14.6	69.9
Camion/fourgonnette	641	90	14.0	21.2
Motocyclette	304	28	9.2	6.6
Semi-remorque	112	3	2.7	0.7
Autre véhicule routier	50	7	14.0	1.6
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	925	305	33.0	71.8
Plusieurs véhicules	2210	120	5.4	28.2
TOTAL	3135	425	13.6	100.0

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

8.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 77,9 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (15,4 % et 9,4 %, 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, 69,9 % conduisaient des automobiles, 21,2 %, des camions/fourgonnettes, 6,6 %, des motocyclettes, 1,6 % d'autres véhicules routiers et 0,7 %, 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 automobilistes, soit 14,6 % par rapport à 14,0 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et d'autres véhicules routiers et 9,2 % des motocyclistes. Parmi les conducteurs de semi-remorques, 2,7 % étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool.

8.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 71,8 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en

cause dans des accidents à un seul véhicule – 33,0 % 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 2013. On trouvera au tableau 3-14, en page 45, une comparaison du nombre et du pourcentage de conducteurs mortellement blessés, soumis à des tests de dépistage de l'alcool et des drogues. Le tableau 8-4 montre la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours d'une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5). Il indique aussi le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de différentes drogues. La section 2.2.5 présente une brève description des différentes catégories de drogues.

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était élevée en Ontario, en 2013, puisque 82,0 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 128 sur 264 (48,5 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis représentait la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (58,6 %). 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 (33,6 %), les stimulants du SNC (24,2 %), les analgésiques narcotiques (17,2 %) et les anesthésiques dissociatifs (3,1 %).

Tableau 8-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Ontario, 2013

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
322	264	(82.0)	128	(48.5)

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	75	(58.6)
Dépresseurs du SNC	43	(33.6)
Stimulants du SNC	31	(24.2)
Analgésiques narcotiques	22	(17.2)
Anesthésiques dissociatifs	4	(3.1)
Hallucinogènes	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

** 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 2013. 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 : 1996 – 2013. 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 1996 et 2013. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 8.1. Dans cette section, 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.

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 293 à 163 entre 1996 et 2009. Le nombre de décès s'est élevé à 179 en 2010, a diminué à 137 en 2011, a grimpé à 168 en 2012, puis a atteint un creux de 131 en 2013. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a baissé de façon générale, passant de 32,4 % en 1996 à 26,1 % en 2002, est demeuré relativement stable jusqu'en 2010 (29,2 %), a fluctué jusqu'en 2012 pour atteindre un creux de 23,6 % en 2013.

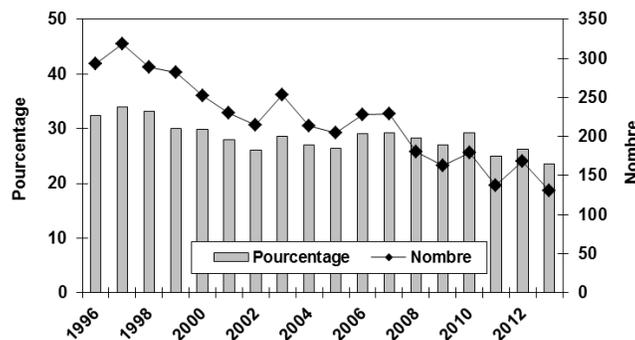
Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 196 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 28,7 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a diminué de 13,2 % par rapport aux 28,7 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 24,9 % pendant la période de 2011 à 2013. 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 26,0 % par rapport à la moyenne de 196 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 145 pendant la période de 2011 à 2013.

Tableau 8-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
 routièr e mettant en cause un conducteur ayant consommé de
 l'alcool: Ontario, 1996 - 2013

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	903	293	32.4
1997	941	319	33.9
1998	872	289	33.1
1999	940	282	30.0
2000	843	252	29.9
2001	822	230	28.0
2002	823	215	26.1
2003	883	253	28.7
2004	793	214	27.0
2005	777	205	26.4
2006	782	228	29.2
2007	783	229	29.2
2008	637	180	28.3
2009	603	163	27.0
2010	612	179	29.2
2011	550	137	24.9
2012	640	168	26.3
2013	556	131	23.6
période de référence 2006 - 2010	683	196	28.7
période 2011 - 2013	582	145	24.9

*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation
 **Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routièr e dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routièr s.

Figure 8-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un
 conducteur ayant consommé de l'alcool : Ontario, 1996 – 2013



8.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routièr s mortellement blessés sur une période de 18 ans, soit de 1996 à 2013, 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 de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.2).

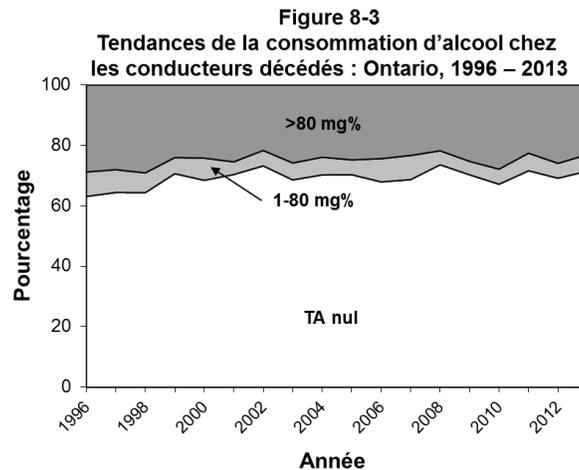
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a connu une tendance générale à la baisse entre 1996 (28,7 %) et 2008 (21,7 %), s’est élevé jusqu’à 27,8 % en 2010 et a fluctué jusqu’en 2013 (23,0 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté de façon générale à partir de 1996 (63,1 %) pour atteindre son plus haut niveau à 73,6 % en 2008, a fluctué jusqu’en 2012 (69,2 %) avant de remonter en 2013 (71,5 %). Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a diminué, de 8,1 % en 1996 à 4,2 % en 2001 (4,3 %), s’est élevé de façon générale jusqu’en 2007 (8,0 %), a glissé jusqu’en 2009 (4,3 %), avant de fluctuer jusqu’en 2013 (5,5 %).

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 à 2013 a augmenté de 2,2 % (passant de 69,3 % à 70,8 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 14,5 % (de 6,2 % à 5,3 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on a observé une diminution de 2,4 % (de 24,5 % à 23,9 %).

Tableau 8-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Ontario, 1996 - 2013

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)
1996	475	407	85.7	257	63.1	33	8.1	117	28.7
1997	550	450	81.8	290	64.4	34	7.6	126	28.0
1998	484	413	85.3	266	64.4	27	6.5	120	29.1
1999	547	467	85.4	330	70.7	25	5.4	112	24.0
2000	494	422	85.4	289	68.5	31	7.3	102	24.2
2001	484	429	88.6	302	70.4	18	4.2	109	25.4
2002	480	430	89.6	315	73.3	22	5.1	93	21.6
2003	500	446	89.2	306	68.6	25	5.6	115	25.8
2004	483	444	91.9	312	70.3	26	5.9	106	23.9
2005	461	408	88.5	287	70.3	20	4.9	101	24.8
2006	446	390	87.4	265	67.9	30	7.7	95	24.4
2007	473	425	89.9	292	68.7	34	8.0	99	23.3
2008	400	345	86.3	254	73.6	16	4.6	75	21.7
2009	350	293	83.7	206	70.3	13	4.4	74	25.3
2010	371	320	86.3	215	67.2	16	5.0	89	27.8
2011	319	275	86.2	197	71.6	16	5.8	62	22.5
2012	354	305	86.2	211	69.2	15	4.9	79	25.9
2013	322	274	85.1	196	71.5	15	5.5	63	23.0
période de référence 2006-2010	408	355	87.0	246	69.3	22	6.2	87	24.5
période 2011-2013	332	284	85.5	201	70.8	15	5.3	68	23.9

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.



Le tableau 8-7 et la figure 8-4 contiennent aussi des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés, de 1996 à 2013. Ici encore, ces données concernent les conducteurs de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.2). Cependant, 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 8-1). Deuxièmement, les conducteurs sont classés en deux catégories de TA seulement : nulle et positive.

Comme on peut le voir au bas du tableau 8-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 30,6 %. Pendant la période de 2011 à 2013, 29,2 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 4,6 % par rapport à la période de base.

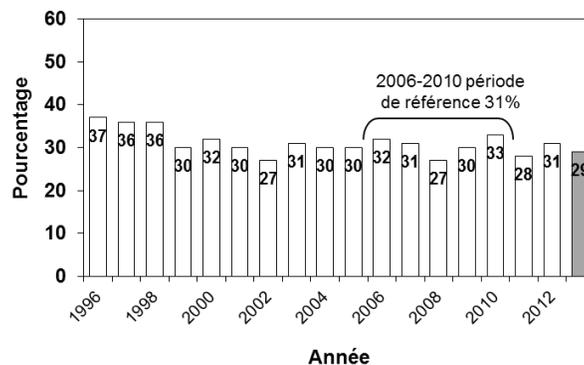
Tableau 8-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs mortellement
blessés : Ontario, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs**	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1996	475	300	63.2	175	36.8
1997	550	354	64.4	196	35.6
1998	484	312	64.5	172	35.5
1999	547	385	70.4	162	29.6
2000	494	338	68.4	156	31.6
2001	484	341	70.5	143	29.5
2002	480	352	73.3	128	26.7
2003	500	343	68.6	157	31.4
2004	483	339	70.2	144	29.8
2005	461	324	70.3	137	29.7
2006	446	303	67.9	143	32.1
2007	473	325	68.7	148	31.3
2008	400	294	73.5	106	26.5
2009	350	246	70.3	104	29.7
2010	371	249	67.1	122	32.9
2011	319	229	71.8	90	28.2
2012	354	245	69.2	109	30.8
2013	322	230	71.4	92	28.6
période de référence 2006-2010	408	283	69.4	125	30.6
période 2011-2013	332	235	70.8	97	29.2

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

** Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 8-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif: Ontario, 1996 - 2013



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 de véhicules routiers en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Entre 1996 et 2010, 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 connu une baisse, passant de 22,1 % à 14,5 %, s'élevant à 15,4 % en 2012 avant de descendre à 13,6 % en 2013.

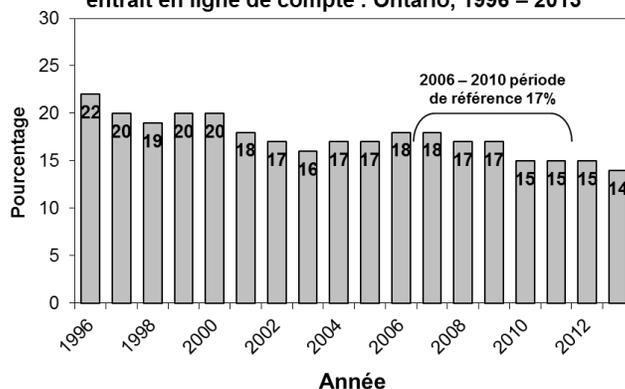
Pendant la période de référence (2006 – 2010), 16,9 % en moyenne des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. Pendant la période de 2011 à 2013, le pourcentage moyen de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 14,7 %, soit une diminution de 13,0 % par rapport à la période de référence.

Tableau 8-8
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, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
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)
2013	3135	425	(13.6)
période de référence 2006-2010	3803	642	(16.9)
période 2011-2013	3213	471	(14.7)

*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 8-5
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, 1996 – 2013



8.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 8-9 et la figure 8-6 contiennent des données sur les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de

14 ans (de 2000 à 2013). Comme pour le tableau 8-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5).

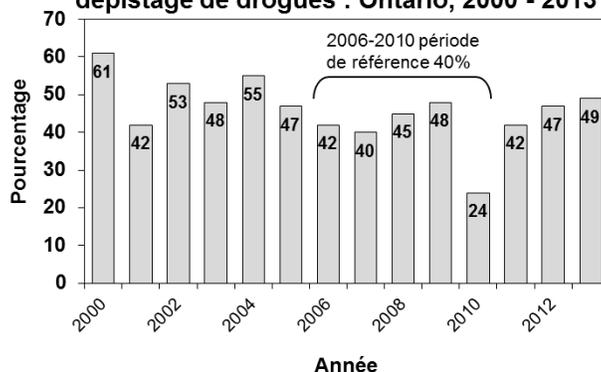
Comme on peut le constater au bas du tableau 8-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 40,9 %. Pendant la période de 2011 à 2013, 46,2 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 13,0 % par rapport à la période de référence.

Tableau 8-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Ontario, 2000 - 2013

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	494	69	14.0	27	39.1	42	60.9
2001	484	93	19.2	54	58.1	39	41.9
2002	480	100	20.8	47	47.0	53	53.0
2003	500	113	22.6	59	52.2	54	47.8
2004	483	114	23.6	51	44.7	63	55.3
2005	461	144	31.2	76	52.8	68	47.2
2006	446	154	34.5	89	57.8	65	42.2
2007	473	173	36.6	104	60.1	69	39.9
2008	400	42	10.5	23	54.8	19	45.2
2009	350	29	8.3	15	51.7	14	48.3
2010	371	41	11.1	31	75.6	10	24.4
2011	319	226	70.8	132	58.4	94	41.6
2012	354	262	74.0	138	52.7	124	47.3
2013	322	264	82.0	136	51.5	128	48.5
période de référence 2006-2010	408	88	21.6	52	59.1	36	40.9
période 2011-2013	332	251	75.6	135	53.8	116	46.2

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 8-6
Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues : Ontario, 2000 - 2013



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 2013. 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 2013. Ce tableau porte précisément sur les personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique dans laquelle était en cause au moins un véhicule routier. 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. 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, 62 personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières au Québec en 2013. 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.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Par exemple, 22 personnes du groupe des 26 à 35 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Québec en 2013. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 37,3 % 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 25,3 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Québec en 2013.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 388 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière au Québec en 2013. Dans 360 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, 87 (24,2 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (388 x 0,242), on peut déterminer qu'*au Québec, en 2013, 94 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.*

9.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 25,3 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 18,4 %, entre 20 et 25 ans, 17,2 %, entre 46 et 55 ans, 16,1 % avaient plus de 55 ans, 12,6 %, entre 36 et 45 ans, 8,0 %, entre 16 et 19 ans et 2,3 %, avaient moins de 16 ans.

**Tableau 9-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Québec, 2013**

Catégorie de victimes	Nombre de décès*	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge						
<16	14	11	78.6	2	18.2	2.3
16-19	30	26	86.7	7	26.9	8.0
20-25	48	47	97.9	16	34.0	18.4
26-35	62	59	95.2	22	37.3	25.3
36-45	38	33	86.8	11	33.3	12.6
46-55	49	47	95.9	15	31.9	17.2
>55	147	137	93.2	14	10.2	16.1
Sexe						
Homme	255	238	93.3	72	30.3	82.8
Femme	133	122	91.7	15	12.3	17.2
Genre de victime						
Conducteur	281	260	92.5	68	26.2	78.2
Passager	54	49	90.7	11	22.4	12.6
Piéton	53	51	96.2	8	15.7	9.2
Type de véhicule						
Automobiles	200	184	92.0	53	28.8	60.9
Camions/fourgonnettes	54	52	96.3	14	26.9	16.1
Motocyclettes	45	42	93.3	8	19.0	9.2
Autres véhicules routiers	11	11	100.0	0	0.0	0.0
Véhicules non routiers (Piétons)	25	20	80.0	4	20.0	4.6
TOTAL	388	360	92.8	87	24.2	100.0

* Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

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 (37,3 % et 34,0 % respectivement) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus âgées et les plus jeunes – 10,0 % des personnes de plus de 55 ans et 18,2 % de celles de moins de 16 ans avaient été victimes de collisions liées à l'alcool.

9.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 82,8 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (30,3 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (12,3 %).

9.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 78,2 % étaient des conducteurs, 12,6 % des passagers et 9,2 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (26,2 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 22,4 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 15,7 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé.

