

Série des rapports du CCATM sur la sécurité routière

Le problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada : 2016

mars 2021

© 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#: 978-1-927993-68-2

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 2016, 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 par Desjardins Assurances (antérieurement 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 2016, 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 entre en cause un conducteur ivre; 2) de la présence de drogues

chez les conducteurs mortellement blessés. L'analyse est présentée pour le Canada et pour chaque province et territoire. Les données de 2016 sont comparées à celles de la période de référence de 2011 à 2015.

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.....	viii
1.0 INTRODUCTION.....	1
2.0 SOURCES DE DONNÉES ET INDICATEURS DU PROBLÈME DES COLLISIONS LIÉES À L'ALCOOL.....	3
2.1 Sources des données.....	3
2.2 Indicateurs du problème.....	10
3.0 CANADA.....	15
3.1 Décès dans des collisions liées à l'alcool.....	15
3.2 Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés.....	17
3.3 Consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés.....	27
3.4 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	31
3.5 Consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés.....	33
3.6 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	35
3.7 Comparaison des indicateurs d'alcool et de drogues des secteurs de compétence.....	46
4.0 COLOMBIE-BRITANNIQUE.....	56
4.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool.....	56
4.2 Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés.....	58
4.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	62
4.4 Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés.....	63
4.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	64
5.0 ALBERTA.....	72
5.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool.....	72
5.2 Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés.....	74
5.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	77
5.4 Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés.....	79
5.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	80
6.0 SASKATCHEWAN.....	87
6.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool.....	87
6.2 Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés.....	89
6.3 Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	92
6.4 Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés.....	94
6.5 Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	94
7.0 MANITOBA.....	102
7.1 Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool.....	102
7.2 Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés.....	104

7.3	Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves ..	107
7.4	Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés.....	108
7.5	Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues	109
8.0	ONTARIO	117
8.1	Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	117
8.2	Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	119
8.3	Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves ..	122
8.4	Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés.....	124
8.5	Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues	125
9.0	QUÉBEC	133
9.1	Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	133
9.2	Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	135
9.3	Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves ..	138
9.4	Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés.....	140
9.5	Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues	141
10.0	NOUVEAU-BRUNSWICK	148
10.1	Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	148
10.2	Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	150
10.3	Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	153
10.4	Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés.....	155
10.5	Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues	156
11.0	NOUVELLE-ÉCOSSE.....	164
11.1	Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	164
11.2	Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	166
11.3	Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	169
11.4	Présence de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	171
11.5	Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues	172
12.0	ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.....	180
12.1	Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	180
12.2	Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés.....	182
12.3	Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	184
12.4	Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés.....	186
12.5	Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues	187
13.0	TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR.....	195
13.1	Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	195
13.2	Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	197
13.3	Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	200
13.4	Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés.....	202
13.5	Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues	203
14.0	YUKON.....	211
14.1	Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool	211
14.2	Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés	211
14.3	Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	211

14.4	Présence de drogues des conducteurs mortellement blessés.....	213
14.5	Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	213
15.0	TERRITOIRES DU NORD-OUEST.....	218
15.1	Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool.....	218
15.2	Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés.....	218
15.3	Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	218
15.4	Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés.....	220
15.5	Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	220
16.0	NUNAVUT.....	222
16.1	Décès attribuables à des collisions liées à l'alcool.....	222
16.2	Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés.....	222
16.3	Conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves	222
16.4	Présence de drogues chez les conducteurs mortellement blessés.....	222
16.5	Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.....	222
17.0	BIBLIOGRAPHIE.....	225

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 par **Desjardins** (antérieurement **State Farm**). Le présent rapport a été préparé au nom du **Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé**.

Nous désirons remercier les personnes suivantes, de même que leurs organismes et les membres de leur personnel, d'avoir veillé à ce que l'information transmise soit juste et complète :

J. Atherton

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

W. Doyle

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

G. Eguakun

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

W.A. Keith

Registraire des véhicules
Société d'assurance publique du Manitoba

M. Tetzlaff

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

L. Lapointe

Coroner en chef
Bureau du Coroner en chef
Colombie-Britannique

D^{re} E. Brooks-Lim

Médecin légiste en chef
Procureur général de l'Alberta

K. Stewart

Coroner en chef
Ministère de la Justice de la Saskatchewan

D' J. Younes

Médecin légiste en chef
Ministère de la Justice du Manitoba

D' D. Huyer

Coroner en chef pour l'Ontario
Ministère de la Sécurité communautaire et des
Services correctionnels de l'Ontario

L. Vézina

Directrice de la recherche et du développement
en sécurité routière
Société de l'assurance automobile du Québec

C. O'Connell

Registraire des véhicules
Ministère de la Sécurité publique du
Nouveau-Brunswick

K. Mitchell

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. Loutitt

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

S. Samok

Directeur, Division des véhicules automobiles
Nunavut

D^{re} L. Nolet

Coroner en chef
Bureau du Coroner du Québec

G. Forestell

Coroner en chef
Ministère de la Sécurité publique du
Nouveau-Brunswick

D^r M. Bowes

Médecin légiste en chef
Ministère du Solliciteur général
Nouvelle-Écosse

D^r S. Avis

Médecin légiste en chef
Terre-Neuve-et-Labrador

C. Menard

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

H. Jones

Coroner en chef
Ministère de la Justice du Yukon

D^{re} K. Mead

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

1.0 INTRODUCTION

Le rapport décrit l'ampleur et les caractéristiques des problèmes que représentent les collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada, en 2016, 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 par Desjardins (antérieurement 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 Desjardins (antérieurement 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 2016, 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 qu'une comparaison des données de 2016 par rapport à celles de la période de référence de 2011 à 2015 y sont également examinées. 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 par Desjardins (antérieurement 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 2016, 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 2016 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 heure et date de la collision). 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 (c.-à-d. conducteurs, passagers et piétons?), 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 motocyclettes, 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 ou une moto tout terrain, il ne sera pas inclus dans le présent rapport.

Il convient de noter que sur les 2 304 personnes qui sont mortes à la suite d'une collision au Canada en 2016, 1 925 (ou 83,6 %) 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 2016, 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.

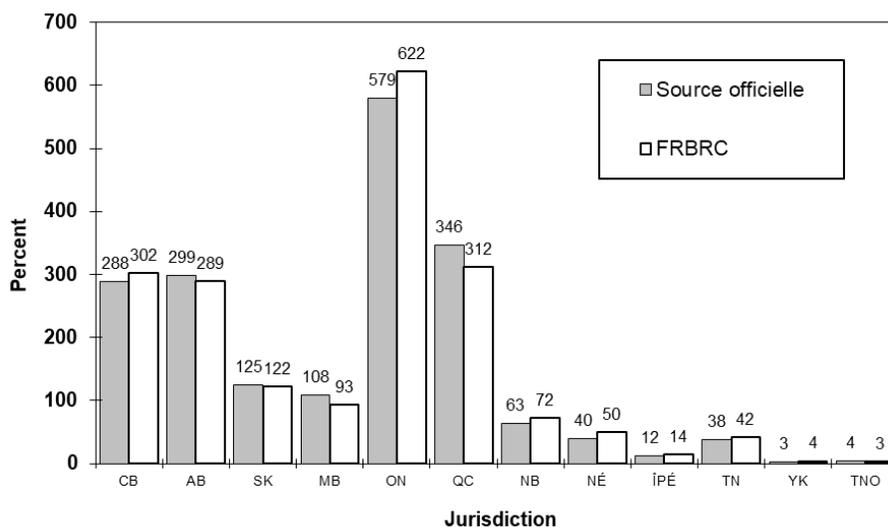
La *Base de données sur les collisions mortelles* contient des renseignements sur 1 925 personnes mortellement blessées dans des collisions au Canada, en 2016. Dans les rapports antérieurs, la FRBRC avait inclus les données sur les victimes décédées dans les 12 mois (365 jours) suivant la collision. 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 2015, décès en 2016), 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 2016. 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.

Figure 2-1
Nombre de victimes déclarées par les
sources officielles et la Base de données sur
les collisions mortelles de la FRBRC : 2016



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 2016, près de deux victimes sur trois étaient des conducteurs de véhicules (63,2 %); 18,3 % étaient des piétons et 18,2 %, des passagers. On voit bien que les occupants de véhicules, plus particulièrement les conducteurs, demeurent le principal groupe de préoccupation.

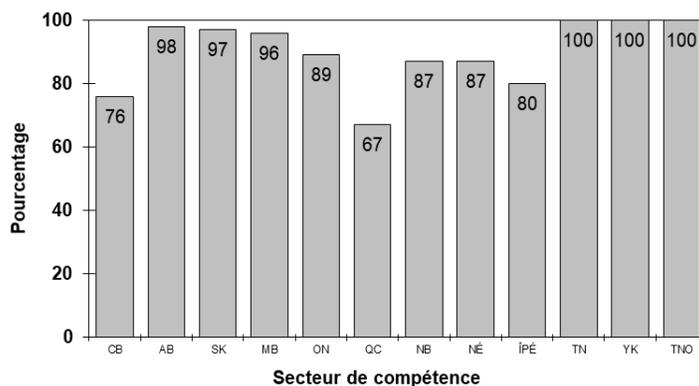
Fréquence des tests d’alcoolémie. L’inclusion de données objectives sur la présence d’alcool dans le sang des victimes de la route constitue une importante caractéristique de la *Base de données sur les collisions mortelles*. La valeur de cette information dépend grandement de la fréquence à laquelle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

En 2016, au Canada, parmi les victimes de collisions routières décédées dans les 30 jours suivant la collision, les conducteurs décédés ont été soumis à des tests plus fréquemment (85,7 %), que les piétons (63,7 %) et les passagers (28,0 %). 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 (65,1 % et 29,4 %, respectivement).

La fréquence des alcootests varie non seulement en fonction du genre de victime, mais également des secteurs de compétence. On illustre cet aspect à la figure 2-2 qui montre la fréquence des tests

d'alcoolémie effectués chez les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours suivant la collision, dans les provinces et les territoires.

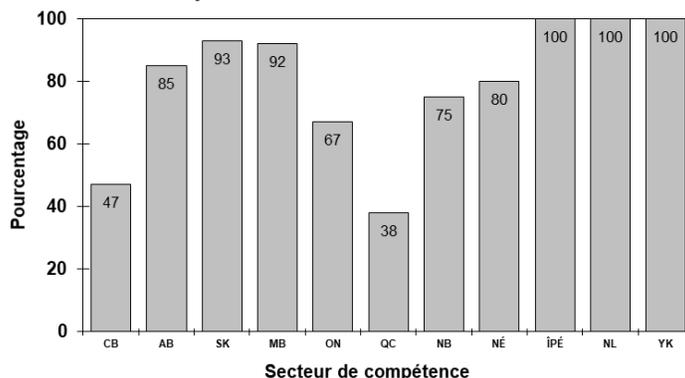
Figure 2-2
Pourcentage des tests d'alcoolémie chez les conducteurs décédés au Canada : 2016



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 38,0 % au Québec à 100,0 % à l'Île-du-Prince-Édouard, à Terre-Neuve-et-Labrador et au Yukon.

Figure 2-3
Pourcentage des tests d'alcoolémie chez les piétons décédés au Canada : 2016



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 2016 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 2016. 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 (21,2 %), le Nunavut (12, 1%), et de la Terre-Neuve-et-Labrador (5,1 %), 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 2016, 10 256 personnes ont été grièvement blessées dans des collisions routières; 12 486 conducteurs étaient en cause dans ces collisions. Le tableau 2-1 montre le nombre de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves, dans chaque province et territoire. L'Ontario compte le plus grand nombre de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves (3 372 conducteurs ou 27,0 % du total « national »); le Nunavut représente le secteur où a été enregistré le plus faible nombre de conducteurs dans ce genre de collisions, soit quatre conducteurs (ou 0,1 % de tous les conducteurs).

Tableau 2-1

Nombre et pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves dans chaque secteur de compétence : Canada, 2016

Secteur de compétence	Nombre de conducteurs	% du total
Colombie-Britannique	2,174	17.4
Alberta	3,331	26.7
Saskatchewan	376	3.0
Manitoba	606	4.9
Ontario	3,372	27.0
Québec	1,862	14.9
Nouveau-Brunswick	248	2.0
Nouvelle-Écosse	283	2.3
Ile-du-Prince-Édouard	57	0.5
Terre-Neuve-et-Labrador	138	1.1
Territoire du Yukon	27	0.2
Territoires du Nord-Ouest	8	0.1
Nunavut	4	0.0
TOTAL	12,486	100.0

Genre de blessés graves. La Base de données sur les collisions ayant provoqué des blessures graves comprend des renseignements sur les personnes qui ont été grièvement blessées dans une collision routière et sur tous les conducteurs en cause dans ces collisions. Les conducteurs sont ceux qui conduisent tous les types de véhicules routiers. Il convient de noter que l'analyse du genre de véhicules occupés par les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves au Canada en 2016 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 (49,3 %), 36,8 % conduisaient des camions/fourgonnettes, 9,6 %, des motocyclettes, 3,2 %, des semi-remorques et 1,1 %, 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 dont le véhicule a heurté le piéton. 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 93,1 % des cas.

2.2.2 Le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.

L'ampleur du problème des collisions liées à l'alcool est habituellement mesurée en fonction du nombre et du pourcentage de conducteurs décédés dont le test d'alcoolémie était positif. Comme nous l'avons mentionné précédemment, cet indicateur du problème est utile à cause de sa validité et parce que les données requises ont été compilées régulièrement, chaque année, dans le cadre du projet de *Base de données sur les collisions mortelles*.

Cet indicateur est une mesure hautement valide et fiable du problème parce 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 2016, a été élevée, puisque 85,7 % des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés et décédés dans les 30 jours suivant la collision y ont été soumis.

Dans les versions antérieures du rapport, certaines tendances et figures concernant la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés incluaient les données sur les conducteurs qui sont décédés dans les douze mois suivant la collision ou dans les six heures suivant la collision. En outre, certains des conducteurs inclus dans ces analyses avaient été en cause dans des collisions qui n'étaient pas survenues sur les voies publiques (Brown et coll., 2015). Cependant, dans le présent rapport, les données sur la consommation d'alcool par les conducteurs mortellement blessés est limitée aux conducteurs de véhicules routiers qui sont décédés dans les 30 jours suivant une collision survenue sur une voie publique. Les véhicules routiers comprennent les automobiles, les fourgonnettes, les camions légers, les motocyclettes, les camions lourds, les semi-remorques, les autobus et autocars et les véhicules de secours.

2.2.3 Le nombre et le pourcentage de piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool. Les piétons qui consomment de l'alcool, aussi bien que les conducteurs, contribuent à accroître l'ampleur du problème des collisions liées à l'alcool, chaque année, au Canada. Il en est ainsi parce que marcher sur la voie publique ou en bordure de la route après avoir consommé de l'alcool est extrêmement dangereux. Ainsi, le présent rapport utilise l'information de la *Base de données sur les collisions mortelles* pour déterminer le nombre et le pourcentage de piétons mortellement blessés qui ont consommé de l'alcool. Cette mesure est possible parce que la fréquence des tests d'alcoolémie est raisonnablement élevée, soit 63,7 % dans l'ensemble, pourcentage qui s'élève à 65,1 % 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.

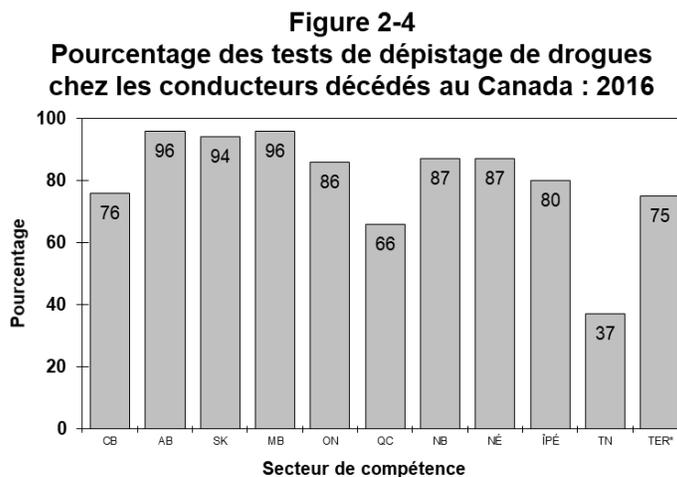
On a constaté une forte corrélation entre les résultats des mesures substitutives et ceux des mesures plus directes du problème des collisions liées à l'alcool, p. ex. le nombre de conducteurs décédés ayant consommé de l'alcool, tel que déterminé par les analyses sanguines; de plus, ces mesures donnent 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 2016 a été élevée, puisque 82,7 % des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés y ont été soumis.

La fréquence des tests de dépistage de drogues varie en fonction des secteurs de compétence. La figure 2-4 montre la fréquence des tests de dépistage des drogues effectués chez les conducteurs mortellement blessés dans les provinces et territoires. On note que la fréquence varie entre 36,8 % à Terre-Neuve-et-Labrador et 96,2 % au Manitoba.



