

Le problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada : 2014

S.W. Brown, W.G.M. Vanlaar et R.D. Robertson
Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada
Ottawa, Ontario

2018

SOMMAIRE

Le présent rapport décrit l'ampleur et les caractéristiques des problèmes que représentent les collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada, en 2014, 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 2014, 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 2014 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.....	57
5.0 ALBERTA.....	73
6.0 SASKATCHEWAN.....	89
7.0 MANITOBA	105
8.0 ONTARIO	121
9.0 QUÉBEC.....	137
10.0 NOUVEAU-BRUNSWICK.....	153
11.0 NOUVELLE-ÉCOSSE	169
12.0 ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.....	185
13.0 TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR.....	201
14.0 YUKON	217
15.0 TERRITOIRES DU NORD-OUEST.....	223
16.0 NUNAVUT.....	227
17.0 BIBLIOGRAPHIE	231

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 :

J. Atherton

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

W. Doyle

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

G. Eguakun

Gestionnaire, Évaluation des programmes de
sécurité routière
Système d'information sur les accidents de la
route
Bureau d'assurance gouvernementale de la

W.A. Keith

Registraire des véhicules
Société d'assurance publique du Manitoba

C. DeRose

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

L. Lapointe

Coroner en chef
Bureau du Coroner en chef
Colombie-Britannique

J. Gofton, 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 de la Sécurité communautaire et des
Services correctionnels 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 du Nouveau-Brunswick

P. Arsenault

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

A. Doody

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 du 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 2014, 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 2014, 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 2011-2014 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 dans 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 2014, 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 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 et de dépistage des drogues 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 survenue sur une voie publique, dans laquelle est en cause au moins un véhicule routier. Les voies publiques comprennent les autoroutes provinciales et les chemins municipaux, mais excluent les propriétés privées, les terres de la Couronne, les bases militaires et les chemins administrés par des 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 lorsqu'une

collision fatale survient sur une voie publique, le décès n'est inclus dans le rapport de cette année que si au moins un véhicule routier est en cause. Ainsi, si le décès résulte de la collision sur une voie publique d'un unique véhicule qui se trouve être une motoneige, un véhicule tout terrain, une moto tout terrain ou un engin de chantier, il ne sera pas inclus dans le présent rapport.

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 1 870 personnes qui sont mortes de leurs blessures dans les 12 mois suivant une collision survenue au Canada, 1 558 (ou 83,3 %) sont décédées dans les 30 jours qui ont suivi la collision survenue sur une voie publique et mettant en cause au moins un véhicule routier. Les données sur les victimes de collision pour 2014, 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 1 558 personnes mortellement blessées dans des collisions au Canada, en 2014 (à l'exclusion de la Colombie-Britannique). Dans les rapports antérieurs, la FRBRC 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 FRBRC 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.

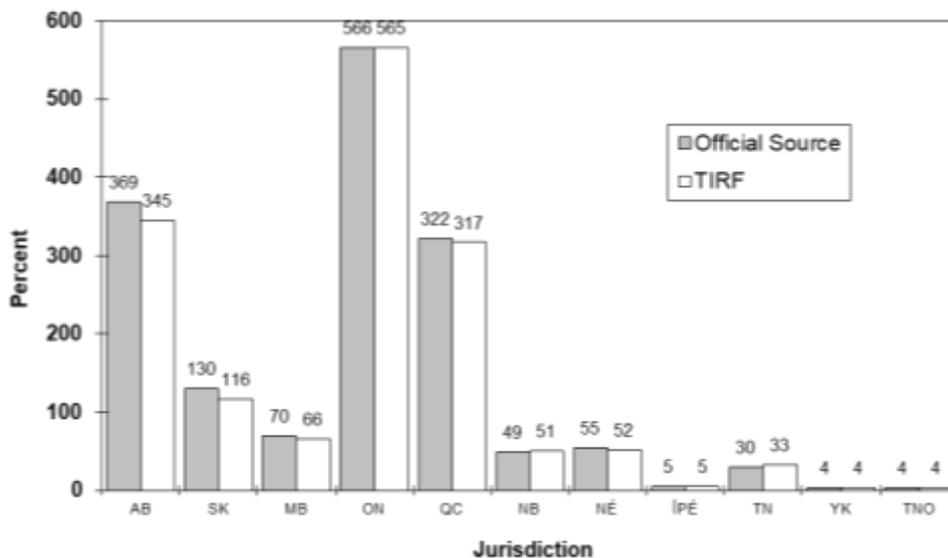
Néanmoins, il subsiste certaines différences quant au nombre de cas signalés dans la *Base de données sur les collisions mortelles* par rapport à ceux qui sont déclarés par les organismes des transports. Certaines victimes peuvent ne pas être comptabilisées par les organismes des transports, mais figurer 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 2013, décès en 2014), 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 2014. Pour la plupart des secteurs de compétence, le nombre de dossiers dans la base de données de la FRBRC 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 2014 n'étaient pas disponibles au moment de la publication du présent rapport.*

Figure 2-1
Nombre de victimes déclarées par les sources officielles et la Base de données sur les collisions mortelles de la FRBRC : 2014



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.

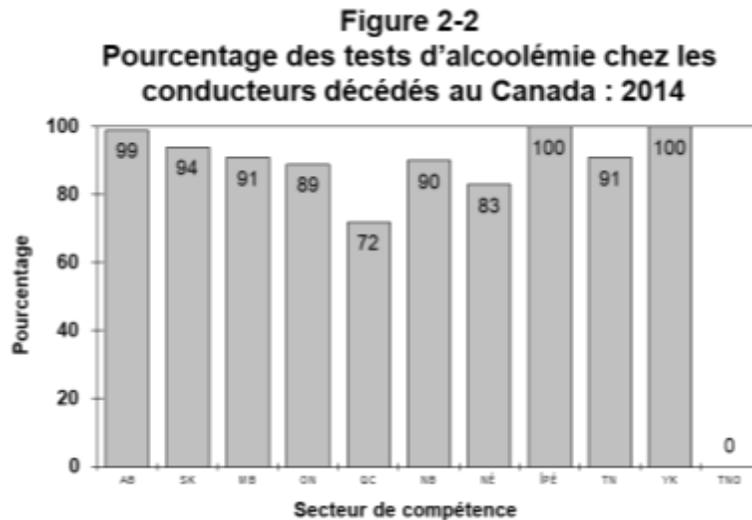
Au Canada, en 2014, près de deux victimes sur trois étaient des conducteurs de véhicules (65,4 %); 18,5 % étaient des passagers et 14,8 %, des piétons. On voit bien que les occupants de véhicules, plus particulièrement les conducteurs, demeurent le principal groupe de préoccupation.

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 2014, 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 (87,1 %), que les

piétons (71,3 %) et les passagers (28,4 %). 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 (71,6 % et 29,4 %, respectivement).

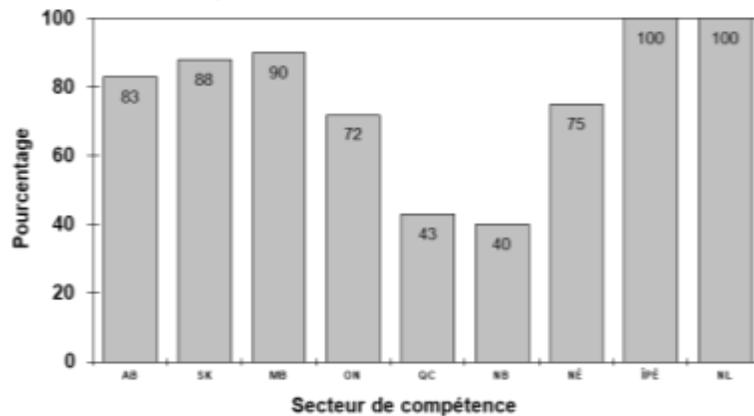
La fréquence des alcootests varie non seulement en fonction du genre de victime, mais également des secteurs de compétence. On illustre cet aspect à la figure 2-2 qui montre la fréquence des tests d'alcoolémie effectués chez les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours suivant la collision, 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. Comme on peut le constater, les données varient énormément d'une région à l'autre – de 40,0 % au Nouveau-Brunswick à 100,0 % à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador.

Figure 2-3
Pourcentage des tests d'alcoolémie chez les piétons décédés au Canada : 2014



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 2014 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 2014. Cependant, dans d'autres secteurs de compétence, les données permettant d'analyser les tendances remontent jusqu'à 1996.

Pour ce qui est de la Colombie-Britannique (21,0 %) et des Territoires du Nord-Ouest (11,2 %), 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 deux 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 2014, 10 138 personnes ont été grièvement blessées dans des collisions routières; 12 133 conducteurs étaient en cause dans ces collisions.

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 (3 603 conducteurs ou 29,7 % du total « national »); le Nunavut représente le secteur où a été enregistré le plus faible nombre de conducteurs dans ce genre de collisions, soit 0 conducteur (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, 2014

Secteur de compétence	Nombre de conducteurs	% du total
Colombie-Britannique	1,941	16.0
Alberta	3,603	29.7
Saskatchewan	381	3.1
Manitoba	398	3.3
Ontario	2,975	24.5
Québec	2,074	17.1
Nouveau-Brunswick	222	1.8
Nouvelle-Écosse	308	2.5
Ile-du-Prince-Édouard	48	0.4
Terre-Neuve-et-Labrador	149	1.2
Territoire du Yukon	27	0.2
Territoires du Nord-Ouest	7	0.1
Nunavut	0	0.0
TOTAL	12,133	100.0

Genre de blessés graves. La *Base de données sur les collisions ayant provoqué des blessures graves* comprend des renseignements sur les personnes qui ont été grièvement blessées dans une collision routière et sur tous les conducteurs en cause dans ces collisions. Les conducteurs sont ceux qui conduisent tous les types de véhicules 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 2014 exclut le Québec. Depuis mars 2010, le Québec regroupe les automobiles et les camions légers en une seule catégorie de données sur les collisions. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves, près de la moitié étaient des automobilistes (47,9 %), 37,6 % conduisaient des camions/fourgonnettes, 8,9 %, des motocyclettes, 4,4 %, des semi-remorques et 1,2 %, d'autres véhicules routiers (autobus, véhicules de secours).

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

mortellement blessées dans une collision routière. Selon le premier indicateur (voir le tableau 3-1), un décès à la suite d'une collision était considéré comme lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton en cause dans la collision avait consommé de l'alcool. Le deuxième indicateur (voir le tableau 3-8) considère un décès à la suite d'une collision était considéré comme lié à l'alcool si au moins un conducteur en cause dans la collision avait consommé de l'alcool. D'après cet indicateur, l'état d'un piéton mortellement blessé n'est pas un facteur déterminant de la présence d'alcool; le seul critère utilisé est l'état du conducteur survivant. Le premier indicateur a été généralement utilisé pour l'année la plus récente pour laquelle on dispose de données, tandis que le second a été utilisé pour comparer les tendances relatives à la présence d'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). Les véhicules utilitaires sport (VUS) sont inclus dans la catégorie des camions légers dans les tableaux portant sur les occupants ou les passagers gravement ou mortellement blessés.

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 94,5 % 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 2014, a été élevée,

puisque 87,7 % 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 71,3 % dans l'ensemble, pourcentage qui s'élève à 71,6 % 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'inclut 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.

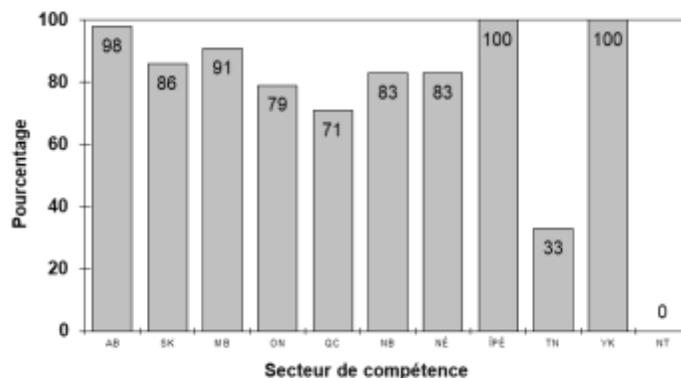
On a constaté une forte corrélation entre les résultats des mesures substitutives et ceux des mesures plus directes du problème des collisions liées à l'alcool, p. ex. le nombre de conducteurs décédés ayant consommé de l'alcool, tel que déterminé par les analyses sanguines; de plus, ces mesures donnent 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 FRBRC. Il convient de noter que dès 2000, Transports Canada a demandé à la FRBRC de recueillir des données au sujet des conducteurs mortellement blessés dans des collisions routières.

Les données sur la consommation de drogue des conducteurs mortellement blessés se limitent 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 2014 a été élevée, puisque 81,9 % 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 0,0 % dans les Territoires du Nord-Ouest et 100,0 % à l'Île-du-Prince-Édouard et au Yukon.

Figure 2-4
Pourcentage des tests de dépistage de drogues
chez les conducteurs décédés au Canada : 2014



La *Base de données sur les collisions mortelles* indique si le conducteur a obtenu ou non un résultat positif au test de dépistage des drogues. Les données recueillies servent également à préciser le genre de drogues décelées dans l'échantillon sanguin d'un conducteur mortellement blessé. Ces drogues comprennent tout aussi bien des substances illicites que des médicaments vendus sur ou sans ordonnance, car de nombreux types de ces différentes catégories de substances ont une incidence négative sur la performance au volant.

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

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

Dans la section 3.5 et les sections correspondantes pour chaque secteur de compétence, des tableaux montrent le nombre de conducteurs 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 2014, 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 2014 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2014 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 (voir la section 2.2.1). 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 123 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Canada en 2014. De plus, dans 114 de ces cas (92,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, 37 personnes du groupe des 16-19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2014. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 32,5 % 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 8,5 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2014.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 1 558 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière au Canada, en 2014. Dans 1 472 (94,5 %) de ces cas, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 436, soit 29,6 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (1 558 x 0,296), on peut déterminer qu'au Canada (exclusion faite de la Colombie-Britannique), en 2014, 461 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, 2014**

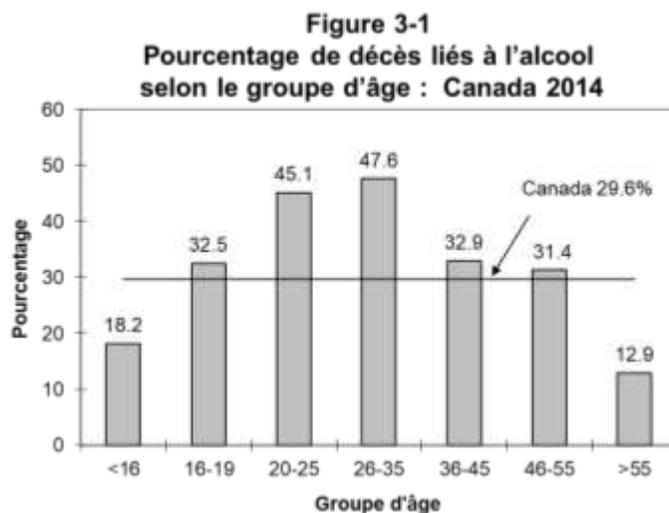
Catégorie de victimes	Nombre de décès*	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge						
<16	35	33	94.3	6	18.2	1.4
16-19	123	114	92.7	37	32.5	8.5
20-25	210	204	97.1	92	45.1	21.1
26-35	239	229	95.8	109	47.6	25.0
36-45	167	161	96.4	53	32.9	12.2
46-55	256	242	94.5	76	31.4	17.4
>55	528	489	92.6	63	12.9	14.4
Sexe						
Homme	1112	1050	94.4	349	33.2	80.0
Femme	446	422	94.6	87	20.6	20.0
Genre de victime						
Conducteur	1035	986	95.3	282	28.6	64.7
Passager	289	276	95.5	83	30.1	19.0
Piéton	230	207	90.0	68	32.9	15.6
Indéterminé	4	3	75.0	3	100.0	0.7
Type de véhicule						
Automobiles	665	634	95.3	179	28.2	41.1
Camions/fourgonnettes	425	403	94.8	141	35.0	32.3
Motocyclettes	154	148	96.1	32	21.6	7.3
Autres véhicules routiers	32	32	100.0	4	12.5	0.9
Véhicules non routiers (Piétons)	52	48	92.3	12	25.0	2.8
TOTAL	1558	1472	94.5	436	29.6	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.

3.1.1 Âge des victimes. De toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool (voir la dernière colonne), 25,0 % avaient entre 26 et 35 ans, 21,1 %, entre 20 et 25 ans, 17,4 %, entre 46 et 55 ans, 14,4 % avaient plus de 55 ans, 12,2 % avaient entre 36 et 45 ans et 8,5 % avaient entre 16 et 19 ans. Le groupe des plus jeunes (<16 ans) ne représentait que 1,4 % de toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

La figure 3-1 exprime le pourcentage des décès liés à l'alcool dans chaque groupe d'âge. Les groupes de victimes pour lesquels la fréquence de consommation d'alcool est la plus élevée sont ceux des 26 à 35 ans et des 20 à 25 ans (47,6 % et 45,1 %, respectivement). Le plus faible taux de consommation d'alcool a été observé chez les plus jeunes et les plus âgés – puisque seulement 18,2 % des victimes de

moins de 16 ans et 12,9 % de celles de plus de 55 ans sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.



3.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 80,0 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (33,2 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (20,6 %).

3.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 64,7 % étaient des conducteurs, 19,0 % étaient des passagers et 15,6 % 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 (32,9 %) dans les collisions dans lesquelles un piéton est décédé. Par ailleurs, la consommation d'alcool a été relevée dans 30,1 % des collisions dans lesquelles un passager a perdu la vie et 28,6 % de celles dans lesquelles un conducteur est décédé.

3.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, près des deux cinquièmes (41,1 %) se trouvaient dans une automobile, 32,3 % dans un camion/fourgonnette, 7,3 % sur une motocyclette, 2,8 % dans un véhicule non routier (soit bicyclette, motoneige, véhicule tout terrain) et 0,9 % 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 supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (35,0 % par rapport à 28,2 %). La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles une personne est décédée sur une motocyclette était de 21,6 %.

3.2 Présence 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 2014. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2014 n'étaient pas disponibles. Pour*

cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2014 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 mortellement blessés :
Canada, 2014 (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	1	1	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
16-19	64	61	95.3	78.7	1.6	1.6	9.8	8.2
20-25	137	127	92.7	58.3	7.9	2.4	8.7	22.8
26-35	156	152	97.4	58.6	3.9	0.7	12.5	24.3
36-45	127	116	91.3	67.2	1.7	0.0	6.9	24.1
46-55	180	161	89.4	68.9	2.5	1.9	8.1	18.6
>55	320	246	76.9	88.2	2.8	1.2	2.4	5.3
<u>Sexe</u>								
Homme	784	695	88.6	69.1	3.0	1.3	8.2	18.4
Femme	201	169	84.1	81.7	5.3	1.2	3.6	8.3
<u>Type de véhicule</u>								
Automobile	505	433	85.7	72.3	3.7	1.4	6.2	16.4
Motocyclette	143	129	90.2	76.0	4.7	2.3	10.9	6.2
Semi-remorque	26	24	92.3	91.7	8.3	0.0	0.0	0.0
Gros routier ¹	12	10	83.3	80.0	0.0	0.0	10.0	10.0
Fourgonnette	90	81	90.0	70.4	2.5	2.5	4.9	19.8
Camion léger ²	207	186	89.9	64.0	2.2	0.0	9.1	24.7
Autre camion ³	2	1	50.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>								
Un seul véhicule	409	360	88.0	50.8	3.3	2.5	13.1	30.3
Plusieurs véhicules	576	504	87.5	86.3	3.6	0.4	3.2	6.5
TOTAL	985	864	87.7	71.5	3.5	1.3	7.3	16.4

* 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 charrues et les camions de nature inconnue

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, 137 conducteurs ont été tués en 2014; 127 d'entre eux (92,7 %) avaient été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi ces derniers, 58,3 % ne présentaient aucune trace

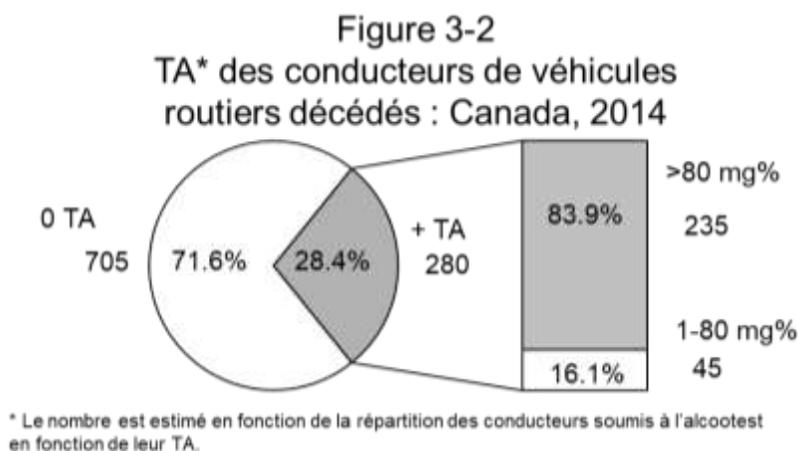
d'alcool, 7,9 % avaient un TA inférieur à 50 mg%, 2,4 % avaient un TA de 50 à 80 mg%, 8,7 % avaient un TA variant entre 81 et 160 mg% et 22,8 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Comme on peut le constater, 985 conducteurs sont décédés dans des collisions routières au Canada en 2014. Le taux global de tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs était de 87,7 %, soit légèrement supérieur à celui de 2013 – 87,2 %. Parmi tous les conducteurs soumis à des tests au Canada :

- > 71,5 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 28,4 % avaient consommé de l'alcool;
- > 3,5 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,3 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%
- > 7,3 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 16,4 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Ainsi, 28,5 % des conducteurs mortellement blessés au Canada avaient consommé de l'alcool et 83,3 % 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 280 des 985 conducteurs (28,4 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 235, soit 83,9 %, avaient un TA de plus de 80 mg.

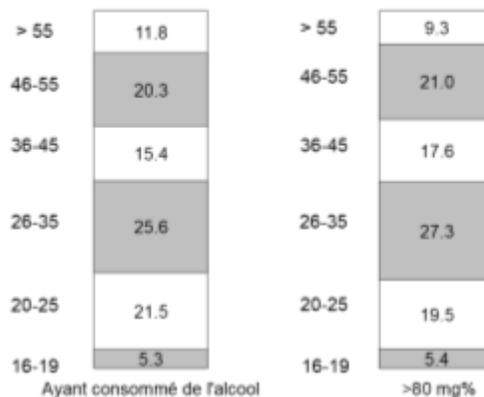


3.2.1 Variations selon l'âge. Les figures 3-3 et 3-4 résument les données du tableau 3-2 en fonction des groupes d'âge. La figure 3-3 montre le pourcentage de tous les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool dans chaque groupe d'âge. La barre de gauche donne le pourcentage de tous les conducteurs 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, 25,6 % avaient entre 26 et 35 ans, 21,5 %, entre 20 et 25 ans, 20,3 %, entre 46 et 55 ans, 15,4 %, entre 36 et 45 ans et 11,8 % avaient plus de 55 ans. Ceux qui avaient entre 16 et 19 ans ne représentaient que 5,3 % des conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool.

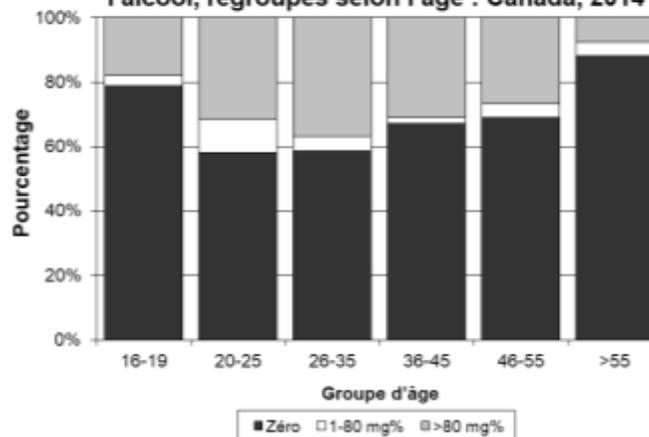
De tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. dont le TA dépassait 80 mg%), 27,3 % avaient entre 26 et 35 ans, 21,0 % faisaient partie du groupe des 46 à 55 ans, 19,5 % de celui des 20 à 25 ans, 17,6 % de celui des 36 à 45 ans et 9,3 % de celui des plus de 55 ans. Les conducteurs de 16 à 19 ans ne comptaient que pour 5,4 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont le TA était supérieur à la limite légale.

Figure 3-3
Pourcentage des conducteurs décédés ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, regroupés selon l'âge : Canada, 2014



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, 2014

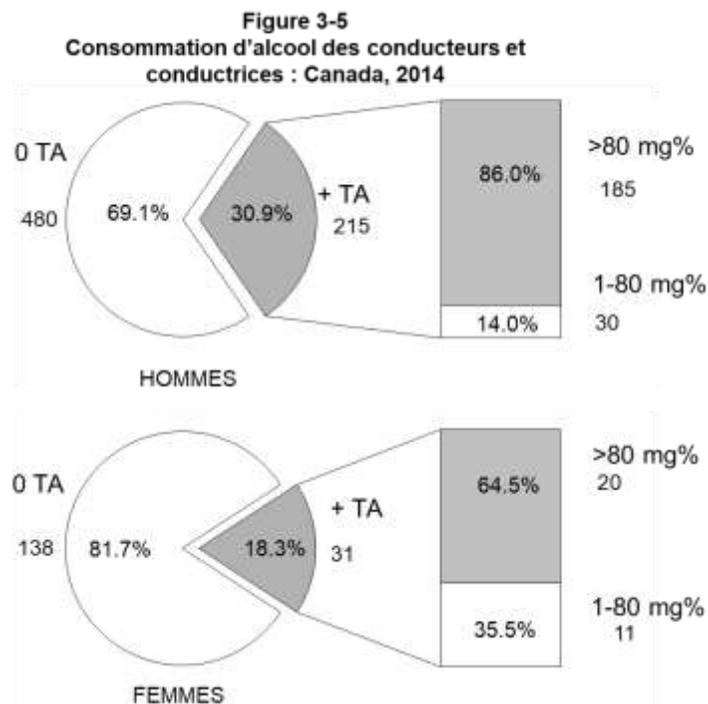


Les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d’avoir consommé de l’alcool puisque 41,7 % des conducteurs de ce groupe avaient bu. Par contre, seulement 11,8 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l’alcool.

3.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 87,4 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l’alcool et pour 90,2 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies. S’ils dominent, c’est en grande partie parce qu’ils constituent 79,6 % des conducteurs décédés (784 des 985 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 (30,9 % et 18,3 %, respectivement). De plus, la plupart des conducteurs et des conductrices qui avaient consommé de l’alcool avaient un TA supérieur à la limite permise (86,0 % et 64,5 %, respectivement).



3.2.3 Variations selon le type de véhicule. Le tableau 3-3 présente le nombre et le pourcentage de conducteurs ayant consommé de l’alcool et dont les facultés étaient affaiblies, selon le type de véhicule routier. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l’alcool (ceux qui avaient un TA positif), 48,8 % étaient des conducteurs d’automobiles, 27,2 % de camions légers,

12,6 % de motocyclettes, 9,8 % de fourgonnettes et 8,0 % dans les deux cas des conducteurs de semi-remorques et de gros routiers.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés aux facultés affaiblies (ceux dont le TA était de plus de 80 mg%), 47,8 % étaient des automobilistes, 30,7 % des conducteurs de camions légers, 10,7 % des motocyclistes, 9,8 % des conducteurs de fourgonnettes et 1,0 % des conducteurs de gros routiers.

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, 2014

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	120	48,8	98	47,8
Motocyclette	31	12,6	22	10,7
Semi-remorque	2	0,8	0	0,0
Gros routier ¹	2	0,8	2	1,0
Fourgonnette	24	9,8	20	9,8
Camion léger ²	67	27,2	63	30,7
TOTAL	246	100,0	205	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 2014, 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, 27,7 % avaient bu. Au sein de ce groupe, une forte proportion (81,7 %) avait un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale. Chez les conducteurs de fourgonnettes mortellement blessés, 29,6 % avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux (83,3 %) avaient un TA supérieur à la limite permise. Quant aux conducteurs de motocyclettes, 24,0 % avaient bu et 71,0 % 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 (36,0 %) avaient bu et, de ce nombre, 94,0 % avaient un TA illégal. La consommation d'alcool chez les conducteurs de gros routiers et de semi-remorques est beaucoup moins fréquente. De fait, 20,0 % des conducteurs de gros routiers et 8,3 % des conducteurs de semi-remorques avaient consommé de l'alcool. Parmi les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool, 100,0 % des conducteurs de gros routiers et 0,0 % des conducteurs de semi-remorques avaient un TA supérieur à la limite. Étant donné le nombre limité de conducteurs de gros routiers et de semi-remorques 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, 2014

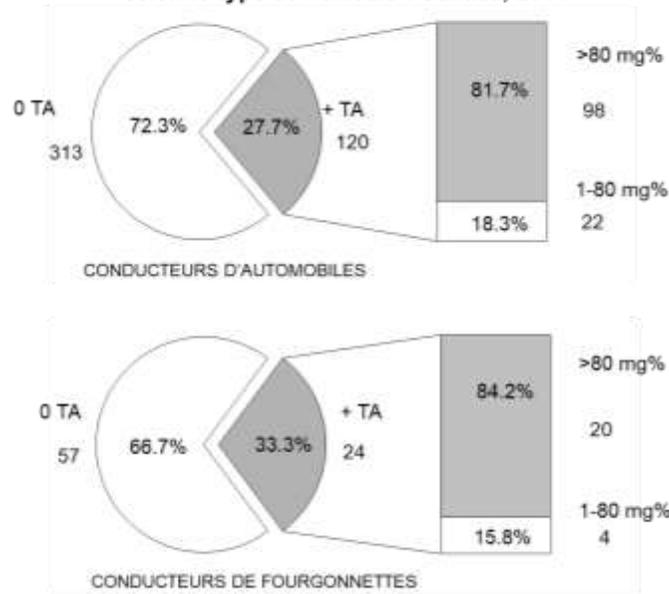


Figure 3-6b
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2014

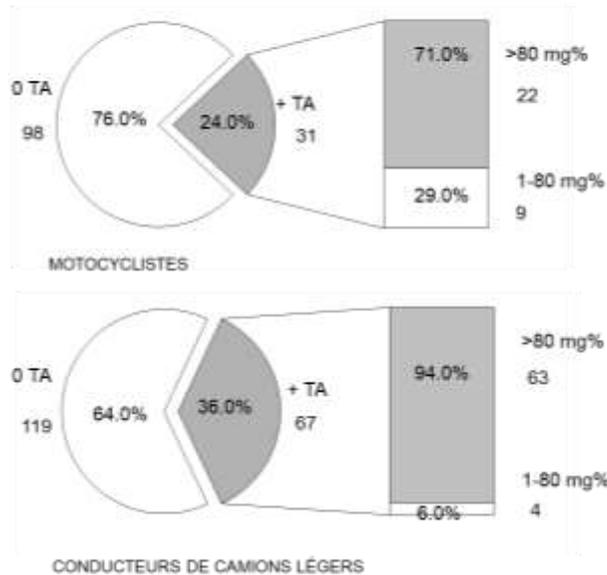
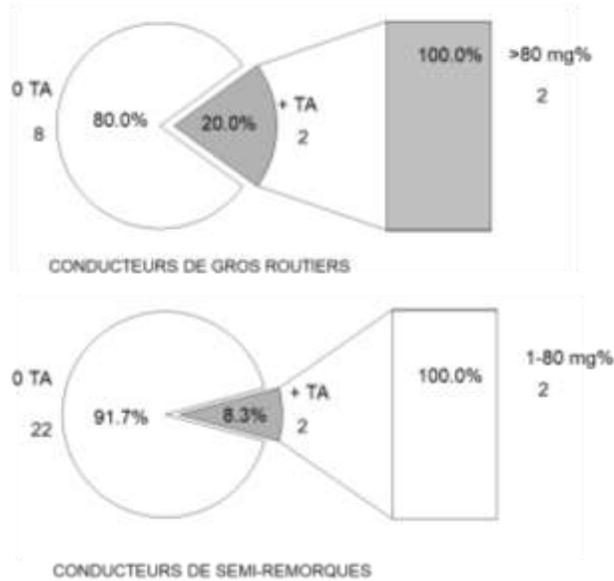


Figure 3-6c
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2014



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 14,6 % d'entre eux avaient consommé de l'alcool au moment de la collision. Parmi ceux qui avaient bu, 75,0 % avaient un TA supérieur à la limite permise. Chez les motoneigistes, 33,3 % 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 plus susceptibles que les motoneigistes d'avoir consommé de l'alcool (66,7 %) et 33,3 % 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, 2014

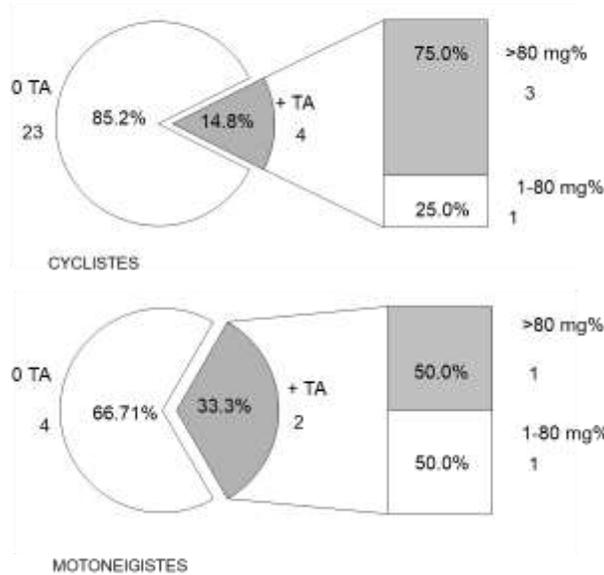
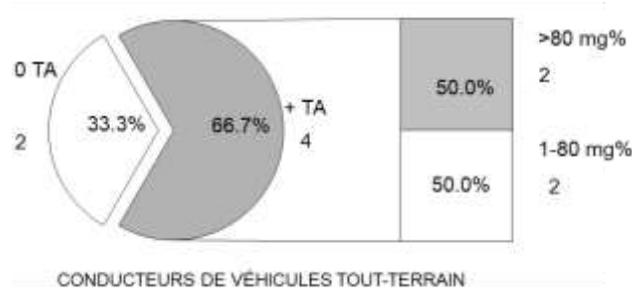


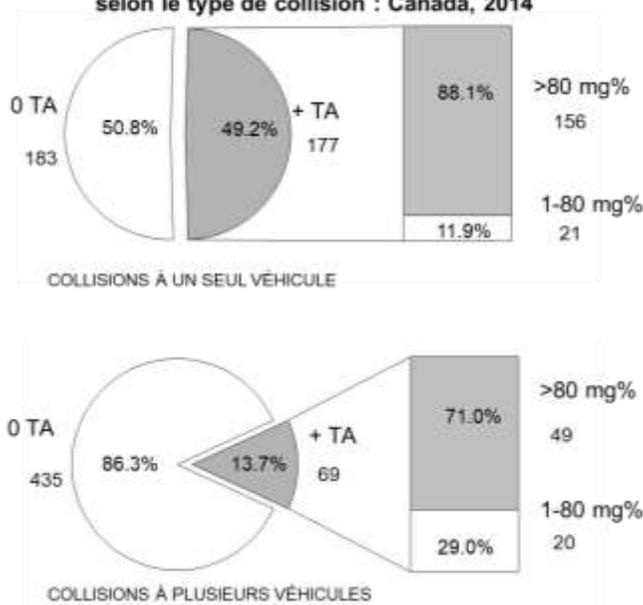
Figure 3-6e
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2014



3.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié de tous les conducteurs décédés (409 sur 985, soit 41,5 %) 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 (72,0 % et 76,1 %, respectivement).