9.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 60,9 % se trouvaient dans une automobile, 16,1 % étaient des occupants de camion/fourgonnette, 9,2 %, des motocyclistes et 4,6 %, des occupants de véhicule non routier.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé (28,8 % par rapport à 26,9 %). Parmi les occupants de véhicules non routiers, 20,0 % sont décédés dans une collision liée à l'alcool, comparativement à 19,0 % des motocyclistes.

9.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans une collision au Québec en 2013. 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) pour les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours de collisions survenues sur les voies publiques (voir la section 2.2.2).

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 18 conducteurs tués en 2013; 15 de ces victimes (83,3 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, quatre (26,7 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 6,3 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que deux des 15 conducteurs (13,3 %) mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que deux des quatre 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 3,8 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Québec, la fréquence des tests d'alcoolémie était moyenne en 2013, puisque 75,5 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Québec, 32,5 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 52 des 63 conducteurs mortellement blessés (82,5 %) avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 67,5 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 4,1 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,5 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 7,2 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 19,6 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

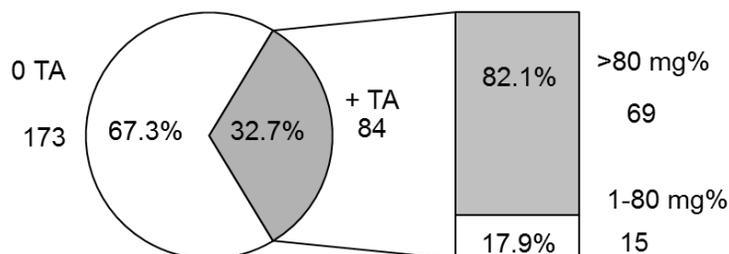
Tableau 9-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Québec, 2013

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
16-19	18	15	83.3	4	26.7	6.3	2	13.3	3.8
20-25	38	32	84.2	14	43.8	22.2	12	37.5	23.1
26-35	48	39	81.3	15	38.5	23.8	15	38.5	28.8
36-45	29	27	93.1	8	29.6	12.7	8	29.6	15.4
46-55	34	25	73.5	13	52.0	20.6	9	36.0	17.3
>55	90	56	62.2	9	16.1	14.3	6	10.7	11.5
<u>Sexe</u>									
Homme	190	150	78.9	54	36.0	85.7	45	30.0	86.5
Femme	67	44	65.7	9	20.5	14.3	7	15.9	13.5
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	164	123	75.0	42	34.1	66.7	35	28.5	67.3
Camion/fourgonnette	43	34	79.1	13	38.2	20.6	11	32.4	21.2
Motocyclette	40	27	67.5	8	29.6	12.7	6	22.2	11.5
Semi-remorque	9	9	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	107	85	79.4	45	52.9	71.4	39	45.9	75.0
Plusieurs véhicules	150	109	72.7	18	16.5	28.6	13	11.9	25.0
TOTAL	257	194	75.5	63	32.5	100.0	52	26.8	100.0

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

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 84 des 257 conducteurs mortellement blessés (32,7 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 69, soit 82,1 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 9-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Québec, 2013



* 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), 23,8 % avaient entre 26 et 35 ans, 22,2 %, entre 20 et 25 ans, 20,6 %, entre 46 et 55 ans, 14,3 % avaient plus de 55 ans, 12,7 % avaient entre 36 et 45 ans et 6,3 % 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%), 28,8 % avaient entre 26 et 35 ans, 23,1 % entre 20 et 25 ans, 17,3 %, entre 46 et 55 ans, 15,4 %, entre 36 et 45 ans, 11,5 % avaient plus de 55 ans et 3,8 % 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 46 et 55 ans et entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (52,0 % et 43,8 % respectivement). Par contre, seulement 16,1 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

9.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau puisqu'ils comptent pour 85,7 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 86,5 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (190 des 257 victimes ou 73,9 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (36,0 % et 20,5 %, respectivement). En outre, 83,3 % des conducteurs et 77,8 % 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), 66,7 % étaient des automobilistes, 20,6 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 12,7 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 67,3 % étaient des automobilistes, 21,2 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 11,5 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 38,2 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 34,1 % des automobilistes et 29,6 % des motocyclistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. Aucun des

conducteurs mortellement blessés de semi-remorque ou d'autre véhicule routier n'avait consommé d'alcool.

9.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (107 des 257) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause près des trois quarts des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (71,4 % et 75,0 %, respectivement). La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Plus de la moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (52,9 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 16,5 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2013 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 de véhicules routiers 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, 2 205 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 15,6 % étaient liées à l'alcool.

9.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 19,7 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans et de celui des 26 à 35 ans et 13,6 %, de celui des 46 à 55 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 0,3 % 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 16 à 19 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (29,1 %). Les groupes dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions ont été ceux des conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans (5,9 %).

9.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 73,6 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (17,1 % et 11,3 %, respectivement).

**Tableau 9-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Québec, 2013**

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	17	1	5.9	0.3
16-19	127	37	29.1	10.7
20-25	285	68	23.9	19.7
26-35	351	68	19.4	19.7
36-45	315	46	14.6	13.3
46-55	335	47	14.0	13.6
>55	391	23	5.9	6.7
Indéterminé	384	55	14.3	15.9
<u>Sexe</u>				
Homme	1483	254	17.1	73.6
Femme	601	68	11.3	19.7
Indéterminé	121	23	19.0	6.7
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile et camion/fourgonnette**	1854	311	16.8	90.1
Motocyclette	234	20	8.5	5.8
Semi-remorque	71	8	11.3	2.3
Autre véhicule routier	46	6	13.0	1.7
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	705	247	35.0	71.6
Plusieurs véhicules	1500	98	16.4	28.4
TOTAL	2205	345	15.6	100.0

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

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

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, 90,1 % étaient des conducteurs d'automobiles / camions/fourgonnettes, 5,8 % conduisaient des motocyclettes, 2,3 %, des semi-remorques et 1,7 %, 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 / camions/fourgonnettes – 16,8 % de ces conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 13,0 % pour les conducteurs d'autres véhicules routiers et 11,3 % des conducteurs de semi-remorques. Parmi les motocyclistes, 8,5 % étaient représentés dans des collisions liées à l'alcool.

9.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 71,6 % 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 – 35,0 % de ces conducteurs par rapport à seulement 6,5 % 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 2013. On trouvera au tableau 3-14, en page 45, une comparaison du nombre et du pourcentage de conducteurs mortellement blessés, soumis à des tests de dépistage de l'alcool et des drogues. Le tableau 9-4 montre la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés, décédés dans les 30 jours d'une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5). Il indique aussi le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de différentes drogues. La section 2.2.5 présente une brève description des différentes catégories de drogues.

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était moyenne au Québec en 2013, puisque 72,4 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 65 sur 186 (34,9 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (50,8 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note les stimulants du SNC (38,5 %), les dépresseurs du SNC (35,4 %), les analgésiques narcotiques (15,4 %), les anesthésiques dissociatifs (4,6 %) et les hallucinogènes (3,1 %).

Tableau 9-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés de
véhicules routiers : Québec, 2013

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
257	186	(72.4)	65	(34.9)

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	33	(50.8)
Stimulants du SNC	25	(38.5)
Dépresseurs du SNC	23	(35.4)
Analgésiques narcotiques	10	(15.4)
Anesthésiques dissociatifs	3	(4.6)
Hallucinogènes	2	(3.1)
Inhalants	0	(0.0)

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

** 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 2013. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

9.5. Décès dans les collisions liées à l'alcool : 1996 – 2013. 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 1996 et 2013. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 9.1. Dans cette section, 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.

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 236 à 109 entre 1996 et 2007. Il a ensuite connu une hausse à 129 en 2008 avant de diminuer à 109 en 2009, puis de remonter à 132 en 2011 avant de redescendre à un creux de 87 en 2013. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a fluctué entre 1996 et 2002, s'est élevé à 30,1 % en 2003, a baissé de façon générale jusqu'à 21,9 % en 2007, s'est élevé 29,0 % en 2011 pour fléchir de nouveau à 22,4 % en 2013.

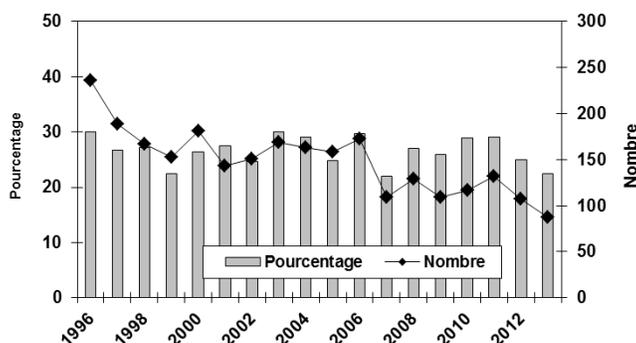
Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 127 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 26,6 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a diminué de 3,4 % par rapport aux 26,6 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 25,7 % pendant la période de 2011 à 2013. 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 14,2 % par rapport à la moyenne de 127 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 109 pendant la période de 2011 à 2013.

Tableau 9-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de
l'alcool: Québec, 1996 - 2013

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	785	236	30.1
1997	707	189	26.7
1998	616	167	27.1
1999	682	153	22.4
2000	687	181	26.3
2001	519	143	27.6
2002	611	151	24.7
2003	562	169	30.1
2004	562	163	29.0
2005	638	158	24.8
2006	583	173	29.7
2007	497	109	21.9
2008	478	129	27.0
2009	421	109	25.9
2010	405	117	28.9
2011	455	132	29.0
2012	428	107	25.0
2013	388	87	22.4
période de référence 2006 - 2010	477	127	26.6
période 2011 - 2013	424	109	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
 **Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

Figure 9-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un
conducteur ayant consommé de l'alcool : Québec, 1996 – 2013



9.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 18 ans, soit de 1996 à 2013, 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). Les données qui figurent ici se

limitent aux conducteurs de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (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 généralement diminué à partir de 1996 (37,2 %) jusqu'à son plus bas niveau en 1999 (22,0 %) avant de s'élever à 38,7 % en 2003, de fluctuer jusqu'en 2008 et de baisser graduellement jusqu'à 26,8 % en 2013. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté généralement entre 1996 (57,3 %) et 1999 (71,9 %), a fluctué jusqu'en 2010 (62,9 %) et s'est élevé de façon générale jusqu'en 2013 (67,5 %). Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a atteint un sommet en 2004 (9,1 %), a fini par chuter à son point le plus bas en 2012 (4,7 %), puis il s'est haussé de nouveau à 5,7 % en 2013.

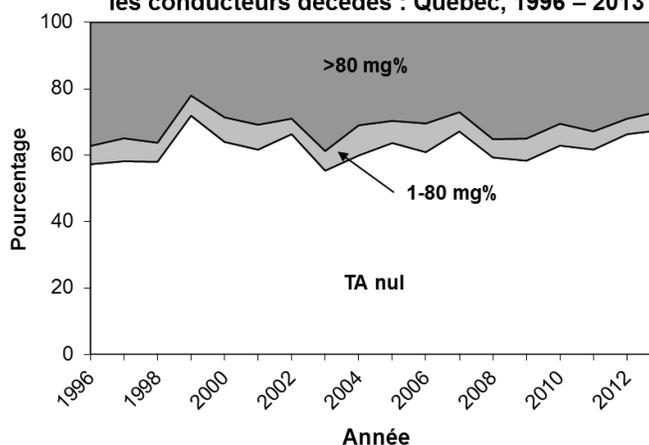
Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 9-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul pendant la période de 2011 à 2013 a augmenté de 6,0 % (passant de 61,6 % à 65,3 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 22,7 % (de 6,6 % à 5,1 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 6,9 % (de 31,8 % à 29,6 %).

Tableau 9-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Québec, 1996 - 2013

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)
1996	454	344	75.8	197	57.3	19	5.5	128	37.2
1997	390	275	70.5	160	58.2	19	6.9	96	34.9
1998	368	262	71.2	152	58.0	15	5.7	95	36.3
1999	411	313	76.2	225	71.9	19	6.1	69	22.0
2000	407	311	76.4	199	64.0	23	7.4	89	28.6
2001	326	240	73.6	148	61.7	18	7.5	74	30.8
2002	394	300	76.1	199	66.3	14	4.7	87	29.0
2003	352	253	71.9	140	55.3	15	5.9	98	38.7
2004	346	242	69.9	145	59.9	22	9.1	75	31.0
2005	419	300	71.6	191	63.7	20	6.7	89	29.7
2006	379	266	70.2	162	60.9	23	8.6	81	30.5
2007	321	207	64.5	139	67.1	12	5.8	56	27.1
2008	304	236	77.6	140	59.3	13	5.5	83	35.2
2009	274	180	65.7	105	58.3	12	6.7	63	35.0
2010	255	167	65.5	105	62.9	11	6.6	51	30.5
2011	300	201	67.0	124	61.7	11	5.5	66	32.8
2012	286	193	67.5	128	66.3	9	4.7	56	29.0
2013	257	194	75.5	131	67.5	11	5.7	52	26.8
période de référence 2006-2010	307	211	68.7	130	61.6	14	6.6	67	31.8
période 2011-2013	281	196	69.8	128	65.3	10	5.1	58	29.6

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 9-3
Tendances de la consommation d'alcool chez
les conducteurs décédés : Québec, 1996 – 2013



Le tableau 9-7 et la figure 9-4 contiennent aussi des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés au cours d'une période plus courte, de 1996 à 2013. Ici encore, ces données concernent les conducteurs de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.2). Cependant, 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 38,1 %. Pendant la période de 2011 à 2013, 34,9 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 8,4 % par rapport à la période de référence.

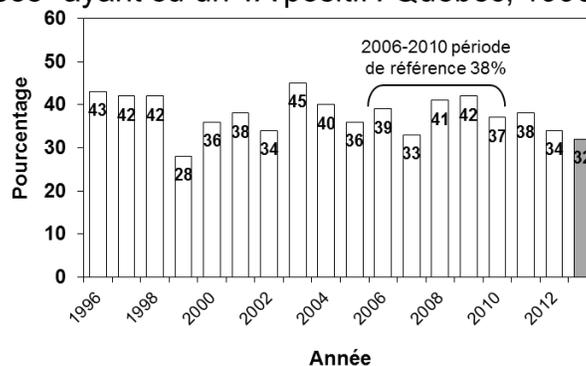
Tableau 9-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs mortellement
blessés : Québec, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs**	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1996	454	260	57.3	194	42.7
1997	390	227	58.2	163	41.8
1998	368	213	57.9	155	42.1
1999	411	295	71.8	116	28.2
2000	407	260	63.9	147	36.1
2001	326	201	61.7	125	38.3
2002	394	261	66.2	133	33.8
2003	352	195	55.4	157	44.6
2004	346	207	59.8	139	40.2
2005	419	267	63.7	152	36.3
2006	379	231	60.9	148	39.1
2007	321	216	67.3	105	32.7
2008	304	180	59.2	124	40.8
2009	274	160	58.4	114	41.6
2010	255	160	62.7	95	37.3
2011	300	185	61.7	115	38.3
2012	286	190	66.4	96	33.6
2013	257	174	67.7	83	32.3
période de référence 2006-2010	307	190	61.9	117	38.1
période 2011-2013	281	183	65.1	98	34.9

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

** Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 9-4
Pourcentage des conducteurs mortellement
blessés* ayant eu un TA positif : Québec, 1996 - 2013



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 de véhicules routiers en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Entre 1996 et 1997, le pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a connu une baisse générale, passant de 18,9 % à 15,3 %, s'est élevé à 18,8 % en 2009 pour diminuer jusqu'à 15,6 % en 2013.

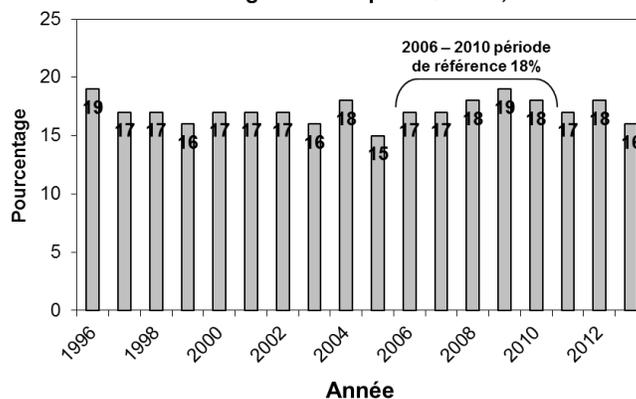
Pendant la période de référence (2006 – 2010), 17,8 % en moyenne de conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. De 2011 à 2013, le pourcentage moyen de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 17,0 %, soit une diminution de 4,5 % du problème par rapport à la période de référence.