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. Pour plus de détails sur ces catégories de drogues, sur leurs propriétés et sur leurs effets sur la conduite, il est possible de consulter Centre d'études sur la conduite avec facultés affaiblies par les drogues (<https://druggeddriving.tirf.ca/fr/>) (FRBR, 2020).

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 2016, pour les personnes décédées dans les 30 jours qui ont suivi la collision. Les décès attribuables aux collisions routières sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci 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 131 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières au Canada en 2016. De plus, dans 125 de ces cas (95,4 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision. La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, 41 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2016. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 32,8 % 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 7,2 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Canada, en 2016.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 1 925 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière au Canada, en 2016. Dans 1 793 (93,1 %) de ces cas, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 570, soit 31,8 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (1 925 x 0,318), on peut déterminer qu'au Canada, en 2016, 612 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, 2016

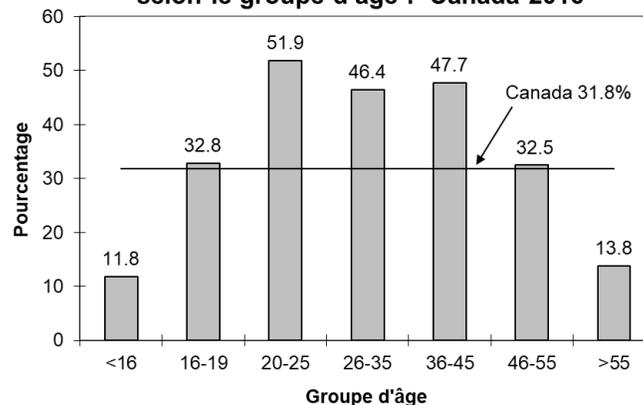
Catégorie de victimes	Nombre total de décès*	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge						
<16	58	51	87.9	6	11.8	1.1
16-19	131	125	95.4	41	32.8	7.2
20-25	223	216	96.9	112	51.9	19.6
26-35	324	302	93.2	140	46.4	24.6
36-45	226	214	94.7	102	47.7	17.9
46-55	265	249	94.0	81	32.5	14.2
>55	698	636	91.1	88	13.8	15.4
Sexe						
Homme	1322	1244	94.1	453	36.4	79.5
Femme	603	549	91.0	117	21.3	20.5
Genre de victime						
Conducteur	1217	1148	94.3	377	32.8	66.1
Passager	350	322	92.0	108	33.5	18.9
Piéton	353	322	91.2	85	26.4	14.9
Indéterminé	5	1	20.0	0	0.0	0.0
Type de véhicule						
Automobiles	762	713	93.6	224	31.4	39.3
Camions/fourgonnettes	473	441	93.2	173	39.2	30.4
Motocyclettes	211	201	95.3	56	27.9	9.8
Autres véhicules routiers	50	48	96.0	9	18.8	1.6
Véhicules non routiers	76	68	89.5	23	33.8	4.0
(Piétons)	353	322	91.2	85	26.4	14.9
TOTAL	1925	1793	93.1	570	31.8	100.0

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

3.1.1 Âge des victimes. De toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool (voir la dernière colonne), 24,6 % avaient entre 26 et 35 ans, 19,6 %, entre 20 et 25 ans, 17,9 %, entre 36 et 45 ans, 15,4 % avaient plus de 55 ans, 14,2 % avaient entre 46 et 55 ans et 7,2 % avaient entre 16 et 19 ans. Le groupe des plus jeunes (<16 ans) ne représentait que 1,1 % de toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

La figure 3-1 exprime le pourcentage des décès liés à l'alcool dans chaque groupe d'âge. Le groupe de victimes pour lequel la fréquence de consommation d'alcool est la plus élevée est celui des 20 à 25 ans (51,6 %). Le plus faible taux de consommation d'alcool a été observé chez les plus jeunes et les plus âgés – puisque seulement 11,8 % des victimes de moins de 16 ans et 13,6 % de celles de plus de 55 ans sont décédées dans des collisions liées à l'alcool.

Figure 3-1
Pourcentage de décès liés à l'alcool
selon le groupe d'âge : Canada 2016



3.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 79,5 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (36,4 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (21,3 %).

3.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des collisions liées à l'alcool, 66,1 % étaient des conducteurs, 18,9 % étaient des passagers et 14,9 % 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 (33,5 %) dans les collisions dans lesquelles un passager est décédé. Par ailleurs, la consommation d'alcool a été relevée dans 32,8 % des collisions dans lesquelles un conducteur a perdu la vie et 26,4 % 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, deux cinquièmes (39,3 %) se trouvaient dans une automobile, 30,4 % dans un camion/fourgonnette, 9,8 % sur une motocyclette, 4,0 % dans un véhicule non routier (soit bicyclette, motoneige, véhicule tout terrain) et 1,6 % 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 (39,2 % par rapport à 31,4 %). La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles une personne est décédée sur une motocyclette était de 27,9 %.

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 2016. 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, 2016

Catégorie de conducteurs	Nombre total de conducteurs décédés*	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**	71	64	90.1	76.6	4.7	1.6	6.3	10.9
20-25	129	117	90.7	51.3	2.6	3.4	10.3	32.5
26-35	228	200	87.7	58.5	5.0	4.0	7.5	25.0
36-45	155	141	91.0	51.8	3.5	1.4	8.5	34.8
46-55	185	164	88.6	67.7	6.7	3.0	7.3	15.2
>55	377	295	78.2	87.5	4.4	0.7	2.7	4.7
<u>Sexe</u>								
Homme	887	762	85.9	65.4	5.0	2.8	7.1	19.8
Femme	258	219	84.9	77.6	3.2	0.5	4.1	14.6
<u>Type de véhicule</u>								
Automobile	551	469	85.1	69.5	3.0	2.1	7.9	17.5
Motocyclette	195	166	85.1	71.1	8.4	1.8	6.6	12.0
Semi-remorque	41	34	82.9	88.2	0.0	0.0	0.0	11.8
Gros routier ¹	11	11	100.0	54.5	9.1	0.0	9.1	27.3
Fourgonnette	86	75	87.2	69.3	6.7	1.3	4.0	18.7
Camion léger ²	252	221	87.7	59.3	5.0	3.6	5.0	27.1
Autre camion ³	5	2	40.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Autre véhicule routier ⁴	4	3	75.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>								
Un seul véhicule	468	406	86.8	48.3	4.4	3.4	9.6	34.2
Plusieurs véhicules	677	575	84.9	82.1	4.7	1.4	4.2	7.7
TOTAL	1145	981	85.7	68.1	4.6	2.2	6.4	18.7

* 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 charrettes et les camions de nature inconnue

⁴ Comprend les véhicules de secours et les autobus

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

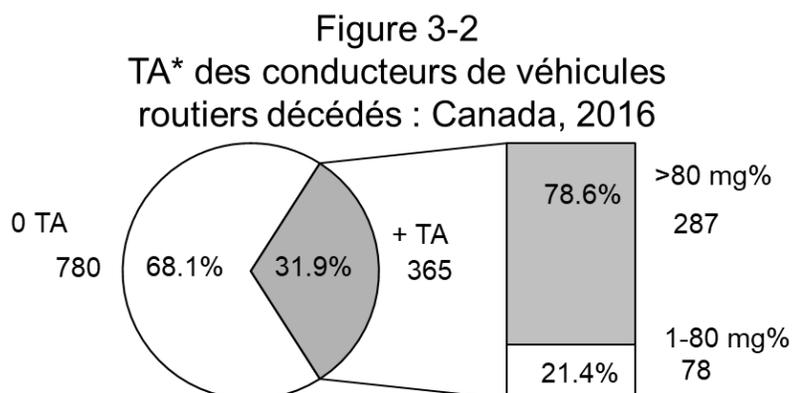
Par exemple, chez les 20 à 25 ans, 129 conducteurs ont été tués en 2016; 117 d'entre eux (90,7 %) avaient été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi ces derniers, 51,3 % ne présentaient aucune trace d'alcool, 2,6 % avaient un TA inférieur à 50 mg%, 3,4 % avaient un TA de 50 à 80 mg%, 10,3 % avaient un TA variant entre 81 et 160 mg% et 32,5 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Comme on peut le constater, 1145 conducteurs sont décédés dans des collisions routières au Canada en 2016. Le taux global de tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs était de 85,7 %, soit supérieur à celui de 2015 – 84,2 %. Parmi tous les conducteurs soumis à des tests au Canada :

- > 68,1 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 31,8 % avaient consommé de l'alcool;
- > 4,6 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 2,2 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%
- > 6,4 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 18,7 % avaient un TA supérieur à 160 mg%.

Ainsi, 31,9 % des conducteurs mortellement blessés au Canada avaient consommé de l'alcool et 78,6 % d'entre eux avaient un TA supérieur à 80 mg%.

Dans la figure 3-2, la répartition du TA des conducteurs blessés mortellement soumis à des tests a été extrapolée afin d'illustrer la répartition pour tous les conducteurs mortellement blessés. On peut y voir que 365 des 1 145 conducteurs (31,9 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 287, soit 78,6 %, avaient un TA de plus de 80 mg.



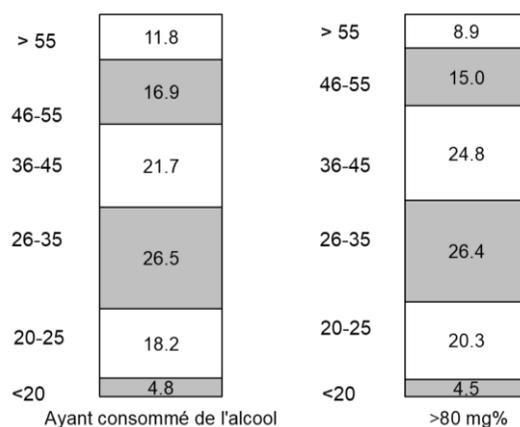
* Le nombre est estimé en fonction de la répartition des conducteurs soumis à l'alcootest en fonction de leur TA.

3.2.1 Variations selon l'âge. Les conducteurs <16 ans et de 16 à 19 ans ont été regroupés (formant le groupe des <20 ans) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. 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, 26,5 % avaient entre 26 et 35 ans, 21,7 %, entre 36 et 45 ans, 18,2 %, entre 20 et 25 ans, 16,9 %, entre 46 et 55 ans et 11,8 % avaient plus de 55 ans. Ceux qui avaient moins de 20 ans ne représentaient que 4,8 % des conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool.

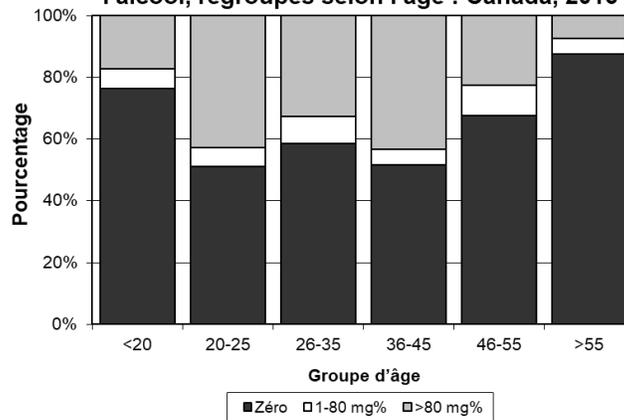
De tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. dont le TA dépassait 80 mg%), 26,4 % avaient entre 26 et 35 ans, 24,8 % avaient entre 36 et 45 ans, 20,3 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 15,0 %, de celui des 46 à 55 ans et 8,9 % avaient plus de 55 ans. Les conducteurs qui avaient moins de 20 ans ne comptaient que pour 4,5 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont le TA était supérieur à la limite légale.

Figure 3-3
Pourcentage des conducteurs décédés ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, regroupés selon l'âge : Canada, 2016



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

Figure 3-4
Pourcentage des conducteurs ayant consommé de l'alcool, regroupés selon l'âge : Canada, 2016



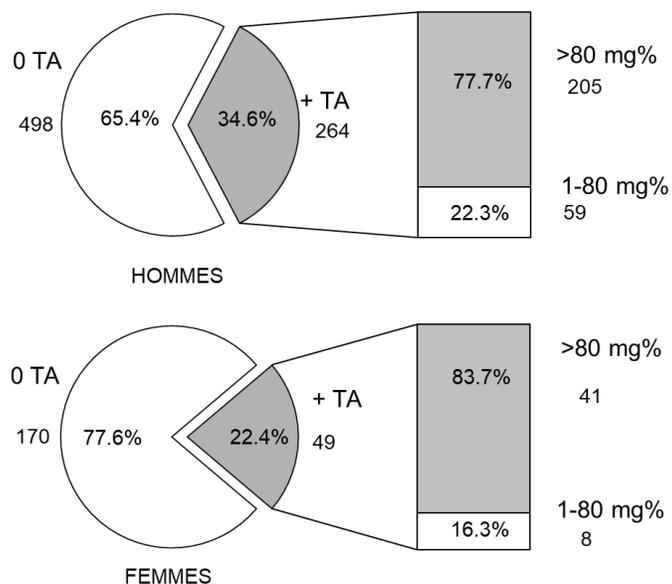
Les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool puisque 48,7 % des conducteurs de ce groupe avaient bu. Par contre, seulement 12,5 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

3.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 84,3 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et pour 83,3 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies. S'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent 77,4 % des conducteurs décédés (887 des 1145 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 (34,6 % et 22,4 %, respectivement). De plus, la plupart des conducteurs et des conductrices qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à la limite permise (77,7 % et 83,7 %, respectivement).

Figure 3-5
Consommation d'alcool des conducteurs et
conductrices : Canada, 2016



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), 45,7 % étaient des conducteurs d'automobiles, 28,8 % de camions légers, 15,3 % de motocyclettes, 7,3 % de fourgonnettes, 1,6 % de gros routiers et 1,3 % étaient des conducteurs de semi-remorques.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés aux facultés affaiblies (ceux dont le TA était de plus de 80 mg%), 48,4 % étaient des automobilistes, 28,9 % des conducteurs de camions légers, 12,6 % des motocyclistes, 6,9 % des conducteurs de fourgonnettes, et 1,6 % des conducteurs de gros routiers et de semi-remorques.

Tableau 3-3
Nombre et pourcentage de conducteurs* mortellement blessés ayant consommé de l'alcool
et dont les facultés étaient affaiblies, selon le type de véhicule : Canada, 2016

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	143	45.7	119	48.4
Motocyclette	48	15.3	31	12.6
Semi-remorque	4	1.3	4	1.6
Gros routier ¹	5	1.6	4	1.6
Fourgonnette	23	7.3	17	6.9
Camion léger ²	90	28.8	71	28.9
Autre camion ³	0	0.0	0	0.0
TOTAL	313	100.0	246	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 2016, 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, 30,5 % avaient bu. Au sein de ce groupe, les quatre cinquièmes (83,2 %) avait un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale. Chez les conducteurs de fourgonnettes mortellement blessés, 30,7 % avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux (73,9 %) avaient un TA supérieur à la limite permise. Quant aux conducteurs de motocyclettes, 28,9 % avaient bu et 64,6 % de ceux-ci avaient un TA supérieur à la limite légale. La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée a été observée chez les conducteurs de gros routiers (45,5 %) avaient bu et, de ce nombre, 80,0 % avaient un TA illégal. En comparaison, 40,7 % des conducteurs de camions légers avaient consommé de l'alcool et 78,9 % avaient un TA supérieur à la limite permise. La consommation d'alcool chez les conducteurs de semi-remorques est beaucoup moins fréquente. De fait, 11,8 % des conducteurs de semi-remorques avaient consommé de l'alcool. Parmi les conducteurs de ces groupes qui avaient consommé de l'alcool, 100,0 % des conducteurs de semi-remorques avaient un TA supérieur à la limite. Étant donné le nombre limité de conducteurs de gros routiers et de semi-remorques mortellement blessés, il faut interpréter avec prudence les résultats relatifs au TA.

