

Série des rapports du CCATM sur la sécurité routière

Le problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada : 2015

octobre 2019.

© Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

Préparé par :

S.W. Brown, W.G.M. Vanlaar, and R.D. Robertson
The Traffic Injury Research Foundation of Canada
Ottawa, Ontario

La présente publication peut être reproduite sans permission à condition qu'elle soit utilisée uniquement pour des études privées, de la recherche, de la critique, de l'analyse ou pour faire l'objet d'un sommaire dans un journal et que la source soit parfaitement identifiée.

ISBN#: 978-1-927993-62-0

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 2015, 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 Desjardins (anciennement 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 2015, 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
- > le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis.

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 2015 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..... | iii |
| 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 | 17 |
| 4.0 COLOMBIE-BRITANNIQUE | 63 |
| 5.0 ALBERTA..... | 81 |
| 6.0 SASKATCHEWAN | 99 |
| 7.0 MANITOBA..... | 117 |
| 8.0 ONTARIO | 135 |
| 9.0 QUÉBEC..... | 153 |
| 10.0 NOUVEAU-BRUNSWICK | 171 |
| 11.0 NOUVELLE-ÉCOSSE | 191 |
| 12.0 ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD..... | 209 |
| 13.0 TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR..... | 226 |
| 14.0 YUKON..... | 245 |
| 15.0 TERRITOIRES DU NORD-OUEST..... | 253 |
| 16.0 NUNAVUT..... | 259 |
| 17.0 BIBLIOGRAPHIE..... | 263 |

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 Desjardins (anciennement 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

L. Lapointe
Coroner en chef
Bureau du Coroner en chef
Colombie-Britannique

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

D^{re} E. Brooks-Lim
Médecin légiste en chef
Procureur général 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
Saskatchewan

K. Stewart
Coroner en chef
Ministère de la Justice de la Saskatchewan

W.A. Keith
Registraire des véhicules
Société d'assurance publique du Manitoba

D^r J. Younes
Médecin légiste en chef
Ministère de la Justice du Manitoba

C. DeRose
Directeur
Direction de la sensibilisation et des politiques
en matière de sécurité
Ministère des Transports 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

J. Harland
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

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

V. Janz
Directeur, Direction des transports
Ministère de la Voirie et des Travaux publics du
Yukon

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

D^r D. Huyer
Coroner en chef pour l'Ontario
Ministère de la Sécurité communautaire et des
Services correctionnels de l'Ontario

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

H. Jones
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

S. Samok
Directeur, Division des véhicules automobiles
Nunavut

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 2015, 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 Desjardins (anciennement 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 Desjardins (anciennement 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 2015, 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 2011-2015 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 Desjardins (anciennement 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 2015, 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;
- > le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de cannabis.

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 fédérales-provinciales-territoriales de sécurité routière (*VSR 2010*, *SSR 2015* et maintenant *SSR 2025*) 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.

Il convient de noter que sur les 1 948 personnes qui sont mortes à la suite d'une collision au Canada, 1 633 (ou 83,8 %) sont décédées dans les 30 jours qui ont suivi la collision survenue sur une voie publique, mettant en cause au moins un véhicule routier. Les données sur les victimes de collision pour 2015, 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.

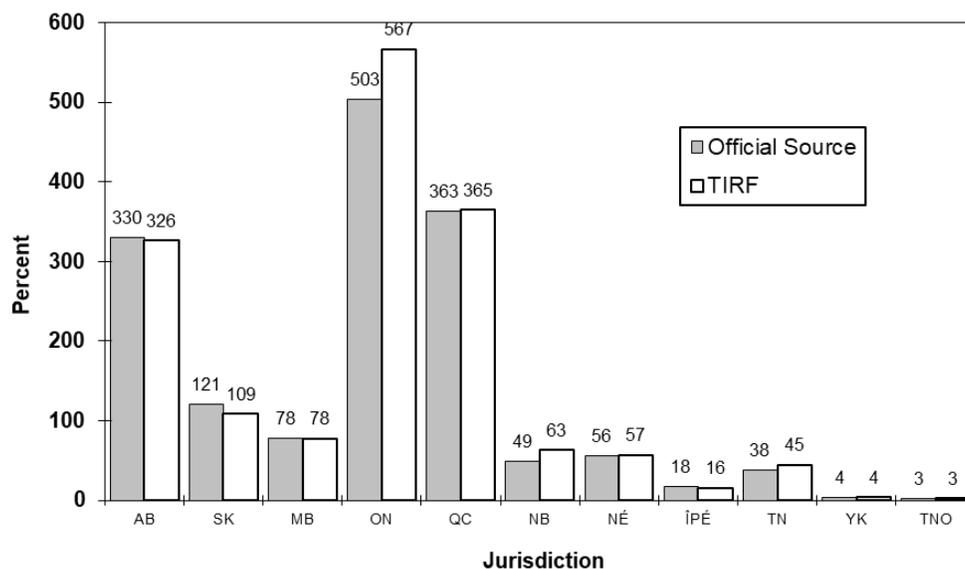
Nombre de victimes : Comparaison des sources officielles à la Base de données sur les collisions mortelles. La *Base de données sur les collisions mortelles* contient des renseignements sur 1 633 personnes mortellement blessées dans des collisions au Canada, en 2015 (à l'exclusion de la Colombie-Britannique). 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 2014, décès en 2015), 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 2015. 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 2015 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 : 2015



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.

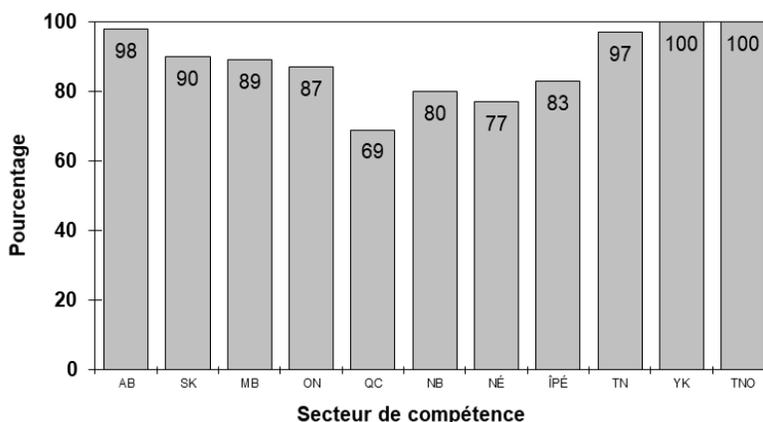
Au Canada, en 2015, près de deux victimes sur trois étaient des conducteurs de véhicules (66,4 %); 19,4 % étaient des passagers et 14,2 %, des piétons. On voit bien que les occupants de véhicules, plus particulièrement les conducteurs, demeurent le principal groupe de préoccupation.

Fréquence des tests d'alcoolémie. L'inclusion de données objectives sur la présence d'alcool dans le sang des victimes de la route constitue une importante caractéristique de la *Base de données sur les collisions mortelles*. La valeur de cette information dépend grandement de la fréquence à laquelle les tests sont effectués afin de déterminer la présence d'alcool dans les liquides organiques des victimes.

En 2015, 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 (84,2 %), que les piétons (69,7 %) et les passagers (25,0 %). 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 (70,9 % et 27,0 %, respectivement).

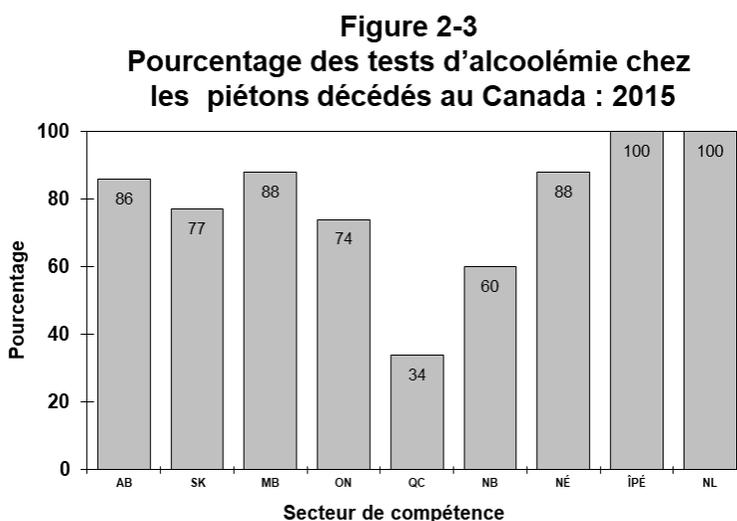
La fréquence des alcootests varie non seulement en fonction du genre de victime, mais également des secteurs de compétence. On illustre cet aspect à la figure 2-2 qui montre la fréquence des tests d'alcoolémie effectués chez les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours suivant la collision, dans les provinces et les territoires.

Figure 2-2
Pourcentage des tests d'alcoolémie chez les conducteurs décédés au Canada : 2015



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 34,1 % au Québec à 100,0 % à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador.



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 2015 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 2015. 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 (21,4 %) et du Nunavut (10,8 %), 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 2015, 10 524 personnes ont été grièvement blessées dans des collisions routières; 12 672 conducteurs étaient en cause dans ces collisions. Ces données dans le cas du Canada excluent le Yukon dont les données sur les collisions ayant provoqué des blessures

graves n'était pas disponible au moment de la préparation du présent rapport. Le tableau 2-1 montre le nombre de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves, dans chaque province et territoire. L'Alberta compte le plus grand nombre de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves (3 752 conducteurs ou 29,6 % du total « national »); le Nunavut représente le secteur où a été enregistré le plus faible nombre de conducteurs dans ce genre de collisions, soit 1 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, 2015

| Secteur de compétence | Nombre de conducteurs | % du total |
|---------------------------|-----------------------|--------------|
| Colombie-Britannique | 2,022 | 16.0 |
| Alberta | 3,752 | 29.6 |
| Saskatchewan | 431 | 3.4 |
| Manitoba | 562 | 4.4 |
| Ontario | 3,013 | 23.8 |
| Québec | 2,099 | 16.6 |
| Nouveau-Brunswick | 228 | 1.8 |
| Nouvelle-Écosse | 326 | 2.6 |
| Ile-du-Prince-Édouard | 63 | 0.5 |
| Terre-Neuve-et-Labrador | 168 | 1.3 |
| Territoire du Yukon* | | 0.0 |
| Territoires du Nord-Ouest | 7 | 0.1 |
| Nunavut | 1 | 0.0 |
| TOTAL | 12,672 | 100.0 |

* Les données n'étaient pas disponibles au moment de la publication.

Genre de blessés graves. La *Base de données sur les collisions ayant provoqué des blessures graves* comprend des renseignements sur les personnes qui ont été grièvement blessées dans une collision routière et sur tous les conducteurs en cause dans ces collisions. Les conducteurs sont ceux qui conduisent tous les types de véhicules routiers. Il convient de noter que l'analyse du genre de véhicules occupés par les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves au Canada en 2015 exclut le Québec. Depuis mars 2010, le Québec regroupe les automobiles et les camions légers en une seule catégorie de données sur les collisions. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves, près de la moitié étaient des automobilistes (48,8 %), 38,1 % conduisaient des camions/fourgonnettes, 9,1 %, des motocyclettes, 3,0 %, des semi-remorques et 1,0 %, 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, les indicateurs suivants sont utilisés 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;
- > le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis.

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 comme étant 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 94,7 % 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 2015, a été élevée,

puisque 84,6 % 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 69,7 % dans l'ensemble, pourcentage qui s'élève à 70,9 % si l'on exclut les victimes de moins de 16 ans.

Les données descriptives sur les piétons mortellement blessés qui ont consommé de l'alcool sont fournies dans la section relative au Canada (3.0), mais pas dans les sections du rapport portant sur les provinces ou les territoires (4.0 à 16.0). Le nombre de piétons mortellement blessés dans la plupart des secteurs de compétence est relativement restreint, de sorte que les résultats détaillés pour ces secteurs de compétence ne seraient pas fiables. De plus, les résultats de différents secteurs de compétence ne sont pas déclarés afin de protéger la vie privée. Cependant, les données sur la présence générale de piétons mortellement blessés ayant consommé de l'alcool sont présentées dans la section du rapport concernant l'ensemble du Canada (3.3).

2.2.4 Le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

La mesure dans laquelle l'alcool entre en ligne de compte dans les collisions qui provoquent des blessures graves n'est pas très bien documentée et, par conséquent, est mal comprise, principalement pour deux raisons. Premièrement, les conducteurs en cause dans ces collisions sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Deuxièmement, les agents de police ne consignent pas toujours la présence d'alcool dans ces collisions (consulter Mayhew et coll., 1997, qui

étudie les limites de l'information sur la consommation d'alcool dans les rapports des policiers sur les collisions).

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

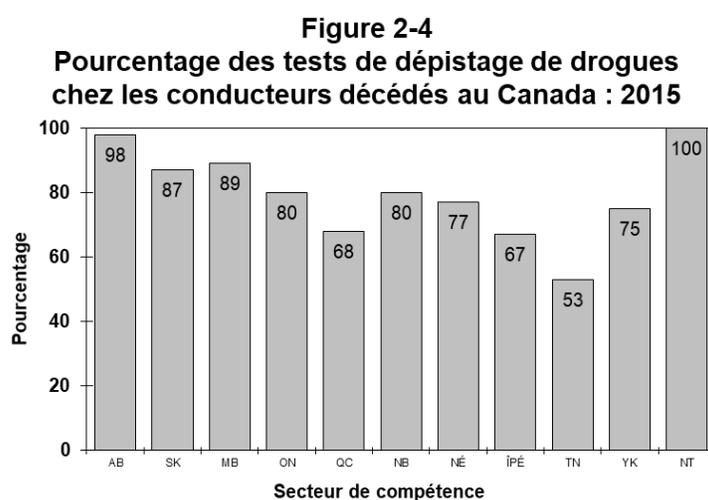
On a constaté une forte corrélation entre les résultats des mesures substitutives et ceux des mesures plus directes du problème des collisions liées à l'alcool, p. ex. le nombre de conducteurs décédés ayant consommé de l'alcool, tel que déterminé par les analyses sanguines; de plus, ces mesures donnent une estimation assez fiable des tendances de la fréquence de consommation d'alcool dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Cependant, elles ont une validité limitée, c.-à-d. que les conducteurs qui ont consommé de l'alcool ne sont pas tous dépistés, de sorte qu'elles fournissent une estimation probablement « conservatrice » de l'ampleur du problème (voir Mayhew et coll., 1997).

2.2.5 Le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues. L'ampleur du problème des collisions mortelles liées à la consommation de drogue est habituellement mesurée en fonction du nombre et du pourcentage de conducteurs décédés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues. 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 sur les drogues 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 2015 a été élevée, puisque 80,1 % 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 53,3 % à Terre-Neuve-et-Labrador et 100,0 % dans les Territoires du Nord-Ouest.



Non seulement 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, mais 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 2015, 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 2015 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2015 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 se trouvait (voir les types de véhicules qui sont inclus à 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 111 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Canada en 2015. De plus, dans 105 de ces cas (94,6 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, 36 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2015. La colonne

suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 34,3 % des 16 à 19 ans décédés ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans des collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 7,7 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2015.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 1 633 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière au Canada, en 2015. Dans 1 547 (94,7 %) de ces cas, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 466, soit 30,1 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (1 633 x 0,301), on peut déterminer qu'*au Canada (exclusion faite de la Colombie-Britannique), en 2015, 492 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, 2015

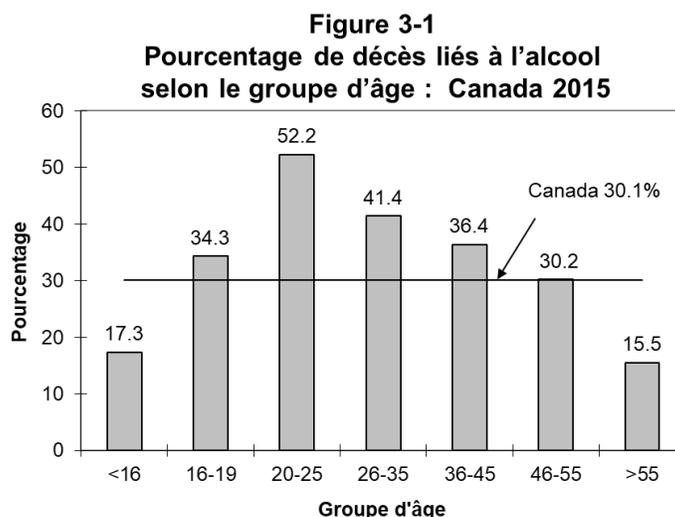
| Catégorie de victimes | Nombre de décès* | Consommation d'alcool connue | | Décès liés à l'alcool (DLA) | | |
|----------------------------------|------------------|------------------------------|-------------|-----------------------------|------------------|-------------------|
| | | Nombre | % du total | Nombre | % des cas connus | % de tous les DLA |
| Groupe d'âge | | | | | | |
| <16 | 54 | 52 | 96.3 | 9 | 17.3 | 1.9 |
| 16-19 | 111 | 105 | 94.6 | 36 | 34.3 | 7.7 |
| 20-25 | 210 | 203 | 96.7 | 106 | 52.2 | 22.7 |
| 26-35 | 242 | 232 | 95.9 | 96 | 41.4 | 20.6 |
| 36-45 | 179 | 173 | 96.6 | 63 | 36.4 | 13.5 |
| 46-55 | 246 | 235 | 95.5 | 71 | 30.2 | 15.2 |
| >55 | 591 | 547 | 92.6 | 85 | 15.5 | 18.2 |
| Sexe | | | | | | |
| Homme | 1155 | 1097 | 95.0 | 380 | 34.6 | 81.5 |
| Femme | 478 | 450 | 94.1 | 86 | 19.1 | 18.5 |
| Genre de victime | | | | | | |
| Conducteur | 1085 | 1039 | 95.8 | 312 | 30.0 | 67.0 |
| Passager | 316 | 292 | 92.4 | 90 | 30.8 | 19.3 |
| Piéton | 231 | 215 | 93.1 | 63 | 29.3 | 13.5 |
| Indéterminé | 1 | 1 | 100.0 | 1 | 100.0 | 0.2 |
| Type de véhicule | | | | | | |
| Automobiles | 722 | 692 | 95.8 | 166 | 24.0 | 35.6 |
| Camions/fourgonnettes | 414 | 392 | 94.7 | 172 | 43.9 | 36.9 |
| Motocyclettes | 182 | 173 | 95.1 | 48 | 27.7 | 10.3 |
| Autres véhicules routiers | 27 | 26 | 96.3 | 4 | 15.4 | 0.9 |
| Véhicules non routiers (Piétons) | 57 | 49 | 86.0 | 13 | 26.5 | 2.8 |
| TOTAL | 1633 | 1547 | 94.7 | 466 | 30.1 | 100.0 |

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

3.1.1 Âge des victimes. De toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool (voir la dernière colonne), 22,7 % avaient entre 20 et 25 ans, 20,6 %, entre 26 et 35 ans, 18,2 % avaient plus de 55 ans, 15,2 % avaient entre 46 et 55 ans, 13,5 %, entre 36 et 45 ans et 7,7 % avaient entre 16 et

19 ans. Le groupe des plus jeunes (<16 ans) ne représentait que 1,9 % 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 de 20 à 25 ans et de 26 à 35 ans (52,2 % et 41,4 %, respectivement). Le plus faible taux de consommation d'alcool a été observé chez les plus jeunes et les plus âgés – puisque seulement 17,3 % des victimes de moins de 16 ans et 15,5 % de celles de plus de 55 ans sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.



3.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 81,5 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (34,6 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (19,1 %).

3.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 67,0 % étaient des conducteurs, 19,3 % étaient des passagers et 13,5 % étaient des piétons. Dans chacune de ces catégories, on constate certaines différences sur le plan de la fréquence de consommation. Pour tous les principaux genres de victimes, la fréquence de consommation d'alcool était la plus élevée (30,8 %) dans les collisions dans lesquelles un passager est décédé. Par ailleurs, la consommation d'alcool a été relevée dans 30,0 % des collisions dans lesquelles un conducteur a perdu la vie et 29,3 % de celles dans lesquelles un piéton 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 (36,9 %) se trouvaient dans un camion/fourgonnette, 35,6 %, dans une automobile, 10,3 % 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 (43,9 % par rapport à 24,0 %). La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles une personne est décédée sur une motocyclette était de 27,7 %.

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 2015. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2015 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2015 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, 2015 (exclut la Colombie-Britannique)

| Catégorie de conducteurs | Nombre de conducteurs* | Conducteurs soumis à des tests | | Pourcentage de conducteurs regroupés par TA: | | | | |
|-------------------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------|--|------------|------------|------------|-------------|
| | | Nombre | % du total | Zéro | 1-49 | 50-80 | 81-160 | >160 |
| <u>Âge</u> | | | | | | | | |
| <20** | 66 | 58 | 87.9 | 69.0 | 5.2 | 0.0 | 12.1 | 13.8 |
| 20-25 | 136 | 124 | 91.2 | 51.6 | 4.0 | 1.6 | 16.9 | 25.8 |
| 26-35 | 179 | 158 | 88.3 | 58.9 | 4.4 | 1.9 | 10.1 | 24.7 |
| 36-45 | 113 | 100 | 88.5 | 71.0 | 3.0 | 4.0 | 7.0 | 15.0 |
| 46-55 | 179 | 155 | 86.6 | 69.7 | 5.2 | 1.9 | 7.7 | 15.5 |
| >55 | 356 | 276 | 77.5 | 82.6 | 3.3 | 1.1 | 4.3 | 8.7 |
| <u>Sexe</u> | | | | | | | | |
| Homme | 819 | 704 | 86.0 | 66.1 | 4.5 | 2.0 | 8.8 | 18.6 |
| Femme | 210 | 167 | 79.5 | 83.2 | 1.8 | 0.6 | 7.8 | 6.6 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | | | | | |
| Automobile | 537 | 446 | 83.1 | 75.6 | 2.2 | 0.9 | 7.2 | 14.1 |
| Motocyclette | 166 | 143 | 86.1 | 69.9 | 7.7 | 2.8 | 8.4 | 11.2 |
| Semi-remorque | 23 | 20 | 87.0 | 85.0 | 0.0 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| Gros routier ¹ | 11 | 10 | 90.9 | 80.0 | 10.0 | 0.0 | 10.0 | 0.0 |
| Fourgonnette | 75 | 68 | 90.7 | 58.8 | 5.9 | 4.4 | 11.8 | 19.1 |
| Camion léger ² | 212 | 179 | 84.4 | 54.7 | 4.5 | 1.7 | 11.7 | 27.4 |
| Autre camion ³ | 4 | 4 | 100.0 | 75.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Autre véhicule routier ⁴ | 1 | 1 | 100.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | | | | | |
| Un seul véhicule | 420 | 350 | 83.3 | 48.9 | 5.1 | 2.6 | 14.3 | 29.1 |
| Plusieurs véhicules | 609 | 521 | 85.6 | 83.1 | 3.3 | 1.2 | 4.8 | 7.7 |
| TOTAL | 1029 | 871 | 84.6 | 69.3 | 4.0 | 1.7 | 8.6 | 16.3 |

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

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

¹ Camions de plus de 4 500 kg

² Ex. : camionnettes

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

⁴ Comprend les véhicules de secours et les autobus

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

Par exemple, chez les 20 à 25 ans, 136 conducteurs ont été tués en 2015; 124 d'entre eux (91,2 %) avaient été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi ces derniers, 51,6 % ne présentaient aucune trace d'alcool, 4,0 % avaient un TA inférieur à 50 mg%, 1,6 % avaient un TA de 50 à 80 mg%, 16,9 % avaient un TA variant entre 81 et 160 mg% et 25,8 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

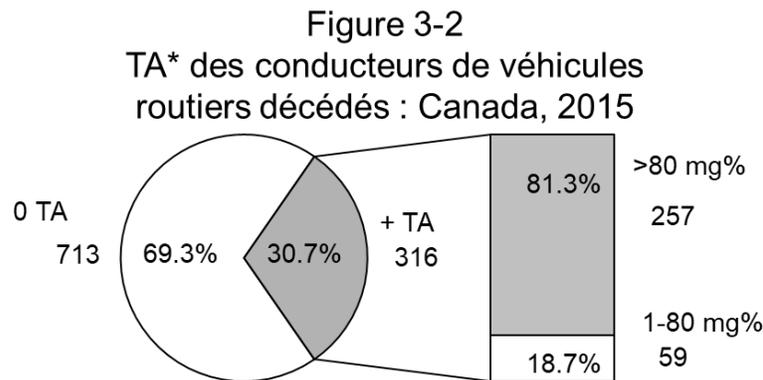
Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Comme on peut le constater, 1 029 conducteurs sont décédés dans des collisions routières au Canada en 2015. Le taux global de tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs était de 84,6 %, soit inférieur à celui de 2014 – 87,8 %. Parmi tous les conducteurs soumis à des tests au Canada :

- > 69,3 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 30,7 % avaient consommé de l'alcool;

- > 4,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,7 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%
- > 8,6 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 16,3 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Ainsi, 30,7 % des conducteurs mortellement blessés au Canada avaient consommé de l'alcool et 81,3 % 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 316 des 1 029 conducteurs (30,7 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 257, soit 81,3 %, avaient un TA de plus de 80 mg.



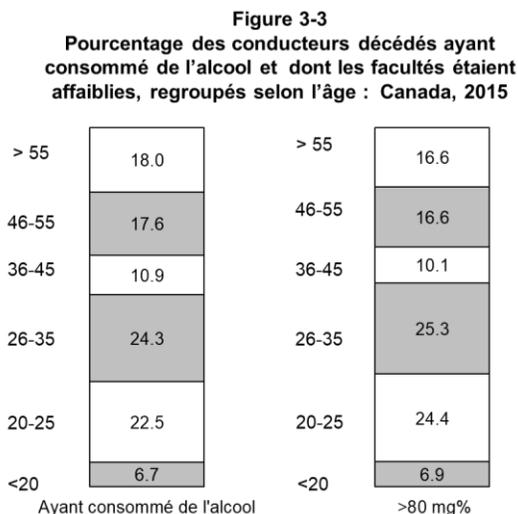
* Le nombre est estimé en fonction de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA.

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

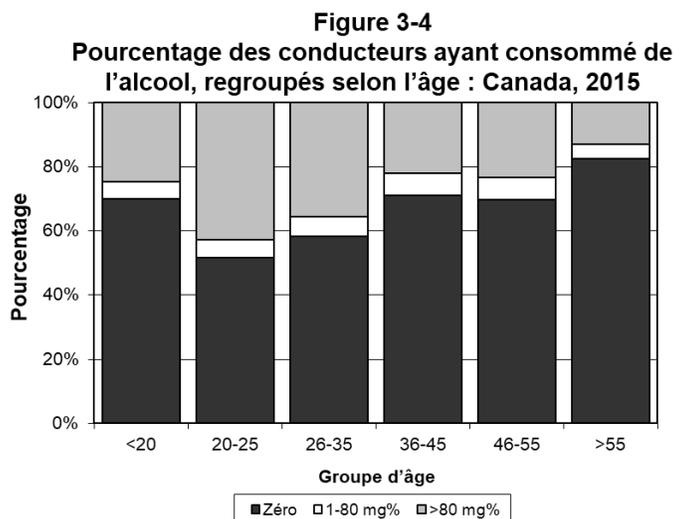
Parmi tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool, 24,4 % avaient entre 26 et 35 ans, 22,6 %, entre 20 et 25 ans, 18,0 % avaient plus de 55 ans, 17,7 % avaient entre 46 et 55 ans et 10,9 %, entre 36 et 45. Ceux qui avaient moins de 20 ans ne représentaient que 6,4 % des conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool.

De tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. dont le TA dépassait 80 mg%), 25,5 % avaient entre 26 et 35 ans, 24,5 % faisaient partie du groupe des 20 à

25 ans, 16,7 %, de celui des 46 à 55 ans et des plus de 55 ans et 10,2 % de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 20 ans ne comptaient que pour 6,5 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont le TA était supérieur à la limite légale.



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



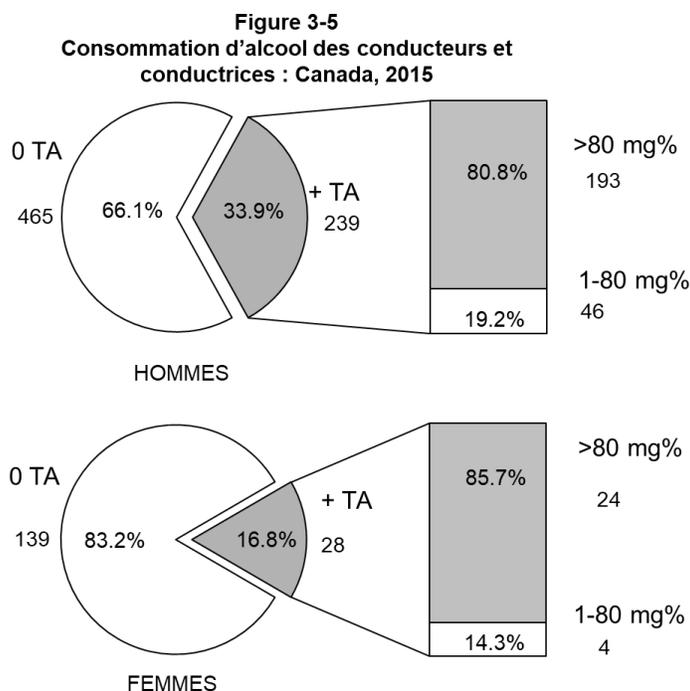
Dans le tableau 3-2, les conducteurs de moins de 16 ans et ceux du groupe de 16 à 19 ans ont été regroupés (formant le groupe des moins de 20 ans) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. Les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans étaient les plus

susceptibles d'avoir consommé de l'alcool puisque 48,4 % des conducteurs de ce groupe avaient bu. Par contre, seulement 17,4 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

3.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 89,5 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et pour 88,9 % 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 (819 des 1 029 victimes sont des hommes).

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

Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir bu que les conductrices (33,9 % et 16,8 %, respectivement). De plus, la plupart des conducteurs et des conductrices qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à la limite permise (80,8 % et 85,7 %, 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), 40,8 % étaient des conducteurs d'automobiles, 30,3 % de camions légers, 16,1 % de motocyclettes, 10,5 % de fourgonnettes, 1,1 % de semi-remorques; les conducteurs de gros routiers représentaient 0,7 % et 0,4 % étaient des conducteurs d'autres camions.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés aux facultés affaiblies (ceux dont le TA était de plus de 80 mg%), 43,8 % étaient des automobilistes, 32,3 % des conducteurs de camions légers, 12,9 % des motocyclistes, 9,7 % des conducteurs de fourgonnettes, 0,9 % des conducteurs de semi-remorques et 0,5 % 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, 2015

| 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 | 109 | 40.8 | 95 | 43.8 |
| Motocyclette | 43 | 16.1 | 28 | 12.9 |
| Semi-remorque | 3 | 1.1 | 2 | 0.9 |
| Gros routier ¹ | 2 | 0.7 | 1 | 0.5 |
| Fourgonnette | 28 | 10.5 | 21 | 9.7 |
| Camion léger ² | 81 | 30.3 | 70 | 32.3 |
| Autre camion ³ | 1 | 0.4 | 0 | 0.0 |
| TOTAL | 267 | 100.0 | 217 | 100.0 |

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

¹ Camions de plus de 4 500 kg.

² Ex : camionnettes.

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

Les figures 3-6a, 3-6b et 3-6c résument les résultats des tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs décédés en 2015, 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, 24,4 % avaient bu. Au sein de ce groupe, une forte proportion (87,2 %) avait un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale. Chez les conducteurs de fourgonnettes mortellement blessés, 41,2 % avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux (75,0 %) avaient un TA supérieur à la limite permise. Quant aux conducteurs de motocyclettes, 30,1 % avaient bu et 65,1 % 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 (45,3 %) avaient bu et, de ce nombre, 86,4 % 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 15,0 % des conducteurs de semi-remorques avaient

consommé de l'alcool. Parmi les conducteurs de ces groupes qui avaient consommé de l'alcool, 50,0 % des conducteurs de gros routiers et 66,7 % 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, 2015

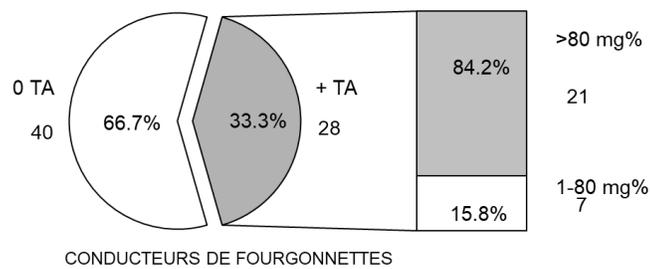
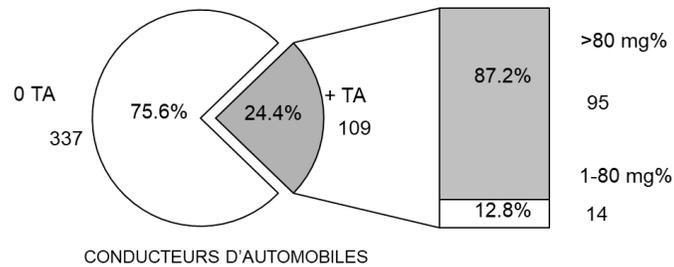


Figure 3-6b
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2015

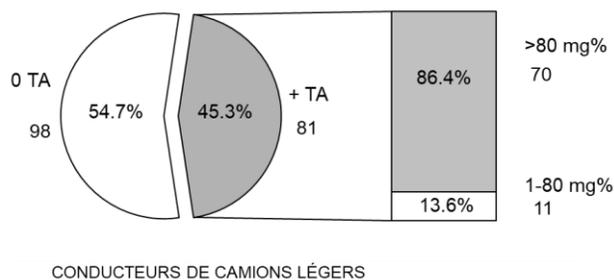
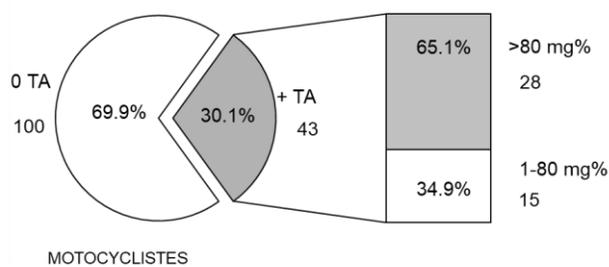
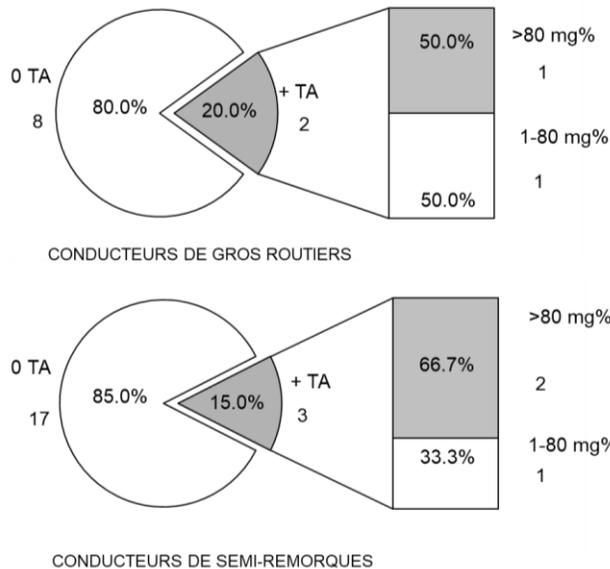


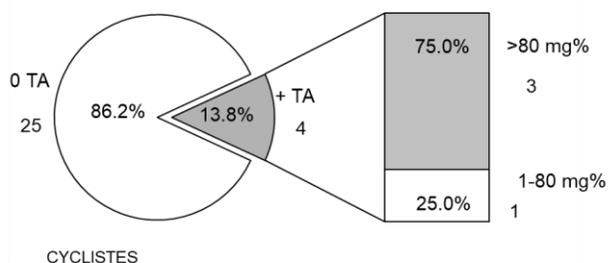
Figure 3-6c
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2015



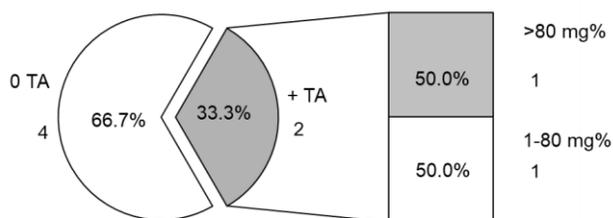
Les figures 3-6d et 3-6e présentent de l'information sur la consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules de plaisance décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (les résultats relatifs à ces types de véhicules ne sont pas inclus dans les tableaux 3-2 ou 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 13,8 % 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 (62,5 %) et 80,0 % de ces conducteurs qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à la limite autorisée.