Cette apparente disparité serait attribuable à une représentation excessive de l'alcool dans les accidents à un seul véhicule. Comme le montre la figure 3-7, près de la moitié des conducteurs dans les collisions mettant en cause un seul véhicule (49,2 %) avaient consommé de l'alcool selon l'alcootest, comparativement à seulement 13,7 % 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 (88,1 %). Chez les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool dans les collisions à plusieurs véhicules, 71,0 % avaient un TA supérieur à la limite.

Figure 3-7
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de collision : Canada, 2014



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 2014. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2014 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2014 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 2014, comme l'indiquent les totaux au bas du tableau, 230 piétons ont été mortellement blessés; 164 (71,3 %) d'entre eux ont été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi eux :

- > 68,9 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 31,1 % avaient consommé de l'alcool;
- > 1,2 % avaient un TA inférieur à 50 mg%;
- > 2,4 avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 3,5 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 22,0 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Ainsi, 31,1 % 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, 2014*

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	5	3	60.0	66.7	0.0	0.0	0.0	33.3
16-19	21	17	81.0	58.8	5.9	0.0	11.8	23.5
20-25	20	19	95.0	47.4	0.0	0.0	10.5	42.1
26-35	34	27	79.4	44.4	0.0	3.7	14.8	37.0
36-45	18	16	88.9	56.3	0.0	0.0	6.3	37.5
46-55	26	19	73.1	68.4	0.0	5.3	0.0	26.3
>55	106	63	59.4	92.1	1.6	3.2	0.0	3.2
<u>Sexe</u>								
Homme	139	100	71.9	59.0	2.0	3.0	8.0	28.0
Femme	91	64	70.3	84.4	0.0	1.6	1.6	12.5
<u>Secteur de compétence</u>								
Alberta	40	33	82.5	54.5	0.0	3.0	6.1	36.4
Saskatchewan	17	15	88.2	40.0	0.0	0.0	13.3	46.7
Manitoba	10	9	90.0	55.6	0.0	0.0	11.1	33.3
Ontario	110	79	71.8	77.2	2.5	1.3	5.1	13.9
Québec	37	16	43.2	87.5	0.0	0.0	0.0	12.5
Nouveau-Brunswick	5	2	40.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0
Nouvelle-Écosse	4	3	75.0	66.7	0.0	33.3	0.0	0.0
Île du Prince Édouard	1	1	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Terre-Neuve et Labrador	4	4	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
TOTAL	230	164	71.3	68.9	1.2	2.4	5.5	22.0

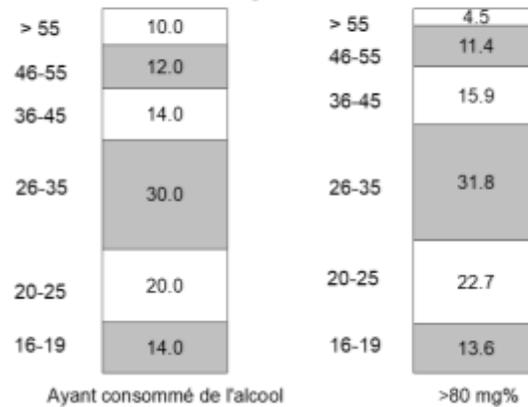
* Exclut la Colombie-Britannique.

** 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 (46,1 %) avaient plus de 55 ans (106 des 230 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, 30,0 % avaient entre 26 et 35 ans, 20,0 %, entre 20 et 25 ans, 14,0 %, entre 16 et 19 ans ou entre 36 et 45 ans, 12,0 %, entre 46 et 55 ans et 10,0 % avaient plus de 55 ans.

Parmi les piétons décédés qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, 31,8 % avaient entre 26 et 35 ans, 22,7 %, entre 20 et 25 ans, 15,9 %, entre 36 et 45 ans, 13,6 %, entre 16 et 19 ans, 11,4 %, entre 46 et 55 ans, tandis que 4,5 % avaient plus de 55 ans.

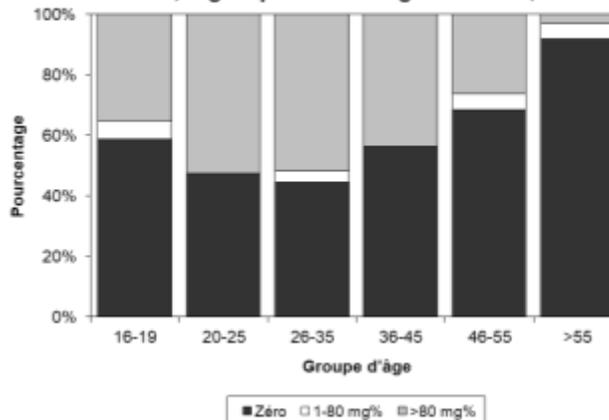
Figure 3-8
Pourcentage de tous les piétons décédés ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, regroupés selon l'âge : Canada, 2014



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 55,6 % des piétons de ce groupe d'âge avaient bu. Par contre, seulement 7,9 % 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, 2014

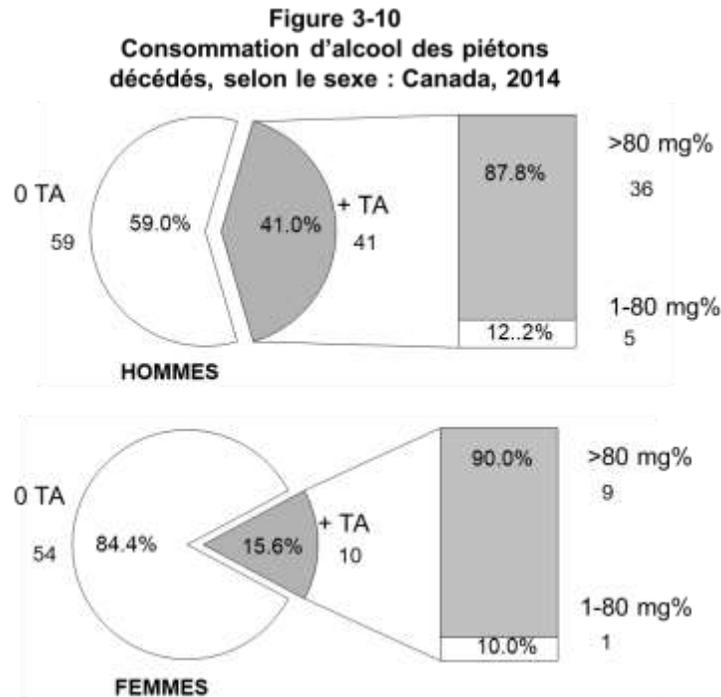


3.3.2 Variations selon le sexe. Les hommes comptent pour 80,4 % de tous les piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 80,0 % de tous ceux qui avaient un TA de plus de 80 mg%. S'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent 60,4 % des piétons décédés (139 des 230 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, 41,0 % avaient consommé de l'alcool et 87,8 % d'entre eux avaient un TA de plus 80 mg%. Parmi les piétonnes mortellement blessées – 15,6 % d'entre elles avaient bu et 90,0 % 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 2014, les données sur les piétons mortellement blessés au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut ne sont pas incluses dans cette analyse. Parmi tous les piétons décédés, 47,8 % ont été tués en Ontario, 17,4 % en Alberta et 16,1 % au Québec. L'Ontario a enregistré 35,3 % des piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, l'Alberta, 29,4 % et la Saskatchewan, 17,6 %. Quant aux piétons décédés qui avaient un TA de plus de 80 mg%, on en a dénombré 33,3 % en Ontario, 31,1 % en Alberta et 20,0 % en Saskatchewan. Il convient de noter que les données concernant les piétons qui avaient bu ou ce qui avaient un TA de plus de 80 mg% 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 43,2 % des piétons mortellement blessés au Québec ont été soumis à des tests, comparativement à 100,0 % à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador, 90,0 % au Manitoba et 88,2 % en Saskatchewan.

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 (60,0 %) et au Nouveau-Brunswick (50,0 %). Les plus faibles

ont été consignés à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador (0,0 %), ainsi qu'au Québec (12,5 %).

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 2014, au Canada. 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 (voir la section 2.2.4).

**Tableau 3-5
Description des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : Canada, 2014**

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	15.8	0.2
16-19	813	189	23.2	9.7
20-25	1629	408	25.0	21.0
26-35	2333	466	20.0	24.0
36-45	1932	287	14.9	14.8
46-55	2032	293	14.4	15.1
>55	2793	219	7.8	11.3
Indéterminé	582	78	13.4	4.0
<u>Sexe</u>				
Homme	8234	1458	17.7	75.0
Femme	3617	437	12.1	22.5
Indéterminé	282	48	17.0	2.5
<u>Type de véhicule*</u>				
Automobile	4815	786	16.3	40.5
Camion/fourgonnette	3785	705	18.6	36.3
Motocyclette	896	88	9.8	4.5
Semi-remorque	447	52	11.6	2.7
Autre véhicule routier	116	14	12.1	0.7
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	3887	1337	34.4	68.8
Plusieurs véhicules	8246	606	7.3	31.2
TOTAL	12133	1943	16.0	100.0

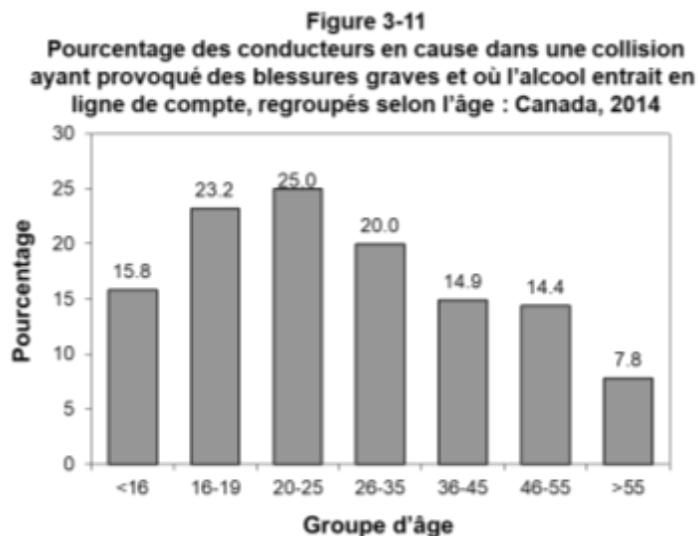
* La section concernant le type de véhicule exclut le Québec où les données relatives aux collisions d'automobiles et de camions légers sont regroupées en une seule catégorie depuis mars 2010.

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, 12 133 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 16,0 % 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, 24,0 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 21,0 %, de celui des 20 à 25 ans et 15,1 %, 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 (25,0 %). C'est dans les groupes de conducteurs les plus âgés que l'alcool a été décelé le moins souvent : 14,4 % des 46 à 55 ans et 7,8 % des plus de 55 ans étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.



3.4.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 75,0 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool était aussi plus importante que celle des femmes (17,7 % et 12,1 %, 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 entrait en ligne de compte, 47,8 % conduisaient des automobiles et 42,9 %, des camions/fourgonnettes.

Près d'une collision à blessures graves sur cinq dans lesquelles étaient en cause des conducteurs de camions/fourgonnettes (18,6 %). Le pourcentage de conducteurs en cause dans une collision liée à l'alcool ayant causé des blessures graves était de 16,3 % pour les automobilistes, de 12,1 % pour les conducteurs d'autres véhicules routiers, de 11,6 % pour les conducteurs de semi-remorques et de 9,8 % pour les motocyclistes.

3.4.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 68,8 % l'ont été dans des 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 – 34,4 % de ces conducteurs par rapport à 7,3 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

3.5 Consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés

La présente section contient des renseignements sur la présence de drogues, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés au Canada en 2014. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2014 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2014 mentionnées dans la présente section.* On trouvera au tableau 3-15, en page 47, 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, 81,9 % des conducteurs mortellement blessés au Canada en 2014 ont été soumis à des tests de dépistage de drogues. Parmi ces conducteurs, 342 sur 807 (42,4 %) 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 – 47,7 % des conducteurs de ce groupe d'âge ont obtenu un résultat positif. Comparativement, 36,2 % des conducteurs du groupe des 16 à 19 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 83,6 % 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 79,6 % des conducteurs décédés (784 des 985 victimes sont des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'obtenir un résultat positif aux tests de dépistage de drogues que les conductrices (44,2 % et 35,0 %, respectivement).

**Tableau 3-6
Consommation de drogues des conducteurs de véhicules routiers mortellement
blessés : Canada, 2014 (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	1	1	100.0	0	0.0
16-19	64	58	90.6	21	36.2
20-25	137	121	88.3	52	43.0
26-35	156	149	95.5	71	47.7
36-45	127	104	81.9	42	40.4
46-55	180	152	84.4	66	43.4
>55	320	222	69.4	90	40.5
<u>Sexe</u>					
Homme	784	647	82.5	286	44.2
Femme	201	160	79.6	56	35.0
<u>Type de véhicule</u>					
Automobile	505	402	79.6	181	45.0
Motocyclette	143	120	83.9	50	41.7
Semi-remorque	26	24	92.3	8	33.3
Gros routier ¹	12	10	83.3	2	20.0
Fourgonnette	90	74	82.2	30	40.5
Camion léger ²	207	176	85.0	71	40.3
Autre camion ³	2	1	50.0	0	0.0
<u>Genre de collision</u>					
Un seul véhicule	409	332	81.2	162	48.8
Plusieurs véhicules	576	475	82.5	180	37.9
TOTAL	985	807	81.9	342	42.4

* 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.

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

3.5.3 Variations selon le type de véhicule. Dans chaque catégorie des types de véhicules, 45,0 % des automobilistes, 41,7 % des motocyclistes, 40,5 % des conducteurs de fourgonnettes, 40,3 % des conducteurs de camions légers et 33,3 % des conducteurs de semi-remorques 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 camions (0,0 %) et de gros routiers (20,0 %).

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 (48,8 %) ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues comparativement à 37,9 % 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 44,7 % des 342 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 (41,2 %), les stimulants du SNC (24,9 %), les analgésiques narcotiques (24,0 %) et les anesthésiques dissociatifs (1,8 %).

Tableau 3-7
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Canada, 2014

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
985	807	(81.9)	342	(42.4)

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	153	(44.7)
Dépresseurs du SNC	141	(41.2)
Stimulants du SNC	85	(24.9)
Analgésiques narcotiques	82	(24.0)
Anesthésiques dissociatifs	6	(1.8)
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.

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 2011-2014 sont comparés à ceux de la période de référence de 2006 à 2010.

3.6.1 Décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : 1996 – 2014.

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 2014 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1).

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 875 en 1996 à 549 en 2011 pour s'élever légèrement à 562 en 2012 puis atteindre un creux de 421 en 2014. 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 27,0 % en 2014.

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 664 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 11,5 %, passant de 33,0 % pendant la période de référence (2006 à 2010) à 29,2 % pendant la période de 2011-2014. 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 24,4 % par rapport à la moyenne de 664 pendant la période de référence (2006 à 2010) de la Stratégie de sécurité routière 2015, puisqu'il s'établit à 502 pour la période de 2011-2014.

Tableau 3-8
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
roulière mettant en cause un conducteur ayant consommé de
l'alcool: Canada, 1996 - 2014***

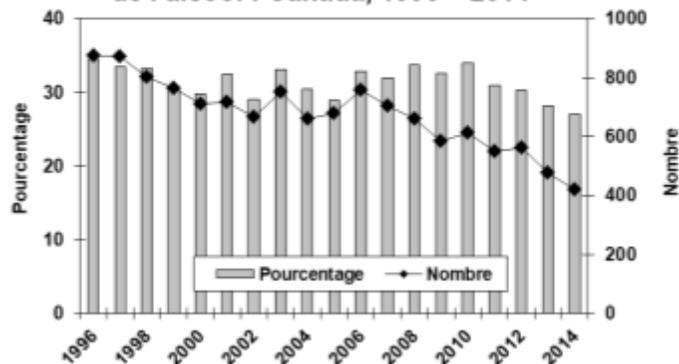
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	2539	875	34.5
1997	2602	871	33.5
1998	2413	803	33.3
1999	2522	764	30.3
2000	2386	712	29.8
2001	2211	718	32.5
2002	2297	668	29.1
2003	2270	751	33.1
2004	2178	662	30.4
2005	2353	680	28.9
2006	2304	757	32.9
2007	2205	706	32.0
2008	1955	659	33.7
2009	1790	584	32.6
2010	1804	613	34.0
2011	1771	549	31.0
2012	1856	562	30.3
2013	1690	476	28.2
2014	1558	421	27.0
période de référence 2006 - 2010	2012	664	33.0
période 2011 - 2014	1719	502	29.2

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

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

***Exclut la Colombie-Britannique.

Figure 3-12
Nombre et pourcentage de décès mettant
en cause un conducteur ayant consommé
de l'alcool : Canada, 1996 – 2014



3.6.2 Consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2014. 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 2014 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 19 ans, soit de 1996 à 2014 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 310 entre 1996 et 2004 pour grimper à 356 en 2005, avant de chuter à 205 en 2014. 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 31,9 % en 2009, pour redescendre à un creux de 23,7 % en 2014.

Par ailleurs, le nombre de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a fluctué au cours de cette période de 19 ans, de 592 en 2010 à un sommet de 846 en 1999. En 2014, on a dénombré 618 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 atteindre un sommet à 71,5 % en 2014.

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 et finir par redescendre à 41 en 2014. Le pourcentage de conducteurs décédés avec un TA entre 1 et 80 mg% a diminué de façon générale passant de 6,9 % en 1996 à 5,6 % en 2005, avant d'atteindre un sommet en 2013 (7,4 %) et baisser de nouveau en 2014 (4,7 %).

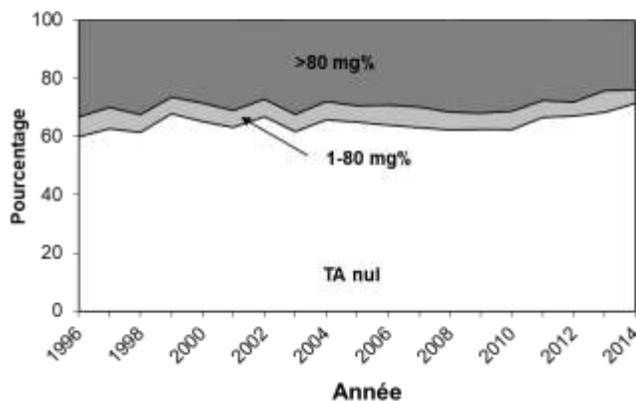
Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 3-9, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul pendant la période de 2011-2014 a augmenté de 8,6 % (passant de 62,9 % à 68,3 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une diminution de 10,9 % (de 6,4 % à 5,7 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une baisse de 15,3 % (de 30,7 % à 26,0 %).

Tableau 3-9
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Canada, 1996 - 2014

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	1459	1203	82.5	755	62.8	88	7.3	360	29.9
1998	1383	1163	84.1	715	61.5	71	6.1	377	32.4
1999	1475	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	1322	1137	86.0	718	63.1	66	5.8	353	31.0
2002	1367	1183	86.5	792	66.9	71	6.0	320	27.0
2003	1366	1185	86.7	732	61.8	70	5.9	383	32.3
2004	1291	1112	86.1	732	65.8	70	6.3	310	27.9
2005	1426	1213	85.1	789	65.0	68	5.6	356	29.3
2006	1403	1194	85.1	764	64.0	82	6.9	348	29.1
2007	1346	1148	85.3	725	63.2	81	7.1	342	29.8
2008	1241	1092	88.0	680	62.3	67	6.1	345	31.6
2009	1129	950	84.1	594	62.5	53	5.6	303	31.9
2010	1104	948	85.9	592	62.4	60	6.3	296	31.2
2011	1082	906	83.7	603	66.6	53	5.8	250	27.6
2012	1134	966	85.2	648	67.1	46	4.8	272	28.2
2013	1039	906	87.2	620	68.4	67	7.4	219	24.2
2014	985	864	87.7	618	71.5	41	4.7	205	23.7
période de référence 2006-2010	1245	1066	85.6	671	62.9	68	6.4	327	30.7
période 2011-2014	1060	911	85.9	622	68.3	52	5.7	237	26.0

* Exclut la Colombie-Britannique.

Figure 3-13
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Canada, 1996 – 2014



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 2014. 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 2011-2014, 31,7 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif, soit une baisse de 14,6 % par rapport à la période de référence.

Tableau 3-10
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers**
mortellement blessés : Canada, 1996 - 2014***

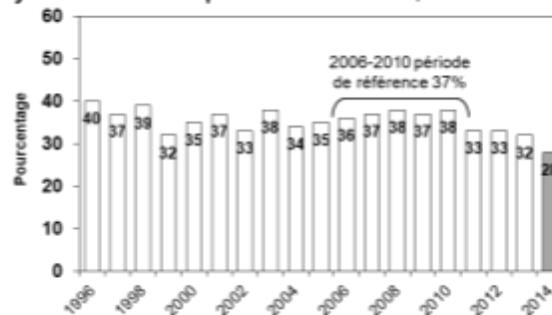
Année	Nombre de conducteurs	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1996	1394	836	60.0	558	40.0
1997	1459	916	62.8	543	37.2
1998	1383	850	61.5	533	38.5
1999	1475	1001	67.9	474	32.1
2000	1391	907	65.2	484	34.8
2001	1322	835	63.2	487	36.8
2002	1367	915	66.9	452	33.1
2003	1366	844	61.8	522	38.2
2004	1291	850	65.8	441	34.2
2005	1426	928	65.1	498	34.9
2006	1403	898	64.0	505	36.0
2007	1346	850	63.2	496	36.8
2008	1241	773	62.3	468	37.7
2009	1129	706	62.5	423	37.5
2010	1104	689	62.4	415	37.6
2011	1082	720	66.5	362	33.5
2012	1134	761	67.1	373	32.9
2013	1039	711	68.4	328	31.6
2014	985	705	71.6	280	28.4
période de référence 2006-2010	1245	783	62.9	462	37.1
période 2011-2014	1060	724	68.3	336	31.7

* 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 - 2014



* 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 – 2014. 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 2014 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 19 ans, de 1996 à 2014, 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 45 en 2014. 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 38,3 % en 2001, puis a baissé à 28,6 % en 2002, avant d'atteindre un sommet à 40,0 % en 2009 puis un creux à 27,4 % en 2014.

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, s'abaisser à 92 en 2013 et s'élever de nouveau à 113 en 2014. Le pourcentage de piétons décédés qui avaient un TA nul est passé d'environ 50 % à 60 % au cours de cette période de 19 ans. En 1997, 55,4 % des piétons mortellement blessés n'affichaient aucune trace d'alcool, comparativement au sommet de 68,9 % en 2014.

Le nombre de piétons mortellement blessés qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg% a fluctué pendant la période de 19 ans, totalisant 16 piétons en 1997 ayant descendu à quatre en 2010, augmenté à 13 en 2011, redescendu à quatre en 2013 puis remonté de nouveau à six en 2014. Leur pourcentage a aussi varié entre 2,3 % en 2005 et 8,3 % en 2009, avant de descendre à 2,8 % en 2013 et de s'élever de nouveau à 3,7 % en 2014.

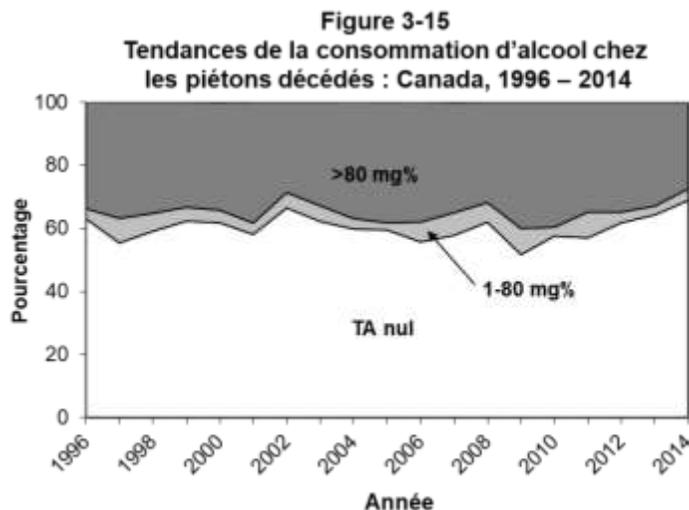
Quand on le compare à la période de référence de 2006 à 2010 illustrée au bas du tableau 3-11, on constate que le pourcentage de piétons mortellement blessés qui affichaient un TA nul pendant la période de 2011-2014 a augmenté de 10,8 % (passant de 56,6 % à 62,7 %). Parmi les piétons qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 34,8 % (de 6,6 % à 4,3 %), tandis que chez ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, il y a eu une baisse de 10,6 % (de 36,8 % à 32,9 %).

Tableau 3-11
Consommation d'alcool chez les piétons* mortellement blessés : Canada, 1996 - 2014**

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	342	204	59.6	113	55.4	16	7.8	75	36.8
1998	322	193	59.9	114	59.1	11	5.7	68	35.2
1999	317	183	57.7	114	62.3	8	4.4	61	33.3
2000	294	173	58.8	107	61.8	7	4.0	59	34.1
2001	264	167	63.3	97	58.1	6	3.6	64	38.3
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	257	184	71.6	110	59.8	6	3.3	68	37.0
2005	262	173	66.0	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	222	144	64.9	83	57.6	4	2.8	57	39.6
2011	261	158	60.5	90	57.0	13	8.2	55	34.8
2012	251	178	70.9	110	61.8	6	3.4	62	34.8
2013	241	143	59.3	92	64.3	4	2.8	47	32.9
2014	230	164	71.3	113	68.9	6	3.7	45	27.4
période de référence 2006-2010	243	152	62.6	86	56.6	10	6.6	56	36.8
période 2011-2014	246	161	65.4	101	62.7	7	4.3	53	32.9

* 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.



3.6.4 Conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : 2005 – 2014. 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 2014. Cependant, les données de certains secteurs de compétence sur les collisions ayant provoqué des blessures graves 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 1 879 en 2014. Le pourcentage de conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a augmenté, passant de 19,4 % en 2005 à 20,7 % en 2007, baissant de façon générale jusqu'à 15,9 % en 2013 avant de s'élever légèrement à 16,0 % en 2014. 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 entrait en ligne de compte. Pendant la période de 2011-2014, leur présence était de 16,6 %, soit une diminution de 17,4 %.

Tableau 3-12

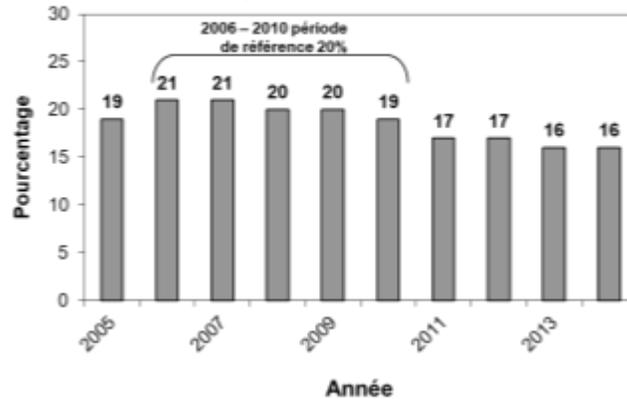
Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Canada, 2005 - 2014**

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)
2014	11762	1879	(16.0)
période de référence 2006-2010	14679	2946	(20.1)
période 2011- 2013	12010	1995	(16.6)

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

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

Figure 3-16
Pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Canada, 2005 – 2014



3.6.5 Consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés : 2000 – 2014.

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 2014 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 15 ans, soit de 2000 à 2014, 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 81,9 % en 2014.

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, d'atteindre un sommet à 44,7 % en 2013 et de redescendre à 42,4 % en 2014.

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 2011-2014, ce pourcentage avait atteint 41,9 %, soit une hausse de 15,4 %.

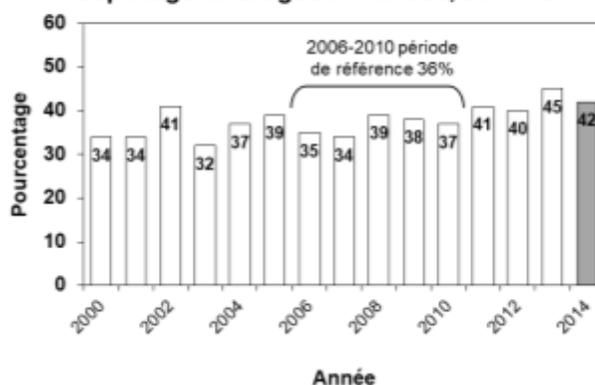
Tableau 3-13

Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés de véhicules routiers : Canada**, 2000 - 2014

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	1322	556	42.1	365	65.6	191	34.4
2002	1367	618	45.2	362	58.6	256	41.4
2003	1366	621	45.5	424	68.3	197	31.7
2004	1291	500	38.7	316	63.2	184	36.8
2005	1426	633	44.4	385	60.8	248	39.2
2006	1403	823	58.7	535	65.0	288	35.0
2007	1346	836	62.1	553	66.1	283	33.9
2008	1241	712	57.4	438	61.5	274	38.5
2009	1129	605	53.6	376	62.1	229	37.9
2010	1104	623	56.4	394	63.2	229	36.8
2011	1082	800	73.9	474	59.3	326	40.8
2012	1134	886	78.1	535	60.4	351	39.6
2013	1039	860	82.8	476	55.3	384	44.7
2014	985	806	81.8	464	57.6	342	42.4
période de référence 2006-2010	1245	720	57.8	459	63.8	261	36.3
période 2011-2014	1060	838	79.1	487	58.1	351	41.9

* 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 - 2014


Les données sur la consommation de cannabis chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés au cours de la période de 15 ans s'étendant de 2000 à 2014 figurent au tableau 3-14. Les tendances sont illustrées à la figure 3-18 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis.