Figure 3-6a
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2016

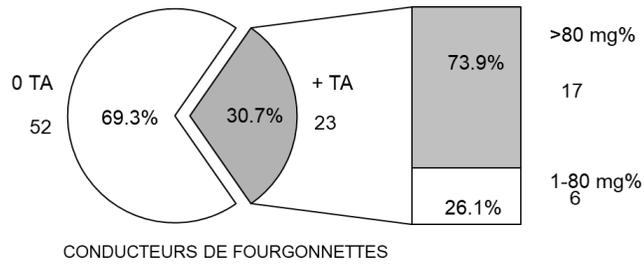
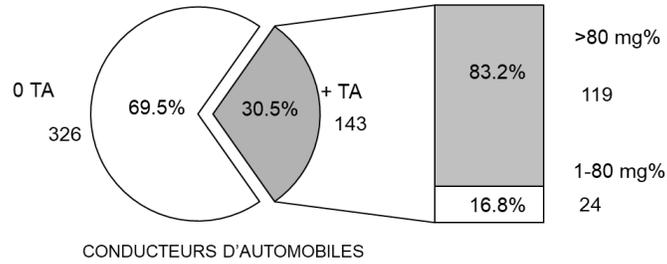


Figure 3-6b
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2016

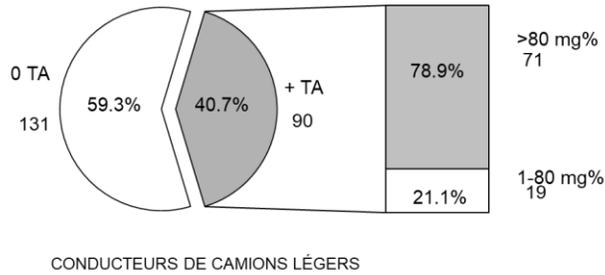
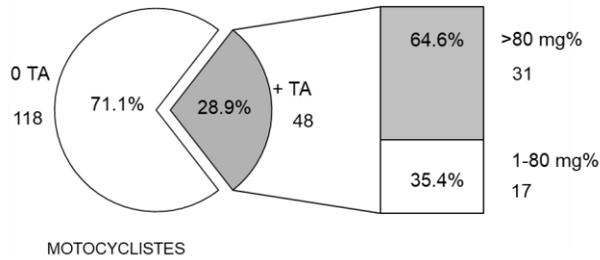
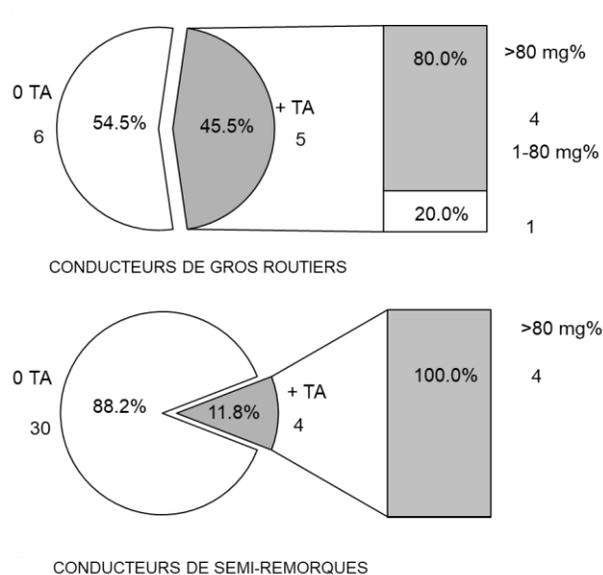


Figure 3-6c
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2016



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

On constate ainsi que la plus faible consommation d'alcool est celle des cyclistes – puisque seulement 14,3 % d'entre eux avaient consommé de l'alcool au moment de la collision. Parmi ceux qui avaient bu, 80,0 % avaient un TA supérieur à la limite permise. Chez les motoneigistes, 40,0 % avaient consommé de l'alcool et 0,0 % avaient un TA supérieur à la limite légale. Les conducteurs de véhicules non routiers (VTT, motos tout terrain, etc.) étaient plus susceptibles que les motoneigistes d'avoir consommé de l'alcool (66,7 %) et 75,0 % 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, 2016

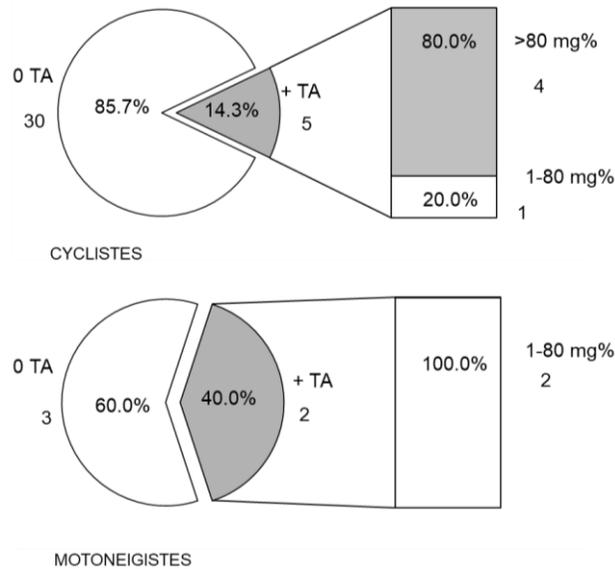
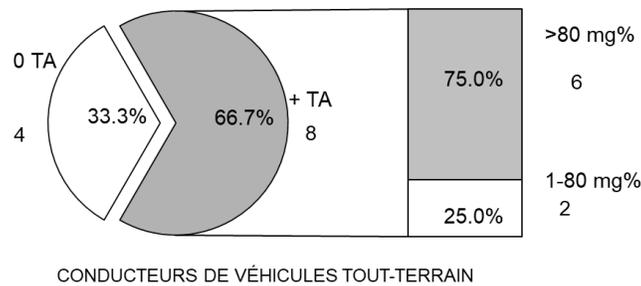


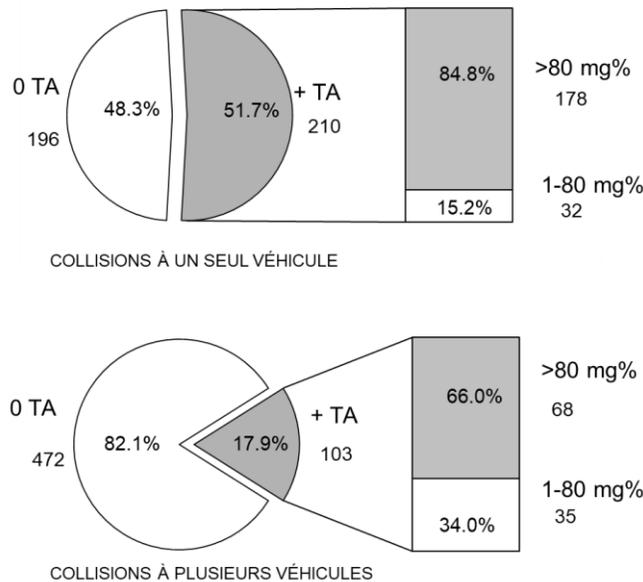
Figure 3-6e
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 2016



3.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié de tous les conducteurs décédés (468 sur 1145, soit 40,9 %) 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 (67,1 % et 72,4 %, respectivement).

Cette apparente disparité serait attribuable à une représentation excessive de l'alcool dans les accidents à un seul véhicule. Comme le montre la figure 3-7, plus de la moitié des conducteurs dans les collisions mettant en cause un seul véhicule (51,7 %) avaient consommé de l'alcool selon l'alcootest, comparativement à seulement 17,9 % dans les collisions à plusieurs véhicules. La plupart des conducteurs en cause dans des collisions à un seul véhicule qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise (84,8 %). Chez les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool dans les collisions à plusieurs véhicules, 66,0 % avaient un TA supérieur à la limite.

Figure 3-7
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de collision : Canada, 2016



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 2016. 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 2016, comme l'indiquent les totaux au bas du tableau, 353 piétons ont été mortellement blessés; 192 (63,7 %) d'entre eux ont été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi eux :

- > 67,1 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 32,9 % avaient consommé de l'alcool;
- > 2,2 % avaient un TA inférieur à 50 mg%;
- > 1,3 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 8,0 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 21,3 % 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, 2016

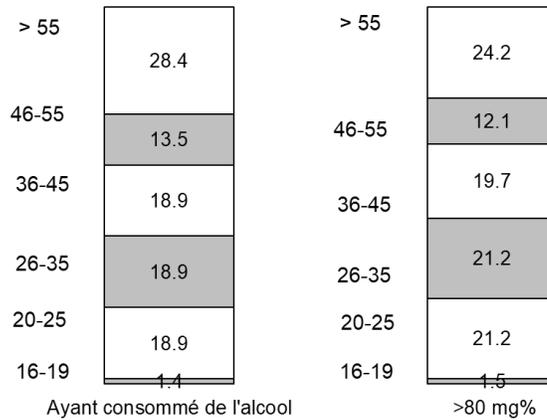
Catégorie de piétons	Nombre de piétons	Piétons soumis à des tests		Pourcentage de piétons regroupés par TA				
		Nombre	% du total	Zéro	1-49	50-80	81-160	>160
<u>Âge</u>								
<16	15	5	33.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
16-19	13	9	69.2	88.9	0.0	0.0	0.0	11.1
20-25	33	28	84.8	50.0	0.0	0.0	14.3	35.7
26-35	31	27	87.1	48.1	0.0	0.0	14.8	37.0
36-45	35	28	80.0	50.0	3.6	0.0	10.7	35.7
46-55	39	21	53.8	52.4	0.0	9.5	9.5	28.6
>55	187	107	57.2	80.4	3.7	0.9	4.7	10.3
<u>Sexe</u>								
Homme	202	142	70.3	57.0	3.5	2.1	8.5	28.9
Femme	151	83	55.0	84.3	0.0	0.0	7.2	8.4
<u>Secteur de compétence</u>								
Colombie-Britannique	72	34	47.2	79.4	0.0	2.9	8.8	8.8
Alberta	39	33	84.6	69.7	0.0	0.0	12.1	18.2
Saskatchewan	14	13	92.9	30.8	7.7	0.0	0.0	61.5
Manitoba	12	11	91.7	63.6	0.0	0.0	18.2	18.2
Ontario	142	95	66.9	67.4	4.2	2.1	6.3	20.0
Québec	50	19	38.0	73.7	0.0	0.0	5.3	21.1
Nouveau-Brunswick	12	9	75.0	55.6	0.0	0.0	22.2	22.2
Nouvelle-Écosse	5	4	80.0	75.0	0.0	0.0	0.0	25.0
Autre*	7	7	100.0	57.1	0.0	0.0	0.0	42.9
TOTAL	353	225	63.7	67.1	2.2	1.3	8.0	21.3

* Les données de trois secteurs de compétence ont été regroupées afin de protéger l'identité de l'un des piétons.

3.3.1 Variation selon l'âge. Parmi les piétons décédés, plus de la moitié (53,0 %) avaient plus de 55 ans (187 des 353 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, 28,4 % avaient plus de 55 ans, 18,8 % avaient entre 20 et 25 ans, entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans, 13,5 %, entre 46 et 55 ans et 1,4 %, avaient entre 16 et 19 ans.

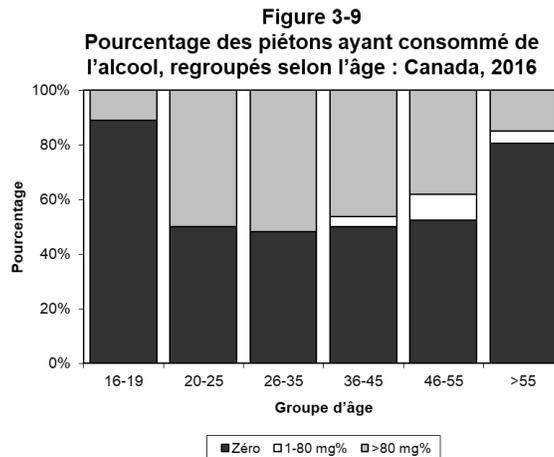
Parmi les piétons décédés qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, 24,2 % avaient plus de 55 ans, 21,2 % avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans, 19,7 % avaient entre 36 et 45 ans, 12,1 %, entre 46 et 55 ans et 1,5 %, entre 16 et 19 ans.

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, 2016



La figure 3-9 présente la même information d'une manière légèrement différente, indiquant le pourcentage, selon les groupes d'âge, des piétons qui étaient sobres (TA nul), représentés par la portion inférieure sombre de la barre, de ceux qui avaient un TA positif, mais inférieur ou égal à 80 mg%, indiqués par la section blanche du milieu, et de ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, illustrés par la partie grise de la barre.

Ce sont les piétons mortellement blessés du groupe des 26 à 35 ans qui étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool, puisque 51,8 % des piétons de ce groupe d'âge avaient bu. Par contre, seulement 11,1 % des piétons de 16 à 19 ans soumis à un alcootest avaient consommé de l'alcool.

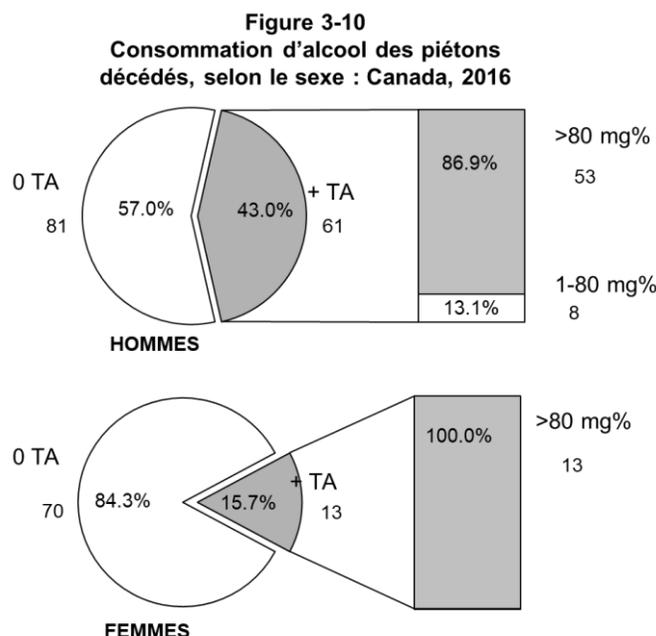


3.3.2 Variations selon le sexe. Les hommes comptent pour 82,4 % de tous les piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 80,3 % de ceux qui avaient un TA de plus de 80 mg%. S'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent 57,2 % des piétons décédés (202 des 353 piétons 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, 44,7 % avaient consommé de l'alcool et 87,3 % d'entre eux avaient un TA de plus 80 mg%. Parmi les piétonnes mortellement blessées – 17,4 % d'entre elles avaient bu et 100,0 % avaient un TA supérieur à la limite autorisée.



3.3.3 Variations selon le secteur de compétence. Les piétons d'Île du Prince Édouard, de Terre-Neuve-et-Labrador et du Yukon ont été regroupés en une seule catégorie (Autre) afin d'éviter que l'on puisse identifier un piéton. Parmi tous les piétons mortellement blessés, 40,2 % ont été tués en Ontario, 20,4 % en Colombie-Britannique et 14,2 % au Québec. L'Ontario a enregistré 41,9 % des piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, l'Alberta, 13,5 % et la Saskatchewan, 12,2 %. Quant aux piétons décédés qui avaient un TA de plus de 80 mg%, on en a dénombré 37,9 % en Ontario, 15,2 % en Alberta et 12,1 % 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 38,0 % des piétons mortellement blessés au Québec ont été soumis à des tests, comparativement à 100,0 % aux autres secteurs de compétence.

Comme le montre le tableau 3-4, les plus forts pourcentages de piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool sont ceux de Saskatchewan (69,2 %). Les plus faibles ont été consignés en Colombie-Britannique (20,6 %).

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 2016 au Canada. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la fréquence de la consommation d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si la collision dans laquelle une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produite la nuit (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool (voir la section 2.2.4).

Tableau 3-5
Description des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : Canada, 2016

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	33	3	9.1	0.2
16-19	851	174	20.4	9.2
20-25	1654	391	23.6	20.7
26-35	2320	429	18.5	22.7
36-45	1912	309	16.2	16.3
46-55	1991	241	12.1	12.7
>55	3068	258	8.4	13.6
Indéterminé	651	86	13.2	4.5
<u>Sexe</u>				
Homme	8324	1422	17.1	75.2
Femme	3747	416	11.1	22.0
Indéterminé	409	53	13.0	2.8
<u>Type de véhicule*</u>				
Automobile	5241	870	16.6	56.6
Camion/fourgonnette	3901	615	15.8	40.0
Motocyclette	1024	97	9.5	6.3
Semi-remorque	340	39	11.5	2.5
Autre véhicule routier	112	14	12.5	0.9
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	3949	1377	34.9	72.8
Plusieurs véhicules	8531	514	6.0	27.2
TOTAL	12480	1891	15.2	100.0

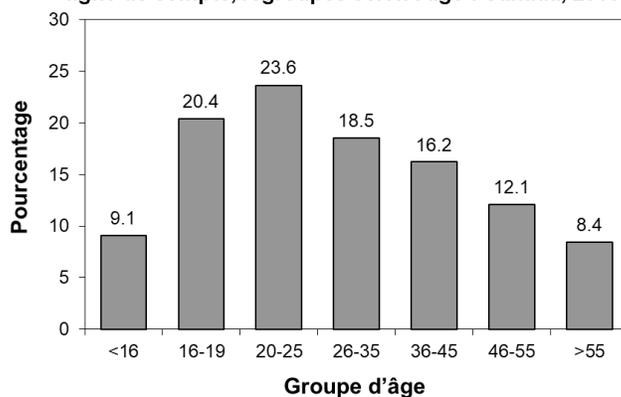
* La section concernant le type de véhicule exclut le Québec où les données relatives aux collisions d'automobiles et de camions légers sont regroupées en une seule catégorie depuis mars 2010.

Le tableau 3-5 donne les résultats concernant les conducteurs selon l'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision. La première colonne illustre le nombre de conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces collisions liées à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 12 480 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 15,2 % étaient liées à l'alcool.