Figure 3-6d
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2015

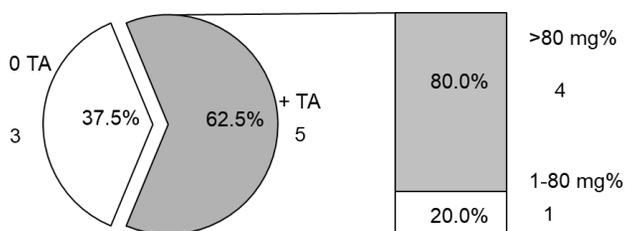


CYCLISTES



MOTONEIGISTES

Figure 3-6e
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2015

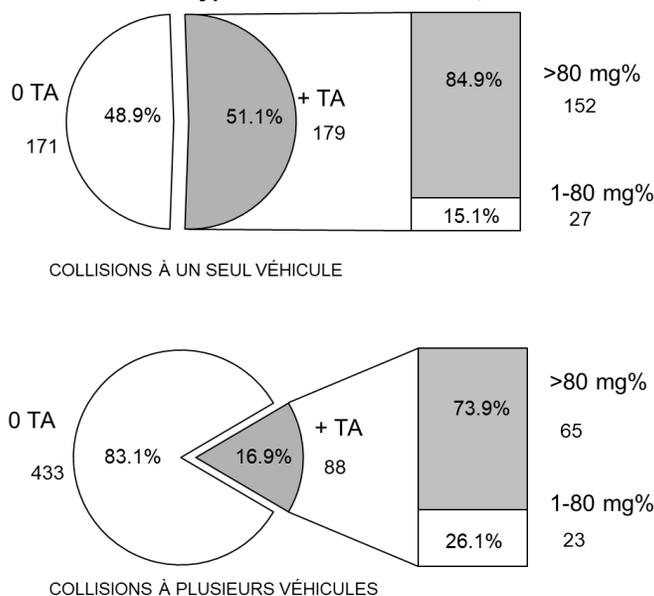


CONDUCTEURS DE VÉHICULES TOUT-TERRAIN

3.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié de tous les conducteurs décédés (420 sur 1 029, soit 40,8 %) l'ont été dans des collisions mettant en cause un seul véhicule, mais ces collisions sont associées à plus environ les deux tiers des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (67,0 % et 70,0 %, respectivement).

Cette apparente disparité serait attribuable à une représentation excessive de l'alcool dans les accidents à un seul véhicule. Comme le montre la figure 3-7, plus de la moitié des conducteurs dans les collisions mettant en cause un seul véhicule (51,1 %) avaient consommé de l'alcool selon l'alcootest, comparativement à seulement 16,9 % dans les collisions à plusieurs véhicules. La plupart des conducteurs en cause dans des collisions à un seul véhicule qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise (84,9 %). Chez les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool dans les collisions à plusieurs véhicules, 73,9 % avaient un TA supérieur à la limite.

Figure 3-7
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de collision : Canada, 2015



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 2015. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2015 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2015 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 2015, comme l'indiquent les totaux au bas du tableau, 231 piétons ont été mortellement blessés; 161 (69,7 %) d'entre eux ont été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi eux :

- > 67,1 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 32,5 % avaient consommé de l'alcool;
- > 2,5 % avaient un TA inférieur à 50 mg%;
- > 1,2 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 5,0 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;

- > 24,2 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Ainsi, 32,9 % de tous les piétons décédés avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg%.

Tableau 3-4
Consommation d'alcool des piétons décédés : Canada, 2015*

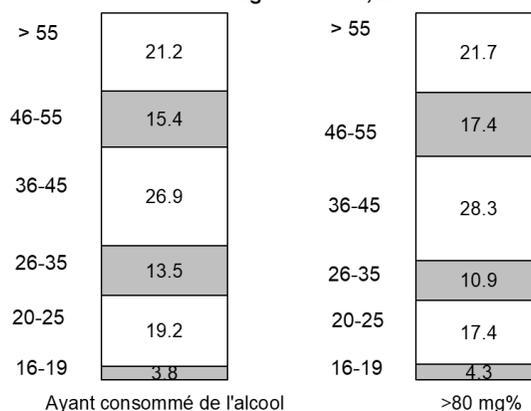
| Catégorie de piétons | Nombre de piétons | Piétons soumis à des tests | | Pourcentage de piétons regroupés par TA | | | | |
|------------------------------|-------------------|----------------------------|-------------|---|------------|------------|------------|-------------|
| | | Nombre | % du total | Zéro | 1-49 | 50-80 | 81-160 | >160 |
| <u>Âge</u> | | | | | | | | |
| <16 | 8 | 3 | 37.5 | 66.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 33.3 |
| 16-19 | 7 | 5 | 71.4 | 60.0 | 0.0 | 0.0 | 20.0 | 20.0 |
| 20-25 | 18 | 16 | 88.9 | 37.5 | 6.3 | 6.3 | 12.5 | 37.5 |
| 26-35 | 21 | 13 | 61.9 | 46.2 | 15.4 | 0.0 | 0.0 | 38.5 |
| 36-45 | 28 | 19 | 67.9 | 26.3 | 0.0 | 5.3 | 0.0 | 68.4 |
| 46-55 | 30 | 25 | 83.3 | 68.0 | 0.0 | 0.0 | 8.0 | 24.0 |
| >55 | 119 | 80 | 67.2 | 86.3 | 1.3 | 0.0 | 3.8 | 8.8 |
| <u>Sexe</u> | | | | | | | | |
| Homme | 148 | 103 | 69.6 | 62.1 | 2.9 | 1.9 | 5.8 | 27.2 |
| Femme | 83 | 58 | 69.9 | 75.9 | 1.7 | 0.0 | 3.4 | 19.0 |
| <u>Secteur de compétence</u> | | | | | | | | |
| Alberta | 35 | 30 | 85.7 | 56.7 | 0.0 | 0.0 | 3.3 | 40.0 |
| Saskatchewan | 13 | 10 | 76.9 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 |
| Manitoba | 8 | 7 | 87.5 | 42.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 57.1 |
| Ontario | 117 | 86 | 73.5 | 74.4 | 3.5 | 2.3 | 4.7 | 15.1 |
| Québec | 41 | 14 | 34.1 | 71.4 | 7.1 | 0.0 | 7.1 | 14.3 |
| Nouveau-Brunswick | 5 | 3 | 60.0 | 66.7 | 0.0 | 0.0 | 33.3 | 0.0 |
| Nouvelle-Écosse | 8 | 7 | 87.5 | 71.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 28.6 |
| Île du Prince Édouard | 1 | 1 | 100.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Terre-Neuve et Labrador | 3 | 3 | 100.0 | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 33.3 | 33.3 |
| TOTAL | 231 | 161 | 69.7 | 67.1 | 2.5 | 1.2 | 5.0 | 24.2 |

* Exclut la Colombie-Britannique.

3.3.1 Variation selon l'âge. Parmi les piétons décédés, plus de la moitié (51,5 %) avaient plus de 55 ans (119 des 231 piétons décédés). Les plus âgés, cependant, constituaient une proportion beaucoup plus petite de ceux qui avaient consommé de l'alcool et de ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%. C'est ce qu'illustre la figure 3-8. On y trouve le pourcentage de tous les piétons qui avaient consommé de l'alcool dans chaque groupe d'âge. La barre de gauche indique le pourcentage de tous les piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool, selon le groupe d'âge. À droite est indiqué le pourcentage des piétons qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, dans chaque groupe d'âge. De tous les piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool, 26,9 % avaient entre 36 et 45 ans, 21,2 % avaient plus de 55 ans, 19,2 % avaient entre 20 et 25 ans, 15,4 %, entre 46 et 55 ans, 13,5 %, entre 26 et 35 ans et 3,8 %, entre 16 et 19 ans.

Parmi les piétons décédés qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, 28,3 % avaient entre 36 et 45 ans, 21,7 % avaient plus de 55 ans, 17,4 %, entre 20 et 25 ans et entre 46 et 55 ans, 10,9 %, entre 26 et 35 ans et 4,3 %, entre 16 et 19 ans.

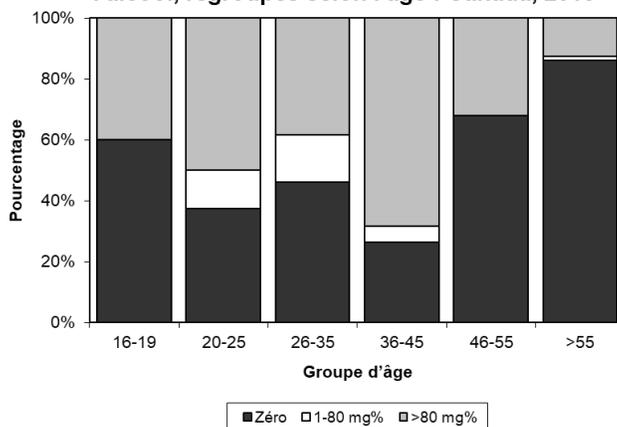
Figure 3-8
Pourcentage de tous les piétons décédés ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, regroupés selon l'âge : Canada, 2015



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 36 à 45 ans qui étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool, puisque 73,7 % des piétons de ce groupe d'âge avaient bu. Par contre, seulement 13,7 % des piétons de plus de 55 ans soumis à un alcootest avaient consommé de l'alcool.

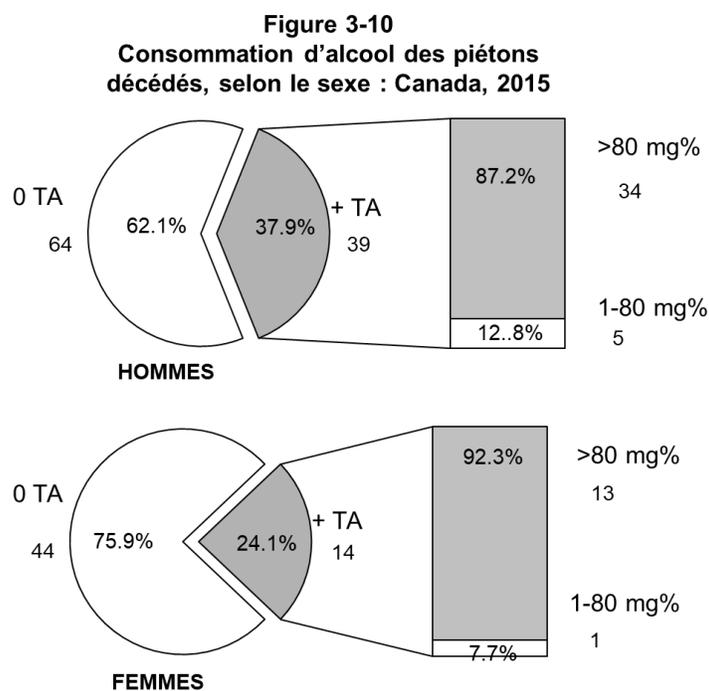
Figure 3-9
Pourcentage des piétons ayant consommé de l'alcool, regroupés selon l'âge : Canada, 2015



3.3.2 Variations selon le sexe. Les hommes comptent pour 73,6 % de tous les piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 72,3 % de tous ceux qui avaient un TA de plus de 80 mg%. S'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent 64,1 % des piétons décédés (148 des 231 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, 37,9 % avaient consommé de l'alcool et 87,2 % d'entre eux avaient un TA de plus 80 mg%. Parmi les piétonnes mortellement blessées – 21,4 % d'entre elles avaient bu et 92,3 % avaient un TA supérieur à la limite autorisée.



3.3.3 Variations selon le secteur de compétence. Parmi tous les piétons mortellement blessés, 50,6 % ont été tués en Ontario, 17,7 % au Québec et 15,2 % en Alberta. L'Ontario a enregistré 41,5 % des piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, l'Alberta, 24,5 % et la Saskatchewan, 9,4 %. Quant aux piétons décédés qui avaient un TA de plus de 80 mg%, on en a dénombré 34,0 % en Ontario, 27,7 % en Alberta et 11,1 % 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 34,1 % 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, 87,5 % au Manitoba et en Nouvelle-Écosse et 85,7 % en Alberta.

Comme le montre le tableau 3-4, les plus forts pourcentages de piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool sont ceux de Terre-Neuve-et-Labrador (66,7 %) et du Manitoba (57,1 %). Les plus faibles ont été consignés à l'Île-du-Prince-Édouard (0,0 %) et en Ontario (25,6 %).

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 2015, au Canada, à l'exclusion du Yukon, parce que les données de ce secteur de compétence n'étaient pas disponibles au moment de la préparation du présent rapport. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la fréquence de la consommation d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si la collision dans laquelle une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produite la nuit (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool (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, 2015*

| 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 | 29 | 6 | 20.7 | 0.3 |
| 16-19 | 863 | 193 | 22.4 | 10.3 |
| 20-25 | 1681 | 369 | 22.0 | 19.8 |
| 26-35 | 2415 | 405 | 16.8 | 21.7 |
| 36-45 | 2062 | 327 | 15.9 | 17.5 |
| 46-55 | 2063 | 262 | 12.7 | 14.0 |
| >55 | 2953 | 209 | 7.1 | 11.2 |
| Indéterminé | 606 | 95 | 15.7 | 5.1 |
| <u>Sexe</u> | | | | |
| Homme | 8513 | 1409 | 16.6 | 75.5 |
| Femme | 3832 | 399 | 10.4 | 21.4 |
| Indéterminé | 327 | 58 | 17.7 | 3.1 |
| <u>Type de véhicule**</u> | | | | |
| Automobile | 5160 | 792 | 15.3 | 51.6 |
| Camion/fourgonnette | 4028 | 659 | 16.4 | 42.9 |
| Motocyclette | 962 | 87 | 9.0 | 5.7 |
| Semi-remorque | 313 | 33 | 10.5 | 2.1 |
| Autre véhicule routier | 110 | 13 | 11.8 | 0.8 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | |
| Un seul véhicule | 3935 | 1315 | 33.4 | 70.5 |
| Plusieurs véhicules | 8737 | 551 | 6.3 | 29.5 |
| TOTAL | 12672 | 1866 | 14.7 | 100.0 |

* Exclut le Yukon.

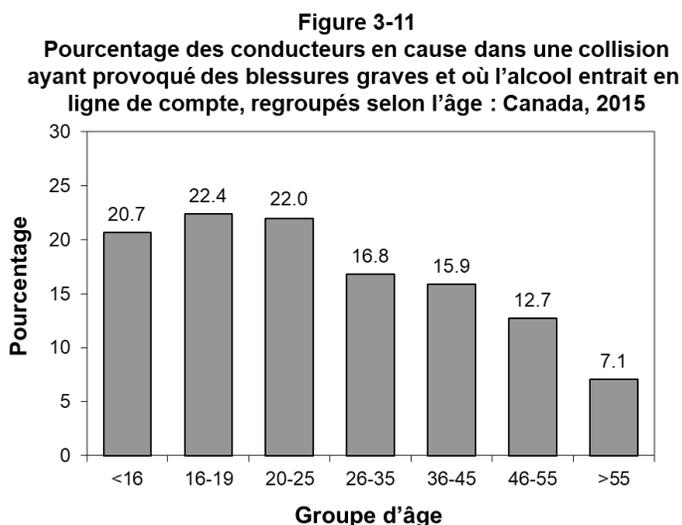
** La section concernant le type de véhicule exclut le Québec où les données relatives aux collisions d'automobiles et de camions légers sont regroupées en une seule catégorie depuis mars 2010.

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, 12 672 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 14,7 % étaient liées à l'alcool.

3.4.1 *Âge des conducteurs.* Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 21,7 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 19,8 %, de celui des 20 à 25 ans et 17,5 %, du groupe de 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 0,3 % 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 des groupes de 16 à 19 ans et de 20 à 25 ans (22,4 % et 22,0 %, respectivement). C'est dans les groupes de conducteurs les plus âgés que l'alcool a été décelé le moins souvent : 12,7 % des 46 à 55 ans et 7,1 % 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, 75,5 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool était aussi plus importante que celle des femmes (16,6 % et 10,4 %, respectivement).

3.4.3 *Type de véhicule.* Les nombres et les pourcentages de la section concernant le type de véhicules ne comprennent pas ceux du Québec où les données sur les collisions d'automobiles et de camions légers sont regroupées depuis mars 2010. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte, 50,0 % conduisaient des automobiles et 41,6 %, des camions/fourgonnettes.

Parmi les collisions à blessures graves dans lesquelles étaient en cause des conducteurs de camions/fourgonnettes, 16,4 % étaient liées à l'alcool. Le pourcentage de conducteurs en cause dans une collision liée à l'alcool ayant causé des blessures graves était de 15,3 % pour les automobilistes, de 11,8 % pour les conducteurs d'autres véhicules routiers, de 10,5 % pour les conducteurs de semi-remorques et de 9,2 % 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, 70,5 % 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 – 33,4 % de ces conducteurs par rapport à 6,3 % 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 2015. *Au moment de la rédaction de ce rapport, les données du coroner de la Colombie-Britannique pour l'année 2015 n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données de cette province sont exclues des données de 2015 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, 80,5 % des conducteurs mortellement blessés au Canada en 2015 ont été soumis à des tests de dépistage de drogues. Parmi ces conducteurs, 409 sur 828 (49,4 %) ont obtenu un résultat positif à ces tests.

3.5.1 Variations selon l'âge. Les conducteurs de moins de 16 ans et ceux de 16 à 19 ans ont été regroupés (formant le groupe des moins de 20 ans) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. 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 – 60,1 % des conducteurs de ce groupe d'âge ont obtenu un résultat positif. Comparativement, 36,8 % des conducteurs du groupe des moins de 20 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 81,9 % 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 (819 des 1 029 victimes sont des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient légèrement plus susceptibles d'obtenir un résultat positif aux tests de dépistage de drogues que les conductrices (49,9 % et 47,4 %, respectivement).

**Tableau 3-6
Consommation de drogues des conducteurs de véhicules routiers mortellement
blessés : Canada, 2015 (excluant la Colombie-Britannique)**

| Catégorie de conducteurs | Nombre de conducteurs* | Conducteurs soumis à des tests | | Résultats positifs | |
|-------------------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------|--------------------|----------------------|
| | | Nombre | % du total | Nombre | % soumis à des tests |
| <u>Âge</u> | | | | | |
| <20** | 66 | 57 | 86.4 | 21 | 36.8 |
| 20-25 | 136 | 120 | 88.2 | 68 | 56.7 |
| 26-35 | 179 | 153 | 85.5 | 92 | 60.1 |
| 36-45 | 113 | 96 | 85.0 | 51 | 53.1 |
| 46-55 | 179 | 150 | 83.8 | 69 | 46.0 |
| >55 | 356 | 252 | 70.8 | 108 | 42.9 |
| <u>Sexe</u> | | | | | |
| Homme | 819 | 672 | 82.1 | 335 | 49.9 |
| Femme | 210 | 156 | 74.3 | 74 | 47.4 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | | |
| Automobile | 537 | 419 | 78.0 | 200 | 47.7 |
| Motocyclette | 166 | 140 | 84.3 | 72 | 51.4 |
| Semi-remorque | 23 | 19 | 82.6 | 7 | 36.8 |
| Gros routier ¹ | 11 | 10 | 90.9 | 5 | 50.0 |
| Fourgonnette | 75 | 64 | 85.3 | 36 | 56.3 |
| Camion léger ² | 212 | 171 | 80.7 | 89 | 52.0 |
| Autre camion ³ | 4 | 4 | 100.0 | 0 | 0.0 |
| Autre véhicule routier ⁴ | 1 | 1 | 100.0 | 0 | 0.0 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | | |
| Un seul véhicule | 420 | 330 | 78.6 | 191 | 57.9 |
| Plusieurs véhicules | 609 | 498 | 81.8 | 218 | 43.8 |
| TOTAL | 1029 | 828 | 80.5 | 409 | 49.4 |

* 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.

⁴ Comprend les véhicules de secours et les autobus

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

3.5.3 Variations selon le type de véhicule. Dans chaque catégorie des types de véhicules, 56,3 % des conducteurs de fourgonnettes, 52,0 % des conducteurs de camions légers, 51,4 % des motocyclistes, 50,0 % des conducteurs de gros routiers, 47,7 % des automobilistes et 36,8 % 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 et d'autres véhicules routiers (0,0 %).

3.5.4 Variations selon le genre de collision. Près des trois cinquièmes des conducteurs qui ont été tués dans des collisions mettant en cause un seul véhicule (57,9 %) ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues comparativement à 43,8 % 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 42,5 % des 409 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 (41,8 %), les stimulants du SNC (27,4 %), les analgésiques narcotiques (21,0 %), les anesthésiques dissociatifs (1,7 %) et les hallucinogènes (1,2 %).

Tableau 3-7
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Canada, 2015

| 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 |
| 1029 | 828 | (80.5) | 409 | (49.4) |

| 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 | 174 | (42.5) |
| Dépresseurs du SNC | 171 | (41.8) |
| Stimulants du SNC | 112 | (27.4) |
| Analgésiques narcotiques | 86 | (21.0) |
| Anesthésiques dissociatifs | 7 | (1.7) |
| Hallucinogènes | 5 | (1.2) |
| 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 ceux du problème des collisions liées aux drogues et liées au cannabis. Les résultats concernant les indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool et celui des

collisions liées aux drogues pendant la période de 2011-2015 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 – 2015.* 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 2015. 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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 550 en 2011 pour s'élever légèrement à 562 en 2012, redescendre jusqu'à un creux de 424 en 2014 et remonter légèrement à 442 en 2015. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a diminué, de façon générale, de 34,4 % en 1996 à 28,9 % en 2005, a fini par s'élever à 34,0 % en 2010, avant de redescendre à un creux de 27,1 % en 2015.

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 665 et représentait 33,1 % de tous les décès. On peut donc dire que le pourcentage des décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool a diminué de 12,7 %, passant de 33,1 % pendant la période de référence (2006 à 2010) à 28,9 % pendant la période de 2011-2015. 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 26,2 % par rapport à la moyenne de 665 pendant la période de référence (2006 à 2010) de la Stratégie de sécurité routière 2015, puisqu'il s'établit à 491 pour la période de 2011-2015.

Tableau 3-8
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de
l'alcool: Canada, 1996 - 2015***

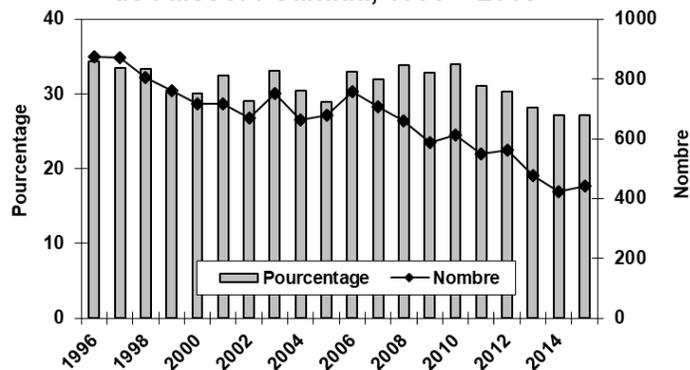
| Année | Nombre de décès | Décès liés à l'alcool | |
|----------------------------------|-----------------|-----------------------|------------|
| | | Nombre | % du total |
| 1996 | 2540 | 875 | 34.4 |
| 1997 | 2602 | 872 | 33.5 |
| 1998 | 2413 | 805 | 33.4 |
| 1999 | 2522 | 762 | 30.2 |
| 2000 | 2386 | 717 | 30.1 |
| 2001 | 2211 | 718 | 32.5 |
| 2002 | 2297 | 669 | 29.1 |
| 2003 | 2270 | 752 | 33.1 |
| 2004 | 2178 | 663 | 30.4 |
| 2005 | 2353 | 680 | 28.9 |
| 2006 | 2304 | 757 | 32.9 |
| 2007 | 2205 | 706 | 32.0 |
| 2008 | 1955 | 660 | 33.8 |
| 2009 | 1790 | 587 | 32.8 |
| 2010 | 1804 | 613 | 34.0 |
| 2011 | 1771 | 550 | 31.1 |
| 2012 | 1856 | 562 | 30.3 |
| 2013 | 1690 | 477 | 28.2 |
| 2014 | 1559 | 424 | 27.2 |
| 2015 | 1633 | 442 | 27.1 |
| période de référence 2006 - 2010 | 2012 | 665 | 33.1 |
| période 2011 - 2015 | 1701 | 491 | 28.9 |

*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.

***Exclut la Colombie-Britannique.

Figure 3-12
Nombre et pourcentage de décès mettant
en cause un conducteur ayant consommé
de l'alcool : Canada, 1996 – 2015



3.6.2 Consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2015. 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 2015 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 20 ans, soit de 1996 à 2015 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, et puis se hisser à 217 en 2015. 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, puis se hisser à 25,1 % en 2015.

Par ailleurs, le nombre de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a varié au cours de cette période de 20 ans, fluctuant entre un sommet de 846 en 1999 et 592 en 2010. 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 avant de redescendre à 69,3 % en 2015.

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, a fini par redescendre à 41 en 2014 puis a augmenté de nouveau à 50 en 2015. 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 redescendre de manière générale à 5,7 % en 2015.

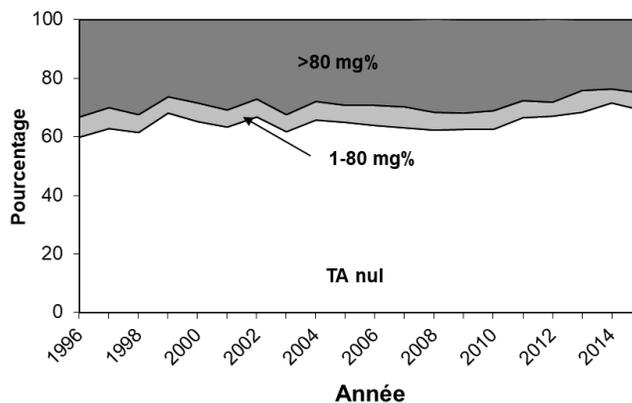
Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 3-9, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul pendant la période de 2011-2015 a augmenté de 8,9 % (passant de 62,9 % à 68,5 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une diminution de 12,5 % (de 6,4 % à 5,6 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une baisse de 16,0 % (de 30,7 % à 25,8 %).

Tableau 3-9
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Canada, 1996 - 2015

| 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 | 847 | 68.0 | 70 | 5.6 | 329 | 26.4 |
| 2000 | 1391 | 1179 | 84.8 | 769 | 65.2 | 75 | 6.4 | 335 | 28.4 |
| 2001 | 1322 | 1141 | 86.3 | 722 | 63.3 | 66 | 5.8 | 353 | 30.9 |
| 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 | 1040 | 907 | 87.2 | 621 | 68.5 | 67 | 7.4 | 219 | 24.1 |
| 2014 | 985 | 865 | 87.8 | 619 | 71.6 | 41 | 4.7 | 205 | 23.7 |
| 2015 | 1029 | 871 | 84.6 | 604 | 69.3 | 50 | 5.7 | 217 | 24.9 |
| période de référence 2006-2010 | 1245 | 1066 | 85.6 | 671 | 62.9 | 68 | 6.4 | 327 | 30.7 |
| période 2011-2015 | 1054 | 903 | 85.7 | 619 | 68.5 | 51 | 5.6 | 233 | 25.8 |

* Exclut la Colombie-Britannique.

Figure 3-13
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Canada, 1996 – 2015



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 2015. 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 2011-2015, 31,5 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif, soit une baisse de 15,1 % par rapport à la période de référence.

Tableau 3-10
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers**
mortellement blessés : Canada, 1996 - 2015***

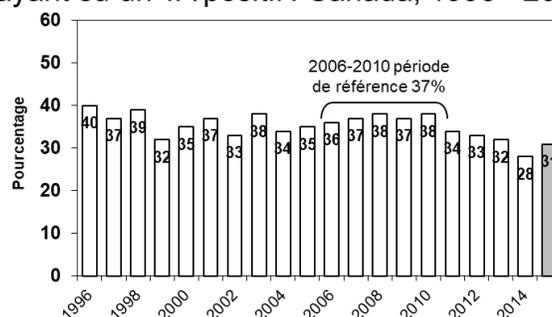
| Année | Nombre de conducteurs | Conducteurs regroupés par TA (mg%) | | | |
|--------------------------------|-----------------------|------------------------------------|------------------------|----------|------------------------|
| | | Zéro | (% soumis à des tests) | Positifs | (% soumis à des tests) |
| 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 | 1040 | 712 | 68.5 | 328 | 31.5 |
| 2014 | 985 | 705 | 71.6 | 280 | 28.4 |
| 2015 | 1029 | 713 | 69.3 | 316 | 30.7 |
| période de référence 2006-2010 | 1245 | 783 | 62.9 | 462 | 37.1 |
| période 2011-2015 | 1054 | 722 | 68.5 | 332 | 31.5 |

* 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.

*** Exclut la Colombie-Britannique.

Figure 3-14
 Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
 ayant eu un TA positif : Canada, 1996 - 2015



* 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 – 2015. 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 2015 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 20 ans, de 1996 à 2015, 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 finir par descendre à 47 en 2015. Le pourcentage de piétons décédés qui avaient un TA supérieur à 80 mg% a augmenté de façon générale passant de 33,6 % 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 et de remonter à 29,2 % en 2015.

Le nombre de piétons mortellement blessés qui n'affichaient aucune trace d'alcool a aussi diminué, passant de 141 à 75 entre 1996 et 2009, pour remonter en fin de compte à 113 en 2014 et redescendre à 108 en 2015. Le pourcentage de piétons décédés qui avaient un TA nul est passé d'environ 50 % à 60 % au cours de cette période de 20 ans. En 1997, 55,4 % des piétons mortellement blessés n'affichaient aucune trace d'alcool, comparativement au sommet de 68,9 % en 2014 et de 67,1% en 2015.

Le nombre de piétons mortellement blessés qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg% a fluctué pendant la période de 20 ans, totalisant 16 piétons en 1997, descendu à quatre en 2010, monté à 13 en

2011, puis redescendu à six en 2015. Leur pourcentage a aussi varié entre 2,3 % en 2005 et 8,3 % en 2009, avant de descendre à 2,7 % en 2013 et de s'élever de nouveau jusqu'à 3,7 % en 2015.

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 2011-2015 a augmenté de 12,4 % (passant de 56,6 % à 63,6 %). 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 12,8 % (de 36,8 % à 32,1 %).

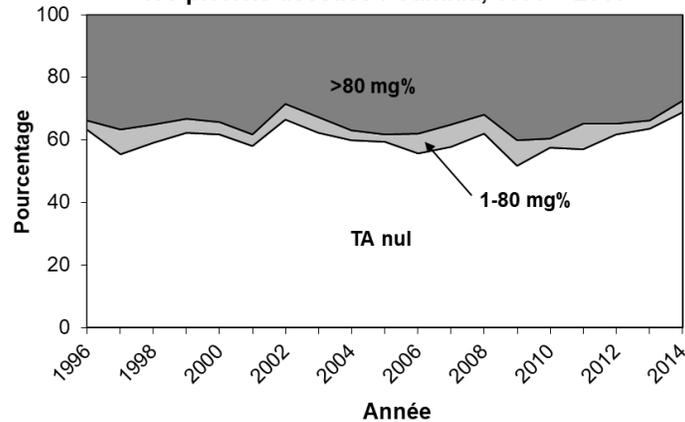
Tableau 3-11
Consommation d'alcool chez les piétons* mortellement blessés : Canada, 1996 - 2015**

| 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 | 376 | 223 | 59.3 | 141 | 63.2 | 7 | 3.1 | 75 | 33.6 |
| 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 | 148 | 61.4 | 94 | 63.5 | 4 | 2.7 | 50 | 33.8 |
| 2014 | 231 | 164 | 71.0 | 113 | 68.9 | 6 | 3.7 | 45 | 27.4 |
| 2015 | 231 | 161 | 69.7 | 108 | 67.1 | 6 | 3.7 | 47 | 29.2 |
| période de référence 2006-2010 | 243 | 152 | 62.6 | 86 | 56.6 | 10 | 6.6 | 56 | 36.8 |
| période 2011-2015 | 243 | 162 | 66.7 | 103 | 63.6 | 7 | 4.3 | 52 | 32.1 |

* 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.

Figure 3-15
Tendances de la consommation d'alcool chez
les piétons décédés : Canada, 1996 – 2015



3.6.4 *Conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : 2005 – 2015.* 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 2015. 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), le Yukon (2015) et le Nunavut (2011); c'est pourquoi le tableau 3-12 et la figure 3-16 excluent ces quatre 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 3 370 à 3 503. Ce nombre a diminué graduellement jusqu'à 2 072 en 2011, puis a augmenté à 2 097 en 2012, avant de redescendre à 1 785 en 2015. 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 20,6 % en 2006, baissant de façon générale jusqu'à 15,8 % en 2013 avant de s'élever légèrement à 16,0 % en 2014 pour tomber à son plus bas en 2015 (14,5 %). 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 2011-2015, leur présence était de 16,2 %, soit une diminution de 19,4 %.

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 entrain en ligne de compte : Canada, 2005 - 2015**

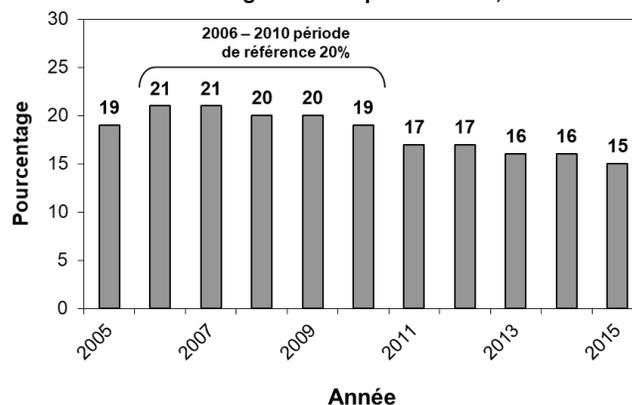
| Année | Nombre de conducteurs | Collisions liées à l'alcool | |
|--------------------------------|-----------------------|-----------------------------|--------|
| | | Nombre | % |
| 2005 | 17403 | 3370 | (19.4) |
| 2006 | 17046 | 3503 | (20.6) |
| 2007 | 15632 | 3226 | (20.6) |
| 2008 | 14393 | 2866 | (19.9) |
| 2009 | 13158 | 2652 | (20.2) |
| 2010 | 13033 | 2441 | (18.7) |
| 2011 | 11914 | 2072 | (17.4) |
| 2012 | 12211 | 2097 | (17.2) |
| 2013 | 12097 | 1914 | (15.8) |
| 2014 | 11735 | 1872 | (16.0) |
| 2015 | 12275 | 1785 | (14.5) |
| période de référence 2006-2010 | 14652 | 2938 | (20.1) |
| période 2011-2015 | 12046 | 1948 | (16.2) |

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

**Exclut le Nouveau-Brunswick, la Terre-Neuve-et-Labrador, le Yukon 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 – 2015



3.6.5 Consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés : 2000 – 2015. 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 2015 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 16 ans, soit de 2000 à 2015, 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 80,5 % en 2015.

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, de s'élever à 44,7 % en 2013, de descendre à 42,5 % en 2014 et d'atteindre un sommet à 49,4 % en 2015.

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 2011-2015, ce pourcentage avait atteint 43,4 %, soit une hausse de 19,6 %.

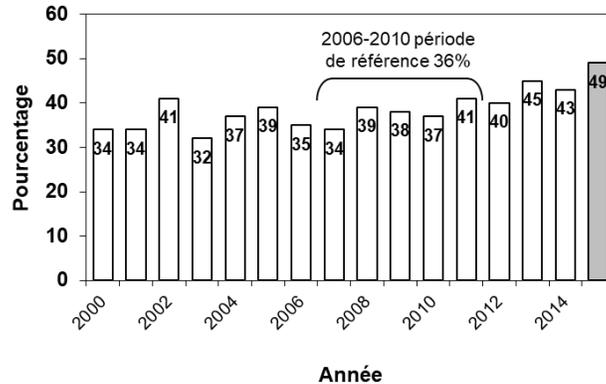
Tableau 3-13
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés de véhicules routiers : Canada**, 2000 - 2015

| 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 | 366 | 65.8 | 190 | 34.2 |
| 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 | 824 | 58.7 | 535 | 64.9 | 289 | 35.1 |
| 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 | 473 | 59.1 | 327 | 40.9 |
| 2012 | 1134 | 886 | 78.1 | 535 | 60.4 | 351 | 39.6 |
| 2013 | 1040 | 861 | 82.8 | 476 | 55.3 | 385 | 44.7 |
| 2014 | 985 | 808 | 82.0 | 465 | 57.5 | 343 | 42.5 |
| 2015 | 1029 | 828 | 80.5 | 419 | 50.6 | 409 | 49.4 |
| période de référence 2006-2010 | 1245 | 720 | 57.8 | 459 | 63.8 | 261 | 36.3 |
| période 2011-2015 | 1054 | 837 | 79.4 | 474 | 56.6 | 363 | 43.4 |

* 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 - 2015



Les données sur la consommation de cannabis chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés au cours de la période de 16 ans s'étendant de 2000 à 2015 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 80,5 % en 2015.

Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis a connu une hausse, passant de 16,1 % en 2000 à 18,2 % en 2004, est demeuré stable jusqu'en 2012, a atteint un sommet en 2013 (22,1 %), a baissé en 2014 (18,9 %) et s'est élevé de nouveau en 2015 (21,0 %).

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 2011-2015, la fréquence des résultats positifs de conducteurs mortellement blessés au test de dépistage de cannabis a atteint 19,5 %, soit une hausse de 18,9 %.

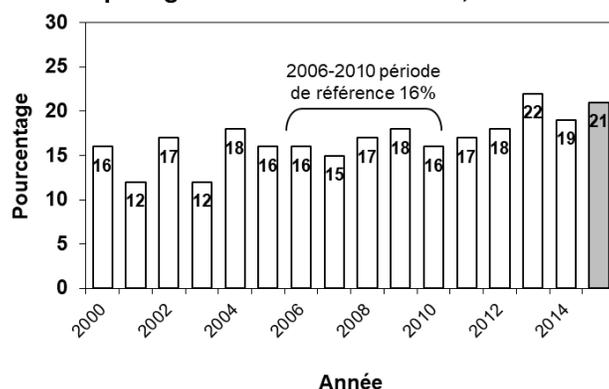
Tableau 3-14
 Consommation de cannabis des conducteurs* mortellement blessés de véhicules
 routiers : Canada**, 2000 - 2015

| 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 | 432 | 83.9 | 83 | 16.1 |
| 2001 | 1322 | 556 | 42.1 | 489 | 87.9 | 67 | 12.1 |
| 2002 | 1367 | 618 | 45.2 | 511 | 82.7 | 107 | 17.3 |
| 2003 | 1366 | 621 | 45.5 | 547 | 88.1 | 74 | 11.9 |
| 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 | 498 | 82.3 | 107 | 17.7 |
| 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 | 1040 | 861 | 82.8 | 671 | 77.9 | 190 | 22.1 |
| 2014 | 985 | 808 | 82.0 | 655 | 81.1 | 153 | 18.9 |
| 2015 | 1029 | 828 | 80.5 | 654 | 79.0 | 174 | 21.0 |
| période de référence 2006-2010 | 1245 | 720 | 57.8 | 602 | 83.6 | 118 | 16.4 |
| période 2011-2015 | 1054 | 837 | 79.4 | 674 | 80.5 | 163 | 19.5 |

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

** Exclut la Colombie-Britannique.

Figure 3-18
Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de cannabis : Canada, 2000 - 2015



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 2015;
- > 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 2015, 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 2015. 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 2015, 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. Les conducteurs du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut ont été regroupés (sous l'appellation des Territoires) de manière à ce qu'aucun conducteur ne puisse être identifié.

Au Canada, 84,6 % des conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest en 2015. Parmi eux, 30,7 % avaient un TA positif. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés soumis aux tests de dépistage de drogues était un peu plus faible (80,5 %). Parmi ceux-ci, 49,4 % ont obtenu un résultat positif. Ainsi, au Canada, 823 conducteurs mortellement blessés ont été soumis à des tests de dépistage de l'alcool et des drogues en 2015 et, de ce nombre, 159 (19,3 %) 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 se retrouve au Nouveau-Brunswick (25,7 %).

Tableau 3-15

Consommation d'alcool et de drogues des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés : Canada 2015

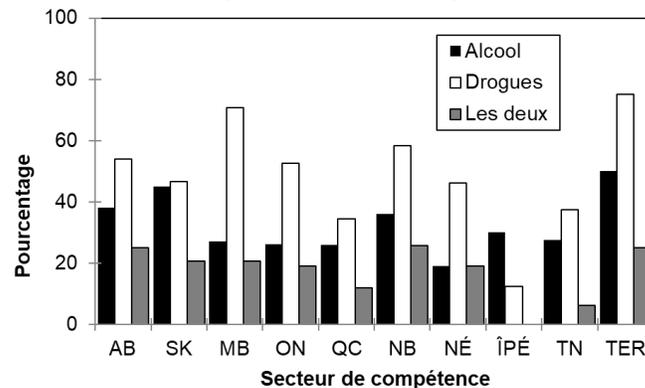
| Secteur de compétence | Nombre de conducteurs décédés* | Conducteurs soumis à l'alcootest | | | Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues | | | Conducteurs soumis aux deux tests | |
|-----------------------|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------------------|-----------------------------|
| | | Nombre** | TA nul | TA positif | Nombre** | Négatif | Positif | Nombre** | Résultats positifs aux deux |
| AB | 209 | 204 (97.6) | 126 (61.8) | 78 (38.2) | 204 (97.6) | 94 (46.1) | 110 (53.9) | 203 | 51 (25.1) |
| SK | 67 | 60 (89.6) | 33 (55.0) | 27 (45.0) | 58 (86.6) | 31 (53.4) | 27 (46.6) | 58 | 12 (20.7) |
| MB | 54 | 48 (88.9) | 35 (72.9) | 13 (27.1) | 48 (88.9) | 14 (29.2) | 34 (70.8) | 48 | 10 (20.8) |
| ON | 326 | 284 (87.1) | 210 (73.9) | 74 (26.1) | 260 (79.8) | 123 (47.3) | 137 (52.7) | 260 | 50 (19.2) |
| QC | 247 | 170 (68.8) | 126 (74.1) | 44 (25.9) | 168 (68.0) | 110 (65.5) | 58 (34.5) | 166 | 20 (12.0) |
| NB | 45 | 36 (80.0) | 23 (63.9) | 13 (36.1) | 36 (80.0) | 15 (41.7) | 21 (58.3) | 35 | 9 (25.7) |
| NE | 34 | 26 (76.5) | 21 (80.8) | 5 (19.2) | 26 (76.5) | 14 (53.8) | 12 (46.2) | 26 | 5 (19.2) |
| ÎPÉ | 12 | 10 (83.3) | 7 (70.0) | 3 (30.0) | 8 (66.7) | 7 (87.5) | 1 (12.5) | 7 | 0 (0.0) |
| TN | 30 | 29 (96.7) | 21 (72.4) | 8 (27.6) | 16 (53.3) | 10 (62.5) | 6 (37.5) | 16 | 1 (6.3) |
| TER*** | 5 | 4 (80.0) | 2 (50.0) | 2 (50.0) | 4 (80.0) | 1 (25.0) | 3 (75.0) | 4 | 1 (25.0) |
| CAN | 1029 | 871 (84.6) | 604 (69.3) | 267 (30.7) | 828 (80.5) | 419 (50.6) | 409 (49.4) | 823 | 159 (19.3) |

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

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

*** Les données des territoires (Yukon, Territoires du Nord-Ouest, Nunavut) ont été regroupées afin d'éviter que l'une d'entre elles ne soit identifiée.

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, 2015



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 2015) 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 2015. 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

Tendance des pourcentages de décès liés à l'alcool (2011 – 2015) par rapport à la période de référence (2006 – 2010)

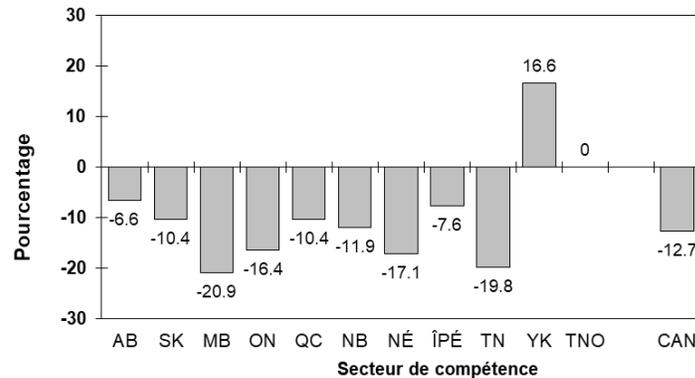
| Secteur de compétence | Moyenne de la période de référence 2006–2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Moyenne 2011 à 2015 | Écarts en pourcentage | | |
|-----------------------|--|------|------|------|------|------|---------------------|-----------------------|--|--|
| | | | | | | | | 2015 comp. à 2014 | 2015 comp. à la période de référence 2006–2010 | Moy. 2011–2015 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 | N/A |
| AB | 39.6 | 35.5 | 37.0 | 38.2 | 33.0 | 41.1 | 37.0 | 24.5 | 3.8 | -6.6 |
| SK | 43.3 | 42.8 | 34.9 | 40.2 | 42.2 | 33.0 | 38.8 | -21.8 | -23.8 | -10.4 |
| MB | 41.7 | 38.2 | 40.2 | 26.4 | 28.8 | 30.8 | 33.0 | 6.9 | -26.1 | -20.9 |
| ON | 28.7 | 24.9 | 26.3 | 23.5 | 23.2 | 21.9 | 24.0 | -5.6 | -23.7 | -16.4 |
| QC | 26.8 | 28.6 | 25.0 | 22.4 | 23.0 | 20.0 | 24.0 | -13.0 | -25.4 | -10.4 |
| NB | 36.0 | 34.8 | 35.9 | 29.6 | 17.6 | 34.9 | 31.7 | 98.3 | -3.1 | -11.9 |
| NÉ | 31.6 | 28.8 | 29.1 | 23.6 | 26.9 | 17.5 | 26.2 | -34.9 | -44.6 | -17.1 |
| ÎPÉ | 50.0 | 55.6 | 72.7 | 28.6 | 20.0 | 31.3 | 46.2 | 56.5 | -37.4 | -7.6 |
| TN | 39.4 | 37.2 | 25.8 | 38.9 | 30.3 | 24.4 | 31.6 | -19.5 | -38.1 | -19.8 |
| YK | 42.9 | 33.3 | 50.0 | 25.0 | 50.0 | 66.7 | 50.0 | 33.4 | 55.5 | 16.6 |
| TNO | 50.0 | - | 50.0 | 0.0 | 25.0 | 66.7 | 50.0 | 166.8 | 33.4 | 0.0 |
| NU | 0.0 | 0.0 | 0.0 | - | - | - | 0.0 | - | - | 0.0 |
| CAN* | 33.0 | 31.1 | 30.3 | 28.2 | 27.2 | 27.1 | 28.8 | -0.4 | -17.9 | -12.7 |

*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 2015, 28,8 % 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 cinq ans. Par ailleurs, au cours de cette même période de 2011 à 2015, 50,0 % des décès étaient liés à l'alcool au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest et 46,2 % à l'Île-du-Prince-Édouard.

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 2015 par rapport à la période de référence de 2006 à 2010. Au Canada, on observe une baisse de 12,7 % du pourcentage de décès liés à l'alcool entre la période de référence (33,0 %) et la période de 2011 à 2015 (28,8 %). Dans neuf des secteurs de compétence que nous avons analysés, il y a eu une diminution du pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool. La baisse la plus marquée au cours de la période de 2011 à 2015, par rapport à la période de référence de 2006 à 2010, est observée au Manitoba (20,9 %). 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 - 2015 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 2015. 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 2015, la moyenne était de 31,5 % au Canada, oscillant entre 0,0 % dans les Territoires du Nord-Ouest et 50,0 % à l'Île-du-Prince-Édouard et au Yukon.

Le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest pendant la période de 2011 à 2015 (31,5 %) représente une baisse de 15,1 % 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 (12,6 %) du pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest pendant la période de 2011 à 2015 (50,0 %), comparativement à la période de référence (44,4 %). Au Yukon, il n'y a eu aucun changement dans le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest pendant la période de 2011 à 2015 (50,0 %) par rapport à la période de référence de 2006 à 2010. Dans les huit 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 2015 par rapport à la période de référence de 2006 à 2010.

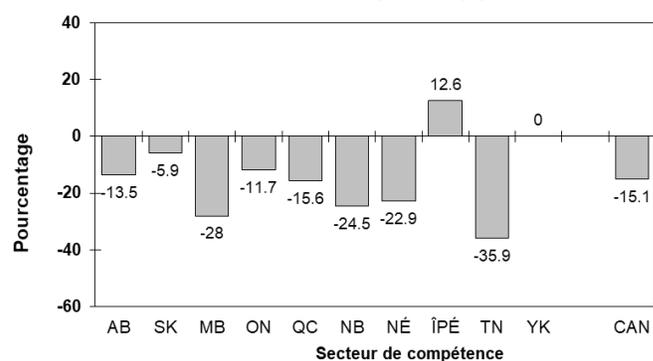
Tableau 3-17

Tendance des pourcentages de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest (2011 – 2015) par rapport à la période de référence (2006 – 2010)

| Secteur de compétence | Moyenne de la période de référence 2006–2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Moyenne 2011 à 2015 | Écarts en pourcentage | | |
|-----------------------|--|------|------|------|------|------|---------------------|-----------------------|--|--|
| | | | | | | | | 2015 comp. à 2014 | 2015 comp. à la période de référence 2006–2010 | Moy. 2011–2015 comp. à la période de référence 2006–2010 |
| CB | 39.4 | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | - | - | - |
| AB | 39.9 | 31.8 | 33.0 | 36.7 | 31.4 | 38.2 | 34.5 | 21.7 | -4.3 | -13.5 |
| SK | 42.2 | 44.3 | 31.5 | 33.8 | 43.5 | 45.0 | 39.7 | 3.4 | 6.6 | -5.9 |
| MB | 45.3 | 28.1 | 49.0 | 28.3 | 34.4 | 27.1 | 32.6 | -21.2 | -40.2 | -28.0 |
| ON | 30.7 | 28.4 | 30.8 | 28.3 | 22.1 | 26.1 | 27.1 | 18.1 | -15.0 | -11.7 |
| QC | 38.4 | 38.3 | 33.7 | 32.5 | 30.1 | 25.9 | 32.4 | -14.0 | -32.6 | -15.6 |
| NB | 42.9 | 32.5 | 32.4 | 29.0 | 22.2 | 36.1 | 32.4 | 62.6 | -15.9 | -24.5 |
| NÉ | 34.1 | 38.2 | 25.9 | 20.9 | 26.7 | 19.2 | 26.3 | -28.1 | -43.7 | -22.9 |
| ÎPÉ | 44.4 | 63.6 | 83.3 | 33.3 | 33.3 | 30.0 | 50.0 | -9.9 | -32.4 | 12.6 |
| TN | 47.4 | 20.0 | 30.4 | 40.9 | 36.8 | 27.6 | 30.4 | -25.0 | -41.8 | -35.9 |
| YK | 50.0 | 40.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 66.7 | 50.0 | - | 33.4 | 0.0 |
| TNO | 77.2 | - | - | 0.0 | - | 0.0 | 0.0 | - | - | - |
| NU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CAN* | 37.1 | 33.4 | 32.9 | 31.5 | 28.5 | 30.9 | 31.5 | 8.4 | -16.7 | -15.1 |

*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 – 2015 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, le Yukon ainsi que le Nunavut puisque les données sur les collisions ayant provoqué des blessures graves pour les cinq années de 2011 à 2015 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. Au cours de la période de 2011 à 2015, 16,2 % en moyenne des conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Au Manitoba, pendant cette période de cinq ans, 11,8 % 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, 27,6 % des conducteurs ont été en cause dans ce genre de collisions pendant la période de 2011 à 2015.

Table 3-18

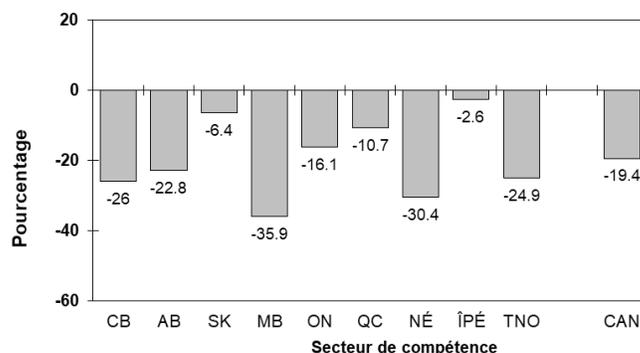
Tendance des pourcentages de conducteurs dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (2011 – 2015) par rapport à la période de référence (2006 – 2010)

| Secteur de compétence | Moyenne de la période de référence 2006–2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Moyenne 2011 à 2015 | Écarts en pourcentage | | |
|-----------------------|--|------|------|------|------|-------|---------------------|-----------------------|--|--|
| | | | | | | | | 2015 comp. à 2014 | 2015 comp. à la période de référence 2006–2010 | Moy. 2011–2015 comp. à la période de référence 2006–2010 |
| BC | 26.5 | 19.8 | 20.4 | 19.6 | 19.6 | 18.7 | 19.6 | -4.6 | -29.4 | -26.0 |
| AB | 19.7 | 16.7 | 15.7 | 14.3 | 16.7 | 13.2 | 15.2 | -21.0 | -33.0 | -22.8 |
| SK | 29.5 | 27.8 | 28.6 | 28.4 | 22.8 | 29.5 | 27.6 | 29.4 | 0.0 | -6.4 |
| MB | 18.4 | 15.6 | 10.7 | 13.1 | 11.8 | 9.4 | 11.8 | -20.3 | -48.9 | -35.9 |
| ON | 16.8 | 15.3 | 15.0 | 13.6 | 13.3 | 12.9 | 14.1 | -3.0 | -23.2 | -16.1 |
| QC | 17.8 | 17.4 | 17.9 | 15.6 | 14.4 | 13.4 | 15.9 | -6.9 | -24.7 | -10.7 |
| NB | 25.6 | 27.4 | 24.8 | N/A | 23.9 | 24.6 | - | 2.9 | -3.9 | - |
| NS | 23.7 | 17.1 | 18.6 | 15.8 | 16.6 | 14.7 | 16.5 | -11.4 | -38.0 | -30.4 |
| PE | 23.0 | 24.2 | 25.8 | 24.5 | 25.0 | 11.1 | 22.4 | -55.6 | -51.7 | -2.6 |
| NL | - | N/A | 18.6 | 17.9 | 7.4 | 14.3 | - | 93.2 | - | - |
| YK | 29.6 | 34.6 | 15.8 | 26.1 | 25.9 | N/A | - | - | - | - |
| NT | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 37.5 | 0.0 | 42.9 | 25.0 | - | 28.8 | -24.9 |
| NU | 25.0 | N/A | 0.0 | 0.0 | - | 100.0 | - | - | 300.0 | - |
| CAN* | 20.1 | 17.4 | 17.2 | 15.8 | 16.0 | 14.5 | 16.2 | -9.4 | -27.9 | -19.4 |

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

On note une baisse de 19,4 % du pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves pendant la période de 2011 à 2015 (16,2 %) par rapport à la période de référence de 2006 à 2010 (20,1 %). La figure 3-22 montre que dans les sept 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 pendant la période de 2011 à 2015, par rapport à la période de référence de 2006 à 2010 peuvent être observées au Manitoba (35,9 %) et la Nouvelle-Écosse (30,4 %).

Figure 3-22
Changement du pourcentage de conducteurs en cause dans
une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures
graves en 2011 – 2015 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 y est relativement faible par rapport aux autres secteurs. Les conducteurs du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut ont été regroupés (sous l'appellation des Territoires) de manière à ce qu'aucun conducteur ne puisse être identifié. Comme pour le tableau 3-17, les données concernant les conducteurs mortellement blessés en Colombie-Britannique ne sont pas disponibles pour 2011 à 2015. 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, 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 2015, 43,4 % des conducteurs mortellement blessés du Canada ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, les pourcentages oscillant entre 35,8 % au Québec et 54,5 % dans les Territoires.

On constate une hausse de 19,6 % du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues pendant la période de 2011 à 2015 (43,4 %) comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 (36,3 %). La figure 3-23 montre que dans dix 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 drogues. La hausse la plus prononcée, pour les conducteurs qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues

pour la période de 2011 à 2015 par rapport à la période de référence de 2006 à 2010, se situe dans les Territoires (63,7 %).

Tableau 3-19

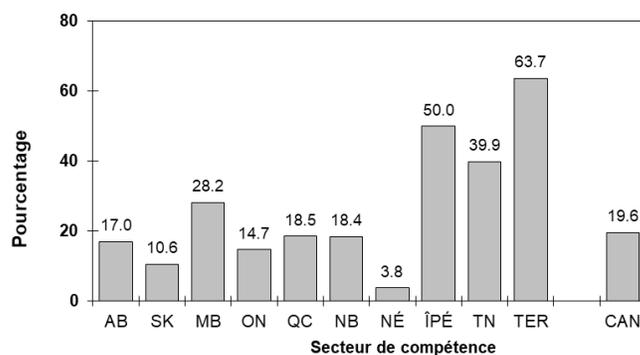
Tendance des pourcentages de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues (2011 - 2015) par rapport à la période de référence (2006 - 2010)

| Secteur de compétence | Moyenne de la période de référence 2006–2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Moyenne 2011 à 2015 | Écarts en pourcentage | | |
|-----------------------|--|------|------|------|-------|------|---------------------|-----------------------|--|--|
| | | | | | | | | 2015 comp. à 2014 | 2015 comp. à la période de référence 2006–2010 | Moy. 2011–2015 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 | N/A |
| AB | 39.3 | 35.3 | 40.6 | 55.2 | 44.0 | 53.9 | 46.0 | 22.5 | 37.2 | 17.0 |
| SK | 36.7 | 42.5 | 37.3 | 41.7 | 36.8 | 46.6 | 40.6 | 26.6 | 27.0 | 10.6 |
| MB | 37.3 | 33.9 | 44.9 | 39.1 | 53.1 | 70.8 | 47.8 | 33.3 | 89.8 | 28.2 |
| ON | 40.9 | 41.6 | 47.3 | 48.7 | 43.6 | 52.7 | 46.9 | 20.9 | 28.9 | 14.7 |
| QC | 30.2 | 44.6 | 30.5 | 35.5 | 34.9 | 34.5 | 35.8 | -1.1 | 14.2 | 18.5 |
| NB | 37.0 | 38.2 | 28.1 | 35.5 | 68.0 | 58.3 | 43.8 | -14.3 | 57.6 | 18.4 |
| NS | 39.0 | 45.5 | 37.7 | 37.2 | 36.7 | 46.2 | 40.5 | 25.9 | 18.5 | 3.8 |
| PE | 28.6 | 72.7 | 16.7 | 20.0 | 33.3 | 12.5 | 42.9 | -62.5 | -56.3 | 50.0 |
| NL | 28.6 | 37.5 | 50.0 | 12.5 | 42.9 | 37.5 | 40.0 | -12.6 | 31.1 | 39.9 |
| TER** | 33.3 | 33.3 | 0.0 | 50.0 | 100.0 | 75.0 | 54.5 | -25.0 | 125.2 | 63.7 |
| CAN* | 36.3 | 40.8 | 39.6 | 44.7 | 42.5 | 49.5 | 43.4 | 16.5 | 36.4 | 19.6 |

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

** Les données des territoires (Yukon, Territoires du Nord-Ouest, Nunavut) ont été regroupées afin d'éviter que l'une d'entre elles ne soit identifiée.

Figure 3-23
Changement du pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues en 2011 – 2015 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. Les conducteurs du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut ont été regroupés (sous l'appellation des Territoires) de manière à ce qu'aucun conducteur ne puisse être identifié. Comme pour le tableau 3-17, les données concernant les conducteurs mortellement blessés en Colombie-Britannique ne sont pas disponibles pour 2011 à 2015.

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 11,3 % au Manitoba et de 11,8 % dans les Territoires. Par ailleurs, 19,1 % des conducteurs de l'Alberta et de la Nouvelle-Écosse mortellement blessés ont obtenu des résultats positifs au test de dépistage de cannabis pendant la période de base de 2006 à 2010. Au cours de la période de 2011 à 2015, 19,4 % des conducteurs mortellement blessés du Canada ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis, les pourcentages oscillant entre 1,3 % au Manitoba et 31,4 % à Terre-Neuve-et-Labrador.

On constate une hausse de 19,0 % du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis pendant la période de 2011 à 2015 (19,4 %) 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 66,1 % pour les conducteurs qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis pour la période de 2011 à 2015 (31,4 %) par rapport à la période de référence de 2006 à 2010 (18,9 %). Par contre, il y a eu une baisse de 88,5 % 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 2015 (1,3 %) par rapport à la période de référence de 2006 à 2010 (11,3 %).

Tableau 3-20

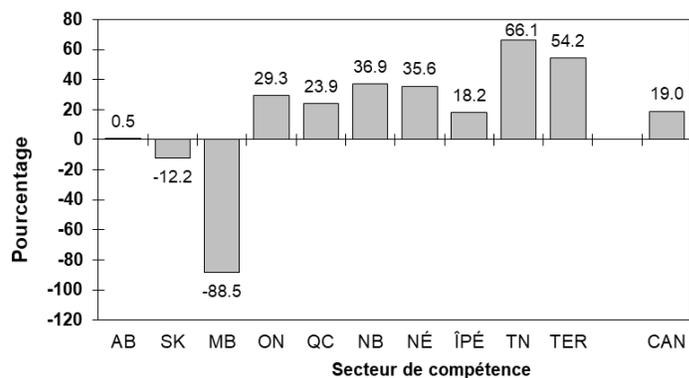
Tendance des pourcentages de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis (2011 - 2015) par rapport à la période de référence (2006 - 2010)

| Secteur de compétence | Moyenne de la période de référence 2006–2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Moyenne 2011 à 2015 | Écarts en pourcentage | | |
|-----------------------|--|------|------|------|------|------|---------------------|-----------------------|--|--|
| | | | | | | | | 2015 comp. à 2014 | 2015 comp. à la période de référence 2006–2010 | Moy. 2011–2015 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 | N/A |
| AB | 19.1 | 12.4 | 18.3 | 25.1 | 19.6 | 19.6 | 19.2 | 0.0 | 2.6 | 0.5 |
| SK | 13.9 | 15.1 | 12.0 | 9.7 | 10.5 | 13.8 | 12.2 | 31.4 | -0.7 | -12.2 |
| MB | 11.3 | 3.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.1 | 1.3 | - | -81.4 | -88.5 |
| ON | 19.1 | 20.8 | 27.1 | 29.1 | 20.3 | 25.8 | 24.7 | 27.1 | 35.1 | 29.3 |
| QC | 13.4 | 14.5 | 13.7 | 17.7 | 19.7 | 17.9 | 16.6 | -9.1 | 33.6 | 23.9 |
| NB | 17.9 | 26.5 | 12.1 | 22.6 | 28.0 | 33.3 | 24.5 | 18.9 | 86.0 | 36.9 |
| NS | 19.1 | 27.3 | 20.8 | 30.2 | 23.3 | 30.8 | 25.9 | 32.2 | 61.3 | 35.6 |
| PE | 15.4 | 36.4 | 0.0 | 20.0 | 0.0 | 12.5 | 18.2 | - | -18.8 | 18.2 |
| NL | 18.9 | 37.5 | 25.0 | 12.5 | 42.9 | 37.5 | 31.4 | -12.6 | 98.4 | 66.1 |
| TER** | 11.8 | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 18.2 | - | 111.9 | 54.2 |
| CAN* | 16.3 | 16.8 | 18.2 | 22.1 | 18.9 | 21.0 | 19.4 | 11.1 | 28.8 | 19.0 |

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

** Les données des territoires (Yukon, Territoires du Nord-Ouest, Nunavut) ont été regroupées afin d'éviter que l'une d'entre elles ne soit identifiée.

Figure 3-24
 Changement du pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis en 2011 – 2015 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 2015 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 se trouvait (voir les types de véhicules qui sont inclus à 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 |
| (Piétons) | 55 | 52 | 94.5 | 22 | 42.3 | 17.1 |
| 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 2015 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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%.

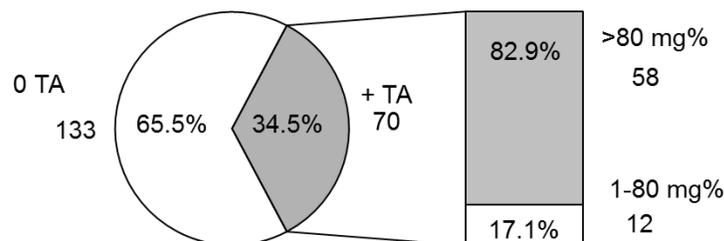
Tableau 4-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Colombie-Britannique, 2010

| 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



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

Selon le membre représentant de la Colombie-Britannique au sein du CCATM, lorsque des renseignements sont fournis sur le taux d'alcoolémie (TA) des conducteurs décédés (p. ex. la figure 3-2 de la page 19, la figure 4-1 de la page 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 2015 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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, 2 022 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 18,7 % 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, 22,8 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 19,8 % de celui des 36 à 45 ans et 18,8 % de celui des 20 à 25 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et ceux du groupe des 16 à 19 ans ne représentaient respectivement que 0,5 % et 9,3 % 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 16 à 19 ans et des 20 à 25 ans (29,4 % et 25,9 %, 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 (9,8 %).

4.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 71,7 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (19,6 % et 17,8 %, respectivement).

4.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 54,8 % conduisaient des automobiles, 36,2 %, des camions/fourgonnettes, 6,3 %, des motocyclettes, 2,4 %, des semi-remorques et 0,3 %, 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 automobilistes, soit 20,5 % par rapport à 20,0 % pour les conducteurs de camions/ fourgonnettes, 13,8 % pour les conducteurs de semi-remorques et 9,8 % pour les motocyclistes. Parmi les conducteurs d'autres véhicules routiers, 6,7 % 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, 67,7 % 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 – 32,1 % de ces conducteurs par rapport à seulement 10,0 % 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 2015 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 les 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 2015 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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.

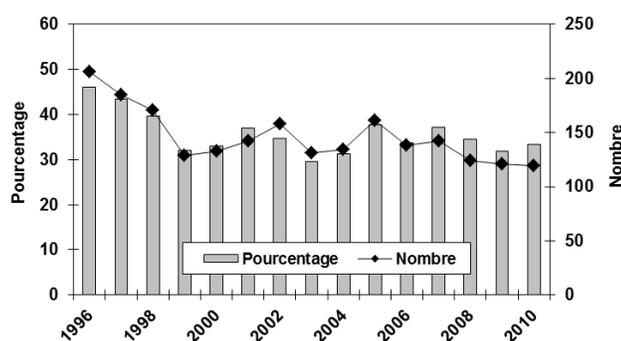
Tableau 4-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de
l'alcool : Colombie-Britannique, 1996 - 2010

| 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 2015 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).

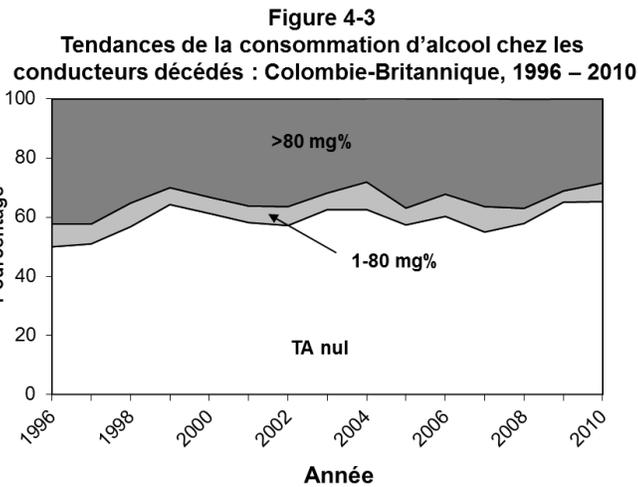
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale entre 1996 (42,3 %) jusqu'à son point le plus bas de 28,2 % en 2004 pour s'élever à 37,0 % en 2005, fluctuant jusqu'en 2008 pour baisser par la suite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

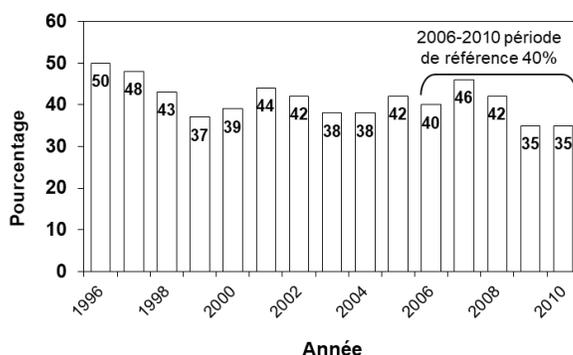
Tableau 4-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Colombie-Britannique, 1996 - 2010

| 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 2015, plutôt que pour 1996 à 2015, 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 11 ans. Entre 2005 et 2009, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a fluctué, avant de baisser à 19,8 % en 2011, de remonter à 20,5 % en 2012, et de redescendre à 18,7 % en 2015.

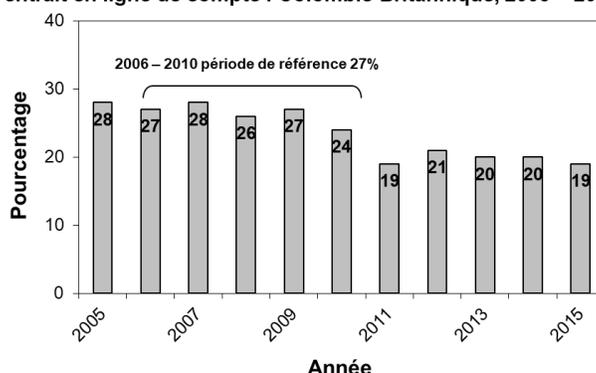
Le tableau 4-8 indique aussi que pendant la période de référence (2006 – 2010), 26,5 % en moyenne des conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. Pendant la période de 2011 à 2015, la fréquence de ces conducteurs a baissé à 19,6 %, soit une diminution de 26,0 %.

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 entrerait en
ligne de compte : Colombie-Britannique, 2005 - 2015

| 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) |
| 2015 | 2022 | 378 | (18.7) |
| période de référence 2006-2010 | 2389 | 633 | (26.5) |
| période 2011- 2015 | 1942 | 381 | (19.6) |

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

Figure 4-5
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 : Colombie-Britannique, 2005 – 2015



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 2015, 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).

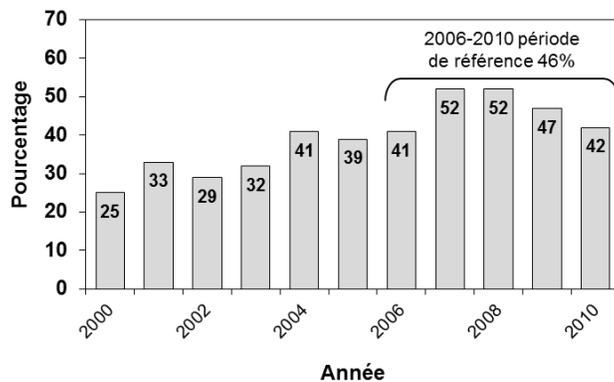
Comme on peut le constater au bas du tableau 4-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 46,6 %. En 2010, 41,7 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat 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 2015. 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 2015. 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 se trouvait (voir les types de véhicules qui sont inclus à 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 23 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Alberta en 2015. De plus, dans 20 de ces cas (87,0 %), 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, dix personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Alberta en 2015. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 50,0 % 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 7,4 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Alberta en 2015.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 326 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière en Alberta en 2015. Dans 300 de ces cas (92,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 135, soit 45,0 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (326 x 0,45), on peut déterminer qu'*en Alberta, en 2015, 147 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, 24,4 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans; 18,5 %, entre 36 et 45 ans, 13,3 %, entre 46 et 55 ans, 10,4 % avaient plus de 55 ans, 7,4 %, avaient entre 16 et 19 ans et 1,5 % avait moins de 16 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne des groupes des 20 à 25 ans (61,1 %) était décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus âgées – 20,6 % des personnes 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, 2015**

| 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 | 1.5 |
| 16-19 | 23 | 20 | 87.0 | 10 | 50.0 | 7.4 |
| 20-25 | 58 | 54 | 93.1 | 33 | 61.1 | 24.4 |
| 26-35 | 63 | 58 | 92.1 | 33 | 56.9 | 24.4 |
| 36-45 | 50 | 46 | 92.0 | 25 | 54.3 | 18.5 |
| 46-55 | 49 | 46 | 93.9 | 18 | 39.1 | 13.3 |
| >55 | 74 | 68 | 91.9 | 14 | 20.6 | 10.4 |
| Sexe | | | | | | |
| Homme | 238 | 220 | 92.4 | 106 | 48.2 | 78.5 |
| Femme | 88 | 80 | 90.9 | 29 | 36.3 | 21.5 |
| Genre de victime | | | | | | |
| Conducteur | 215 | 205 | 95.3 | 87 | 42.4 | 64.4 |
| Passager | 75 | 63 | 84.0 | 32 | 50.8 | 23.7 |
| Piéton | 35 | 31 | 88.6 | 15 | 48.4 | 11.1 |
| Indéterminé | 1 | 1 | 100.0 | 1 | 100.0 | 0.7 |
| Type de véhicule | | | | | | |
| Automobiles | 94 | 86 | 91.5 | 28 | 32.6 | 20.7 |
| Camions/fourgonnettes | 153 | 141 | 92.2 | 77 | 54.6 | 57.0 |
| Motocyclettes | 32 | 30 | 93.8 | 11 | 36.7 | 8.1 |
| Autres véhicules routiers | 6 | 6 | 100.0 | 1 | 16.7 | 0.7 |
| Véhicules non routiers (Piétons) | 6 | 6 | 100.0 | 3 | 50.0 | 2.2 |
| (Piétons) | 35 | 31 | 88.6 | 15 | 48.4 | 11.1 |
| TOTAL | 326 | 300 | 92.0 | 135 | 45.0 | 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.