Tableau 9-8
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, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
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)
2013	2218	345	(15.6)
période de référence 2006-2010	3240	576	(17.8)
période 2011-2013	2423	413	(17.0)

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

Figure 9-5
Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Québec, 1996 – 2013



9.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 9-9 et la figure 9-6 contiennent des données sur les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 14 ans (de 2000 à 2013). Comme pour le tableau 9-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5).

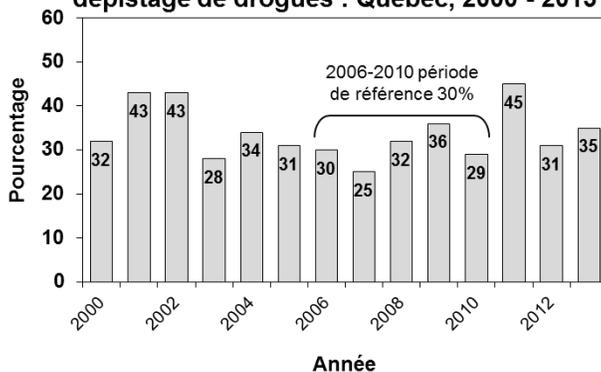
Comme on peut le constater au bas du tableau 9-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 30,3 %. Pendant la période de 2011 à 2013, 36,7 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 21,1 % par rapport à la période de référence.

Tableau 9-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Québec, 2000-2013

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	407	189	46.4	128	67.7	61	32.3
2001	326	210	64.4	120	57.1	90	42.9
2002	394	256	65.0	145	56.6	111	43.4
2003	352	211	59.9	153	72.5	58	27.5
2004	346	167	48.3	110	65.9	57	34.1
2005	419	219	52.3	152	69.4	67	30.6
2006	379	244	64.4	170	69.7	74	30.3
2007	321	197	61.4	147	74.6	50	25.4
2008	304	216	71.1	147	68.1	69	31.9
2009	274	135	49.3	86	63.7	49	36.3
2010	255	151	59.2	107	70.9	44	29.1
2011	300	186	62.0	103	55.4	83	44.6
2012	286	190	66.4	132	69.5	58	30.5
2013	257	186	72.4	121	65.1	65	34.9
période de référence 2006-2010	307	188	61.2	131	69.7	57	30.3
période 2011-2013	281	188	66.9	119	63.3	69	36.7

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 9-6
Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues : Québec, 2000 - 2013



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 2013. 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 2013. Ce tableau porte précisément sur les personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique dans laquelle était en cause au moins un véhicule routier. 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. 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, 8 personnes du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Nouveau-Brunswick en 2013. De plus, dans ces 8 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 2013, sept 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 87,5 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 43,8 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Nouveau-Brunswick en 2013.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 54 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière au Nouveau-Brunswick en 2013. Dans 52 de ces cas

(96,3 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 16 (30,8 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (54 x 0,308), on peut déterminer qu'*au Nouveau-Brunswick, en 2013, 17 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, 2013**

Catégorie de victimes	Nombre de décès*	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge						
16-19	8	8	100.0	7	87.5	43.8
20-25	10	10	100.0	3	30.0	18.8
26-35	7	7	100.0	1	14.3	6.3
36-45	7	7	100.0	4	57.1	25.0
46-55	6	5	83.3	1	20.0	6.3
>55	16	15	93.8	0	0.0	0.0
Sexe						
Homme	36	35	97.2	15	42.9	93.8
Femme	18	17	94.4	1	5.9	6.3
Genre de victime						
Conducteur	35	33	94.3	10	30.3	62.5
Passager	15	15	100.0	5	33.3	31.3
Piéton	4	4	100.0	1	25.0	6.3
Type de véhicule						
Automobiles	33	31	93.9	11	35.5	68.8
Camions/fourgonnettes	10	10	100.0	2	20.0	12.5
Motocyclettes	6	6	100.0	2	33.3	12.5
Véhicules non routiers	1	1	100.0	0	0.0	0.0
(Piétons)	4	4	100.0	1	25.0	6.3
TOTAL	54	52	96.3	16	30.8	100.0

* Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

10.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 43,8 % (voir la dernière colonne) avaient entre 16 et 19 ans, 25,0 %, entre 36 et 45 ans, 18,8 %, entre 20 et 25 ans et 6,3 %, entre 26 et 35 ans et entre 46 et 55 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 16 à 19 ans (87,5 %) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes de plus de 55 ans – 0,0 % des personnes 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 une collision liée à l'alcool, 93,8 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (42,9 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (5,9 %).

10.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 62,5 % étaient des conducteurs, 31,3 %, des passagers et 6,3 %, des piétons.

Parmi les différentes catégories de victimes, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (33,3 %) a été observée dans les collisions où un passager a été tué. L'alcool était en cause dans 30,3 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 25,0 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé.

10.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 68,8 % se trouvaient dans une automobile et 12,5 % étaient des occupants de camion/fourgonnette et des motocyclistes.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé (35,5 % par rapport à 20,0 %). Parmi les motocyclistes et les occupants de véhicules non routiers, 33,3 % et 0,0 %, respectivement, sont décédés dans une collision liée à l'alcool.

10.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs décédés dans une collision au Nouveau-Brunswick en 2013. 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) pour les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours de collisions survenues sur les voies publiques (voir la section 2.2.2).

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

Prenons par exemple le groupe des 36 à 45 ans, parmi lesquels il y a eu six conducteurs tués en 2013; ces six victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, trois (50,0 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 36 à 45 ans représentaient 33,3 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que trois des six conducteurs (50,0 %) mortellement blessés du groupe des 36 à 45 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avait 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 36 à 45 ans représentaient 60,0 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Nouveau-Brunswick, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2013, puisque 91,2 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Nouveau-Brunswick, 29,0 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et cinq des neuf (55,6 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas

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

- > 71,1 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 9,7 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 3,2 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 6,5 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 9,7 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

Tableau 10-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Nouveau-Brunswick, 2013

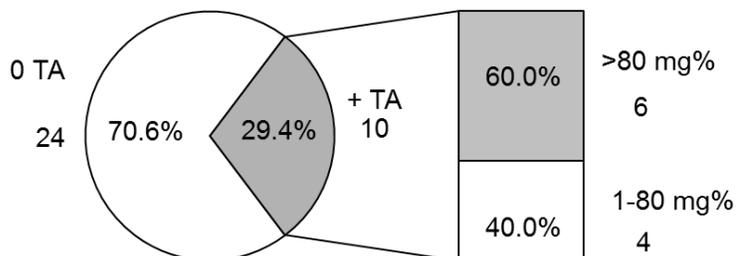
Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
<26**	9	9	100.0	5	55.6	55.6	2	22.2	40.0
26-35	5	5	100.0	1	20.0	11.1	0	0.0	0.0
36-45	6	6	100.0	3	50.0	33.3	3	50.0	60.0
46-55	5	3	60.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
>55	9	8	88.9	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	24	23	95.8	9	39.1	100.0	5	21.7	100.0
Femme	10	8	80.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	24	22	91.7	7	31.8	77.8	3	13.6	60.0
Camion/fourgonnette	5	5	100.0	1	20.0	11.1	1	20.0	20.0
Motocyclette	5	4	80.0	1	25.0	11.1	1	25.0	20.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	16	13	81.3	8	61.5	88.9	5	38.5	100.0
Plusieurs véhicules	18	18	100.0	1	5.6	11.1	0	0.0	0.0
TOTAL	34	31	91.2	9	29.0	100.0	5	16.1	100.0

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

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

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 10 des 34 conducteurs mortellement blessés (29,4 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, six, soit 60,0 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 10-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Nouveau-Brunswick, 2013



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

10.2.1 Variations selon l'âge. Les conducteurs des groupes de 16 à 19 ans et de 20 à 25 ans ont été regroupés (groupes des moins de 26 ans) afin d'éviter que l'un d'entre eux ne soit identifié. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 55,6 % avaient moins de 26 ans; 33,3 %, entre 36 et 45 ans et 11,1 %, 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%), 60,0 % avaient entre 36 et 45 ans et 40,0 % avaient moins de 26 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient moins de 26 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (55,6 %). Par contre, 0,0 % des conducteurs de 46 à 55 ans et 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 100,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (24 des 34 victimes ou 70,6 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (39,1 % et 0,0 %, respectivement). En outre, 55,6 % des conducteurs et 0,0 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

10.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 77,8 % étaient des automobilistes et les conducteurs de camions/fourgonnettes et les motocyclistes étaient représentés en proportions identiques, soit 11,1 % chacun.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 60,0 % étaient des automobilistes et les conducteurs de camions/fourgonnettes et les motocyclistes étaient représentés en proportions identiques, soit 20,0 % chacun.

Dans les différentes catégories de véhicules, 31,8 % des automobilistes, 25,0 % des motocyclistes et 20,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

10.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (16 sur 34) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause la quasi-totalité des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (88,9 % et 100,0 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Plus des trois cinquièmes des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (61,5 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 5,6 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2013 au Nouveau-Brunswick. *Au moment de la préparation du présent rapport, les données de 2013 n'étaient pas disponibles pour le Nouveau-Brunswick. Pour cette raison, les données de 2012 sont présentées dans cette section.* Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision 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 de véhicules routiers 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, 230 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 24,8 % 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, 22,8 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans et de celui des 26 à 35 ans et 17,5 %, de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et ceux du groupe des 16 à 19 ans ne représentaient, respectivement, que 0,0 % et 7,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

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 (48,3 %). 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 9,6 %, respectivement).

10.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 80,7 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (27,5 % et 18,3 %, respectivement).

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	14	4	28.6	7.0
20-25	27	13	48.1	22.8
26-35	35	13	37.1	22.8
36-45	36	10	27.8	17.5
46-55	40	9	22.5	15.8
>55	73	7	9.6	12.3
Indéterminé	4	1	25.0	1.8
<u>Sexe</u>				
Homme	167	46	27.5	80.7
Femme	60	11	18.3	19.3
Indéterminé	3	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	123	33	26.8	57.9
Camion/fourgonnette	71	19	26.8	33.3
Motocyclette	29	4	13.8	7.0
Semi-remorque	5	1	20.0	1.8
Autre véhicule routier	2	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	105	45	42.9	78.9
Plusieurs véhicules	125	12	16.4	21.1
TOTAL	230	57	24.8	100.0

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

10.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 57,9 % étaient des conducteurs d'automobiles, 33,3 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 7,0 % conduisaient des motocyclettes et 1,8 %, 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 et à 13,8 % des motocyclistes.

10.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 78,9 % 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 9,6 % 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 2013. On trouvera au tableau 3-14, en page 45, une comparaison du nombre et du pourcentage de conducteurs mortellement blessés, soumis à des tests de dépistage de l'alcool et des drogues. Le tableau 10-4 montre la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés, décédés dans les 30 jours d'une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5). Il indique aussi le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de différentes drogues. La section 2.2.5 présente une brève description des différentes catégories de drogues.

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était élevée au Nouveau-Brunswick en 2013, puisque 91,2 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Tableau 10-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés
de véhicules routiers : Nouveau-Brunswick, 2013

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
34	31	(91.2)	11	(35.5)

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	7	(63.6)
Dépresseurs du SNC	3	(27.3)
Stimulants du SNC	3	(27.3)
Analgésiques narcotiques	1	(9.1)
Anesthésiques dissociatifs	0	(0.0)
Hallucinogènes	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

** 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, 11 sur 34 (45,5 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (63,6 %). 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 et les stimulants du SNC (27,3 % chacune) et les analgésiques narcotiques (9,1 %).

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 2013. 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 : 1996 – 2013. 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 1996 et 2013. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 10.1. Dans cette section, 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.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a chuté, passant de 33 en 1996 à un 25 en 2008, avant d'atteindre un sommet à 39 en 2010, puis de retomber jusqu'à un creux de 16 en 2013. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a baissé en général, passant de 34,4 % en 1996 à son point le plus bas en 2000 (26,9 %) pour atteindre un sommet en 2010 (41,1 %) et de diminuer de façon générale jusqu'en 2013 (29,6 %).

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 36,0 % 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 4,4 % par rapport aux 36,0 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 34,4 % pendant la période de 2011 à 2013. 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 32,3 % par rapport à la moyenne de 31 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 21 pendant la période de 2011 à 2013.

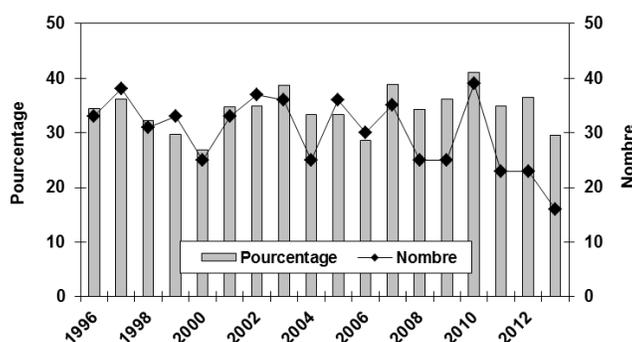
Tableau 10-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de
l'alcool: Nouveau-Brunswick, 1996 - 2013

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	96	33	34.4
1997	105	38	36.2
1998	96	31	32.3
1999	111	33	29.7
2000	93	25	26.9
2001	95	33	34.7
2002	106	37	34.9
2003	93	36	38.7
2004	75	25	33.3
2005	108	36	33.3
2006	105	30	28.6
2007	90	35	38.9
2008	73	25	34.2
2009	69	25	36.2
2010	95	39	41.1
2011	66	23	34.8
2012	63	23	36.5
2013	54	16	29.6
période de référence 2006 - 2010	86	31	36.0
période 2011 - 2013	61	21	34.4

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

**Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

Figure 10-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouveau-Brunswick, 1996 – 2013



10.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 18 ans, soit de 1996 à 2013, 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 de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.2).

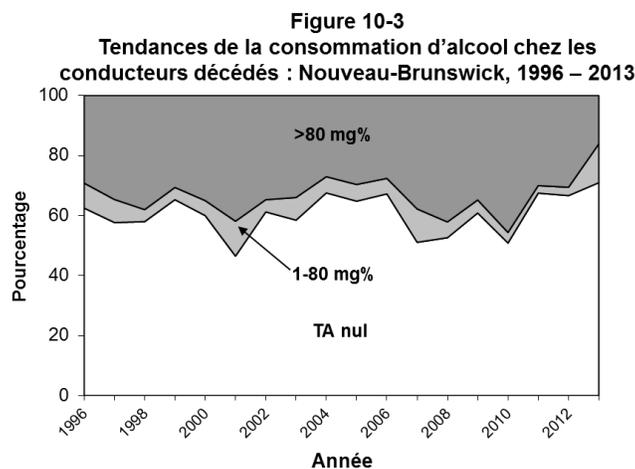
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a fluctué, atteignant son sommet en 2010 (45,6 %), puis diminuant de façon générale jusqu'en 2013 (16,1 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a diminué de façon générale entre 1996 (62,5 %) et 2001 (46,5 %), avant d'augmenter de façon générale jusqu'en 2006 (67,2 %), pour finir par descendre en 2010 (50,9 %) et atteindre un sommet en 2013 (71,0 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% s'est élevé de manière générale à partir de 1996 (8,3 %) jusqu'en 2001 (11,6 %), a fluctué jusqu'en 2007 (11,1), a diminué jusqu'en 2011 (2,7 %) et s'est élevé à un sommet en 2013 (12,9 %).