3.4.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 22,7 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 20,7 %, de celui des 20 à 25 ans et 16,3 %, du groupe de 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 0,2 % de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool. La figure 3-11 illustre, selon les groupes d'âge, le pourcentage de conducteurs en cause dans une collision liée à l'alcool. Le plus fort taux de consommation d'alcool est observé chez les conducteurs des groupes de 20 à 25 ans et de 16 à 19 ans (23,6 % et 20,4 %, respectivement). C'est dans les groupes de conducteurs les moins âgés et les plus âgés que l'alcool a été décelé le moins souvent : 9,1 % des moins de 16 ans et 8,4 % des plus de 55 ans étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Figure 3-11
Pourcentage des conducteurs en cause dans une collision ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte, regroupés selon l'âge : Canada, 2016



3.4.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 75,2 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool était aussi plus importante que celle des femmes (17,1 % et 11,1 %, respectivement).

3.4.3 Type de véhicule. Les nombres et les pourcentages de la section concernant le type de véhicules ne comprennent pas ceux du Québec où les données sur les collisions d'automobiles et de camions légers sont regroupées depuis mars 2010. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte, 53,2 % conduisaient des automobiles et 37,6 %, des camions/fourgonnettes.

Parmi les collisions à blessures graves dans lesquelles étaient en cause des automobilistes, 16,6 % 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 15,8 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes, de 12,5 % pour les conducteurs d'autres véhicules routiers, de 11,5 % pour les conducteurs de semi-remorques, et de 9,5 % 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, 72,8 % l'ont été dans des collisions à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule – 34,9 % de ces conducteurs par rapport à 6,0 % 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 2016. 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, 82,7 % des conducteurs mortellement blessés au Canada en 2016 ont été soumis à des tests de dépistage de drogues. Parmi ces conducteurs, 442 sur 947 (46,7 %) ont obtenu un résultat positif à ces tests.

3.5.1 Variations selon l'âge. Les conducteurs <16 ans et de 16 à 19 ans ont été regroupés (formant le groupe des <20 ans) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. Les conducteurs mortellement blessés du groupe des 36 à 45 ans étaient les plus susceptibles d'avoir un résultat positif aux tests de dépistage de drogues – 58,7 % des conducteurs de ce groupe d'âge ont obtenu un résultat positif. Comparativement, 36,3 % des conducteurs du groupe des plus de 55 ans soumis à ces tests ont obtenu un résultat positif.

3.5.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 79,6 % de tous les conducteurs décédés qui avaient un résultat positif aux tests de dépistage de drogues. S'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent 77,4 % des conducteurs décédés (887 des 1145 victimes sont des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'obtenir un résultat positif aux tests de dépistage de drogues que les conductrices (48,2 % et 41,7 %, respectivement).

**Tableau 3-6
Consommation de drogues des conducteurs de véhicules routiers mortellement
blessés : Canada, 2016**

Catégorie de conducteurs	Nombre total de conducteurs décédés*	Conducteurs soumis à des tests		Résultats positifs	
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests
<u>Âge</u>					
<20**	71	63	88.7	31	49.2
20-25	129	113	87.6	66	58.4
26-35	228	194	85.1	91	46.9
36-45	155	138	89.0	81	58.7
46-55	185	158	85.4	71	44.9
>55	377	281	74.5	102	36.3
<u>Sexe</u>					
Homme	887	731	82.4	352	48.2
Femme	258	216	83.7	90	41.7
<u>Type de véhicule</u>					
Automobile	551	455	82.6	230	50.5
Motocyclette	195	161	82.6	61	37.9
Semi-remorque	41	33	80.5	13	39.4
Gros routier ¹	11	11	100.0	5	45.5
Fourgonnette	86	71	82.6	36	50.7
Camion léger ²	252	211	83.7	96	45.5
Autre camion ³	5	2	40.0	0	0.0
Autre véhicule routier ⁴	4	3	75.0	1	33.3
<u>Genre de collision</u>					
Un seul véhicule	468	393	84.0	209	53.2
Plusieurs véhicules	677	554	81.8	233	42.1
TOTAL	1145	947	82.7	442	46.7

* 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, 50,7 % des conducteurs de fourgonnettes, 50,5 % des automobilistes, 45,5 % des conducteurs de camions légers et de gros routiers, 39,4 % des conducteurs de semi-remorques, et 37,9 % des motocyclistes et mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues. Par contre, 0,0 % des conducteurs d'autres camions et 33,0 % des conducteurs d'autres véhicules routiers ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues.

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 (53,2 %) ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues comparativement à 42,1 % 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 45,7 % des 441 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 (41,0 %), les stimulants du SNC (32,1 %), les analgésiques narcotiques (18,3 %), les anesthésiques dissociatifs (2,0 %) et les hallucinogènes (1,1 %).

Tableau 3-7
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Canada, 2016

Fréquence de consommation de drogues				
Nombre total de conducteurs décédés	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
1145	947	(82.7)	442	(46.7)

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	202	(45.7)
Dépresseurs du SNC	181	(41.0)
Stimulants du SNC	142	(32.1)
Analgésiques narcotiques	81	(18.3)
Anesthésiques dissociatifs	9	(2.0)
Hallucinogènes	5	(1.1)
Inhalants	0	(0.0)

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

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

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 en 2016 sont comparés à ceux de la période de référence de 2011 à 2015.

3.6.1 Décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : 1996 – 2016. 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 2016. 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, passant de 1 079 en 1996 à 493 en 2014 et remonter à 537 en 2016. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a diminué, de 36,1 % en 1996 à 30,4 % en 2005, s'est élevé à 33,9 % en 2010, a atteint un creux à 26,7 % en 2014, avant de remonter à 27,9 % en 2016.

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2011 à 2015, le nombre moyen de décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause s'élevait à 557 et représentait 28,3 % de tous les décès. On peut donc dire que le pourcentage des décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool a baissé de 1,4 %, passant de 28,3 % pendant la période de référence (de 2011 à 2015) à 27,9 % en 2016. 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 4,6 % par rapport à la moyenne de 563 pendant la période de référence (de 2011 à 2015) de la Stratégie de sécurité routière 2015, puisqu'il s'établit à 537 en 2016.

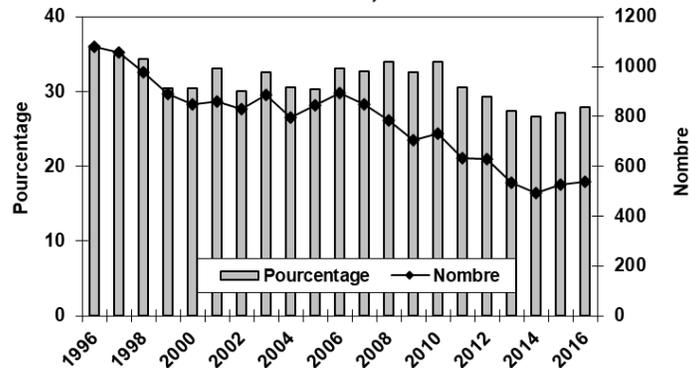
Tableau 3-8
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de
l'alcool: Canada, 1996 - 2016

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	2987	1079	36.1
1997	3029	1057	34.9
1998	2847	978	34.4
1999	2924	891	30.5
2000	2791	849	30.4
2001	2600	861	33.1
2002	2753	828	30.1
2003	2712	885	32.6
2004	2603	796	30.6
2005	2780	844	30.4
2006	2712	896	33.0
2007	2589	848	32.8
2008	2314	786	34.0
2009	2168	706	32.6
2010	2161	733	33.9
2011	2068	632	30.6
2012	2142	629	29.4
2013	1952	536	27.5
2014	1849	493	26.7
2015	1937	526	27.2
2016	1925	537	27.9
période de référence 2011 - 2015	1990	563	28.3

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

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

Figure 3-12
Nombre et pourcentage de décès mettant
en cause un conducteur ayant consommé
de l'alcool : Canada, 1996 – 2016



3.6.2 Consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés : 1987 – 2016. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 21 ans, soit de 1996 à 2016 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 475 à un creux de 240 en 2014, s'est élevé à 261 en 2015 avant de redescendre à 246 en 2016. Le pourcentage des conducteurs décédés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale, passant de 34,6 % à un creux de 23,9 % en 2014, puis se hisser à 25,1 % en 2016.

Par ailleurs, le nombre de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a fluctué au cours de cette période de 21 ans, s'élevant de 803 en 1996 à un sommet de 982 en 1999 avant de descendre graduellement jusqu'à 668 en 2016. Le pourcentage de cette catégorie de conducteurs a augmenté de manière générale de 58,4 % à 67,6 % entre 1996 et 1999, est demeuré stable jusqu'en 2010 (63,0 %), a atteint un sommet à 71,6 % en 2014 avant de redescendre à 68,1 % en 2016.

Le nombre de conducteurs mortellement blessés avec un TA se situant entre 1 et 80 mg% a diminué, de façon générale, passant de 96 à un creux de 45 en 2014 puis a augmenté à 67 en 2016. Le pourcentage de conducteurs décédés avec un TA entre 1 et 80 mg% a diminué de façon générale passant de 7,0 % en 1996 à 4,5 % en 2014, avant d'atteindre un sommet en 2016 (6,8 %).

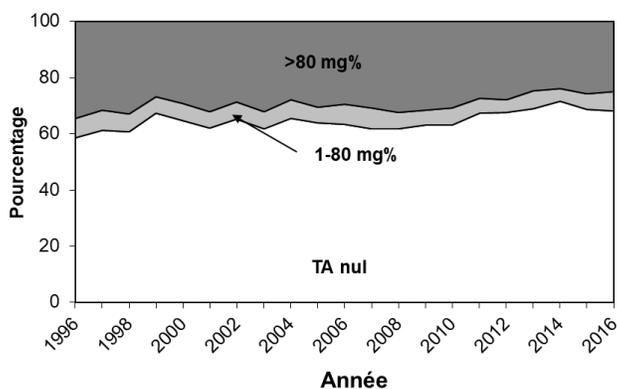
Comparativement à la période de référence de 2011 à 2015 indiquée au bas du tableau 3-9, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2016 a diminué de 1,0 % (passant de 68,8 % à 68,2 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une augmentation de 28,3 % (de 5,3 % à 6,8 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une baisse de 3,1 % (de 25,9 % à 25,1 %).

Tableau 3-9
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Canada, 1996 - 2016

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	1617	1374	85.0	803	58.4	96	7.0	475	34.6
1997	1695	1411	83.2	862	61.1	101	7.2	448	31.8
1998	1617	1376	85.1	836	60.8	88	6.4	452	32.8
1999	1703	1456	85.5	982	67.4	82	5.6	392	26.9
2000	1630	1396	85.6	902	64.6	87	6.2	407	29.2
2001	1553	1347	86.7	836	62.1	77	5.7	434	32.2
2002	1646	1419	86.2	927	65.3	86	6.1	406	28.6
2003	1583	1365	86.2	844	61.8	81	5.9	440	32.2
2004	1553	1336	86.0	874	65.4	90	6.7	372	27.8
2005	1691	1443	85.3	921	63.8	81	5.6	441	30.6
2006	1642	1408	85.7	893	63.4	98	7.0	417	29.6
2007	1590	1370	86.2	847	61.8	100	7.3	423	30.9
2008	1459	1287	88.2	793	61.6	77	6.0	417	32.4
2009	1360	1159	85.2	730	63.0	61	5.3	368	31.8
2010	1306	1123	86.0	707	63.0	71	6.3	345	30.7
2011	1250	1052	84.2	708	67.3	56	5.3	288	27.4
2012	1280	1085	84.8	733	67.6	50	4.6	302	27.8
2013	1184	1036	87.5	714	68.9	67	6.5	255	24.6
2014	1140	1005	88.2	720	71.6	45	4.5	240	23.9
2015	1196	1007	84.2	691	68.6	55	5.5	261	25.9
2016	1145	981	85.7	668	68.1	67	6.8	246	25.1
période de référence 2011 - 2015	1210	1037	85.7	713	68.8	55	5.3	269	25.9

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

Figure 3-13
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Canada, 1996 – 2016



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 2016. 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 2011 et 2015, la période de référence, était de 31,2 %. En 2016, 31,9 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif, soit une hausse de 2,2 % par rapport à la période de référence.

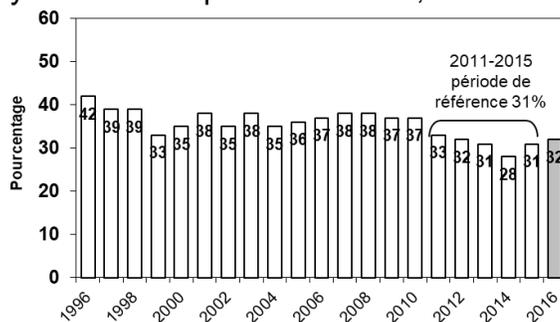
Tableau 3-10
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Canada, 1996 - 2016

Année	Nombre de conducteurs**	Conducteurs regroupés par TA (mg%)			
		Zéro	(% soumis à des tests)	Positifs	(% soumis à des tests)
1996	1617	945	58.4	672	41.6
1997	1695	1035	61.1	660	38.9
1998	1617	982	60.7	635	39.3
1999	1703	1149	67.5	554	32.5
2000	1630	1053	64.6	577	35.4
2001	1553	964	62.1	589	37.9
2002	1646	1075	65.3	571	34.7
2003	1583	979	61.8	604	38.2
2004	1553	1016	65.4	537	34.6
2005	1691	1079	63.8	612	36.2
2006	1642	1041	63.4	601	36.6
2007	1590	983	61.8	607	38.2
2008	1459	899	61.6	560	38.4
2009	1360	857	63.0	503	37.0
2010	1306	822	62.9	484	37.1
2011	1250	841	67.3	409	32.7
2012	1280	865	67.6	415	32.4
2013	1184	816	68.9	368	31.1
2014	1140	817	71.7	323	28.3
2015	1196	821	68.6	375	31.4
2016	1145	780	68.1	365	31.9
période de référence 2011-2015	1210	832	68.8	378	31.2

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

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

Figure 3-14
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif : Canada, 1996 - 2016



* 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 – 2016. Les données sur la consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés au cours de la période de 21 ans, de 1996 à 2016, 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 96 en 1996 à un creux de 50 en 2014, avant de finir par s'élever à 66 en 2016. Le pourcentage de piétons décédés qui avaient un TA supérieur à 80 mg% a augmenté de façon générale passant de 35,2 % en 1996 à un sommet à 40,7 % en 2010, puis à un creux de 26,5 % en 2014, de remonter à 31,9 % en 2015, et de redescendre à 29,3 % en 2016.

Le nombre de piétons mortellement blessés qui n'affichaient aucune trace d'alcool a aussi diminué, passant de 170 à 95 entre 1996 et 2009, pour monter en fin de compte à 151 en 2016. Le pourcentage de piétons décédés qui avaient un TA nul est passé d'environ 50 % à 60 % au cours de cette période de 21 ans. Le pourcentage des piétons mortellement blessés n'affichant aucune trace d'alcool a augmenté, de façon générale, passant de 62,3 % en 1996 à un sommet de 70,4 % en 2014, avant de descendre à 67,1% en 2016.

Le nombre de piétons mortellement blessés qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg% a fluctué pendant la période de 21 ans, s'abaissant de 15 piétons en 1997 à cinq en 2013, puis finissant par monter à huit en 2016. Leur pourcentage a aussi augmenté de façon générale de 2,6 % en 1996 à 10,1 % en 2009, avant de descendre à 3,6 % en 2016.

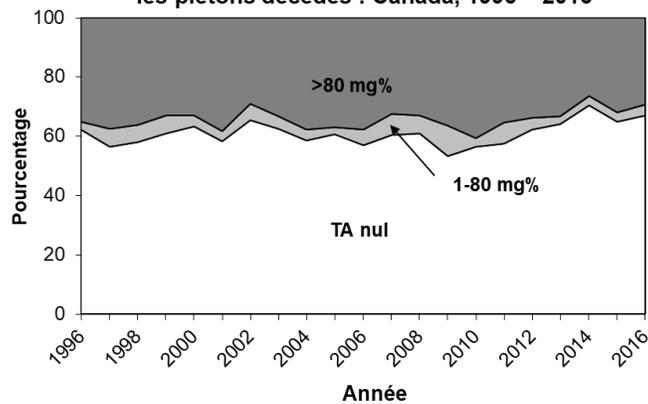
Quand on le compare à la période de référence de 2011 à 2015 illustrée au bas du tableau 3-11, on constate que le pourcentage de piétons mortellement blessés qui affichaient un TA nul a augmenté de 5,2 % (passant de 63,8 % à 67,1 %). Parmi les piétons qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 16,3 % (de 4,3 % à 3,6 %), tandis que chez ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, il y a eu une baisse de 8,2 % (de 31,9 % à 29,3 %).