Un peu comme les tendances du nombre de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, les tendances concernant le nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis sont difficiles à analyser, car les taux de dépistage du cannabis sont moins uniformes que ceux de l'alcool. Par exemple, en 2000, seulement

37,0 % des conducteurs mortellement blessés avaient été soumis à un test de dépistage de cannabis, comparativement à 81,9 % en 2014.

Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis a connu une hausse, passant de 15,9 % en 2000 à 18,2 % en 2004, est demeuré stable jusqu'en 2012, a atteint un sommet en 2013 (22,0 %), puis a baissé de nouveau en 2014 (19,0 %).

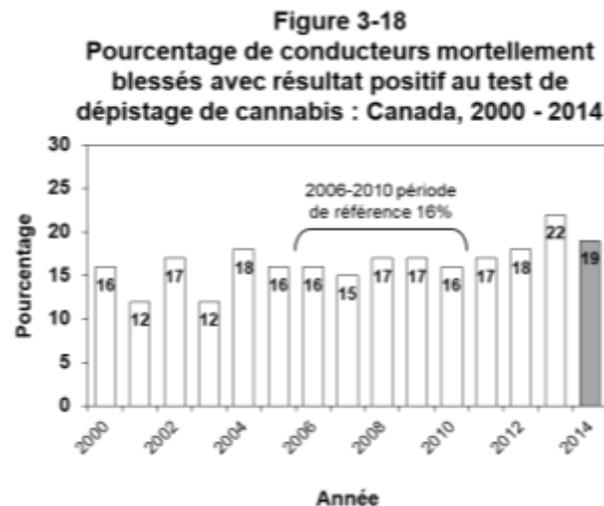
Pendant la période de référence (2006-2010), 16,4 % en moyenne des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis. Au cours de la période de 2011-2014, la fréquence des résultats positifs de conducteurs mortellement blessés au test de dépistage de cannabis a atteint 19,0 %, soit une hausse de 15,9 %.

Tableau 3-14
Consommation de cannabis des conducteurs* mortellement blessés de véhicules routiers : Canada**, 2000 - 2014

Année	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de cannabis			
				Négatif	(% soumis au test)	Positif	(% soumis au test)
2000	1391	515	37.0	433	84.1	82	15.9
2001	1322	556	42.1	490	88.1	66	11.9
2002	1367	618	45.2	511	82.7	107	17.3
2003	1366	621	45.5	548	88.2	73	11.8
2004	1291	500	38.7	409	81.8	91	18.2
2005	1426	633	44.4	535	84.5	98	15.5
2006	1403	823	58.7	690	83.8	133	16.2
2007	1346	836	62.1	707	84.6	129	15.4
2008	1241	712	57.4	589	82.7	123	17.3
2009	1129	605	53.6	501	82.8	104	17.2
2010	1104	623	56.4	524	84.1	99	15.9
2011	1082	800	73.9	666	83.3	134	16.8
2012	1134	886	78.1	725	81.8	161	18.2
2013	1039	860	82.8	671	78.0	189	22.0
2014	985	807	81.9	654	81.0	153	19.0
période de référence 2006-2010	1245	720	57.8	602	83.6	118	16.4
période 2011-2014	1060	838	79.1	679	81.0	159	19.0

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

** Exclut la Colombie-Britannique.



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. Les analyses présentées diffèrent de celles qui précèdent dans la section 3 en ce qu'elles présentent les données non seulement pour l'ensemble du Canada, mais aussi pour chacun des secteurs de compétence. Il devient donc possible de faire des comparaisons entre secteurs et même entre les données d'un secteur par rapport à la moyenne nationale. Les analyses portent donc sur :

- > la consommation d'alcool et de drogues chez les conducteurs mortellement blessés en 2014;
- > 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 2014, 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 2014.

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 2014, dans le tableau 3-15 et la figure 3-19. 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, 87,7 % des conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest en 2014. Parmi eux, 28,5 % avaient un TA positif. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés soumis aux tests de dépistage de drogues était un peu plus faible (81,9 %). Parmi ceux-ci, 42,4 % ont obtenu un résultat positif. Ainsi, au Canada, 804 conducteurs mortellement blessés ont été soumis à des tests de dépistage de l'alcool et des drogues en 2014 et, de ce nombre, 125 (15,5 %) 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 (28,6 %) se retrouve à Terre-Neuve-et-Labrador.

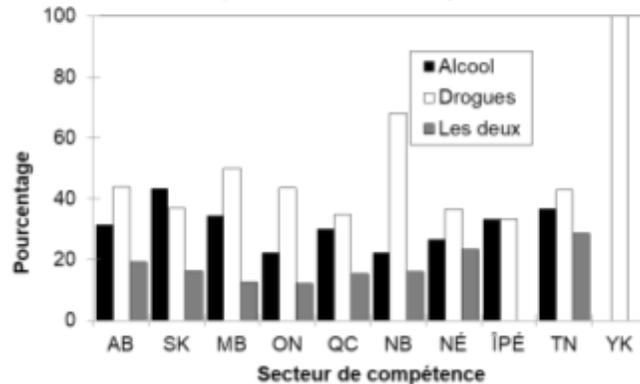
Tableau 3-15
Consommation d'alcool et de drogues des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés : Canada 2014

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	229	226 (98.7)	155 (68.6)	71 (31.4)	225 (98.3)	126 (56.0)	99 (44.0)	225	43 (19.1)
SK	66	62 (93.9)	35 (56.5)	27 (43.5)	57 (86.4)	36 (63.2)	21 (36.8)	56	9 (16.1)
MB	35	32 (91.4)	21 (65.6)	11 (34.4)	32 (91.4)	16 (50.0)	16 (50.0)	32	4 (12.5)
ON	349	311 (89.1)	242 (77.8)	69 (22.2)	275 (78.8)	155 (56.4)	120 (43.6)	275	33 (12.0)
QC	213	153 (71.8)	107 (69.9)	46 (30.1)	152 (71.4)	99 (65.1)	53 (34.9)	150	23 (15.3)
NB	30	27 (90.0)	21 (77.8)	6 (22.2)	25 (83.3)	8 (32.0)	17 (68.0)	25	4 (16.0)
NÉ	36	30 (83.3)	22 (73.3)	8 (26.7)	30 (83.3)	19 (63.3)	11 (36.7)	30	7 (23.3)
ÎPÉ	3	3 (100.0)	2 (66.7)	1 (33.3)	3 (100.0)	2 (66.7)	1 (33.3)	3	0 (0.0)
TN	21	19 (90.5)	12 (63.2)	7 (36.8)	7 (33.3)	4 (57.1)	3 (42.9)	7	2 (28.6)
YK	1	1 (100.0)	1 (100.0)	0 (0.0)	1 (100.0)	0 (0.0)	1 (100.0)	1	0 (0.0)
TNO	2	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (50.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0	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	985	864 (87.7)	618 (71.5)	246 (28.5)	807 (81.9)	465 (57.6)	342 (42.4)	804	125 (15.5)

*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 3-19
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, 2014



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 2014) 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 2014. 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 3-16 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.

Tableau 3-16

Tendence des pourcentages de décès liés à l'alcool (2011 – 2014) par rapport à la période de référence (2006 – 2010)

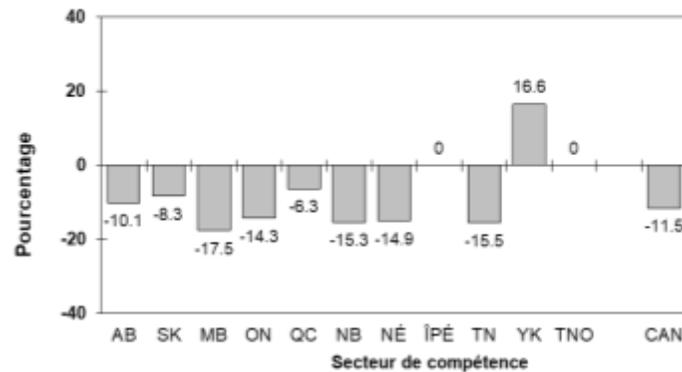
Secteur de compétence	Moyenne de la période de référence 2006–2010	2011	2012	2013	2014	Moyenne 2011 à 2014	Écarts en pourcentage		
							2014 comp. à 2013	2014 comp. à la période de référence 2006–2010	Moy. 2011–2014 comp. à la période de référence 2006–2010
CB	34.2	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
AB	39.6	35.2	37.0	37.9	32.5	35.6	-14.2	-17.9	-10.1
SK	43.3	42.8	34.9	40.2	42.2	39.7	5.0	-2.5	-8.3
MB	41.7	38.2	40.2	26.4	28.8	34.4	9.1	-30.9	-17.5
ON	28.7	24.9	26.3	23.5	23.2	24.6	-1.3	-19.2	-14.3
QC	26.8	28.6	25.0	22.4	23.0	25.1	2.7	-14.2	-6.3
NB	36.0	34.8	36.5	29.6	15.7	30.5	-47.0	-56.4	-15.3
NÉ	31.6	28.8	29.1	23.6	26.9	26.9	14.0	-14.9	-14.9
ÎPÉ	50.0	55.6	72.7	28.6	20.0	50.0	-30.1	-60.0	0.0
TN	39.4	39.5	25.8	38.9	30.3	33.3	-22.1	-23.1	-15.5
YK	42.9	33.3	50.0	25.0	50.0	50.0	100.0	16.6	16.6
TNO	50.0	-	50.0	0.0	25.0	50.0	-	-50.0	0.0
NU	0.0	0.0	0.0	-	-	0.0	-	-	0.0
CAN*	33.0	31.0	30.3	28.2	27.0	29.2	-4.3	-18.2	-11.5

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

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 2014, 29,2 % 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 quatre ans. Par ailleurs, à l'Île-du-Prince-Édouard, au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest, 50,0 % des décès étaient liés à l'alcool au cours de cette même période de 2011 à 2014.

La figure 3-20 illustre le changement survenu dans le pourcentage de décès liés à l'alcool au cours de la période de 2011 à 2014 par rapport à la période de référence de 2006 à 2010. Au Canada, on observe une baisse de 11,5 % du pourcentage de décès liés à l'alcool entre la période de référence (33,0 %) et la période de 2011 à 2014 (29,2 %). Dans huit 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. La baisse la plus marquée au cours de la période de 2011 à 2014, par rapport à la période de référence de 2006 à 2010, est observée au Manitoba (17,5 %). Le seul secteur de compétence où le pourcentage de décès liés à l'alcool a augmenté est le Yukon (16,6 %).

Figure 3-20
Changement du pourcentage de décès liés à l'alcool en 2011 - 2014 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 3-17. 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 2014. 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 2014, la moyenne était de 31,7 % au Canada, oscillant entre 0,0 % dans les Territoires du Nord-Ouest et 57,1 % 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 2014 (31,7 %) représente une baisse de 14,6 % par rapport à la période de référence de 2006 à 2010 (37,1 %). La figure 3-21 révèle que l'Île-du-Prince-Édouard est le seul secteur de compétence à avoir connu une hausse (28,6 %) du pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest pendant la période de 2011 à 2014 (57,1 %), 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 2014 par rapport à la période de référence de 2006 à 2010.

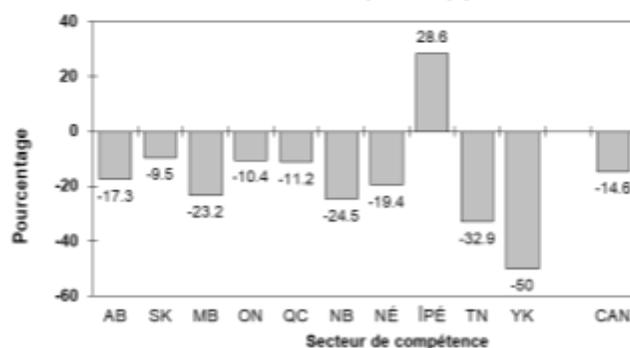
Tableau 3-17

Tendance des pourcentages de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest (2011 – 2014) par rapport à la période de référence (2006 – 2010)

Secteur de compétence	Moyenne de la période de référence 2006–2010	2011	2012	2013	2014	Moyenne 2011 à 2014	Écarts en pourcentage		
							2014 comp. à 2013	2014 comp. à la période de référence 2006–2010	Moy. 2011–2014 comp. à la période de référence 2006–2010
CB	39.4	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	-	-	-
AB	39.9	31.8	33.0	36.7	31.4	33.0	-14.4	-21.3	-17.3
SK	42.2	44.3	31.5	33.8	43.5	38.2	28.7	3.1	-9.5
MB	45.3	28.1	49.0	28.3	34.4	34.8	21.6	-24.1	-23.2
ON	30.7	28.4	30.8	28.4	22.2	27.5	-21.8	-27.7	-10.4
QC	38.4	38.3	33.7	32.5	30.1	34.1	-7.4	-21.6	-11.2
NB	42.9	32.5	33.3	29.0	22.2	32.4	-23.4	-48.3	-24.5
NÉ	34.1	38.2	25.9	20.9	26.7	27.5	27.8	-21.7	-19.4
ÎPÉ	44.4	63.6	83.3	33.3	33.3	57.1	0.0	-25.0	28.6
TN	47.4	20.0	30.4	40.9	36.8	31.8	-10.0	-22.4	-32.9
YK	50.0	40.0	0.0	0.0	0.0	25.0	-	-	-50.0
TNO	77.2	-	-	0.0	-	0.0	-	-	-
NU	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CAN*	37.1	33.4	32.9	31.6	28.5	31.7	-9.8	-23.2	-14.6

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

Figure 3-21
Changement du pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest en 2011 – 2014 par rapport à 2006 – 2010



Le tableau 3-18 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 quatre années de 2011 à 2014 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 16,8 % en Ontario à 33,3 % dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon. Au cours de la période de 2011 à 2014, 16,6 % en moyenne des conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Au Manitoba, pendant cette période, 12,7 % 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, 27,1 % des conducteurs ont été en cause dans ce genre de collisions pendant la période de 2001 à 2014.

Table 3-18

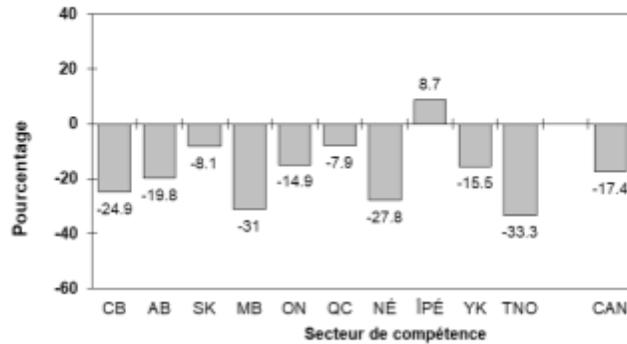
Tendance des pourcentages de conducteurs dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (2011 – 2014) par rapport à la période de référence (2006 – 2010)

Secteur de compétence	Moyenne de la période de référence 2006–2010	2011	2012	2013	2014	Moyenne 2011 à 2014	Écarts en pourcentage		
							2014 comp. à 2013	2014 comp. à la période de référence 2006–2010	Moy. 2011–2014 comp. à la période de référence 2006–2010
BC	26.5	19.8	20.4	19.6	19.6	19.9	0.0	-26.0	-24.9
AB	19.7	16.7	15.7	14.3	16.7	15.8	16.8	-15.2	-19.8
SK	29.5	27.8	28.6	28.4	22.8	27.1	-19.7	-22.7	-8.1
MB	18.4	15.6	10.7	13.1	11.8	12.7	-9.9	-35.9	-31.0
ON	16.8	15.3	15.0	13.6	13.3	14.3	-2.2	-20.8	-14.9
QC	17.8	17.4	17.9	15.6	14.4	16.4	-7.7	-19.1	-7.9
NB	25.6	27.4	24.8	N/A	23.9	31.4	-	-6.6	-
NS	23.7	17.1	18.6	15.8	16.6	17.1	5.1	-30.0	-27.8
PE	23.0	24.2	25.8	24.5	25.0	25.0	2.0	8.7	8.7
NL	-	N/A	18.6	17.9	7.4	-	-58.7	-	-
YK	29.6	34.6	15.8	26.1	25.9	25.0	-0.8	-12.5	-15.5
NT	33.3	0.0	0.0	37.5	0.0	22.2	-100.0	-100.0	-33.3
NU	0.0	N/A	0.0	0.0	-	0.0	-	-	-
CAN*	20.1	17.4	17.2	15.9	16.0	16.6	0.6	-20.4	-17.4

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

On note une baisse de 17,4 % du pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves pendant la période de 2011 à 2014 (16,6 %) par rapport à la période de référence de 2006 à 2010 (20,1 %). La figure 3-22 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 2014 peuvent être observées dans les Territoires du Nord-Ouest (33,3 %), au Manitoba (31,0 %) et en Nouvelle-Écosse (27,8 %). 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 (8,7 %).

Figure 3-22
Changement du pourcentage de conducteurs en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves en 2011 – 2014 par rapport à 2006 – 2010



Le tableau 3-19 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 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 2014. Comme pour le tableau 3-17, les données concernant les conducteurs mortellement blessés en Colombie-Britannique ne sont pas disponibles pour 2011 à 2014. 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 2014, 41,9 % 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 50,0 % à l'Île-du-Prince-Édouard et au Yukon.

On constate une hausse de 15,4 % du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues pendant la période de 2011 à 2014 (41,9 %) comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 (36,3 %). La figure 3-23 montre que dans tous les 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 74,8 % pour la période de 2011 à 2014 (50,0 %) par rapport à la période de référence de 2006 à 2010 (28,6 %).

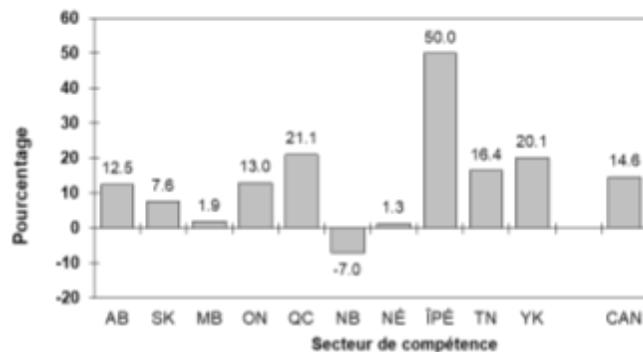
Tableau 3-19

Tendance des pourcentages de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues (2011 - 2014) par rapport à la période de référence (2006 - 2010)

Secteur de compétence	Moyenne de la période de référence 2006–2010	2011	2012	2013	2014	Moyenne 2011 à 2014	Écarts en pourcentage		
							2014 comp. à 2013	2014 comp. à la période de référence 2006–2010	Moy. 2011–2014 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	N/A
AB	39.3	35.3	40.6	55.2	44.0	44.2	-20.3	12.0	12.5
SK	36.7	42.5	37.3	41.7	36.8	39.4	-11.8	0.3	7.4
MB	37.3	32.1	44.9	39.1	50.0	41.3	27.9	34.0	10.7
ON	40.9	41.6	47.3	48.5	43.6	45.5	-10.1	6.6	11.2
QC	30.2	44.6	30.5	35.5	34.9	36.3	-1.7	15.6	20.2
NB	37.0	38.2	28.1	35.5	68.0	41.9	91.5	83.8	13.2
NS	39.0	45.5	37.7	37.2	36.7	40.0	-1.3	-5.9	2.6
PE	28.6	72.7	16.7	20.0	33.3	50.0	66.5	16.4	74.8
NL	28.6	37.5	50.0	12.5	42.9	33.3	243.2	50.0	16.4
YK	33.3	33.3	0.0	100.0	100.0	50.0	0.0	200.3	50.2
NT	50.0	-	-	0.0	-	0.0	-	-	-
NU	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CAN*	36.3	40.8	39.6	44.7	42.4	41.9	-5.1	16.8	15.4

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

Figure 3-23
 Changement du pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues en 2011 – 2014 par rapport à 2006 – 2010



Le tableau 3-20 présente les pourcentages de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis, 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. Comme pour le tableau 3-17, les données concernant les conducteurs mortellement blessés en Colombie-Britannique ne sont pas disponibles pour 2011 à 2014.

Comme on peut le voir, pendant la période de référence de 2006 à 2010, 16,3 % en moyenne des conducteurs mortellement blessés soumis à un test de dépistage de cannabis ont obtenu des résultats positifs. Ce pourcentage était de 0,0 % au Yukon et de 11,3 % au Manitoba. Par ailleurs, 25,0 % des conducteurs des Territoires du Nord-Ouest mortellement blessés 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 2014, 19,0 % des conducteurs mortellement blessés du Canada ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis, les pourcentages oscillant entre 0,0 % dans les Territoires du Nord-Ouest et 28,6 % à Terre-Neuve-et-Labrador.

On constate une hausse de 16,6 % du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis pendant la période de 2011 à 2014 (19,0 %) comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 (16,3 %). La figure 3-24 montre que dans la plupart des 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 cannabis. La hausse la plus prononcée, à Terre-Neuve-et-Labrador, se situe à 51,3 % pour les conducteurs qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis pour la période de 2011 à 2014 (28,6 %) par rapport à la période de référence de 2006 à 2010 (18,9 %). Par contre, il y a eu une baisse de 90,3 % du pourcentage de conducteurs mortellement blessés du Manitoba qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis pendant la période de 2011 à 2014 (1,1 %) par rapport à la période de référence de 2006 à 2010. Il n'y a eu aucun changement en Alberta dans le pourcentage de conducteur qui ont obtenu un résultat positif pendant la période de référence de 2006-2010 et pendant la période de 2011 à 2014.

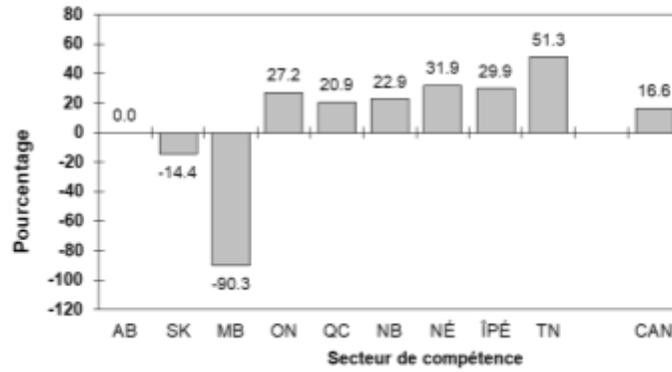
Tableau 3-20

Tendance des pourcentages de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis (2011 - 2014) par rapport à la période de référence (2006 - 2010)

Secteur de compétence	Moyenne de la période de référence 2006–2010	2011	2012	2013	2014	Moyenne 2011 à 2014	Écarts en pourcentage		
							2014 comp. à 2013	2014 comp. à la période de référence 2006–2010	Moy. 2011–2014 comp. à la période de référence 2006–2010
BC	14.4	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
AB	19.1	12.4	18.3	25.1	19.6	19.1	-21.9	2.6	0.0
SK	13.9	15.1	12.0	9.7	10.5	11.9	8.2	-24.5	-14.4
MB	11.3	3.6	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	-100.0	-90.3
ON	19.1	20.8	27.1	28.8	20.4	24.3	-29.2	6.8	27.2
QC	13.4	14.5	13.7	17.7	19.7	16.2	11.3	47.0	20.9
NB	17.9	26.5	12.1	22.6	28.0	22.0	23.9	56.4	22.9
NS	19.1	27.3	20.8	30.2	23.3	25.2	-22.8	22.0	31.9
PE	15.4	36.4	0.0	20.0	0.0	20.0	-100.0	-100.0	29.9
NL	18.9	37.5	25.0	12.5	42.9	28.6	243.2	127.0	51.3
YK	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	16.7	-	-	-
NT	25.0	-	-	0.0	-	0.0	-	-	-
NU	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CAN*	16.3	16.8	18.2	22.0	19.0	19.0	-13.6	16.6	16.6

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

Figure 3-24
 Changement du pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis en 2011 – 2014 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 2014 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 (voir la section 2.2.1). 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 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 (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 Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette partie du rapport offre un aperçu de la présence 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 2014 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 (voir la section 2.2.1) 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

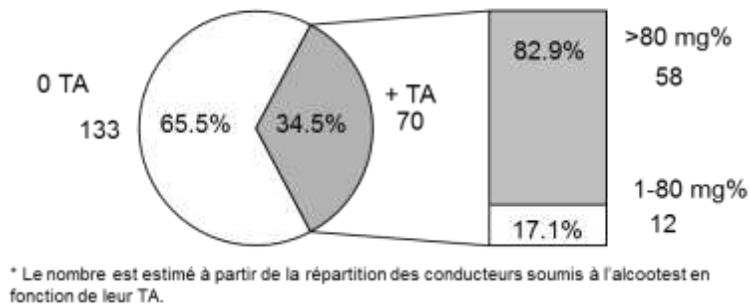
Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
<16	1	1	100.0	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



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 61 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 2014 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 (voir la section 2.2.1) 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, 1 941 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, 22,4 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 18,2 % de celui des 20 à 25 ans et 17,4 % de celui des 46 à 55 ans. Les conducteurs des groupes de 16 à 19 ans et de plus de 55 ans ne représentaient respectivement que 8,2 % et 14,7 % de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Plus du quart des conducteurs des groupes des 20 à 25 ans et des 16 à 19 ans (27,3 % et 27,2 %, respectivement) 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 (10,4 %).

4.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 74,5 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (21,1 % et 15,1 %, respectivement).

4.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 50,0 % conduisaient des automobiles, 38,2 %, des camions/fourgonnettes, 6,1 %, des motocyclettes, 5,0 %, des semi-remorques et 0,8 %, d'autres véhicules routiers.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs d'autres véhicules routiers, soit 23,1 % par rapport à 22,1 % pour les conducteurs de camions/ fourgonnettes, 21,8 % pour les conducteurs de

semi-remorques et 20,0 % pour les automobilistes. Parmi les motocyclistes, 9,8 % ont été en cause dans une collision liée à l'alcool.

Tableau 4-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves : Colombie-Britannique, 2014

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	114	31	27.2	8.2
20-25	253	69	27.3	18.2
26-35	353	85	24.1	22.4
36-45	320	62	19.4	16.3
46-55	338	66	19.5	17.4
>55	536	56	10.4	14.7
Indéterminé	27	11	40.7	2.9
<u>Sexe</u>				
Homme	1343	283	21.1	74.5
Femme	575	87	15.1	22.9
Indéterminé	23	10	43.5	2.6
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	950	190	20.0	50.0
Camion/fourgonnette	656	145	22.1	38.2
Motocyclette	235	23	9.8	6.1
Semi-remorque	87	19	21.8	5.0
Autre véhicule routier	13	3	23.1	0.8
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	801	242	30.2	63.7
Plusieurs véhicules	1140	138	12.1	36.3
TOTAL	1941	380	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, 63,7 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 30,2 % de ces conducteurs par rapport à seulement 12,1 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

4.4 Présence de drogues chez les 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 2014 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de 2010 sont présentées dans la présente section.* On trouvera au tableau 3-15 de la page 47 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 mettant en cause un conducteur ayant consommé de 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 2014 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 (voir la section 2.2.1).

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.

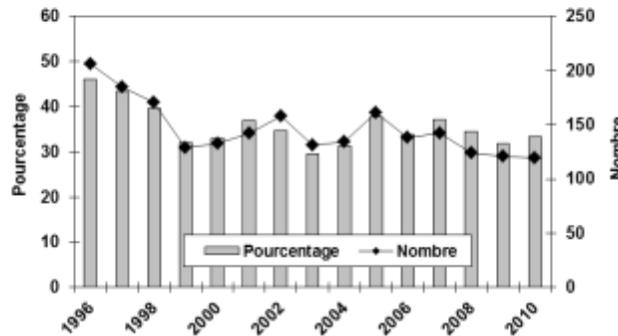
Tableau 4-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de
l'alcool : Colombie-Britannique, 1996 - 2010

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 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. 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 2014 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).

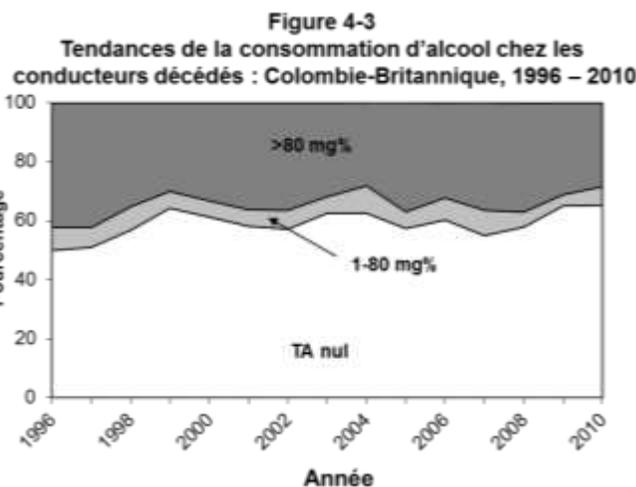
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale entre 1996 (42,3 %) jusqu'à son point le plus bas de 28,2 % en 2004 pour s'élever à 37,0 % en 2005, fluctuant jusqu'en 2008 pour baisser par la suite 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 :
Colombie-Britannique, 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 %.

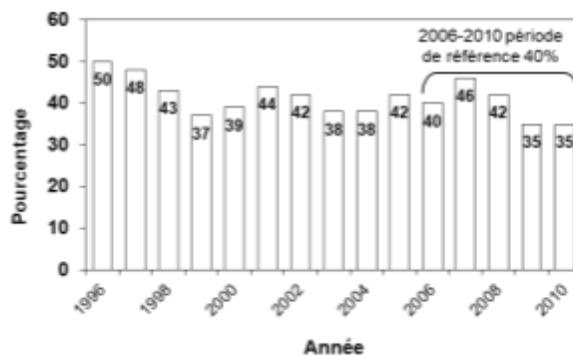
Tableau 4-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Colombie-Britannique, 1996 - 2010

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 2014, plutôt que pour 1996 à 2014, 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 dix ans. Entre 2005 et 2009, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a fluctué, avant de baisser à 19,8 % en 2011, de remonter à 20,4 % en 2012, de redescendre à 19,6 % en 2013 pour demeurer à ce niveau en 2014.

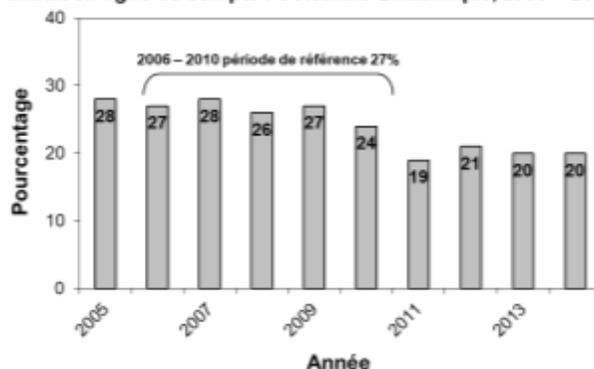
Le tableau 4-8 indique aussi que pendant la période de référence (2006 – 2010), 26,5 % en moyenne des conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. Pendant la période de 2011 à 2014, la fréquence de ces conducteurs a baissé à 19,9 %, soit une diminution de 24,9 %.

Tableau 4-8
Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Colombie-Britannique, 2005 - 2014

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)
2014	1941	380	(19.6)
période de référence 2006-2010	2389	633	(26.5)
période 2011-2014	1922	382	(19.9)

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

Figure 4-5
Pourcentage des 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 – 2014



4.5.4 Consommation de drogues chez les 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 2014, 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).