5.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 78,5 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (48,2 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (36,3 %).

5.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 64,4 % étaient des conducteurs, 23,7 %, des passagers, 11,1 %, des piétons et 0,7 % des victimes dont la position n'est pas connue.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (50,8 %) a été observée dans les collisions où un passager a été tué. L'alcool était en cause dans 48,4 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé et dans 42,4 % de celles dans lesquelles un conducteur est décédé.

5.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 57,0 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette, 20,7 %, dans une automobile et 8,1 % étaient des motocyclistes, 2,2 % étaient des occupants de véhicules non routiers et 0,7 % étaient des occupants d'autres véhicules routiers.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant 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 (54,6 % par rapport à 36,7 % et 32,6 %). Parmi les occupants de véhicules non routiers, 50,0 % sont décédés dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 16,7 % des occupants d'autres véhicules routiers.

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 2015. Le tableau 5-2 présente les données selon le groupe d'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision (un ou plusieurs véhicules) pour les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique (voir la section 2.2.2).

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

Prenons par exemple le groupe des 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu 14 conducteurs tués en 2015; ces 14 victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi elles, six (42,9 %) avaient un TA

positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 7,7 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que cinq des 14 jeunes (35,7 %) 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 cinq 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 16 à 19 ans représentaient 7,2 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Alberta, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2015, puisque 97,6 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Alberta, 38,2 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 69 des 78 (88,4 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 61,8 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 2,5 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 2,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 10,3 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 23,5 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

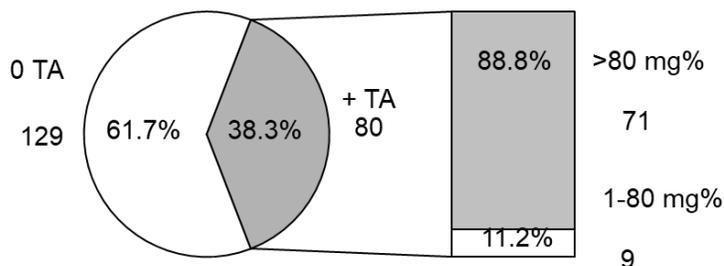
Tableau 5-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Alberta, 2015

| 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 | 14 | 14 | 100.0 | 6 | 42.9 | 7.7 | 5 | 35.7 | 7.2 |
| 20-25 | 34 | 34 | 100.0 | 18 | 52.9 | 23.1 | 17 | 50.0 | 24.6 |
| 26-35 | 48 | 47 | 97.9 | 25 | 53.2 | 32.1 | 21 | 44.7 | 30.4 |
| 36-45 | 29 | 29 | 100.0 | 9 | 31.0 | 11.5 | 7 | 24.1 | 10.1 |
| 46-55 | 35 | 32 | 91.4 | 11 | 34.4 | 14.1 | 11 | 34.4 | 15.9 |
| >55 | 49 | 48 | 98.0 | 9 | 18.8 | 11.5 | 8 | 16.7 | 11.6 |
| <u>Sexe</u> | | | | | | | | | |
| Homme | 174 | 170 | 97.7 | 68 | 40.0 | 87.2 | 60 | 35.3 | 87.0 |
| Femme | 35 | 34 | 97.1 | 10 | 29.4 | 12.8 | 9 | 26.5 | 13.0 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | | | | | | |
| Automobile | 70 | 69 | 98.6 | 20 | 29.0 | 25.6 | 19 | 27.5 | 27.5 |
| Camion/fourgonnette | 104 | 102 | 98.1 | 46 | 45.1 | 59.0 | 41 | 40.2 | 59.4 |
| Motocyclette | 29 | 27 | 93.1 | 11 | 40.7 | 14.1 | 9 | 33.3 | 13.0 |
| Semi-remorque | 5 | 5 | 100.0 | 1 | 20.0 | 1.3 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| Autre véhicule routier | 1 | 1 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | | | | | | |
| Un seul véhicule | 85 | 84 | 98.8 | 57 | 67.9 | 73.1 | 52 | 61.9 | 75.4 |
| Plusieurs véhicules | 124 | 120 | 96.8 | 21 | 17.5 | 26.9 | 17 | 14.2 | 24.6 |
| TOTAL | 209 | 204 | 97.6 | 78 | 38.2 | 100.0 | 69 | 33.8 | 100.0 |

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

Dans la figure 5-1, la répartition du TA des conducteurs blessés mortellement a été extrapolée afin d'illustrer la répartition pour tous les conducteurs mortellement blessés. On peut y voir que 80 des 209 conducteurs mortellement blessés (38,3 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 71 soit 88,8 % avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 5-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Alberta, 2015



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

5.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 32,1 % avaient entre 26 et 35 ans, 23,1 %, entre 20 et 25 ans, 14,1 %, entre 46 et 55 ans, 11,5 %, entre 36 et 45 ans et plus de 55 ans et 7,7 % 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%), 30,4 % avaient entre 26 et 35 ans, 24,6 %, entre 20 et 25 ans, 15,9 %, entre 46 et 55 ans, 11,6 % avaient plus de 55 ans, 10,1 % avaient entre 36 et 45 ans et 7,2 % avaient entre 16 et 19 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans et entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 53,2 % et 52,9 %, respectivement. Par contre, seulement 18,8 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

5.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 87,2 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 87,0 % 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 (174 des 209 victimes ou 83,3 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (40,0 % et 29,4 %, respectivement). En outre, 88,2 % des conducteurs et 90,0 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

5.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 59,0 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 25,6 %, des automobilistes, 14,1 %, des motocyclistes et 1,3 %, 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%), 59,4 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 27,5 % des automobilistes et 13,0 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 45,1 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 40,7 % des motocyclistes et 29,0 % des automobilistes avaient consommé de l'alcool. Un des cinq conducteurs de semi-remorques (20,0 %) mortellement blessés n'avait consommé d'alcool.

5.2.4 Variations selon le genre de collision. Les deux cinquièmes des conducteurs décédés (85 des 209) 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 (73,1 % et 75,4 %, 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 (67,9 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 17,5 % 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 2015 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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, 3 752 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 13,2 % étaient liées à l'alcool.

5.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 24,5 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 18,3 %, de celui des 20 à 25 ans et 17,3 %, de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans ne représentaient respectivement que 0,2 % et 10,3 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Le cinquième des conducteurs du groupe des 16 à 19 ans (20,1 %) et de celui des moins de 16 ans (20,0 %) 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 (6,6 %).

Tableau 5-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves : Alberta, 2015

| Catégorie de conducteurs | Nombre de conducteurs | Collisions liées à l'alcool | | |
|---------------------------|-----------------------|-----------------------------|-------------|---|
| | | Nombre | % du total | % de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool |
| <u>Âge</u> | | | | |
| <16 | 5 | 1 | 20.0 | 0.2 |
| 16-19 | 273 | 55 | 20.1 | 11.1 |
| 20-25 | 499 | 91 | 18.2 | 18.3 |
| 26-35 | 847 | 122 | 14.4 | 24.5 |
| 36-45 | 686 | 86 | 12.5 | 17.3 |
| 46-55 | 618 | 76 | 12.3 | 15.3 |
| >55 | 772 | 51 | 6.6 | 10.3 |
| Indéterminé | 52 | 15 | 28.8 | 3.0 |
| <u>Sexe</u> | | | | |
| Homme | 2487 | 372 | 15.0 | 74.8 |
| Femme | 1223 | 115 | 9.4 | 23.1 |
| Indéterminé | 42 | 10 | 23.8 | 2.0 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | |
| Automobile | 1333 | 166 | 12.5 | 33.4 |
| Camion/fourgonnette | 2039 | 295 | 14.5 | 59.4 |
| Motocyclette | 240 | 22 | 9.2 | 4.4 |
| Semi-remorque | 109 | 12 | 11.0 | 2.4 |
| Autre véhicule routier | 31 | 2 | 6.5 | 0.4 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | |
| Un seul véhicule | 1018 | 333 | 32.7 | 67.0 |
| Plusieurs véhicules | 2734 | 164 | 6.0 | 33.0 |
| TOTAL | 3752 | 497 | 13.2 | 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, 74,8 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (15,0 % et 9,4 %, 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, 59,4 % conduisaient des camions/fourgonnettes, 33,4 % des automobiles, 4,4 % des motocyclettes, 2,4 % des semi-remorques et 0,4 % d'autres véhicules routiers.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de camions/ fourgonnettes, puisque 14,5 % d'entre eux étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, par rapport à 12,5 % pour les automobilistes, 11,0 % pour les conducteurs de semi-remorques et 9,2 % pour les motocyclistes. Parmi les conducteurs d'autres véhicules routiers, 6,5 % 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, 67,0 % 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 – 32,7 % de ces conducteurs par rapport à seulement 6,0 % 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 2015. 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 2015, puisque 97,6 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 110 sur 204 (53,9 %) ont obtenu un résultat positif. Les dépresseurs du SNC constituaient la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (44,5 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez les conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note le cannabis (36,4 %), les stimulants du SNC (35,5 %), les analgésiques narcotiques (21,8 %) et les anesthésiques dissociatifs et les hallucinogènes (0,9 % chacun).

Tableau 5-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Alberta, 2015

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 |
| 209 | 204 | (97.6) | 110 | (53.9) |

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** |
| Dépresseurs du SNC | 49 | (44.5) |
| Cannabis | 40 | (36.4) |
| Stimulants du SNC | 39 | (35.5) |
| Analgésiques narcotiques | 24 | (21.8) |
| Anesthésiques dissociatifs | 1 | (0.9) |
| Hallucinogènes | 1 | (0.9) |
| Inhalants | 0 | (0.0) |

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

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

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

Les sections 5.1 à 5.3 portaient sur trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : 1) le nombre et le pourcentage de personnes décédées à la suite de collisions liées à l'alcool; 2) le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool; 3) le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La section 5.4 concernait la consommation de drogues par les conducteurs mortellement blessés en 2015. 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 – 2015. 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 2015. 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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 - 2015

| Année | Nombre de décès | Décès liés à l'alcool | |
|----------------------------------|-----------------|-----------------------|------------|
| | | Nombre | % du total |
| 1996 | 350 | 156 | 44.6 |
| 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 | 145 | 39.7 |
| 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 | 108 | 35.5 |
| 2012 | 332 | 123 | 37.0 |
| 2013 | 343 | 131 | 38.2 |
| 2014 | 345 | 114 | 33.0 |
| 2015 | 326 | 134 | 41.1 |
| période de référence 2006 - 2010 | 389 | 154 | 39.6 |
| période 2011 - 2015 | 330 | 122 | 37.0 |

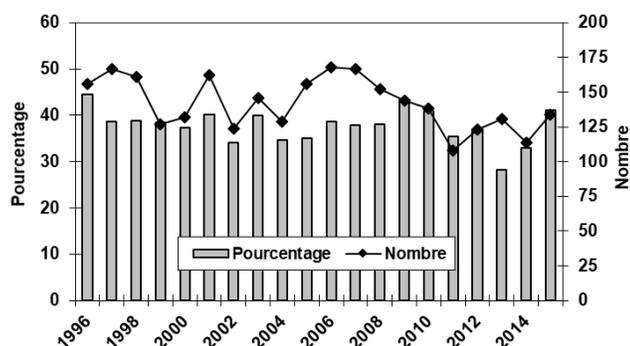
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

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

Comme 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 108 en 2011, avant de s'élever à 131 en 2013, de redescendre à 114 en 2014, puis de remonter à 134 en 2015. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a baissé de manière générale, passant d'un sommet de 44,6 % en 1996 à un creux de 33,0 % en 2014, et s'est élevé à 41,1 % en 2015.

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 6,6 % par rapport aux 39,6 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 37,0 % pendant la période de 2011-2015. 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 20,8 % par rapport à la moyenne de 154 pendant la période de référence de 2006 à 2010, puisqu'il était à 122 pendant la période de 2011 à 2015.

Figure 5-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un
conducteur ayant consommé de l'alcool : Alberta, 1996 – 2015



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 20 ans, soit de 1996 à 2015, 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, pour s'élever à 30,6 % en 2012, descendre jusqu'en 2014 (25,2 %) avant de remonter en 2015 (33,8 %). 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 %), a atteint un sommet en 2014 (68,6 %) puis est descendu en 2015 (61,8 %). 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 2015 (4,4 %).

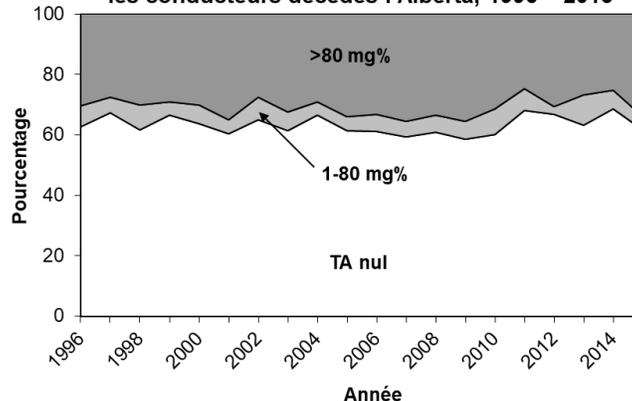
Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 5-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul pendant la période de 2011 à 2015 a augmenté de 9,0 % (passant de 60,1 % à 69,1 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on 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 16,1 % (de 33,6 % à 17,5 %).

Tableau 5-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Alberta, 1996 - 2015

| 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 | 225 | 218 | 96.9 | 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 | 273 | 260 | 95.2 | 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 | 272 | 263 | 96.7 | 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 |
| 2015 | 209 | 204 | 97.6 | 126 | 61.8 | 9 | 4.4 | 69 | 33.8 |
| période de référence 2006-2010 | 246 | 238 | 96.7 | 143 | 60.1 | 15 | 6.3 | 80 | 33.6 |
| période 2011-2015 | 211 | 206 | 97.6 | 135 | 65.5 | 13 | 6.3 | 58 | 28.2 |

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

Figure 5-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Alberta, 1996 – 2015



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 2015. 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 2015, 34,1 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 14,3 % par rapport à la période de référence.

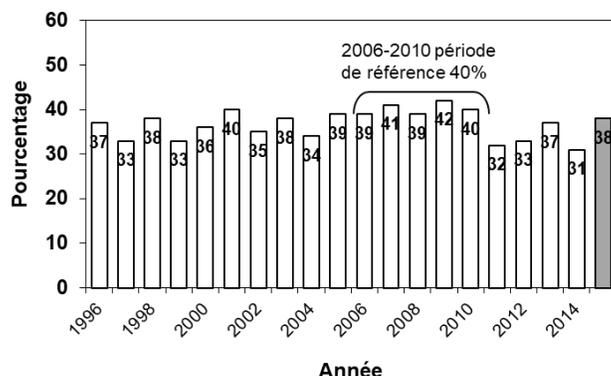
Tableau 5-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Alberta, 1996 - 2015

| 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 | 223 | 136 | 61.0 | 87 | 39.0 |
| 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 | 273 | 168 | 61.5 | 105 | 38.5 |
| 2006 | 274 | 168 | 61.3 | 106 | 38.7 |
| 2007 | 262 | 156 | 59.5 | 106 | 40.5 |
| 2008 | 272 | 165 | 60.7 | 107 | 39.3 |
| 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 |
| 2015 | 209 | 129 | 61.7 | 80 | 38.3 |
| période de référence 2006-2010 | 246 | 148 | 60.2 | 98 | 39.8 |
| période 2011-2015 | 211 | 139 | 65.9 | 72 | 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 5-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif : Alberta, 1996 - 2015



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 %) s'est élevé en 2014 (16,7 %) avant de redescendre en 2015 (13,2 %).

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 2015, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a diminué à 15,2 %, soit une diminution de 22,8 % du problème.

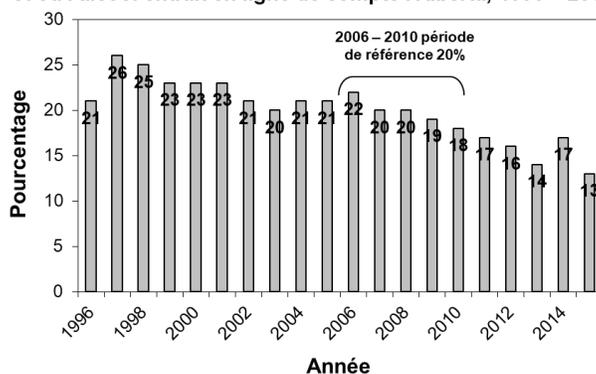
Tableau 5-8

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 - 2015

| 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) |
| 2015 | 3752 | 497 | (13.2) |
| période de référence 2006-2010 | 3845 | 757 | (19.7) |
| période 2011-2015 | 3423 | 522 | (15.2) |

*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 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 – 2015



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 16 ans (de 2000 à 2015). 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).

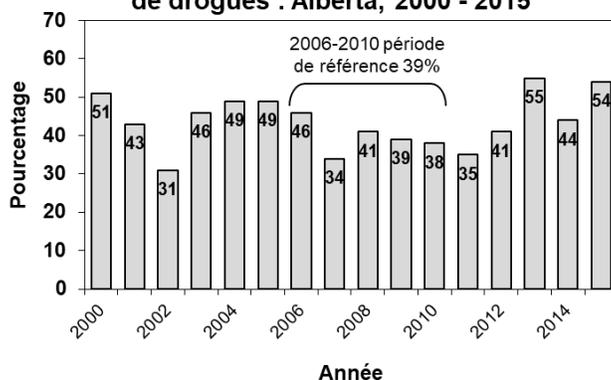
Comme on peut le constater au bas du tableau 5-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 39,3 %. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues était de 35,3 % en 2011; il s'est élevé à 55,2 % en 2013, est descendu à 44,0 % en 2014 et est remonté à 53,9 % en 2015. De 2011 à 2015, le pourcentage moyen des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues s'établissait à 46,0 %, soit une hausse de 17,0 % par rapport à la période de référence.

Tableau 5-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Alberta, 2000-2015

| 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 | 225 | 35 | 15.6 | 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 | 33 | 15.1 | 17 | 51.5 | 16 | 48.5 |
| 2005 | 273 | 53 | 19.4 | 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 | 272 | 239 | 87.9 | 142 | 59.4 | 97 | 40.6 |
| 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 |
| 2015 | 209 | 204 | 97.6 | 94 | 46.1 | 110 | 53.9 |
| période de référence 2006-2010 | 246 | 206 | 83.7 | 125 | 60.7 | 81 | 39.3 |
| période 2011-2015 | 211 | 200 | 94.8 | 108 | 54.0 | 92 | 46.0 |

* 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 - 2015



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 2015. 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 2015. 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 se trouvait (voir les types de véhicules qui sont inclus à 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 huit personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Saskatchewan en 2015. De plus, dans les huit cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, trois personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Saskatchewan en 2015. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 37,5 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

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

nombre de décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 7,7 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Saskatchewan en 2015.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 109 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière en Saskatchewan en 2015. Dans 107 de ces cas (98,2 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 39 (36,4 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (109 x 0,364), on peut déterminer qu'*en Saskatchewan, en 2015, 40 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, 2015**

| 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 | 6 | 6 | 100.0 | 2 | 33.3 | 5.1 |
| 16-19 | 8 | 8 | 100.0 | 3 | 37.5 | 7.7 |
| 20-25 | 14 | 14 | 100.0 | 7 | 50.0 | 17.9 |
| 26-35 | 14 | 14 | 100.0 | 7 | 50.0 | 17.9 |
| 36-45 | 10 | 10 | 100.0 | 5 | 50.0 | 12.8 |
| 46-55 | 12 | 12 | 100.0 | 6 | 50.0 | 15.4 |
| >55 | 45 | 43 | 95.6 | 9 | 20.9 | 23.1 |
| Sexe | | | | | | |
| Homme | 74 | 74 | 100.0 | 33 | 44.6 | 84.6 |
| Femme | 35 | 33 | 94.3 | 6 | 18.2 | 15.4 |
| Genre de victime | | | | | | |
| Conducteur | 70 | 69 | 98.6 | 28 | 40.6 | 71.8 |
| Passager | 26 | 25 | 96.2 | 6 | 24.0 | 15.4 |
| Piéton | 13 | 13 | 100.0 | 5 | 38.5 | 12.8 |
| Type de véhicule | | | | | | |
| Automobiles | 48 | 46 | 95.8 | 12 | 26.1 | 30.8 |
| Camions/fourgonnettes | 38 | 38 | 100.0 | 19 | 50.0 | 48.7 |
| Motocyclettes | 3 | 3 | 100.0 | 2 | 66.7 | 5.1 |
| Autres véhicules routiers | 4 | 4 | 100.0 | 1 | 25.0 | 2.6 |
| Véhicules non-routiers (Piétons) | 3 13 | 3 13 | 100.0 100.0 | 0 5 | 0.0 38.5 | 0.0 12.8 |
| TOTAL | 109 | 107 | 98.2 | 39 | 36.4 | 100.0 |

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

6.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 23,1 % (voir la dernière colonne) avaient plus de 55 ans, 17,9 % avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans, 15,4 %, entre 46 et 55 ans, 12,8 %, entre 36 et 45 ans, 7,7 % entre 16 et 19 ans et 5,1 % 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 20 à 25 ans, 26 à 35 ans, 36 à 45 ans et 46 à 55 ans (50,0 %) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus âgées – 20,9 % des personnes de plus de 55 ans avaient été victimes de collisions liées à l'alcool.

6.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 84,6 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (44,6 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (18,2 %).

6.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 71,8 % étaient des conducteurs, 15,4 %, des passagers et 12,8 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (40,6 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 38,5 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé et dans 24,0 % de celles dans lesquelles un passager est décédé.

6.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 48,7 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette, 30,8 %, dans une automobile, 5,1 % étaient des motocyclistes et 2,6 % étaient des occupants d'autres véhicules routiers.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un motocycliste est décédé (66,7 %) était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé (50,0 %). Parmi les occupants d'automobiles, 26,1 % sont décédés dans une collision liée à l'alcool par rapport à 25,0 % des occupants d'autres véhicules routiers.

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 2015. 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 neuf conducteurs tués en 2015; ces neuf victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, six (66,7 %) 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 six des neuf conducteurs (66,7 %) mortellement blessés du groupe des 20 à 25 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que les six conducteurs ayant un TA positif 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 26,1 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Saskatchewan, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2015, puisque 89,6 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Saskatchewan, 45,0 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 23 des 27 (85,2 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 55,0 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 6,7 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 8,3 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 30,0 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

Tableau 6-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Saskatchewan, 2015

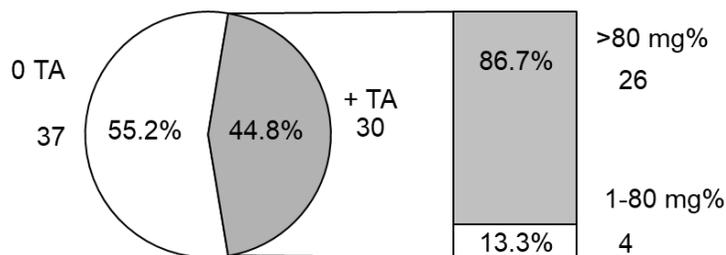
| Catégorie de conducteurs | Nombre de conducteurs | Conducteurs soumis à des tests | | TA positif | | | TA >80 mg% | | |
|---------------------------|-----------------------|--------------------------------|-------------|------------|----------------------|--|------------|----------------------|---|
| | | Nombre | % du total | Nombre | % soumis à des tests | % de tous les conducteurs avec un TA positif | Nombre | % soumis à des tests | % de tous les conducteurs avec un TA >80mg% |
| | | | | | | | | | |
| <u>Âge</u> | | | | | | | | | |
| <20** | 7 | 7 | 100.0 | 2 | 28.6 | 7.4 | 2 | 28.6 | 8.7 |
| 20-25 | 9 | 9 | 100.0 | 6 | 66.7 | 22.2 | 6 | 66.7 | 26.1 |
| 26-35 | 10 | 9 | 90.0 | 5 | 55.6 | 18.5 | 4 | 44.4 | 17.4 |
| 36-45 | 6 | 5 | 83.3 | 2 | 40.0 | 7.4 | 2 | 40.0 | 8.7 |
| 46-55 | 9 | 8 | 88.9 | 5 | 62.5 | 18.5 | 4 | 50.0 | 17.4 |
| >55 | 26 | 22 | 84.6 | 7 | 31.8 | 25.9 | 5 | 22.7 | 21.7 |
| <u>Sexe</u> | | | | | | | | | |
| Homme | 52 | 48 | 92.3 | 25 | 52.1 | 92.6 | 21 | 43.8 | 91.3 |
| Femme | 15 | 12 | 80.0 | 2 | 16.7 | 7.4 | 2 | 16.7 | 8.7 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | | | | | | |
| Automobile | 34 | 31 | 91.2 | 10 | 32.3 | 37.0 | 10 | 32.3 | 43.5 |
| Camion/fourgonnette | 26 | 23 | 88.5 | 14 | 60.9 | 51.9 | 12 | 52.2 | 52.2 |
| Motocyclette | 3 | 3 | 100.0 | 2 | 66.7 | 7.4 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| Semi-remorque | 4 | 3 | 75.0 | 1 | 33.3 | 3.7 | 1 | 33.3 | 4.3 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | | | | | | |
| Un seul véhicule | 30 | 27 | 90.0 | 17 | 63.0 | 63.0 | 15 | 55.6 | 65.2 |
| Plusieurs véhicules | 37 | 33 | 89.2 | 10 | 30.3 | 37.0 | 8 | 24.2 | 34.8 |
| TOTAL | 67 | 60 | 89.6 | 27 | 45.0 | 100.0 | 23 | 38.3 | 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 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 30 des 67 conducteurs mortellement blessés (44,8 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 26, soit 86,7 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 6-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Saskatchewan, 2015



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

6.2.1 Variations selon l'âge. Les conducteurs de moins de 16 ans et ceux de 16 à 19 ans ont été regroupés (formant le groupe des moins de 20 ans) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 25,9 % avaient plus de 55 ans, 22,2 %, avaient entre 20 et 25 ans, 18,5 %, entre 26 et 35 ans et entre 46 et 55 ans et 7,4 % avaient moins de 20 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%), 26,1 % avaient entre 20 et 25 ans, 21,7 % avaient plus de 55 ans, 17,4 % avaient entre 26 et 35 ans et entre 46 et 55 ans et 8,7 % avaient moins de 20 ans et entre 36 et 45 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (66,7 %). Par contre, seulement 28,6 % des conducteurs de moins de 20 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 92,6 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 91,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (52 des 67 conducteurs étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (52,1 % et 16,7 %, respectivement). En outre, 84,0 % des conducteurs et 100,0 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

6.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 51,9 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 37,0 %, des automobilistes, 7,4 %, des motocyclistes et 3,7 % 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%), 52,2 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 43,5 %, des automobilistes et 4,3 %, des conducteurs de semi-remorques.

Dans les différentes catégories de véhicules, 66,7 % des motocyclistes, 60,9 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 33,3 % des conducteurs de semi-remorques et 28,6 % des automobilistes avaient consommé de l'alcool. Parmi les automobilistes mortellement blessés, 32,3 % avaient consommé de l'alcool.

6.2.4 Variations selon le genre de collision. Plus des deux cinquièmes des conducteurs décédés (30 des 67) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause près des

deux tiers des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (63,0 % et 65,2 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Plus des deux tiers des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (63,0 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 30,3 % 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 2015 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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, 431 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 29,5 % 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, 22,0 %, faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans et 18,9 % de celui des 26 à 35 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans ne représentaient respectivement que 0,0 % et 7,1 % 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 de 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (43,8 %). 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 9,8 %, respectivement).

Tableau 6-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves : Saskatchewan, 2015

| Catégorie de conducteurs | Nombre de conducteurs | Collisions liées à l'alcool | | |
|---------------------------|-----------------------|-----------------------------|-------------|---|
| | | Nombre | % du total | % de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool |
| <u>Âge</u> | | | | |
| <16 | 5 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| 16-19 | 39 | 16 | 41.0 | 12.6 |
| 20-25 | 64 | 28 | 43.8 | 22.0 |
| 26-35 | 83 | 24 | 28.9 | 18.9 |
| 36-45 | 76 | 23 | 30.3 | 18.1 |
| 46-55 | 54 | 18 | 33.3 | 14.2 |
| >55 | 92 | 9 | 9.8 | 7.1 |
| Indéterminé | 18 | 9 | 50.0 | 7.1 |
| <u>Sexe</u> | | | | |
| Homme | 297 | 92 | 31.0 | 72.4 |
| Femme | 114 | 25 | 21.9 | 19.7 |
| Indéterminé | 20 | 10 | 50.0 | 7.9 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | |
| Automobile | 138 | 47 | 34.1 | 37.0 |
| Camion/fourgonnette | 223 | 72 | 32.3 | 56.7 |
| Motocyclette | 28 | 5 | 17.9 | 3.9 |
| Semi-remorque | 38 | 3 | 7.9 | 2.4 |
| Autre véhicule routier | 4 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | |
| Un seul véhicule | 155 | 77 | 49.7 | 60.6 |
| Plusieurs véhicules | 276 | 50 | 18.1 | 39.4 |
| TOTAL | 431 | 127 | 29.5 | 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, 72,4 % étaient des hommes. La présence des hommes dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était plus importante que celle des femmes (31,0 % et 21,9 %, respectivement).

6.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 56,7 % conduisaient des camions/fourgonnettes, 37,0 %, des automobiles, 3,9 % étaient des motocyclistes et 2,4 %, des conducteurs de semi-remorques.

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 automobilistes, soit 34,1 %, par rapport à 32,3 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes, 17,9 % pour les motocyclistes et 7,9 % 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, 60,6 % 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 – 49,7 % de ces conducteurs par rapport à seulement 18,1 % 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 2015. 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 2015, puisque 86,6 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 27 sur 58 (46,6 %) ont obtenu un résultat positif. Les catégories des dépresseurs du SNC et des analgésiques narcotiques étaient les plus fréquemment décelées chez ces conducteurs (44,4 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez les conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note le cannabis (29,6 % chacune) et les stimulants du SNC (25,9 %).

Tableau 6-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Saskatchewan, 2015

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 |
| 67 | 58 | (86.6) | 27 | (46.6) |

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** |
| Dépresseurs du SNC | 12 | (44.4) |
| Analgésiques narcotiques | 12 | (44.4) |
| Cannabis | 8 | (29.6) |
| Stimulants du SNC | 7 | (25.9) |
| 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 2015. 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 – 2015. 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 2015. 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 les types de véhicules qui sont inclus à la section 2.2.1).

Tableau 6-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
 routiè re mettant en cause un conducteur ayant consommé de
 l'alcool: Saskatchewan, 1996 - 2015

| Année | Nombre de décès | Décès liés à l'alcool | |
|----------------------------------|-----------------|-----------------------|------------|
| | | Nombre | % du total |
| 1996 | 126 | 52 | 41.3 |
| 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 |
| 2015 | 109 | 36 | 33.0 |
| période de référence 2006 - 2010 | 141 | 61 | 43.3 |
| période 2011 - 2015 | 134 | 52 | 38.8 |

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

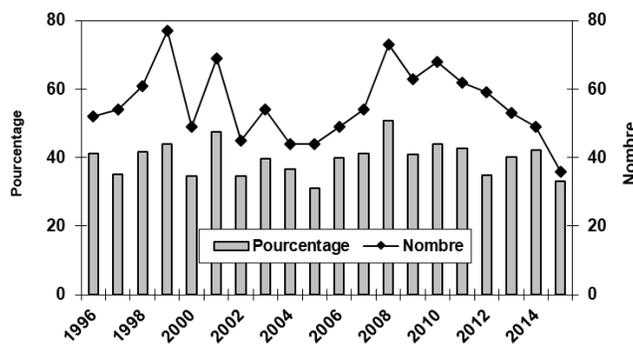
**Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routiè re dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

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 52 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, avant de redescendre de façon générale jusqu'à 36 en 2015. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a augmenté, de façon générale, passant de 41,3 % 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, s'est élevé à 42,2 % en 2014 et a baissé à 33,0 % en 2015.

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 61 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 43,3 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a diminué de 10,4 % par rapport aux 43,3 de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 38,8 % pendant la période de 2011 à 2015. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on constate une baisse

de 14,8 % par rapport à la moyenne de 61 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 52 pendant la période de 2011 à 2015.

Figure 6-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Saskatchewan, 1996 – 2015



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 20 ans, soit de 1996 à 2015, 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).

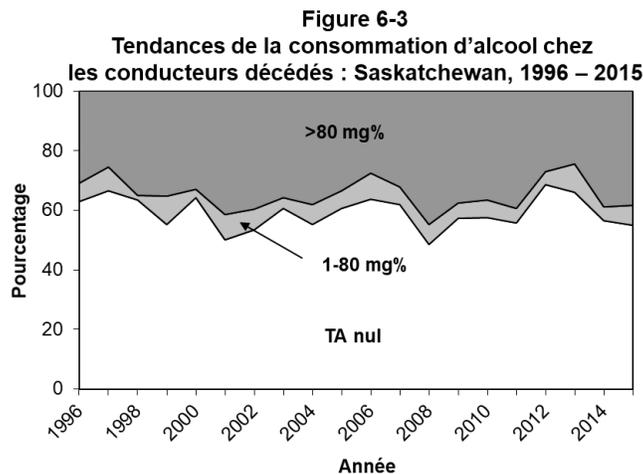
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a augmenté à partir de 1996 (30,8 %) jusqu'en 2008 (44,7 %), puis est redescendu de manière générale jusqu'en 2013 (24,3 %), est remonté en 2014 (38,7 %) pour diminuer légèrement en 2015 (38,3 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a diminué à compter de 1996 (63,1 %) jusqu'en 2001 (50,0 %), puis il a augmenté de façon générale jusqu'en 2006 (63,8 %), est redescendu jusqu'en 2008 (48,7 %) pour remonter en 2012 (68,5 %) et fléchir de nouveau jusqu'en 2015 (55,0 %). 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 2012 (4,5 %), a atteint un sommet en 2013 (9,5 %), a baissé en 2014 (4,8 %) et s'est élevé de nouveau en 2015 (6,7 %).

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 2015 a augmenté de 4,3 % (passant de 57,8 % à 60,3 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 13,3 % (de 6,0 % à 6,8 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 8,9 % (de 36,1 % à 32,9 %).

Tableau 6-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Saskatchewan, 1996 - 2015

| 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 | 66 | 83.5 | 40 | 60.6 | 4 | 6.1 | 22 | 33.3 |
| 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 |
| 2015 | 67 | 60 | 89.6 | 33 | 55.0 | 4 | 6.7 | 23 | 38.3 |
| période de référence 2006-2010 | 90 | 83 | 92.2 | 48 | 57.8 | 5 | 6.0 | 30 | 36.1 |
| période 2011-2015 | 78 | 73 | 93.6 | 44 | 60.3 | 5 | 6.8 | 24 | 32.9 |

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



Le tableau 6-7 et la figure 6-4 contiennent aussi des données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés de 1996 à 2015. 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 2015, 38,5 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 8,8 % par rapport à la période de base.

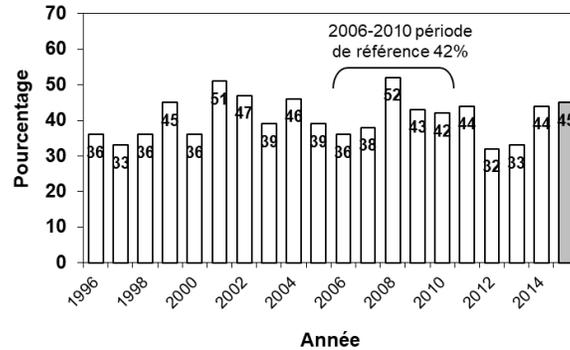
Tableau 6-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Saskatchewan, 1996 - 2015

| 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 |
| 2015 | 67 | 37 | 55.2 | 30 | 44.8 |
| période de référence 2006-2010 | 90 | 52 | 57.8 | 38 | 42.2 |
| période 2011-2015 | 78 | 48 | 61.5 | 30 | 38.5 |

* 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 6-4
 Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
 ayant eu un TA positif: Saskatchewan, 1996 - 2015



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 entrait 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 %), de redescendre en 2014 (22,8 %) et de remonter de nouveau en 2015 (29,5 %).

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 2015, le pourcentage moyen de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 27,6 %, soit une diminution de 6,4 % par rapport à la période de référence.

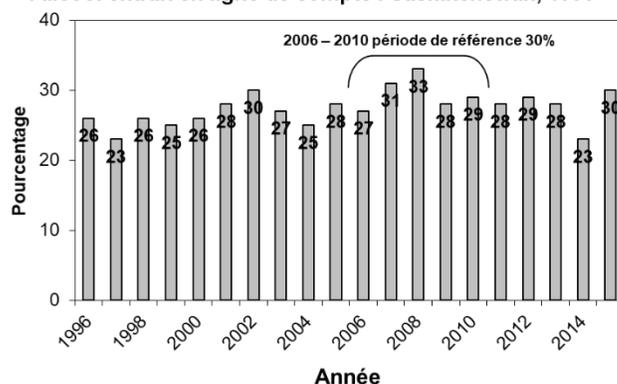
Tableau 6-8

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 - 2015

| 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) |
| 2015 | 431 | 127 | (29.5) |
| période de référence 2006-2010 | 512 | 151 | (29.5) |
| période 2011-2015 | 446 | 123 | (27.6) |

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

Figure 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 – 2015



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 16 ans (de 2000 à 2015). 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).