Tableau 3-11
Consommation d'alcool chez les piétons* mortellement blessés : Canada, 1996 - 2016

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	445	273	61.3	170	62.3	7	2.6	96	35.2
1997	393	241	61.3	136	56.4	15	6.2	90	37.3
1998	387	241	62.3	140	58.1	14	5.8	87	36.1
1999	380	236	62.1	144	61.0	14	5.9	78	33.1
2000	349	207	59.3	131	63.3	8	3.9	68	32.9
2001	317	209	65.9	122	58.4	7	3.3	80	38.3
2002	326	206	63.2	135	65.5	11	5.3	60	29.1
2003	372	219	58.9	137	62.6	9	4.1	73	33.3
2004	326	210	64.4	123	58.6	8	3.8	79	37.6
2005	320	203	63.4	123	60.6	5	2.5	75	36.9
2006	339	207	61.1	118	57.0	11	5.3	78	37.7
2007	313	197	62.9	119	60.4	14	7.1	64	32.5
2008	276	164	59.4	100	61.0	10	6.1	54	32.9
2009	298	178	59.7	95	53.4	18	10.1	65	36.5
2010	278	172	61.9	97	56.4	5	2.9	70	40.7
2011	319	184	57.7	106	57.6	13	7.1	65	35.3
2012	317	207	65.3	129	62.3	8	3.9	70	33.8
2013	292	175	59.9	112	64.0	5	2.9	58	33.1
2014	288	189	65.6	133	70.4	6	3.2	50	26.5
2015	297	185	62.3	120	64.9	6	3.2	59	31.9
2016	353	225	63.7	151	67.1	8	3.6	66	29.3
période de référence 2011-2015	303	188	62.0	120	63.8	8	4.3	60	31.9

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

Figure 3-15
Tendances de la consommation d'alcool chez les piétons décédés : Canada, 1996 – 2016



3.6.4 Conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves : 2005 – 2016. 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 2016. Cependant, les données de certains secteurs de compétence sur les collisions ayant provoqué des blessures graves pour les 12 années n'étaient pas prêtes au moment de la préparation du présent rapport. Ces secteurs de compétence comprennent le Nouveau-Brunswick (2013), Terre-Neuve-et-Labrador (2009-2011), et le Nunavut (2011); c'est pourquoi le tableau 3-12 et la figure 3-16 excluent ces trois secteurs de compétence.

Comme on peut le constater, la fréquence de consommation d'alcool dans les collisions graves a diminué de manière générale. Entre 2005 et 2006, le nombre de conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions s'est élevé de 3 370 à 3 508. Ce nombre a diminué à 1 788 en 2015, puis s'est élevé à 1 804 en 2016. 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 19,3 % en 2005 à 20,7 % en 2007, baissant de façon générale jusqu'à 15,8 % en 2013 avant de s'élever légèrement à 16,0 % en 2014 pour se stabiliser à 14,9 % en 2016. Pendant la période de référence (de 2011 à 2015), 16,2 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves figuraient aussi dans les collisions où l'alcool entrait en ligne de compte. En 2016, leur présence était de 14,9 %, soit une diminution de 8,0 %.

Tableau 3-12

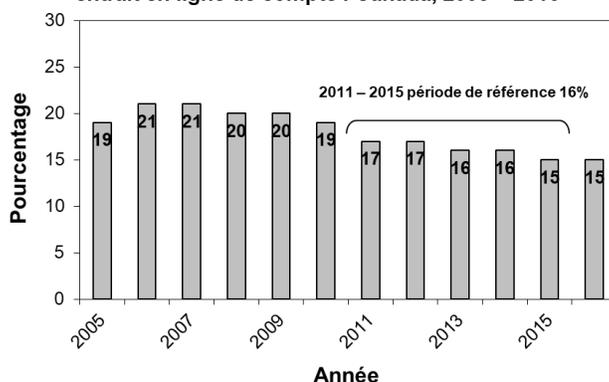
Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Canada, 2005 - 2016**

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
2005	17439	3370	(19.3)
2006	17073	3508	(20.5)
2007	15659	3236	(20.7)
2008	14420	2871	(19.9)
2009	13185	2663	(20.2)
2010	13058	2452	(18.8)
2011	11940	2081	(17.4)
2012	12230	2100	(17.2)
2013	12120	1920	(15.8)
2014	11762	1879	(16.0)
2015	12301	1788	(14.5)
2016	12090	1802	(14.9)
période de référence 2011-2015	12071	1954	(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, 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 entrait en ligne de compte : Canada, 2005 – 2016



3.6.5 Consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés : 2000 – 2016. Les données sur la consommation de drogues des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 17 ans, soit de 2000 à 2016, 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 39,9 % des conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un test de dépistage de drogues, comparativement à 82,7 % en 2016.

Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues a augmenté, passant de 32,4 % en 2000 à 41,4 % en 2008, avant de se stabiliser à 39,2 % en 2014, d'atteindre un sommet à 47,0 % en 2015, et redescendre légèrement en 2016 (46,7 %).

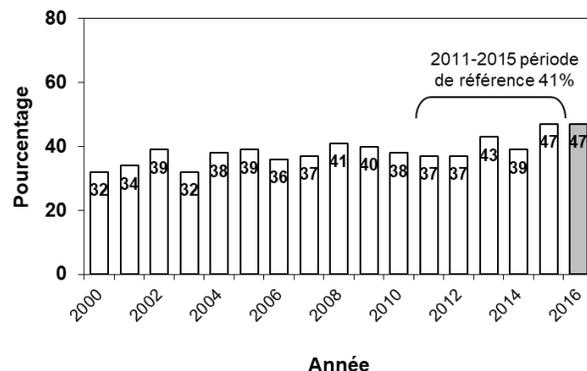
Pendant la période de référence (de 2011 à 2015), 40,5 % en moyenne des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues. En 2016, ce pourcentage avait atteint 46,7 %, soit une hausse de 15,3 %.

Tableau 3-13
 Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés de véhicules routiers : Canada, 2000 - 2016

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	1630	651	39.9	440	67.6	211	32.4
2001	1553	691	44.5	457	66.1	234	33.9
2002	1646	753	45.7	458	60.8	295	39.2
2003	1583	743	46.9	506	68.1	237	31.9
2004	1553	705	45.4	437	62.0	268	38.0
2005	1691	838	49.6	510	60.9	328	39.1
2006	1642	1022	62.2	652	63.8	370	36.2
2007	1590	1033	65.0	648	62.7	385	37.3
2008	1459	898	61.5	528	58.8	370	41.2
2009	1360	803	59.0	482	60.0	321	40.0
2010	1306	790	60.5	492	62.3	298	37.7
2011	1250	945	75.6	598	63.3	347	36.7
2012	1280	1005	78.5	631	62.8	374	37.2
2013	1184	991	83.7	570	57.5	421	42.5
2014	1140	948	83.2	576	60.8	372	39.2
2015	1196	964	80.6	511	53.0	453	47.0
2016	1145	947	82.7	505	53.3	442	46.7
période de référence 2011-2015	1210	970	80.2	577	59.5	393	40.5

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

Figure 3-17
 Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues : Canada, 2000 - 2016



Les données sur la consommation de cannabis chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés au cours de la période de 17 ans s'étendant de 2000 à 2016 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 39,9 % des conducteurs mortellement blessés avaient été soumis à un test de dépistage de cannabis, comparativement à 82,7 % en 2016.

Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis a connu une hausse, passant de 13,1 % en 2000 à 18,7 % en 2004, est demeuré stable jusqu'en 2012, s'est élevé en 2013 (21,2 %), a baissé en 2014 (18,1 %) et a atteint un sommet en 2016 (21,3 %).

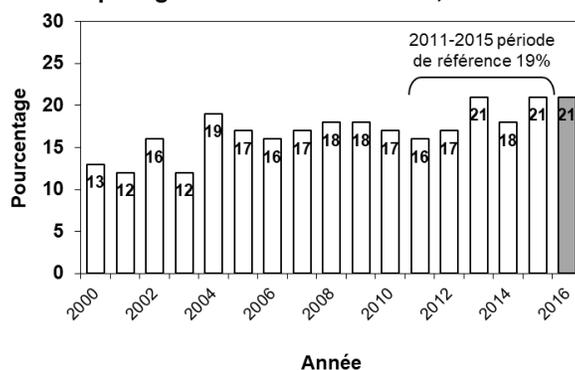
Pendant la période de référence (de 2011 à 2015), 18,6 % en moyenne des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis. En 2016, la fréquence des résultats positifs de conducteurs mortellement blessés au test de dépistage de cannabis a atteint 21,3 %, soit une hausse de 14,5 %.

Tableau 3-14
Consommation de cannabis des conducteurs* mortellement blessés de véhicules routiers : Canada, 2000 - 2016

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	1630	651	39.9	566	86.9	85	13.1
2001	1553	691	44.5	611	88.4	80	11.6
2002	1646	753	45.7	636	84.5	117	15.5
2003	1583	743	46.9	657	88.4	86	11.6
2004	1553	705	45.4	573	81.3	132	18.7
2005	1691	838	49.6	696	83.1	142	16.9
2006	1642	1022	62.2	854	83.6	168	16.4
2007	1590	1033	65.0	856	82.9	177	17.1
2008	1459	898	61.5	733	81.6	165	18.4
2009	1360	803	59.0	657	81.8	146	18.2
2010	1306	790	60.5	654	82.8	136	17.2
2011	1250	945	75.6	798	84.4	147	15.6
2012	1280	1005	78.5	832	82.8	173	17.2
2013	1184	991	83.7	781	78.8	210	21.2
2014	1140	948	83.2	776	81.9	172	18.1
2015	1196	964	80.6	764	79.3	200	20.7
2016	1145	947	82.7	745	78.7	202	21.3
période de référence 2011-2015	1210	970	80.2	790	81.4	180	18.6

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

Figure 3-18
Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de cannabis : Canada, 2000 - 2016



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 de 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 2016;
- > les tendances de la consommation d'alcool et de drogues.

3.7.1 Consommation d'alcool et de drogues chez les conducteurs mortellement blessés en 2016. 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 2016, 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. Dans le cas du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut, les données ne sont pas affichées de manière à ce qu'aucun conducteur ne puisse être identifié.

Au Canada, 85,7 % des conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest en 2016. Parmi eux, 31,9 % avaient un TA positif. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés soumis aux tests de dépistage de drogues était un peu plus faible (82,7 %). Parmi ceux-ci, 46,7 % ont obtenu un résultat positif. Ainsi, au Canada, 944 conducteurs mortellement blessés ont été soumis à des tests de dépistage de l'alcool et des drogues en 2016 et, de ce nombre, 186 (19,7 %) ont obtenu un résultat positif aux deux types de tests. Les pourcentages les plus élevés de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif dans les deux cas se retrouvent à l'Île-du-Prince-Édouard (42,9 %) et au Nouveau-Brunswick (34,2 %).

Tableau 3-15

Consommation d'alcool et de drogues des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés : Canada 2016

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
CB	178	136 (76.4)	104 (76.5)	32 (23.5)	136 (76.4)	114 (83.8)	22 (16.2)	136	15 (11.0)
AB	191	188 (98.4)	126 (67.0)	62 (33.0)	183 (95.8)	91 (49.7)	92 (50.3)	183	35 (19.1)
SK	69	67 (97.1)	39 (58.2)	28 (41.8)	65 (94.2)	22 (33.8)	43 (66.2)	65	14 (21.5)
MB	52	50 (96.2)	29 (58.0)	21 (42.0)	50 (96.2)	23 (46.0)	27 (54.0)	50	12 (24.0)
ON	345	307 (89.0)	218 (71.0)	89 (29.0)	295 (85.5)	142 (48.1)	153 (51.9)	293	62 (21.2)
QC	196	132 (67.3)	90 (68.2)	42 (31.8)	130 (66.3)	80 (61.5)	50 (38.5)	127	21 (16.5)
NB	45	39 (86.7)	22 (56.4)	17 (43.6)	39 (86.7)	13 (33.3)	26 (66.7)	38	13 (34.2)
NÉ	37	32 (86.5)	21 (65.6)	11 (34.4)	32 (86.5)	16 (50.0)	16 (50.0)	32	8 (25.0)
ÎPÉ	10	8 (80.0)	4 (50.0)	4 (50.0)	8 (80.0)	2 (25.0)	6 (75.0)	7	3 (42.9)
TN	19	19 (100.0)	15 (78.9)	4 (21.1)	7 (36.8)	2 (28.6)	5 (71.4)	7	1 (14.3)
TER***	3								
CAN	1145	981 (85.7)	668 (68.1)	313 (31.9)	947 (82.7)	505 (53.3)	442 (46.7)	944	186 (19.7)

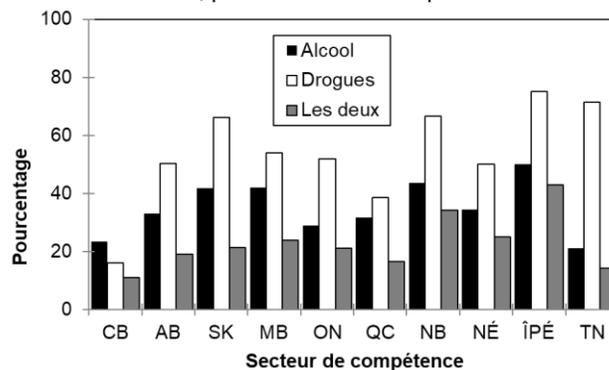
*Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

**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, 2016



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 2011 à 2015 et 2016 au Canada et dans chacun de ses secteurs de compétence. 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 2016 par rapport à la période de référence (2011 – 2015)

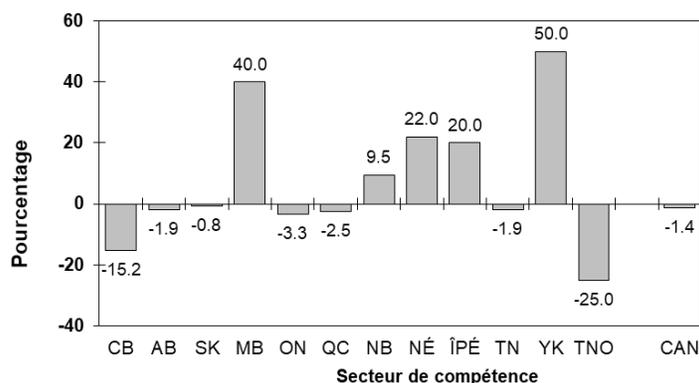
Secteur de compétence	Moyenne de la période de référence 2011–2015	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Écarts en pourcentage	
								2016 comp. à 2015	2016 comp. à la période de référence 2011–2015
CB	25.0	27.5	23.7	22.9	23.2	26.8	21.2	-20.9	-15.2
AB	37.0	35.5	37.3	38.2	33.4	41.1	36.3	-11.7	-1.9
SK	38.8	42.8	36.1	40.2	42.6	33.0	38.5	16.7	-0.8
MB	33.0	38.2	40.2	26.4	28.8	30.8	46.2	50.0	40.0
ON	24.0	24.9	26.3	23.5	23.2	21.9	23.2	5.9	-3.3
QC	24.0	28.6	25.0	22.4	23.0	20.1	23.4	16.4	-2.5
NB	31.7	34.8	35.9	29.6	17.6	34.9	34.7	-0.6	9.5
NE	24.6	29.2	29.5	23.6	26.9	17.5	30.0	71.4	22.0
ÎPÉ	38.5	50.0	72.7	28.6	20.0	38.9	46.2	18.8	20.0
TN	31.6	37.2	25.8	38.9	30.3	23.9	31.0	29.7	-1.9
YK	50.0	33.3	50.0	25.0	50.0	66.7	75.0	12.4	50.0
TNO	66.7	-	50.0	0.0	25.0	66.7	50.0	-25.0	-25.0
NU	0.0	0.0	0.0	-	-	-	-	-	-
CAN	28.3	30.6	29.4	27.5	26.7	27.2	27.9	2.6	-1.4

Pendant la période de référence de 2011 à 2015, 28,3 % en moyenne des décès au Canada étaient liés à l'alcool, les pourcentages variant entre 0,0 % au Nunavut et 66,7 % aux Territoires du Nord-Ouest. En 2016, 27,9 % des décès au Canada étaient liés à l'alcool. Le Nunavut n'a déclaré aucun décès sur les voies publiques en 2016. Par ailleurs, en 2016 toujours, 50,0 % des décès étaient liés à l'alcool au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest et 46,2 % au Manitoba.

La figure 3-20 illustre le changement survenu dans le pourcentage de décès liés à l'alcool 2016 par rapport à la période de référence de 2011 à 2015. Au Canada, on observe une diminution de 1,4 % du pourcentage de décès liés à l'alcool entre 2016 (27,9 %) et la période de référence de 2011 à 2015 (28,3 %). Dans sept 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 en 2016, par rapport à la période de référence de 2011 à 2015, est observée dans les Territoires du Nord-Ouest (25,0 %) et Colombie-Britannique (15,2 %). Dans cinq secteurs de compétence, on note une hausse du pourcentage de décès liés

à l'alcool. La plus forte hausse des décès liés à l'alcool en 2016 par rapport à la période de référence de 2011 à 2015 est observée au Yukon (50,0 %).