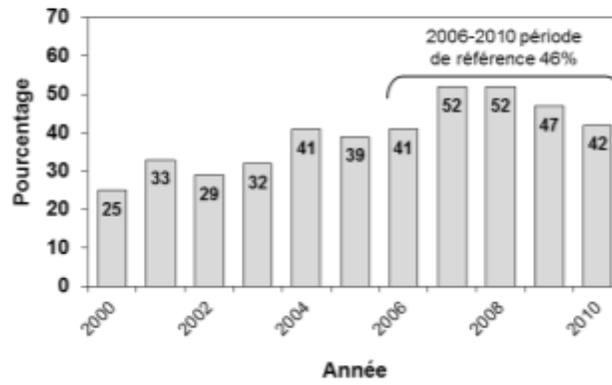
Comme on peut le constater au bas du tableau 4-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 46,6 %. En 2010, 41,7 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat 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 2014. 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1). 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 33 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Alberta en 2014. De plus, dans 31 de ces cas (93,9 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, huit personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Alberta en 2014. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 25,8 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 7,0 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Alberta en 2014.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 345 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière en Alberta en 2014. Dans 325 de ces cas (94,2 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce

total, 114, soit 35,1 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (345 x 0,351), on peut déterminer qu'*en Alberta, en 2014, 121 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, 28,9 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans; 22,8 %, entre 20 et 25 ans, 21,1 %, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans, 7,0 %, entre 16 et 19 ans et 0,9 % 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 (54,2 %) était décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées – 12,5 % des personnes de moins de 16 ans et 12,9 % de celles de plus de 55 ans avaient été victimes de collisions liées à l'alcool.

**Tableau 5-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Alberta, 2014**

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	8	88.9	1	12.5	0.9
16-19	33	31	93.9	8	25.8	7.0
20-25	50	48	96.0	26	54.2	22.8
26-35	69	64	92.8	33	51.6	28.9
36-45	35	34	97.1	11	32.4	9.6
46-55	60	55	91.7	24	43.6	21.1
>55	89	85	95.5	11	12.9	9.6
Sexe						
Homme	246	231	93.9	90	39.0	78.9
Femme	99	94	94.9	24	25.5	21.1
Genre de victime						
Conducteur	230	219	95.2	74	33.8	64.9
Passager	71	68	95.8	20	29.4	17.5
Piéton	40	35	87.5	17	48.6	14.9
Indéterminé	4	3	75.0	3	100.0	2.6
Type de véhicule						
Automobiles	105	102	97.1	33	32.4	28.9
Camions/fourgonnettes	160	148	92.5	56	37.8	49.1
Motocyclettes	31	31	100.0	8	25.8	7.0
Autres véhicules routiers	8	8	100.0	0	0.0	0.0
Véhicules non routiers (Piétons)	1	1	100.0	0	0.0	0.0
TOTAL	345	325	94.2	114	35.1	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.

5.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 78,9 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (39,0 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (25,5 %).

5.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 64,9 % étaient des conducteurs, 17,5 %, des passagers, 14,9 %, des piétons et 2,6 % des victimes dont la position n'est pas connue.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (48,6 %) a été observée dans les collisions où un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 33,8 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 29,4 % de celles dans lesquelles un passager est décédé.

5.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 49,1 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette, 28,9 %, dans une automobile et 7,0 % étaient des motocyclistes.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile ou un motocycliste est décédé (37,8 % par rapport à 32,4 % et 25,8 %). Parmi les occupants d'autres véhicules routiers et de véhicules non routiers, 0,0 % sont décédés dans des collisions liées à l'alcool.

5.2 Présence 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 2014. 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 20 conducteurs tués en 2014; ces 20 victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi elles, quatre (20,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 5,6 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que quatre des 20 jeunes (20,0 %) décédés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que les quatre 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 7,0 % 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 Alberta, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2014, puisque 98,7 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Alberta, 31,4 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 57 des 71 (80,3 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas

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

- > 68,6 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 4,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 2,2 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 8,8 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 16,4 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

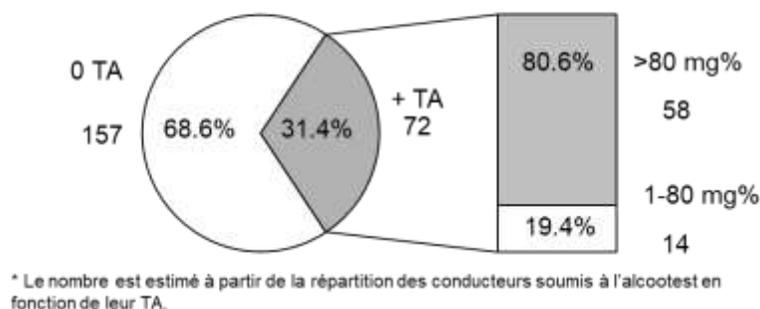
Tableau 5-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Alberta, 2014

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	20	20	100.0	4	20.0	5.6	4	20.0	7.0
20-25	34	34	100.0	15	44.1	21.1	10	29.4	17.5
26-35	46	46	100.0	20	43.5	28.2	20	43.5	35.1
36-45	27	27	100.0	8	29.6	11.3	8	29.6	14.0
46-55	45	45	100.0	18	40.0	25.4	13	28.9	22.8
>55	57	54	94.7	6	11.1	8.5	2	3.7	3.5
<u>Sexe</u>									
Homme	180	179	99.4	58	32.4	81.7	45	25.1	78.9
Femme	49	47	95.9	13	27.7	18.3	12	25.5	21.1
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	75	74	98.7	25	33.8	35.2	20	27.0	35.1
Camion/fourgonnette	115	113	98.3	36	31.9	50.7	32	28.3	56.1
Motocyclette	31	31	100.0	10	32.3	14.1	5	16.1	8.8
Semi-remorque	8	8	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	83	83	100.0	42	50.6	59.2	37	44.6	64.9
Plusieurs véhicules	146	143	97.9	29	20.3	40.8	20	14.0	35.1
TOTAL	229	226	98.7	71	31.4	100.0	57	25.2	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 72 des 229 conducteurs mortellement blessés (31,4 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 58 soit 80,6 % avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 5-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Alberta, 2014



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), 28,2 % avaient entre 26 et 35 ans, 25,4 %, entre 46 et 55 ans, 21,1 %, entre 20 et 25 ans, 11,3 %, entre 36 et 45 ans, 8,5 % avaient plus de 55 ans et 7,8 % avaient entre 16 et 19 ans.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 35,1 % avaient entre 26 et 35 ans, 22,8 %, entre 46 et 55 ans, 17,5 %, entre 20 et 25 ans, 14,0 %, entre 36 et 45 ans, 7,0 % avaient entre 16 et 19 ans et 3,5 % avaient plus de 55 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 44,1 % et 43,5 %, respectivement. Par contre, seulement 11,1 % 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 81,7 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 78,9 % 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 (180 des 229 victimes ou 78,6 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (32,4 % et 27,7 %, respectivement). En outre, 77,6 % des conducteurs et 92,3 % 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), 50,7 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 35,2 %, des automobilistes 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%), 56,1 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 35,1 % des automobilistes et 8,8 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 33,8 % des automobilistes, 32,3 % des motocyclistes et 31,9 % des conducteurs de camions/fourgonnettes avaient consommé de l'alcool. Aucun des conducteurs de semi-remorques mortellement blessés n'avait consommé d'alcool.

5.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins des deux cinquièmes des conducteurs décédés (83 des 229) 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 (59,2 % et 64,9 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Plus de la moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (50,6 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 20,3 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2014 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 (voir section 2.2.1) 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, 3 603 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 16,7 % 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, 27,8 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 20,0 %, de celui des 20 à 25 ans et 15,6 %, de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans ne représentaient respectivement que 0,2 % et 10,3 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Près du quart des conducteurs du groupe des 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (23,7 %). Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des conducteurs de plus de 55 ans (8,6 %).

Tableau 5-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves : Alberta, 2014

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	283	56	19.8	9.3
20-25	506	120	23.7	20.0
26-35	829	167	20.1	27.8
36-45	635	94	14.8	15.6
46-55	570	93	16.3	15.5
>55	719	62	8.6	10.3
Indéterminé	58	8	13.8	1.3
<u>Sexe</u>				
Homme	2434	458	18.8	76.2
Femme	1129	135	12.0	22.5
Indéterminé	40	8	20.0	1.3
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	1261	205	16.3	34.1
Camion/fourgonnette	1890	347	18.4	57.7
Motocyclette	246	23	9.3	3.8
Semi-remorque	167	22	13.2	3.7
Autre véhicule routier	39	4	10.3	0.7
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	1060	383	36.1	63.7
Plusieurs véhicules	2543	218	8.6	36.3
TOTAL	3603	601	16.7	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, 76,2 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (18,8 % et 12,0 %, 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, 57,7 % conduisaient des camions/fourgonnettes, 34,1 %, des automobiles, 3,8 %, des motocyclettes, 3,7 %, des semi-remorques et 0,7 %, 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 de camions/ fourgonnettes, puisque 18,4 % d'entre eux étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, par rapport à 16,3 % pour les automobilistes, 13,2 % pour les conducteurs de semi-remorques et 10,3 % pour les conducteurs d'autres véhicules routiers. Parmi les motocyclistes, 9,3 % 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, 63,7 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les

conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 36,1 % de ces conducteurs par rapport à seulement 8,6 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

5.4 Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés

La présente section contient des renseignements sur la présence de drogues, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés en Alberta en 2014. On trouvera au tableau 3-15, en page 47, 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 2014, puisque 98,3 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 99 sur 225 (44,0 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (44,0 %). 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 (35,0 %), les stimulants du SNC (23,0 %) les analgésiques narcotiques (21,0 %) et les anesthésiques dissociatifs (1,0 %).

**Tableau 5-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Alberta, 2014**

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
229	225	(98.3)	99	(44.0)

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	44	(44.4)
Dépresseurs du SNC	35	(35.4)
Stimulants du SNC	23	(23.2)
Analgésiques narcotiques	21	(21.2)
Anesthésiques dissociatifs	1	(1.0)
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.

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 2014. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

5.5.1 Décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : 1996 – 2014. 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1).

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 - 2014

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	331	127	38.4
2000	354	132	37.3
2001	404	162	40.1
2002	363	124	34.2
2003	365	146	40.0
2004	373	129	34.6
2005	446	156	35.0
2006	434	168	38.7
2007	441	167	37.9
2008	400	152	38.0
2009	332	144	43.4
2010	337	138	40.9
2011	304	107	35.2
2012	332	123	37.0
2013	343	130	37.9
2014	345	112	32.5
période de référence 2006 - 2010	389	154	39.6
période 2011 - 2014	331	118	35.6

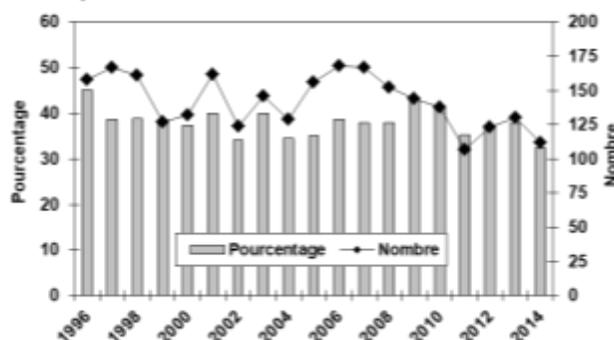
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

**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 un creux de 107 en 2011, avant de s'élever à 130 en 2013, puis de redescendre à 112 en 2014. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a baissé de manière générale, passant d'un sommet de 45,1 % en 1996 à 35,2 % en 2011, s'élevant à 37,9 % en 2013 puis atteignant un creux de 32,5 % en 2014.

Comme on peut le voir au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 154 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 39,6 % 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 10,1 % par rapport aux 39,6 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 35,6 % pendant la période de 2011-2014. 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 23,4 % par rapport à la moyenne de 154 pendant la période de référence de 2006 à 2010, puisqu'il était à 118 pendant la période de 2011 à 2014.

Figure 5-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un
conducteur ayant consommé de l'alcool : Alberta, 1996 – 2014



5.5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1996 à 2014, 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 2009 (33,5 %), a baissé ensuite à 24,6 % en 2011, s'élever à 30,6 % en 2012 et redescendre jusqu'en 2014 (25,2 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a aussi été stable de 1996 à 2004, a baissé jusqu'en 2007 (59,4 %), s'est élevé en 2011 (68,2 %), puis a diminué jusqu'en 2013 (63,3 %) avant d'atteindre un sommet en 2014 (68,6 %). Le pourcentage de conducteurs

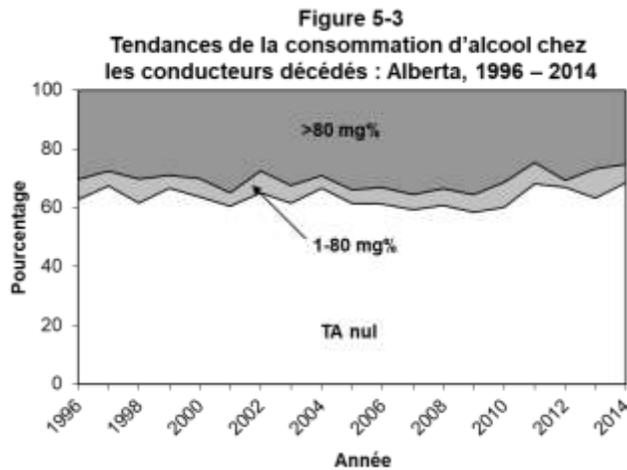
mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était de 6,9 % en 1996, est demeuré stable jusqu'en 2011 (7,3 %), a glissé jusqu'à son plus bas niveau en 2012 (2,4 %) avant d'atteindre un sommet en 2013 (10,0 %) et de redescendre en 2014 (6,2 %).

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 2014 a augmenté de 11,4 % (passant de 60,1 % à 67,0 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on n'a noté aucun changement (de 6,3 % à 6,3 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 20,5 % (de 33,6 % à 26,7 %).

Tableau 5-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Alberta, 1996 - 2014

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	240	95.2	162	67.5	12	5.0	66	27.5
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	218	98.2	132	60.6	10	4.6	76	34.9
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	218	210	96.3	140	66.7	9	4.3	61	29.0
2005	272	260	95.6	160	61.5	12	4.6	88	33.8
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	263	97.0	160	60.8	15	5.7	88	33.5
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
2014	229	226	98.7	155	68.6	14	6.2	57	25.2
période de référence 2006-2010	246	238	96.7	143	60.1	15	6.3	80	33.6
période 2011-2014	212	206	97.2	138	67.0	13	6.3	55	26.7

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



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 2014. 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 2014, 33,5 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 15,8 % par rapport à la période de référence.

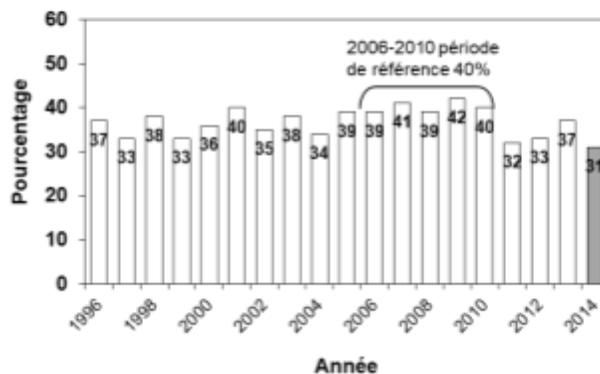
Tableau 5-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Alberta, 1996 - 2014

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	170	67.5	82	32.5
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	221	134	60.6	87	39.4
2002	222	145	65.3	77	34.7
2003	225	139	61.8	86	38.2
2004	218	145	66.5	73	33.5
2005	272	167	61.4	105	38.6
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
2014	229	157	68.6	72	31.4
période de référence 2006-2010	246	148	60.2	98	39.8
période 2011-2013	212	141	66.5	71	33.5

* 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 - 2014



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, est redescendu jusqu'en 2013 (14,3 %) avant de s'élever de nouveau en 2014 (16,7 %).

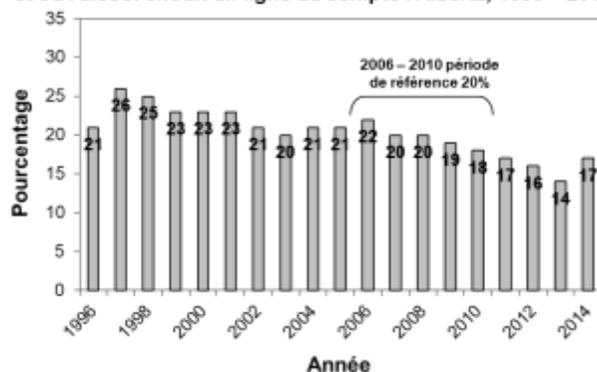
Comme le montre le tableau 5-8, pendant la période de référence (2006 – 2010), 19,7 % en moyenne de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. Pendant la période de 2011 à 2014, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a diminué à 15,8 %, soit une diminution de 19,8 % du problème.

Tableau 5-8
Nombre et pourcentage des 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 - 2014

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)
2014	3603	601	(16.7)
période de référence 2006-2010	3845	757	(19.7)
période 2011-2014	3341	528	(15.8)

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

Figure 5-5
Pourcentage des 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 – 2014



5.5.4 Consommation de drogues chez les 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 15 ans (de 2000 à 2014). 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).

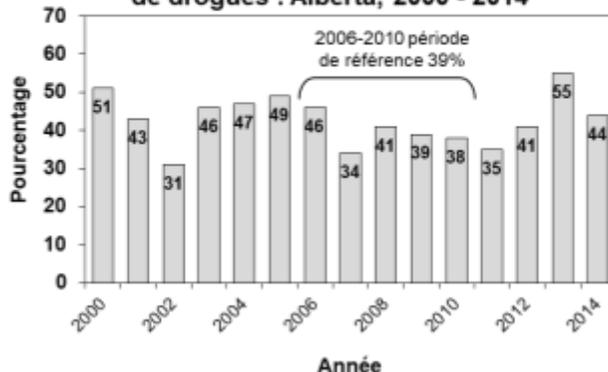
Comme on peut le constater au bas du tableau 5-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 39,3 %. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues était de 35,3 % en 2011, de 40,6 % en 2012, de 55,2 % en 2013 et de 44,4 % en 2014. De 2011 à 2014, 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 12,4 % par rapport à la période de référence.

Tableau 5-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Alberta, 2000-2014

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif		Positif	
				(% soumis au test)	(% soumis au test)	(% soumis au test)	(% soumis au test)
2000	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	218	34	15.6	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
2014	229	225	98.3	126	56.0	99	44.0
période de référence 2006-2010	246	206	83.7	125	60.7	81	39.3
période 2011-2014	212	199	93.9	111	55.8	88	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 - 2014



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 2014. 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1). 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 10 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Saskatchewan en 2014. De plus, dans les 10 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 2014. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 80,0 % 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 14,5 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Saskatchewan en 2014.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 116 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière en Saskatchewan en 2014. Dans 115 de ces cas (99,1 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur

ce total, 55 (47,8 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (116 x 0,478), on peut déterminer qu'*en Saskatchewan, en 2014, 55 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, 2014**

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	1.8
16-19	10	10	100.0	8	80.0	14.5
20-25	19	19	100.0	9	47.4	16.4
26-35	19	18	94.7	12	66.7	21.8
36-45	16	16	100.0	11	68.8	20.0
46-55	15	15	100.0	8	53.3	14.5
>55	34	34	100.0	6	17.6	10.9
Sexe						
Homme	83	82	98.8	43	52.4	78.2
Femme	33	33	100.0	12	36.4	21.8
Genre de victime						
Conducteur	69	69	100.0	32	46.4	58.2
Passager	30	30	100.0	14	46.7	25.5
Piéton	17	16	94.1	9	56.3	16.4
Type de véhicule						
Automobiles	34	34	100.0	15	44.1	27.3
Camions/fourgonnettes	57	57	100.0	29	50.9	52.7
Motocyclettes	3	3	100.0	1	33.3	1.8
Autres véhicules routiers	2	2	100.0	0	0.0	0.0
Véhicules non-routiers	3	3	100.0	1	33.3	1.8
(Piétons)	17	16	94.1	9	56.3	16.4
TOTAL	116	115	99.1	55	47.8	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.

6.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 21,8 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 20,0 %, entre 36 et 45 ans, 16,4 %, entre 20 et 25 ans, 14,5 % entre 16 et 19 ans et entre 46 et 55 ans, 10,9 % avaient plus de 55 ans et 1,8 % d'entre elles avaient moins de 16 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne des groupes des 16 à 19 ans (80,0 %) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus âgées – 17,6 % 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, 78,2 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (52,4 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (36,4 %).

6.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 58,2 % étaient des conducteurs, 25,5 %, des passagers et 16,4 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (56,3 %) a été observée dans les collisions où un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 46,7 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 46,4 % 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, 52,7 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette, 27,3 %, dans une automobile et 1,8 % étaient des motocyclistes et 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 de camion/fourgonnette est décédé (50,9 %) était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (44,1 %). Le tiers des motocyclistes et occupants de véhicules non routiers réunis (33,3 %) sont décédés dans une collision liée à l'alcool.

6.2 Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette partie du rapport offre un aperçu de la présence d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés en Saskatchewan en 2014. 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 11 conducteurs tués en 2014; ces 11 victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, six (54,5 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 22,2 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que quatre des 11 conducteurs (36,4 %) 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 quatre des 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 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 Saskatchewan, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2014, puisque 93,9 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Saskatchewan, 43,5 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 24 des 27 (88,9 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient

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

- > 56,5 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 4,8 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 11,3 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 27,4 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

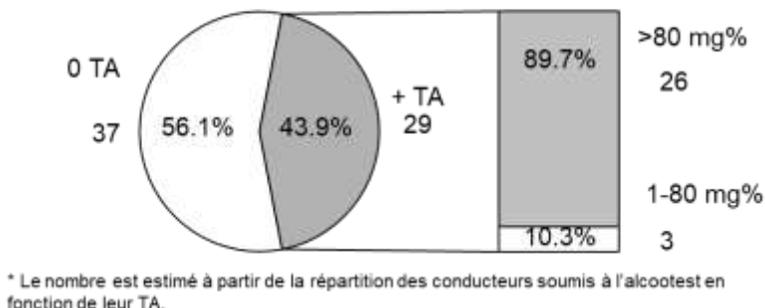
Tableau 6-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Saskatchewan, 2014

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
16-19	3	3	100.0	1	33.3	3.7	1	33.3	4.2
20-25	11	11	100.0	6	54.5	22.2	4	36.4	16.7
26-35	8	8	100.0	4	50.0	14.8	4	50.0	16.7
36-45	11	10	90.9	7	70.0	25.9	7	70.0	29.2
46-55	11	10	90.9	5	50.0	18.5	5	50.0	20.8
>55	22	20	90.9	4	20.0	14.8	3	15.0	12.5
<u>Sexe</u>									
Homme	53	49	92.5	24	49.0	88.9	22	44.9	91.7
Femme	13	13	100.0	3	23.1	11.1	2	15.4	8.3
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	21	21	100.0	6	28.6	22.2	4	19.0	16.7
Camion/fourgonnette	40	36	90.0	20	55.6	74.1	19	52.8	79.2
Motocyclette	3	3	100.0	1	33.3	3.7	1	33.3	4.2
Semi-remorque	2	2	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	28	26	92.9	18	69.2	66.7	18	69.2	75.0
Plusieurs véhicules	38	36	94.7	9	25.0	33.3	6	16.7	25.0
TOTAL	66	62	93.9	27	43.5	100.0	24	38.7	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 29 des 66 conducteurs mortellement blessés (43,9 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 26, soit 89,7 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 6-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Saskatchewan, 2014



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), 25,9 % avaient entre 36 et 45 ans, 22,2 %, entre 20 et 25 ans, 18,5 %, entre 46 et 55 ans, 14,8 %, entre 26 et 35 ans et plus de 55 ans et 3,7 % 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%), 29,2 % avaient entre 36 et 45 ans, 20,8 %, entre 46 et 55 ans, 16,7 %, entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans, 12,5 % avaient plus de 55 ans et 4,2 % avaient entre 16 et 19 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 36 et 45 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (70,0 %). Par contre, seulement 20,0 % 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 88,9 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 91,7 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (53 des 66 conducteurs étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (49,0 % et 23,1 %, respectivement). En outre, 91,7 % des conducteurs et 66,7 % 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), 74,1 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 22,2 %, des automobilistes et 3,7 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 79,2 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 16,7 %, des automobilistes et 4,2 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 55,6 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 33,3 % des motocyclistes et 28,6 % des automobilistes 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. Les deux cinquièmes des conducteurs décédés (28 des 66) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause les deux tiers des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (66,7 % et 75,0 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Plus des deux tiers des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (69,2 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 25,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2014 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 (voir la section 2.2.1) 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, 381 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 22,8 % 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, 20,7 %, faisaient partie du groupe des 16 à 19 ans et 19,5 %, de ceux des 20 à 25 ans et 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 8,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Plus de la moitié des conducteurs du groupe de 16 à 19 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (51,4 %). 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 7,1 %, respectivement).

Tableau 6-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves : Saskatchewan, 2014

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	35	18	51.4	20.7
20-25	59	17	28.8	19.5
26-35	67	16	23.9	18.4
36-45	60	17	28.3	19.5
46-55	53	8	15.1	9.2
>55	98	7	7.1	8.0
Indéterminé	7	4	57.1	4.6
<u>Sexe</u>				
Homme	284	61	21.5	70.1
Femme	90	22	24.4	25.3
Indéterminé	7	4	57.1	4.6
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	108	24	22.2	27.6
Camion/fourgonnette	204	55	27.0	63.2
Motocyclette	21	3	14.3	3.4
Semi-remorque	44	3	6.8	3.4
Autre véhicule routier	4	2	50.0	2.3
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	125	54	43.2	62.1
Plusieurs véhicules	256	33	12.9	37.9
TOTAL	381	87	22.8	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, 70,1 % étaient des hommes. Toutefois la présence des femmes dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était plus importante que celle des hommes (24,4 % et 21,5 %, respectivement).

6.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 63,2 % conduisaient des camions/fourgonnettes, 27,6 %, des automobiles, 3,4 % étaient des motocyclistes et conducteurs de semi-remorques et 2,3 % des conducteurs d'autres véhicules routiers.

Si l'on s'en tient aux principaux types de véhicules, 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 27,0 %, par rapport à 22,2 % pour les automobilistes, 14,3 % pour les motocyclistes et 6,8 % pour les conducteurs de semi-remorques.

6.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 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 – 43,2 % de ces conducteurs par rapport à seulement 12,9 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

6.4 Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés

La présente section contient des renseignements sur la présence de drogues, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés en Saskatchewan en 2014. On trouvera au tableau 3-15, en page 47, 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 2014, puisque 86,4 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 21 sur 57 (36,8 %) ont obtenu un résultat positif. La catégorie des dépresseurs du SNC était la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (42,9 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note les analgésiques narcotiques et le cannabis (28,6 % chacune) et les stimulants du SNC (9,5 %).

Tableau 6-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés de véhicules routiers : Saskatchewan, 2014

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
66	57	(86.4)	21	(36.8)

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

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs**
Dépresseurs du SNC	9	(42.9)
Analgésiques narcotiques	6	(28.6)
Cannabis	6	(28.6)
Stimulants du SNC	2	(9.5)
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.

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 2014. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

6.5.1 Décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : 1996 – 2014. 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1).

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 - 2014

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	175	77	44.0
2000	142	49	34.5
2001	145	69	47.6
2002	130	45	34.6
2003	136	54	39.7
2004	120	44	36.7
2005	141	44	31.2
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
2014	116	49	42.2
période de référence 2006 - 2010	141	61	43.3
période 2011 - 2014	141	56	39.7

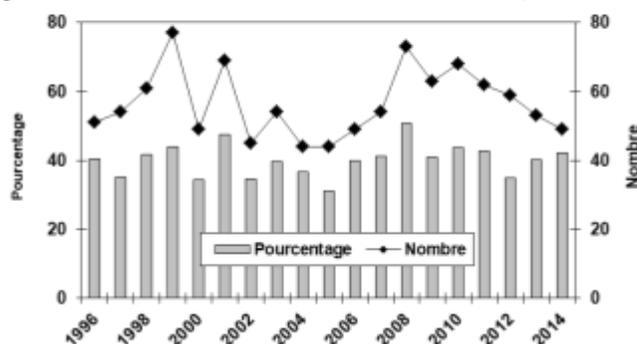
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

**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 77 en 1999, puis a diminué de façon générale jusqu'à un creux de 44 en 2004 et 2005, est remonté jusqu'à 73 en 2008, a baissé de nouveau à 63 en 2009, s'est élevé à 68 en 2010, pour redescendre de façon générale jusqu'à 49 en 2014. 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 31,2 % 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 42,2 % en 2014.

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 8,3 % par rapport aux 43,3 de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 39,7 % pendant la période de 2011 à 2014. 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 8,2 % par rapport à la moyenne de 61 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 56 pendant la période de 2011 à 2014.

Figure 6-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Saskatchewan, 1996 – 2014



6.5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1996 à 2014, 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 %) avant de remonter en 2014 (38,7 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a diminué à compter de 1996

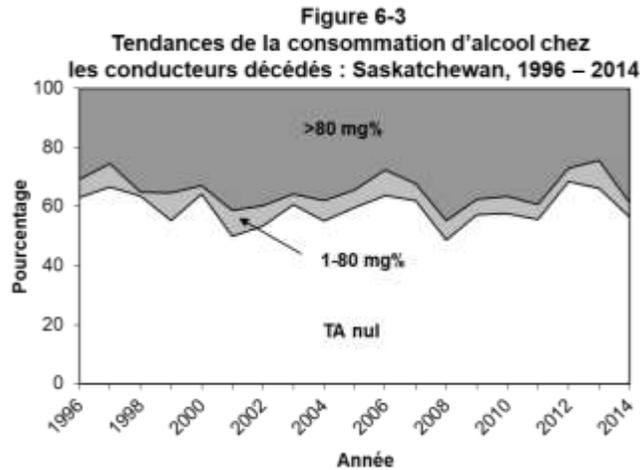
(63,1 %) jusqu'en 2001 (50,0 %), puis il a augmenté de façon générale jusqu'en 2006 (63,8 %), est redescendu jusqu'en 2008 (48,7 %) pour remonter en 2012 (68,5 %) et fléchir de nouveau jusqu'en 2014 (56,5 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a baissé à 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 %), a atteint un sommet en 2013 (9,5 %) et a baissé de nouveau en 2014 (4,8 %).

Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 6-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul pendant la période de 2011 à 2014 a augmenté de 6,9 % (passant de 57,8 % à 61,8 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 10,0 % (de 6,0 % à 6,6 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 12,4 % (de 36,1 % à 31,6 %).

Tableau 6-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Saskatchewan, 1996 - 2014

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	79	67	84.8	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
2014	66	62	93.9	35	56.5	3	4.8	24	38.7
période de référence 2006-2010	90	83	92.2	48	57.8	5	6.0	30	36.1
période 2011-2014	81	76	93.8	47	61.8	5	6.6	24	31.6

* 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 de 1996 à 2014. 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 2014, 38,3 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 9,2 % par rapport à la période de base.

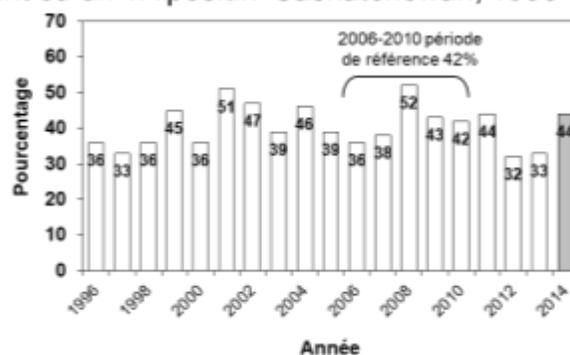
Tableau 6-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Saskatchewan, 1996 - 2014

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	79	48	60.8	31	39.2
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
2014	66	37	56.1	29	43.9
période de référence 2006-2010	90	52	57.8	38	42.2
période 2011-2014	81	50	61.7	31	38.3

* 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 6-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif: Saskatchewan, 1996 - 2014



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 33,3 %, avant de baisser à 27,7 % en 2009, puis rester relativement stable jusqu'en 2013 (28,4 %) et de descendre en 2014 (22,8 %).

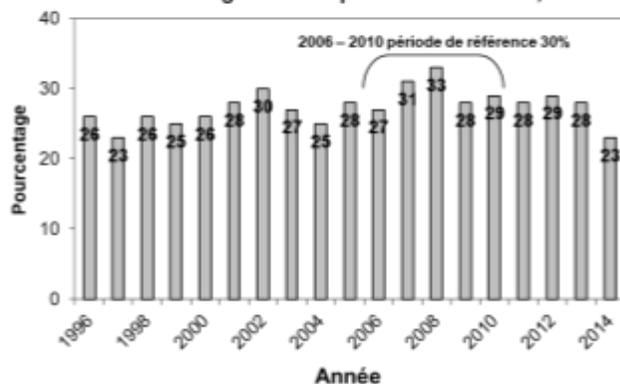
Pendant la période de référence (2006 – 2010), 29,5 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l’ont été dans des collisions liées à l’alcool. De 2011 à 2014, le pourcentage moyen de conducteurs en cause dans des collisions liées à l’alcool a baissé à 27,1 %, soit une diminution de 8,1 % par rapport à la période de référence.