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 à 2013 a augmenté de 20,1 % (passant de 57,1 % à 68,6 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 6,6 % (de 6,1 % à 5,7 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 30,0 % (de 36,7 % à 25,7 %).

Tableau 10-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Nouveau-Brunswick, 1996 - 2013

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)
1996	56	48	85.7	30	62.5	4	8.3	14	29.2
1997	58	52	89.7	30	57.7	4	7.7	18	34.6
1998	57	50	87.7	29	58.0	2	4.0	19	38.0
1999	60	49	81.7	32	65.3	2	4.1	15	30.6
2000	51	40	78.4	24	60.0	2	5.0	14	35.0
2001	56	43	76.8	20	46.5	5	11.6	18	41.9
2002	61	49	80.3	30	61.2	2	4.1	17	34.7
2003	59	53	89.8	31	58.5	4	7.5	18	34.0
2004	42	37	88.1	25	67.6	2	5.4	10	27.0
2005	60	54	90.0	35	64.8	3	5.6	16	29.6
2006	65	58	89.2	39	67.2	3	5.2	16	27.6
2007	50	45	90.0	23	51.1	5	11.1	17	37.8
2008	41	38	92.7	20	52.6	2	5.3	16	42.1
2009	48	46	95.8	28	60.9	2	4.3	16	34.8
2010	60	57	95.0	29	50.9	2	3.5	26	45.6
2011	45	40	88.9	27	67.5	1	2.5	12	30.0
2012	39	36	92.3	24	66.7	1	2.8	11	30.6
2013	34	31	91.2	22	71.0	4	12.9	5	16.1
période de référence 2006-2010	53	49	92.5	28	57.1	3	6.1	18	36.7
période 2011-2013	39	35	89.7	24	68.6	2	5.7	9	25.7

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.



Le tableau 10-7 et la figure 10-4 contiennent aussi des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés de 1996 à 2013. Ici encore, ces données concernent les conducteurs de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.2). Cependant, ces résultats diffèrent 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 10-1). Deuxièmement, 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 43,4 %. Pendant la période de 2011 à 2013, 33,4 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif, soit une baisse de 23,3 % par rapport à la période de base.

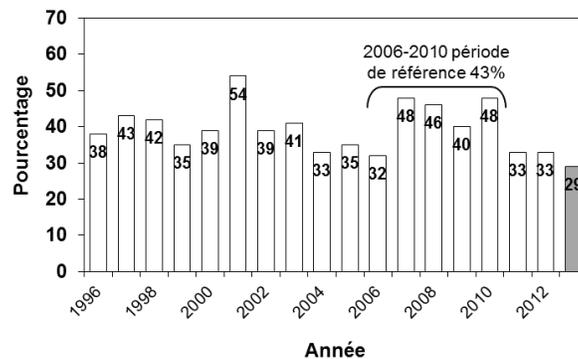
Tableau 10-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs mortellement blessés :
Nouveau-Brunswick, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs**	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1996	56	35	62.5	21	37.5
1997	58	33	56.9	25	43.1
1998	57	33	57.9	24	42.1
1999	60	39	65.0	21	35.0
2000	51	31	60.8	20	39.2
2001	56	26	46.4	30	53.6
2002	61	37	60.7	24	39.3
2003	59	35	59.3	24	40.7
2004	42	28	66.7	14	33.3
2005	60	39	65.0	21	35.0
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	48	29	60.4	19	39.6
2010	60	31	51.7	29	48.3
2011	45	30	66.7	15	33.3
2012	39	26	66.7	13	33.3
2013	34	24	70.6	10	29.4
période de référence 2006-2010	53	30	56.6	23	43.4
période 2011-2013	39	26	66.7	13	33.3

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

** Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 10-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif: Nouveau-Brunswick, 1996 - 2013



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 de véhicules routiers en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Comme il est mentionné dans la section 10.3, les données du Nouveau-Brunswick sur les collisions de l'année 2013 n'étaient pas disponibles au moment de la préparation du présent rapport. Pour cette raison, les données présentées dans cette sous-section ne concernent que la période de 1996 à 2012. De 1996 à 2001, 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, de façon générale de 24,5 % jusqu'à un sommet de 27,8 %. Par la suite, la fréquence a diminué jusqu'en 2005 (23,8 %), s'est élevée s'élever à 27,5 % en 2010, puis a fléchi 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 %.

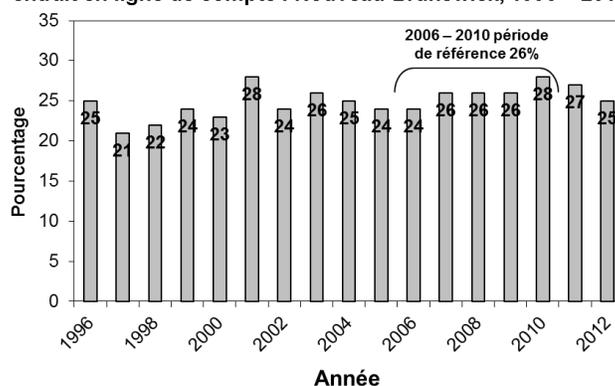
Tableau 10-8

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 : Nouveau-Brunswick, 1996 - 2012

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
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)

*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 de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1996 – 2012



10.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 10-9 et la figure 10-6 contiennent des données sur les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 14 ans (de 2000 à 2013). Comme pour le tableau 10-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5).

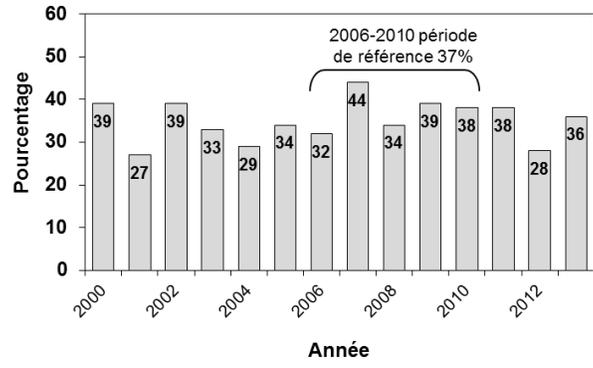
Comme on peut le constater au bas du tableau 10-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 37,0 %. Pendant la période de 2011 à 2013, 34,4 % en moyenne des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une baisse de 7,0 % par rapport à la période de référence.

Tableau 10-9
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Nouveau-Brunswick, 2000 - 2013

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)
2000	51	39	76.5	24	15	38.5
2001	56	37	66.1	27	10	27.0
2002	61	44	72.1	27	17	38.6
2003	59	52	88.1	35	17	32.7
2004	42	35	83.3	25	10	28.6
2005	60	50	83.3	33	17	34.0
2006	65	56	86.2	38	18	32.1
2007	50	43	86.0	24	19	44.2
2008	41	35	85.4	23	12	34.3
2009	48	44	91.7	27	17	38.6
2010	60	56	93.3	35	21	37.5
2011	45	34	75.6	21	13	38.2
2012	39	32	82.1	23	9	28.1
2013	34	31	91.2	20	11	35.5
période de référence 2006-2010	53	46	86.8	29	17	37.0
période 2011-2013	39	32	82.1	21	11	34.4

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 10-6
Pourcentage de conducteurs mortellement
blessés avec résultat positif au test de dépistage
de drogues : Nouveau-Brunswick, 2000 - 2013



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 2013. 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 2013. Ce tableau porte précisément sur les personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique dans laquelle était en cause au moins un véhicule routier. 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. 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, neuf personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Nouvelle-Écosse en 2013. De plus, dans les neuf cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, quatre personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 2013. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 44,4 % 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 20,0 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 2013.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 72 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière en Nouvelle-Écosse en 2013. Dans 70 de ces cas

(97,2 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Parmi ces cas connus, 20 (28,6 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (72 x 0,286), on peut déterminer qu'en Nouvelle-Écosse, en 2013, 21 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.

Tableau 11-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Nouvelle-Écosse, 2013

Catégorie de victimes	Nombre de décès*	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge						
<16	3	3	100.0	1	33.3	25.0
16-19	9	9	100.0	4	44.4	20.0
20-25	9	9	100.0	4	44.4	20.0
26-35	6	6	100.0	2	33.3	10.0
36-45	11	11	100.0	6	54.5	30.0
46-55	9	9	100.0	0	0.0	0.0
>55	25	23	92.0	3	13.0	15.0
Sexe						
Homme	54	53	98.1	16	30.2	80.0
Femme	18	17	94.4	4	23.5	20.0
Genre de victime						
Conducteur	49	48	98.0	10	20.8	50.0
Passager	15	15	100.0	6	40.0	30.0
Piéton	8	7	87.5	4	57.1	20.0
Type de véhicule						
Automobiles	34	33	97.1	10	30.3	50.0
Camions/fourgonnettes	18	18	100.0	4	22.2	20.0
Motocyclettes	10	10	100.0	1	10.0	5.0
Véhicules non routiers	2	2	100.0	1	50.0	5.0
(Piétons)	8	7	87.5	4	57.1	20.0
TOTAL	72	70	97.2	20	28.6	100.0

* Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

11.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 30,0 % (voir la dernière colonne) avaient entre 36 et 45 ans, 20,0 %, entre 16 et 19 ans et entre 20 et 25 ans, 15,0 % avaient plus de 55 ans, 10,0 % avaient entre 26 et 35 ans et 5,0 % 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 36 à 45 ans est décédée (54,5 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes du groupe des 40 à 55 ans (0,0 %).

11.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans 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 (30,2 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (23,5 %).

11.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 50,0 % étaient des conducteurs, 30,0 %, des passagers et 20,0 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (57,1 %) a été observée dans les collisions où un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 40,0 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 20,8 % de celles dans lesquelles un conducteur est décédé.

11.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 50,0 % se trouvaient dans une automobile, 20,0 %, dans un camion/fourgonnette et 5,0 %, dans un véhicule non routier et à motocyclette.

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 (30,3 % par rapport à 22,2 % et 10,0 %).

Le nombre de victimes dans les autres catégories de véhicules est trop restreint pour produire une estimation fiable de l'incidence de l'alcool.

11.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés en Nouvelle-Écosse en 2013. 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) pour les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours de collisions survenues sur les voies publiques (voir la section 2.2.2).

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

Prenons par exemple le groupe des 20 à 25 ans, parmi lesquels il y a eu cinq conducteurs tués en 2013; ces cinq victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, une (20,0 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 11,1 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un des cinq conducteurs (20,0 %) mortellement blessés du groupe des 20 à 25 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avait un TA de plus de 80 mg%. 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 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. En Nouvelle-Écosse, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2013, puisque 91,5 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Nouvelle-Écosse, 20,9 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et six des neuf conducteurs mortellement blessés (66,7 %) 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 :

- > 79,1 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 7,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 4,7 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 9,3 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

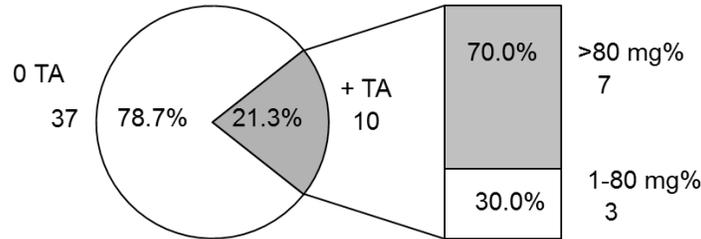
Tableau 11-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Nouvelle-Écosse, 2013

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	5	5	100.0	2	40.0	22.2	1	20.0	16.7
20-25	5	5	100.0	1	20.0	11.1	1	20.0	16.7
26-35	4	4	100.0	1	25.0	11.1	0	0.0	0.0
36-45	8	8	100.0	4	50.0	44.4	4	50.0	66.7
46-55	8	6	75.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
>55	17	15	88.2	1	6.7	11.1	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	37	34	91.9	8	23.5	88.9	5	14.7	83.3
Femme	10	9	90.0	1	11.1	11.1	1	11.1	16.7
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	28	27	96.4	6	22.2	66.7	5	18.5	83.3
Camion/fourgonnette	9	8	88.9	2	25.0	22.2	1	12.5	16.7
Motocyclette	10	8	80.0	1	12.5	11.1	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	26	23	88.5	7	30.4	77.8	6	26.1	100.0
Plusieurs véhicules	21	20	95.2	2	10.0	22.2	0	0.0	0.0
TOTAL	47	43	91.5	9	20.9	100.0	6	14.0	100.0

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

La répartition du TA des conducteurs blessés mortellement est illustrée à la figure 11-1. On peut y voir que 10 des 47 conducteurs mortellement blessés (21,3 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, sept (70,0 %) avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 11-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers décédés:
Nouvelle-Écosse, 2013



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

11.2.1 Variations selon l'âge. Parmi tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 44,4 % avaient entre 36 et 45 ans, 22,2 %, entre 16 et 19 ans et 11,1 % avaient entre 20 et 25 ans, entre 26 et 35 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%), 66,7 % avaient entre 36 et 45 ans et 16,7 % avaient entre 16 et 19 ans et entre 20 et 25 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 (50,0 %). Par contre, 0,0 % des conducteurs de 46 à 55 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 88,9 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 83,3 % 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 (37 des 47 victimes, ou 78,7 %, étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (23,5 % et 11,1 %, respectivement). En outre, 62,5 % 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), 66,7 % étaient des automobilistes, 22,2 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 11,1 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 83,3 % étaient des automobilistes et 16,7 % des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 25,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 22,2 % des automobilistes et 12,5 % 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 (26 des 47) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause 77,8 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et 100,0 % des conducteurs dont les facultés étaient affaiblies.

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Près du tiers des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (30,4 %) avaient un TA positif, comparativement à 10,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2013 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 de véhicules routiers 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, 285 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 15,8 % 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, 24,4 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 17,8 %, de celui des 20 à 25 ans, 15,6 %, de ceux des 36 à 45 ans et des 46 à 55 ans, 13,3 % avaient plus de 55 ans et 11,1 % avaient entre 16 et 19 ans.

Plus du quart des conducteurs des groupes des 16 à 19 ans et des 26 à 35 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (27,8 % et 26,2 %, 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 7,7 %, respectivement).

Tableau 11-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Nouvelle-Écosse, 2013

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	5	27.8	11.1
20-25	40	8	20.0	17.8
26-35	42	11	26.2	24.4
36-45	44	7	15.9	15.6
46-55	55	7	12.7	15.6
>55	78	6	7.7	13.3
Indéterminé	7	1	14.3	2.2
<u>Sexe</u>				
Homme	195	34	17.4	75.6
Femme	83	10	12.0	22.2
Indéterminé	7	1	14.3	2.2
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	149	29	19.5	64.4
Camion/fourgonnette	92	13	14.1	28.9
Motocyclette	32	3	9.4	6.7
Semi-remorque	5	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	7	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	108	34	31.5	75.6
Plusieurs véhicules	177	11	16.4	24.4
TOTAL	285	45	15.8	100.0

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

11.3.2 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 et ayant provoqué des blessures graves était plus importante que celle des femmes (17,4 % et 12,0 %, 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, 64,4 % conduisaient des automobiles, 28,9 %, des camions/fourgonnettes et 6,7 %, des motocyclettes.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs d'automobiles – 19,5 % ont été en cause dans des collisions liées à l'alcool, par rapport à 14,1 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 9,4 % des motocyclistes. Parmi les conducteurs de semi-remorques et ceux d'autres véhicules routiers, 0,0 % était 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, 75,6 % 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 – 31,5 % de ces conducteurs par rapport à seulement 6,2 % 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 2013. On trouvera au tableau 3-14, en page 45, une comparaison du nombre et du pourcentage de conducteurs mortellement blessés, soumis à des tests de dépistage de l'alcool et des drogues. Le tableau 11-4 montre la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés, décédés dans les 30 jours d'une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5). Il indique aussi le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de différentes drogues. La section 2.2.5 présente une brève description des différentes catégories de drogues.

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était très élevée en Nouvelle-Écosse en 2013, puisque 91,5 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 16 sur 43 (37,2 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (81,3 %). 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 (18,8 %), les dépresseurs du SNC (12,5 %) et les stimulants du SNC et les hallucinogènes (6,3 % chacun).