Figure 3-20
Changement du pourcentage de décès liés à l'alcool en 2016 par rapport à 2011 - 2015



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. Ainsi, les données de 2015 concernant les conducteurs du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut (les Territoires) ne sont pas fournies, de manière à ce qu'aucun conducteur ne puisse être identifié. 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 2011 à 2015 a varié entre 27,0 % en Nouvelle-Écosse et 50,0 % à l'Île-du-Prince-Édouard. En 2016, 31,9 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif à l'alcootest au Canada, ce pourcentage oscillant entre 21,1 % à Terre-Neuve-et-Labrador et 50,0 % à l'Île-du-Prince-Édouard.

Le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest en 2016 (31,9 %) représente une hausse de 2,2 % par rapport à la période de référence de 2011 à 2015 (31,2 %). La figure 3-21 révèle que dans cinq secteurs de compétence, il y a eu une hausse du pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest en 2016, comparativement à la période de référence de 2011 à 2015. Cette hausse était plus prononcée au Nouveau-Brunswick (34,6 %) et au Manitoba (28,8 %). À l'Île-du-Prince-Édouard, il n'y a eu aucun changement dans le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest en 2016 (50,0 %) par rapport à la période de référence de 2011 à 2015. Dans les quatre autres secteurs de compétence, il y a eu une diminution du pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest en 2016 par rapport à la période de référence de 2011 à 2015. La baisse la plus marquée a été observée à Terre-Neuve-et-Labrador (30,8 %).

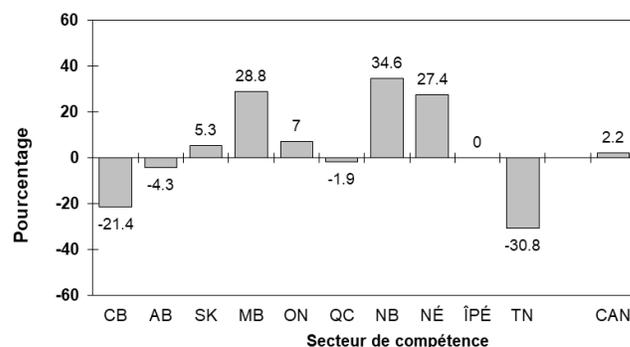
Tableau 3-17

Tendance des pourcentages de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest 2016 par rapport à la période de référence (2011 – 2015)

Secteur de compétence	Moyenne de la période de référence 2011–2015	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Écarts en pourcentage	
								2016 comp. à 2015	2016 comp. à la période de référence 2011–2015
CB	29.9	27.9	28.6	27.9	28.4	35.6	23.5	-34.0	-21.4
AB	34.5	31.8	33.0	36.7	31.1	38.2	33.0	-13.6	-4.3
SK	39.7	44.3	31.5	33.8	43.5	45.0	41.8	-7.1	5.3
MB	32.6	28.1	49.0	28.3	34.4	27.1	42.0	55.0	28.8
ON	27.1	28.4	30.8	28.3	22.1	26.1	29.0	11.1	7.0
QC	32.4	38.3	33.7	32.5	30.1	25.9	31.8	22.8	-1.9
NB	32.4	32.5	32.4	29.0	22.2	36.1	43.6	20.8	34.6
NÉ	27.0	39.4	25.9	20.9	26.7	19.2	34.4	79.2	27.4
ÎPÉ	50.0	63.6	83.3	33.3	33.3	36.4	50.0	37.4	0.0
TN	30.5	20.0	30.4	40.9	36.8	27.6	21.1	-23.6	-30.8
TERR*	30.8	40.0	0.0	0.0	0.0	50.0	-	N/A	N/A
CAN	31.2	32.7	32.4	31.1	28.3	31.4	31.9	1.6	2.2

* Les données de 2016 concernant les conducteurs du Yukon, des Territoires du Nord Ouest et du Nunavut (les Territoires) ne sont pas fournies, de manière à ce qu'aucun conducteur ne puisse être identifié.

Figure 3-21
Changement du pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à l'alcootest en 2016 par rapport à 2011 – 2015



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 puisqu'il manquait des données sur les collisions ayant provoqué des blessures graves dans ces secteurs de compétence pour au moins une des années entre 2011 et 2016 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 2011 à 2015, la moyenne des conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était de 16,1 % pour l'ensemble du Canada, les

pourcentages allant de 11,8 % au Manitoba à 27,6 % en Saskatchewan. En 2016, la moyenne des conducteurs ayant été en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves au Canada était de 14,9 %, oscillant entre 10,1 % au Manitoba et 62,5 % dans les Territoires du Nord-Ouest.

Table 3-18

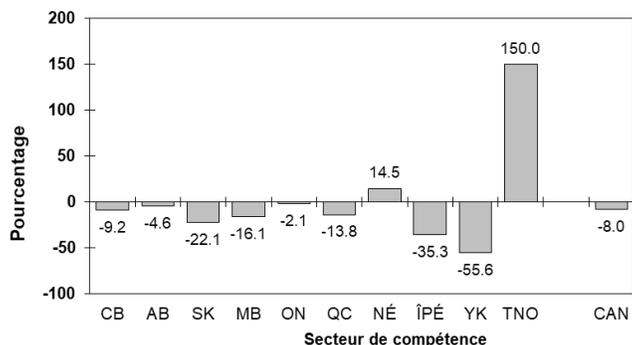
Tendance des pourcentages de conducteurs dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves 2016 par rapport à la période de référence (2011 – 2015)

Secteur de compétence	Moyenne de la période de référence 2011–2015	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Écarts en pourcentage	
								2016 comp. à 2015	2016 comp. à la période de référence 2011–2015
CB	19.6	19.8	20.4	19.6	19.6	18.7	17.8	-4.8	-9.2
AB	15.2	16.7	15.7	14.3	16.7	13.2	14.5	9.8	-4.6
SK	27.6	27.8	28.6	28.4	22.8	29.5	21.5	-27.1	-22.1
MB	11.8	15.6	10.7	13.1	11.8	9.4	9.9	5.3	-16.1
ON	14.1	15.3	15.0	13.6	13.3	12.9	13.8	7.0	-2.1
QC	15.9	17.4	17.9	15.6	14.4	13.4	13.7	2.2	-13.8
NB	-	27.4	24.8	N/A	23.9	24.6	27.4	11.4	N/A
NE	16.5	17.1	18.6	15.8	16.6	14.7	18.9	28.6	14.5
IPE	22.4	24.2	25.8	24.5	25.0	11.1	14.5	30.6	-35.3
TN	-	N/A	18.6	17.9	7.4	14.3	15.2	6.3	N/A
YK	25.0	34.6	15.8	26.1	25.9	11.5	11.1	-3.5	-55.6
TNO	25.0	0.0	0.0	37.5	0.0	42.9	62.5	45.7	150.0
NU	-	N/A	0.0	0.0	-	100.0	0.0	-100.0	N/A
CAN*	16.2	17.4	17.2	15.8	16.0	14.5	14.9	2.8	-8.0

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

On note une baisse de 7,5 % du pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves en 2016 (14,9 %) par rapport à la période de référence de 2011 à 2015 (16,1 %). La figure 3-22 montre qu'il y a eu une diminution du pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves dans huit secteurs de compétence examinés. Les baisses les plus prononcées en 2016, par rapport à la période de référence de 2011 à 2015 ont pu être observées au Yukon (55,6 %) et à l'Île-du-Prince-Édouard (36,7 %). Les hausses les plus prononcées, se situe dans les Territoires du Nord-Ouest (150,0%) et en Nouvelle-Écosse (15,8 %).

Figure 3-22
Changement du pourcentage de conducteurs en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves en 2016 par rapport à 2011 – 2015



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 données de 2016 concernant les conducteurs du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut (les Territoires) ne sont pas fournies de manière à ce qu'aucun conducteur ne puisse être identifié. 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 2011 à 2015, 40,5 % en moyenne des conducteurs mortellement blessés soumis à un test de dépistage de drogues ont obtenu des résultats positifs. Ce pourcentage a varié de 23,1 % en Colombie-Britannique à 54,5 % dans les Territoires du Nord-Ouest. En 2016, 46,7 % des conducteurs mortellement blessés du Canada ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, les pourcentages oscillant entre 16,2 % en Colombie-Britannique et 75,0 % à l'Île-du-Prince-Édouard.

On constate une hausse de 15,3 % du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues en 2016 (46,7 %) comparativement à la période de référence de 2011 à 2015 (40,5 %). La figure 3-23 montre que dans tous les secteurs de compétence, il y a eu une hausse du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues. La hausse la plus prononcée, pour les conducteurs qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues en 2016 par rapport à la période de référence de 2011 à 2015, se situe à Terre-Neuve-et-Labrador (78,6 %). Le seul secteur de compétence où le pourcentage a baissé est la Colombie-Britannique (29,9 %).

Tableau 3-19

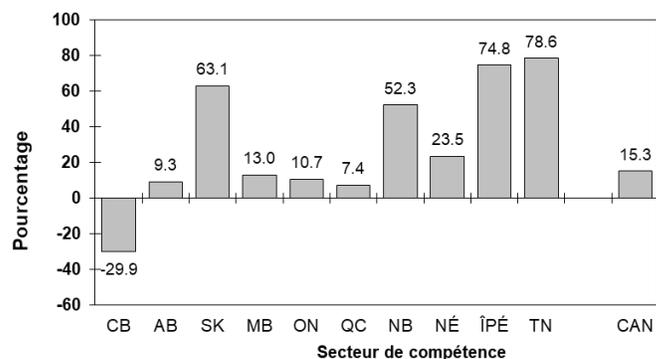
Tendance des pourcentages de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues 2016 par rapport à la période de référence (2011 - 2015)

Secteur de compétence	Moyenne de la période de référence 2011–2015	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Écarts en pourcentage	
								2016 comp. à 2015	2016 comp. à la période de référence 2011–2015
CB	23.1	14.4	19.3	27.9	21.3	31.9	16.2	-49.2	-29.9
AB	46.0	35.3	40.6	55.2	43.8	53.9	50.3	-6.7	9.3
SK	40.6	42.5	37.3	41.7	36.8	46.6	66.2	42.1	63.1
MB	47.8	33.9	44.9	39.1	53.1	70.8	54.0	-23.7	13.0
ON	46.9	41.6	47.3	48.7	43.5	52.7	51.9	-1.5	10.7
QC	35.8	44.6	30.5	35.5	34.9	34.5	38.5	11.6	7.5
NB	43.8	38.2	27.3	35.5	68.0	58.3	66.7	14.4	52.3
NE	40.5	43.8	37.7	37.2	36.7	46.2	50.0	8.2	23.5
IPE	42.9	72.7	16.7	20.0	33.3	22.2	75.0	237.8	74.8
TN	40.0	37.5	50.0	12.5	42.9	37.5	71.4	90.4	78.5
TER*	54.5	33.3	0.0	50.0	50.0	75.0	-	N/A	N/A
CAN	40.5	36.7	37.2	42.5	39.2	47.0	46.7	-0.6	15.3

* 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 2016 par rapport à 2011 – 2015



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 données de 2016 pour les conducteurs du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut (les Territoires) ne sont pas fournies de manière à ce qu'aucun conducteur ne puisse être identifié.

Comme on peut le voir, pendant la période de référence de 2011 à 2015, 18,6 % des conducteurs mortellement blessés soumis à un test de dépistage de cannabis ont obtenu des résultats positifs. Ce pourcentage variait de 1,3 % au Manitoba et à 31,4 % à Terre-Neuve-et-Labrador. En 2016, 21,3 % des

conducteurs mortellement blessés du Canada ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis, les pourcentages oscillant entre 2,0 % au Manitoba et 46,2 % au Nouveau-Brunswick.

On constate une hausse de 14,5 % du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis en 2016 (21,3 %) comparativement à la période de référence de 2011 à 2015 (18,6 %). 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, au Nouveau-Brunswick, se situe à 88,6 % pour les conducteurs qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis en 2016 (46,2 %) par rapport à la période de référence de 2011 à 2015 (24,5 %). Par contre, il y a eu une baisse de 35,3 % du pourcentage de conducteurs mortellement blessés en Colombie-Britannique qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis en 2016 (8,8 %) par rapport à la période de référence de 2011 à 2015 (13,6 %).

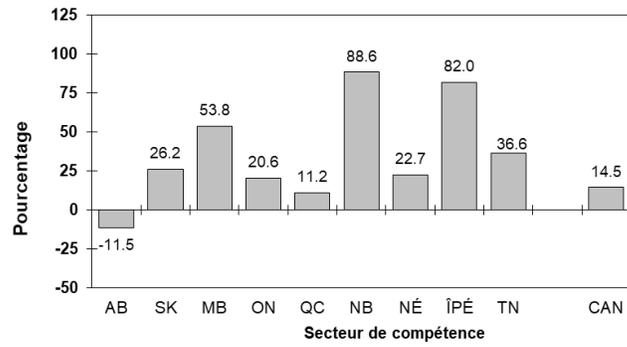
Tableau 3-20

Tendance des pourcentages de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis 2016 par rapport à la période de référence (2011 - 2015)

Secteur de compétence	Moyenne de la période de référence 2011–2015	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Écarts en pourcentage	
								2016 comp. à 2015	2016 comp. à la période de référence 2011–2015
BC	13.6	9.6	10.1	15.5	14.2	18.5	8.8	-52.4	-35.3
AB	19.1	12.4	18.3	25.1	19.2	19.6	16.9	-13.8	-11.5
SK	12.2	15.1	12.1	9.7	10.5	13.8	15.4	11.6	26.2
MB	1.3	3.6	0.0	0.0	0.0	2.1	2.0	-4.8	53.8
ON	24.7	20.8	27.1	29.1	20.3	25.8	29.8	15.5	20.6
QC	16.6	14.5	13.7	17.7	19.7	17.9	18.5	3.4	11.4
NB	24.5	26.5	12.1	22.6	28.0	33.3	46.2	38.7	88.6
NS	25.5	25.0	20.8	30.2	23.3	30.8	31.3	1.6	22.7
PE	20.6	36.4	0.0	20.0	0.0	22.2	37.5	68.9	82.0
NL	31.4	37.5	25.0	12.5	42.9	37.5	42.9	14.4	36.6
TER*	16.7	33.3	0.0	0.0	0.0	25.0	-	N/A	N/A
CAN	18.6	15.6	17.2	21.2	18.1	20.7	21.3	2.9	14.5

* 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 2016 par rapport à 2011 – 2015



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 2016 dans les 30 jours suivant la collision. 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, 18 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Colombie-Britannique en 2016. De plus, dans 17 de ces cas (94,4 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, six personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Colombie-Britannique, en 2016. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 35,3 % des 16 à 19 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

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

décès liés à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 9,2 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Colombie-Britannique en 2016.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 302 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière en Colombie-Britannique, en 2016. Dans 283 de ces cas (93,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 65, soit 23,0 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (302 x 0,283), on peut déterminer qu'en Colombie-Britannique, en 2016, 69 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, 2016

Catégorie de victimes	Nombre total de décès*	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge						
<16	8	7	87.5	0	0.0	0.0
16-19	18	17	94.4	6	35.3	9.2
20-25	35	34	97.1	12	35.3	18.5
26-35	51	49	96.1	19	38.8	29.2
36-45	26	25	96.2	11	44.0	16.9
46-55	46	43	93.5	7	16.3	10.8
>55	118	108	91.5	10	9.3	15.4
Sexe						
Homme	203	191	94.1	53	27.7	81.5
Femme	99	92	92.9	12	13.0	18.5
Genre de victime						
Conducteur	190	180	94.7	42	23.3	64.6
Passager	40	39	97.5	15	38.5	23.1
Piéton	72	64	88.9	8	12.5	12.3
Type de véhicule						
Automobiles	83	78	94.0	14	17.9	21.5
Camions/fourgonnettes	88	84	95.5	31	36.9	47.7
Motocyclettes	36	35	97.2	6	17.1	9.2
Autres véhicules routiers	10	10	100.0	2	20.0	3.1
Véhicules non routiers (Piétons)	13	12	92.3	4	33.3	6.2
(Piétons)	72	64	88.9	8	12.5	12.3
TOTAL	302	283	93.7	65	23.0	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.

4.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées suivant une collision liée à l'alcool, 29,2 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 18,5 %, entre 20 et 25 ans, 16,9 %, entre 36 et 45 ans, 15,4 %, plus de 55 ans, 10,8 %, entre 46 et 55 ans, et 9,2 % entre 16 et 19 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 36 à 45 ans (44,0 %) était décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus âgées et les plus jeunes – 0,0 % des personnes de moins de 16 ans et 9,3 % 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, 81,5 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est

décédé (27,7 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (13,0 %).

4.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 64,6 % étaient des conducteurs, 23,1 %, des passagers et 12,3 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (38,5 %) a été observée dans les collisions où un passager a été tué. L'alcool était en cause dans 23,3 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 12,5 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé.