Tableau 6-8
Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l’alcool entrain en ligne de compte : Saskatchewan, 1996 - 2014

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	540	180	(33.3)
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)
2014	381	87	(22.8)
période de référence 2006-2010	512	151	(29.5)
période 2011-2014	450	122	(27.1)

*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 6-5
Pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l’alcool entrain en ligne de compte : Saskatchewan, 1996 – 2014



6.5.4 Consommation de drogues chez les 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 15 ans (de 2000 à 2014). 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).

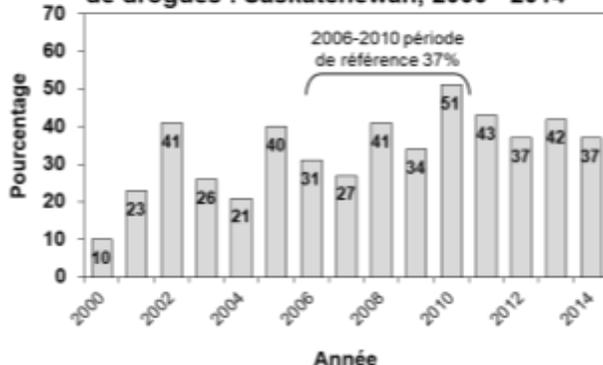
Comme on peut le constater au bas du tableau 6-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 36,7 %. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues était de 42,5 % en 2011, de 37,3 % en 2012, de 41,7 % en 2013 et de 36,8 % en 2014. Entre 2011 et 2014, le pourcentage moyen de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues était donc de 39,4 %, soit une hausse de 7,4 % par rapport à la période de référence.

Tableau 6-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Saskatchewan, 2000 - 2014

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				(% soumis au test)	Négatif	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	79	62	78.5	37	59.7	25	40.3
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	52	62.7	31	37.3
2013	78	72	92.3	42	58.3	30	41.7
2014	66	57	86.4	36	63.2	21	36.8
période de référence 2006-2010	90	79	87.8	50	63.3	29	36.7
période 2011-2014	81	71	87.7	43	60.6	28	39.4

* 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 - 2014



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 2014. 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1). 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, neuf faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières au Manitoba en 2014. De plus, dans ces 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, sept personnes du groupe des 26 à 35 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Manitoba en 2014. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 77,8 % 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 31,8 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Manitoba en 2014.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 66 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière au Manitoba en 2014. Dans ces 66 cas

(100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 22 (33,3 %) étaient liés à l'alcool. *Au Manitoba, en 2014, 22 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, 2014**

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	1	100.0	0	0.0	0.0
16-19	5	5	100.0	2	40.0	9.1
20-25	10	10	100.0	6	60.0	27.3
26-35	9	9	100.0	7	77.8	31.8
36-45	8	8	100.0	4	50.0	18.2
46-55	9	9	100.0	2	22.2	9.1
>55	24	24	100.0	1	4.2	4.5
Sexe						
Homme	47	47	100.0	16	34.0	72.7
Femme	19	19	100.0	6	31.6	27.3
Genre de victime						
Conducteur	40	40	100.0	13	32.5	59.1
Passager	16	16	100.0	4	25.0	18.2
Piéton	10	10	100.0	5	50.0	22.7
Type de véhicule						
Automobiles	21	21	100.0	5	23.8	22.7
Camions/fourgonnettes	21	21	100.0	8	38.1	36.4
Motocyclettes	4	4	100.0	1	25.0	4.5
Autres véhicules routiers	4	4	100.0	0	0.0	0.0
Véhicules non routiers (Piétons)	6	6	100.0	3	50.0	13.6
TOTAL	66	66	100.0	22	33.3	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, 31,8 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 27,3 % avaient entre 20 et 25 ans, 18,2 %, entre 36 et 45 ans, 9,1 %, entre 16 et 19 ans et entre 46 et 55 ans et 4,5 % avaient plus de 55 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles est décédée une personne du groupe de 26 à 35 ans (77,8 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées, puisqu'aucune (0,0 %) des personnes de moins de 16 ans et 4,2 % de celles de plus de 55 ans n'avait été victime de collisions liées à l'alcool.

7.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 72,7 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (34,0 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (31,6 %).

7.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 59,1 % étaient des conducteurs, 22,7 %, des piétons et 18,2 %, des passagers.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (50,0 %) a été observée dans les collisions où un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 32,5 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 25,0 % de celles dans lesquelles un passager est décédé.

7.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 36,4 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette, 22,7 % dans une automobile, 13,6 % étaient des occupants de véhicules non routiers et 4,5 % 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 est décédé (38,1 %). Parmi les motocyclistes, 25,0 % sont décédés dans une collision liée à l'alcool, comparativement à 23,8 % des occupants d'automobiles.

7.2 Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette partie du rapport offre un aperçu de la présence d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés au Manitoba en 2014. 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 26 à 35 ans, parmi lesquels il y a eu cinq conducteurs tués en 2014; quatre de ces conducteurs mortellement blessés (80,0 %) ont été soumis à des alcootests. Parmi eux, trois (75,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 26 à 35 ans représentaient 27,3 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que deux conducteurs (50,0 %) mortellement blessés du groupe des 26 à 35 ans qui avait été soumis à l'alcootest avait un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que deux des trois conducteurs qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 26 à 35 ans représentaient 25,0 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Manitoba, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2014, puisque 91,4 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Manitoba, 34,4 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et huit des 11 conducteurs mortellement blessés (72,7 %) 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 :

- > 65,6 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 9,4 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 6,3 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 18,8 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

Tableau 7-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Manitoba, 2014

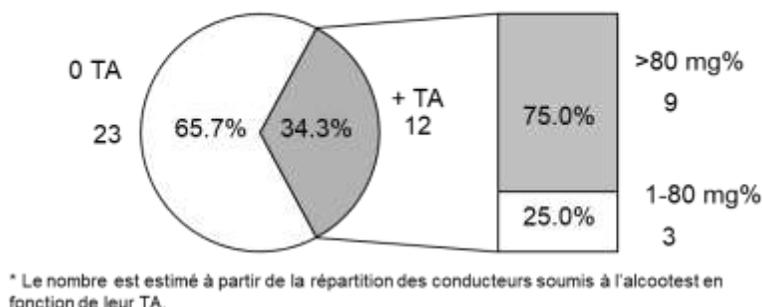
Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
16-25**	4	4	100.0	3	75.0	27.3	1	25.0	12.5
26-35	5	4	80.0	3	75.0	27.3	2	50.0	25.0
36-45	6	5	83.3	3	60.0	27.3	3	60.0	37.5
46-55	6	6	100.0	2	33.3	18.2	2	33.3	25.0
>55	14	13	92.9	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	30	27	90.0	9	33.3	81.8	8	29.6	100.0
Femme	5	5	100.0	2	40.0	18.2	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	12	10	83.3	3	30.0	27.3	1	10.0	12.5
Camion/fourgonnette	18	17	94.4	7	41.2	63.6	6	35.3	75.0
Motocyclette	2	2	100.0	1	50.0	9.1	1	50.0	12.5
Semi-remorque	3	3	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	17	16	94.1	10	62.5	90.9	7	43.8	87.5
Plusieurs véhicules	18	16	88.9	1	6.3	9.1	1	6.3	12.5
TOTAL	35	32	91.4	11	34.4	100.0	8	25.0	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 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 12 des 35 conducteurs mortellement blessés (34,3 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, neuf, soit 75,0 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 7-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Manitoba, 2014



7.2.1 Variations selon l'âge. Les conducteurs des groupes de 16 à 19 ans et de 20 à 25 ans ont été regroupés (groupes 16 à 25 ans) afin d'éviter que l'un d'entre eux ne soit identifié. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 27,3 % avaient entre 16 et 25 ans, entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans et 18,2 % avaient 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%), 37,5 % avaient entre 36 et 45 ans, 25,0 %, entre 26 et 35 ans et entre 46 et 55 ans et 12,5 % avaient entre 16 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 16 et 25 ans et entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (75,0 % pour chacun des groupes). Par contre, aucun (0,0 %) des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests n'avait consommé d'alcool.

7.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 81,8 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 100,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils représentent 30 des 35 conducteurs décédés (85,7 %). Toutefois, les conductrices mortellement blessées étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conducteurs (40,0 % et 33,3 %, respectivement). Presque tous les conducteurs (88,9 %) et 0,0 % 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), 63,6 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 27,3 % des automobilistes et 9,1 %, des motocyclistes. Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 75,0 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, tandis que les catégories des automobilistes et des motocyclistes comptaient chacune pour 12,5 % du total.

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des motocyclistes, 41,2 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 30,0 % 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 (17 des 35) 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 (90,9 % et 87,5 %, 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 (62,5 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 6,3 % 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 2014 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 (voir la section 2.2.1) 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, 11,8 % 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, 29,8 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 21,3 %, de celui des 20 à 25 ans, 17,0 %, de celui des 36 à 45 ans, 14,9 %, de celui des 46 à 55 ans et 12,8 %, de celui de plus de 55 ans. Les conducteurs de 16 à 19 ans représentaient 4,3 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Près du cinquième des conducteurs du groupe des 26 à 35 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (18,7 %). 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 (5,5 %).

7.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 68,1 % étaient des hommes. La présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était plus importante pour les hommes que pour les femmes (12,4 % et 10,8 %).

7.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 61,7 % conduisaient des automobiles, 31,9 %, des camions/fourgonnettes et 6,4 %, des motocyclettes.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des motocyclistes, soit 14,3 %, par rapport à 12,7 % des automobilistes et 10,1 % des conducteurs de camions/fourgonnettes. L'unique conducteur d'un autre véhicule routier n'était pas en cause dans une collision liée à l'alcool.

Tableau 7-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves : Manitoba, 2014

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	26	2	7.7	4.3
20-25	61	10	16.4	21.3
26-35	75	14	18.7	29.8
36-45	64	8	12.5	17.0
46-55	63	7	11.1	14.9
>55	109	6	5.5	12.8
<u>Sexe</u>				
Homme	258	32	12.4	68.1
Femme	139	15	10.8	31.9
Indéterminé	1	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	228	29	12.7	61.7
Camion/fourgonnette	148	15	10.1	31.9
Motocyclette	21	3	14.3	6.4
Autre véhicule routier	1	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	109	34	31.2	72.3
Plusieurs véhicules	289	13	4.5	27.7
TOTAL	398	47	11.8	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, 72,3 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 31,2 % de ces conducteurs par rapport à seulement 4,5 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

7.4 Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés

La présente section contient des renseignements sur la présence de drogues, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés au Manitoba en 2014. On trouvera au tableau 3-14, en page 47, 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 2014, puisque 91,4 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 16 sur 32 (50,0 %) ont obtenu un résultat positif. La catégorie des dépresseurs du SNC était la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (75,0 %). 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 (31,3 %), les stimulants du SNC (25,0 %) et les anesthésiques dissociatifs (6,3 %).

Tableau 7-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés de véhicules routiers : Manitoba, 2014

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
35	32	(91.4)	16	(50.0)

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

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs**
Dépresseurs du SNC	12	(75.0)
Analgésiques narcotiques	5	(31.3)
Stimulants du SNC	4	(25.0)
Anesthésiques dissociatifs	1	(6.3)
Cannabis	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.

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 2014. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

7.5.1 Décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : 1996 – 2014. 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1).

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, a atteint un sommet à 45 en 2007, puis a diminué jusqu'à un creux de 19 en 2014. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a connu une baisse générale, de 37,9 % en 1996 à 27,4 % en 2005, avant de grimper à un sommet de 57,0 % en 2008 pour redescendre à son niveau le plus bas en 2013 (26,4 %) et remonter à 28,8 % en 2014.

Tableau 7-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de
l'alcool: Manitoba, 1996 - 2014

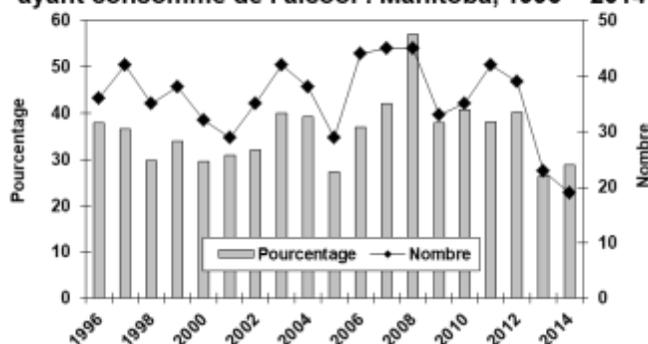
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	95	36	37.9
1997	115	42	36.5
1998	118	35	29.7
1999	112	38	33.9
2000	108	32	29.6
2001	94	29	30.9
2002	109	35	32.1
2003	105	42	40.0
2004	97	38	39.2
2005	106	29	27.4
2006	119	44	37.0
2007	107	45	42.1
2008	79	45	57.0
2009	87	33	37.9
2010	86	35	40.7
2011	110	42	38.2
2012	97	39	40.2
2013	87	23	26.4
2014	66	19	28.8
période de référence 2006 - 2010	96	40	41.7
période 2011 - 2014	90	31	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

**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 40 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 41,7 % 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 17,5 % par rapport aux 41,7 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 34,4 % pendant la période de 2011 à 2014. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on constate une diminution de 22,5 % relativement à la moyenne de 40 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 31 pendant la période de 2011 à 2014.

Figure 7-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Manitoba, 1996 – 2014



7.5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1996 à 2014 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 2013 (21,7 %), avant de s'élever de nouveau en 2014 (25,0 %). 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 2013 (71,7%) et baisser de nouveau en 2014 (65,6 %). 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 fluctué jusqu'en 2013 (6,5 %) puis a remonté en 2014 (9,4 %).

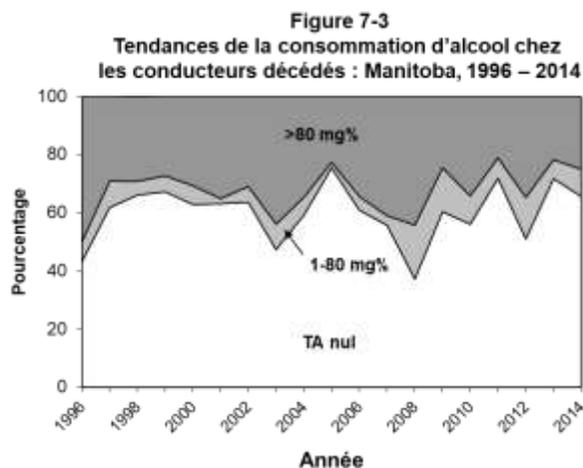
Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 7-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul pendant la période de 2011 à 2014 a augmenté de 19,2 % (passant de 54,7 % à 65,2 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant

entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 7,4 % (de 9,4 % à 8,7 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 27,1 % (de 35,8 % à 26,1 %).

Tableau 7-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Manitoba, 1996 - 2014

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	62	62	100.0	41	66.1	3	4.8	18	29.0
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	54	49	90.7	29	59.2	3	6.1	17	34.7
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	59	57	96.6	41	71.9	4	7.0	12	21.1
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
2014	35	32	91.4	21	65.6	3	9.4	8	25.0
période de référence 2006-2010	56	53	94.6	29	54.7	5	9.4	19	35.8
période 2011-2014	49	46	93.9	30	65.2	4	8.7	12	26.1

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



Le tableau 7-7 et la figure 7-4 contiennent aussi des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés de 1996 à 2014. 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.

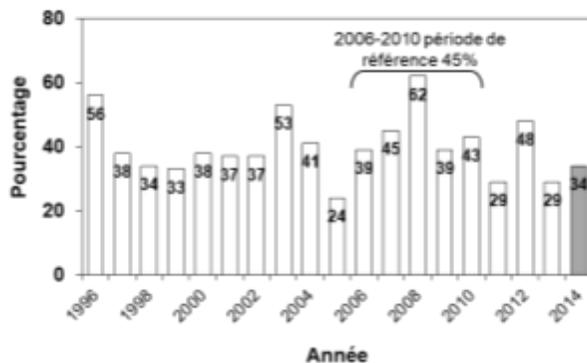
Tableau 7-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Manitoba, 1996 - 2014

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	62	41	66.1	21	33.9
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	54	32	59.3	22	40.7
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	59	42	71.2	17	28.8
2012	52	27	51.9	25	48.1
2013	48	34	70.8	14	29.2
2014	35	23	65.7	12	34.3
période de référence 2006-2010	56	31	55.4	25	44.6
période 2011-2014	49	32	65.3	17	34.7

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

** 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 - 2014



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 2014, 34,7 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 22,2 % par rapport à la période de base.

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, de s'élever de nouveau en 2013 (13,1 %) pour fléchir encore en 2014 (11,8 %).

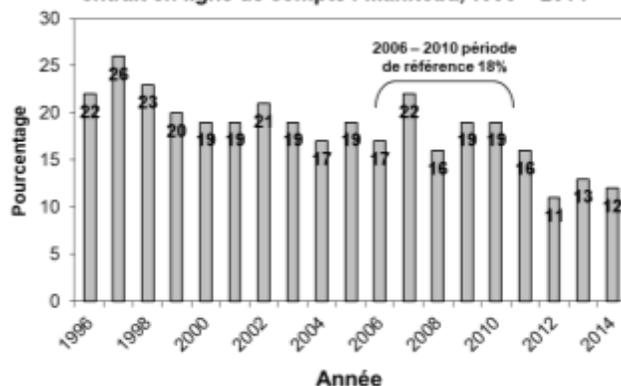
Pendant la période de référence (2006 – 2010), 18,4 % en moyenne des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. De 2011 à 2014, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 12,7 %, soit une diminution de 31,0 % par rapport à la période de référence.

Tableau 7-8
Nombre et pourcentage des 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 - 2014

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)
2014	398	47	(11.8)
période de référence 2006-2010	445	82	(18.4)
période 2011- 2014	409	52	(12.7)

*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 7-5
Pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrainait en ligne de compte : Manitoba, 1996 – 2014



7.5.4 Consommation de drogues chez les 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 15 ans (de 2000 à 2014). 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).

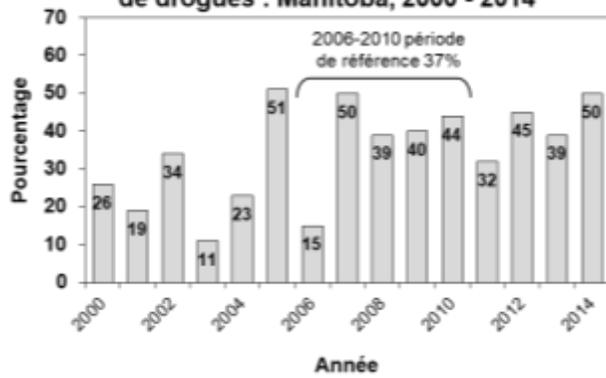
Comme on peut le constater au bas du tableau 7-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 37,3 %. Pendant la période de 2011 à 2014, 41,3 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 10,7 % par rapport à la période de référence.

Tableau 7-9
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Manitoba, 2000 - 2014

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif		Positif	
				(% soumis au test)	(% soumis au test)	(% soumis au test)	(% soumis au test)
2000	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
2014	35	32	91.4	16	50.0	16	50.0
période de référence 2006-2010	56	51	91.1	32	62.7	19	37.3
période 2011-2014	49	46	93.9	27	58.7	19	41.3

* 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 - 2014



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 2014. 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1). 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, 37 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Ontario en 2014. De plus, dans 32 de ces cas (86,5 %), 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, 10 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Ontario en 2014. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 31,3 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 7,1 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Ontario en 2014.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 565 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière en Ontario en 2014. Dans 532 de ces cas (94,2 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce

total, 140 (26,3 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (565 x 0,263), on peut déterminer qu'en Ontario, en 2014, 149 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, 2014

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	8	8	100.0	1	12.5	0.7
16-19	37	32	86.5	10	31.3	7.1
20-25	69	66	95.7	26	39.4	18.6
26-35	87	85	97.7	36	42.4	25.7
36-45	60	57	95.0	14	24.6	10.0
46-55	93	87	93.5	26	29.9	18.6
>55	211	197	93.4	27	13.7	19.3
Sexe						
Homme	392	369	94.1	112	30.4	80.0
Femme	173	163	94.2	28	17.2	20.0
Genre de victime						
Conducteur	370	351	94.9	89	25.4	63.6
Passager	85	80	94.1	24	30.0	17.1
Piéton	110	101	91.8	27	26.7	19.3
Type de véhicule						
Automobiles	279	267	95.7	64	24.0	45.7
Camions/fourgonnettes	85	82	96.5	26	31.7	18.6
Motocyclettes	62	56	90.3	14	25.0	10.0
Autres véhicules routiers	8	8	100.0	4	50.0	2.9
Véhicules non routiers (Piétons)	21	18	85.7	5	27.8	3.6
TOTAL	565	532	94.2	140	26.3	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, 25,7 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 19,3 % avaient plus de 55 ans, 18,6 % avaient entre 20 et 25 ans et entre 46 et 55 ans, 10,0 %, entre 36 et 45 ans, 7,1 % 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 26 à 35 ans et des 20 à 25 ans (42,4 % et 39,4 % respectivement) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées – 12,5 % des personnes de moins de 16 ans et 13,7 % de celles de plus de 55 ans avaient été victimes de collisions liées à l'alcool.

8.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans 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 (30,4 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (17,2 %).

8.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 63,6 % étaient des conducteurs, 19,3 %, des piétons et 17,1 %, des passagers.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (30,0 %) a été observée dans les collisions où un passager a été tué. L'alcool était en cause dans 26,7 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé et dans 25,4 % de celles dans lesquelles un conducteur est décédé.

8.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 45,7 % se trouvaient dans une automobile, 18,6 % dans un camion/fourgonnette, 10,0 % étaient des motocyclistes, 3,6 % étaient des occupants de véhicule non routier et 2,9 % étaient des occupants d'autres véhicules routiers.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un motocycliste ou un occupant d'automobile est décédé (31,7 % par rapport à 25,0 % et 24,0 %). Parmi les occupants d'autres véhicules routiers, 27,8 % ont été victimes de collisions liées à l'alcool.

8.2 Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette partie du rapport offre un aperçu de la présence d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés en Ontario en 2014. 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 45 conducteurs tués en 2014; 43 de ces victimes (95,6 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, 15 (34,9 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 21,7 % 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 15 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 23,6 % 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 2014, puisque 89,1 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Ontario, 22,2 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 55 des 69 (79,7 %) 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 :

- > 77,8 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 3,5 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 6,4 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 11,3 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

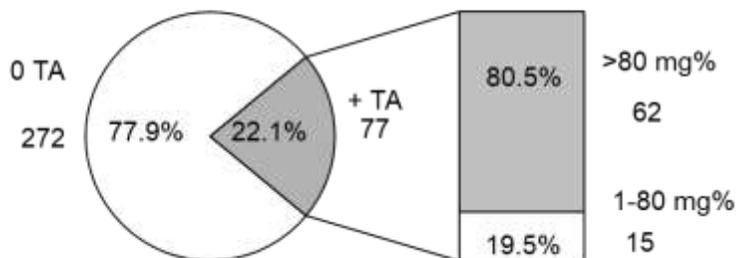
Tableau 8-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Ontario, 2014

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	19	18	94.7	3	16.7	4.3	3	16.7	5.5
20-25	45	43	95.6	15	34.9	21.7	13	30.2	23.6
26-35	54	54	100.0	18	33.3	26.1	13	24.1	23.6
36-45	47	44	93.6	10	22.7	14.5	8	18.2	14.5
46-55	62	56	90.3	11	19.6	15.9	9	16.1	16.4
>55	122	96	78.7	12	12.5	17.4	9	9.4	16.4
<u>Sexe</u>									
Homme	269	244	90.7	63	25.8	91.3	52	21.3	94.5
Femme	80	67	83.8	6	9.0	8.7	3	4.5	5.5
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	224	197	87.9	40	20.3	58.0	32	16.2	58.2
Camion/fourgonnette	64	57	89.1	16	28.1	23.2	14	24.6	25.5
Motocyclette	57	53	93.0	11	20.8	15.9	9	17.0	16.4
Semi-remorque	4	4	100.0	2	50.0	2.9	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	135	123	91.1	53	43.1	76.8	44	35.8	80.0
Plusieurs véhicules	214	188	87.9	16	8.5	23.2	11	5.9	20.0
TOTAL	349	311	89.1	69	22.2	100.0	55	17.7	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 77 des 349 conducteurs mortellement blessés (22,1 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 62, soit 80,5 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 8-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Ontario, 2014



* 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), 26,1 % avaient entre 26 et 35 ans, 21,7 %, entre 20 et 25 ans, 17,4 %, avaient plus de 55 ans, 15,9 % avaient entre 46 et 55 ans, 14,5 %, entre 36 et 45 ans et 4,3 % 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%), 23,6 % avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans, 16,4 %, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans, 14,5 %, entre 36 et 45 ans et 5,5 %, 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 et entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (34,9 % et 33,3 % respectivement). Par contre, seulement 12,5 % 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 91,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 94,5 % 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 (269 des 349 conducteurs étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (25,8 % et 9,0 %, respectivement). En outre, 82,5 % des conducteurs et 50,0 % 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), 58,0 % étaient des automobilistes, 23,2 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 15,9 %, des motocyclistes et 2,9 %, des conducteurs de semi-remorques.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 58,2 % étaient des automobilistes, 25,5 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 16,4 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 28,1 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 20,8 %, des motocyclistes et 20,3 %, des automobilistes avaient consommé de l'alcool. Parmi les conducteurs de semi-remorques mortellement blessés, 50,0 % avaient consommé de l'alcool.

8.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (135 des 349) 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 (76,8 % et 80,0 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Plus des deux cinquièmes des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (43,1 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 8,5 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2014 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 (voir la section 2.2.1) 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, 2 975 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 13,3 % 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, 25,0 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 21,5 %, de celui des 20 à 25 ans et 14,6 %, de celui des 46 à 55 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans comptaient pour 0,3 % et ceux de 16 à 19 ans, pour seulement 9,8 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

La moitié des conducteurs de moins de 16 ans (50,0 %) et 22,5 % de ceux des groupes des 16 à 19 ans et 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 (5,9 %).

Tableau 8-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves : Ontario, 2014

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	173	39	22.5	9.8
20-25	378	85	22.5	21.5
26-35	568	99	17.4	25.0
36-45	508	57	11.2	14.4
46-55	569	58	10.2	14.6
>55	725	43	5.9	10.9
Indéterminé	52	14	26.9	3.5
<u>Sexe</u>				
Homme	2020	297	14.7	75.0
Femme	912	88	9.6	22.2
Indéterminé	43	11	25.6	2.8
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	1856	259	14.0	65.4
Camion/fourgonnette	652	103	15.8	26.0
Motocyclette	286	27	9.4	6.8
Semi-remorque	129	5	3.9	1.3
Autre véhicule routier	52	2	3.8	0.5
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	811	278	34.3	70.2
Plusieurs véhicules	2164	118	5.5	29.8
TOTAL	2975	396	13.3	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, 75,0 % 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 (14,7 % et 9,6 %, 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, 65,4 % conduisaient des automobiles, 26,0 %, des camions/fourgonnettes, 6,8 %, des motocyclettes, 1,3 % des semi-remorques et 0,5 %, d'autres véhicules routiers.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de camions/fourgonnettes, soit 15,8 % par rapport à 14,0 % des automobilistes, 9,4 % des motocyclistes et 3,9 % des conducteurs de semi-remorques. Parmi les conducteurs d'autres véhicules routiers, 3,8 % 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, 70,2 % 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 – 34,3 % de ces conducteurs par rapport à seulement 5,5 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

8.4 Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés

La présente section contient des renseignements sur la présence de drogues, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés en Ontario en 2014. On trouvera au tableau 3-15, en page 47, 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 2014, puisque 78,8 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 120 sur 275 (43,6 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis représentait la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (46,7 %). 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 (42,5 %), les stimulants du SNC (21,7 %), les analgésiques narcotiques (15,0 %) et les anesthésiques dissociatifs (1,7 %).

**Tableau 8-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Ontario, 2014**

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
349	275	(78.8)	120	(43.6)

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	56	(46.7)
Dépresseurs du SNC	51	(42.5)
Stimulants du SNC	31	(25.8)
Analgésiques narcotiques	18	(15.0)
Anesthésiques dissociatifs	2	(1.7)
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 2014. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

8.5.1 Décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : 1996 – 2014. 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1).

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 292 en 1996 à 137 en 2011, a grimpé à 168 en 2012, puis a atteint un creux de 131 en 2013 et en 2014. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a baissé de façon générale, passant de 32,4 % en 1996 à 25,9 % en 2002, est demeuré relativement stable jusqu'en 2012 (26,3 %) avant d'atteindre un creux de 23,2 % en 2014.

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 14,3 % par rapport aux 28,7 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 24,6 % pendant la période de 2011 à 2014. 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 27,6 % par rapport à la moyenne de 196 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 142 pendant la période de 2011 à 2014.

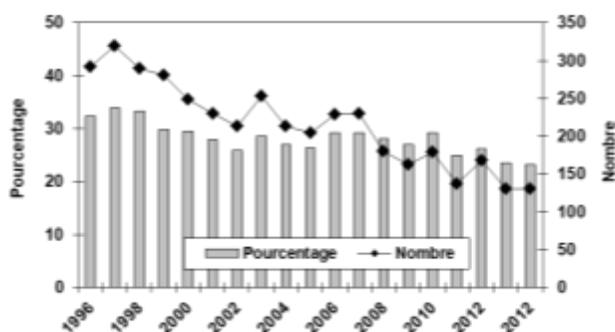
Tableau 8-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Ontario, 1996 - 2014**

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	902	292	32.4
1997	942	320	34.0
1998	872	290	33.3
1999	939	281	29.9
2000	843	249	29.5
2001	823	230	27.9
2002	826	214	25.9
2003	883	253	28.7
2004	793	214	27.0
2005	777	205	26.4
2006	782	229	29.3
2007	784	230	29.3
2008	638	180	28.2
2009	603	163	27.0
2010	611	179	29.3
2011	550	137	24.9
2012	640	168	26.3
2013	557	131	23.5
2014	565	131	23.2
période de référence 2006 - 2010	684	196	28.7
période 2011 - 2014	578	142	24.6

*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 8-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Ontario, 1996 – 2014



8.5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1996 à 2014, 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).

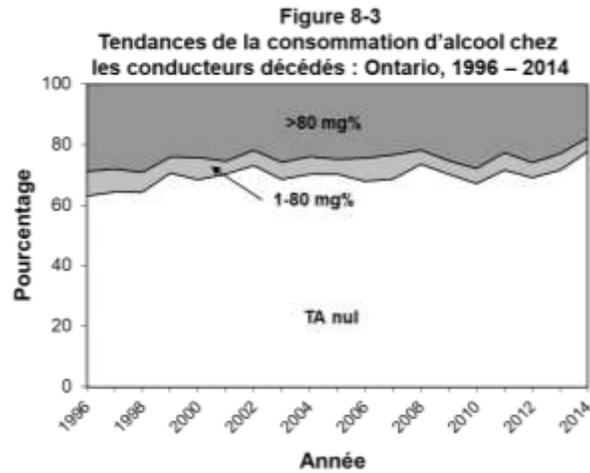
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a connu une tendance générale à la baisse entre 1996 (28,7 %) et 2008 (21,7 %), s'est élevé jusqu'à 27,8 % en 2010 et a chuté pour atteindre un creux en 2014 (17,7 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté de façon générale à partir de 1996 (63,1%) jusqu'en 2008 (73,6 %), a fluctué jusqu'en 2012 (69,2 %) avant d'atteindre un sommet en 2014 (77,8 %). 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 (4,4 %), avant de fluctuer jusqu'en 2014 (4,5 %).

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 2014 a augmenté de 4,6 % (passant de 69,3 % à 72,5 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 16,1 % (de 6,2 % à 5,2 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on a observé une diminution de 9,0 % (de 24,5 % à 22,3 %).

Tableau 8-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Ontario, 1996 - 2014

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	483	413	85.5	266	64.4	27	6.5	120	29.1
1999	546	467	85.5	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	482	432	89.6	316	73.1	22	5.1	94	21.8
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	401	345	86.0	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	323	275	85.1	197	71.6	15	5.5	63	22.9
2014	349	311	89.1	242	77.8	14	4.5	55	17.7
période de référence 2006-2010	408	355	87.0	246	69.3	22	6.2	87	24.5
période 2011-2013	336	291	86.6	211	72.5	15	5.2	65	22.3

* 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 2014. 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.