Tableau 11-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Nouvelle-Écosse, 2013

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
47	43	(91.5)	16	(37.2)

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	13	(81.3)
Analgésiques narcotiques	3	(18.8)
Dépresseurs du SNC	2	(12.5)
Stimulants du SNC	1	(6.3)
Hallucinogènes	1	(6.3)
Anesthésiques dissociatifs	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

** 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 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 2013. 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 : 1996 – 2013. 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 1996 et 2013. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 11.1 pour deux raisons. Dans cette section, 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.

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 39 en 1996 à 22 en 2004, puis il a monté à 35 en 2007, avant de baisser de façon générale jusqu'à 17 en 2013. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a grimpé de 34,8 % en 1996 à 43,4 % en 1998, a diminué de façon générale jusqu'à un creux de 21,5 % en 2008, s'est élevé à 37,3 % en 2009 pour redescendre à 23,6 % en 2013.

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 11,2 % par rapport aux 31,3 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 27,8 % pendant la période de 2011 à 2013. 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 20,0 % par rapport à la moyenne de 25 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 20 pendant la période de 2011 à 2013.

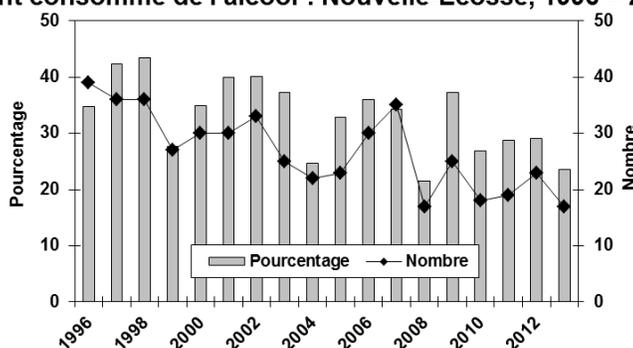
Tableau 11-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
roulière mettant en cause un conducteur ayant consommé de
l'alcool: Nouvelle-Écosse, 1996 - 2013

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	112	39	34.8
1997	85	36	42.4
1998	83	36	43.4
1999	98	27	27.6
2000	86	30	34.9
2001	75	30	40.0
2002	82	33	40.2
2003	67	25	37.3
2004	89	22	24.7
2005	70	23	32.9
2006	83	30	36.1
2007	102	35	34.3
2008	79	17	21.5
2009	67	25	37.3
2010	67	18	26.9
2011	66	19	28.8
2012	79	23	29.1
2013	72	17	23.6
période de référence 2006 - 2010	80	25	31.3
période 2011 - 2013	72	20	27.8

*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.

**Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision roulière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules rouliers.

Figure 11-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouvelle-Écosse, 1996 – 2013



11.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules rouliers mortellement blessés sur une période de 18 ans, soit de 1996 à 2013, 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 de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (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 1998 (52,6 %), a diminué de façon générale jusqu'en 2004 (18,4 %), a fluctué jusqu'en 2009 (39,5 %), avant de baisser de façon générale jusqu'en 2013 (14,0 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté de façon générale à partir de 1996 (56,1 %) jusqu'en 2004 (76,3 %), puis il a fluctué jusqu'en 2009 (58,1 %), puis il a atteint un sommet en 2013 (79,1 %). Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a connu une hausse générale à partir de 1996 (4,9 %) pour atteindre un sommet en 2002 (22,2 %), puis il a diminué en 2003 (2,3 %) et est demeuré relativement stable jusqu'en 2012 (1,9 %) avant de s'élever en 2013 (7,0 %).

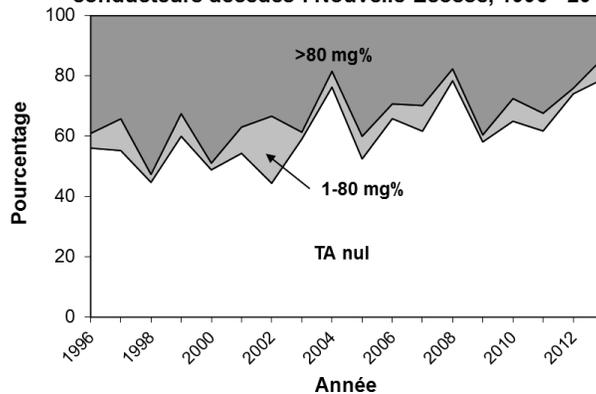
Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 11-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul pendant la période de 2011 à 2013 a augmenté de 10,3 % (passant de 65,9 % à 72,7 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on ne note aucun changement (de 4,5 % à 4,5 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 23,1 % (de 29,5 % à 22,7 %).

Tableau 11-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Nouvelle-Écosse, 1996 - 2013

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)
1996	57	41	71.9	23	56.1	2	4.9	16	39.0
1997	46	38	82.6	21	55.3	4	10.5	13	34.2
1998	51	38	74.5	17	44.7	1	2.6	20	52.6
1999	59	40	67.8	24	60.0	3	7.5	13	32.5
2000	56	45	80.4	22	48.9	1	2.2	22	48.9
2001	52	46	88.5	25	54.3	4	8.7	17	37.0
2002	40	36	90.0	16	44.4	8	22.2	12	33.3
2003	47	44	93.6	26	59.1	1	2.3	17	38.6
2004	44	38	86.4	29	76.3	2	5.3	7	18.4
2005	41	40	97.6	21	52.5	3	7.5	16	40.0
2006	46	41	89.1	27	65.9	2	4.9	12	29.3
2007	54	47	87.0	29	61.7	4	8.5	14	29.8
2008	54	51	94.4	40	78.4	2	3.9	9	17.6
2009	47	43	91.5	25	58.1	1	2.3	17	39.5
2010	40	40	100.0	26	65.0	3	7.5	11	27.5
2011	41	34	82.9	21	61.8	2	5.9	11	32.4
2012	59	54	91.5	40	74.1	1	1.9	13	24.1
2013	47	43	91.5	34	79.1	3	7.0	6	14.0
période de référence 2006-2010	48	44	91.7	29	65.9	2	4.5	13	29.5
période 2011-2013	49	44	89.8	32	72.7	2	4.5	10	22.7

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 11-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les
conducteurs décédés : Nouvelle-Écosse, 1996 - 2013



Le tableau 11-7 et la figure 11-4 contiennent aussi des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés de 1996 à 2013. Ici encore, ces données concernent les conducteurs de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.2). Cependant, 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 11-1). Deuxièmement, 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 35,4 %. Pendant la période de 2011 à 2013, 28,6 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 19,2 % par rapport à la période de référence.

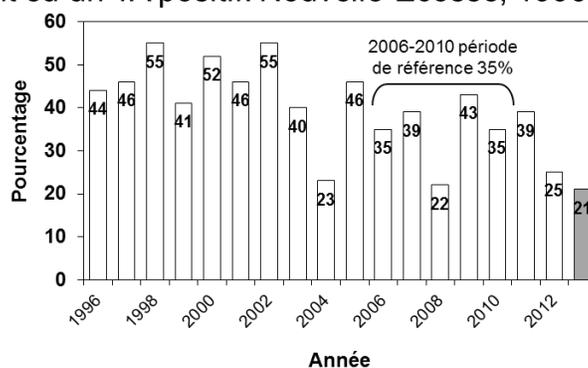
Tableau 11-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs mortellement blessés :
Nouvelle-Écosse, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs**	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
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	59	35	59.3	24	40.7
2000	56	27	48.2	29	51.8
2001	52	28	53.8	24	46.2
2002	40	18	45.0	22	55.0
2003	47	28	59.6	19	40.4
2004	44	34	77.3	10	22.7
2005	41	22	53.7	19	46.3
2006	46	30	65.2	16	34.8
2007	54	33	61.1	21	38.9
2008	54	42	77.8	12	22.2
2009	47	27	57.4	20	42.6
2010	40	26	65.0	14	35.0
2011	41	25	61.0	16	39.0
2012	59	44	74.6	15	25.4
2013	47	37	78.7	10	21.3
période de référence 2006-2010	48	31	64.6	17	35.4
période 2011-2013	49	35	71.4	14	28.6

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

** Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 11-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés* ayant eu un TA positif: Nouvelle-Écosse, 1996 - 2013



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 de véhicules routiers en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. De 1996 à 1998, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves a diminué, passant de 24,9 % à 20,4 %, pour augmenter ensuite de façon générale jusqu'à 26,2 % en 2007, baisser à 20,0 % en 2008, s'élever à 25,8 % en 2010 et redescendre à un creux de 15,8 % en 2013.

Comme le montre le tableau 11-8, pendant la période de référence (2006 – 2010), 23,9 % en moyenne de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. Au cours de la période de 2011 à 2013, la fréquence des conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a diminué à 17,1 %, ce qui représente une baisse de 28,5 %.

Tableau 11-8

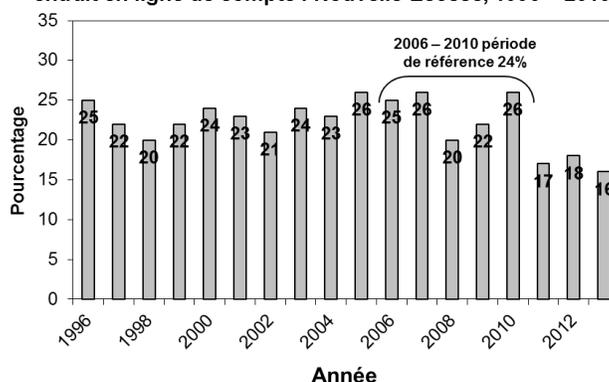
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
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)
2013	285	45	(15.8)
période de référence 2006-2010	318	76	(23.9)
période 2011-2013	328	56	(17.1)

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

Figure 11-5

Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1996 – 2013



11.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 11-9 et la figure 11-6 contiennent des données sur les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de

14 ans (de 2000 à 2013). Comme pour le tableau 11-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers décédés dans les 30 jours d'une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5).

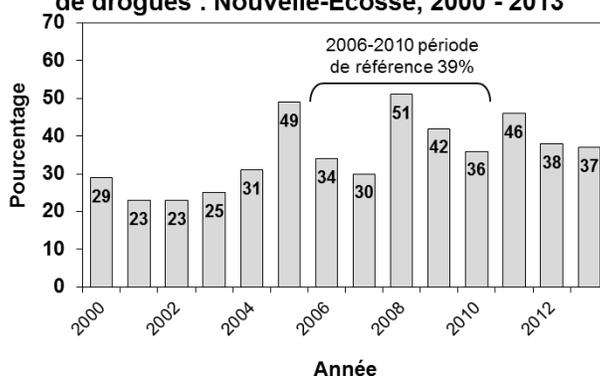
Comme on peut le constater au bas du tableau 11-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 39,0 %. Pendant la période de 2011 à 2013, 39,5 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 1,3 % par rapport à la période de référence.

Tableau 11-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Nouvelle-Écosse, 2000 - 2013

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	35	62.5	25	71.4	10	28.6
2001	52	40	76.9	31	77.5	9	22.5
2002	40	35	87.5	27	77.1	8	22.9
2003	47	40	85.1	30	75.0	10	25.0
2004	44	32	72.7	22	68.8	10	31.3
2005	41	35	85.4	18	51.4	17	48.6
2006	46	35	76.1	23	65.7	12	34.3
2007	54	44	81.5	31	70.5	13	29.5
2008	54	43	79.6	21	48.8	22	51.2
2009	47	43	91.5	25	58.1	18	41.9
2010	40	39	97.5	25	64.1	14	35.9
2011	41	33	80.5	18	54.5	15	45.5
2012	59	53	89.8	33	62.3	20	37.7
2013	47	43	91.5	27	62.8	16	37.2
période de référence 2006-2010	48	41	85.4	25	61.0	16	39.0
période 2011-2013	49	43	87.8	26	60.5	17	39.5

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 11-6
Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues : Nouvelle-Écosse, 2000 - 2013



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 2013. 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 2013. Ce tableau porte précisément sur les personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique dans laquelle était en cause au moins un véhicule routier. 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. 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, cinq personnes faisant partie du groupe des 46 à 55 ans ont été tuées dans des collisions routières à l'Île-du-Prince-Édouard en 2013. De plus, dans ces cinq 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 2013, deux personnes faisant partie du groupe des 46 à 55 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 40,0 % des 46 à 55 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 46 à 55 ans représente 40,0 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard en 2013.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 14 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière à l'Île-du-Prince-Édouard en 2013. Dans 13 de ces

cas (92,9 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Parmi ces cas connus, cinq (38,5 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (14 x 0,385), on peut déterminer qu'à l'Île-du-Prince-Édouard, en 2013, cinq personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.

12.1.1 Âge de la victime. Les personnes des groupes de 20 à 25 ans, de 26 à 35 ans et de 36 à 45 ans ont été réunies pour former un groupe d'âge plus étendu (20 à 45 ans) afin d'éviter qu'une personne soit identifiée. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 40,0 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 45 ans et entre 46 et 55 ans, tandis que 20,0 % avaient plus de 55 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne de 20 à 45 ans est décédée (66,7 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes de plus de 55 ans, puisque 20,0 % des personnes de ce groupe d'âge ont été victimes de collisions liées à l'alcool.

Tableau 12-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 2013

Catégorie de victimes	Nombre de décès*	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge						
20-45**	3	3	100.0	2	66.7	40.0
46-55	5	5	100.0	2	40.0	40.0
>55	6	5	83.3	1	20.0	20.0
Sexe						
Homme	9	8	88.9	4	50.0	80.0
Femme	5	5	100.0	1	20.0	20.0
Genre de victime						
Conducteur	10	9	90.0	3	33.3	60.0
Passager	2	2	100.0	1	50.0	20.0
Piéton	2	2	100.0	1	50.0	20.0
Type de véhicule						
Automobile	7	6	85.7	2	33.3	40.0
Camion/fourgonnette	1	1	100.0	0	0.0	0.0
Motocyclette	4	4	100.0	2	50.0	40.0
(Piéton)	2	2	100.0	1	50.0	20.0
TOTAL	14	13	92.9	5	38.5	100.0

* Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

12.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans 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 (50,0 %) était aussi supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (20,0 %).

12.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 60,0 % étaient des conducteurs de véhicule et 20,0 %, des passagers et 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 passager ou un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 33,3 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé.

12.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, les occupants d'automobile et les motocyclistes représentaient chacun 40,0 %.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un motocycliste est décédé (50,0 %) était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (33,3 %).

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 une collision à l'Île-du-Prince-Édouard en 2013. 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) pour les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours de collisions survenues sur les voies publiques (voir la section 2.2.2).

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 plus de 55 ans, parmi lesquels il y a eu quatre conducteurs tués en 2013; toutes ces victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, une (25,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés de plus de 55 ans représentaient 33,3 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

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

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. À l'Île-du-Prince-Édouard, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2013, puisque 90,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Tableau 12-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Île-du-Prince-Édouard, 2013

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
20-25	1	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
26-55**	5	5	100.0	2	40.0	66.7	2	40.0	100.0
>55	4	4	100.0	1	25.0	33.3	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	8	7	87.5	3	42.9	100.0	2	28.6	100.0
Femme	2	2	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	6	6	100.0	2	33.3	66.7	2	33.3	100.0
Camion/fourgonnette	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Motocyclette	3	2	66.7	1	50.0	33.3	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	5	5	100.0	2	40.0	66.7	2	40.0	100.0
Plusieurs véhicules	5	4	80.0	1	25.0	33.3	0	0.0	0.0
TOTAL	10	9	90.0	3	33.3	100.0	2	22.2	100.0

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

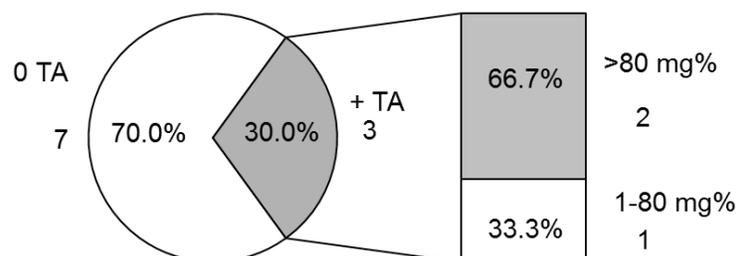
** Les conducteurs de multiples groupes d'âge ont été regroupés afin d'éviter que l'un d'entre eux ne soit identifié.