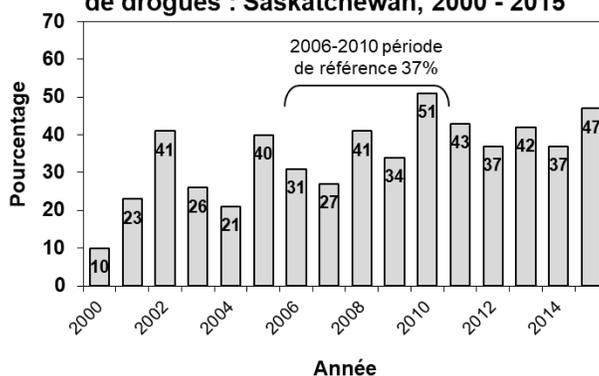
Comme on peut le constater au bas du tableau 6-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 36,7 %. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues était de 42,5 % en 2011, de 37,3 % en 2012, de 41,7 % en 2013, de 36,8 % en 2014 et de 46,6 % en 2015. Entre 2011 et 2015, le pourcentage moyen de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues était donc de 40,6 %, soit une hausse de 10,6 % par rapport à la période de référence.

Tableau 6-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Saskatchewan, 2000 - 2015

| Année | Nombre de conducteurs* | Conducteurs soumis au test de dépistage | (% du total) | Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues | | | |
|--------------------------------|------------------------|---|--------------|--|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| | | | | Négatif (% soumis au test) | Positif (% soumis au test) | Négatif (% soumis au test) | Positif (% soumis au test) |
| 2000 | 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 |
| 2015 | 67 | 58 | 86.6 | 31 | 53.4 | 27 | 46.6 |
| période de référence 2006-2010 | 90 | 79 | 87.8 | 50 | 63.3 | 29 | 36.7 |
| période 2011-2015 | 78 | 69 | 88.5 | 41 | 59.4 | 28 | 40.6 |

* 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 - 2015



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 2015. 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 2015. 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 se trouvait (voir les types de véhicules qui sont inclus à 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 2015. De plus, dans huit cas (88,9 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, deux personnes du groupe des 26 à 35 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Manitoba en 2015. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 25,0 % 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 7,7 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Manitoba en 2015.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 78 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière au Manitoba en 2015. Dans ces 76 cas (97,4 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 26 (34,2 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (78 x 0,342), on peut déterminer qu'*au Manitoba, en 2015, 27 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, 2015

| 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 | 1 | 50.0 | 3.8 |
| 16-19 | 5 | 5 | 100.0 | 1 | 20.0 | 3.8 |
| 20-25 | 13 | 13 | 100.0 | 8 | 61.5 | 30.8 |
| 26-35 | 9 | 8 | 88.9 | 2 | 25.0 | 7.7 |
| 36-45 | 10 | 10 | 100.0 | 3 | 30.0 | 11.5 |
| 46-55 | 17 | 17 | 100.0 | 4 | 23.5 | 15.4 |
| >55 | 22 | 21 | 95.5 | 7 | 33.3 | 26.9 |
| Sexe | | | | | | |
| Homme | 56 | 54 | 96.4 | 21 | 38.9 | 80.8 |
| Femme | 22 | 22 | 100.0 | 5 | 22.7 | 19.2 |
| Genre de victime | | | | | | |
| Conducteur | 56 | 55 | 98.2 | 17 | 30.9 | 65.4 |
| Passager | 14 | 14 | 100.0 | 5 | 35.7 | 19.2 |
| Piéton | 8 | 7 | 87.5 | 4 | 57.1 | 15.4 |
| Type de véhicule | | | | | | |
| Automobiles | 39 | 38 | 97.4 | 10 | 26.3 | 38.5 |
| Camions/fourgonnettes | 23 | 23 | 100.0 | 10 | 43.5 | 38.5 |
| Motocyclettes | 6 | 6 | 100.0 | 2 | 33.3 | 7.7 |
| Véhicules non routiers | 2 | 2 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| (Piétons) | 8 | 7 | 87.5 | 4 | 57.1 | 15.4 |
| TOTAL | 78 | 76 | 97.4 | 26 | 34.2 | 100.0 |

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

7.1.1 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, 26,9 % avaient plus de 55 ans, 15,4 % avaient entre 46 et 55 ans, 11,5 %, entre 36 et 45 ans, 7,7 %, entre 26 et 35 ans et 3,8 % avaient moins de 16 ans et entre 16 et 19 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles est décédée une personne du groupe de 20 à 25 ans (61,5 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes du groupe de 46 à 55 ans, puisque seulement 23,5 % d'entre elles ont été victimes de collisions liées à l'alcool.

7.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 80,8 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (38,9 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (22,7 %).

7.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 65,4 % étaient des conducteurs, 19,2 %, des passagers et 15,4 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (57,1 %) a été observée dans les collisions où un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 35,7 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 30,9 % de celles dans lesquelles un conducteur est décédé.

7.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 38,5 % se trouvaient dans une automobile ou un camion/fourgonnette et 7,7 % étaient des motocyclistes.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé (43,5 %) était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un motocycliste est décédé (33,3 %). Parmi les occupants d'automobiles, 26,3 % sont décédés dans une collision liée à l'alcool.

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 2015. 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 huit conducteurs tués en 2015; ces huit conducteurs mortellement blessés (100,0 %) ont été soumis à des alcootests. Parmi eux, un seul (12,5 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 26 à 35 ans représentaient 7,7 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un des conducteurs (12,5 %) mortellement blessés du groupe des 26 à 35 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avait un TA de plus de 80 mg%.

Cela signifie que le conducteur qui avait consommé de l'alcool avait un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 26 à 35 ans représentaient 10,0 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Manitoba, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2015, puisque 88,9 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Manitoba, 27,1 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 10 des 13 conducteurs mortellement blessés (76,9 %) avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 72,9 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 4,2 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 2,1 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 6,3 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 14,6 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

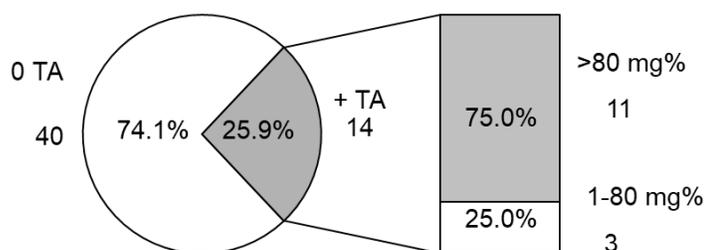
Tableau 7-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Manitoba, 2015

| Catégorie de conducteurs | Nombre de conducteurs* | Conducteurs soumis à des tests | | TA positif | | | TA >80 mg% | | |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------|------------|----------------------|--|------------|----------------------|---|
| | | Nombre | % du total | Nombre | % soumis à des tests | % de tous les conducteurs avec un TA positif | Nombre | % soumis à des tests | % de tous les conducteurs avec un TA >80mg% |
| <u>Âge</u> | | | | | | | | | |
| 16-19 | 5 | 4 | 80.0 | 1 | 25.0 | 7.7 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| 20-25 | 6 | 5 | 83.3 | 4 | 80.0 | 30.8 | 4 | 80.0 | 40.0 |
| 26-35 | 8 | 8 | 100.0 | 1 | 12.5 | 7.7 | 1 | 12.5 | 10.0 |
| 36-45 | 5 | 4 | 80.0 | 2 | 50.0 | 15.4 | 1 | 25.0 | 10.0 |
| 46-55 | 14 | 14 | 100.0 | 3 | 21.4 | 23.1 | 2 | 14.3 | 20.0 |
| >55 | 16 | 13 | 81.3 | 2 | 15.4 | 15.4 | 2 | 15.4 | 20.0 |
| <u>Sexe</u> | | | | | | | | | |
| Homme | 40 | 36 | 90.0 | 11 | 30.6 | 84.6 | 8 | 22.2 | 80.0 |
| Femme | 14 | 12 | 85.7 | 2 | 16.7 | 15.4 | 2 | 16.7 | 20.0 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | | | | | | |
| Automobile | 31 | 29 | 93.5 | 7 | 24.1 | 53.8 | 6 | 20.7 | 60.0 |
| Camion/fourgonnette | 17 | 13 | 76.5 | 5 | 38.5 | 38.5 | 4 | 30.8 | 40.0 |
| Motocyclette | 6 | 6 | 100.0 | 1 | 16.7 | 7.7 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | | | | | | |
| Un seul véhicule | 18 | 16 | 88.9 | 7 | 43.8 | 53.8 | 6 | 37.5 | 60.0 |
| Plusieurs véhicules | 36 | 32 | 88.9 | 6 | 18.8 | 46.2 | 4 | 12.5 | 40.0 |
| TOTAL | 54 | 48 | 88.9 | 13 | 27.1 | 100.0 | 10 | 20.8 | 100.0 |

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

Dans la figure 7-1, la répartition du TA des conducteurs blessés mortellement a été extrapolée afin d'illustrer la répartition pour tous les conducteurs mortellement blessés. On peut y voir que 14 des 54 conducteurs mortellement blessés (25,9 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 11, soit 78,6 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 7-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Manitoba, 2015



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

7.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 30,8 % avaient entre 20 et 25 ans, 23,1 %, entre 46 et 55 ans, 15,4 %, entre 36 et 45 ans et plus de 55 ans et 7,7 % avaient entre 16 et 19 ans et entre 26 et 35 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 40,0 % avaient entre 20 et 25 ans, 20,0 %, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans et 10,0 %, entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (80,0 %). Par contre, 12,5 % des conducteurs qui avaient entre 26 et 35 ans soumis à des tests avaient consommé d'alcool.

7.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 84,6 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 80,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils représentent 40 des 54 conducteurs décédés (74,1 %). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (30,6 % et 16,7 %, respectivement). La plupart des conducteurs (72,7 %) et 100,0 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

7.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 53,8 % étaient des automobilistes, 38,5 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 7,7 %, des motocyclistes. Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 60,0 % étaient des automobilistes et 40,0 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 38,5 % des conducteurs de camions/fourgonnettes 24,1 % des automobilistes et 16,7 % des motocyclistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

7.2.4 Variations selon le genre de collision. Le tiers des conducteurs décédés (18 des 54) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause une forte proportion des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (53,8 % et 60,0 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Près des deux cinquièmes des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (43,8 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 18,8 % 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 2015 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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, 562 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 9,4 % 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, 24,5 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 20,8 %, de celui des 20 à 25 ans, 18,9 %, de celui des 16 à 19 ans, 17,0 %, de celui des 36 à 45 ans, 11,3 %, de celui de plus de 55 ans et 5,7 % de celui des 46 à 55 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans représentaient 1,9 % 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 16 à 19 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (17,9 %). Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des conducteurs de 46 à 55 ans (4,0 %).

7.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 67,9 % 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 (10,1 % et 8,3 %).

7.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 60,4 % conduisaient des automobiles, 35,8 %, des camions/fourgonnettes et 3,8 %, des motocyclettes.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de camions/fourgonnettes, soit 9,7 %, par rapport à 9,6 % des automobilistes et 7,4 % des motocyclistes. Aucun des conducteurs d'autres véhicules routiers n'était 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, 2015

| 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 | 1 | 100.0 | 1.9 |
| 16-19 | 56 | 10 | 17.9 | 18.9 |
| 20-25 | 76 | 11 | 14.5 | 20.8 |
| 26-35 | 106 | 13 | 12.3 | 24.5 |
| 36-45 | 108 | 9 | 8.3 | 17.0 |
| 46-55 | 75 | 3 | 4.0 | 5.7 |
| >55 | 140 | 6 | 4.3 | 11.3 |
| <u>Sexe</u> | | | | |
| Homme | 356 | 36 | 10.1 | 67.9 |
| Femme | 205 | 17 | 8.3 | 32.1 |
| Indéterminé | 1 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | |
| Automobile | 333 | 32 | 9.6 | 60.4 |
| Camion/fourgonnette | 196 | 19 | 9.7 | 35.8 |
| Motocyclette | 27 | 2 | 7.4 | 3.8 |
| Autre véhicule routier | 6 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | |
| Un seul véhicule | 159 | 37 | 23.3 | 69.8 |
| Plusieurs véhicules | 403 | 16 | 4.0 | 30.2 |
| TOTAL | 562 | 53 | 9.4 | 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, 69,8 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 23,3 % de ces conducteurs par rapport à seulement 4,0 % 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 2015. 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 élevée au Manitoba, en 2015, puisque 88,9 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 34 sur 48 (70,8 %) ont obtenu un résultat positif. La catégorie des dépresseurs du SNC était la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (58,8 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez les conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note les analgésiques narcotiques (29,4 %), les stimulants du SNC (26,5 %), les anesthésiques dissociatifs (11,8 %), les hallucinogènes (5,9 %) et le cannabis (2,9 %).

Tableau 7-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés de véhicules routiers : Manitoba, 2015

Fréquence de consommation de drogues

| Nombre de conducteurs | Conducteurs soumis au test de dépistage | | Résultats positifs | |
|-----------------------|---|------------|--------------------|----------------------------|
| | Nombre | % du total | Nombre | % du nombre soumis au test |
| 54 | 48 | (88.9) | 34 | (70.8) |

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 | 20 | (58.8) |
| Analgésiques narcotiques | 10 | (29.4) |
| Stimulants du SNC | 9 | (26.5) |
| Anesthésiques dissociatifs | 4 | (11.8) |
| Hallucinogènes | 2 | (5.9) |
| Cannabis | 1 | (2.9) |
| Inhalants | 0 | (0.0) |

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

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

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 2015. 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 – 2015. 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 2015. 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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, a atteint un creux de 19 en 2014 et s'est élevé à 24 en 2015. 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 30,8 % en 2015.

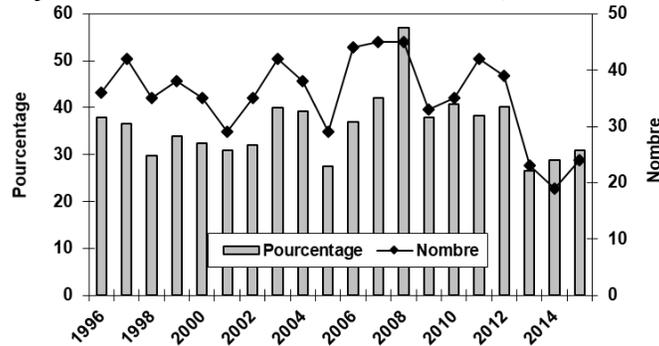
Tableau 7-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de
l'alcool: Manitoba, 1996 - 2015

| 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 | 35 | 32.4 |
| 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 |
| 2015 | 78 | 24 | 30.8 |
| période de référence 2006 - 2010 | 96 | 40 | 41.7 |
| période 2011 - 2015 | 88 | 29 | 33.0 |

*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation
**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 20,9 % par rapport aux 41,7 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 33,0 % pendant la période de 2011 à 2015. 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 27,5 % relativement à la moyenne de 40 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 29 pendant la période de 2011 à 2015.

Figure 7-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Manitoba, 1996 – 2015



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 20 ans, soit de 1996 à 2015 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).

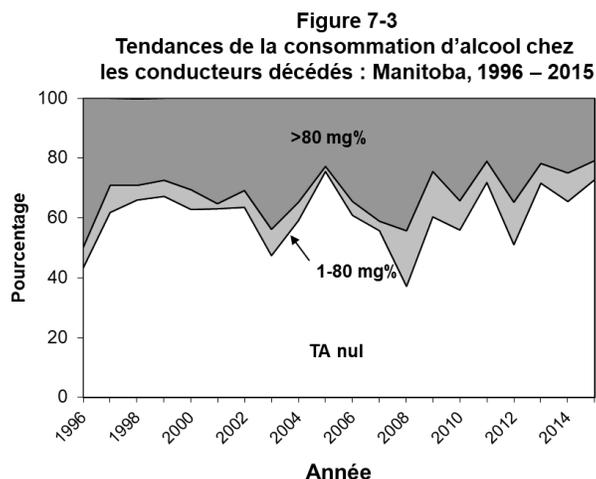
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale à partir de 1996 (50,0 %) jusqu'en 2005 (22,6 %), a augmenté jusqu'en 2008 (44,2 %), a fluctué jusqu'en 2014 (25,0 %), avant de diminuer en 2015 (20,8 %). 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 2014 (65,6%) et augmenter de nouveau en 2015 (72,9 %). 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 2014 (9,4 %) et a baissé de nouveau en 2015 (6,3 %).

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 2015 a augmenté de 23,2 % (passant de 54,7 % à 67,4 %). 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 33,2 % (de 35,8 % à 23,9 %).

Tableau 7-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Manitoba, 1996 - 2015

| 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 |
| 2015 | 54 | 48 | 88.9 | 35 | 72.9 | 3 | 6.3 | 10 | 20.8 |
| période de référence 2006-2010 | 56 | 53 | 94.6 | 29 | 54.7 | 5 | 9.4 | 19 | 35.8 |
| période 2011-2015 | 50 | 46 | 92.0 | 31 | 67.4 | 4 | 8.7 | 11 | 23.9 |

* 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 2015. 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.

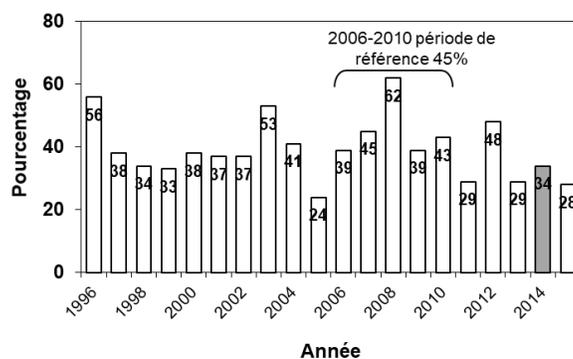
Tableau 7-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Manitoba, 1996 - 2015

| 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 |
| 2015 | 54 | 39 | 72.2 | 15 | 27.8 |
| période de référence 2006-2010 | 56 | 31 | 55.4 | 25 | 44.6 |
| période 2011-2015 | 49 | 33 | 67.3 | 16 | 32.7 |

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

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

Figure 7-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif : Manitoba, 1996 - 2015



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

2015, 32,7 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 26,7 % 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 10,7 % en 2012, de s'élever en 2013 (13,1 %) pour atteindre son plus bas niveau en 2015 (9,4 %).

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 2015, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 11,8 %, soit une diminution de 35,9 % par rapport à la période de référence.

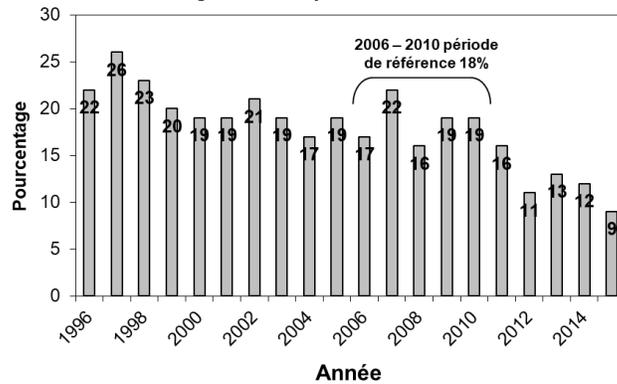
Tableau 7-8

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 - 2015

| 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) |
| 2015 | 562 | 53 | (9.4) |
| période de référence 2006-2010 | 445 | 82 | (18.4) |
| période 2011- 2015 | 440 | 52 | (11.8) |

*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 7-5
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 : Manitoba, 1996 – 2015



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 16 ans (de 2000 à 2015). 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).

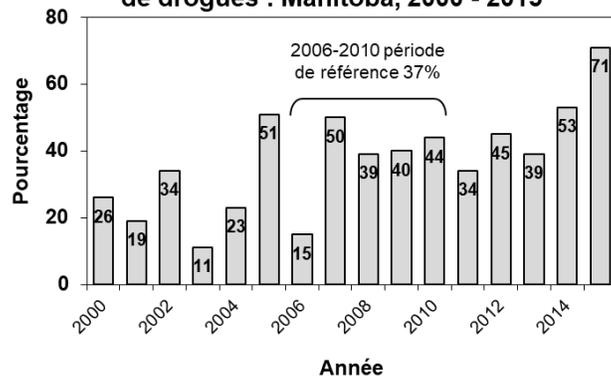
Comme on peut le constater au bas du tableau 7-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 37,3 %. Pendant la période de 2011 à 2015, 47,8 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 28,2 % par rapport à la période de référence.

Tableau 7-9
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Manitoba, 2000 - 2015

| Année | Nombre de conducteurs* | Conducteurs soumis au test de dépistage | (% du total) | Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues | | | |
|--------------------------------|------------------------|---|--------------|--|----------------------------|----|------|
| | | | | Négatif (% soumis au test) | Positif (% soumis au test) | | |
| 2000 | 64 | 58 | 90.6 | 43 | 74.1 | 15 | 25.9 |
| 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 | 54 | 47 | 87.0 | 36 | 76.6 | 11 | 23.4 |
| 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 | 59 | 56 | 94.9 | 37 | 66.1 | 19 | 33.9 |
| 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 | 15 | 46.9 | 17 | 53.1 |
| 2015 | 54 | 48 | 88.9 | 14 | 29.2 | 34 | 70.8 |
| période de référence 2006-2010 | 56 | 51 | 91.1 | 32 | 62.7 | 19 | 37.3 |
| période 2011-2015 | 50 | 46 | 92.0 | 24 | 52.2 | 22 | 47.8 |

* 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 - 2015



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 2015. 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 2015. 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 se trouvait (voir les types de véhicules qui sont inclus à 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, 34 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Ontario en 2015. De plus, dans 32 de ces cas (94,1 %), 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. Ainsi, six personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Ontario en 2015. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 18,8 % 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 4,3 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Ontario en 2015.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 567 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière en Ontario en 2015. Dans 549 de ces cas (96,8 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 140 (25,5 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (567 x 0,255), on peut déterminer qu'*en Ontario, en 2015, 145 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, 2015

| 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 | 23 | 23 | 100.0 | 3 | 13.0 | 2.1 |
| 16-19 | 34 | 32 | 94.1 | 6 | 18.8 | 4.3 |
| 20-25 | 72 | 70 | 97.2 | 37 | 52.9 | 26.4 |
| 26-35 | 78 | 77 | 98.7 | 30 | 39.0 | 21.4 |
| 36-45 | 51 | 49 | 96.1 | 16 | 32.7 | 11.4 |
| 46-55 | 80 | 79 | 98.8 | 19 | 24.1 | 13.6 |
| >55 | 229 | 219 | 95.6 | 29 | 13.2 | 20.7 |
| Sexe | | | | | | |
| Homme | 411 | 398 | 96.8 | 120 | 30.2 | 85.7 |
| Femme | 156 | 151 | 96.8 | 20 | 13.2 | 14.3 |
| Genre de victime | | | | | | |
| Conducteur | 351 | 340 | 96.9 | 93 | 27.4 | 66.4 |
| Passager | 99 | 95 | 96.0 | 19 | 20.0 | 13.6 |
| Piéton | 117 | 114 | 97.4 | 28 | 24.6 | 20.0 |
| Type de véhicule | | | | | | |
| Automobiles | 252 | 246 | 97.6 | 51 | 20.7 | 36.4 |
| Camions/fourgonnettes | 97 | 97 | 100.0 | 31 | 32.0 | 22.1 |
| Motocyclettes | 64 | 61 | 95.3 | 20 | 32.8 | 14.3 |
| Autres véhicules routiers | 12 | 11 | 91.7 | 2 | 18.2 | 1.4 |
| Véhicules non routiers (Piétons) | 25 | 20 | 80.0 | 8 | 40.0 | 5.7 |
| TOTAL | 567 | 549 | 96.8 | 140 | 25.5 | 100.0 |

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

8.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 26,4 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans, 21,4 %, entre 26 et 35 ans et plus de 55 ans, 13,6 % avaient entre 46 et 55 ans, 11,4 %, entre 36 et 45 ans, 4,3 % avaient entre 16 et 19 ans et 2,1 % avaient moins de 16 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles des personnes des groupes des 20 à 25 ans et des 26 à 35 ans (52,9 % et 39,0 % respectivement) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les

plus âgées – 13,0 % des personnes de moins de 16 ans et 13,2 % 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, 85,7 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (30,2 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (13,2 %).

8.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 66,4 % étaient des conducteurs, 20,0 %, des piétons et 13,6 %, des passagers.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (27,4 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 24,6 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé et dans 20,0 % de celles dans lesquelles un passager est décédé.

8.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 34,2 % se trouvaient dans une automobile, 22,1 % dans un camion/fourgonnette, 14,3 % étaient des motocyclistes, 5,7 % étaient des occupants de véhicule non routier et 1,4 % étaient des occupants d'autres véhicules routiers.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un motocycliste est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette ou un occupant d'automobile est décédé (32,8 % par rapport à 32,0 % et 20,7 %). Parmi les occupants de véhicule non routier, 40,0 % ont été victimes de collisions liées à l'alcool par rapport à 18,2 % des occupants d'autres véhicules routiers.

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 2015. Le tableau 8-2 présente les données selon le groupe d'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision (un ou plusieurs véhicules) pour les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours de collisions survenues sur les voies publiques (voir la section 2.2.2).

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

Prenons par exemple le groupe des 20 à 25 ans, parmi lesquels il y a eu 47 conducteurs tués en 2015; 44 de ces victimes (93,6 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, 20 (45,5 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 27,0 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que 15 des 44 conducteurs (34,1 %) 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 15 des 20 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 27,8 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Ontario, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2015, puisque 87,1 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Ontario, 26,1 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 54 des 74 (73,0 %) 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 :

- > 73,9 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 6,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,1 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 8,8 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 10,2 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

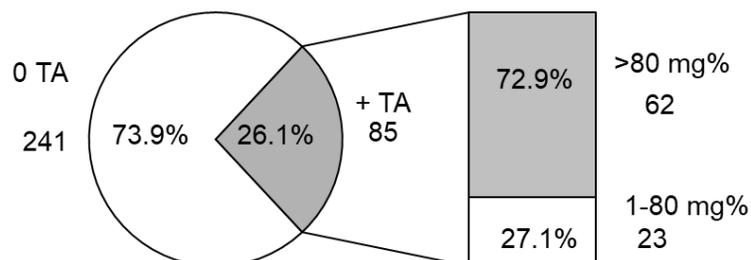
Tableau 8-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Ontario, 2015

| Catégorie de conducteurs | Nombre de conducteurs | Conducteurs soumis à des tests | | TA positif | | | TA >80 mg% | | |
|---------------------------|-----------------------|--------------------------------|-------------|------------|----------------------|--|------------|----------------------|---|
| | | Nombre | % du total | Nombre | % soumis à des tests | % de tous les conducteurs avec un TA positif | Nombre | % soumis à des tests | % de tous les conducteurs avec un TA >80mg% |
| | | | | | | | | | |
| <u>Âge</u> | | | | | | | | | |
| 16-19 | 18 | 16 | 88.9 | 3 | 18.8 | 4.1 | 2 | 12.5 | 3.7 |
| 20-25 | 47 | 44 | 93.6 | 20 | 45.5 | 27.0 | 15 | 34.1 | 27.8 |
| 26-35 | 54 | 52 | 96.3 | 20 | 38.5 | 27.0 | 17 | 32.7 | 31.5 |
| 36-45 | 30 | 28 | 93.3 | 8 | 28.6 | 10.8 | 6 | 21.4 | 11.1 |
| 46-55 | 56 | 49 | 87.5 | 10 | 20.4 | 13.5 | 5 | 10.2 | 9.3 |
| >55 | 121 | 95 | 78.5 | 13 | 13.7 | 17.6 | 9 | 9.5 | 16.7 |
| <u>Sexe</u> | | | | | | | | | |
| Homme | 264 | 232 | 87.9 | 68 | 29.3 | 91.9 | 50 | 21.6 | 92.6 |
| Femme | 62 | 52 | 83.9 | 6 | 11.5 | 8.1 | 4 | 7.7 | 7.4 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | | | | | | |
| Automobile | 188 | 159 | 84.6 | 32 | 20.1 | 43.2 | 24 | 15.1 | 44.4 |
| Camion/fourgonnette | 71 | 60 | 84.5 | 24 | 40.0 | 32.4 | 18 | 30.0 | 33.3 |
| Motocyclette | 58 | 57 | 98.3 | 17 | 29.8 | 23.0 | 11 | 19.3 | 20.4 |
| Semi-remorque | 9 | 8 | 88.9 | 1 | 12.5 | 1.4 | 1 | 12.5 | 1.9 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | | | | | | |
| Un seul véhicule | 123 | 104 | 84.6 | 50 | 48.1 | 67.6 | 38 | 36.5 | 70.4 |
| Plusieurs véhicules | 203 | 180 | 88.7 | 24 | 13.3 | 32.4 | 16 | 8.9 | 29.6 |
| TOTAL | 326 | 284 | 87.1 | 74 | 26.1 | 100.0 | 54 | 19.0 | 100.0 |

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

Dans la figure 8-1, la répartition du TA des conducteurs blessés mortellement a été extrapolée afin d'illustrer la répartition pour tous les conducteurs mortellement blessés. On peut y voir que 85 des 326 conducteurs mortellement blessés (26,1 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 60, soit 72,9 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 8-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Ontario, 2015



* 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), 27,0 % avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans, 17,6 %, avaient plus de 55 ans, 13,5 % avaient entre 46 et 55 ans, 10,8 %, entre 36 et 45 ans et 4,1 % avaient entre 16 et 19 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 31,5 % avaient entre 26 et 35 ans, 27,8 %, entre 20 et 25 ans, 16,7 %, avaient plus de 55 ans, 11,1 %, avaient entre 36 et 45 ans, 9,3 %, entre 46 et 55 ans et 3,7 %, entre 16 et 19 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (45,5 %). Par contre, seulement 13,7 % 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 91,9 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 92,6 % 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 (264 des 326 conducteurs étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (29,3 % et 11,5 %, respectivement). En outre, 73,5 % des conducteurs et 66,7 % 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), 43,2 % étaient des automobilistes, 32,4 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 23,0 %, des motocyclistes et 1,4 %, des conducteurs de semi-remorques.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 44,4 % étaient des automobilistes, 33,3 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 20,4 %, des motocyclistes et 1,9 %, des conducteurs de semi-remorques.

Dans les différentes catégories de véhicules, 40,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 29,8 %, des motocyclistes, 20,1 %, des automobilistes et 12,5 % des conducteurs de semi-remorques mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

8.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (123 des 326) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause plus des deux tiers des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (67,6 % et 70,4 %, 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 (48,1 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 13,3 % 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 2015 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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, 3 013 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 12,9 % 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, 20,0 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 19,5 %, de celui des 26 à 35 ans et de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans comptaient pour seulement 9,7 % et les conducteurs de plus de 55 ans, pour seulement 12,3 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Le cinquième des conducteurs des groupes de 16 à 19 ans (19,8 %) et de 20 à 25 ans (19,1 %) étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Le groupe dont les

membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des plus de 55 ans (6,1 %).

Tableau 8-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves : Ontario, 2015

| 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 | 192 | 38 | 19.8 | 9.7 |
| 20-25 | 408 | 78 | 19.1 | 20.0 |
| 26-35 | 540 | 76 | 14.1 | 19.5 |
| 36-45 | 485 | 76 | 15.7 | 19.5 |
| 46-55 | 569 | 61 | 10.7 | 15.6 |
| >55 | 782 | 48 | 6.1 | 12.3 |
| Indéterminé | 37 | 13 | 35.1 | 3.3 |
| <u>Sexe</u> | | | | |
| Homme | 2061 | 314 | 15.2 | 80.5 |
| Femme | 916 | 63 | 6.9 | 16.2 |
| Indéterminé | 36 | 13 | 36.1 | 3.3 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | |
| Automobile | 1926 | 260 | 13.5 | 66.7 |
| Camion/fourgonnette | 628 | 91 | 14.5 | 23.3 |
| Motocyclette | 332 | 23 | 6.9 | 5.9 |
| Semi-remorque | 85 | 8 | 9.4 | 2.1 |
| Autre véhicule routier | 42 | 8 | 19.0 | 2.1 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | |
| Un seul véhicule | 851 | 289 | 34.0 | 74.1 |
| Plusieurs véhicules | 2162 | 101 | 4.7 | 25.9 |
| TOTAL | 3013 | 390 | 12.9 | 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, 80,5 % 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 (15,2 % et 6,9 %, 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, 66,7 % conduisaient des automobiles, 23,3 %, des camions/fourgonnettes, 5,9 %, des motocyclettes et 2,1 % des semi-remorques et 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 19,0 % par rapport à 14,5 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 13,5 % des automobilistes, 9,4 % des conducteurs de semi-remorques et 6,9 % des motocyclistes.

8.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 74,1 % 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 – 34,0 % de ces conducteurs par rapport à seulement 4,7 % 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 2015. 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 2015, puisque 78,5 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 133 sur 256 (52,0 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis représentait la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (48,9 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez les 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 (21,1 %), les analgésiques narcotiques (14,3 %) et les anesthésiques dissociatifs et les hallucinogènes (0,8 % pour chacune).

Tableau 8-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Ontario, 2015

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 |
| 326 | 260 | (79.8) | 137 | (52.7) |

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 | 67 | (48.9) |
| Dépresseurs du SNC | 56 | (40.9) |
| Stimulants du SNC | 30 | (21.9) |
| Analgésiques narcotiques | 19 | (13.9) |
| Anesthésiques dissociatifs | 2 | (1.5) |
| Hallucinogènes | 1 | (0.7) |
| 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 2015. 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 – 2015. 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 2015. 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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 jusqu'à un creux de 124 en 2015. 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 21,9 % en 2015.

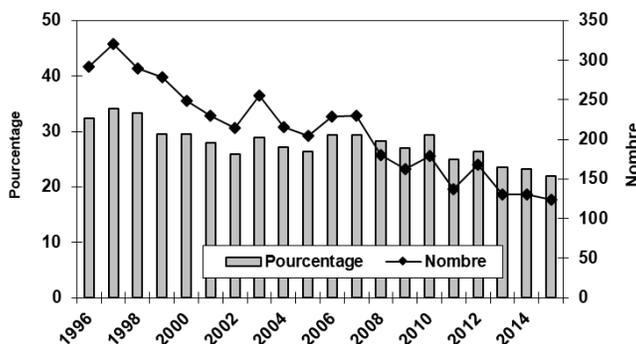
Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 196 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 28,7 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a diminué de 16,4 % par rapport aux 28,7 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 24,0 % pendant la période de 2011 à 2015. 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 29,6 % par rapport à la moyenne de 196 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 138 pendant la période de 2011 à 2015.

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 - 2015

| Année | Nombre de décès | Décès liés à l'alcool | |
|----------------------------------|-----------------|-----------------------|------------|
| | | Nombre | % du total |
| 1996 | 902 | 292 | 32.4 |
| 1997 | 942 | 321 | 34.1 |
| 1998 | 872 | 290 | 33.3 |
| 1999 | 939 | 278 | 29.6 |
| 2000 | 843 | 249 | 29.5 |
| 2001 | 823 | 230 | 27.9 |
| 2002 | 826 | 214 | 25.9 |
| 2003 | 883 | 255 | 28.9 |
| 2004 | 793 | 215 | 27.1 |
| 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 |
| 2015 | 567 | 124 | 21.9 |
| période de référence 2006 - 2010 | 684 | 196 | 28.7 |
| période 2011 - 2015 | 576 | 138 | 24.0 |

*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 – 2015



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 20 ans, soit de 1996 à 2015, 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).

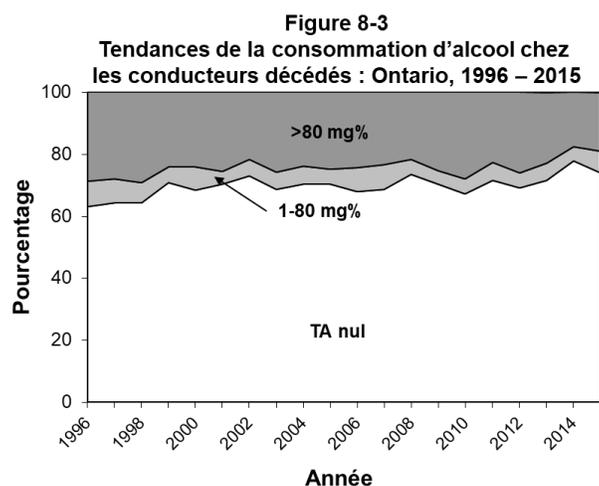
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a connu une tendance générale à la baisse entre 1996 (28,7 %) et 2008 (21,7 %), s'est élevé jusqu'à 27,8 % en 2010, a chuté pour atteindre un creux en 2014 (17,6 %) avant de se relever légèrement en 2015 (19,0 %). 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 (77,9 %) et de redescendre en 2015 (73,9 %). 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 2015 (7,0 %).

Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul pendant la période de 2011 à 2015 a augmenté de 5,2 % (passant de 69,3 % à 72,9 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 11,3 % (de 6,2 % à 5,5 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on a observé une diminution de 11,8 % (de 24,5 % à 21,6 %).

Tableau 8-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Ontario, 1996 - 2015

| 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 | 324 | 276 | 85.2 | 198 | 71.7 | 15 | 5.4 | 63 | 22.8 |
| 2014 | 349 | 312 | 89.4 | 243 | 77.9 | 14 | 4.5 | 55 | 17.6 |
| 2015 | 326 | 284 | 87.1 | 210 | 73.9 | 20 | 7.0 | 54 | 19.0 |
| période de référence 2006-2010 | 408 | 355 | 87.0 | 246 | 69.3 | 22 | 6.2 | 87 | 24.5 |
| période 2011-2015 | 334 | 291 | 87.1 | 212 | 72.9 | 16 | 5.5 | 63 | 21.6 |

* 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 2015. 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 2015, 26,9 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 12,1 % par rapport à la période de base.

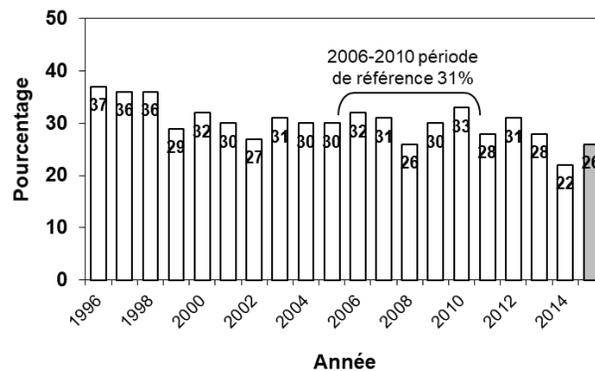
Tableau 8-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Ontario, 1996 - 2015

| 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 | 387 | 70.9 | 159 | 29.1 |
| 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 | 324 | 232 | 71.6 | 92 | 28.4 |
| 2014 | 349 | 272 | 77.9 | 77 | 22.1 |
| 2015 | 326 | 241 | 73.9 | 85 | 26.1 |
| période de référence 2006-2010 | 408 | 283 | 69.4 | 125 | 30.6 |
| période 2011-2015 | 334 | 244 | 73.1 | 90 | 26.9 |

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

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

Figure 8-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif : Ontario, 1996 - 2015



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

entraîné 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 12,9 % en 2015.

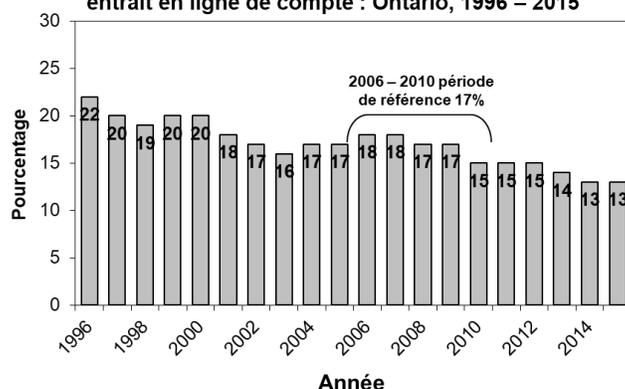
Pendant la période de référence (2006 – 2010), 16,8 % en moyenne des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. Pendant la période de 2011 à 2014, le pourcentage moyen de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 14,1 %, soit une diminution de 16,1 % 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 entraîné en
ligne de compte : Ontario, 1996 - 2015

| 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) |
| 2015 | 3013 | 390 | (12.9) |
| période de référence 2006-2010 | 3832 | 645 | (16.8) |
| période 2011- 2015 | 3123 | 439 | (14.1) |

*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 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 – 2015



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 16 ans (de 2000 à 2015). 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).

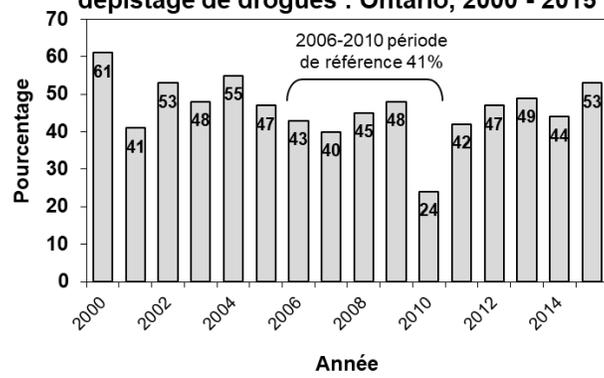
Comme on peut le constater au bas du tableau 8-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 40,9 %. Pendant la période de 2011 à 2015, 46,9 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 14,7 % par rapport à la période de référence.

Tableau 8-9
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Ontario, 2000 - 2015

| 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) | |
| 2000 | 494 | 69 | 14.0 | 27 | 39.1 | 42 | 60.9 |
| 2001 | 484 | 93 | 19.2 | 55 | 59.1 | 38 | 40.9 |
| 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 | 155 | 34.8 | 89 | 57.4 | 66 | 42.6 |
| 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 | 324 | 265 | 81.8 | 136 | 51.3 | 129 | 48.7 |
| 2014 | 349 | 275 | 78.8 | 155 | 56.4 | 120 | 43.6 |
| 2015 | 326 | 260 | 79.8 | 123 | 47.3 | 137 | 52.7 |
| période de référence 2006-2010 | 408 | 88 | 21.6 | 52 | 59.1 | 36 | 40.9 |
| période 2011-2015 | 334 | 258 | 77.2 | 137 | 53.1 | 121 | 46.9 |

* 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 - 2015



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 2015. 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 2015. 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 se trouvait (voir les types de véhicules qui sont inclus à 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, 55 personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières au Québec en 2015. De plus, dans 52 de ces cas (94,5 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Par exemple, 12 personnes du groupe des 26 à 35 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Québec en 2015. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 36,4 % des 26 à 35 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

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

nombre de décès liés à l'alcool chez les 26 à 35 ans représente 16,7 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Québec en 2015.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 365 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière au Québec en 2015. Dans 339 de ces cas (92,9 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 72 (21,2 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (365 x 0,212), on peut déterminer qu'*au Québec, en 2015, 78 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, 26,4 % (voir la dernière colonne) avaient plus de 55 ans, 18,1 %, avaient entre 46 et 55 ans, 16,7 %, entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans, 11,1 %, entre 36 et 45 ans, 9,7 %, entre 16 et 19 ans et 1,4 % avaient moins de 16 ans.

Tableau 9-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Québec, 2015

| Catégorie de victimes | Nombre de décès* | Consommation d'alcool connue | | Décès liés à l'alcool (DLA) | | |
|----------------------------------|------------------|------------------------------|-------------|-----------------------------|------------------|-------------------|
| | | Nombre | % du total | Nombre | % des cas connus | % de tous les DLA |
| Groupe d'âge | | | | | | |
| <16 | 9 | 9 | 100.0 | 1 | 11.1 | 1.4 |
| 16-19 | 23 | 22 | 95.7 | 7 | 31.8 | 9.7 |
| 20-25 | 34 | 33 | 97.1 | 12 | 36.4 | 16.7 |
| 26-35 | 55 | 52 | 94.5 | 12 | 23.1 | 16.7 |
| 36-45 | 38 | 38 | 100.0 | 8 | 21.1 | 11.1 |
| 46-55 | 60 | 55 | 91.7 | 13 | 23.6 | 18.1 |
| >55 | 146 | 130 | 89.0 | 19 | 14.6 | 26.4 |
| Sexe | | | | | | |
| Homme | 243 | 227 | 93.4 | 56 | 24.7 | 77.8 |
| Femme | 122 | 112 | 91.8 | 16 | 14.3 | 22.2 |
| Genre de victime | | | | | | |
| Conducteur | 263 | 247 | 93.9 | 55 | 22.3 | 76.4 |
| Passager | 61 | 57 | 93.4 | 11 | 19.3 | 15.3 |
| Piéton | 41 | 35 | 85.4 | 6 | 17.1 | 8.3 |
| Type de véhicule | | | | | | |
| Automobiles | 188 | 180 | 95.7 | 35 | 19.4 | 48.6 |
| Camions/fourgonnettes | 64 | 58 | 90.6 | 20 | 34.5 | 27.8 |
| Motocyclettes | 52 | 49 | 94.2 | 9 | 18.4 | 12.5 |
| Autres véhicules routiers | 3 | 3 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| Véhicules non routiers (Piétons) | 17 | 14 | 82.4 | 2 | 14.3 | 2.8 |
| TOTAL | 365 | 339 | 92.9 | 72 | 21.2 | 100.0 |

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

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 20 à 25 ans (36,4 %) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes – 11,1 % des personnes de moins de 16 ans avaient été victimes de collisions liées à l'alcool.

9.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 77,8 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (24,7 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (14,3 %).

9.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 76,4 % étaient des conducteurs, 15,3 % des passagers et 8,3 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (22,3 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 19,3 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 17,1 % 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, 48,6 % se trouvaient dans une automobile, 27,8 % étaient des occupants de camion/fourgonnette, 12,5 %, des motocyclistes et 2,8 %, 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 était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (34,5 % par rapport à 19,4 %). Parmi les motocyclistes, 18,4 % sont décédés dans une collision liée à l'alcool, comparativement à 14,3 % 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 2015. 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 15 conducteurs tués en 2015; 10 de ces victimes (66,7 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, deux (20,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 4,5 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que deux des neuf conducteurs (20,0 %) 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 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 16 à 19 ans représentaient 5,6 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Québec, la fréquence des tests d'alcoolémie était faible en 2015, puisque 68,8 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Québec, 25,9% des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 36 des 44 conducteurs mortellement blessés (81,8 %) avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 74,1 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 2,4 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 2,4 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 6,5 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 14,7 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

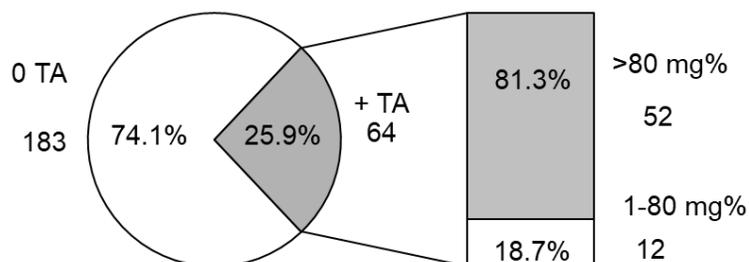
Tableau 9-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Québec, 2015

| 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 | 15 | 10 | 66.7 | 2 | 20.0 | 4.5 | 2 | 20.0 | 5.6 |
| 20-25 | 27 | 20 | 74.1 | 8 | 40.0 | 18.2 | 8 | 40.0 | 22.2 |
| 26-35 | 44 | 27 | 61.4 | 8 | 29.6 | 18.2 | 7 | 25.9 | 19.4 |
| 36-45 | 27 | 19 | 70.4 | 6 | 31.6 | 13.6 | 4 | 21.1 | 11.1 |
| 46-55 | 44 | 34 | 77.3 | 8 | 23.5 | 18.2 | 6 | 17.6 | 16.7 |
| >55 | 90 | 60 | 66.7 | 12 | 20.0 | 27.3 | 9 | 15.0 | 25.0 |
| <u>Sexe</u> | | | | | | | | | |
| Homme | 190 | 137 | 72.1 | 39 | 28.5 | 88.6 | 31 | 22.6 | 86.1 |
| Femme | 57 | 33 | 57.9 | 5 | 15.2 | 11.4 | 5 | 15.2 | 13.9 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | | | | | | |
| Automobile | 140 | 97 | 69.3 | 22 | 22.7 | 50.0 | 20 | 20.6 | 55.6 |
| Camion/fourgonnette | 57 | 39 | 68.4 | 14 | 35.9 | 31.8 | 11 | 28.2 | 30.6 |
| Motocyclette | 47 | 31 | 66.0 | 8 | 25.8 | 18.2 | 5 | 16.1 | 13.9 |
| Semi-remorque | 3 | 3 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | | | | | | |
| Un seul véhicule | 97 | 67 | 69.1 | 26 | 38.8 | 59.1 | 23 | 34.3 | 63.9 |
| Plusieurs véhicules | 150 | 103 | 68.7 | 18 | 17.5 | 40.9 | 13 | 12.6 | 36.1 |
| TOTAL | 247 | 170 | 68.8 | 44 | 25.9 | 100.0 | 36 | 21.2 | 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 247 conducteurs mortellement blessés (25,9 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 52, soit 81,3 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 9-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Québec, 2015



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

9.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 27,3 % avaient plus de 55 ans, 18,2 % avaient entre 20 et 25 ans, entre 26 et 35 ans et entre 46 et 55 ans, 13,5 %, entre 36 et 45 ans et 4,5 % 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%), 25,0 % avaient plus de 55 ans, 22,2 % avaient entre 20 et 25 ans, 19,4 %, entre 26 et 35 ans, 16,7 %, entre 46 et 55 ans, 11,1 %, entre 36 et 45 ans et 5,6 % avaient entre 16 et 19 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (40,0 %). Par contre, seulement 20,0 % 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 88,6 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 86,1 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (190 des 247 victimes ou 76,9 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (28,5 % et 15,2 %, respectivement). En outre, 79,4 % des conducteurs et 100,0 % 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), 50,0 % étaient des automobilistes, 31,8 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 18,2 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 55,6 % étaient des automobilistes, 30,6 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 13,9 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 35,9 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 25,8 % des motocyclistes et 22,7 % des automobilistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

9.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (97 des 247) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause les trois cinquièmes des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (59,1 % et 63,9 %, respectivement). La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Près des deux cinquièmes des conducteurs qui

étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (38,5 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 17,5 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2015 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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, 2 099 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 13,4 % 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, 22,0 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 19,5 %, de celui des 26 à 35 ans et 12,4 %, de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans représentaient 0,7 % et ceux du groupe des 16 à 19 ans, 8,5 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Près du quart des conducteurs du groupe des 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (24,0 %). Les groupes dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions ont été ceux des conducteurs de plus de 55 ans (6,5 %) et de 46 à 55 ans (10,4 %).

9.3.2 *Sexe des conducteurs.* Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 75,2 % 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 (15,0 % et 9,6 %, respectivement).

Tableau 9-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant
provoqué des blessures graves : Québec, 2015

| 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 | 15 | 2 | 13.3 | 0.7 |
| 16-19 | 133 | 24 | 18.0 | 8.5 |
| 20-25 | 258 | 62 | 24.0 | 22.0 |
| 26-35 | 330 | 55 | 16.7 | 19.5 |
| 36-45 | 282 | 35 | 12.4 | 12.4 |
| 46-55 | 280 | 29 | 10.4 | 10.3 |
| >55 | 415 | 27 | 6.5 | 9.6 |
| Indéterminé | 386 | 48 | 12.4 | 17.0 |
| <u>Sexe</u> | | | | |
| Homme | 1411 | 212 | 15.0 | 75.2 |
| Femme | 571 | 55 | 9.6 | 19.5 |
| Indéterminé | 117 | 15 | 12.8 | 5.3 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | |
| Automobile et camion/fourgonnette** | 1724 | 248 | 14.4 | 87.9 |
| Motocyclette | 258 | 24 | 9.3 | 8.5 |
| Semi-remorque | 78 | 4 | 5.1 | 1.4 |
| Autre véhicule routier | 39 | 6 | 15.4 | 2.1 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | |
| Un seul véhicule | 655 | 209 | 31.9 | 74.1 |
| Plusieurs véhicules | 1444 | 73 | 5.1 | 25.9 |
| TOTAL | 2099 | 282 | 13.4 | 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, 87,9 % étaient des conducteurs d'automobiles / camions/fourgonnettes, 8,5 % conduisaient des motocyclettes, 2,1 %, d'autres véhicules routiers et 1,4 %, 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'autres véhicules routiers – 15,4 % de ces conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 14,4 % des conducteurs d'automobiles / camions/fourgonnettes et 9,3 % pour les motocyclistes. Parmi les conducteurs de semi-remorques, 5,1 % 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, 74,1 % 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 – 31,9 % de ces conducteurs par rapport à seulement 5,1 % 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 2015. 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 2015, puisque 68,0 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 58 sur 168 (34,5 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (51,7 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez les conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note les stimulants du SNC (36,2 %), les déprimeurs du SNC (29,3 %) et les analgésiques narcotiques (13,8 %).

Tableau 9-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés de
véhicules routiers : Québec, 2015

| 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 |
| 247 | 168 | (68.0) | 58 | (34.5) |

| Catégories de drogues décelées chez les conducteurs ayant eu des résultats positifs | | |
|--|----------------------------------|---|
| Catégorie | Résultats positifs par catégorie | |
| | Nombre de conducteurs | % des conducteurs ayant eu des résultats positifs** |
| Cannabis | 30 | (51.7) |
| Stimulants du SNC | 21 | (36.2) |
| Dépresseurs du SNC | 17 | (29.3) |
| Analgésiques narcotiques | 8 | (13.8) |
| 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.

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 2015. 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 – 2015. 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 2015. 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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 114 entre 1996 et 2009. Il s'est ensuite élevé à 132 en 2011 avant de redescendre à un creux de 73 en 2014 et demeurer à ce niveau en 2015. 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 28,6 % en 2010 pour fléchir de nouveau à 22,4 % en 2013, se relever en 2014 (23,0 %) et tomber à son plus bas en 2015 (20,1 %).

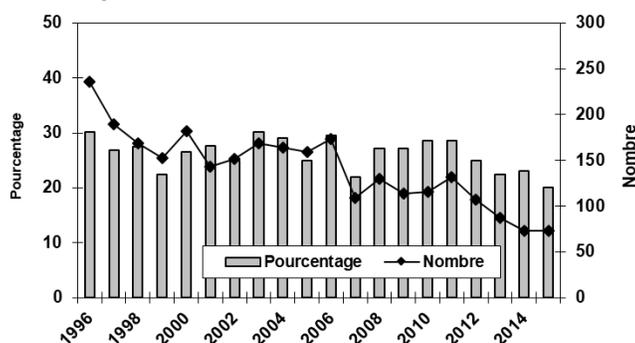
Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 128 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 26,8 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a diminué de 10,4 % par rapport aux 26,8 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 24,0 % pendant la période de 2011 à 2015. 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 26,6 % par rapport à la moyenne de 128 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 94 pendant la période de 2011 à 2015.

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 - 2015

| 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 | 182 | 26.5 |
| 2001 | 519 | 143 | 27.6 |
| 2002 | 611 | 152 | 24.9 |
| 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 | 130 | 27.2 |
| 2009 | 421 | 114 | 27.1 |
| 2010 | 405 | 116 | 28.6 |
| 2011 | 462 | 132 | 28.6 |
| 2012 | 428 | 107 | 25.0 |
| 2013 | 388 | 87 | 22.4 |
| 2014 | 318 | 73 | 23.0 |
| 2015 | 365 | 73 | 20.0 |
| période de référence 2006 - 2010 | 477 | 128 | 26.8 |
| période 2011 - 2015 | 392 | 94 | 24.0 |

*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 – 2015



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 20 ans, soit de 1996 à 2015, 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).

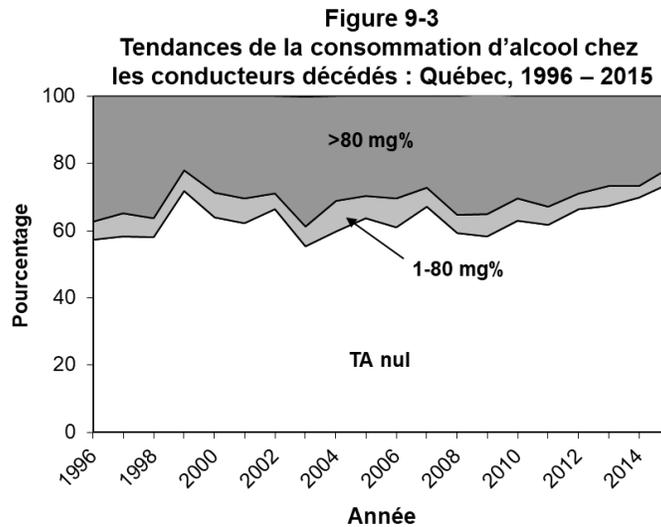
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a généralement diminué à partir de 1996 (37,2 %) jusqu'en 1999 (22,0 %) avant de s'élever à 38,7 % en 2003, de fluctuer jusqu'en 2008 et de baisser jusqu'à son point le plus bas en 2015 (21,2 %). 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 a atteint un sommet en 2015 (74,1 %). 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 4,7 % 2015.

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 2015 a augmenté de 9,7 % (passant de 61,6 % à 67,6 %). 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 13,5 % (de 31,8 % à 27,5 %).

Tableau 9-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Québec, 1996 - 2015

| 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 |
| 2015 | 247 | 170 | 68.8 | 126 | 74.1 | 8 | 4.7 | 36 | 21.2 |
| période de référence 2006-2010 | 307 | 211 | 68.7 | 130 | 61.6 | 14 | 6.6 | 67 | 31.8 |
| période 2011-2015 | 261 | 182 | 69.7 | 123 | 67.6 | 9 | 4.9 | 50 | 27.5 |

* 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 2015. 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 2015, 32,6 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 15,1 % par rapport à la période de référence.

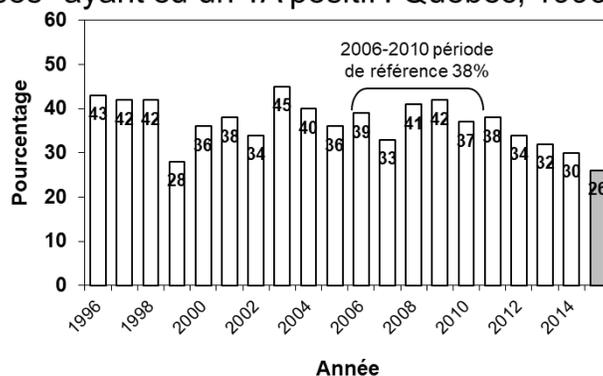
Tableau 9-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Québec, 1996 - 2015

| 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 |
| 2015 | 247 | 183 | 74.1 | 64 | 25.9 |
| période de référence 2006-2010 | 307 | 189 | 61.6 | 118 | 38.4 |
| période 2011-2015 | 261 | 176 | 67.4 | 85 | 32.6 |

* 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 9-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés* ayant eu un TA positif : Québec, 1996 - 2015



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

entrait en ligne de compte a connu une baisse générale, passant de 18,9 % à 15,3 %, puis s'élevant à 18,8 % en 2009 pour diminuer jusqu'à 13,4 % en 2015.

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 2015, le pourcentage moyen de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 15,9 %, soit une diminution de 10,7 % du problème par rapport à la période de référence.

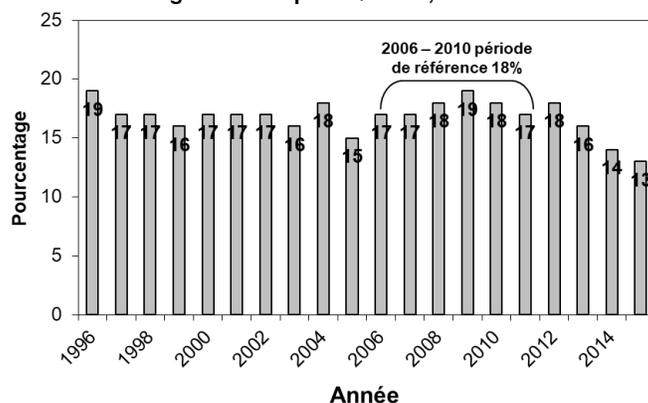
Tableau 9-8

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 - 2015

| 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) |
| 2015 | 2099 | 282 | (13.4) |
| période de référence 2006-2010 | 3240 | 576 | (17.8) |
| période 2011-2015 | 2285 | 363 | (15.9) |

*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 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 – 2015



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 16 ans (de 2000 à 2015). 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).

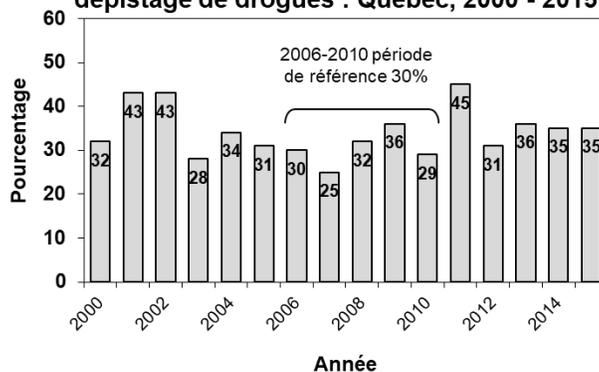
Comme on peut le constater au bas du tableau 9-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 30,2 %. Pendant la période de 2011 à 2015, 35,8 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 18,5 % par rapport à la période de référence.

Tableau 9-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Québec, 2000-2015

| Année | Nombre de conducteurs* | Conducteurs soumis au test de dépistage | (% du total) | Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues | | | |
|--------------------------------|------------------------|---|--------------|--|----------------------------|-----|------|
| | | | | Négatif (% soumis au test) | Positif (% soumis au test) | | |
| 2000 | 407 | 189 | 46.4 | 128 | 67.7 | 61 | 32.3 |
| 2001 | 326 | 210 | 64.4 | 120 | 57.1 | 90 | 42.9 |
| 2002 | 394 | 256 | 65.0 | 145 | 56.6 | 111 | 43.4 |
| 2003 | 352 | 211 | 59.9 | 153 | 72.5 | 58 | 27.5 |
| 2004 | 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 |
| 2015 | 247 | 168 | 68.0 | 110 | 65.5 | 58 | 34.5 |
| période de référence 2006-2010 | 307 | 189 | 61.6 | 132 | 69.8 | 57 | 30.2 |
| période 2011-2015 | 261 | 176 | 67.4 | 113 | 64.2 | 63 | 35.8 |

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

Figure 9-6
Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues : Québec, 2000 - 2015



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 2015. 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 2015. 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 se trouvait (voir les types de véhicules qui sont inclus à 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 2015. 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 2015, quatre 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 57,1 % 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 18,2 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Nouveau-Brunswick en 2015.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 63 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière au Nouveau-Brunswick en 2015. Dans 58 de ces cas (92,1 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 22 (37,9 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (63 x 0,379), on peut déterminer qu'*au Nouveau-Brunswick, en 2015, 24 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, 2015**

| 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 | 1 | 50.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| 16-19 | 7 | 7 | 100.0 | 5 | 71.4 | 22.7 |
| 20-25 | 7 | 7 | 100.0 | 4 | 57.1 | 18.2 |
| 26-35 | 5 | 5 | 100.0 | 3 | 60.0 | 13.6 |
| 36-45 | 6 | 6 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| 46-55 | 13 | 13 | 100.0 | 8 | 61.5 | 36.4 |
| >55 | 23 | 19 | 82.6 | 2 | 10.5 | 9.1 |
| Sexe | | | | | | |
| Homme | 43 | 39 | 90.7 | 16 | 41.0 | 72.7 |
| Femme | 20 | 19 | 95.0 | 6 | 31.6 | 27.3 |
| Genre de victime | | | | | | |
| Conducteur | 46 | 44 | 95.7 | 14 | 31.8 | 63.6 |
| Passager | 12 | 11 | 91.7 | 7 | 63.6 | 31.8 |
| Piéton | 5 | 3 | 60.0 | 1 | 33.3 | 4.5 |
| Type de véhicule | | | | | | |
| Automobiles | 39 | 37 | 94.9 | 16 | 43.2 | 72.7 |
| Camions/fourgonnettes | 10 | 9 | 90.0 | 4 | 44.4 | 18.2 |
| Motocyclettes | 7 | 7 | 100.0 | 1 | 14.3 | 4.5 |
| Autres véhicules routiers | 1 | 1 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| Véhicules non routiers (Piétons) | 1 | 1 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| | 5 | 3 | 60.0 | 1 | 33.3 | 4.5 |
| TOTAL | 63 | 58 | 92.1 | 22 | 37.9 | 100.0 |

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

10.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 36,4 % (voir la dernière colonne) avaient entre 46 et 55 ans, 22,7 %, entre 16 et 19 ans, 18,2 %, entre 20 et 25 ans, 13,6 %, entre 26 et 35 ans et 9,1 % avaient plus de 55 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 16 à 19 ans (71,4 %) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes de moins de 16 ans et de 36 à 45 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, 72,7 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (41,0 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (31,6 %).

10.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 63,6 % étaient des conducteurs, 31,8 étaient des passagers et 4,5 %, des piétons.

Parmi les différentes catégories de victimes, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (63,6 %) a été observée dans les collisions où un passager a été tué. L'alcool était en cause dans 33,3 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé et dans 31,8 % de celles dans lesquelles un conducteur est décédé.

10.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 72,7 % se trouvaient dans une automobile, 18,2 % dans un camion/fourgonnette 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 de camion/fourgonnette est décédé était légèrement supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (44,4 % par rapport à 43,2 %). Parmi les motocyclistes, 14,3 % sont décédés dans une collision liée à l'alcool.

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 2015. 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 26 à 35 ans, parmi lesquels il y a eu trois conducteurs tués en 2015; ces trois victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, une (33,3 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 26 à 35 ans représentaient 7,7 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un des trois conducteurs (33,3 %) mortellement blessés du groupe des 26 à 35 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avait un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que le conducteur qui avait bu avait un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 26 à 35 ans représentaient 10,0 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Nouveau-Brunswick, la fréquence des tests d'alcoolémie était moyenne en 2015, puisque 80,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Nouveau-Brunswick, 36,1 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et dix (76,9 %) des 13 conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 63,9 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 5,6 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 2,8 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 11,1 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 16,7 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

Tableau 10-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Nouveau-Brunswick, 2015

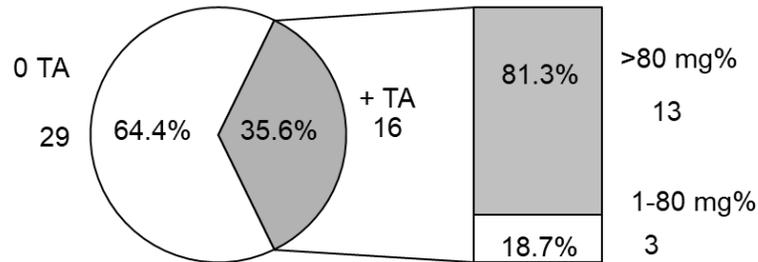
| Catégorie de conducteurs | Nombre de conducteurs | Conducteurs soumis à des tests | | TA positif | | | TA >80 mg% | | |
|---------------------------|-----------------------|--------------------------------|-------------|------------|----------------------|--|------------|----------------------|---|
| | | 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** | 6 | 5 | 83.3 | 3 | 60.0 | 23.1 | 2 | 40.0 | 20.0 |
| 26-35 | 3 | 3 | 100.0 | 1 | 33.3 | 7.7 | 1 | 33.3 | 10.0 |
| 36-45 | 6 | 5 | 83.3 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| 46-55 | 11 | 10 | 90.9 | 7 | 70.0 | 53.8 | 7 | 70.0 | 70.0 |
| >55 | 19 | 13 | 68.4 | 2 | 15.4 | 15.4 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Sexe</u> | | | | | | | | | |
| Homme | 35 | 29 | 82.9 | 11 | 37.9 | 84.6 | 9 | 31.0 | 90.0 |
| Femme | 10 | 7 | 70.0 | 2 | 28.6 | 15.4 | 1 | 14.3 | 10.0 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | | | | | | |
| Automobile | 29 | 23 | 79.3 | 9 | 39.1 | 69.2 | 8 | 34.8 | 80.0 |
| Camion/fourgonnette | 9 | 7 | 77.8 | 3 | 42.9 | 23.1 | 1 | 14.3 | 10.0 |
| Motocyclette | 6 | 5 | 83.3 | 1 | 20.0 | 7.7 | 1 | 20.0 | 10.0 |
| Semi-remorque | 1 | 1 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | | | | | | |
| Un seul véhicule | 21 | 16 | 76.2 | 8 | 50.0 | 61.5 | 5 | 31.3 | 50.0 |
| Plusieurs véhicules | 24 | 20 | 83.3 | 5 | 25.0 | 38.5 | 5 | 25.0 | 50.0 |
| TOTAL | 45 | 36 | 80.0 | 13 | 36.1 | 100.0 | 10 | 27.8 | 100.0 |

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

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

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 16 des 45 conducteurs mortellement blessés (35,6 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 13, soit 81,3 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 10-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Nouveau-Brunswick, 2015



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

10.2.1 Variations selon l'âge. Les conducteurs de 16 à 19 ans et ceux de 20 à 25 ans ont été regroupés (formant le groupe des 16 à 25 ans) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 53,8 % avaient entre 46 et 55, 23,1 %, entre 16 et 25 ans, 15,4 % avaient plus de 55 ans et 7,7 % avaient entre 26 et 35 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 70,0 % avaient entre 46 et 55 ans, 20,0 %, entre 16 et 25 ans et 10,0 % entre 26 et 35 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 46 et 55 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (70,0 %). Par contre, aucun (0,0 %) des conducteurs de 36 à 45 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 84,6 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 90,0 % 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 (35 des 45 victimes ou 77,8 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (37,9 % et 28,6 %, respectivement). En outre, 81,8 % des conducteurs et 50,0 % 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), 69,2 % étaient des automobilistes, 23,1 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 7,7 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 80,0 % étaient des automobilistes et 10,0 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 42,9 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 39,1 % des automobilistes et 20,0 % des motocyclistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

10.2.4 Variations selon le genre de collision. Un peu moins de la moitié des conducteurs décédés (21 sur 45) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause 61,5 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et 50,0 % 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 25,0 % 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 2015 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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, 228 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 24,6 % 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, 28,6 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 17,9 %, de celui des 20 à 25 ans et 14,3 %, des plus de 55 ans. Les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans et de ceux des 36 à 45 ans et des 46 à 55 ans représentaient, chacun, 12,5 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

La moitié des conducteurs du groupe des 16 à 19 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (50,0 %). 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 (12,5 %).

10.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 89,3 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (29,4 % et 8,8 %, respectivement).

Tableau 10-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves : Nouveau-Brunswick, 2015

| 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 | 14 | 7 | 50.0 | 12.5 |
| 20-25 | 30 | 10 | 33.3 | 17.9 |
| 26-35 | 49 | 16 | 32.7 | 28.6 |
| 36-45 | 35 | 7 | 20.0 | 12.5 |
| 46-55 | 35 | 7 | 20.0 | 12.5 |
| >55 | 64 | 8 | 12.5 | 14.3 |
| Indéterminé | 1 | 1 | 100.0 | 1.8 |
| <u>Sexe</u> | | | | |
| Homme | 170 | 50 | 29.4 | 89.3 |
| Femme | 57 | 5 | 8.8 | 8.9 |
| Indéterminé | 1 | 1 | 100.0 | 1.8 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | |
| Automobile | 113 | 32 | 28.3 | 57.1 |
| Camion/fourgonnette | 76 | 18 | 23.7 | 32.1 |
| Motocyclette | 31 | 5 | 16.1 | 8.9 |
| Semi-remorque | 8 | 1 | 12.5 | 1.8 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | |
| Un seul véhicule | 93 | 48 | 51.6 | 85.7 |
| Plusieurs véhicules | 135 | 8 | 5.9 | 14.3 |
| TOTAL | 228 | 56 | 24.6 | 100.0 |

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

10.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 57,1 % étaient des conducteurs d'automobiles, 32,1 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 9,4 % conduisaient des motocyclettes et 1,8 %, étaient 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 d'automobiles – 28,3 % de ces conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 23,7 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, à 16,1 % des motocyclistes et à 12,2 % des conducteurs de semi-remorques.

10.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 85,7 % 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 – 51,6 % de ces conducteurs par rapport à seulement 5,9 % 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 2015. 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 2015, puisque 80,0 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Tableau 10-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés
de véhicules routiers : Nouveau-Brunswick, 2015

Fréquence de consommation de drogues

| Nombre de conducteurs | Conducteurs soumis au test de dépistage | | Résultats positifs | |
|-----------------------|---|------------|--------------------|----------------------------|
| | Nombre | % du total | Nombre | % du nombre soumis au test |
| 45 | 36 | (80.0) | 21 | (58.3) |

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

| Catégorie | Résultats positifs par catégorie | |
|----------------------------|----------------------------------|---|
| | Nombre de conducteurs | % des conducteurs ayant eu des résultats positifs** |
| Cannabis | 12 | (57.1) |
| Dépresseurs du SNC | 10 | (47.6) |
| Analgésiques narcotiques | 7 | (33.3) |
| Stimulants du SNC | 4 | (19.0) |
| Anesthésiques dissociatifs | 0 | (0.0) |
| Hallucinogènes | 0 | (0.0) |
| Inhalants | 0 | (0.0) |

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

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

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 21 sur 36 (58,3 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis représentait la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (57,1 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez les conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note les dépresseurs du SNC (47,6 %), les analgésiques narcotiques (33,3 %) et les stimulants du SNC (19,0 %).