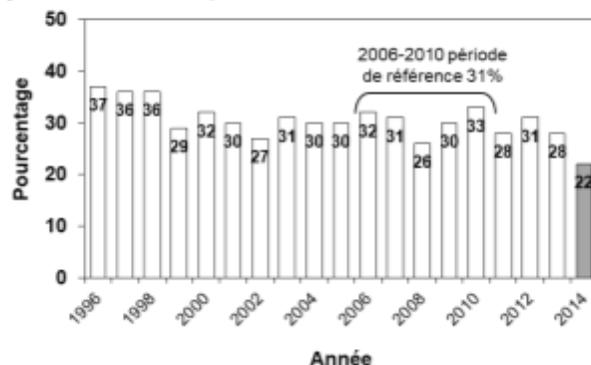
Comme on peut le voir au bas du tableau 8-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2006 et 2010, la période de référence, est de 30,6 %. Pendant la période de 2011 à 2014, 27,4 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 10,4 % par rapport à la période de base.

Tableau 8-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Ontario, 1996 - 2014

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	483	311	64.4	172	35.6
1999	546	386	70.7	160	29.3
2000	494	338	68.4	156	31.6
2001	484	341	70.5	143	29.5
2002	482	353	73.2	129	26.8
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	401	295	73.6	106	26.4
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	323	231	71.5	92	28.5
2014	349	272	77.9	77	22.1
période de référence 2006-2010	408	283	69.4	125	30.6
période 2011-2014	336	244	72.6	92	27.4

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

Figure 8-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif : Ontario, 1996 - 2014



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 entrainait 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 13,3 % en 2014.

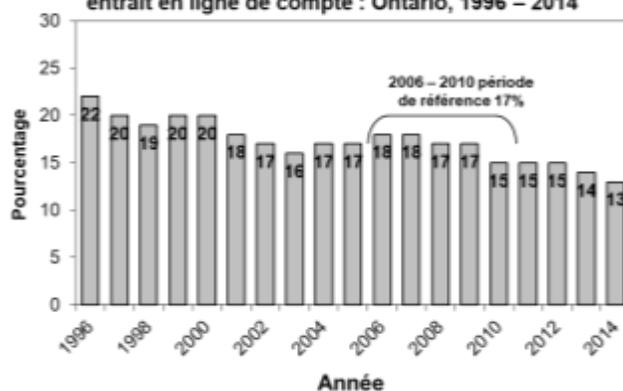
Pendant la période de référence (2006 – 2010), 16,8 % en moyenne des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. Pendant la période de 2011 à 2014, le pourcentage moyen de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 14,3 %, soit une diminution de 14,9 % par rapport à la période de référence.

Tableau 8-8
Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Ontario, 1996 - 2014

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	4096	669	(16.3)
2009	3306	556	(16.8)
2010	3292	477	(14.5)
2011	3238	497	(15.3)
2012	3255	488	(15.0)
2013	3135	425	(13.6)
2014	2975	396	(13.3)
période de référence 2006-2010	3832	645	(16.8)
période 2011-2014	3151	452	(14.3)

*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 8-5
Pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Ontario, 1996 – 2014



8.5.4 Consommation de drogues chez les 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 15 ans (de 2000 à 2014). 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).

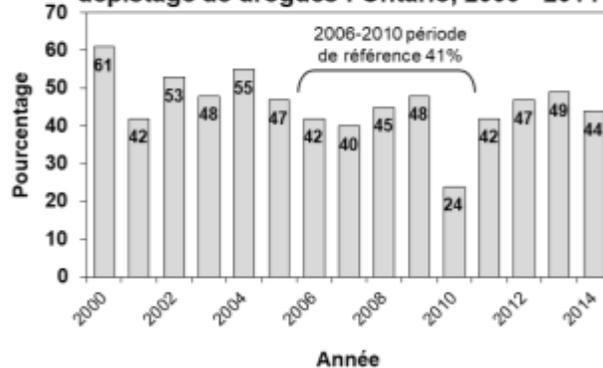
Comme on peut le constater au bas du tableau 8-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 40,9 %. Pendant la période de 2011 à 2014, 45,5 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 11,2 % par rapport à la période de référence.

Tableau 8-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Ontario, 2000 - 2014

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif		Positif	
				(% soumis au test)	(% soumis au test)	(% soumis au test)	(% soumis au test)
2000	494	69	14.0	27	39.1	42	60.9
2001	484	93	19.2	54	58.1	39	41.9
2002	482	100	20.7	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	401	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	323	264	81.7	136	51.5	128	48.5
2014	349	275	78.8	155	56.4	120	43.6
période de référence 2006-2010	408	88	21.6	52	59.1	36	40.9
période 2011-2014	336	257	76.5	140	54.5	117	45.5

* 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 - 2014



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 2014. 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1). 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 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières au Québec en 2014. De plus, dans 39 de ces cas (95,1 %), 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, 14 personnes du groupe des 26 à 35 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Québec en 2014. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 35,9 % des 26 à 35 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 26 à 35 ans représente 20,6 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Québec en 2014.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 317 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière au Québec en 2014. Dans 290 de ces cas (91,5 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce

total, 68 (23,4 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (317 x 0,234), on peut déterminer qu'*au Québec, en 2014, 74 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, 20,6 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans, 17,6 %, entre 46 et 55 ans, 14,7 % avaient plus de 55 ans, 13,2 %, entre 16 et 19 ans, 10,3 %, entre 36 et 45 ans et 2,9 % avaient moins de 16 ans.

Tableau 9-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Québec, 2014

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	8	88.9	2	25.0	2.9
16-19	28	26	92.9	9	34.6	13.2
20-25	41	40	97.6	14	35.0	20.6
26-35	41	39	95.1	14	35.9	20.6
36-45	31	29	93.5	7	24.1	10.3
46-55	58	56	96.6	12	21.4	17.6
>55	109	92	84.4	10	10.9	14.7
Sexe						
Homme	239	220	92.1	59	26.8	86.8
Femme	78	70	89.7	9	12.9	13.2
Genre de victime						
Conducteur	231	214	92.6	52	24.3	76.5
Passager	49	45	91.8	11	24.4	16.2
Piéton	37	31	83.8	5	16.1	7.4
Type de véhicule						
Automobiles	160	145	90.6	46	31.7	67.6
Camions/fourgonnettes	55	50	90.9	10	20.0	14.7
Motocyclettes	40	40	100.0	5	12.5	7.4
Autres véhicules routiers	6	6	100.0	0	0.0	0.0
Véhicules non routiers (Piétons)	19	18	94.7	2	11.1	2.9
(Piétons)	37	31	83.8	5	16.1	7.4
TOTAL	317	290	91.5	68	23.4	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.

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 (35,9 % et 35,0 % respectivement) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus âgées – 10,9 % des personnes de plus de 55 ans avaient été victimes de collisions liées à l'alcool.

9.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 86,8 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (26,8 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (12,9 %).

9.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 76,5 % étaient des conducteurs, 16,2 % des passagers et 7,4 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (24,4 %) a été observée dans les collisions où un passager a été tué. L'alcool était en cause dans 24,3 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 16,1 % 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, 67,6 % se trouvaient dans une automobile, 14,7 % étaient des occupants de camion/fourgonnette, 7,4 %, des motocyclistes et 2,9 %, 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 est décédé (31,7 % par rapport à 20,0 %). Parmi les motocyclistes, 12,5 % sont décédés dans une collision liée à l'alcool, comparativement à 11,1 % des occupants de véhicules non routiers.

9.2 Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette partie du rapport offre un aperçu de la présence d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans une collision au Québec en 2014. 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 12 conducteurs tués en 2014; 10 de ces victimes (83,3 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, quatre (40,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 8,7 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que trois des 10 conducteurs (30,0 %) 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 trois 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 7,3 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Québec, la fréquence des tests d'alcoolémie était moyenne en 2014, puisque 71,8 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Québec, 30,1% des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 41 des 46 conducteurs mortellement blessés (89,1 %) avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 69,9 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 3,3 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 5,2 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 21,6 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

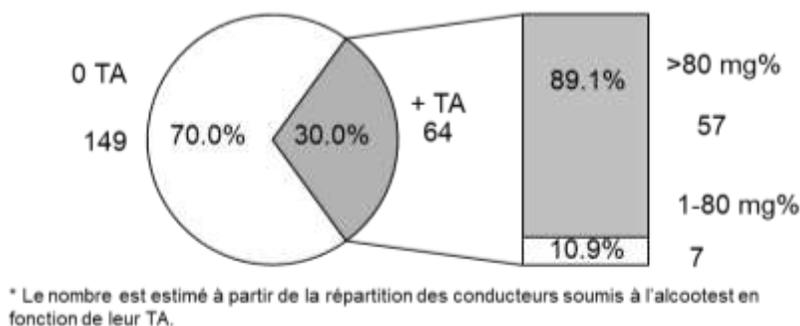
Tableau 9-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Québec, 2014

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	10	83.3	4	40.0	8.7	3	30.0	7.3
20-25	32	24	75.0	10	41.7	21.7	8	33.3	19.5
26-35	32	29	90.6	12	41.4	26.1	11	37.9	26.8
36-45	23	17	73.9	4	23.5	8.7	4	23.5	9.8
46-55	43	36	83.7	11	30.6	23.9	11	30.6	26.8
>55	70	36	51.4	5	13.9	10.9	4	11.1	9.8
<u>Sexe</u>									
Homme	176	131	74.4	42	32.1	91.3	40	30.5	97.6
Femme	37	22	59.5	4	18.2	8.7	1	4.5	2.4
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	125	88	70.4	35	39.8	76.1	31	35.2	75.6
Camion/fourgonnette	44	31	70.5	6	19.4	13.0	6	19.4	14.6
Motocyclette	38	29	76.3	5	17.2	10.9	4	13.8	9.8
Semi-remorque	6	5	83.3	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	89	64	71.9	33	51.6	71.7	31	48.4	75.6
Plusieurs véhicules	124	89	71.8	13	14.6	28.3	10	11.2	24.4
TOTAL	213	153	71.8	46	30.1	100.0	41	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 64 des 213 conducteurs mortellement blessés (30,0 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 57, soit 89,1 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 9-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Québec, 2014



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), 26,1 % avaient entre 26 et 35 ans, 23,0 %, entre 46 et 55 ans, 21,7 %, entre 20 et 25 ans, 10,9 % avaient plus de 55 ans et 8,7 % avaient entre 16 et 19 ans et entre 36 et 45 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 26,8 % avaient entre 26 et 35 ans et entre 46 et 55 ans, 19,5 % entre 20 et 25 ans, 9,8 %, entre 36 et 45 ans et plus de 55 ans et 7,3 % 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 et entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (41,7 % et 41,4 % respectivement). Par contre, seulement 13,9 % 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 91,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 97,6 % 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 (176 des 213 victimes ou 82,6 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (32,1 % et 18,2 %, respectivement). En outre, 95,2 % des conducteurs et 25,0 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

9.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 76,1 % étaient des automobilistes, 13,0 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 10,9 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 75,6 % étaient des automobilistes, 14,6 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 9,8 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 39,8 % des automobilistes, 19,4 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 17,2 % des motocyclistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. Aucun des conducteurs mortellement blessés de semi-remorque n'avait consommé d'alcool.

9.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (89 des 213) 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 (71,7 % et 75,6 %, respectivement). La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Plus de la moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (51,6 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 14,6 % 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 2014 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 (voir la section 2.2.1) 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, 2 074 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 14,4 % 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, 25,5 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 20,1 %, de celui des 26 à 35 ans et 12,4 %, de celui des 46 à 55 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans représentaient 0,0 % et ceux de plus de 55 ans, 9,1 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Plus du quart des conducteurs du groupe des 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (28,3 %). Les groupes dont les membres étaient le moins

souvent représentés dans ce genre de collisions ont été ceux des conducteurs de moins de 16 ans (0,0 %) et de plus de 55 ans (6,9 %).

9.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 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 (16,1 % et 10,5 %, respectivement).

Tableau 9-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves : Québec, 2014

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	9	0	0.0	0.0
16-19	135	29	21.5	9.7
20-25	269	76	28.3	25.5
26-35	340	60	17.6	20.1
36-45	256	34	13.3	11.4
46-55	309	37	12.0	12.4
>55	391	27	6.9	9.1
Indéterminé	365	35	9.6	11.7
<u>Sexe</u>				
Homme	1442	232	16.1	77.9
Femme	535	56	10.5	18.8
Indéterminé	97	10	10.3	3.4
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile et camion/fourgonnette**	1696	263	15.5	88.3
Motocyclette	248	28	11.3	9.4
Semi-remorque	85	3	3.5	1.0
Autre véhicule routier	45	4	8.9	1.3
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	667	237	35.5	79.5
Plusieurs véhicules	1407	61	4.3	20.5
TOTAL	2074	298	14.4	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, 88,3 % étaient des conducteurs d'automobiles / camions/fourgonnettes, 9,4 % conduisaient des motocyclettes, 1,3 %, d'autres véhicules routiers et 1,0 %, des semi-remorques.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs d'automobiles / camions/fourgonnettes – 15,5 % de ces conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 11,3 % pour les motocyclistes et 8,9 % pour les conducteurs d'autres véhicules routiers. Parmi les conducteurs de semi-remorques, 3,5 % 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, 79,5 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 35,5 % de ces conducteurs par rapport à seulement 4,3 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

9.4 Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés

La présente section contient des renseignements sur la présence de drogues, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés au Québec, en 2014. On trouvera au tableau 3-15, en page 47, 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 2014, puisque 71,4 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 53 sur 152 (34,9 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (56,6 %). 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, les analgésiques narcotiques et les stimulants du SNC (39,6 % chacune), ainsi que les anesthésiques dissociatifs (1,9 %).

Tableau 9-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés de
véhicules routiers : Québec, 2014

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
213	152	(71.4)	53	(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	30	(56.6)
Dépresseurs du SNC	21	(39.6)
Analgésiques narcotiques	21	(39.6)
Stimulants du SNC	21	(39.6)
Anesthésiques dissociatifs	1	(1.9)
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.

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 2014. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

9.5. Décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : 1996 – 2014. 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1).

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 111 entre 1996 et 2009. Il s'est ensuite élevé à 132 en 2011 avant de redescendre à un creux de 73 en 2014. 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 28,9 % en 2010 pour fléchir de nouveau à 22,4 % en 2013 et se relever légèrement en 2014 (23,0 %).

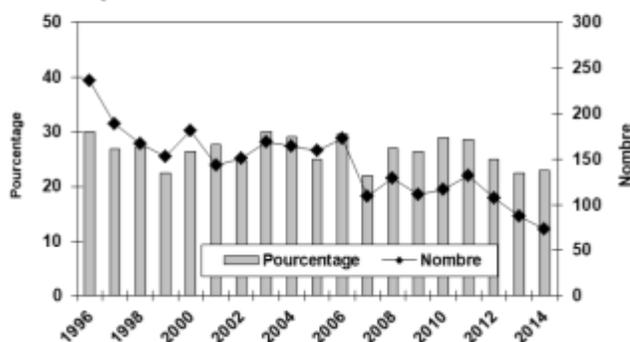
Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 128 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 26,8 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a diminué de 6,3 % par rapport aux 26,8 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 25,1 % pendant la période de 2011 à 2014. 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 21,9 % par rapport à la moyenne de 128 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 100 pendant la période de 2011 à 2014.

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 - 2014

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	785	236	30.1
1997	706	189	26.8
1998	615	167	27.2
1999	682	153	22.4
2000	686	181	26.4
2001	519	143	27.6
2002	611	151	24.7
2003	561	169	30.1
2004	563	164	29.1
2005	636	159	25.0
2006	584	173	29.6
2007	497	109	21.9
2008	478	129	27.0
2009	421	111	26.4
2010	405	117	28.9
2011	462	132	28.6
2012	428	107	25.0
2013	388	87	22.4
2014	317	73	23.0
période de référence 2006 - 2010	477	128	26.8
période 2011 - 2014	399	100	25.1

*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 – 2014



9.5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1996 à 2014, 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).

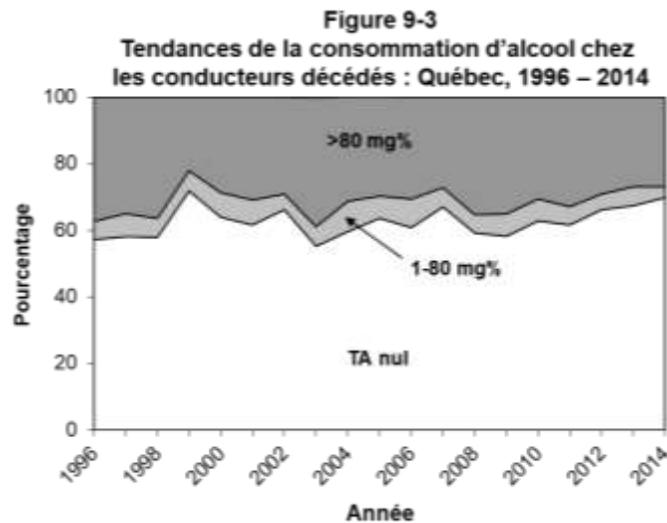
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a généralement diminué à partir de 1996 (37,2 %) jusqu'à son plus bas niveau en 1999 (22,0 %) avant de s'élever à 38,7 % en 2003, de fluctuer jusqu'en 2008 et de baisser graduellement jusqu'à 26,8 % en 2014. 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 2014 (69,9 %). Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a atteint un sommet en 2004 (9,1 %) et a fini par descendre à 3,3 % 2014.

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 2014 a augmenté de 7,0 % (passant de 61,6 % à 65,9 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 25,8 % (de 6,6 % à 4,9 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 8,2 % (de 31,8 % à 29,2 %).

Tableau 9-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Québec, 1996 - 2014

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	389	275	70.7	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	347	243	70.0	145	59.7	22	9.1	76	31.3
2005	419	300	71.6	191	63.7	20	6.7	89	29.7
2006	380	266	70.0	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	276	180	65.2	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
2014	213	153	71.8	107	69.9	5	3.3	41	26.8
période de référence 2006-2010	307	211	68.7	130	61.6	14	6.6	67	31.8
période 2011-2014	263	185	70.3	122	65.9	9	4.9	54	29.2

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



Le tableau 9-7 et la figure 9-4 contiennent aussi des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés de 1996 à 2014. 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 38,4 %. Pendant la période de 2011 à 2014, 34,1 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 11,2 % par rapport à la période de référence.

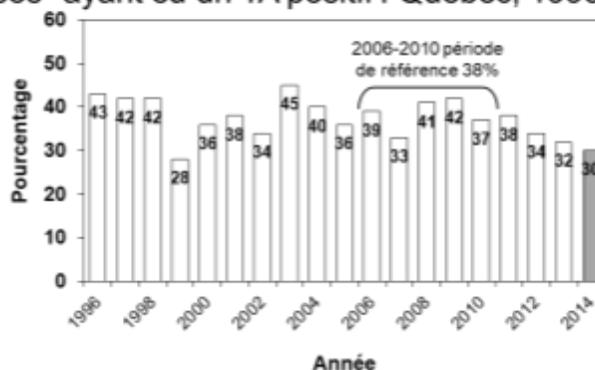
Tableau 9-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Québec, 1996 - 2014

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	389	226	58.1	163	41.9
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	347	207	59.7	140	40.3
2005	419	267	63.7	152	36.3
2006	380	231	60.8	149	39.2
2007	321	216	67.3	105	32.7
2008	304	180	59.2	124	40.8
2009	276	159	57.6	117	42.4
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
2014	213	149	70.0	64	30.0
période de référence 2006-2010	307	189	61.6	118	38.4
période 2011-2014	264	174	65.9	90	34.1

* 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 - 2014



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 entraînait 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 14,4 % en 2014.

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 2014, le pourcentage moyen de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 16,4 %, soit une diminution de 7,9 % du problème par rapport à la période de référence.

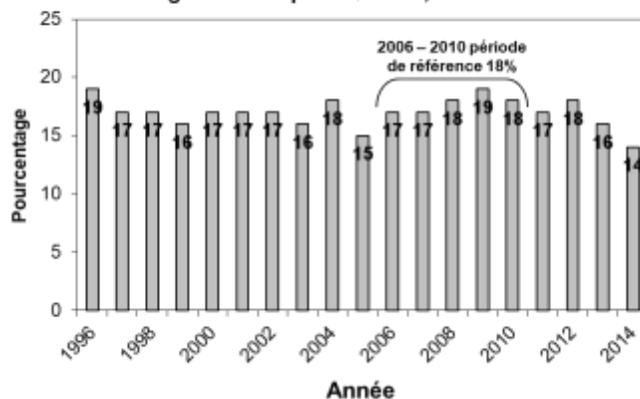
Tableau 9-8

Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Québec, 1996 - 2014

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	2542	443	(17.4)
2012	2490	446	(17.9)
2013	2218	345	(15.6)
2014	2074	298	(14.4)
période de référence 2006-2010	3240	576	(17.8)
période 2011-2014	2331	383	(16.4)

*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 9-5
Pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Québec, 1996 – 2014



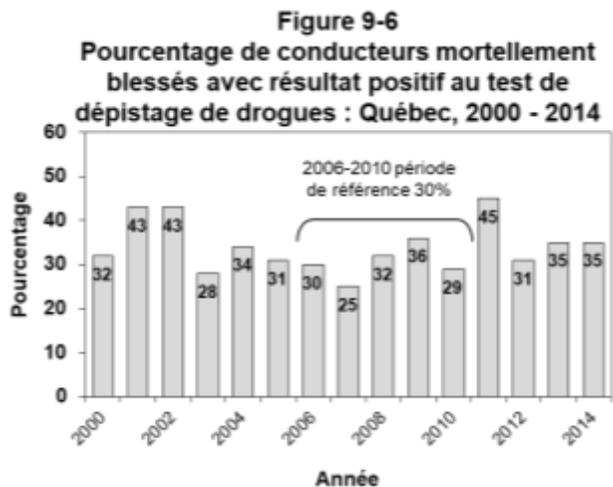
9.5.4 Consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés. Le tableau 9-9 et la figure 9-6 contiennent des données sur les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 15 ans (de 2000 à 2014). Comme pour le tableau 9-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs 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 30,2 %. Pendant la période de 2011 à 2014, 36,3 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 20,2 % par rapport à la période de référence.

Tableau 9-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Québec, 2000-2014

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif au test	(% soumis au test)	Positif au test	(% 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	347	167	48.1	110	65.9	57	34.1
2005	419	219	52.3	152	69.4	67	30.6
2006	380	244	64.2	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	276	137	49.6	88	64.2	49	35.8
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	120	64.5	66	35.5
2014	213	152	71.4	99	65.1	53	34.9
période de référence 2006-2010	307	189	61.6	132	69.8	57	30.2
période 2011-2014	264	179	67.8	114	63.7	65	36.3

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



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 2014. 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1). 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 du groupe des 20 à 25 ans ont été tuées dans des collisions routières au Nouveau-Brunswick en 2014. De plus, dans ces sept cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, en 2014, trois personnes du groupe des 20 à 25 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 42,9 % des 20 à 25 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 20 à 25 ans représente 30,0 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Nouveau-Brunswick en 2014.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 51 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière au Nouveau-Brunswick en 2014. Dans 50 de ces cas (98,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte.

Sur ce total, 10 (20,0 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (51 x 0,2), on peut déterminer qu'*au Nouveau-Brunswick, en 2014, 10 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, 2014

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	2	2	100.0	0	0.0	0.0
16-19	5	5	100.0	0	0.0	0.0
20-25	7	7	100.0	3	42.9	30.0
26-35	4	4	100.0	2	50.0	20.0
36-45	6	6	100.0	1	16.7	10.0
46-55	6	6	100.0	2	33.3	20.0
>55	21	20	95.2	2	10.0	20.0
Sexe						
Homme	37	36	97.3	9	25.0	90.0
Femme	14	14	100.0	1	7.1	10.0
Genre de victime						
Conducteur	31	31	100.0	6	19.4	60.0
Passager	15	15	100.0	2	13.3	20.0
Piéton	5	4	80.0	2	50.0	20.0
Type de véhicule						
Automobiles	26	26	100.0	3	11.5	30.0
Camions/fourgonnettes	16	16	100.0	3	18.8	30.0
Autres véhicules**	4	4	100.0	2	50.0	20.0
(Piétons)	5	4	80.0	2	50.0	20.0
TOTAL	51	50	98.0	10	20.0	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 ne puisse être identifiée.

10.1.1 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 20 à 25 ans, 20,0 %, entre 26 et 35 ans, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans et 10,0 %, entre 36 et 45 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 26 à 35 ans (50,0 %) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes de moins de 16 ans et de 16 à 19 ans – 0,0 % des personnes de ces groupes d'âge 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, 90,0 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (25,0 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (7,1 %).

10.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 60,0 % étaient des conducteurs, tandis que les catégories des passagers et des piétons comptaient chacune pour 20,0 %.

Parmi les différentes catégories de victimes, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (50,0 %) a été observée dans les collisions où un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 19,4 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 13,3 % de celles dans lesquelles un passager est décédé.

10.1.4 Type de véhicule. Les motocyclistes et les occupants de véhicules non routiers ont été regroupés afin d'éviter qu'une personne ne puisse être identifiée. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 30,0 % se trouvaient dans une automobile et dans un camion/fourgonnette et 20,0 % étaient des occupants d'autres véhicules.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'un autre véhicule est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette ou d'automobile est décédé (50,0 % par rapport à 18,8 % et 11,5 %).

10.2 Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette partie du rapport offre un aperçu de la présence d'alcool, exclusivement chez les conducteurs décédés dans une collision au Nouveau-Brunswick en 2014. 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 quatre conducteurs tués en 2014; ces quatre victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, deux (50,0 %) avaient 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 deux des quatre 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 deux 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 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. Au Nouveau-Brunswick, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2014, puisque 90,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Nouveau-Brunswick, 22,2 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et les six (100,0 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 77,8 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 7,4 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 14,8 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

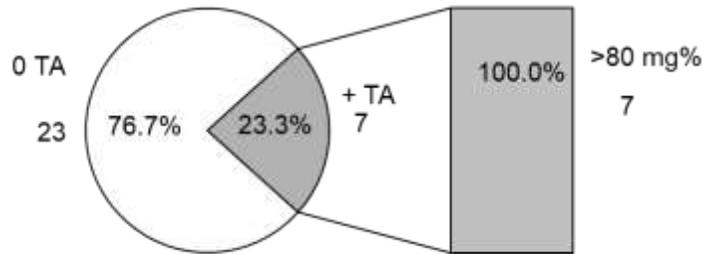
Tableau 10-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Nouveau-Brunswick, 2014

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	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
20-25	4	4	100.0	1	25.0	16.7	1	25.0	16.7
26-35	4	4	100.0	2	50.0	33.3	2	50.0	33.3
36-45	4	4	100.0	2	50.0	33.3	2	50.0	33.3
46-55	3	3	100.0	1	33.3	16.7	1	33.3	16.7
>55	12	9	75.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	25	22	88.0	6	27.3	100.0	6	27.3	100.0
Femme	5	5	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	19	18	94.7	2	11.1	33.3	2	11.1	33.3
Camion/fourgonnette	9	7	77.8	3	42.9	50.0	3	42.9	50.0
Motocyclette	2	2	100.0	1	50.0	16.7	1	50.0	16.7
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	16	15	93.8	6	40.0	100.0	6	40.0	100.0
Plusieurs véhicules	14	12	85.7	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	30	27	90.0	6	22.2	100.0	6	22.2	100.0

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

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 sept des 30 conducteurs mortellement blessés (23,3 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, les sept, soit 100,0 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 10-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Nouveau-Brunswick, 2014



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

10.2.1 Variations selon l'âge. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 33,3 % avaient entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans et 16,7 %, entre 20 et 25 ans et 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%), 33,3 % avaient entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans et 16,7 % entre 20 et 25 ans et entre 46 et 55 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (50,0 %). Par contre, aucun (0,0 %) des conducteurs de 16 à 19 ans et de plus de 55 ans soumis à des tests n'avait consommé d'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 (25 des 30 victimes ou 83,3 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (27,3 % et 0,0 %, respectivement). En outre, 100,0 % 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), 50,0 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 33,3 %, des automobilistes et 16,7 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 50,0 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 33,3 %, des automobilistes et 16,7 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des motocyclistes, 42,9 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 11,1 % des automobilistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

10.2.4 Variations selon le genre de collision. Un peu plus de la moitié des conducteurs décédés (16 sur 30) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause la totalité des conducteurs (100,0 %) qui avaient consommé de l'alcool ou 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 0,0 % 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 2014 au Nouveau-Brunswick. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision grave qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool (voir la section 2.2.4).

Les résultats sont indiqués au tableau 10-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit (voir la section 2.2.1) 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, 222 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 23,9 % 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, 26,4 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 24,5 %, de celui des 20 à 25 ans et 18,9 %, de celui des 46 à 55 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et ceux du groupe des 16 à 19 ans ne représentaient, respectivement, que 0,0 % et 3,8 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Plus des deux cinquièmes des conducteurs du groupe des 26 à 35 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (42,4 %). 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 9,4 %, respectivement).

10.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 75,5 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (26,8 % et 17,9 %, respectivement).

Tableau 10-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves : Nouveau-Brunswick, 2014

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	11	2	18.2	3.8
20-25	34	13	38.2	24.5
26-35	33	14	42.4	26.4
36-45	26	6	23.1	11.3
46-55	46	10	21.7	18.9
>55	64	6	9.4	11.3
Indéterminé	7	2	28.6	3.8
<u>Sexe</u>				
Homme	149	40	26.8	75.5
Femme	67	12	17.9	22.6
Indéterminé	6	1	16.7	1.9
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	119	31	26.1	58.5
Camion/fourgonnette	61	16	26.2	30.2
Motocyclette	30	5	16.7	9.4
Semi-remorque	10	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	2	1	50.0	1.9
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	92	39	42.4	73.6
Plusieurs véhicules	130	14	10.8	26.4
TOTAL	222	53	23.9	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, 58,5 % étaient des conducteurs d'automobiles, 30,2 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 9,4 % conduisaient des motocyclettes et 1,9 %, des conducteurs d'autres véhicules routiers.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs d'autres véhicules routiers – 50,0 % de ces conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 26,2 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, à 26,1 % des automobilistes et à 16,7 % 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, 73,6 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 42,4 % de ces conducteurs par rapport à seulement 10,8 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

10.4 Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés

La présente section contient des renseignements sur la présence de drogues, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés au Nouveau-Brunswick en 2014. On trouvera au tableau 3-15, en page 47, 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 2014, puisque 83,3 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Tableau 10-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés
de véhicules routiers : Nouveau-Brunswick, 2014

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
30	25	(83.3)	17	(68.0)

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

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs**
Dépresseurs du SNC	10	(58.8)
Cannabis	7	(41.2)
Analgésiques narcotiques	7	(41.2)
Stimulants du SNC	3	(17.6)
Anesthésiques dissociatifs	1	(5.9)
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.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 17 sur 25 (68,0 %) ont obtenu un résultat positif. Les dépresseurs du SNC représentaient la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (58,8 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note le cannabis et les analgésiques narcotiques (41,2 % chacune), les stimulants du SNC (23,5 %) et les anesthésiques dissociatifs (5,9 %).

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 2014. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

10.5.1 Décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : 1996 – 2014. 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1).

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 huit en 2014. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a baissé en général, passant de 34,4 % en 1996 à 26,9 % en 2000 pour atteindre un sommet en 2010 (41,1 %) et de diminuer de façon générale jusqu'à son plus bas niveau en 2014 (15,7 %).

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 15,3 % par rapport aux 36,0 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 30,5 % pendant la période de 2011 à 2014. 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 18 pendant la période de 2011 à 2014.

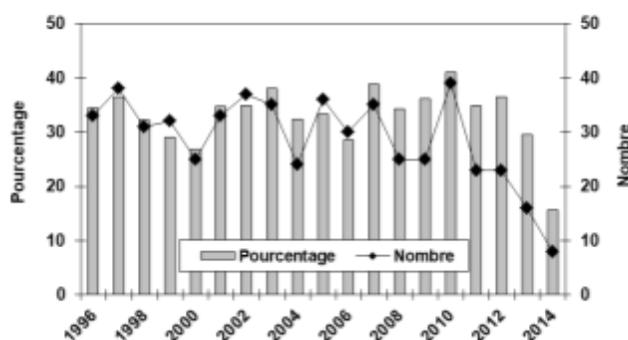
Tableau 10-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Nouveau-Brunswick, 1996 - 2014**

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	96	33	34.4
1997	104	38	36.5
1998	96	31	32.3
1999	110	32	29.1
2000	93	25	26.9
2001	95	33	34.7
2002	106	37	34.9
2003	92	35	38.0
2004	74	24	32.4
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
2014	51	8	15.7
période de référence 2006 - 2010	86	31	36.0
période 2011 - 2014	59	18	30.5

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

**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 – 2014



10.5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1996 à 2014, 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).