À l'Île-du-Prince-Édouard, 33,3 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et deux des trois (66,7 %) 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 :

- > 66,7 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 11,1 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 11,1 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 11,1 % 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 trois des dix conducteurs mortellement blessés (30,0 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, deux (66,7 %) avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 12-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Île-du-Prince-Édouard, 2013



* 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 26 à 35 ans, de 36 à 45 ans et de 46 à 55 ans ont été réunis pour former le groupe des 26 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), 66,7 % avaient entre 26 et 55 ans et 33,3 % 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 26 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 entre 26 et 55 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (40,0 %). Un des quatre (25,0 %) conducteurs de plus de 55 ans avaient consommé de l'alcool.

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

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (huit des dix victimes ou 80,0 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (42,9 % et 0,0 %, respectivement). En outre, 66,7 % des conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

12.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 66,7 % étaient des automobilistes et 33,3 %, des motocyclistes.

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

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des motocyclistes et 33,3 % des automobilistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. L'unique conducteur de camion/fourgonnette n'en avait pas consommé.

12.2.4 Variations selon le genre de collision. Cinq des dix conducteurs décédés (50,0 %) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, et ces accidents mettaient en cause 66,7 % 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. Les deux cinquièmes des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (40,0 %) avaient un TA positif, comparativement à 25,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2013 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 de véhicules routiers 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, 53 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 24,5 % 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, 30,8 % faisaient partie du groupe des 46 à 55 ans, 23,1 % avaient plus de 55 ans, 15,4 % faisaient partie des groupes de 16 à 19 ans et de 36 à 45 ans et 7,7 %, de ceux des 20 à 25 ans et des 26 à 35 ans.

La moitié des conducteurs du groupe des 46 à 55 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (50,0 %). Les conducteurs le moins souvent représentés dans ce genre de collisions ont été ceux du groupe de 26 à 35 ans (14,3 %).

12.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 76,9 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (29,4 % et 15,8 %, respectivement).

Tableau 12-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Île-du-Prince-Édouard, 2013

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	8	2	25.0	15.4
20-25	5	1	20.0	7.7
26-35	7	1	14.3	7.7
36-45	9	2	22.2	15.4
46-55	8	4	50.0	30.8
>55	16	3	18.8	23.1
<u>Sexe</u>				
Homme	34	10	29.4	76.9
Femme	19	3	15.8	23.1
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	37	9	24.3	69.2
Camion/fourgonnette	7	3	42.9	23.1
Motocyclette	7	0	0.0	0.0
Semi-remorque	2	1	50.0	7.7
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	18	7	38.9	53.8
Plusieurs véhicules	35	6	17.1	46.2
TOTAL	53	13	24.5	100.0

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

12.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 69,2 % étaient des conducteurs d'automobiles, 23,1 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 7,7 %, des conducteurs de semi-remorques.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de semi-remorques, soit 50,0 % comparativement à 42,9 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes. Chez les conducteurs d'automobiles, 24,3 % 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, 53,8 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 38,9 % de ces conducteurs par rapport à seulement 17,1 % 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 2013. On trouvera au tableau 3-14, en page 45, une comparaison du nombre et du pourcentage de conducteurs mortellement blessés, soumis à des tests de dépistage de l'alcool et des drogues. Le tableau 12-4 montre la fréquence de la consommation de

drogues chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés, décédés dans les 30 jours d'une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5). Il indique aussi le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de différentes drogues. La section 2.2.5 présente une brève description des différentes catégories de drogues.

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était faible à l'Île-du-Prince-Édouard en 2013, puisque 50,0 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs mortellement blessés soumis à ces tests, un sur cinq (20,0 %) a obtenu un résultat positif. Les catégories le plus fréquemment décelées chez ces conducteurs étaient le cannabis et les stimulants du SNC (100,0 %).

Tableau 12-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés
de véhicules routiers : Île-du-Prince-Édouard, 2013

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
10	5	(50.0)	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**
Cannabis	1	(100.0)
Stimulants du SNC	1	(100.0)
Analgésiques narcotiques	0	(0.0)
Dépresseurs du SNC	0	(0.0)
Hallucinogènes	0	(0.0)
Anesthésiques dissociatifs	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

** 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 2013. 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 : 1996 – 2013. 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 1996 et 2013. Ces résultats diffèrent

légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 12.1. Dans cette section, 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.

Comme le montrent le tableau et la figure, le nombre de décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a augmenté de façon générale, passant de quatre à un sommet de 14 entre 1996 et 2006. Ce nombre a diminué jusqu'à un creux en 2010 avant de remonter à 10 en 2011 et de redescendre à quatre en 2013. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a augmenté de façon générale, passant de 26,7 % en 1996 à 61,5 % en 2003, est resté stable jusqu'en 2009 avant de chuter à un son plus bas, à 11,1 %, en 2010, d'atteindre un sommet à 72,7 % en 2012 avant de redescendre en 2013 (28,6 %).

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, 1996 - 2013

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	15	4	26.7
1997	20	6	30.0
1998	20	2	10.0
1999	19	5	26.3
2000	19	5	26.3
2001	14	7	50.0
2002	17	9	52.9
2003	13	8	61.5
2004	28	10	35.7
2005	15	3	20.0
2006	26	14	53.8
2007	8	4	50.0
2008	17	9	52.9
2009	12	6	50.0
2010	9	1	11.1
2011	18	10	55.6
2012	11	8	72.7
2013	14	4	28.6
période de référence 2006 - 2010	14	7	50.0
période 2011 - 2013	14	7	50.0

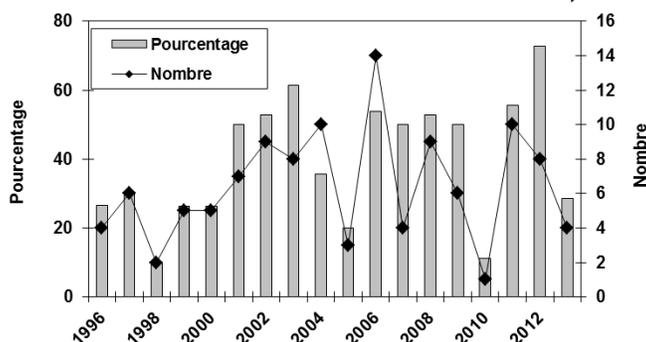
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

**Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

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 50,0 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause n'a pas changé, puisqu'il se situait à 50,0 % pour la période de référence (2006 – 2010) et s'établissait à 50,0 % pendant la période de 2011 à 2013. De

plus, en ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on constate qu'il est resté stable par rapport à la moyenne de sept pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à sept également pendant la période de 2011 à 2013.

Figure 12-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2013



12.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 18 ans, soit de 1996 à 2013, 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 de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (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 augmenté en général entre 1996 (18,2 %) et 2001 (40,0 %), pour atteindre un sommet en 2007 (75,0 %), diminuer en 2010 (0,0 %), remonter en 2011 (45,5 %) et baisser jusqu'en 2013 (22,2 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a été généralement stable de 1996 (72,7 %) à 2006 (75,0 %), a chuté en 2007 (25,0 %), puis s'est élevé en 2010 (83,3 %) et est redescendu à son plus bas en 2012 (20,0 %) avant de remonter en 2013 (66,7 %). Quant au pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg%, il a atteint 22,2 % en 1997, a chuté à son plus bas (0,0 %) en 1998, s'y maintenant jusqu'en 2002, et de nouveau de 2005 à 2009, puis il a atteint son plus haut niveau en 2012 (40,0 %) avant de redescendre en 2013 (11,1 %).

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 à 2013 a diminué de 20,1 % (passant de 55,6 % à 44,4 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 0,0 % à 22,0 %. En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 25,0 % entre les 44,4 % de la période de référence et les 33,3 % de la période de 2011 à 2013.

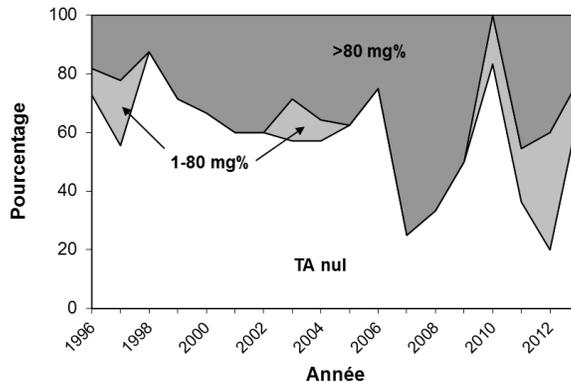
Tableau 12-6

Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2013

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)
1996	11	11	100.0	8	72.7	1	9.1	2	18.2
1997	10	9	90.0	5	55.6	2	22.2	2	22.2
1998	11	8	72.7	7	87.5	0	0.0	1	12.5
1999	10	7	70.0	5	71.4	0	0.0	2	28.6
2000	12	9	75.0	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	8	7	87.5	4	57.1	1	14.3	2	28.6
2004	16	14	87.5	8	57.1	1	7.1	5	35.7
2005	13	8	61.5	5	62.5	0	0.0	3	37.5
2006	13	12	92.3	9	75.0	0	0.0	3	25.0
2007	4	4	100.0	1	25.0	0	0.0	3	75.0
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
2013	10	9	90.0	6	66.7	1	11.1	2	22.2
période de référence 2006-2010	9	9	100.0	5	55.6	0	0.0	4	44.4
période 2011-2013	9	9	100.0	4	44.4	2	22.2	3	33.3

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 12-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2013



Le tableau 12-7 et la figure 12-4 contiennent aussi des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés de 1996 à 2013. Ici encore, ces données concernent les conducteurs de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.2). Cependant, 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 12-1). Deuxièmement, 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 à 2013, 55,6 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une hausse de 25,2 % par rapport à la période de base.

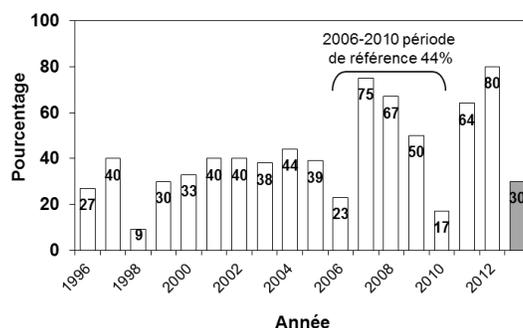
Tableau 12-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs mortellement blessés :
Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs**	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1996	11	8	72.7	3	27.3
1997	10	6	60.0	4	40.0
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	5	3	60.0	2	40.0
2002	10	6	60.0	4	40.0
2003	8	5	62.5	3	37.5
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
2013	10	7	70.0	3	30.0
période de référence 2006-2010	9	5	55.6	4	44.4
période 2011-2013	9	4	44.4	5	55.6

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

** Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 12-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif: Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2013



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 de véhicules routiers en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. De 1996 à 2003, le pourcentage des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a diminué de façon générale, passant de 29,7 % à un creux de 16,2 %, puis, il a atteint un sommet en 2009 (31,0 %), avant de descendre à 19,7 % en 2010 et de se stabiliser entre 2011 et 2013 (24,5 %).

Comme l'illustre le tableau 12-8, 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 à 2013, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool s'est élevé à 25,4 %, soit une augmentation de 10,4 %.

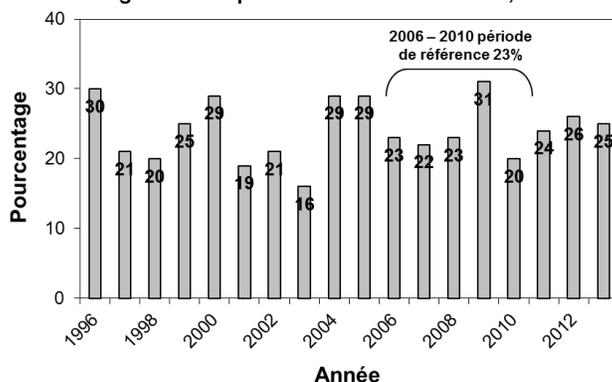
Tableau 12-8

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 : Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
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)
2013	53	13	(24.5)
période de référence 2006-2010	61	14	(23.0)
période 2011- 2013	59	15	(25.4)

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

Figure 12-5
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, 1996 – 2013



12.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 12-9 et la figure 12-6 contiennent des données sur les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 14 ans (de 2000 à 2013). Comme pour le tableau 12-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers décédés dans les 30 jours d'une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5).

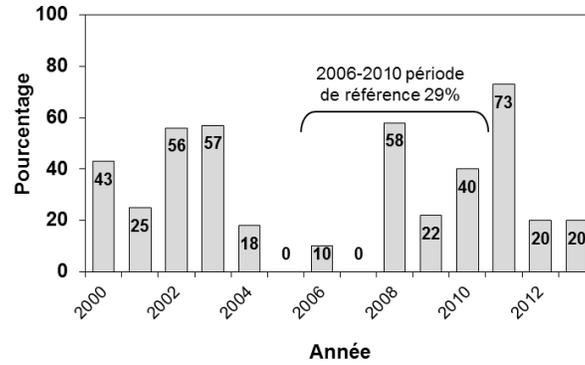
Comme on peut le constater au bas du tableau 12-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 28,6 %. Pendant la période de 2011 à 2013, 42,9 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 50,0 % par rapport à la période de référence.

Tableau 12-9
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Île-du-Prince-Édouard, 2000 - 2013

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	12	7	58.3	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	8	7	87.5	3	42.9	4	57.1
2004	16	11	68.8	9	81.8	2	18.2
2005	13	8	61.5	8	100.0	0	0.0
2006	13	10	76.9	9	90.0	1	10.0
2007	4	3	75.0	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	5	5	100.0	4	80.0	1	20.0
2013	10	5	50.0	4	80.0	1	20.0
période de référence 2006-2010	9	7	77.8	5	71.4	2	28.6
période 2011-2013	9	7	77.8	4	57.1	3	42.9

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 12-6
Pourcentage de conducteurs mortellement
blessés avec résultat positif au test de dépistage
de drogues : Île-du-Prince-Édouard, 2000 - 2013



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 2013. 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 2013. Ce tableau porte précisément sur les personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique dans laquelle était en cause au moins un véhicule routier. 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. 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, sept personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières à Terre-Neuve-et-Labrador en 2013. De plus, dans six de ces cas (85,7 %), 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 2013, quatre personnes du groupe des 26 à 35 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool à Terre-Neuve-et-Labrador. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 66,7 % 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 33,3 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool à Terre-Neuve-et-Labrador en 2013.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 36 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière à Terre-Neuve-et-Labrador en 2013. Dans 31 de

ces cas (86,1 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Parmi ces cas connus, 12 (38,7 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (36 x 0,387) on peut déterminer qu'à *Terre-Neuve-et-Labrador, en 2013, 14 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.*

13.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 33,3 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 25,0 %, entre 46 et 55 ans, 16,7 %, entre 16 et 19 ans et 8,3 %, entre 20 et 25 ans, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne des groupes de 36 à 45 ans est décédée (75,0 %). 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 8,3 % des plus de 55 ans ont été victimes de collisions liées à l'alcool.

Tableau 13-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Terre-Neuve-et-Labrador, 2013

Catégorie de victimes	Nombre de décès*	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge						
<16	1	0	0.0	0	0.0	0.0
16-19	4	4	100.0	2	50.0	16.7
20-25	2	2	100.0	1	50.0	8.3
26-35	7	6	85.7	4	66.7	33.3
36-45	6	4	66.7	3	75.0	25.0
46-55	3	3	100.0	1	33.3	8.3
>55	13	12	92.3	1	8.3	8.3
Sexe						
Homme	25	21	84.0	10	47.6	83.3
Femme	11	10	90.9	2	20.0	16.7
Genre de victime						
Conducteur	23	21	91.3	10	47.6	83.3
Passager	8	5	62.5	1	20.0	8.3
Piéton	5	5	100.0	1	20.0	8.3
Type de véhicule						
Automobile	20	16	80.0	5	31.3	41.7
Camion/fourgonnette	8	7	87.5	4	57.1	33.3
Autre véhicule**	3	3	100.0	2	66.7	16.7
(Piéton)	5	5	100.0	1	20.0	8.3
TOTAL	36	31	86.1	12	38.7	100.0

* Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

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

13.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 83,3 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (47,6 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (20,0 %).