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 2015. 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 – 2015. 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 2015. 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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 34 en 1996 à un 25 en 2008, avant d'atteindre un sommet à 39 en 2010, de retomber jusqu'à un creux de neuf en 2014 et de remonter à 22 en 2015. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a baissé en général, passant de 35,4 % en 1996 à 26,9 % en 2000 pour atteindre un sommet en 2010 (41,1 %), diminuer de façon générale jusqu'à son plus bas niveau en 2014 (17,6 %) et s'élever en 2015 (34,9 %).

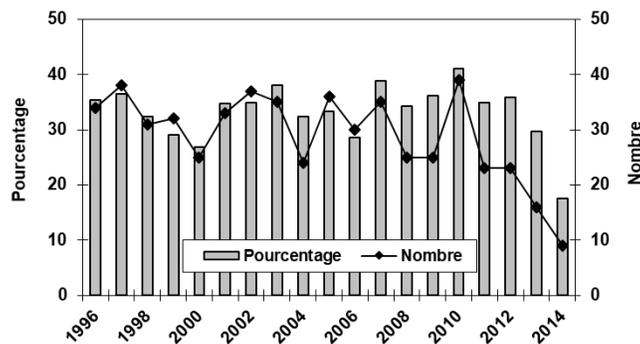
Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 31 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 36,0 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a diminué de 11,9 % par rapport aux 36,0 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 31,7 % pendant la période de 2011 à 2015. 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 38,7 % par rapport à la moyenne de 31 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 19 pendant la période de 2011 à 2015.

Tableau 10-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
 routiè re mettant en cause un conducteur ayant consommé de
 l'alcool: Nouveau-Brunswick, 1996 - 2015

| 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 | 64 | 23 | 35.9 |
| 2013 | 54 | 16 | 29.6 |
| 2014 | 51 | 9 | 17.6 |
| 2015 | 63 | 22 | 34.9 |
| période de référence 2006 - 2010 | 86 | 31 | 36.0 |
| période 2011 - 2015 | 60 | 19 | 31.7 |

*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 routiè re dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiè res.

Figure 10-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
 ayant consommé de l'alcool : Nouveau-Brunswick, 1996 – 2015



10.5.2 *Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés.* Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiè res mortellement blessés sur une période de 20 ans, soit de 1996 à 2015, 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 2015 (27,8 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a diminué de façon générale entre 1996 (62,5 %) et 2001 (46,5 %), atteindre un sommet en 2014 (77,8 %) et glisser de nouveau en 2015 (63,9 %). 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 %), a chuté à 0,0 % en 2014 pour remonter en 2015 (8,3 %).

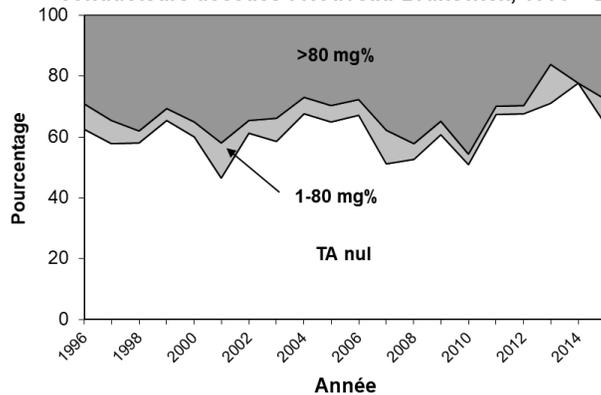
Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010 indiquée au bas du tableau 10-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul pendant la période de 2011 à 2015 a augmenté de 18,4 % (passant de 57,1 % à 67,6 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, 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 - 2015

| 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 | 40 | 37 | 92.5 | 25 | 67.6 | 1 | 2.7 | 11 | 29.7 |
| 2013 | 34 | 31 | 91.2 | 22 | 71.0 | 4 | 12.9 | 5 | 16.1 |
| 2014 | 30 | 27 | 90.0 | 21 | 77.8 | 0 | 0.0 | 6 | 22.2 |
| 2015 | 45 | 36 | 80.0 | 23 | 63.9 | 3 | 8.3 | 10 | 27.8 |
| période de référence 2006-2010 | 53 | 49 | 92.5 | 28 | 57.1 | 3 | 6.1 | 18 | 36.7 |
| période 2011-2015 | 39 | 34 | 87.2 | 23 | 67.6 | 2 | 5.9 | 9 | 26.5 |

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

Figure 10-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Nouveau-Brunswick, 1996 – 2015



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 2015. 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 2015, 30,8 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif, soit une baisse de 29,0 % par rapport à la période de base.

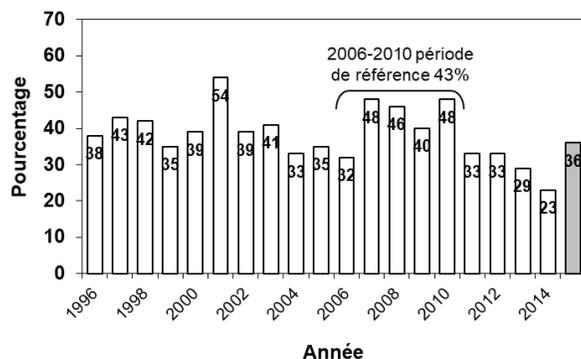
Tableau 10-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Nouveau-Brunswick, 1996 - 2015

| 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 | 40 | 27 | 67.5 | 13 | 32.5 |
| 2013 | 34 | 24 | 70.6 | 10 | 29.4 |
| 2014 | 30 | 23 | 76.7 | 7 | 23.3 |
| 2015 | 45 | 29 | 64.4 | 16 | 35.6 |
| période de référence 2006-2010 | 53 | 30 | 56.6 | 23 | 43.4 |
| période 2011-2015 | 39 | 27 | 69.2 | 12 | 30.8 |

* 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 - 2015



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 2015 dans ce tableau n'inclut que les données pour

2011, 2012, 2014 et 2015. De 1996 à 2001, le pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a augmenté, de façon générale de 24,5 % jusqu'à un sommet de 27,8 %. Par la suite, la fréquence a diminué jusqu'en 2005 (23,8 %), s'est élevée à 27,5 % en 2010, puis a fléchi jusqu'en 2014 (23,9 %) avant de monter légèrement en 2015 (24,6 %).

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 2011-2015, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte s'est élevé à 25,5 %, soit une diminution de 0,4 %.

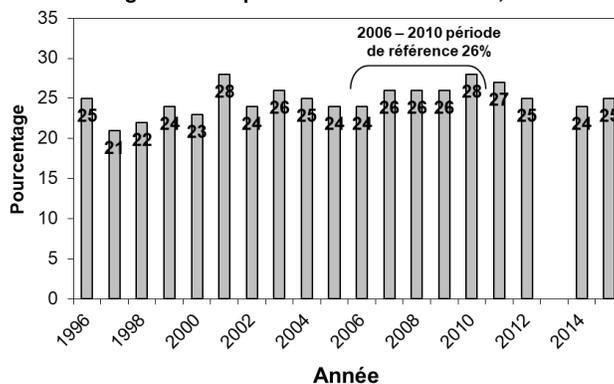
Tableau 10-8

Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1996 - 2015

| 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) |
| 2015 | 228 | 56 | (24.6) |
| période de référence 2006 - 2010 | 324 | 83 | (25.6) |
| période 2011-2015** | 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 2015 n'inclut que les données pour 2011, 2012, 2014 et 2015.

Figure 10-5
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 : Nouveau-Brunswick, 1996 – 2015



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 16 ans (de 2000 à 2015). 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 2015, 43,8 % en moyenne des

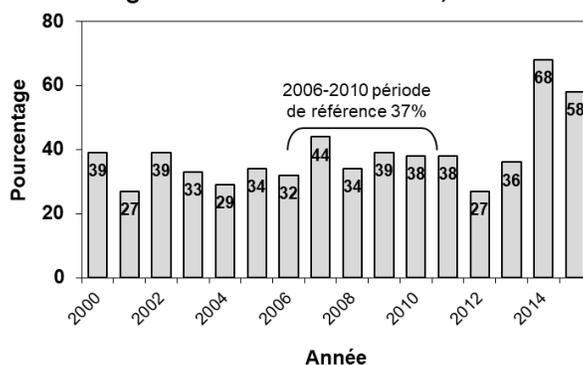
conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 18,4 % par rapport à la période de référence.

Tableau 10-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Nouveau-Brunswick, 2000 - 2015

| 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 | 40 | 33 | 82.5 | 24 | 72.7 | 9 | 27.3 |
| 2013 | 34 | 31 | 91.2 | 20 | 64.5 | 11 | 35.5 |
| 2014 | 30 | 25 | 83.3 | 8 | 32.0 | 17 | 68.0 |
| 2015 | 45 | 36 | 80.0 | 15 | 41.7 | 21 | 58.3 |
| période de référence 2006-2010 | 53 | 46 | 86.8 | 29 | 63.0 | 17 | 37.0 |
| période 2011-2015 | 39 | 32 | 82.1 | 18 | 56.3 | 14 | 43.8 |

* 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 - 2015



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 2015. 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 2015. 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 se trouvait (voir les types de véhicules qui sont inclus à 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 20 à 25 ans ont été tuées dans des collisions routières en Nouvelle-Écosse en 2015. De plus, dans 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, trois personnes du groupe des 20 à 25 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 2015. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 50,0 % des 20 à 25 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

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

nombre de décès liés à l'alcool chez les 20 à 25 ans représente 27,3 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 2015.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 57 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière en Nouvelle-Écosse en 2015. Dans 54 de ces cas (94,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Parmi ces cas connus, 11 (20,4 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières ($57 \times 0,204$), on peut déterminer qu'en Nouvelle-Écosse, en 2015, 12 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, 2015

| 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 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| 16-19 | 5 | 5 | 100.0 | 1 | 20.0 | 9.1 |
| 20-25 | 6 | 6 | 100.0 | 3 | 50.0 | 27.3 |
| 26-35 | 6 | 6 | 100.0 | 2 | 33.3 | 18.2 |
| 36-45 | 4 | 4 | 100.0 | 2 | 50.0 | 18.2 |
| 46-55 | 7 | 7 | 100.0 | 2 | 28.6 | 18.2 |
| >55 | 26 | 23 | 88.5 | 1 | 4.3 | 9.1 |
| Sexe | | | | | | |
| Homme | 44 | 41 | 93.2 | 9 | 22.0 | 81.8 |
| Femme | 13 | 13 | 100.0 | 2 | 15.4 | 18.2 |
| Genre de victime | | | | | | |
| Conducteur | 37 | 34 | 91.9 | 5 | 14.7 | 45.5 |
| Passager | 12 | 12 | 100.0 | 4 | 33.3 | 36.4 |
| Piéton | 8 | 8 | 100.0 | 2 | 25.0 | 18.2 |
| Type de véhicule | | | | | | |
| Automobiles | 26 | 23 | 88.5 | 4 | 17.4 | 36.4 |
| Camions/fourgonnettes | 11 | 11 | 100.0 | 3 | 27.3 | 27.3 |
| Motocyclettes | 8 | 8 | 100.0 | 2 | 25.0 | 18.2 |
| Autres véhicules | 1 | 1 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| Véhicules non routiers (Piétons) | 3 | 3 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| | 8 | 8 | 100.0 | 2 | 25.0 | 18.2 |
| TOTAL | 57 | 54 | 94.7 | 11 | 20.4 | 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.

11.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 27,3 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans, 18,2 % avaient entre 26 et 35 ans, entre 36 et 45 ans et entre 46 et 55 ans et 9,1 % avaient entre 16 et 19 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 des 20 à 25 ans et 36 à 45 ans est décédée (50,0 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes des groupes de moins de 16 ans (0,0 %) et de plus de 55 ans (4,3 %).

11.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 81,8 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (22,0 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (15,4 %).

11.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 45,5 % étaient des conducteurs, 36,4 %, des passagers et 18,2 %, 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 passager a été tué. L'alcool était en cause dans 25,0 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé et dans 14,7 % 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, 36,4 % se trouvaient dans une automobile, 27,3 % dans un camion/fourgonnette et 18,2 % 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 motocycliste ou un occupant d'automobile est décédé (27,3 % par rapport à 25,0 % et 17,4 %). 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 2015. 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 quatre conducteurs tués en 2015; ces quatre victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, un (25,0 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 20,0 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

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

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Nouvelle-Écosse, la fréquence des tests d'alcoolémie était moyenne en 2015, puisque 76,5 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Nouvelle-Écosse, 19,2 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et quatre des cinq conducteurs mortellement blessés (80,0 %) avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

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

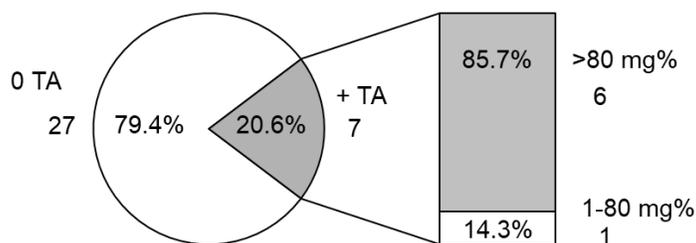
Tableau 11-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Nouvelle-Écosse, 2015

| 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 | 2 | 2 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| 20-25 | 4 | 4 | 100.0 | 1 | 25.0 | 20.0 | 1 | 25.0 | 25.0 |
| 26-35 | 3 | 3 | 100.0 | 1 | 33.3 | 20.0 | 1 | 33.3 | 25.0 |
| 36-45 | 2 | 2 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| 46-55 | 5 | 4 | 80.0 | 2 | 50.0 | 40.0 | 1 | 25.0 | 25.0 |
| >55 | 18 | 11 | 61.1 | 1 | 9.1 | 20.0 | 1 | 9.1 | 25.0 |
| <u>Sexe</u> | | | | | | | | | |
| Homme | 29 | 21 | 72.4 | 4 | 19.0 | 80.0 | 3 | 14.3 | 75.0 |
| Femme | 5 | 5 | 100.0 | 1 | 20.0 | 20.0 | 1 | 20.0 | 25.0 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | | | | | | |
| Automobile | 18 | 13 | 72.2 | 2 | 15.4 | 40.0 | 1 | 7.7 | 25.0 |
| Camion/fourgonnette | 7 | 6 | 85.7 | 1 | 16.7 | 20.0 | 1 | 16.7 | 25.0 |
| Motocyclette | 8 | 7 | 87.5 | 2 | 28.6 | 40.0 | 2 | 28.6 | 50.0 |
| Semi-remorque | 1 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | | | | | | |
| Un seul véhicule | 21 | 14 | 66.7 | 4 | 28.6 | 80.0 | 4 | 28.6 | 100.0 |
| Plusieurs véhicules | 13 | 12 | 92.3 | 1 | 8.3 | 20.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| TOTAL | 34 | 26 | 76.5 | 5 | 19.2 | 100.0 | 4 | 15.4 | 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 sept des 34 conducteurs mortellement blessés (20,6 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, six (85,7 %) avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 11-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers décédés:
Nouvelle-Écosse, 2015



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

11.2.1 Variations selon l'âge. Parmi tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 40,0 % avaient entre 46 et 55 ans et 20,0 %, entre 20 et 25 ans, entre 26 et 35 ans et plus de 55 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 25,0 % avaient entre 20 et 25 ans, entre 26 et 35, 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 46 et 55 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (50,0 %). Par contre, aucun (0,0 %) des conducteurs de 16 à 19 ans et de 36 à 45 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 80,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 75,0 % 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 (29 des 34 victimes, ou 85,3 %, étaient des hommes). Cependant, les conductrices mortellement blessées étaient légèrement plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conducteurs (20,0 % et 19,0 %, respectivement). En outre, 75,0 % 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), 40,0 % étaient des automobilistes et des motocyclistes et 20,0 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 50,0 % étaient des motocyclistes et 25,0 %, des automobilistes et des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 28,6 % des motocyclistes, 16,7 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 15,4 % des automobilistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

11.2.4 Variations selon le genre de collision. Les trois cinquièmes des conducteurs décédés (21 des 34) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause 80,0 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et 100,0 % des conducteurs dont les facultés étaient affaiblies.

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. La moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (28,6 %)

avaient un TA positif, comparativement à seulement 8,3 % 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 2015 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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, 326 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 14,7 % 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, 20,8 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans et des 36 à 45 ans, 14,6 %, de celui des 46 à 55 ans, 12,5 % avaient plus de 55 ans, des 16 et 19 ans, et des 26 à 35 ans.

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 (27,3 %). Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions était celui des moins de 16 ans (0,0 %).

Tableau 11-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant
provoqué des blessures graves : Nouvelle-Écosse, 2015

| 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 | 22 | 6 | 27.3 | 12.5 |
| 20-25 | 48 | 10 | 20.8 | 20.8 |
| 26-35 | 49 | 6 | 12.2 | 12.5 |
| 36-45 | 61 | 10 | 16.4 | 20.8 |
| 46-55 | 47 | 7 | 14.9 | 14.6 |
| >55 | 92 | 6 | 6.5 | 12.5 |
| Indéterminé | 6 | 3 | 50.0 | 6.3 |
| <u>Sexe</u> | | | | |
| Homme | 230 | 38 | 16.5 | 79.2 |
| Femme | 90 | 7 | 7.8 | 14.6 |
| Indéterminé | 6 | 3 | 50.0 | 6.3 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | |
| Automobile | 178 | 31 | 17.4 | 64.6 |
| Camion/fourgonnette | 101 | 15 | 14.9 | 31.3 |
| Motocyclette | 37 | 2 | 5.4 | 4.2 |
| Semi-remorque | 6 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| Autre véhicule routier | 4 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | |
| Un seul véhicule | 117 | 39 | 33.3 | 81.3 |
| Plusieurs véhicules | 209 | 9 | 4.3 | 18.8 |
| TOTAL | 326 | 48 | 14.7 | 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, 64,6 % conduisaient des automobiles, 31,3 %, des camions/fourgonnettes, et 4,2 %, des motocyclettes.

Parmi les conducteurs d'autres véhicules routiers, 17,4 % étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. 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 camions/fourgonnettes – 14,9 % ont été en cause dans des collisions liées à l'alcool. Chez les motocyclistes, 5,4 % 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, 81,3 % 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 – 33,3 % de ces conducteurs par rapport à seulement 4,3 % 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 2015. 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 2015, puisque 76,5 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 12 sur 26 (46,2 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (66,7 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez les conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note les dépresseurs du SNC (41,7 %), les analgésiques narcotiques (25,0 %) et les hallucinogènes (8,3 %).

Tableau 11-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Nouvelle-Écosse, 2015

Fréquence de consommation de drogues

| Nombre de conducteurs | Conducteurs soumis au test de dépistage | | Résultats positifs | |
|-----------------------|---|------------|--------------------|----------------------------|
| | Nombre | % du total | Nombre | % du nombre soumis au test |
| 34 | 26 | (76.5) | 12 | (46.2) |

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

| Catégorie | Résultats positifs par catégorie | |
|----------------------------|----------------------------------|---|
| | Nombre de conducteurs | % des conducteurs ayant eu des résultats positifs** |
| Cannabis | 8 | (66.7) |
| Dépresseurs du SNC | 5 | (41.7) |
| Analgésiques narcotiques | 3 | (25.0) |
| Hallucinogènes | 1 | (8.3) |
| Stimulants du SNC | 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 2015. 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 – 2015. 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 2015. 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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 10 en 2015. 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 23,1 % en 2008, s'est élevé à 37,3 % en 2009 pour redescendre à 23,6 % en 2013, remonter à 26,9 % en 2014 et chuter jusqu'à un creux de 17,5 % en 2015.

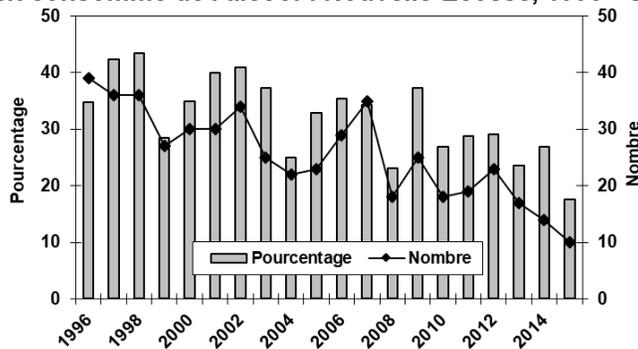
Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de 25 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 31,6 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a diminué de 17,1 % par rapport aux 31,6 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 26,2 % pendant la période de 2011 à 2015. 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 32,0 % par rapport à la moyenne de 25 pendant la période de référence (2006 – 2010) puisqu'il était à 17 pendant la période de 2011 à 2015.

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 - 2015

| 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 | 34 | 41.0 |
| 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 |
| 2015 | 57 | 10 | 17.5 |
| période de référence 2006 - 2010 | 79 | 25 | 31.6 |
| période 2011 - 2015 | 65 | 17 | 26.2 |

*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 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 – 2015



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 20 ans, soit de 1996 à 2015, 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).

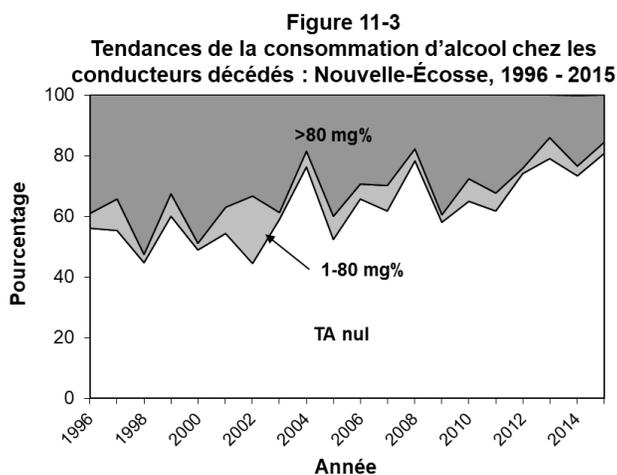
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite a atteint un sommet en 1998 (52,6 %), a diminué de façon générale jusqu'en 2004 (18,4 %), a fluctué jusqu'en 2011 (32,4 %), avant de baisser de façon générale jusqu'en 2013 (14,0 %), de s'élever en 2014 (23,3 %) et de descendre de nouveau en 2015 (15,4 %). 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 %), a atteint un sommet en 2015 (80,8 %). 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 façon générale jusqu'en 2015 (3,8 %).

Tableau 11-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés : Nouvelle-Écosse, 1996 - 2015

| 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 |
| 2015 | 34 | 26 | 76.5 | 21 | 80.8 | 1 | 3.8 | 4 | 15.4 |
| période de référence 2006-2010 | 48 | 44 | 91.7 | 29 | 65.9 | 2 | 4.5 | 13 | 29.5 |
| période 2011-2015 | 43 | 38 | 88.4 | 28 | 73.7 | 2 | 5.3 | 8 | 21.1 |

* 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 2015 a augmenté de 11,8 % (passant de 65,9 % à 73,7 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une augmentation de 17,8 % (de 4,5 % à 5,3 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 28,4 % (de 29,5 % à 21,1 %).



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 2015. 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 2015, 25,6 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 23,1 % par rapport à la période de référence.

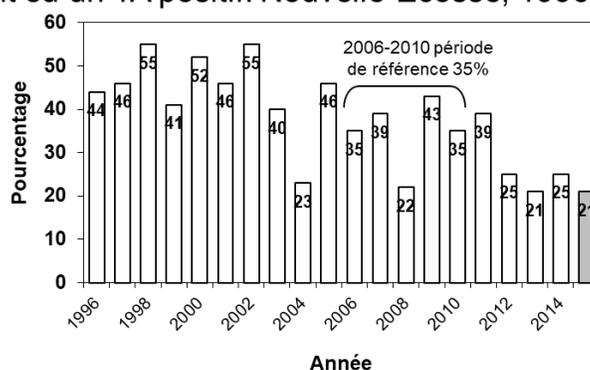
Tableau 11-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Nouvelle-Écosse, 1996 - 2015

| 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 |
| 2015 | 34 | 27 | 79.4 | 7 | 20.6 |
| période de référence 2006-2010 | 48 | 32 | 66.7 | 16 | 33.3 |
| période 2011-2015 | 43 | 32 | 74.4 | 11 | 25.6 |

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

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

Figure 11-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif: Nouvelle-Écosse, 1996 - 2015



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 15,8 % en 2013, monter de nouveau en 2014 (16,6 %), et redescendre à un creux de 14,7 % en 2015.

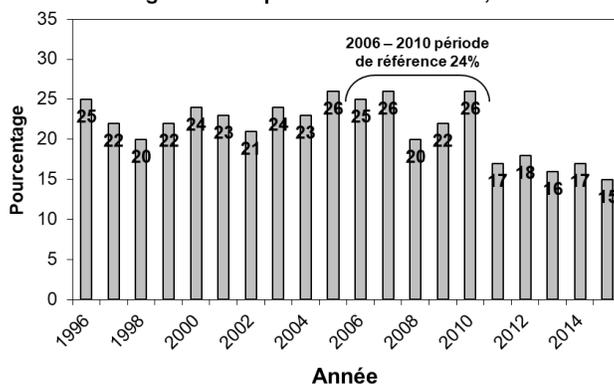
Comme le montre le tableau 11-8, pendant la période de référence (2006 – 2010), 23,7 % en moyenne de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. Au cours de la période de 2011 à 2014, la fréquence des conducteurs en cause 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 entrainé en
ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1996 - 2015

| 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) |
| 2015 | 326 | 48 | (14.7) |
| période de référence 2006-2010 | 316 | 75 | (23.7) |
| période 2011- 2015 | 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 entrain en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1996 – 2015



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 16 ans (de 2000 à 2015). 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).

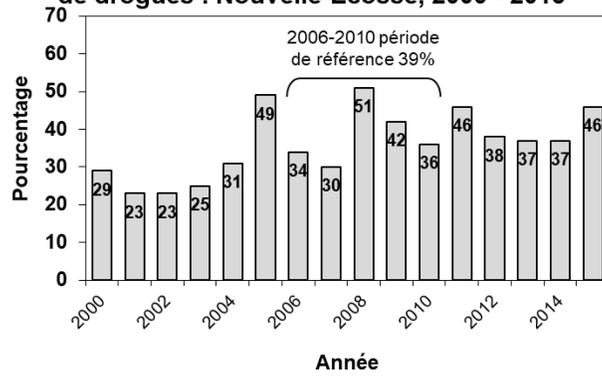
Comme on peut le constater au bas du tableau 11-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 39,0 %. Pendant la période de 2011 à 2015, 40,5 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 3,8 % par rapport à la période de référence.

Tableau 11-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Nouvelle-Écosse, 2000 - 2015

| 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 | 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 |
| 2015 | 34 | 26 | 76.5 | 14 | 53.8 | 12 | 46.2 |
| période de référence 2006-2010 | 48 | 41 | 85.4 | 25 | 61.0 | 16 | 39.0 |
| période 2011-2015 | 43 | 37 | 86.0 | 22 | 59.5 | 15 | 40.5 |

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

Figure 11-6
Pourcentage de conducteurs mortellement
blessés avec résultat positif au test de dépistage
de drogues : Nouvelle-Écosse, 2000 - 2015



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 2015. 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 2015. 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 se trouvait (voir les types de véhicules qui sont inclus à 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 de plus de 55 ans ont été tuées dans des collisions routières à l'Île-du-Prince-Édouard en 2015. 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 2015, une personne de plus de 55 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 14,3 % des plus de 55 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

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

nombre de décès liés à l'alcool chez les plus de 55 ans représente 20,0 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard en 2015.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 16 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière à l'Île-du-Prince-Édouard en 2015. Dans les 16 cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Parmi ces cas connus, cinq (31,3 %) étaient liés à l'alcool.

12.1.1 Âge de la victime. Les personnes des groupes de moins de 20 à 25 ans et de 26 à 35 ans ont été réunies pour former un groupe d'âge plus étendu (de 20 à 35 ans) afin d'éviter qu'une personne soit identifiée. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 60,0 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 35 ans et 20,0 %, 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 du groupe des 20 à 35 ans est décédée (60,0 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes de 46 à 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, 2015

| 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 |
| <u>Groupe d'âge</u> | | | | | | |
| 20-35** | 5 | 5 | 100.0 | 3 | 60.0 | 60.0 |
| 36-45 | 2 | 2 | 100.0 | 1 | 50.0 | 20.0 |
| 46-55 | 2 | 2 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| >55 | 7 | 7 | 100.0 | 1 | 14.3 | 20.0 |
| <u>Sexe</u> | | | | | | |
| Homme | 10 | 10 | 100.0 | 5 | 50.0 | 100.0 |
| Femme | 6 | 6 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Genre de victime</u> | | | | | | |
| Conducteur | 12 | 12 | 100.0 | 3 | 25.0 | 60.0 |
| Passager | 3 | 3 | 100.0 | 2 | 66.7 | 40.0 |
| Piéton | 1 | 1 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | | | |
| Automobile | 10 | 10 | 100.0 | 2 | 20.0 | 40.0 |
| Autre véhicule routier*** (Piéton) | 5 1 | 5 1 | 100.0 100.0 | 3 0 | 60.0 0.0 | 60.0 0.0 |
| TOTAL | 16 | 16 | 100.0 | 5 | 31.3 | 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.

** 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 (50,0 %) 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, 60,0 % étaient des conducteurs de véhicule, 40,0 %, des passagers et 0,0 %, 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 passager a été tué. L'alcool était en cause dans 25,0 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 0,0 % de celles où 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 routiers) afin de s'assurer qu'aucune personne ne pouvait être identifiée. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 60,0 % étaient des occupants d'autres véhicules routiers et 40,0 % 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 routier est décédé (60,0 %) était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (20,0 %).

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 2015. 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 20 à 35 ans, au sein duquel il y a eu quatre conducteurs tués en 2015; 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 de 20 à 35 ans mortellement blessés ayant consommé de l'alcool représentaient 66,7 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que deux des conducteurs mortellement blessés du groupe des 20 à 35 ans (50,0 %) soumis à l'alcootest avaient 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 du groupe de 20 à 35 ans représentaient 66,7 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. À l'Île-du-Prince-Édouard, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2015, puisque 83,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

À l'Île-du-Prince-Édouard, 30,0 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et tous les conducteurs mortellement blessés (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 :

- > 70,0 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 10,0 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 20,0 % 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, 2015

| Catégorie de conducteurs | Nombre de conducteurs | Conducteurs soumis à des tests | | TA positif | | | TA >80 mg% | | |
|----------------------------|-----------------------|--------------------------------|-------------|------------|----------------------|--|------------|----------------------|---|
| | | Nombre | % du total | Nombre | % soumis à des tests | % de tous les conducteurs avec un TA positif | Nombre | % soumis à des tests | % de tous les conducteurs avec un TA >80mg% |
| <u>Âge</u> | | | | | | | | | |
| 20-35** | 4 | 4 | 100.0 | 2 | 50.0 | 66.7 | 2 | 50.0 | 66.7 |
| 36-45 | 1 | 1 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| 46-55 | 2 | 1 | 50.0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| >55 | 5 | 4 | 80.0 | 1 | 25.0 | 33.3 | 1 | 25.0 | 33.3 |
| <u>Sexe</u> | | | | | | | | | |
| Homme | 7 | 5 | 71.4 | 3 | 60.0 | 100.0 | 3 | 60.0 | 100.0 |
| Femme | 5 | 5 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | | | | | | |
| Automobiles | 7 | 6 | 85.7 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| Autre véhicule routiers*** | 5 | 4 | 80.0 | 3 | 75.0 | 100.0 | 3 | 75.0 | 100.0 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | | | | | | |
| Un seul véhicule | 5 | 4 | 80.0 | 3 | 75.0 | 100.0 | 3 | 75.0 | 100.0 |
| Plusieurs véhicules | 7 | 6 | 85.7 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| TOTAL | 12 | 10 | 83.3 | 3 | 30.0 | 100.0 | 3 | 30.0 | 100.0 |

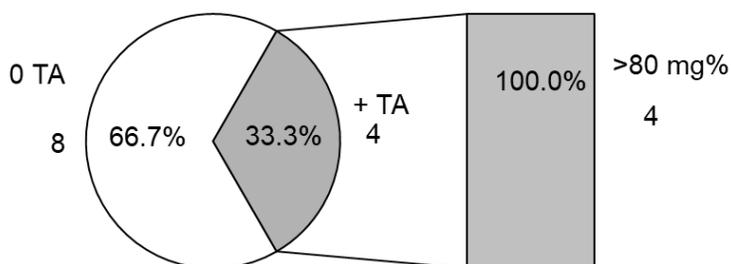
* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

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

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

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

Figure 12-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Île-du-Prince-Édouard, 2015



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

12.2.1 Variations selon l'âge. Les conducteurs des groupes de 20 à 25 ans et de 26 à 35 ans ont été regroupés (formant le groupe des 20 à 35 ans) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. Parmi tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 66,7 % avaient entre 20 et 35 ans et 33,3 % avaient plus de 55 ans. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 66,7 % avaient entre 20 et 35 ans et 33,3 % 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 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (50,0 %). Par contre, aucun (0,0 %) des conducteurs de 36 à 45 ans et de 46 à 55 ans soumis à des tests n'avait consommé d'alcool.

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

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituaient les trois (100,0 %) conducteurs décédés. Les trois cinquièmes des conducteurs mortellement blessés (60,0 %) 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. Les conducteurs de camions/fourgonnettes et les motocyclistes ont été regroupés (formant le groupe des conducteurs d'autres véhicules routiers) de

manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. 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 conducteurs d'autres véhicules routiers.

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 conducteurs d'autres véhicules routiers.

Dans les différentes catégories de véhicules, 75,0 % des conducteurs d'autres véhicules routiers mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. Aucun (0,0 %) automobiliste mortellement blessé n'en avait consommé.

12.2.4 Variations selon le genre de collision. Cinq des douze conducteurs décédés (41,7 %) 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. Les trois quarts des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (75,0 %) 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 2015 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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, 63 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 11,1 % 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, 2015

| 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 | 7 | 1 | 14.3 | 14.3 |
| 20-25 | 7 | 1 | 14.3 | 14.3 |
| 26-35 | 19 | 3 | 15.8 | 42.9 |
| 36-45 | 5 | 1 | 20.0 | 14.3 |
| 46-55 | 7 | 1 | 14.3 | 14.3 |
| >55 | 17 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| Indéterminé | 1 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Sexe</u> | | | | |
| Homme | 46 | 6 | 13.0 | 85.7 |
| Femme | 16 | 1 | 6.3 | 14.3 |
| Indéterminé | 1 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | |
| Automobile | 42 | 5 | 11.9 | 71.4 |
| Camion/fourgonnette | 12 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| Motocyclette | 7 | 2 | 28.6 | 28.6 |
| Semi-remorque | 2 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | |
| Un seul véhicule | 24 | 7 | 29.2 | 100.0 |
| Plusieurs véhicules | 39 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| TOTAL | 63 | 7 | 11.1 | 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, 42,9 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans et 14,3 %, de ceux des 16 à 19 ans, des 20 à 25 ans, des 36 à 45 ans et de 46 à 55 ans.

Un cinquième des conducteurs du groupe des 36 à 45 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (20,0 %). Les conducteurs le moins souvent représentés dans ce genre de collisions ont été ceux du groupe des plus de 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, 85,7 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (13,0 % et 6,3 %, respectivement).

12.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 71,4 % étaient des conducteurs d'automobiles et 28,6 %, des motocyclistes.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des motocyclistes, soit 28,6 % comparativement à 11,9 % pour les conducteurs d'automobiles. Les conducteurs de camions/fourgonnettes et les conducteurs de semi-remorques n'étaient aucunement (0,0 %) représentés dans des collisions liées à l'alcool.

12.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 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 – 29,2 % 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 2015. 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 moyenne à l'Île-du-Prince-Édouard en 2015, puisque 66,7 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs mortellement blessés soumis à ces tests, un sur huit (12,5 %) a obtenu un résultat positif. La catégorie le plus fréquemment décelée chez ces conducteurs était celle du cannabis (100,0 %).

Tableau 12-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Île-du-Prince-Édouard, 2015

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 |
| 12 | 8 | (66.7) | 1 | (12.5) |

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

| Catégorie | Résultats positifs par catégorie | |
|----------------------------|----------------------------------|---|
| | Nombre de conducteurs | % des conducteurs ayant eu des résultats positifs** |
| Cannabis | 1 | (100.0) |
| Stimulants du SNC | 0 | (0.0) |
| Analgésiques narcotiques | 0 | (0.0) |
| Dépresseurs du SNC | 0 | (0.0) |
| Hallucinogènes | 0 | (0.0) |
| Anesthésiques dissociatifs | 0 | (0.0) |
| Inhalants | 0 | (0.0) |

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

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

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

Les sections 12.1 à 12.3 portaient sur trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : 1) le nombre et le pourcentage de personnes décédées à la suite de collisions liées à l'alcool; 2) le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool; 3) le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La section 12.4 concernait la consommation de drogues par les conducteurs mortellement blessés en 2015. 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 – 2015. 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 2015. 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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 en 2010 avant de remonter à 10 en 2011, de redescendre à un seul en 2014 et de grimper à cinq en 2015. 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 %), puis de remonter en 2015 (31,3 %).