4.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 47,7 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette, 21,5 % dans une automobile, 9,2 % étaient des motocyclistes, 6,2 % étaient des occupants d'autres véhicules routiers, et 3,1 % étaient des occupants de véhicules non routiers.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'une automobile ou un motocycliste est décédé (36,9 % par rapport à 17,9 % et 17,1 %). Parmi les occupants de véhicules non routiers, 33,3 % 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 2016. 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 20 à 25 ans, parmi lesquels il y a eu 17 conducteurs tués en 2016; 14 de ces victimes (82,4 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, six (42,9 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 18,8 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que six des 14 conducteurs (42,9 %) décédés du groupe des 20 à 25 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que les six conducteurs soumis à l'alcootest avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 20 à 25 ans représentaient 19,4 % 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 2016, puisque 76,4 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Colombie-Britannique, 23,5 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 31 des 32 (96,9 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 76,5 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,7 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 2,9 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 19,9 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

**Tableau 4-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Colombie-Britannique, 2016**

Catégorie de conducteurs	Nombre total de conducteurs décédés*	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	6.3	2	28.6	6.5
20-25	17	14	82.4	6	42.9	18.8	6	42.9	19.4
26-35	40	28	70.0	11	39.3	34.4	10	35.7	32.3
36-45	15	13	86.7	6	46.2	18.8	6	46.2	19.4
46-55	32	26	81.3	3	11.5	9.4	3	11.5	9.7
>55	67	48	71.6	4	8.3	12.5	4	8.3	12.9
<u>Sexe</u>									
Homme	133	100	75.2	27	27.0	84.4	26	26.0	83.9
Femme	45	36	80.0	5	13.9	15.6	5	13.9	16.1
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	65	49	75.4	11	22.4	34.4	11	22.4	35.5
Camion/fourgonnette	71	55	77.5	17	30.9	53.1	16	29.1	51.6
Motocyclette	35	28	80.0	3	10.7	9.4	3	10.7	9.7
Autre véhicule***	7	4	57.1	1	25.0	3.1	1	25.0	3.2
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	69	57	82.6	26	45.6	81.3	25	43.9	80.6
Plusieurs véhicules	109	79	72.5	6	7.6	18.8	6	7.6	19.4
TOTAL	178	136	76.4	32	23.5	100.0	31	22.8	100.0

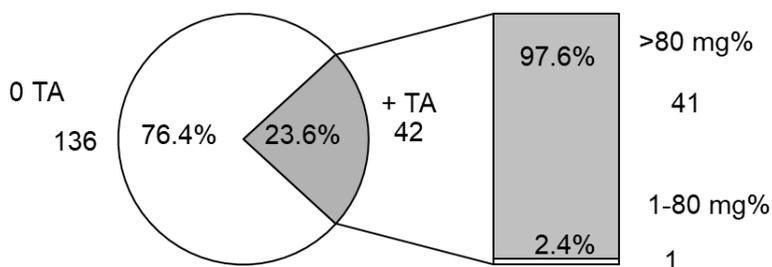
* Conducteurs décédés dans les 30 jours suivant une collision routière.

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

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

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 42 des 178 conducteurs mortellement blessés (23,6 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 41, soit 97,6 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 4-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers décédés :
Colombie-Britannique, 2016



* 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. Les conducteurs des groupes moins de 16 ans et de 16 à 19 ans ont été regroupés (formant le groupe <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), 34,4 % avaient entre 26 et 35 ans, 18,8 %, entre 20 et 25 ans et entre 36 et 45 ans, 12,5 %, plus de 55 ans, 9,4 %, entre 46 et 55 ans et 6,3 %, avaient moins de 20 ans.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 32,3 % avaient entre 26 et 35 ans, 19,4 %, entre 20 et 25 ans et entre 36 et 45 ans, 12,9 %, avait plus de 55 ans, 9,7 %, entre 46 et 55 ans et 6,5 % entre 16 et 19 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 36 et 45 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 46,2 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient bu. Par contre, seulement 8,3 % 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 84,4 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 83,9 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (133 des 178 victimes ou 74,7 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (26,0 % et 13,9 %, respectivement). En outre, 96,3 % des conducteurs et 100,0 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

4.2.3 Variations selon le type de véhicule. Les conducteurs de semi-remorques et les autres véhicules routiers ont été regroupés (formant le groupe des conducteurs d'autres véhicules) 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), 53,1 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 34,4 % étaient des automobilistes, 9,4 %, des motocyclistes et 3,1 % 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%), 51,6 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 35,5 % étaient des automobilistes, 9,7 %, des motocyclistes et 3,2 % étaient des conducteurs de semi-remorques.

Dans les différentes catégories de véhicules, 30,9 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 25,0 % des conducteurs de semi-remorques, 22,4 % des automobilistes, et 10,7 % des motocyclistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

4.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (69 des 178) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause les quatre cinquièmes des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (81,3 % et 80,6 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Plus de la moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (45,6 %) avaient un TA positif, comparativement à 7,6 % 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 2016 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, 2 174 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 17,8 % étaient liées à l'alcool.

4.3.1 Âge des conducteurs. Les conducteurs des groupes moins de 16 ans et de 16 à 19 ans ont été regroupés (formant le groupe <20 ans) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 27,5 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans et 18,1 % de ceux des 20 à 25 ans et 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 20 ans et ceux du groupe de plus de 55 ans ne représentaient respectivement que 6,5 % et 12,2 % de tous ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Le quart des conducteurs des groupes des 20 à 25 ans et des 26 à 35 ans (26,1 % et 24,5 %, 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 ont été ceux des conducteurs de plus de 55 ans (7,7 %).

4.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 73,6 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (18,5 % et 15,6 %, 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, 54,4 % conduisaient des automobiles, 35,8 %, des camions/fourgonnettes, 4,9 %, des motocyclettes, 4,4 %, des semi-remorques et 0,5 %, d'autres véhicules routiers.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de semi-remorques, soit 21,5 % par rapport à 19,6 % pour les automobilistes, 18,8 % pour les conducteurs de camions/ fourgonnettes et 9,5 % pour les conducteurs d'autres véhicules routiers. Parmi les motocyclistes, 7,1 % 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, 2016

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>				
<20**	116	25	21.6	6.5
20-25	268	70	26.1	18.1
26-35	432	106	24.5	27.5
36-45	335	70	20.9	18.1
46-55	380	58	15.3	15.0
>55	609	47	7.7	12.2
Indéterminé	34	10	29.4	2.6
<u>Sexe</u>				
Homme	1536	284	18.5	73.6
Femme	609	95	15.6	24.6
Indéterminé	29	7	24.1	1.8
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	1073	210	19.6	54.4
Camion/fourgonnette	734	138	18.8	35.8
Motocyclette	267	19	7.1	4.9
Semi-remorque	79	17	21.5	4.4
Autre véhicule routier	21	2	9.5	0.5
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	832	269	32.3	69.7
Plusieurs véhicules	1342	117	8.7	30.3
TOTAL	2174	386	17.8	100.0

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

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

4.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 69,7 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. C'est aussi parmi les conducteurs qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule (32,3 %) qu'on dénombre le plus grand nombre de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à seulement 8,7 % de 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 2016. 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 2016, puisque 76,4 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 22 sur 136 (16,2 %) ont obtenu un résultat positif. Les stimulants du SNC était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (59,1 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez les conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note le cannabis (54,5 %), et les dépresseurs du SNC (4,5 %).

Tableau 4-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés de véhicules routiers : Colombie-Britannique, 2016

Fréquence de consommation de drogues

Nombre total de conducteurs décédés*	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
178	136	(76.4)	22	(16.2)

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**
Stimulants du SNC	13	(59.1)
Cannabis	12	(54.5)
Dépresseurs du SNC	1	(4.5)
Analgésiques narcotiques	0	(0.0)
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.

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 2016. 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 – 2016. 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 2016. 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 60 entre 1996 et 2013 pour ensuite remonter à 81 en 2015 et finir par redescendre à 64 en 2016. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool en Colombie-Britannique a baissé de façon générale, passant de 46,1 % en 1996 à 22,9 % en 2013 (22,9 %), se haussant en 2015 (26,8 %) et glissant à un creux de 21,2 % en 2016.

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 - 2016

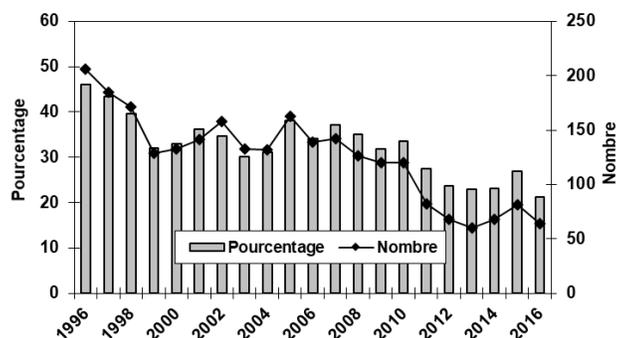
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	447	206	46.1
1997	427	185	43.3
1998	432	171	39.6
1999	402	129	32.1
2000	404	133	32.9
2001	389	141	36.2
2002	456	158	34.6
2003	442	133	30.1
2004	425	132	31.1
2005	427	163	38.2
2006	408	139	34.1
2007	383	142	37.1
2008	359	126	35.1
2009	378	120	31.7
2010	357	120	33.6
2011	298	82	27.5
2012	287	68	23.7
2013	262	60	22.9
2014	293	68	23.2
2015	302	81	26.8
2016	302	64	21.2
période de référence 2011 - 2015	288	72	25.0

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

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

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2011 à 2015, le nombre moyen de 72 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 25,0 % 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 13,3 % par rapport aux 25,0 % de la période de référence (de 2011 à 2015), s'établissant à 21,2 % en 2016. 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 11,1 % par rapport à la moyenne de 72 pendant la période de référence de 2011 à 2015, puisqu'il était à 64 en 2016.

Figure 4-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Colombie-Britannique, 1996 – 2016



4.5.2 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 21 ans, soit de 1996 à 2016, figurent 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 (voir la section 2.2.2).

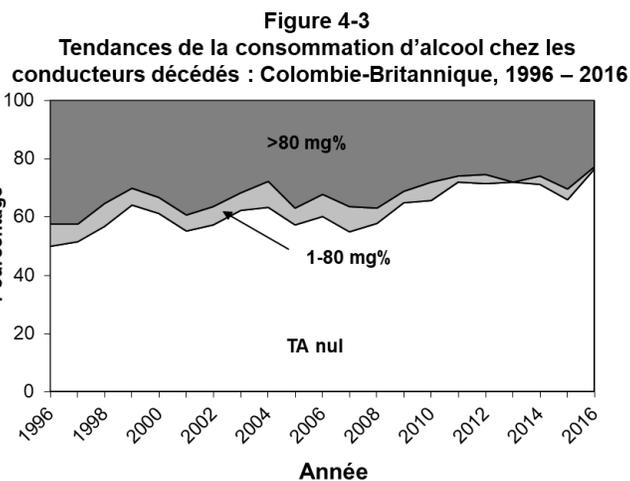
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale entre 1996 (42,3 %) et 2012 (25,2 %) pour s'élever à 31,9 % en 2015 pour baisser par la suite jusqu'en 2016 (22,8 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté entre 1996 (50,0 %) et 2013 (72,1 %), puis a baissé en 2015 à 64,4 % avant d'atteindre un sommet à 76,5 % en 2016. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 2004 (8,9 %), est descendu à son point le plus bas en 2013 (0,0 %) pour se stabiliser à 0,7 % en 2016.

Comparativement à la période de référence de 2011 à 2015 indiquée au bas du tableau 4-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2016 a augmenté de 9,1 % (passant de 70,1 % à 76,5 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on a noté une diminution de 68,2 % (de 2,2 % à 0,7 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 17,4 % (de 27,6 % à 22,8 %).

Tableau 4-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Colombie-Britannique, 1996 - 2016

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	223	208	93.3	104	50.0	16	7.7	88	42.3
1997	236	208	88.1	107	51.4	13	6.3	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	231	206	89.2	114	55.3	11	5.3	81	39.3
2002	279	236	84.6	135	57.2	15	6.4	86	36.4
2003	217	180	82.9	112	62.2	11	6.1	57	31.7
2004	262	224	85.5	142	63.4	20	8.9	62	27.7
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	202	175	86.6	115	65.7	11	6.3	49	28.0
2011	169	147	87.0	106	72.1	3	2.0	38	25.9
2012	146	119	81.5	85	71.4	4	3.4	30	25.2
2013	144	129	89.6	93	72.1	0	0.0	36	27.9
2014	157	141	89.8	101	71.6	4	2.8	36	25.5
2015	166	135	81.3	87	64.4	5	3.7	43	31.9
2016	178	136	76.4	104	76.5	1	0.7	31	22.8
période de référence 2011 - 2015	155	134	86.5	94	70.1	3	2.2	37	27.6

* 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 2016. 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 2011 et 2015, la période de référence, est de 29,5 %. En 2016, 23,6 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 20,0 % par rapport à la période de référence.

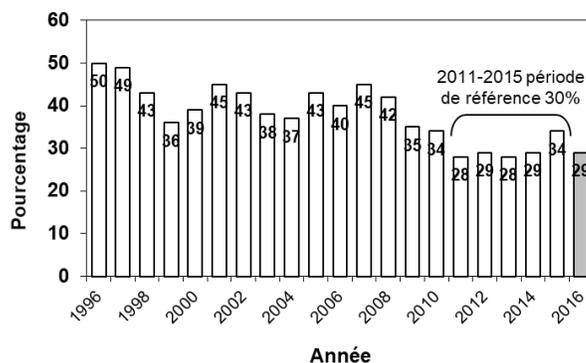
Tableau 4-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Colombie-Britannique, 1996 - 2016

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	121	51.3	115	48.7
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	231	128	55.4	103	44.6
2002	279	160	57.3	119	42.7
2003	217	135	62.2	82	37.8
2004	262	166	63.4	96	36.6
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	202	133	65.8	69	34.2
2011	169	122	72.2	47	27.8
2012	146	104	71.2	42	28.8
2013	144	104	72.2	40	27.8
2014	157	112	71.3	45	28.7
2015	166	107	64.5	59	35.5
2016	178	136	76.4	42	23.6
période de référence 2011-2015	156	110	70.5	46	29.5

* 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 4-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
ayant eu un TA positif : Colombie-Britannique, 1996-2016



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 2016, plutôt que pour 1996 à 2016, 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 12 ans. Entre 2005 et 2009, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrainait 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 17,8 % en 2016.

Le tableau 4-8 indique aussi que pendant la période de référence (de 2011 à 2015), 19,6 % en moyenne des conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2016, la fréquence de ces conducteurs a baissé à 17,8 %, soit une diminution de 9,2 %.

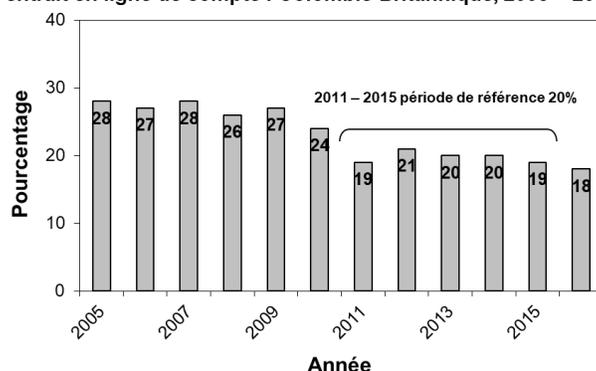
Tableau 4-8

Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrainait en ligne de compte : Colombie-Britannique, 2005 - 2016

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)
2016	2174	386	(17.8)
période de référence 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 – 2016



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 17 ans (de 2000 à 2016). 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).

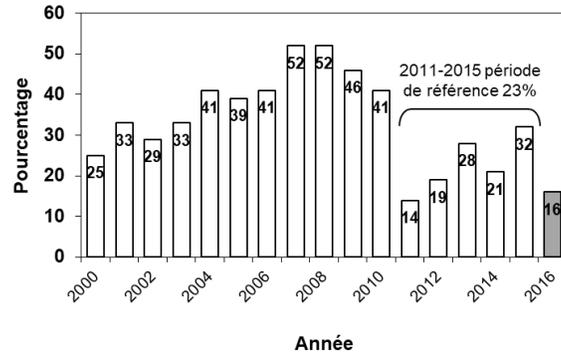
Comme on peut le constater au bas du tableau 4-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2011 à 2015, soit la période de référence, est de 23,1 %. En 2016, 23,6 % des conducteurs ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une baisse de 29,9 % par rapport à la période de référence.