13.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 83,3 % étaient des conducteurs et 8,3 %, des passagers et des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (47,6 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 20,0 % des collisions dans lesquelles un passager ou un piéton est décédé.

13.1.4 Type de véhicule. Les motocyclistes et les occupants de véhicules non routiers ont été regroupés dans la catégorie « autres véhicules » afin de s'assurer qu'aucune personne ne pouvait être identifiée. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 41,7 % se trouvaient dans une automobile, 33,3 %, dans un camion/fourgonnette et 16,7 % 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'autre véhicule est décédé (66,7 %) était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé (57,1 %). Parmi les occupants d'automobile, 31,3 % sont décédés dans une collision liée à l'alcool.

13.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs décédés mortellement blessés à Terre-Neuve-et-Labrador en 2013. 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) pour les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours de collisions survenues sur les voies publiques (voir la section 2.2.2).

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 deux conducteurs tués en 2013; ces deux victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, une (50,0 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 46 à 55 ans représentaient 11,1 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un des deux conducteurs (50,0 %) 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 14,3 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. À Terre-Neuve-et-Labrador, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2013, puisque 100,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

À Terre-Neuve-et-Labrador, 40,9 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et sept sur neuf (77,8 %) 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 :

- > 59,1 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 4,5 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 4,5 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 9,1 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 22,7 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

Tableau 13-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Terre-Neuve-et-Labrador, 2013

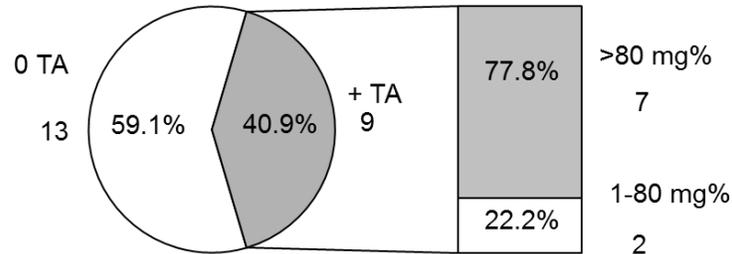
Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
16-19	3	3	100.0	2	66.7	22.2	0	0.0	0.0
20-35**	6	6	100.0	4	66.7	44.4	4	66.7	57.1
36-45	3	3	100.0	2	66.7	22.2	2	66.7	28.6
46-55	2	2	100.0	1	50.0	11.1	1	50.0	14.3
>55	8	8	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	15	15	100.0	8	53.3	88.9	6	40.0	85.7
Femme	7	7	100.0	1	14.3	11.1	1	14.3	14.3
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	14	14	100.0	5	35.7	55.6	4	28.6	57.1
Camion/fourgonnette	6	6	100.0	3	50.0	33.3	2	33.3	28.6
Motocyclette	2	2	100.0	1	50.0	11.1	1	50.0	14.3
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	15	15	100.0	8	53.3	88.9	6	40.0	85.7
Plusieurs véhicules	7	7	100.0	1	14.3	11.1	1	14.3	14.3
TOTAL	22	22	100.0	9	40.9	100.0	7	31.8	100.0

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

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

La répartition du TA des conducteurs blessés mortellement est illustrée à la figure 13-1. On peut y voir que neuf des 22 conducteurs mortellement blessés (40,9 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, sept, soit 77,8 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 13-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Terre-Neuve-et-Labrador, 2013



* 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 20 à 25 ans et de 26 à 35 ans ont été regroupés (formant le groupe des 20 à 35 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), 44,4 % avaient entre 20 et 35 ans, 22,2 %, entre 16 et 19 ans et entre 36 et 45 ans et 11,1 %, entre 46 et 55 ans. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 57,1 % avaient entre 20 et 35 ans, 28,6 %, entre 36 et 45 ans et 14,3 %, entre 46 et 55 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés des groupes de 16 à 19 ans, de 20 à 35 ans et de 36 à 45 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (66,7 %). Par contre, aucun (0,0 %) des conducteurs mortellement blessés de plus de 55 ans n'avait consommé d'alcool.

13.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 88,9 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 85,7 % 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 (15 des 22 victimes ou 68,2 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (53,3 % et 14,3 %, respectivement). En outre, 75,0 % 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), les automobilistes représentaient 55,6 %, les conducteurs de camions/fourgonnettes, 33,3 % et les motocyclistes, 11,1 %. Parmi les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 57,1 % étaient des automobilistes, 28,6 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 14,3 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et des motocyclistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool, comparativement à 35,7 % des automobilistes mortellement blessés.

13.2.4 Variations selon le genre de collision. Les deux tiers des conducteurs décédés (15 sur 22) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause 88,9 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et 85,7 % 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. La moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (53,3 %) avaient un TA positif, comparativement à 14,3 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2013 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 de véhicules routiers 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, 151 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 17,9 % étaient liées à l'alcool.

13.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 18,5 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans et des plus de 55 ans et 14,8 %, de celui des 20 à 25 ans. Les conducteurs de moins du groupe des 36 à 45 ans représentaient 3,7 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Le tiers des conducteurs du groupe des 16 à 19 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (33,3 %). Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des 36 à 45 ans (5,9 %).

13.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 63,0 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (23,3 % et 9,4 %, respectivement).

Tableau 13-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Terre-Neuve-et-Labrador, 2013

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	6	2	33.3	7.4
20-25	13	4	30.8	14.8
26-35	16	5	31.3	18.5
36-45	17	1	5.9	3.7
46-55	19	3	15.8	11.1
>55	33	5	15.2	18.5
Indéterminé	47	7	14.9	25.9
<u>Sexe</u>				
Homme	73	17	23.3	63.0
Femme	32	3	9.4	11.1
Indéterminé	46	7	15.2	25.9
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	72	13	18.1	48.1
Camion/fourgonnette	56	13	23.2	48.1
Motocyclette	17	1	5.9	3.7
Semi-remorque	1	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	5	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	70	24	34.3	88.9
Plusieurs véhicules	81	3	3.7	11.1
TOTAL	151	27	17.9	100.0

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

13.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 48,1 % étaient des conducteurs d'automobiles et de camions/fourgonnettes et 3,7 %, de motocyclettes.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de camions/fourgonnettes, soit 23,2 % comparativement à 18,1 % pour les conducteurs d'automobiles et 5,9 % pour les motocyclistes.

13.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 88,9 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 34,3 % par rapport à 3,7 % 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 2013. On trouvera au tableau 3-14, en page 45, une comparaison du nombre et du pourcentage de conducteurs mortellement blessés, soumis à des tests de dépistage de l'alcool et des drogues. Le tableau 13-4 montre la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés, décédés dans les 30 jours d'une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5). Il indique aussi le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de différentes drogues. La section 2.2.5 présente une brève description des différentes catégories de drogues.

Comme on peut le constater, la fréquence des tests de dépistage de drogues était faible à Terre-Neuve-et-Labrador en 2013, puisque 36,4 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, un sur huit (12,5 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie de drogues la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs de même que les stimulants du SNC (100,0 % chacun).

Tableau 13-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés de
véhicules routiers : Terre-Neuve-et-Labrador, 2013

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
22	8	(36.4)	1	(12.5)

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	1	(100.0)
Stimulants du SNC	1	(100.0)
Analgésiques narcotiques	0	(0.0)
Dépresseurs du SNC	0	(0.0)
Hallucinogènes	0	(0.0)
Anesthésiques dissociatifs	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

** 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 2013. 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 : 1996 – 2013. Le tableau 13-5 et la figure 13-2 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1996 et 2013. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 13.1. Dans cette section, 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.

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 17 en 1996, a baissé à quatre en 2000, a atteint un sommet de 21 en 2008, a fluctué jusqu'en 2012, pour s'élever à 14 en 2013. Entre 1996 et 2000, le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a diminué de façon générale, passant de 39,5 % à un creux de 8,9 %, puis il a atteint un sommet à 58,3 % en 2008, avant de glisser à 18,8 % en 2009 et de se hisser à 38,9 % en 2013.

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, 1996 - 2013

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	43	17	39.5
1997	32	14	43.8
1998	33	10	30.3
1999	37	14	37.8
2000	45	4	8.9
2001	35	12	34.3
2002	35	11	31.4
2003	35	11	31.4
2004	35	14	40.0
2005	45	16	35.6
2006	34	11	32.4
2007	33	18	54.5
2008	36	21	58.3
2009	32	6	18.8
2010	32	9	28.1
2011	43	17	39.5
2012	31	8	25.8
2013	36	14	38.9
période de référence 2006 - 2010	33	13	39.4
période 2011 - 2013	37	13	35.1

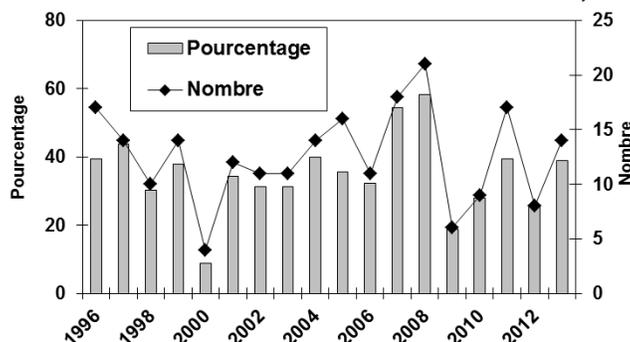
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

**Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

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 39,4 % 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 10,9 % par rapport aux 39,4 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 35,1 % pendant la période de 2011 à 2013. 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 pendant la période de 2011 à 2013.

Figure 13-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2013



13.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 18 ans, soit de 1996 à 2013, 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 de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (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 entre 1996 (50,0 %) et 1998 (31,3 %), a atteint un sommet en 1999 (57,1 %), a glissé jusqu'à un creux en 2009 (14,3 %), puis a augmenté de façon générale jusqu'en 2013 (31,8 %). Entre 1996 et 2000, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté, passant de 41,7 % à 85,7 %, puis il a chuté jusqu'à un creux de 13,3 % en 2007, avant de s'élever jusqu'en 2009 (85,7 %) et de baisser jusqu'en 2013 (59,1 %). Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était de 8,3 % en 1996; 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 9,1 % en 2013.

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 à 2013 a augmenté de 32,3 % (passant de 52,6 % à 69,6 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 59,0 % (de 10,5 % à 4,3 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 29,1 % (de 36,8 % à 26,1 %).

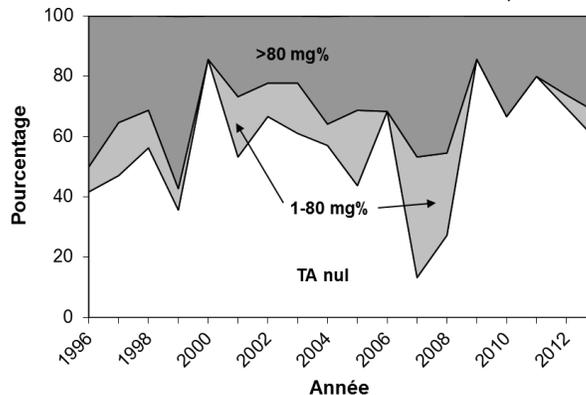
Tableau 13-6

Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2013

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)
1996	17	12	70.6	5	41.7	1	8.3	6	50.0
1997	17	17	100.0	8	47.1	3	17.6	6	35.3
1998	19	16	84.2	9	56.3	2	12.5	5	31.3
1999	18	14	77.8	5	35.7	1	7.1	8	57.1
2000	24	21	87.5	18	85.7	0	0.0	3	14.3
2001	17	15	88.2	8	53.3	3	20.0	4	26.7
2002	20	18	90.0	12	66.7	2	11.1	4	22.2
2003	18	18	100.0	11	61.1	3	16.7	4	22.2
2004	16	14	87.5	8	57.1	1	7.1	5	35.7
2005	18	16	88.9	7	43.8	4	25.0	5	31.3
2006	22	19	86.4	13	68.4	0	0.0	6	31.6
2007	18	15	83.3	2	13.3	6	40.0	7	46.7
2008	23	22	95.7	6	27.3	6	27.3	10	45.5
2009	23	21	91.3	18	85.7	0	0.0	3	14.3
2010	18	18	100.0	12	66.7	0	0.0	6	33.3
2011	29	25	86.2	20	80.0	0	0.0	5	20.0
2012	25	23	92.0	16	69.6	1	4.3	6	26.1
2013	22	22	100.0	13	59.1	2	9.1	7	31.8
période de référence 2006-2010	21	19	90.5	10	52.6	2	10.5	7	36.8
période 2011-2013	25	23	92.0	16	69.6	1	4.3	6	26.1

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 13-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2013



Le tableau 13-7 et la figure 13-4 contiennent aussi des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés au cours d'une période plus courte, de 1990 à 2013. Ici encore, ces données concernent les conducteurs de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.2). Cependant, 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 13-1). Deuxièmement, 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 2013, 28,0 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 41,2 % par rapport à la période de référence.

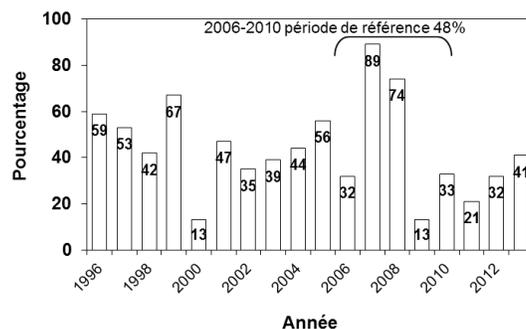
Tableau 13-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs mortellement blessés :
Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs**	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1996	17	7	41.2	10	58.8
1997	17	8	47.1	9	52.9
1998	19	11	57.9	8	42.1
1999	18	6	33.3	12	66.7
2000	24	21	87.5	3	12.5
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	18	8	44.4	10	55.6
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	23	20	87.0	3	13.0
2010	18	12	66.7	6	33.3
2011	29	23	79.3	6	20.7
2012	25	17	68.0	8	32.0
2013	22	13	59.1	9	40.9
période de référence 2006-2010	21	11	52.4	10	47.6
période 2011-2013	25	18	72.0	7	28.0

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

** Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 13-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif: Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2013



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 données de la période de référence des tableaux et des figures de cette sous-section sur les tendances relatives aux collisions ayant provoqué des blessures graves présentent les données uniquement pour 2006 à 2008. Ces données seront comparées à la période de 2012-2013. Le tableau 13-8 et la figure 13-5 contiennent de l'information sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. 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 entre 1996 (20,9 %) et 1999 (25,2 %), a dégringolé 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 %) avant de baisser à 17,9 % en 2013.

Comme l'illustre le tableau 13-8, 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. Pendant la période de 2011 à 2013, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool était de 18,2 %, ce qui constitue une diminution de 18,4 %.

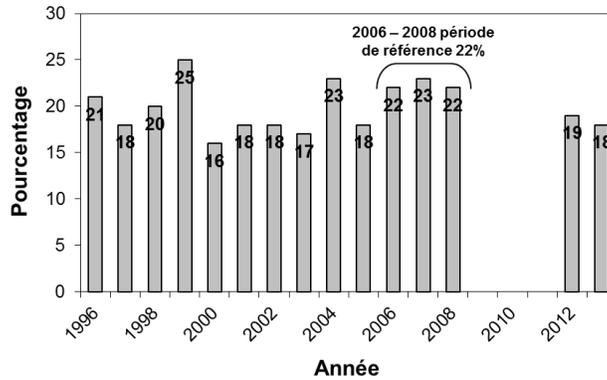
Tableau 13-8

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 : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
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	156	29	(18.6)
2013	151	27	(17.9)
période de référence 2006-2008	130	29	(22.3)
période 2011-2013	154	28	(18.2)

*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 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, 1996 – 2013



13.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. Le tableau 13-9 et la figure 13-6 contiennent des données sur les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 14 ans (de 2000 à 2013). Comme pour le tableau 13-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers décédés dans les 30 jours d’une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.5).