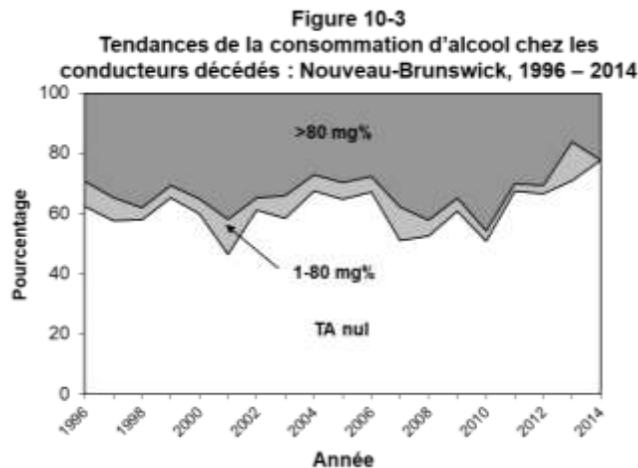
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a fluctué, atteignant son sommet en 2010 (45,6 %), puis diminuant de façon générale jusqu'en 2013 (16,1 %) avant de remonter en 2014 (22,2 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement 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 2014 (77,8 %). 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 %), s'est élevé à un sommet en 2013 (12,9 %) et a chuté à 0,0 % en 2014.

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 2014 a augmenté de 18,4 % (passant de 57,1 % à 67,6 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 3,3 % (de 6,1 % à 5,9 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 27,8 % (de 36,7 % à 26,5 %).

Tableau 10-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés : Nouveau-Brunswick, 1996 - 2014

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
2013	30	27	90.0	21	77.8	0	0.0	6	22.2
période de référence 2006-2010	53	49	92.5	28	57.1	3	6.1	18	36.7
période 2011-2014	37	34	91.9	23	67.6	2	5.9	9	26.5

* 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 2014. 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 2014, 29,7 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif, soit une baisse de 31,6 % par rapport à la période de base.

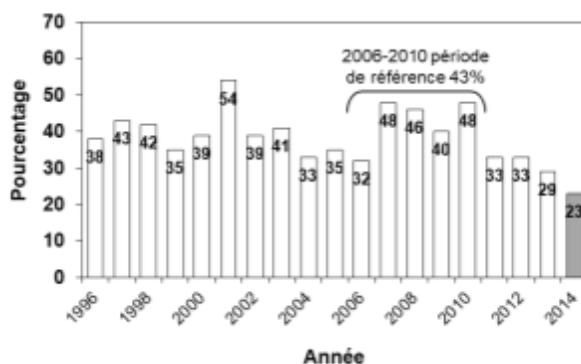
Tableau 10-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Nouveau-Brunswick, 1996 - 2014

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
2014	30	23	76.7	7	23.3
période de référence 2006-2010	53	30	56.6	23	43.4
période 2011-2014	37	26	70.3	11	29.7

* 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.

Figure 10-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif: Nouveau-Brunswick, 1996 - 2014



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. 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, la période de 2011 à 2014 dans ce tableau n'inclut que les données pour 2011, 2012 et 2014. De 1996 à 2001, le pourcentage de tous les conducteurs

en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrant 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 à 27,5 % en 2010, puis a fléchi jusqu'en 2014 (23,9 %).

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 2011-2014, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrant en ligne de compte s'est élevé à 25,5 %, soit une diminution de 0,4 %.

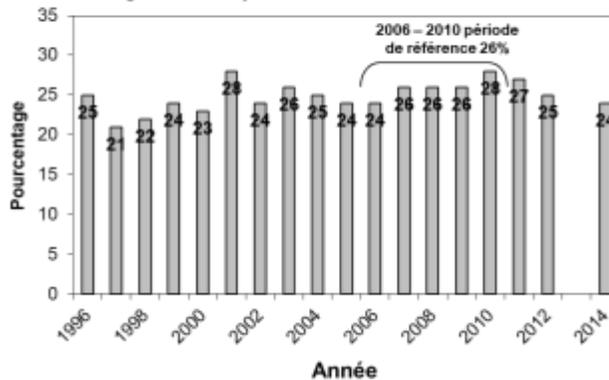
Tableau 10-8

Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrain en ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1996 - 2014

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)
2013			
2014	222	53	(23.9)
période de référence 2006 - 2010	324	83	(25.6)
période 2011-2014**	243	62	(25.5)

*Accidents mettant en cause un véhicule unique, survenant la nuit (VUN) et autres collisions que les VUN, pour lesquelles la police a noté la présence d'alcool.
Les données de l'année 2013 n'étaient pas disponibles au moment de la préparation du présent rapport; la période de 2011 à 2014 n'inclut que les données pour 2011, 2012 et 2014.

Figure 10-5
Pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1996 – 2014



10.5.4 Consommation de drogues chez les 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 15 ans (de 2000 à 2014). 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).

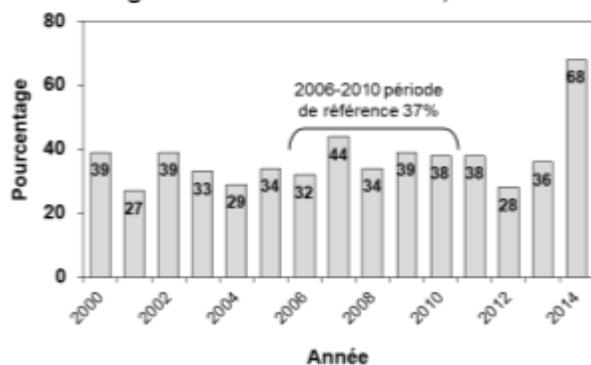
Comme on peut le constater au bas du tableau 10-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 37,0 %. Pendant la période de 2011 à 2014, 41,9 % en moyenne des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 13,2 % par rapport à la période de référence.

Tableau 10-9

Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Nouveau-Brunswick, 2000 - 2014

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	51	39	76.5	24	61.5	15	38.5
2001	56	37	66.1	27	73.0	10	27.0
2002	61	44	72.1	27	61.4	17	38.6
2003	59	52	88.1	35	67.3	17	32.7
2004	42	35	83.3	25	71.4	10	28.6
2005	60	50	83.3	33	66.0	17	34.0
2006	65	56	86.2	38	67.9	18	32.1
2007	50	43	86.0	24	55.8	19	44.2
2008	41	35	85.4	23	65.7	12	34.3
2009	48	44	91.7	27	61.4	17	38.6
2010	60	56	93.3	35	62.5	21	37.5
2011	45	34	75.6	21	61.8	13	38.2
2012	39	32	82.1	23	71.9	9	28.1
2013	34	31	91.2	20	64.5	11	35.5
2014	30	25	83.3	8	32.0	17	68.0
période de référence 2006-2010	53	46	86.8	29	63.0	17	37.0
période 2011-2014	37	31	83.8	18	58.1	13	41.9

* 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 - 2014


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 2014. 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1). 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 20 à 25 ans ont été tuées dans des collisions routières en Nouvelle-Écosse en 2014. 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 20 à 25 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 2014. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 44,4 % des 20 à 25 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 20 à 25 ans représente 30,8 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 2014.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 52 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière en Nouvelle-Écosse en 2014. Dans 50 de ces cas (96,2 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte.

Parmi ces cas connus, 13 (26,0 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (52 x 0,26), on peut déterminer qu'en Nouvelle-Écosse, en 2014, 14 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, 2014

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	1	100.0	0	0.0	0.0
16-19	4	4	100.0	0	0.0	0.0
20-25	9	9	100.0	4	44.4	30.8
26-35	4	4	100.0	2	50.0	15.4
36-45	7	7	100.0	2	28.6	15.4
46-55	7	7	100.0	1	14.3	7.7
>55	20	18	90.0	4	22.2	30.8
Sexe						
Homme	33	32	97.0	10	31.3	76.9
Femme	19	18	94.7	3	16.7	23.1
Genre de victime						
Conducteur	37	36	97.3	8	22.2	61.5
Passager	11	11	100.0	3	27.3	23.1
Piéton	4	3	75.0	2	66.7	15.4
Type de véhicule						
Automobiles	25	24	96.0	5	20.8	38.5
Camions/fourgonnettes	14	14	100.0	5	35.7	38.5
Motocyclettes	6	6	100.0	1	16.7	7.7
Autres véhicules	2	2	100.0	0	0.0	0.0
Véhicules non routiers (Piétons)	1	1	100.0	0	0.0	0.0
TOTAL	52	50	96.2	13	26.0	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, 30,8 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans et plus de 55 ans, 15,4 % avaient entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans et 7,7 % avaient entre 46 et 55 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne des groupes des 26 à 35 ans est décédée (50,0 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes des groupes de moins de 16 ans et de 16 à 19 ans (0,0 %).

11.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 76,9 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (31,3 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (16,7 %).

11.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 61,5 % étaient des conducteurs, 23,1 %, des passagers et 15,4 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (66,7 %) a été observée dans les collisions où un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 27,3 % des collisions

dans lesquelles un passager est décédé et dans 22,2 % 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, 38,5 % se trouvaient dans une automobile et dans un camion/fourgonnette et 7,7 % à motocyclette.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile ou un motocycliste est décédé (35,7 % par rapport à 20,8 % et 16,7 %). 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 Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette partie du rapport offre un aperçu de la présence d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés en Nouvelle-Écosse en 2014. 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 six conducteurs tués en 2014; ces six victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, deux (33,3 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 25,0 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que deux des six conducteurs (33,3 %) 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 28,6 % 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 Nouvelle-Écosse, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2014, puisque 83,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Nouvelle-Écosse, 26,7 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et sept des huit conducteurs mortellement blessés (87,5 %) 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 :

- > 73,3 % avaient un TA de 0 mg%;

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

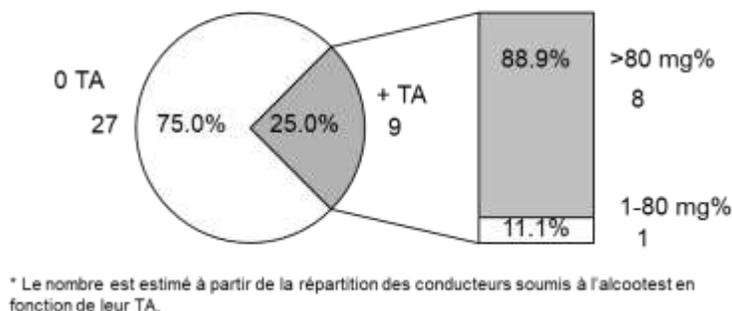
Tableau 11-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Nouvelle-Écosse, 2014

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	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
20-25	6	6	100.0	2	33.3	25.0	2	33.3	28.6
26-35	2	2	100.0	1	50.0	12.5	1	50.0	14.3
36-45	6	6	100.0	2	33.3	25.0	2	33.3	28.6
46-55	5	3	60.0	1	33.3	12.5	1	33.3	14.3
>55	13	9	69.2	2	22.2	25.0	1	11.1	14.3
<u>Sexe</u>									
Homme	26	22	84.6	6	27.3	75.0	5	22.7	71.4
Femme	10	8	80.0	2	25.0	25.0	2	25.0	28.6
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	18	15	83.3	4	26.7	50.0	4	26.7	57.1
Camion/fourgonnette	12	10	83.3	3	30.0	37.5	3	30.0	42.9
Motocyclette	5	4	80.0	1	25.0	12.5	0	0.0	0.0
Semi-remorque	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	18	14	77.8	7	50.0	87.5	6	42.9	85.7
Plusieurs véhicules	18	16	88.9	1	6.3	12.5	1	6.3	14.3
TOTAL	36	30	83.3	8	26.7	100.0	7	23.3	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 neuf des 36 conducteurs mortellement blessés (25,0 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, huit (88,9 %) avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 11-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers décédés:
Nouvelle-Écosse, 2014



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), 25,0 % avaient entre 20 et 25 ans, entre 36 et 45 ans et plus de 55 ans et 12,5 %, entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 28,6 % avaient entre 20 et 25 ans et entre 36 et 45 ans et 14,3 % avaient entre 26 et 35 ans, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (50,0 %). Par contre, aucun (0,0 %) des conducteurs de 16 à 19 ans soumis à des tests n'avait consommé d'alcool.

11.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 75,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 71,4 % 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 (26 des 36 victimes, ou 72,2 %, étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient légèrement plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (27,3 % et 25,0 %, respectivement). En outre, 83,3 % des conducteurs et 100,0 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

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), 50,0 % étaient des automobilistes, 37,5 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 12,5 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 57,1 % étaient des automobilistes et 42,9 % des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 30,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 26,7 % des automobilistes et 25,0 % des motocyclistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. L'unique conducteur de semi-remorque mortellement blessé n'avait pas consommé d'alcool.

11.2.4 Variations selon le genre de collision. La moitié des conducteurs décédés (18 des 36) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause 87,5 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et 85,7 % 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. La moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (50,0 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 6,3 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2014 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 (voir la section 2.2.1) 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, 308 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 16,6 % étaient liées à l'alcool.

11.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 29,4 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 19,6 %, de celui des 46 à 55 ans, 15,7 % avaient plus de 55 ans, 11,8 % avaient entre 16 et 19 ans, et entre 36 et 45 ans, 9,8 %, entre 26 et 35 ans et 2,0 % avaient moins de 16 ans.

La moitié des conducteurs de moins de 16 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (50,0 %). Étant donné que ce groupe d'âge ne comprend que deux conducteurs, il faut traiter les résultats avec prudence. Le tiers des conducteurs du groupe des 20 à 25 ans était en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (32,6 %). Le

groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions était celui des plus de 55 ans (9,2 %).

Tableau 11-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves : Nouvelle-Écosse, 2014

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	2.0
16-19	24	6	25.0	11.8
20-25	46	15	32.6	29.4
26-35	41	5	12.2	9.8
36-45	42	6	14.3	11.8
46-55	53	10	18.9	19.6
>55	87	8	9.2	15.7
Indéterminé	13	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	196	39	19.9	76.5
Femme	100	12	12.0	23.5
Indéterminé	12	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	167	31	18.6	60.8
Camion/fourgonnette	94	15	16.0	29.4
Motocyclette	38	2	5.3	3.9
Semi-remorque	7	2	28.6	3.9
Autre véhicule routier	2	1	50.0	2.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	132	43	32.6	84.3
Plusieurs véhicules	176	8	4.5	15.7
TOTAL	308	51	16.6	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, 76,5 % 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 (19,9 % 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, 60,8 % conduisaient des automobiles, 29,4 %, des camions/fourgonnettes, 3,9 %, des motocyclettes et des semi-remorques et 2,0 %, d'autres véhicules routiers.

Parmi les conducteurs d'autres véhicules routiers, 50,0 % étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Cependant, il faut traiter ces données avec prudence étant donné que ce sous-groupe ne se compose que de deux conducteurs. Parmi les autres types de véhicules, 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 – 28,6 % ont été en cause dans des collisions liées à l'alcool, par rapport à 18,6 % des automobilistes et 16,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes. Chez les motocyclistes, 5,3 % étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool.

11.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 84,3 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 32,6 % de ces conducteurs par rapport à seulement 4,5 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

11.4 Présence 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 2014. On trouvera au tableau 3-15, en page 47, 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 élevée en Nouvelle-Écosse en 2014, puisque 83,3 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 11 sur 30 (36,7 %) 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 analgésiques narcotiques et les stimulants du SNC (27,3 % pour chacune) et les dépresseurs du SNC (18,2 %).

**Tableau 11-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Nouvelle-Écosse, 2014**

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
36	30	(83.3)	11	(36.7)

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	7	(63.6)
Analgésiques narcotiques	3	(27.3)
Stimulants du SNC	3	(27.3)
Dépresseurs du SNC	2	(18.2)
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.

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; 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 2014. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

11.5.1 Décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : 1996 – 2014. 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1).

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 un creux de 14 en 2014. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a grimpé de 34,8 % en 1996 à 43,4 % en 1998, a diminué jusqu'à un creux de 23,1 % en 2008, s'est élevé à 37,3 % en 2009 pour redescendre à 23,6 % en 2013 et remonter à 26,9 % en 2014.

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 31,6 % 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 14,9 % par rapport aux 31,6 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 26,9 % pendant la période de 2011 à 2014. 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 28,0 % par rapport à la moyenne de 25 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 18 pendant la période de 2011 à 2014.

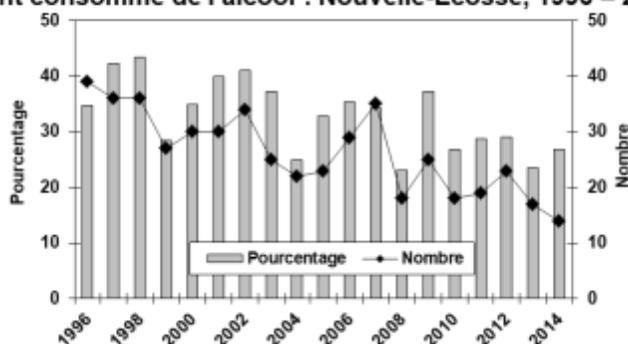
Tableau 11-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Nouvelle-Écosse, 1996 - 2014**

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	95	27	28.4
2000	86	30	34.9
2001	75	30	40.0
2002	83	33	39.8
2003	67	25	37.3
2004	88	22	25.0
2005	70	23	32.9
2006	82	29	35.4
2007	102	35	34.3
2008	78	18	23.1
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
2014	52	14	26.9
période de référence 2006 - 2010	79	25	31.6
période 2011 - 2014	67	18	26.9

*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 11-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Nouvelle-Écosse, 1996 – 2014



11.5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1996 à 2014, 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).

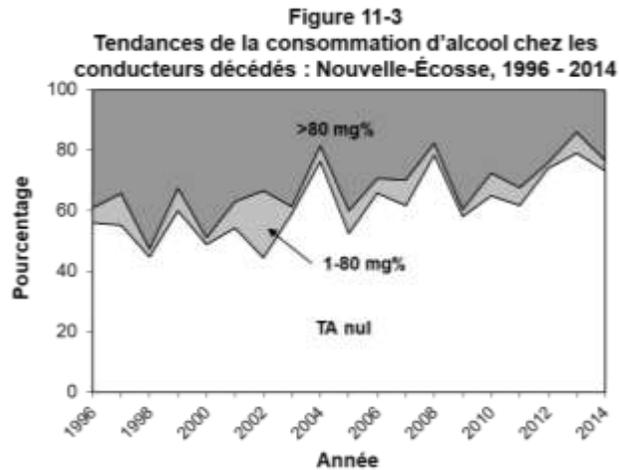
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite a atteint un sommet en 1998 (52,6 %), a diminué de façon générale jusqu'en 2004 (18,4 %), a fluctué jusqu'en 2011 (32,4 %), avant de baisser de façon générale jusqu'en 2013 (14,0 %) et de s'élever de nouveau en 2014 (23,3 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté de façon générale à partir de 1996 (56,1 %) jusqu'en 2008 (78,4 %), puis il a fluctué jusqu'en 2011 (61,8 %), puis il a atteint un sommet en 2013 (79,1 %) avant de descendre de nouveau en 2014 (73,3 %). 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 est demeuré relativement stable jusqu'en 2012 (1,9 %) avant de s'élever en 2013 (7,0 %) et de baisser de nouveau en 2014 (3,3 %).

Tableau 11-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés : Nouvelle-Écosse, 1996 - 2014

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
2014	36	30	83.3	22	73.3	1	3.3	7	23.3
période de référence 2006-2010	48	44	91.7	29	65.9	2	4.5	13	29.5
période 2011-2014	46	40	87.0	29	72.5	2	5.0	9	22.5

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

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 2014 a augmenté de 10,0 % (passant de 65,9 % à 72,5 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une augmentation de 11,1 % (de 4,5 % à 5,0 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 23,7 % (de 29,5 % à 22,5 %).



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 2014. 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 33,3 %. Pendant la période de 2011 à 2014, 28,3 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 15,0 % par rapport à la période de référence.

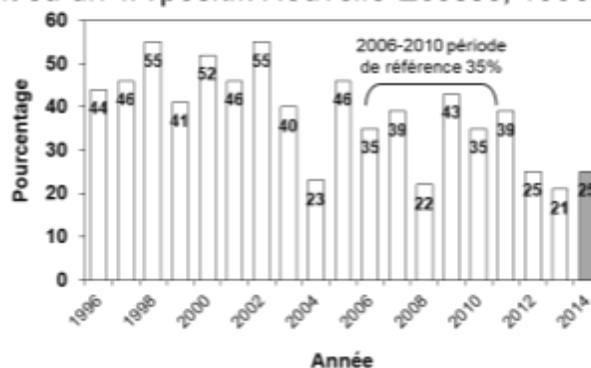
Tableau 11-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Nouvelle-Écosse, 1996 - 2014

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
2014	36	27	75.0	9	25.0
période de référence 2006-2010	48	32	66.7	16	33.3
période 2011-2014	46	33	71.7	13	28.3

* 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 11-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif: Nouvelle-Écosse, 1996 - 2014



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, redescendre à un creux de 15,8 % en 2013 et monter de nouveau en 2014 (16,6 %).

Comme le montre le tableau 11-8, pendant la période de référence (2006 – 2010), 23,7 % en moyenne de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. Au cours de la période de 2011 à 2014, la fréquence des conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a diminué à 17,1 %, ce qui représente une baisse de 27,8 %.

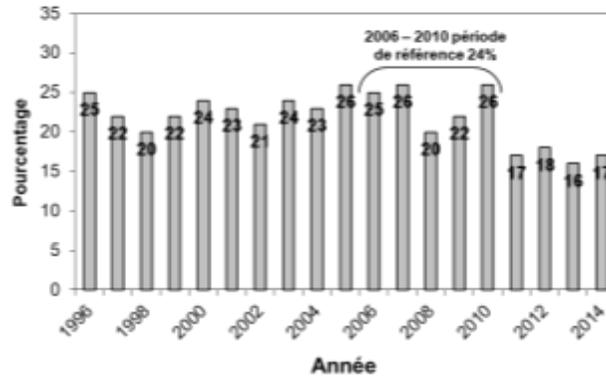
Tableau 11-8

Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrain en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1996 - 2014

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	81	(24.3)
2007	336	88	(26.2)
2008	288	58	(20.1)
2009	332	73	(22.0)
2010	299	77	(25.8)
2011	345	59	(17.1)
2012	345	64	(18.6)
2013	285	45	(15.8)
2014	308	51	(16.6)
période de référence 2006-2010	316	75	(23.7)
période 2011-2014	321	55	(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 des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrainait en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1996 – 2014



11.5.4 Consommation de drogues chez les 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 15 ans (de 2000 à 2014). 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).

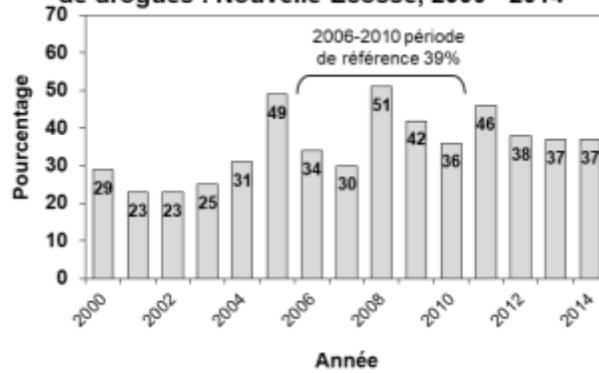
Comme on peut le constater au bas du tableau 11-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 39,0 %. Pendant la période de 2011 à 2014, 40,0 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 2,6 % par rapport à la période de référence.

Tableau 11-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Nouvelle-Écosse, 2000 - 2014

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				(% soumis au test)		(% soumis au test)	
				Négatif	Positif	Négatif	Positif
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
2014	36	30	83.3	19	63.3	11	36.7
période de référence 2006-2010	48	41	85.4	25	61.0	16	39.0
période 2011-2014	46	40	87.0	24	60.0	16	40.0

* 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 - 2014



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 2014. 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1). 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, deux personnes de moins de 56 ans ont été tuées dans des collisions routières à l'Île-du-Prince-Édouard en 2014. De plus, dans ces deux 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 2014, une personne de moins de 56 ans est morte dans une collision liée à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 50,0 % des moins de 56 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 moins de 56 ans représente 100,0 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard en 2014.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, cinq personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière à l'Île-du-Prince-Édouard en 2014. Dans les

cinq cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Parmi ces cas connus, un (20,0 %) était lié à l'alcool.

12.1.1 Âge de la victime. Les personnes des groupes de moins de 16 ans et de 46 à 55 ans ont été réunies pour former un groupe d'âge plus étendu (moins de 56 ans) afin d'éviter qu'une personne soit identifiée. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 100,0 % (voir la dernière colonne) avaient moins de 56 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne de moins de 56 ans est décédée (50,0 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes de plus de 55 ans, puisque 0,0 % 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, 2014

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						
<56**	2	2	100.0	1	50.0	100.0
>55	3	3	100.0	0	0.0	0.0
Sexe						
Homme	4	4	100.0	1	25.0	100.0
Femme	1	1	100.0	0	0.0	0.0
Genre de victime						
Conducteur	3	3	100.0	1	33.3	100.0
Passager	1	1	100.0	0	0.0	0.0
Piéton	1	1	100.0	0	0.0	0.0
Type de véhicule						
Automobile	1	1	100.0	0	0.0	0.0
Autre véhicule***	3	3	100.0	1	33.3	100.0
(Piéton)	1	1	100.0	0	0.0	0.0
TOTAL	5	5	100.0	1	20.0	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 personnes de deux groupes d'âge ont été regroupées afin d'éviter que l'une d'entre elles ne soit identifiée.

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

12.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 100,0 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (25,0 %) était aussi supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (0,0 %).

12.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 100,0 % étaient des conducteurs de véhicule et 0,0 %, des passagers et des piétons.

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

12.1.4 Type de véhicule. Les motocyclistes et les occupants de camion/fourgonnette ont été regroupés dans une plus large 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, 100,0 % étaient des occupants d'autres véhicules et 0,0 % des occupants d'automobile.

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

12.2 Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette partie du rapport offre un aperçu de la présence d'alcool, exclusivement chez les conducteurs décédés dans une collision à l'Île-du-Prince-Édouard en 2014. 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 motocyclistes, parmi lesquels il y a eu deux conducteurs tués en 2014; 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 motocyclistes mortellement blessés représentaient 100,0 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

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

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. À l'Île-du-Prince-Édouard, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2014, puisque 100,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

À l'Île-du-Prince-Édouard, 33,3 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et l'unique conducteur mortellement blessé (100,0 %) avait 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%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;

- > 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 33,3 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

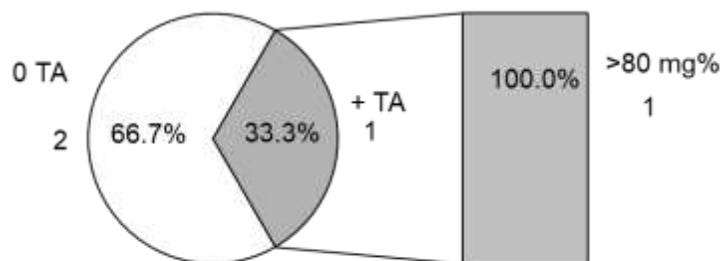
Tableau 12-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Île-du-Prince-Édouard, 2014

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>Sexe</u>									
Homme	3	3	100.0	1	33.3	100.0	1	33.3	100.0
<u>Type de véhicule</u>									
Camion/fourgonnette	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Motocyclette	2	2	100.0	1	50.0	100.0	1	50.0	100.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	2	2	100.0	1	50.0	100.0	1	50.0	100.0
Plusieurs véhicules	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	3	3	100.0	1	33.3	100.0	1	33.3	100.0

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

La répartition du TA de tous les conducteurs blessés mortellement est illustrée à la figure 12-1. On peut y voir qu'un des trois conducteurs mortellement blessés (33,3 %) avait un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, un (100,0 %) avait un TA de plus de 80 mg%.

Figure 12-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Île-du-Prince-Édouard, 2014



* 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 données détaillées par groupe d'âge ne sont pas fournies afin de protéger la confidentialité.

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 dominant, c'est en grande partie parce qu'ils constituaient les trois (100,0 %) conducteurs décédés. Le tiers des conducteurs mortellement blessés (33,3 %) avaient consommé de l'alcool. En outre, 100,0 % 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), 100,0 % étaient 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 motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des motocyclistes 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. Deux des trois conducteurs décédés (66,7 %) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, et ces accidents mettaient en cause 100,0 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et 100,0 % de ceux dont les facultés étaient affaiblies.

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

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2014 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 (voir la section 2.2.1) 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, 48 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 25,0 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 12-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves : Île-du-Prince-Édouard, 2014

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	4	66.7	33.3
20-25	8	2	25.0	16.7
26-35	9	3	33.3	25.0
36-45	6	1	16.7	8.3
46-55	6	0	0.0	0.0
>55	13	2	15.4	16.7
<u>Sexe</u>				
Homme	31	8	25.8	66.7
Femme	17	4	23.5	33.3
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	31	7	22.6	58.3
Camion/fourgonnette	7	3	42.9	25.0
Motocyclette	7	1	14.3	8.3
Semi-remorque	3	1	33.3	8.3
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	23	12	52.2	100.0
Plusieurs véhicules	25	0	0.0	0.0
TOTAL	48	12	25.0	100.0

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

12.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 33,3 % faisaient partie du groupe des 16 à 19 ans, 25,0 %, de celui des 26 à 35 ans, 16,7 %, de celui des 20 à 25 ans et plus de 55 ans et 8,3 %, de celui des 36 à 45 ans.

Les deux 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 (66,7 %). Les conducteurs le moins souvent représentés dans ce genre de collisions ont été ceux du groupe de 46 à 55 ans (0,0 %).

12.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 66,7 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi légèrement plus importante que celle des femmes (25,8 % et 23,5 %, respectivement).

12.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 58,3 % étaient des conducteurs d'automobiles, 25,0 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 8,3 %, des motocyclistes et des conducteurs de semi-remorques.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de camions/fourgonnettes, soit 42,9 % comparativement

à 33,3 % pour les conducteurs de semi-remorques. Chez les conducteurs d'automobiles, 22,6 % étaient représentés dans des collisions liées à l'alcool par rapport à 14,3 % des motocyclistes.

12.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 100,0 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 52,2 % de ces conducteurs par rapport à seulement 0,0 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

12.4 Présence de drogues chez les 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 2014. On trouvera au tableau 3-15, en page 47, 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 très élevée à l'Île-du-Prince-Édouard en 2014, puisque 100,0 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs mortellement blessés soumis à ces tests, un sur trois (33,3 %) a obtenu un résultat positif. La catégorie le plus fréquemment décelée chez ces conducteurs était celle des analgésiques narcotiques (100,0 %).

Tableau 12-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Île-du-Prince-Édouard, 2014

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
3	3	(100.0)	1	(33.3)

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

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs**
Analgésiques narcotiques	1	(100.0)
Stimulants du SNC	0	(0.0)
Cannabis	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 2014. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

12.5.1 Décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : 1996 – 2014. 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1).

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 un creux d'un seul en 2014. 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 2014 (20,0 %).

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 2014. 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 14,3 % par rapport à la moyenne de sept pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à six pendant la période de 2011 à 2014.

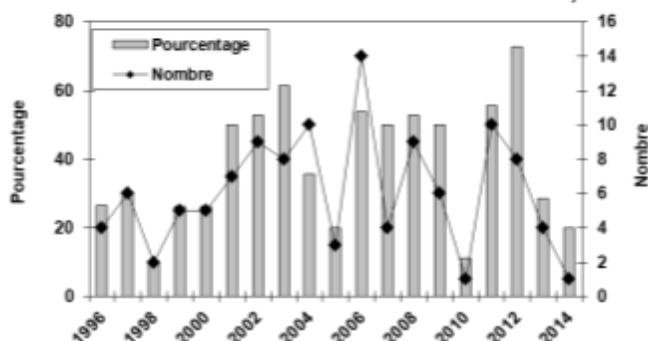
Tableau 12-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
 routièr e mettant en cause un conducteur ayant consommé de
 l'alcool: île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2014

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
2014	5	1	20.0
période de référence 2006 - 2010	14	7	50.0
période 2011 - 2014	12	6	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 routièr e dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routièr s.

Figure 12-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2014



12.5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1996 à 2014, 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).