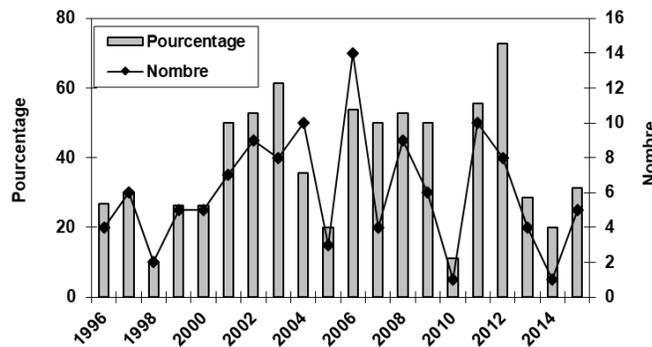
Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2006 à 2010, le nombre moyen de sept décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 50,0 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a diminué de 7,6 %, puisqu'il se situait à 50,0 % pour la période de référence (2006 – 2010) et s'établissait à 46,2 % pendant la période de 2011 à 2015. 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 2015.

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 - 2015

| 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 |
| 2015 | 16 | 5 | 31.3 |
| période de référence 2006 - 2010 | 14 | 7 | 50.0 |
| période 2011 - 2015 | 13 | 6 | 46.2 |

*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 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 - 2015



12.5.2 *Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés.* Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routièr s mortellement blessés sur une période de 20 ans, soit de 1996 à 2015, 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).

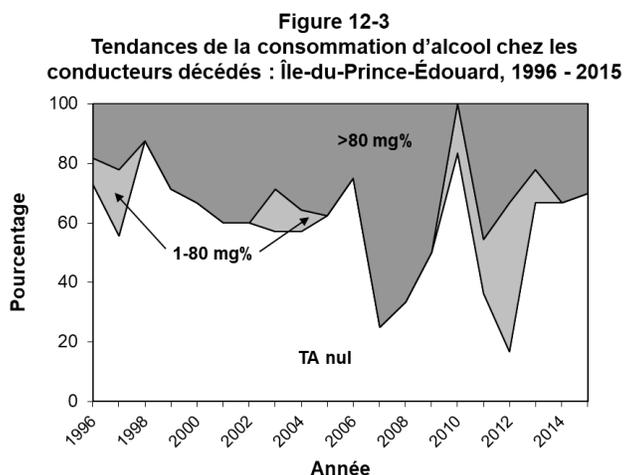
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a augmenté en général à partir de 1996 (18,2 %) pour atteindre un sommet en 2007 (75,0 %), diminuer en 2010 (0,0 %), remonter en 2011 (45,5 %) et baisser de façon générale jusqu'en 2015 (30,0 %). 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 2015 (70,0 %). 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 2015 (0,0 %).

Tableau 12-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés : Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2015

| 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 | 6 | 6 | 100.0 | 1 | 16.7 | 3 | 50.0 | 2 | 33.3 |
| 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 |
| 2015 | 12 | 10 | 83.3 | 7 | 70.0 | 0 | 0.0 | 3 | 30.0 |
| période de référence 2006-2010 | 9 | 9 | 100.0 | 5 | 55.6 | 0 | 0.0 | 4 | 44.4 |
| période 2011-2015 | 7 | 8 | 114.3 | 4 | 50.0 | 1 | 12.5 | 3 | 37.5 |

* 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 12-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul pendant la période de 2011 à 2015 a diminué de 10,1 % (passant de 55,6 % à 50,0 %). 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 15,5 % entre les 44,4 % de la période de référence et les 37,5 % de la période de 2011 à 2015.



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 2015. 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 2015, 50,0 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif, soit une hausse de 12,6 % par rapport à la période de base.

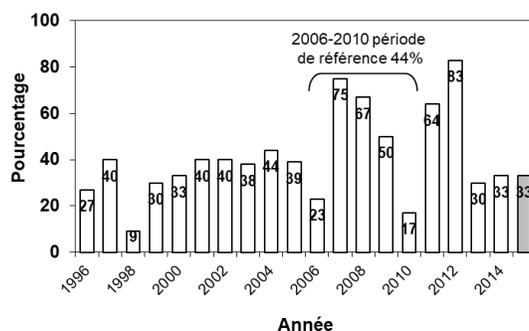
Tableau 12-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs mortellement blessés :
Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2015

| 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 |
| 2015 | 12 | 8 | 66.7 | 4 | 33.3 |
| période de référence 2006-2010 | 9 | 5 | 55.6 | 4 | 44.4 |
| période 2011-2015 | 8 | 4 | 50.0 | 4 | 50.0 |

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

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

Figure 12-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif: Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2015



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 entrait en ligne de compte a diminué de façon générale, passant de 29,7 % à 16,2 %, puis il a atteint un sommet

en 2009 (31,0 %), de se stabiliser entre 2011 et 2014 (25,0 %) et de descendre à son plus bas niveau en 2015 (11,1 %).

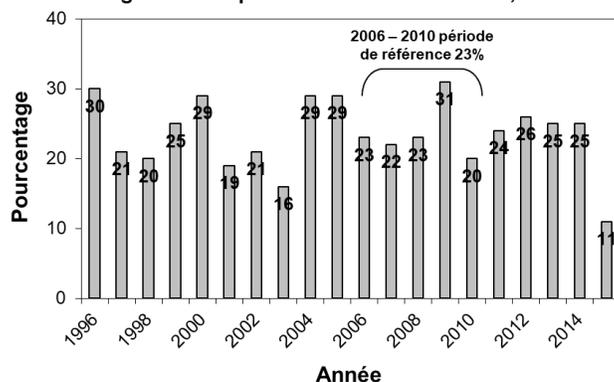
Comme l'illustre le tableau 12-8, pendant la période de référence (2006 – 2010), 23,0 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. Pendant la période de 2011 à 2015, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 22,4 %, soit une diminution de 2,6 %.

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 entrainé en
ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2015

| 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) |
| 2015 | 63 | 7 | (11.1) |
| période de référence 2006-2010 | 61 | 14 | (23.0) |
| période 2011- 2015 | 58 | 13 | (22.4) |

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

Figure 12-5
Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routier en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1996 – 2015



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 16 ans (de 2000 à 2015). 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).

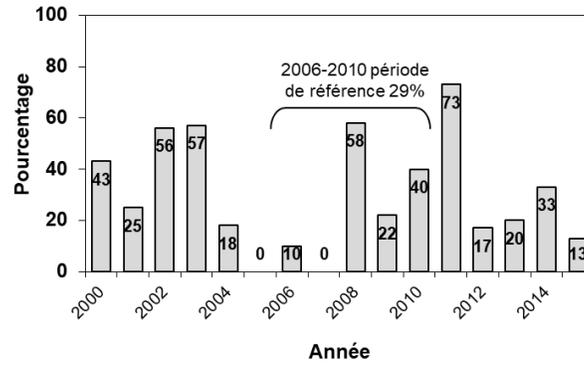
Comme on peut le constater au bas du tableau 12-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 28,6 %. Pendant la période de 2011 à 2015, 42,9 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 50,0 % par rapport à la période de référence.

Tableau 12-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Île-du-Prince-Édouard, 2000 - 2015

| Année | Nombre de conducteurs* | Conducteurs soumis au test de dépistage | (% du total) | Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues | | | |
|--------------------------------|------------------------|---|--------------|--|--------------------|---------|--------------------|
| | | | | Négatif | (% soumis au test) | Positif | (% soumis au test) |
| 2000 | 12 | 7 | 58.3 | 4 | 57.1 | 3 | 42.9 |
| 2001 | 5 | 4 | 80.0 | 3 | 75.0 | 1 | 25.0 |
| 2002 | 10 | 9 | 90.0 | 4 | 44.4 | 5 | 55.6 |
| 2003 | 8 | 7 | 87.5 | 3 | 42.9 | 4 | 57.1 |
| 2004 | 16 | 11 | 68.8 | 9 | 81.8 | 2 | 18.2 |
| 2005 | 13 | 8 | 61.5 | 8 | 100.0 | 0 | 0.0 |
| 2006 | 13 | 10 | 76.9 | 9 | 90.0 | 1 | 10.0 |
| 2007 | 4 | 3 | 75.0 | 3 | 100.0 | 0 | 0.0 |
| 2008 | 12 | 12 | 100.0 | 5 | 41.7 | 7 | 58.3 |
| 2009 | 10 | 9 | 90.0 | 7 | 77.8 | 2 | 22.2 |
| 2010 | 6 | 5 | 83.3 | 3 | 60.0 | 2 | 40.0 |
| 2011 | 11 | 11 | 100.0 | 3 | 27.3 | 8 | 72.7 |
| 2012 | 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 |
| 2015 | 12 | 8 | 66.7 | 7 | 87.5 | 1 | 12.5 |
| période de référence 2006-2010 | 9 | 7 | 77.8 | 5 | 71.4 | 2 | 28.6 |
| période 2011-2015 | 8 | 7 | 87.5 | 4 | 57.1 | 3 | 42.9 |

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

Figure 12-6
Pourcentage de conducteurs mortellement
blessés avec résultat positif au test de dépistage
de drogues : Île-du-Prince-Édouard, 2000 - 2015



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 2015. 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 2015. 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 se trouvait (voir les types de véhicules qui sont inclus à 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, quatre personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières à Terre-Neuve-et-Labrador en 2015. De plus, dans ces quatre cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, en 2015, une personne du groupe des 26 à 35 ans est morte dans une collision liée à l'alcool à Terre-Neuve-et-Labrador. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 25,0 % 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 8,3 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool à Terre-Neuve-et-Labrador en 2015.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 45 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière à Terre-Neuve-et-Labrador en 2015. Dans 42 de ces cas (93,3 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Parmi ces cas connus, 12 (28,6 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (45 x 0,286) on peut déterminer qu'à Terre-Neuve-et-Labrador, en 2015, 13 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, 25,0 % (voir la dernière colonne) avaient entre 16 et 19 ans, 36 et 45 ans et plus de 55 ans, et 8,3 %, entre 20 et 25 ans, entre 26 et 35 ans et entre 46 et 55 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles des personnes du groupe des 16 à 19 ans sont décédées (50,0 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes des groupes de 20 à 25 ans et de plus de 55 ans (20,0 % chacun).

Tableau 13-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Terre-Neuve-et-Labrador, 2015

| 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 |
| <u>Groupe d'âge</u> | | | | | | |
| 16-19 | 6 | 6 | 100.0 | 3 | 50.0 | 25.0 |
| 20-25 | 5 | 5 | 100.0 | 1 | 20.0 | 8.3 |
| 26-35 | 4 | 4 | 100.0 | 1 | 25.0 | 8.3 |
| 36-45 | 8 | 8 | 100.0 | 3 | 37.5 | 25.0 |
| 46-55 | 6 | 4 | 66.7 | 1 | 25.0 | 8.3 |
| >55 | 16 | 15 | 93.8 | 3 | 20.0 | 25.0 |
| <u>Sexe</u> | | | | | | |
| Homme | 30 | 29 | 96.7 | 11 | 37.9 | 91.7 |
| Femme | 15 | 13 | 86.7 | 1 | 7.7 | 8.3 |
| <u>Genre de victime</u> | | | | | | |
| Conducteur | 30 | 29 | 96.7 | 8 | 27.6 | 66.7 |
| Passager | 12 | 10 | 83.3 | 2 | 20.0 | 16.7 |
| Piéton | 3 | 3 | 100.0 | 2 | 66.7 | 16.7 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | | | |
| Automobile | 25 | 25 | 100.0 | 7 | 28.0 | 58.3 |
| Camion/fourgonnette | 13 | 10 | 76.9 | 3 | 30.0 | 25.0 |
| Motocyclette | 4 | 4 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| (Piéton) | 3 | 3 | 100.0 | 2 | 66.7 | 16.7 |
| TOTAL | 45 | 42 | 93.3 | 12 | 28.6 | 100.0 |

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

13.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 91,7 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (37,9 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (7,7 %).

13.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 66,7 % étaient des conducteurs et 16,7 %, des passagers et 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 27,6 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et 20,0 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé.

13.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 58,3 % se trouvaient dans une automobile et 25,0 %, dans un camion/fourgonnette.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé (30,0 %) était légèrement supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (28,0 %). 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 2015. 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 sept conducteurs tués en 2015; ces sept victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, deux (28,6 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 36 à 45 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 sept conducteurs (28,6 %) 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 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. À Terre-Neuve-et-Labrador, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2015, puisque 96,7 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

À Terre-Neuve-et-Labrador, 27,6 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et sept conducteurs mortellement blessés sur huit (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 :

- > 72,4 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 3,4 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 6,9 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 17,2 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

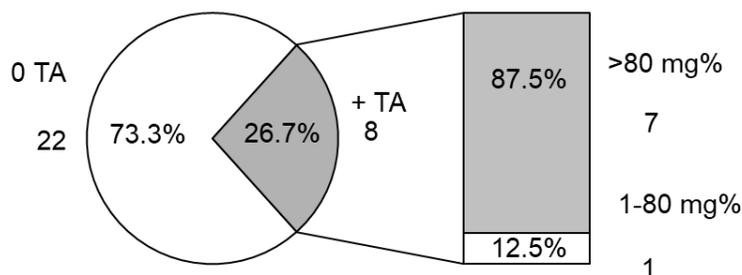
Tableau 13-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Terre-Neuve-et-Labrador, 2015

| Catégorie de conducteurs | Nombre de conducteurs | Conducteurs soumis à des tests | | TA positif | | | TA >80 mg% | | |
|---------------------------|-----------------------|--------------------------------|-------------|------------|----------------------|--|------------|----------------------|---|
| | | Nombre | % du total | Nombre | % soumis à des tests | % de tous les conducteurs avec un TA positif | Nombre | % soumis à des tests | % de tous les conducteurs avec un TA >80mg% |
| <u>Âge</u> | | | | | | | | | |
| 16-19 | 3 | 3 | 100.0 | 2 | 66.7 | 25.0 | 2 | 66.7 | 28.6 |
| 20-25 | 4 | 4 | 100.0 | 1 | 25.0 | 12.5 | 1 | 25.0 | 14.3 |
| 26-35 | 4 | 4 | 100.0 | 1 | 25.0 | 12.5 | 1 | 25.0 | 14.3 |
| 36-45 | 7 | 7 | 100.0 | 2 | 28.6 | 25.0 | 2 | 28.6 | 28.6 |
| 46-55 | 3 | 3 | 100.0 | 1 | 33.3 | 12.5 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| >55 | 9 | 8 | 88.9 | 1 | 12.5 | 12.5 | 1 | 12.5 | 14.3 |
| <u>Sexe</u> | | | | | | | | | |
| Homme | 23 | 22 | 95.7 | 8 | 36.4 | 100.0 | 7 | 31.8 | 100.0 |
| Femme | 7 | 7 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | | | | | | |
| Automobile | 19 | 18 | 94.7 | 6 | 33.3 | 75.0 | 6 | 33.3 | 85.7 |
| Camion/fourgonnette | 8 | 8 | 100.0 | 2 | 25.0 | 25.0 | 1 | 12.5 | 14.3 |
| Motocyclette | 3 | 3 | 100.0 | 0 | 0.0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | | | | | | |
| Un seul véhicule | 15 | 14 | 93.3 | 5 | 35.7 | 62.5 | 5 | 35.7 | 71.4 |
| Plusieurs véhicules | 15 | 15 | 100.0 | 3 | 20.0 | 37.5 | 2 | 13.3 | 28.6 |
| TOTAL | 30 | 29 | 96.7 | 8 | 27.6 | 100.0 | 7 | 24.1 | 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 30 conducteurs mortellement blessés (26,7 %) 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, 2015



* 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), 25,0 % avaient entre 16 et 19 ans et 36 et 45 ans et 12,5 %, entre 20 et 25 ans, entre 26 et 35 ans, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 28,6 % avaient entre 16 et 19 ans et 36 et 45 ans et 14,3 % avaient entre 20 et 25 ans, entre 26 et 35 ans et plus de 55 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés des groupes de 16 à 19 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (66,7 %). Par contre, 12,5 % des conducteurs mortellement blessés du groupe de plus de 55 ans avaient consommé de l'alcool.

13.2.2 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 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 (23 des 30 victimes ou 76,7 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (36,4 % et 0,0 %, respectivement). Sept des huit conducteurs (87,5 %) qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

13.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), les automobilistes représentaient 75,0 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, 25,0 %. Parmi les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 87,5 % étaient des automobilistes et 14,3 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 33,3 % des automobilistes mortellement blessés et 25,0 % 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. La moitié des conducteurs décédés (15 sur 30) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause 62,5 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et 71,4 % 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. Plus du tiers des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (35,7 %) avaient un TA positif, comparativement à 20,0 % 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 2015 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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, 168 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 14,3 % étaient liées à l'alcool.

13.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 20,8 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans et des 36 à 45 ans. Les conducteurs du groupe des 46 à 55 ans représentaient 16,7 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Le tiers des conducteurs du groupe des 20 à 25 ans et des 36 à 45 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (33,3 %). Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des plus de 55 ans (2,9 %).

13.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 66,7 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (23,9 % et 5,7 %, 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, 2015

| 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 | 7 | 1 | 14.3 | 4.2 |
| 20-25 | 15 | 5 | 33.3 | 20.8 |
| 26-35 | 15 | 2 | 13.3 | 8.3 |
| 36-45 | 15 | 5 | 33.3 | 20.8 |
| 46-55 | 15 | 4 | 26.7 | 16.7 |
| >55 | 35 | 1 | 2.9 | 4.2 |
| Indéterminé | 66 | 6 | 9.1 | 25.0 |
| <u>Sexe</u> | | | | |
| Homme | 67 | 16 | 23.9 | 66.7 |
| Femme | 35 | 2 | 5.7 | 8.3 |
| Indéterminé | 66 | 6 | 9.1 | 25.0 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | |
| Automobile | 85 | 12 | 14.1 | 50.0 |
| Camion/fourgonnette | 62 | 8 | 12.9 | 33.3 |
| Motocyclette | 13 | 2 | 15.4 | 8.3 |
| Autre véhicule routier | 8 | 2 | 25.0 | 8.3 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | |
| Un seul véhicule | 58 | 17 | 29.3 | 70.8 |
| Plusieurs véhicules | 110 | 7 | 6.4 | 29.2 |
| TOTAL | 168 | 24 | 14.3 | 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, 50,0 % étaient des conducteurs d'automobiles, 33,3 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 8,3 %, de motocyclettes et d'autres véhicules routiers.

Les groupes les plus susceptibles d'être représentés dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était ceux des conducteurs d'autres véhicules routiers (25,0 %) et des motocyclistes (15,4 %), comparativement à 14,1 % pour les conducteurs d'automobiles et à 12,9 % 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, 70,8 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 29,3 % par rapport à 6,4 % 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 2015. 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 2015, puisque 53,3 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, six sur 16 (37,5 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie de drogues la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (100 %), de même que les analgésiques narcotiques (50,0 %), les dépresseurs du SNC (33,3 %) et les stimulants du SNC (16,7 %).

Tableau 13-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés de
véhicules routiers : Terre-Neuve-et-Labrador, 2015

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 | 16 | (53.3) | 6 | (37.5) |

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

| Catégorie | Résultats positifs par catégorie | |
|----------------------------|----------------------------------|---|
| | Nombre de conducteurs | % des conducteurs ayant eu des résultats positifs** |
| Cannabis | 6 | (100.0) |
| Analgésiques narcotiques | 3 | (50.0) |
| Dépresseurs du SNC | 2 | (33.3) |
| Stimulants du SNC | 1 | (16.7) |
| 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 2015. 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 – 2015. 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 2015. 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 (voir les types de véhicules qui sont inclus à 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 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 et remonter à 11 en 2015. 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, de s'élever à 37,2 % en 2011 et de baisser de façon générale jusqu'à 24,4 % en 2015.

Tableau 13-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
 routiè re mettant en cause un conducteur ayant consommé de
 l'alcool : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2015

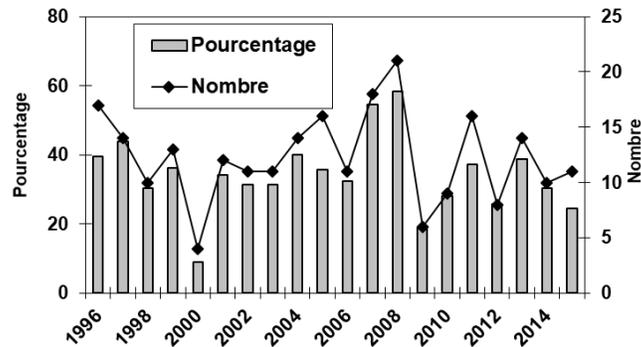
| Année | Nombre de décès | Décès liés à l'alcool | |
|----------------------------------|-----------------|-----------------------|------------|
| | | Nombre | % du total |
| 1996 | 43 | 17 | 39.5 |
| 1997 | 32 | 14 | 43.8 |
| 1998 | 33 | 10 | 30.3 |
| 1999 | 36 | 13 | 36.1 |
| 2000 | 45 | 4 | 8.9 |
| 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 | 16 | 37.2 |
| 2012 | 31 | 8 | 25.8 |
| 2013 | 36 | 14 | 38.9 |
| 2014 | 33 | 10 | 30.3 |
| 2015 | 45 | 11 | 24.4 |
| période de référence 2006 - 2010 | 33 | 13 | 39.4 |
| période 2011 - 2015 | 38 | 12 | 31.6 |

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

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

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 19,8 % par rapport aux 39,4 % de la période de référence (2006 – 2010), s'établissant à 31,6 % pendant la période de 2011 à 2015. 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 2015.

Figure 13-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2015



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 20 ans, soit de 1996 à 2015, 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 %) avant de diminuer en 2015 (24,1 %). 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 2015 (72,4 %). 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 jusqu'à 3,4 % en 2015.

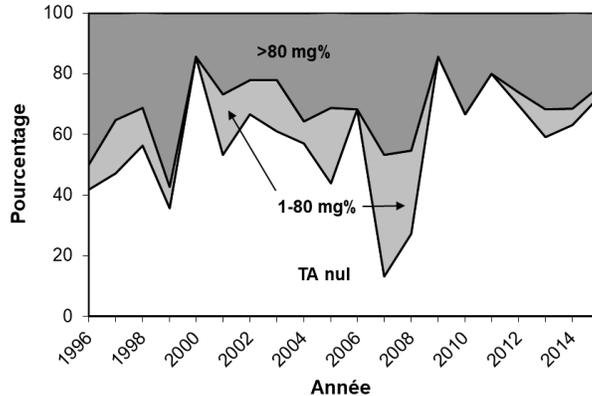
Comparativement à la période de référence de 2006 à 2010, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul pendant la période de 2011 à 2015 a augmenté de 32,3 % (passant de 52,6 % à 69,6 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 59,0 % (de 10,5 % à 4,3 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 29,1 % (de 36,8 % à 26,1 %).

Tableau 13-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2015

| 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 |
| 2015 | 30 | 29 | 96.7 | 21 | 72.4 | 1 | 3.4 | 7 | 24.1 |
| période de référence 2006-2010 | 21 | 19 | 90.5 | 10 | 52.6 | 2 | 10.5 | 7 | 36.8 |
| période 2011-2015 | 25 | 23 | 92.0 | 16 | 69.6 | 1 | 4.3 | 6 | 26.1 |

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

Figure 13-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2015



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 2015. 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 2015, 32,0 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 32,8 % par rapport à la période de référence.

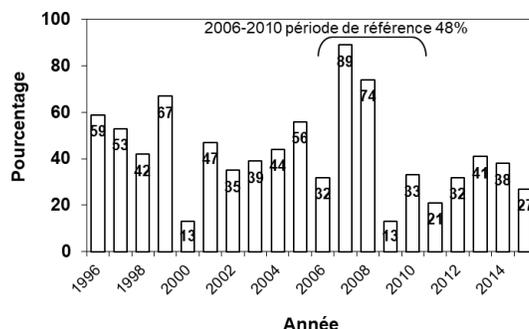
Tableau 13-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs mortellement blessés :
Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2015

| 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 |
| 2015 | 30 | 22 | 73.3 | 8 | 26.7 |
| période de référence 2006-2010 | 21 | 11 | 52.4 | 10 | 47.6 |
| période 2011-2015 | 25 | 17 | 68.0 | 8 | 32.0 |

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

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

Figure 13-4
 Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
 ayant eu un TA positif: Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2015



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. Ainsi, 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 2012-2015. 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 entrainait 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 et de remonter en 2015 (14,3 %).

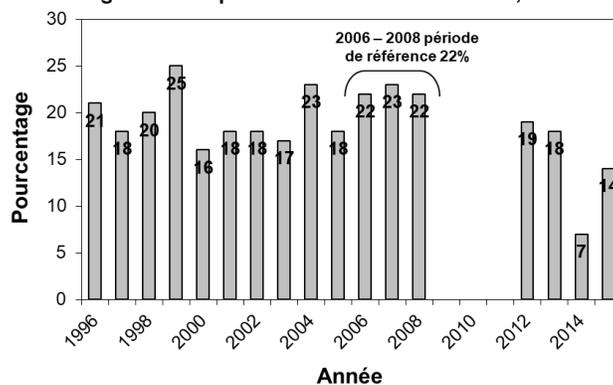
Tableau 13-8
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2015

| 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) |
| 2015 | 168 | 24 | (14.3) |
| période de référence 2006-2008 | 130 | 29 | (22.3) |
| période 2011-2015 | 156 | 23 | (14.7) |

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

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 2015, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool était de 14,7 %, ce qui constitue une diminution de 34,1 %.

Figure 13-5
Pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 – 2015



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 16 ans (de 2000 à 2015). 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).

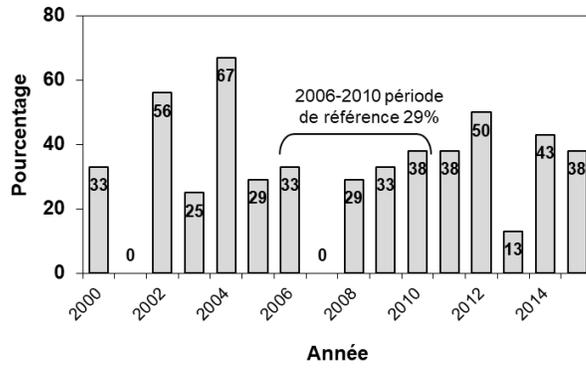
Comme on peut le constater au bas du tableau 13-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2006 à 2010, soit la période de référence, est de 28,6 %. Le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage s'est élevé à 50,0 % en 2012, a baissé à 12,5 % en 2013, a grimpé à 42,9 % en 2014 puis est descendu de nouveau à 37,5 % en 2015. De 2011 à 2015, le pourcentage moyen des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage était de 40,0 %, ce qui représente une hausse de 39,9 % 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 - 2015

| 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 | 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 | 22 | 8 | 36.4 | 7 | 87.5 | 1 | 12.5 |
| 2014 | 21 | 7 | 33.3 | 4 | 57.1 | 3 | 42.9 |
| 2015 | 30 | 16 | 53.3 | 10 | 62.5 | 6 | 37.5 |
| période de référence 2006-2010 | 21 | 7 | 33.3 | 5 | 71.4 | 2 | 28.6 |
| période 2011-2015 | 25 | 10 | 40.0 | 6 | 60.0 | 4 | 40.0 |

* 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 - 2015



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 2015. 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 – seulement trois – et de conducteurs mortellement blessés – seulement trois – 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 2015, trois 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 cas (66,7 %) étaient liés 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 2015. 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 trois conducteurs mortellement blessés en 2015. Tous ont été soumis à un alcootest dont les résultats ont été positifs pour deux d'entre eux.

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. Au moment de la rédaction du présent rapport, les données de 2015 sur les collisions au Yukon n'étaient pas disponibles. Pour cette raison, les données présentées dans la présente section sont celles de 2014. 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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 2015, il n'y a eu au Yukon que trois conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés. Tous ont été soumis à un test de dépistage de drogues dont les résultats ont été positifs pour deux d'entre eux (66,7 %).

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 2015. 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 – 2015. 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 2015. 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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, monter à deux en 2014 et se maintenir à ce niveau en 2015. 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 66,7 % en 2015.

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 2015. 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 2015.

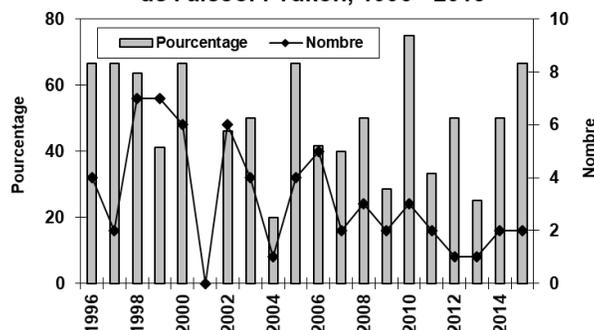
Tableau 14-2
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Yukon, 1996 - 2015**

| 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 |
| 2015 | 3 | 2 | 66.7 |
| période de référence 2006 - 2010 | 7 | 3 | 42.9 |
| période 2011 - 2015 | 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.

Figure 14-1
Nombre et pourcentage de décès mettant
en cause un conducteur ayant consommé
de l'alcool : Yukon, 1996 - 2015



14.5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. En raison du trop petit nombre de cas, soit trois conducteurs mortellement blessés en 2015, 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. En outre, comme il est mentionné à la section 14.3, les données sur les collisions survenues en 2015 au Yukon n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du présent rapport. Pour cette raison, les données fournies dans la présente sous-section sont celles de 1996 à 2014. De la même façon, les tableaux sur les tendances dans cette section comprennent des données pour 1998 à 2014, plutôt que pour la période de 1996 à 2015 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 %).

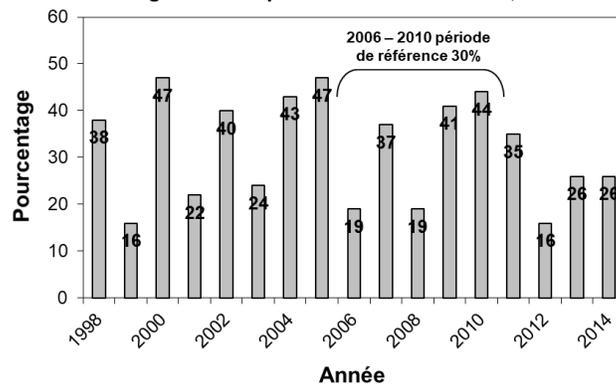
Comme le montre la figure 14-3, pendant la période de référence (2006 – 2010), 29,6 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. Pendant la période de 2011 à 2014, le pourcentage de conducteurs en cause dans 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 entrain 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
entraint 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 trois conducteurs mortellement blessés en 2015, 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 2015. 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 trois – et de conducteurs mortellement blessés – un seul – 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 2015, trois personnes sont décédées à la suite d'une collision routière dans les Territoires du Nord-Ouest. Dans tous les cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Parmi eux, deux cas (66,7 %) étaient liés à l'alcool.

15.2 Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Les Territoires du Nord-Ouest comptaient un conducteur mortellement blessé en 2015. Ce conducteur a été soumis à un alcootest dont les résultats ont été négatifs.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2015 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 les types de véhicules qui sont inclus à 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, trois (42,9 %) ont 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, 2015

| Catégorie de conducteurs | Nombre de conducteurs | Collisions liées à l'alcool | | |
|---------------------------|-----------------------|-----------------------------|-------------|---|
| | | Nombre | % du total | % de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool |
| <u>Âge</u> | | | | |
| 16-25** | 3 | 2 | 66.7 | 66.7 |
| 26-35 | 2 | 1 | 50.0 | 33.3 |
| 46-55 | 1 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| >55 | 1 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Sexe</u> | | | | |
| Homme | 4 | 2 | 50.0 | 66.7 |
| Femme | 3 | 1 | 33.3 | 33.3 |
| <u>Type de véhicule</u> | | | | |
| Camion/fourgonnette | 6 | 3 | 50.0 | 100.0 |
| Motocyclette | 1 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| <u>Genre de collision</u> | | | | |
| Un seul véhicule | 7 | 3 | 42.9 | 100.0 |
| TOTAL | 7 | 3 | 42.9 | 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.

15.3.1 Âge des conducteurs. Les conducteurs de 16 à 19 ans et ceux de 20 à 25 ans ont été regroupés (formant le groupe des 16 à 25 ans) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. Parmi les conducteurs été en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 66,7 % faisaient partie du groupe des 16 à 25 ans et 33,3 % de celui des 26 à 35 ans.

Les deux tiers (66,7 %) des conducteurs de 16 à 25 ans et 50,0 % des conducteurs de 26 à 35 ans ont été en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

15.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 66,7 % étaient des hommes et 33,3 %, des femmes.

Parmi les conducteurs, 50,0 % ont été en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, comparativement à 33,3 % des conductrices.

15.3.3 Type de véhicule. Tous les conducteurs (100,0 %) en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Parmi les conducteurs de camions/fourgonnettes, 50,0 % ont été en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, comparativement à 0,0 % des motocyclistes.

15.3.4 Genre de collision. Toutes les collisions ayant provoqué des blessures graves étaient des collisions à un seul véhicule et, parmi celles-ci, 42,9 % des conducteurs ont été en cause dans une collision ayant provoqué des blessures graves.

15.4 Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés

Il y a eu un seul conducteur mortellement blessé dans les Territoires du Nord-Ouest en 2015.

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 2015. 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 – 2015. En raison du petit nombre de collisions survenues sur des voies publiques mettant en cause des véhicules routiers (trois en 2015), 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 un conducteur mortellement blessé en 2015 – 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 entrainait 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 %), a baissé en 2014 (0,0 %), puis il est remonté de nouveau en 2015 (42,9 %).

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 2015, le pourcentage moyen de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool est descendu à 25,0 %, soit une diminution de 24,9 % 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 – un conducteur mortellement blessé en 2015 – toute tendance serait statistiquement peu fiable et, par conséquent, aucune n'est indiquée.

Tableau 15-2

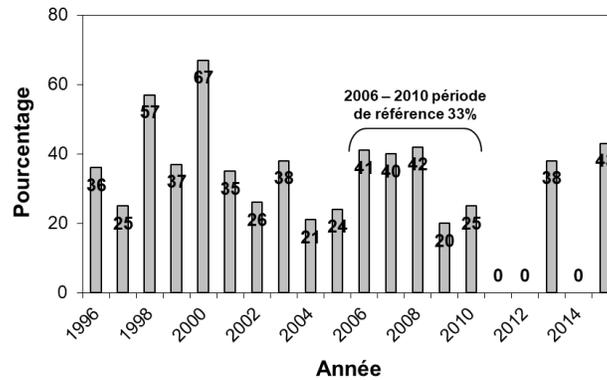
Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrain en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest, 1996 - 2015

| 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) |
| 2015 | 7 | 3 | (42.9) |
| période de référence 2006-2010 | 12 | 4 | (33.3) |
| période 2011-2015 | 8 | 2 | (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 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 – 2015



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 2015. 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 2015, 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 2015.

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

Un conducteur de véhicule routier a été en cause dans une collision ayant provoqué des blessures graves au Nunavut en 2015. Il s'agissait d'une collision liée à l'alcool, à plusieurs véhicules.

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 2015.

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 2015. 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 – 2015. En raison du petit nombre de collisions survenues sur des voies publiques mettant en cause des véhicules routiers (aucun décès en 2015), 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 2015 – 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. En 2015, l'unique conducteur de véhicule routier en cause dans une collision ayant provoqué des blessures graves l'a été dans une collision liée à l'alcool. 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 2015, le pourcentage moyen de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était de 0,0 %.

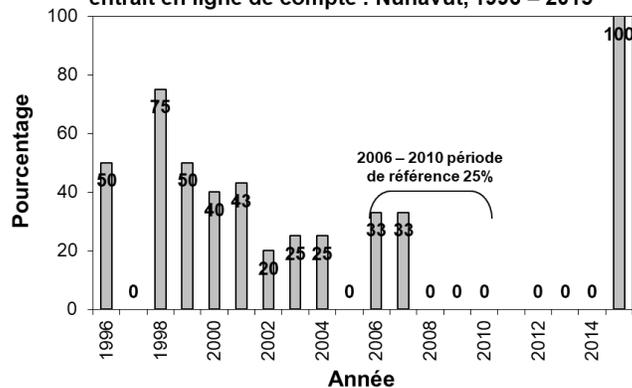
Tableau 16-1

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 - 2015

| 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) |
| 2015 | 1 | 1 | (100.0) |
| période de référence 2006-2010 | 4 | 1 | (25.0) |
| période 2011-2015 | 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 – 2015



16.5.4 Consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés. En raison du trop petit nombre de cas – aucun conducteur mortellement blessé en 2015 – 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. 2015. 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.

Brown, S.W.; Vanlaar, W.G.M. et Robertson, R.D. 2018. Le problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada : 2014. 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.