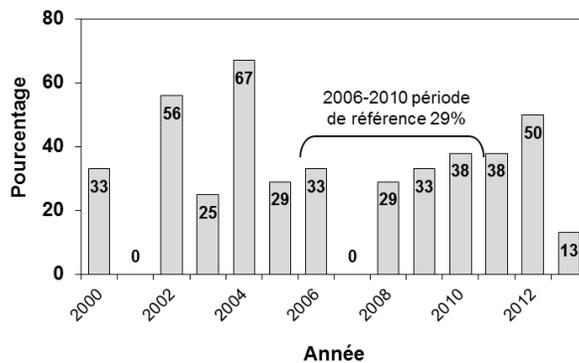
Comme on peut le constater au bas du tableau 13-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 28,6 %. Le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage était de 37,5 % en 2011, de 50,0 % en 2012 et de 12,5 % en 2013. De 2011 à 2013, le pourcentage moyen des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage était de 33,3 %, ce qui représente une hausse de 16,4 % par rapport à la période de référence.

Tableau 13-9
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules
 routiers : Terre-Neuve-et-Labrador, 2000 - 2013

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)	Négatif (% soumis au test)	Positif (% soumis au test)
2000	24	6	25.0	4	66.7	2	33.3
2001	17	6	35.3	6	100.0	0	0.0
2002	20	9	45.0	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	18	7	38.9	5	71.4	2	28.6
2006	22	9	40.9	6	66.7	3	33.3
2007	18	4	22.2	4	100.0	0	0.0
2008	23	7	30.4	5	71.4	2	28.6
2009	23	9	39.1	6	66.7	3	33.3
2010	18	8	44.4	5	62.5	3	37.5
2011	29	8	27.6	5	62.5	3	37.5
2012	25	12	48.0	6	50.0	6	50.0
2013	10	8	80.0	7	87.5	1	12.5
période de référence 2006-2010	21	7	33.3	5	71.4	2	28.6
période 2011-2013	25	9	36.0	6	66.7	3	33.3

* Décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique.

Figure 13-6
 Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues :
 Terre-Neuve-et-Labrador, 2000 - 2013



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 2013. 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

Cette section porte précisément sur les personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique dans laquelle était en cause au moins un véhicule routier. 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 2013, quatre personnes sont décédées à la suite d'une collision routière au Yukon. Dans tous les cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, un (25,0 %) était lié à l'alcool.

14.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette section présente de l'information sur la présence d'alcool uniquement chez les conducteurs mortellement blessés au Yukon en 2013. Elle porte sur les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours de collisions survenues sur les voies publiques (voir la section 2.2.2).

Le Yukon comptait deux conducteurs mortellement blessés en 2013. L'un d'entre eux (50,0 %) 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 de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2013 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 de véhicules routiers 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, 23 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 26,1 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 14-1
Description des conducteurs* en cause dans des collisions ayant
provoqué des blessures graves : Yukon, 2013

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	3	2	66.7	33.3
20-25	2	1	50.0	16.7
26-35	2	0	0.0	0.0
36-45	2	1	50.0	16.7
46-55	8	2	25.0	33.3
>55	6	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	16	4	25.0	66.7
Femme	7	2	28.6	33.3
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	6	3	50.0	50.0
Camion/fourgonnette	10	3	30.0	50.0
Motocyclette	6	0	0.0	0.0
Semi-remorque	1	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	13	2	15.4	33.3
Plusieurs véhicules	10	4	16.4	66.7
TOTAL	23	6	26.1	100.0

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

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 16 et 19 ans et entre 46 et 55 ans et 16,7 %, entre 20 et 25 ans et entre 36 et 45 ans.

Au sein des groupes d'âge, 66,7 % des conducteurs ayant entre 16 et 19 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Les groupes dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions ont été ceux des 26 à 35 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 (28,6 % et 25,0 %, respectivement).

14.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 50,0 % étaient des conducteurs d'automobiles et 50,0 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs d'automobiles – 50,0 % de ces conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 30,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 0,0 % des motocyclistes et des conducteurs de semi-remorques.

14.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 33,3 % 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 ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules – 40,0 % de ces conducteurs par rapport à seulement 15,4 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule.

14.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés

En 2013, il n'y a eu au Yukon que deux conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés. Un conducteur (50,0 %) a été soumis à un test de dépistage de drogues et les résultats étaient positifs.

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 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 2013. 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 : 1996 – 2013. Le tableau 14-5 et la figure 14-2 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1996 et 2013. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 14.1. Dans cette section, 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.

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 de façon générale, passant de quatre à sept entre 1996 et 1998 pour descendre à zéro en 2001, remonter à six en 2002 et baisser de façon générale jusqu'à un en 2012 et en 2013. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a diminué de manière générale de 66,7 % en 1996 à 0,0 % en 2001, a atteint un sommet à 75,0 % en 2010 et est redescendu à 25,0 % en 2013.

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 diminué de 41,7 %, passant de 42,9 % pendant la période de référence (2006 – 2010) à 25,0 % pendant la période de 2011 à 2013. 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 66,7 % par rapport à la moyenne de trois pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à un pendant la période de 2011 à 2013.

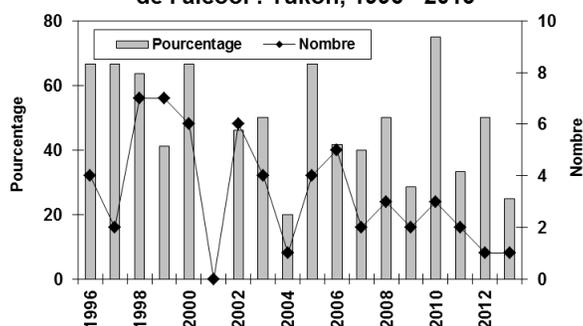
Tableau 14-2
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de
l'alcool : Yukon, 1996 - 2013

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	6	4	66.7
1997	3	2	66.7
1998	11	7	63.6
1999	17	7	41.2
2000	9	6	66.7
2001	4	0	0.0
2002	13	6	46.2
2003	8	4	50.0
2004	5	1	20.0
2005	6	4	66.7
2006	12	5	41.7
2007	5	2	40.0
2008	6	3	50.0
2009	7	2	28.6
2010	4	3	75.0
2011	6	2	33.3
2012	2	1	50.0
2013	4	1	25.0
période de référence 2006 - 2010	7	3	42.9
période 2011 - 2013	4	1	25.0

*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.

**Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

Figure 14-1
Nombre et pourcentage de décès mettant
en cause un conducteur ayant consommé
de l'alcool : Yukon, 1996 - 2013



14.5.2 Conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool. En raison du trop petit nombre de cas, soit deux conducteurs mortellement blessés en 2013, 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 1998 à 2013, plutôt que pour la période de 1996 à 2013 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 de véhicules routiers en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Entre 1998 (40,0 %) et 2003 (24,1 %), le pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures a fluctué, atteignant un sommet en 2005 (52,1 %), a chuté à un creux de 15,8 % en 2012 pour se relever en 2013 (26,1 %).

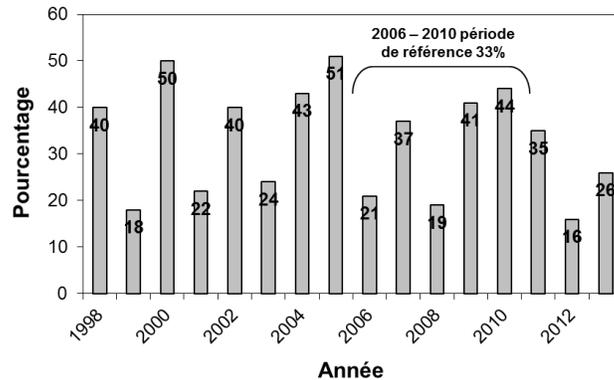
Comme le montre la figure 14-3, pendant la période de référence (2006 – 2010), 33,3 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. Pendant la période de 2011 à 2013, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool s'est élevé à 26,1 %, soit une diminution de 21,6 %.

Tableau 14-3
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 : Territoire du Yukon, 1998 - 2013

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)
2013	23	6	(26.1)
période de référence 2006-2010	27	9	(33.3)
période 2011- 2013	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 entrain en ligne de compte : Territoire du Yukon, 1998 – 2013



14.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. En raison du trop petit nombre de cas, soit deux conducteurs mortellement blessés en 2013, 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 2013. 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

Cette section porte précisément sur les personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique dans laquelle était en cause au moins un véhicule routier. 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 2013, trois 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. Parmi eux, un seul était lié à l'alcool.

15.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Les Territoires du Nord-Ouest ne comptaient qu'un conducteur mortellement blessé en 2013. Ce conducteur a été soumis à un alcootest dont les résultats ont été négatifs.

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 de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2013 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 de véhicules routiers 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, 16 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces conducteurs, six (37,5 %) 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, 2013

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>				
16-25**	3	2	66.7	33.3
26-35	7	3	42.9	50.0
36-45	1	0	0.0	0.0
46-55	3	1	33.3	16.7
>55	2	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	8	1	12.5	16.7
Femme	8	5	62.5	83.3
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	2	1	50.0	16.7
Camion/fourgonnette	13	5	38.5	83.3
Motocyclette	1	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	9	3	33.3	50.0
Plusieurs véhicules	7	3	16.4	50.0
TOTAL	16	6	37.5	100.0

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

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

15.3.1 Âge des conducteurs. Les conducteurs de 16 à 19 ans et de 20 à 25 ans ont été regroupés (formant le groupe des 16 à 25 ans) afin d'éviter que l'on puisse identifier une personne. Parmi les conducteurs de 16 à 25 ans, 66,7 % étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, comparativement à 42,9 % de ceux de 26 à 35 ans et 33,3 % des 46 à 55 ans. Parmi les conducteurs de 36 à 45 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 conductrices 62,5 % étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, comparativement à 12,5 % des conducteurs.

15.3.3 Type de véhicule. Parmi les conducteurs d'automobiles, 50,0 % étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, comparativement à 38,5 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 0,0 % des motocyclistes.

15.3.4 Genre de collision. Parmi les conducteurs en cause dans une collision à plusieurs véhicules, 42,9 % l'ont été dans une collision liée à l'alcool, comparativement à 33,3 % des conducteurs en cause dans des collisions à un seul véhicule ayant provoqué des blessures graves.

15.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés

Il n'y a eu qu'un conducteur mortellement blessé dans les Territoires du Nord-Ouest en 2013. Il a été soumis à un test de dépistage de drogue dont les résultats ont été négatifs.

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 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 2013. 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 : 1996 – 2013. En raison du petit nombre de collisions survenues sur des voies publiques mettant en cause des véhicules routiers (trois collisions de ce type en 2013), 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 un conducteur mortellement blessé en 2013 – 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 de véhicules routiers en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Entre 1996 et 2000, 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 de manière générale (de 35,7 % à sommet de 66,7 %), puis il a fluctué jusqu'en 2010, est descendu à 0,0 % en 2011 et 2012 et s'est relevé en 2013 (37,5 %).

Pendant la période de référence (2006 – 2010), 33,3 % en moyenne des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. De 2011 à 2013, le pourcentage moyen de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool est descendu à 22,2 %, soit une diminution de 33,3 % par rapport à la période de référence.

Tableau 15-2

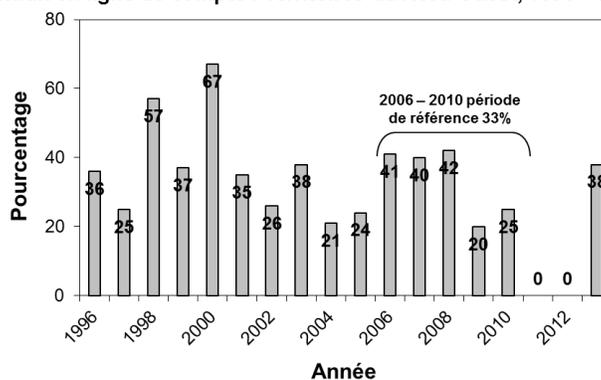
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
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)
2013	16	6	(37.5)
période de référence 2006-2010	12	4	(33.3)
période 2011-2013	9	2	(22.2)

*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 15-1

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 : Territoires du Nord-Ouest, 1996 – 2013



15.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. En raison du trop petit nombre de cas – un conducteur mortellement blessé en 2013 – 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 2013. 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 2013, il n'y a eu aucune victime mortellement blessée de collision de véhicules sur une voie publique.

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 2013.

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 2013 au Nunavut. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision 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 de véhicules routiers 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, deux conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, aucune n'était liée 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, 2013**

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>				
36-45	1	0	0.0	0.0
>55	1	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	2	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>				
Camion/fourgonnette	2	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	2	0	0.0	0.0
TOTAL	2	0	0.0	0.0

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

** Ces données sont légèrement sous-estimées parce que 20,7 % 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 ayant provoqué des blessures graves, l'un avait entre 36 et 45 ans et l'autre avait plus de 55 ans. Aucun des deux n'était en cause dans une collision liée à l'alcool.

16.3.2 Sexe des conducteurs. Les deux conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves étaient des hommes et aucune de ces collisions n'était liée à l'alcool.

16.3.3 Type de véhicule. Les deux conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes et aucune de ces collisions n'était liée à l'alcool.

16.3.4 Genre de collision. Les deux conducteurs étaient en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves, et aucune de ces collisions n'était liée à l'alcool.

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 2013.

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 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 2013. 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 : 1996 – 2013. En raison du petit nombre de collisions survenues sur des voies publiques mettant en cause des véhicules routiers (aucun décès en 2013), 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 2013 – 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 de véhicules routiers en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Entre 1996 et 1997, le pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a baissé, passant de 50,0 % à 0,0 %. Depuis, la fréquence a atteint un sommet à 75,0 % en 1998, a diminué, de façon générale, jusqu'à 0,0 % en 2005, s'est élevée à 33,3 % en 2006 et en 2007 puis a baissé de nouveau à 0,0 % de 2008 à 2010. On ne dispose d'aucune donnée sur les collisions ayant provoqué des blessures graves en 2011. Ensuite, en 2012 et en 2013, aucun des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves ne l'a été dans une collision liée à l'alcool.

Comme le montre le tableau 16-2, 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. De 2011 à 2013, le pourcentage moyen de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était de 0,0 %.

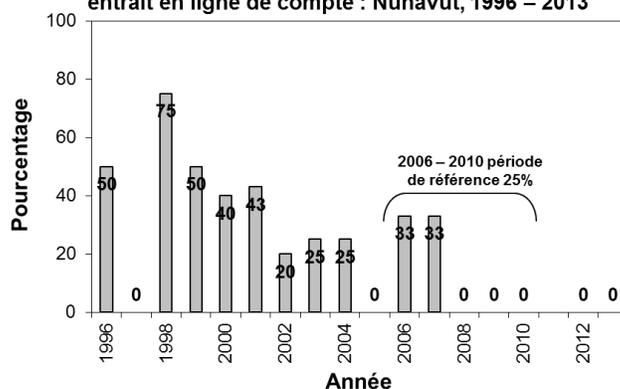
Tableau 16-2

Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Nunavut, 1996 - 2013

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
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)
2011			
2012	1	0	(0.0)
2013	2	0	(0.0)
période de référence 2006-2010	4	1	(25.0)
période 2011-2013	2	0	(0.0)

*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, 1996 – 2013



16.5.4 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés. En raison du trop petit nombre de cas – aucun conducteur mortellement blessé en 2013 – 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.

Brown, S.W., Vanlaar, W.G.M. et Robertson, R.D. 2015. **Le problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada : 2012**. 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.