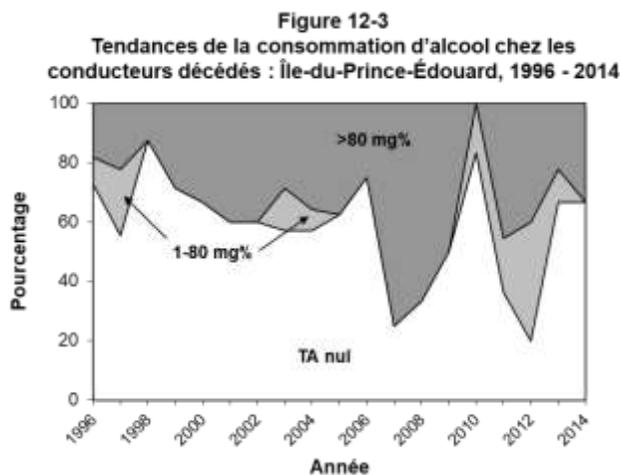
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a augmenté en général à partir de 1996 (18,2 %) pour atteindre un sommet en 2007 (75,0 %), diminuer en 2010 (0,0 %), remonter en 2011 (45,5 %), baisser jusqu'en 2013 (22,2 %) et augmenté de nouveau en 2014 (33,3 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a été diminué de façon générale entre 1996 (72,7 %) et 2007 (25,0 %), puis s'est élevé en 2010 (83,3 %) et a chuté à son plus bas en 2012 (20,0 %) avant de remonter en 2013 (66,7 %), se maintenant à ce niveau en 2014. 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 jusqu'en 2014 (0,0 %).

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 2014 a diminué de 22,8 % (passant de 55,6 % à 42,9 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 0,0 % à 14,3 %. En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 3,4 % entre les 44,4 % de la période de référence et les 42,9 % de la période de 2011 à 2014.

Tableau 12-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés : Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2014

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
2014	3	3	100.0	2	66.7	0	0.0	1	33.3
période de référence 2006-2010	9	9	100.0	5	55.6	0	0.0	4	44.4
période 2011-2014	7	7	100.0	3	42.9	1	14.3	3	42.9

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



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 2014. 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 2014, 57,1 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif, soit une hausse de 28,6 % par rapport à la période de base.

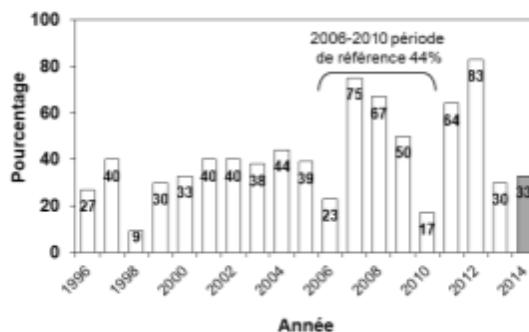
Tableau 12-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2014

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	6	1	16.7	5	83.3
2013	10	7	70.0	3	30.0
2014	3	2	66.7	1	33.3
période de référence 2006-2010	9	5	55.6	4	44.4
période 2011-2014	7	3	42.9	4	57.1

* 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 - 2014



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 2014 (25,0 %).

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 2014, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool s'est élevé à 25,0 %, soit une augmentation de 8,7 %.

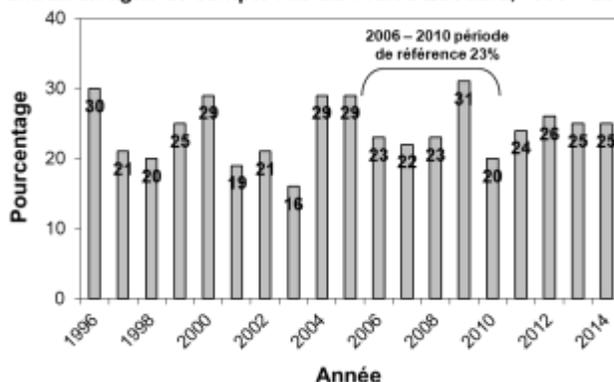
Tableau 12-8

Nombre et pourcentage des 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 - 2014

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)
2014	48	12	(25.0)
période de référence 2006-2010	61	14	(23.0)
période 2011-2014	56	14	(25.0)

*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 12-5
Pourcentage des conducteurs de véhicules routier en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1996 – 2014



12.5.4 Consommation de drogues chez les 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 15 ans (de 2000 à 2014). 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).

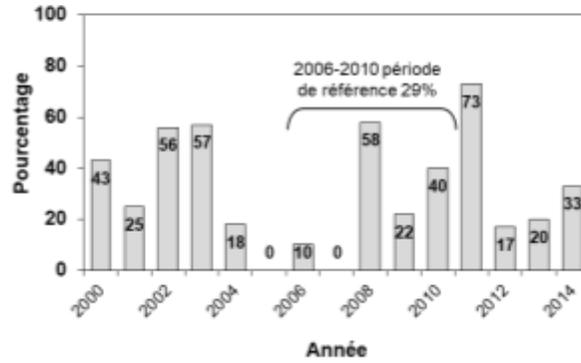
Comme on peut le constater au bas du tableau 12-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 28,6 %. Pendant la période de 2011 à 2014, 50,0 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 74,8 % 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 - 2014

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif		Positif	
				(% soumis au test)	(% soumis au test)	(% soumis au test)	(% soumis au test)
2000	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	6	6	100.0	5	83.3	1	16.7
2013	10	5	50.0	4	80.0	1	20.0
2014	3	3	100.0	2	66.7	1	33.3
période de référence 2006-2010	9	7	77.8	5	71.4	2	28.6
période 2011-2014	7	6	85.7	3	50.0	3	50.0

* 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 - 2014



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 2014. 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1). 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, six personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières à Terre-Neuve-et-Labrador en 2014. De plus, dans ces six 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 2014, trois 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 50,0 % des 26 à 35 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 26 à 35 ans représente 33,3 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool à Terre-Neuve-et-Labrador en 2014.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 33 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière à Terre-Neuve-et-Labrador en 2014. Dans 31 de ces cas (93,9 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de

compte. Parmi ces cas connus, neuf (29,0 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (32 x 0,29) on peut déterminer qu'à Terre-Neuve-et-Labrador, en 2014, 10 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 et 22,2 %, entre 20 et 25 ans, entre 36 et 45 ans et plus de 55 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne des groupes de 20 à 25 ans et de 36 à 45 ans est décédée (66,7 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes des groupes de 16 à 19 ans et de 46 à 55 ans (0,0 %).

Tableau 13-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Terre-Neuve-et-Labrador, 2014

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	1	1	100.0	0	0.0	0.0
20-25	3	3	100.0	2	66.7	22.2
26-35	6	6	100.0	3	50.0	33.3
36-45	3	3	100.0	2	66.7	22.2
46-55	5	4	80.0	0	0.0	0.0
>55	15	14	93.3	2	14.3	22.2
Sexe						
Homme	25	23	92.0	7	30.4	77.8
Femme	8	8	100.0	2	25.0	22.2
Genre de victime						
Conducteur	21	20	95.2	7	35.0	77.8
Passager	8	7	87.5	2	28.6	22.2
Piéton	4	4	100.0	0	0.0	0.0
Type de véhicule						
Automobile	12	12	100.0	6	50.0	66.7
Camion/fourgonnette	14	12	85.7	3	25.0	33.3
Motocyclette	3	3	100.0	0	0.0	0.0
(Piéton)	4	4	100.0	0	0.0	0.0
TOTAL	33	31	93.9	9	29.0	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.

13.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 77,8 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (30,4 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (25,0 %).

13.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 77,8 % étaient des conducteurs et 22,2 %, des passagers.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (35,0 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 28,6 % des

collisions dans lesquelles un passager est décédé et 0,0 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé.

13.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 66,7 % se trouvaient dans une automobile et 33,3 %, dans un camion/fourgonnette.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (50,0 %) était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé (25,0 %). Aucun des motocyclistes (0,0 %) n'est décédé dans une collision liée à l'alcool.

13.2 Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Cette partie du rapport offre un aperçu de la présence d'alcool, exclusivement chez les conducteurs décédés mortellement blessés à Terre-Neuve-et-Labrador en 2014. 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 36 à 45 ans, parmi lesquels il y a eu trois conducteurs tués en 2014; ces trois victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, deux (66,7 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 36 à 45 ans représentaient 28,6 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que deux des trois conducteurs (66,7 %) 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 deux 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 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. À Terre-Neuve-et-Labrador, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2014, puisque 90,5 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

À Terre-Neuve-et-Labrador, 36,8 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et six conducteurs mortellement blessés sur sept (85,7 %) 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 :

- > 63,2 % avaient un TA de 0 mg%;

- > 5,3 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 15,8 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 15,8 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

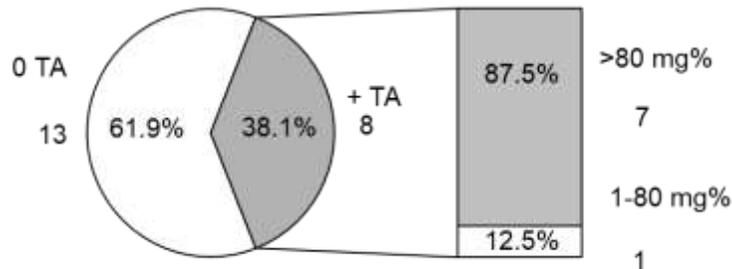
Tableau 13-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Terre-Neuve-et-Labrador, 2014

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
16-19	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
20-25	3	3	100.0	2	66.7	28.6	1	33.3	16.7
26-35	5	5	100.0	3	60.0	42.9	3	60.0	50.0
36-45	3	3	100.0	2	66.7	28.6	2	66.7	33.3
46-55	2	1	50.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
>55	7	6	85.7	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	19	17	89.5	6	35.3	85.7	6	35.3	100.0
Femme	2	2	100.0	1	50.0	14.3	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	11	10	90.9	5	50.0	71.4	4	40.0	66.7
Camion/fourgonnette	7	6	85.7	2	33.3	28.6	2	33.3	33.3
Motocyclette	3	3	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	18	16	88.9	7	43.8	100.0	6	37.5	100.0
Plusieurs véhicules	3	3	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	21	19	90.5	7	36.8	100.0	6	31.6	100.0

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

À la figure 13-1, la répartition du TA des conducteurs blessés mortellement soumis à un alcootest est extrapolée de façon à illustrer la répartition du TA pour tous les conducteurs mortellement blessés. On peut y voir que huit des 21 conducteurs mortellement blessés (38,1 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, sept, soit 87,5 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 13-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Terre-Neuve-et-Labrador, 2014



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

13.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 42,9 % avaient entre 26 et 35 ans et 28,6 %, entre 20 et 25 ans et entre 36 et 45 ans. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 50,0 % avaient entre 26 et 35 ans, 33,3 %, entre 36 et 45 ans et 16,7 %, 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 des groupes de 20 à 25 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 des groupes de 16 à 19 ans, de 46 à 55 ans et 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 85,7 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 100,0 % 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 (19 des 21 victimes ou 90,5 % étaient des hommes). Cependant, les conductrices mortellement blessées étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conducteurs (50,0 % et 35,3 %, respectivement). Tous les conducteurs (100,0 %) qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise, mais aucune (0,0 %) des conductrices.

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 71,4 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, 28,6 %. Parmi les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 66,7 % étaient des automobilistes et 33,3 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des automobilistes mortellement blessés et 33,3 % des conducteurs de camions/fourgonnettes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool, comparativement à 0,0 % des motocyclistes.

13.2.4 Variations selon le genre de collision. Une grande partie des conducteurs décédés (18 sur 21) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule et ces accidents mettaient en cause 100,0 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies.

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Près de la moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (43,8 %) avaient un TA positif, comparativement à 0,0 % 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 2014 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 (voir la section 2.2.1) 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, 149 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 7,4 % étaient liées à l'alcool.

13.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 27,3 % faisaient partie du groupe des 46 à 55 ans et 18,2 %, de celui des 26 à 35 ans. Les conducteurs du groupe des 36 à 45 ans et des plus de 55 ans représentaient 9,1 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Près d'un cinquième des conducteurs du groupe des 26 à 35 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (18,2 %). Les groupes dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions ont été ceux des 16 à 19 ans et des 20 à 25 ans (0,0 %).

13.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 54,5 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (10,2 % et 2,7 %, respectivement).

Tableau 13-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves : Terre-Neuve-et-Labrador, 2014

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	4	0	0.0	0.0
20-25	13	0	0.0	0.0
26-35	11	2	18.2	18.2
36-45	11	1	9.1	9.1
46-55	19	3	15.8	27.3
>55	38	1	2.6	9.1
Indéterminé	53	4	7.5	36.4
<u>Sexe</u>				
Homme	59	6	10.2	54.5
Femme	37	1	2.7	9.1
Indéterminé	53	4	7.5	36.4
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	80	7	8.8	63.6
Camion/fourgonnette	57	3	5.3	27.3
Motocyclette	9	1	11.1	9.1
Autre véhicule routier	3	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	46	8	17.4	72.7
Plusieurs véhicules	103	3	2.9	27.3
TOTAL	149	11	7.4	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, 63,6 % étaient des conducteurs d'automobiles, 27,3 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 9,1 %, 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 motocyclistes, soit 11,1 % comparativement à 8,8 % pour les conducteurs d'automobiles et à 5,3 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes.

13.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 72,7 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 17,4 % par rapport à 2,9 % pour ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

13.4 Présence de drogues chez les 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 2014. On trouvera au tableau 3-15,

en page 47, 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 2014, puisque 33,3 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, trois sur sept (42,9 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie de drogues la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (100 %), de même que les stimulants du SNC (66,7 %) et les analgésiques narcotiques (33,3 %).

Tableau 13-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés de
véhicules routiers : Terre-Neuve-et-Labrador, 2014

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
21	7	(33.3)	3	(42.9)

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	3	(100.0)
Stimulants du SNC	2	(66.7)
Analgésiques narcotiques	1	(33.3)
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 2014. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

13.5.1 Décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : 1996 – 2014. 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 2014. 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 (section 2.2.1).

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 2013, pour descendre à 10 en 2014. 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 baisser de façon générale jusqu'à 30,3 % en 2014.

Tableau 13-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
 routièr e mettant en cause un conducteur ayant consommé de
 l'alcool : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2014

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	36	13	36.1
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
2014	33	10	30.3
période de référence 2006 - 2010	33	13	39.4
période 2011 - 2014	36	12	33.3

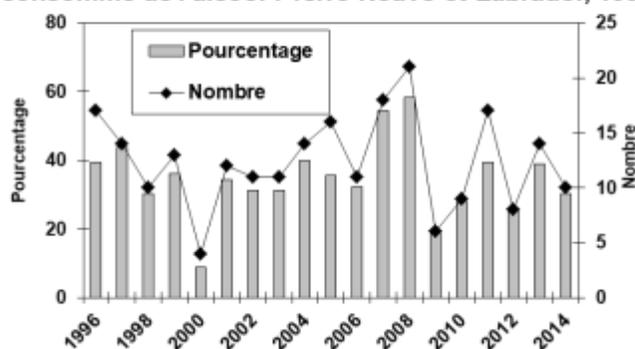
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

**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 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 15,4 % par rapport aux 39,4 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 33,3 % pendant la période de 2011 à 2014. 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 7,7 % par rapport à la moyenne de 13 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 12 pendant la période de 2011 à 2014.

Figure 13-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2014



13.5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 19 ans, soit de 1996 à 2014, 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).

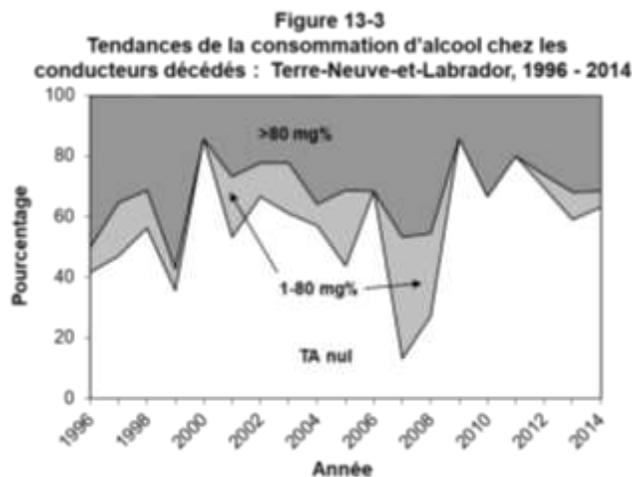
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué entre 1996 (50,0 %) et 1998 (31,3 %), a atteint un sommet en 1999 (57,1 %), a glissé jusqu'à un creux en 2009 (14,3 %), puis a augmenté de façon générale jusqu'en 2014 (31,6 %). 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 13,3 % en 2007, avant de s'élever jusqu'en 2009 (85,7 %), de baisser jusqu'en 2013 (59,1 %) et de remonter en 2014 (63,2 %). 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, puis de redescendre à 5,3 % en 2014.

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 2014 a augmenté de 29,7 % (passant de 52,6 % à 68,2 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 57,1 % (de 10,5 % à 4,5 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 25,8 % (de 36,8 % à 27,3 %).

Tableau 13-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2014

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
2014	21	19	90.5	12	63.2	1	5.3	6	31.6
période de référence 2006-2010	21	19	90.5	10	52.6	2	10.5	7	36.8
période 2011-2014	24	22	91.7	15	68.2	1	4.5	6	27.3

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



Le tableau 13-7 et la figure 13-4 contiennent aussi des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés de 1996 à 2014. 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 2014, 33,3 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 30,0 % par rapport à la période de référence.

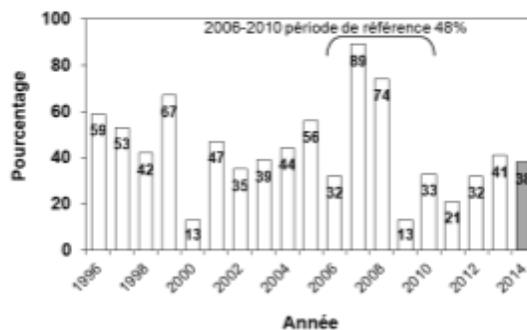
Tableau 13-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2014

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
2014	21	13	61.9	8	38.1
période de référence 2006-2010	21	11	52.4	10	47.6
période 2011-2014	24	16	66.7	8	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 13-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif: Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2014



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 2012-2014. 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 entrerait en ligne de compte a augmenté de façon générale entre 1996 (20,9 %) et 1999 (25,2 %), a dégringolé à 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 un creux de 7,4 % en 2014.

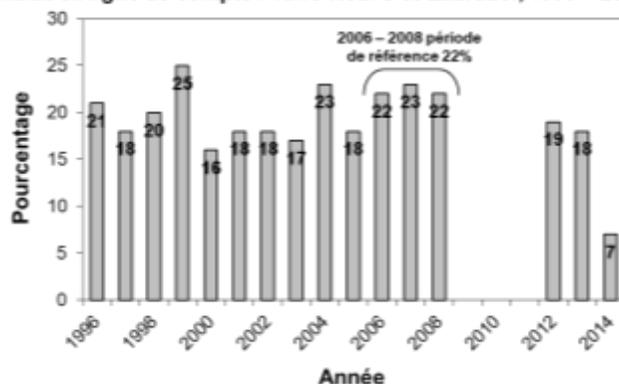
Tableau 13-8
Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2014

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)
2014	149	11	(7.4)
période de référence 2006-2008	130	29	(22.3)
période 2011-2014	152	22	(14.5)

*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.

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 2014, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool était de 14,5 %, ce qui constitue une diminution de 35,0 %.

Figure 13-5
Pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrainé en ligne de compte : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 – 2014



13.5.4 Consommation de drogues chez les 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 15 ans (de 2000 à 2014). 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).

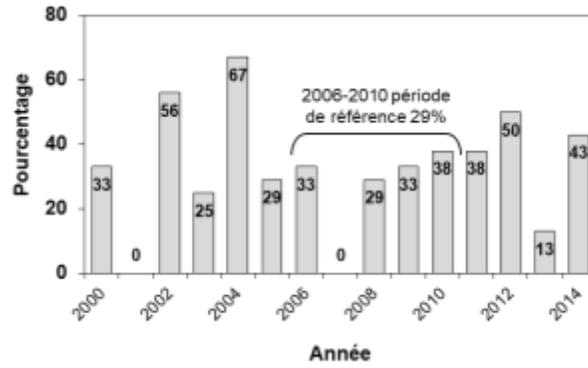
Comme on peut le constater au bas du tableau 13-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 28,6 %. Le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage était de 37,5 % en 2011, de 50,0 % en 2012, de 12,5 % en 2013 et de 42,9 % en 2014. De 2011 à 2014, 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 - 2014

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	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
2014	21	7	33.3	4	57.1	3	42.9
période de référence 2006-2010	21	7	33.3	5	71.4	2	28.6
période 2011-2014	24	9	37.5	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 - 2014



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 2014. 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 deux – 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 2014, 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, deux (50,0 %) était lié à l'alcool.

14.2 Présence 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 2014. 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 seulement un conducteur mortellement blessé en 2014. Ce conducteur a été soumis à un alcootest dont les résultats ont été négatifs.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2014 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 (voir la section 2.2.1) 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, 27 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 25,9 % étaient liées à l'alcool.

Tableau 14-1
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves : Yukon, 2014

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**	4	3	75.0	42.9
26-35	5	1	20.0	14.3
36-45	3	1	33.3	14.3
46-55	4	1	25.0	14.3
>55	11	1	9.1	14.3
<u>Sexe</u>				
Homme	15	2	13.3	28.6
Femme	12	5	41.7	71.4
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	14	3	21.4	42.9
Camion/fourgonnette	12	4	33.3	57.1
Motocyclette	1	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	18	7	38.9	100.0
Plusieurs véhicules	9	0	0.0	0.0
TOTAL	27	7	25.9	100.0

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

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

14.3.1 Âge des conducteurs. Les conducteurs des groupes de 16 à 19 ans et de 20 à 25 ans ont été regroupés (groupe des 16 à 25 ans) de façon à s'assurer qu'aucun d'entre eux ne serait identifié. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves,

42,9 % avaient entre 16 et 25 ans et 14,3 % 26 et 35 ans, entre 36 et 45 ans, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans.

Au sein des groupes d'âge, 75,0 % des conducteurs ayant entre 16 et 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des plus de 55 ans (9,1 %).

14.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 71,4 % étaient des femmes. 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 (41,7 % et 13,3 %, respectivement).

14.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 57,1 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes et 42,9 %, des conducteurs d'automobiles.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de camions/fourgonnettes – 33,3 % de ces conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 21,4 % des conducteurs d'automobiles et 0,0 % des motocyclistes.

14.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 100,0 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules – 38,9 % de ces conducteurs par rapport à 0,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule.

14.4 Présence de drogues des conducteurs mortellement blessés

En 2014, il n'y a eu au Yukon qu'un conducteur de véhicule routier mortellement blessé.

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; 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 2014. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

14.5.1 Décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : 1996 – 2014. 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 2014. 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 (voir la section 2.2.1).

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 rester relativement stable jusqu'en 2013, puis monter à deux en 2014. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a diminué de manière générale entre 1996 (66,7 %) et 2001 (0,0 %), a atteint un sommet à 75,0 % en 2010, est redescendu à 25,0 % en 2013, puis est remonté à 50,0 % en 2014.

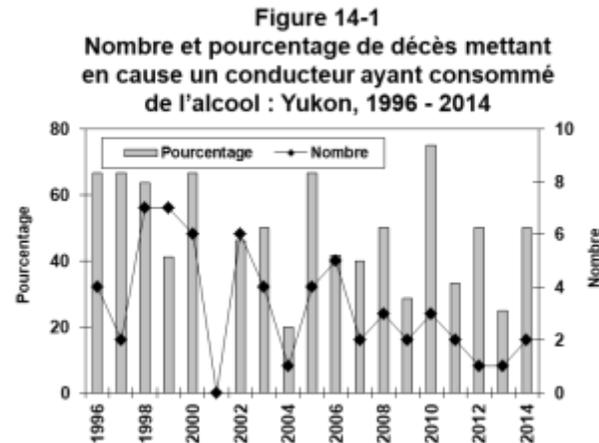
Comme on peut le voir, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de trois décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 42,9 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a augmenté de 16,6 %, passant de 42,9 % pendant la période de référence (2006 – 2010) à 50,0 % pendant la période de 2011 à 2014. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on constate une baisse de 33,3 % par rapport à la moyenne de trois pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à deux pendant la période de 2011 à 2014.

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 - 2014

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
2014	4	2	50.0
période de référence 2006 - 2010	7	3	42.9
période 2011 - 2014	4	2	50.0

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

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



14.5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. En raison du trop petit nombre de cas, soit un conducteur mortellement blessé en 2014, 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 2014, plutôt que pour la période de 1996 à 2014 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 (38,2 %) 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 (47,2 %), a chuté à un creux de 15,8 % en 2012, pour se relever en 2013 (26,1 %) et redescendre légèrement en 2014 (25,9 %).

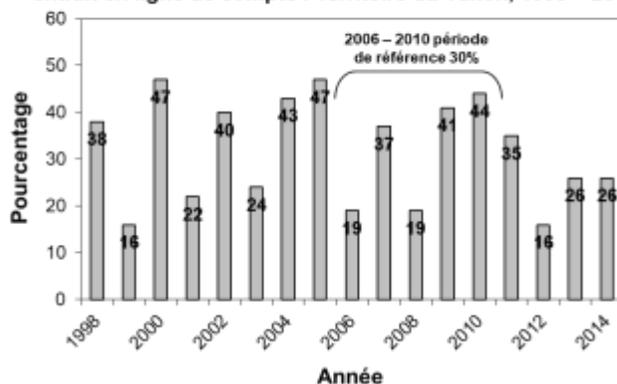
Comme le montre la figure 14-3, pendant la période de référence (2006 – 2010), 29,6 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. Pendant la période de 2011 à 2014, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool s'est élevé à 25,0 %, soit une diminution de 15,5 %.

Tableau 14-3
Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans
des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en
ligne de compte : Territoire du Yukon, 1998 - 2014

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1998	34	13	(38.2)
1999	55	9	(16.4)
2000	32	15	(46.9)
2001	36	8	(22.2)
2002	43	17	(39.5)
2003	29	7	(24.1)
2004	21	9	(42.9)
2005	36	17	(47.2)
2006	27	5	(18.5)
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)
2014	27	7	(25.9)
période de référence 2006-2010	27	8	(29.6)
période 2011- 2014	24	6	(25.0)

*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 14-2
Pourcentage des conducteurs en cause dans des
collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool
entrait en ligne de compte : Territoire du Yukon, 1998 – 2014



14.5.4 Consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés. En raison du trop petit nombre de cas, soit un conducteur mortellement blessé en 2014, 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 2014. 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 quatre – et de conducteurs mortellement blessés – deux – 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 2014, quatre 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, deux (50,0 %) étaient liés à l'alcool.

15.2 Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Les Territoires du Nord-Ouest comptaient deux conducteurs mortellement blessés en 2014. Aucun des deux n'a été soumis à un alcootest.

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 2014 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 (voir la section 2.2.1) 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, sept conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces conducteurs, aucun (0,0 %) n’a été en cause dans une collision liée à l’alcool.

Tableau 15-1
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l’alcool ayant provoqué des blessures graves : Territoires du Nord-Ouest, 2014

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l’alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l’alcool
<u>Âge</u>				
26-35	2	0	0.0	0.0
36-45	1	0	0.0	0.0
46-55	2	0	0.0	0.0
>55	2	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	3	0	0.0	0.0
Femme	4	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	1	0	0.0	0.0
Camion/fourgonnette	4	0	0.0	0.0
Motocyclette	2	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	3	0	0.0	0.0
Plusieurs véhicules	4	0	0.0	0.0
TOTAL	7	0	0.0	0.0

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

15.3.1 Âge des conducteurs. Parmi les conducteurs de 26 à 35 ans, 36 à 45 ans, 46 à 55 ans et plus de 55 ans, aucun n’était en cause dans des collisions liées à l’alcool ayant provoqué des blessures graves.

15.3.2 Sexe des conducteurs. Ni les conducteurs ni les conductrices n’étaient en cause dans des collisions liées à l’alcool ayant provoqué des blessures graves.

15.3.3 Type de véhicule. Parmi les conducteurs d'automobiles, les conducteurs de camions/fourgonnettes et les motocyclistes, aucun n'était en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

15.3.4 Genre de collision. Aucun conducteur n'a été en cause dans une collision à un seul véhicule ou à plusieurs ayant provoqué des blessures graves.

15.4 Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés

Il y a eu deux conducteurs mortellement blessés dans les Territoires du Nord-Ouest en 2014. Aucun des deux n'a été soumis à un test de dépistage de drogues.

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; 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 2014. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

15.5.1 Décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : 1996 – 2014. En raison du petit nombre de collisions survenues sur des voies publiques mettant en cause des véhicules routiers (quatre en 2014), toute tendance serait statistiquement peu fiable et, par conséquent, aucune n'est indiquée.

15.5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. En raison du petit nombre de cas – soit deux conducteurs mortellement blessés en 2014 – 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 entraînait 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, s'est relevé en 2013 (37,5 %) puis a fléchi de nouveau en 2014 (0,0 %).

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 2014, 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.

15.5.4 Consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés. En raison du trop petit nombre de cas – deux conducteurs mortellement blessés en 2014 – toute tendance serait statistiquement peu fiable et, par conséquent, aucune n'est indiquée.

Tableau 15-2

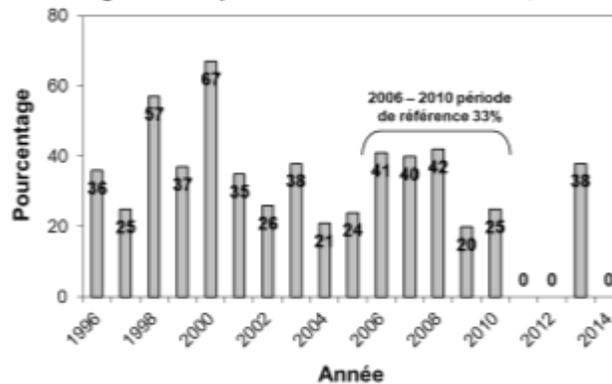
Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrain en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest, 1996 - 2014

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)
2014	7	0	(0.0)
période de référence 2006-2010	12	4	(33.3)
période 2011- 2014	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 des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest, 1996 – 2014



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 2014. 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 2014, il n'y a eu aucune victime mortellement blessée de collision de véhicules sur une voie publique.

16.2 Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Il n'y a eu aucun conducteur mortellement blessé dans des collisions routières au Nunavut en 2014.

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

Aucun conducteur de véhicule routier n'a été en cause dans une collision ayant provoqué des blessures graves au Nunavut en 2014.

16.4 Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés

Il n'y a eu aucun conducteur mortellement blessé dans des collisions routières au Nunavut en 2014.

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; 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 2014. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

16.5.1 Décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : 1996 – 2014. En raison du petit nombre de collisions survenues sur des voies publiques mettant en cause des véhicules routiers (aucun décès en 2014), toute tendance serait statistiquement peu fiable et, par conséquent, aucune n'est indiquée.

16.5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. En raison du petit nombre de cas – soit aucun conducteur mortellement blessé en 2014 – 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 16-1 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. 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. Puis en 2014, aucun conducteur de véhicule routier n'a été en cause dans une collision ayant provoqué des blessures graves.

Comme le montre le tableau 16-1, 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 2014, le pourcentage moyen de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était de 0,0 %.

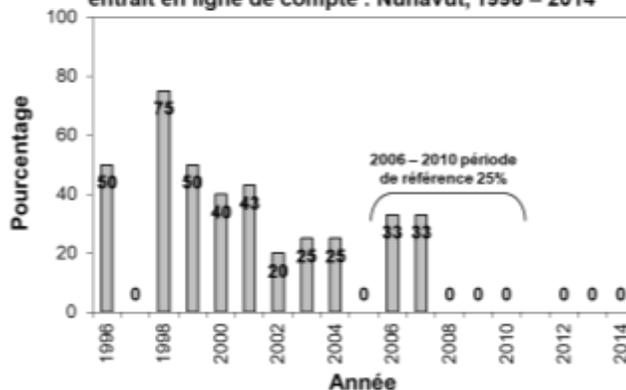
Tableau 16-1

Nombre et pourcentage des 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 - 2014

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)
2014	0	0	(0.0)
période de référence 2006-2010	4	1	(25.0)
période 2011-2014	1	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 des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Nunavut, 1996 – 2014



16.5.4 Consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés. En raison du trop petit nombre de cas – aucun conducteur mortellement blessé en 2014 – 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.

Brown, S.W.; Vanlaar, W.G.M. et Robertson, R.D. 2017. **Le problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada : 2013**. 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.