Tableau 4-9
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Colombie-Britannique, 2000-2016

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	231	135	58.4	91	67.4	44	32.6
2002	279	135	48.4	96	71.1	39	28.9
2003	217	122	56.2	82	67.2	40	32.8
2004	262	205	78.2	121	59.0	84	41.0
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	202	167	82.7	98	58.7	69	41.3
2011	169	146	86.4	125	85.6	21	14.4
2012	146	119	81.5	96	80.7	23	19.3
2013	144	129	89.6	93	72.1	36	27.9
2014	157	141	89.8	111	78.7	30	21.3
2015	166	135	81.3	92	68.1	43	31.9
2016	178	136	76.4	114	83.8	22	16.2
période de référence 2011-2015	156	134	85.9	103	76.9	31	23.1

* 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 - 2016



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 2016. 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 2016. 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 25 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Alberta en 2016. De plus, dans 22 de ces cas (88,0 %), 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, 12 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Alberta en 2016. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 54,5 % 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 11,2 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Alberta en 2016.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 289 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière en Alberta en 2016. Dans 262 de ces cas (90,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 107, soit 40,8 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (289 x 0,408), on peut déterminer qu'en Alberta, en 2016, 118 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, 26,2 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 19,6 %, entre 36 et 45 ans, 18,7 %, entre 20 et 25 ans, 12,1 %, entre 46 et 55 ans, 11,2 %, entre 16 et 19 ans, 10,3 % avaient plus de 55 ans et 1,9 %, moins de 16 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles des personnes des groupes des 26 à 35 ans et des 20 à 25 ans (59,6 % et 58,8 %, respectivement) étaient décédées. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées – 16,7 % des personnes de moins de 16 ans et 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, 2016**

Catégorie de victimes	Nombre total de décès*	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge						
<16	14	12	85.7	2	16.7	1.9
16-19	25	22	88.0	12	54.5	11.2
20-25	37	34	91.9	20	58.8	18.7
26-35	52	47	90.4	28	59.6	26.2
36-45	48	44	91.7	21	47.7	19.6
46-55	40	37	92.5	13	35.1	12.1
>55	73	66	90.4	11	16.7	10.3
Sexe						
Homme	204	186	91.2	81	43.5	75.7
Femme	85	76	89.4	26	34.2	24.3
Genre de victime						
Conducteur	195	181	92.8	73	40.3	68.2
Passager	55	46	83.6	22	47.8	20.6
Piéton	39	35	89.7	12	34.3	11.2
Type de véhicule						
Automobiles	86	76	88.4	30	39.5	28.0
Camions/fourgonnettes	116	105	90.5	47	44.8	43.9
Motocyclettes	32	30	93.8	11	36.7	10.3
Autres véhicules routiers	11	11	100.0	4	36.4	3.7
Véhicules non routiers (Piétons)	5	5	100.0	3	60.0	2.8
TOTAL	289	262	90.7	107	40.8	100.0

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

5.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 75,7 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est

décédé (43,5 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (34,2 %).

5.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 68,2 % étaient des conducteurs, 20,6 %, des passagers et 11,2 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (47,8 %) a été observée dans les collisions où un passager a été tué. L'alcool était en cause dans 40,3 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 34,3 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé.

5.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 43,9 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette, 28,0 %, dans une automobile, 10,3 % étaient des motocyclistes, 3,7 %, des occupants d'autres véhicules routiers 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 ou un motocycliste est décédé (44,8 % par rapport à 39,5 % et 36,7 %). Parmi les occupants de véhicules non routiers, 60,0 % sont décédés dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 36,4 % 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 2016. 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 12 conducteurs tués en 2016; ces 12 victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi elles, quatre (33,3 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 6,5 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un des 12 jeunes (8,3 %) 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 qu'un des quatre conducteurs soumis à l'alcootest avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 16 à 19 ans représentaient 2,2 % 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 2016, puisque 98,4 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Alberta, 33,0 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 46 des 62 (74,2 %) 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 :

- > 67,0 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 5,9 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 2,7 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 6,4 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 18,1 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

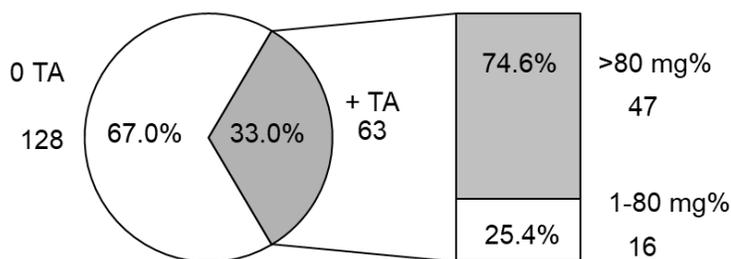
Tableau 5-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Alberta, 2016

Catégorie de conducteurs	Nombre total de conducteurs décédés*	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	12	12	100.0	4	33.3	6.5	1	8.3	2.2
20-25	22	22	100.0	8	36.4	12.9	6	27.3	13.0
26-35	36	36	100.0	17	47.2	27.4	14	38.9	30.4
36-45	39	38	97.4	17	44.7	27.4	15	39.5	32.6
46-55	31	31	100.0	9	29.0	14.5	8	25.8	17.4
>55	51	49	96.1	7	14.3	11.3	2	4.1	4.3
<u>Sexe</u>									
Homme	149	146	98.0	52	35.6	83.9	37	25.3	80.4
Femme	42	42	100.0	10	23.8	16.1	9	21.4	19.6
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	63	62	98.4	17	27.4	27.4	14	22.6	30.4
Camion/fourgonnette	87	86	98.9	33	38.4	53.2	22	25.6	47.8
Motocyclette	31	30	96.8	10	33.3	16.1	8	26.7	17.4
Semi-remorque	10	10	100.0	2	20.0	3.2	2	20.0	4.3
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	82	81	98.8	38	46.9	61.3	33	40.7	71.7
Plusieurs véhicules	109	107	98.2	24	22.4	38.7	13	12.1	28.3
TOTAL	191	188	98.4	62	33.0	100.0	46	24.5	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 63 des 191 conducteurs mortellement blessés (33,0 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 47 soit 74,6 % avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 5-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Alberta, 2016



* 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), 27,4 % avaient entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans, 12,9 %, entre 20 et 25 ans, 11,3 %, avaient plus de 55 ans et 6,5 % 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%), 32,6 % avaient entre 36 et 45 ans, 30,4 %, entre 26 et 35 ans, 17,4 %, entre 46 et 55 ans, 13,0 %, entre 20 et 25 ans, 4,3 % avaient plus de 55 ans et 2,2 % 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 36 et 45 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 47,2 % et 44,7 %, respectivement. Par contre, seulement 14,3 % 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 83,9 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 80,4 % 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 (149 des 191 victimes ou 78,0 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (35,6 % et 23,8 %, respectivement). En outre, 71,2 % 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), 53,2 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 27,4 %, des automobilistes, 16,1 %, des motocyclistes et 3,2 %, 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%), 47,8 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 30,0 % des automobilistes, 17,4 %, des motocyclistes et 4,3 %, des conducteurs de semi-remorques.

Dans les différentes catégories de véhicules, 38,4 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 33,3 % des motocyclistes et 27,4 % des automobilistes avaient consommé de l'alcool. Un des cinq conducteurs de semi-remorques (20,0 %) mortellement blessés avait consommé d'alcool.

5.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (82 des 191) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause la plupart des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (61,3 % et 71,7 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Près de la moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (46,9 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 22,4 % 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 2016 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, 3 331 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 14,5 % 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, 25,8 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 19,8 %, de celui des 20 à 25 ans et 17,8 %, de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans et de 46 à 55 ans ne représentaient respectivement que 0,2 % et 11,4 % 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 20 à 25 ans (21,3 %) et de celui des 16 à 19 ans (19,5 %) 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 (8,4 %).

Tableau 5-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves : Alberta, 2016

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	11	1	9.1	0.2
16-19	257	50	19.5	10.3
20-25	450	96	21.3	19.8
26-35	751	125	16.6	25.8
36-45	578	86	14.9	17.8
46-55	522	55	10.5	11.4
>55	715	60	8.4	12.4
Indéterminé	47	11	23.4	2.3
<u>Sexe</u>				
Homme	2131	358	16.8	74.0
Femme	1170	120	10.3	24.8
Indéterminé	30	6	20.0	1.2
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	1130	176	15.6	36.4
Camion/fourgonnette	1838	270	14.7	55.8
Motocyclette	237	24	10.1	5.0
Semi-remorque	104	12	11.5	2.5
Autre véhicule routier	22	2	9.1	0.4
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	989	350	35.4	72.3
Plusieurs véhicules	2342	134	5.7	27.7
TOTAL	3331	484	14.5	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, 74,0 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (16,8 % et 10,3 %, 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, 55,8 % conduisaient des camions/fourgonnettes, 36,4 %, des automobiles, 5,0 %, des motocyclettes, 2,5 %, 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 automobilistes, puisque 15,6 % d'entre eux étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, par rapport à 14,7 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes, 11,5 % pour les conducteurs de semi-remorques et 10,1 % pour les motocyclistes. Parmi les conducteurs d'autres véhicules routiers, 9,1 % 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, 72,3 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. C'est aussi parmi les conducteurs qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule (35,4 %) qu'on dénombre le plus

grand nombre de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à seulement 5,7 % de 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 2016. 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 2016, puisque 95,8 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 92 sur 183 (50,3 %) ont obtenu un résultat positif. Les déprimeurs du SNC constituaient la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (45,7 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez les conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note le cannabis (33,7 %), les stimulants du SNC (31,5 %), les analgésiques narcotiques (16,3 %) et les hallucinogènes (1,1 %).

**Tableau 5-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Alberta, 2016**

Fréquence de consommation de drogues

Nombre total de conducteurs décédés	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
191	183	(95.8)	92	(50.3)

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**
Dépresseurs du SNC	42	(45.7)
Cannabis	31	(33.7)
Stimulants du SNC	29	(31.5)
Analgésiques narcotiques	15	(16.3)
Hallucinogènes	1	(1.1)
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.

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 2016. 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 – 2016. 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 2016. 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 - 2016

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	124	37.3
2013	343	131	38.2
2014	344	115	33.4
2015	326	134	41.1
2016	289	105	36.3
période de référence 2011 - 2015	330	122	37.0

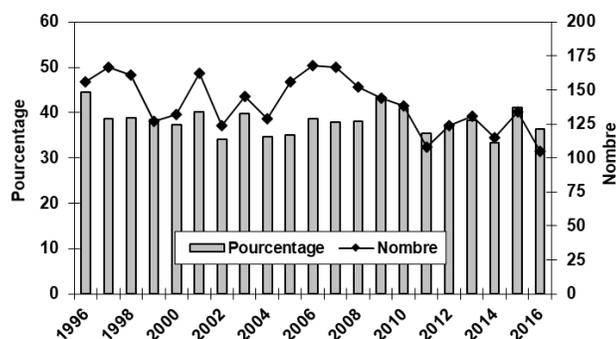
*Le nombre est estimé en fonction du pourcentage de décès pour lesquels il était possible, à partir des renseignements, de déterminer la consommation d'alcool.

**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 108 en 2011, avant de s'élever à 134 en 2015 et de redescendre à 105 en 2016. 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 33,4 % en 2014, puis s'est élevé à 41,1 % en 2015 et a glissé de nouveau à 36,3 % en 2016.

Comme on peut le voir au bas du tableau, pendant la période de référence de 2011 à 2015, le nombre moyen de 122 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 37,0 % 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 1,9 % par rapport aux 37,0 % de la période de référence (de 2011 à 2015), s'établissant à 36,3 % en 2016. 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 13,9 % par rapport à la moyenne de 122 pendant la période de référence de 2011 à 2015, puisqu'il était à 105 en 2016.

Figure 5-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un
conducteur ayant consommé de l'alcool : Alberta, 1996 – 2016



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 21 ans, soit de 1996 à 2016, 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 (35,5 %), a baissé ensuite à 24,6 % en 2011, pour s'élever à 30,6 % en 2012 et finir par atteindre un creux en 2016 (24,5 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a aussi été stable de 1996 à 2004, a atteint un sommet en 2014 (68,9 %), est descendu en 2015 (61,8 %) avant de remonter en 2016 (67,0 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était stable jusqu'en

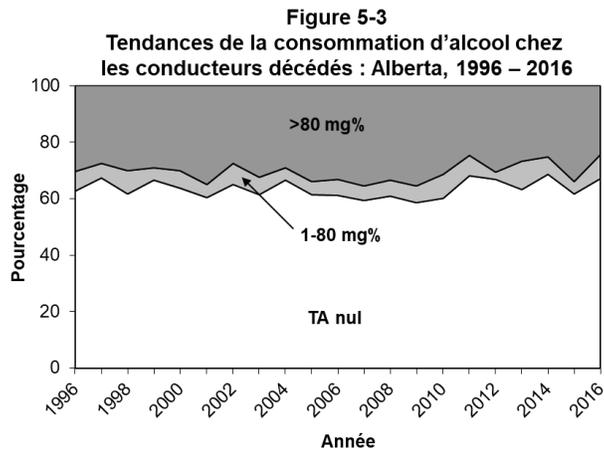
2011 (7,3 %), a glissé jusqu'à son plus bas niveau en 2012 (2,4 %) avant d'atteindre un sommet en 2013 (10,0 %), de redescendre jusqu'en 2015 (4,4 %) et de remonter en 2016 (8,5 %).

Comparativement à la période de référence de 2011 à 2015 indiquée au bas du tableau 5-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2016 a augmenté de 2,3 % (passant de 65,5 % à 67,0 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on a noté une hausse de 34,9 % (de 6,3 % à 8,5 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 13,1 % (de 28,2 % à 24,5 %).

Tableau 5-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Alberta, 1996 - 2016

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	228	225	98.7	155	68.9	14	6.2	56	24.9
2015	209	204	97.6	126	61.8	9	4.4	69	33.8
2016	191	188	98.4	126	67.0	16	8.5	46	24.5
période de référence 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.



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 2016. 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 2011 et 2015, la période de référence, est de 34,1 %. En 2016, 33,0 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 3,2 % par rapport à la période de référence.

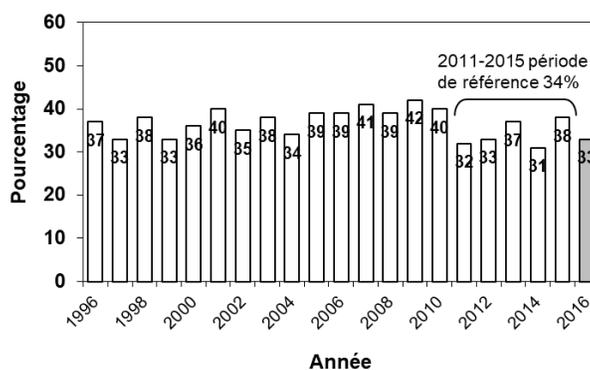
Tableau 5-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Alberta, 1996 - 2016

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	228	157	68.9	71	31.1
2015	209	129	61.7	80	38.3
2016	191	128	67.0	63	33.0
période de référence 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 - 2016



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 graduellement jusqu'en 2015 (13,2 %) et est remonté en 2016 (14,5 %).

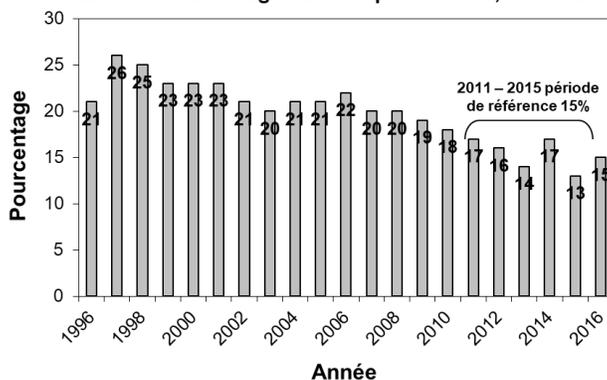
Comme le montre le tableau 5-8, pendant la période de référence (de 2011 à 2015), 15,2 % en moyenne de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2016, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a diminué à 14,5 %, soit une diminution de 4,6 % 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 - 2016

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)
2016	3331	484	(14.5)
période de référence 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 – 2016



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

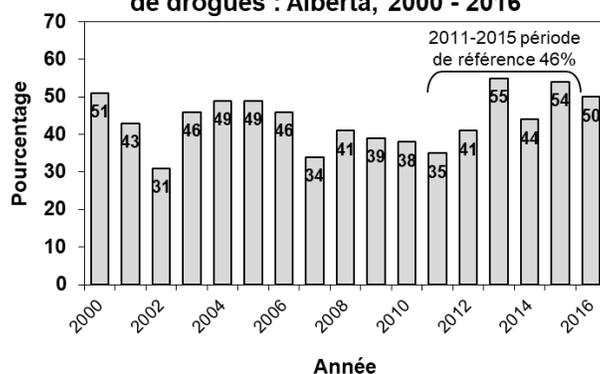
17 ans (de 2000 à 2016). Comme pour le tableau 5-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés décédés dans les 30 jours suivant une collision sur la voie publique (voir la section 2.2.5).

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 2011 à 2015, soit la période de référence, est de 46,0 %. En 2016, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues s'établissait à 50,3 %, soit une hausse de 9,3 % par rapport à la période de référence.

Tableau 5-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Alberta, 2000-2016

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif	(% soumis au test)	Positif	(% soumis au test)
2000	196	43	21.9	21	48.8	22	51.2
2001	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	228	224	98.2	126	56.3	98	43.8
2015	209	204	97.6	94	46.1	110	53.9
2016	191	183	95.8	91	49.7	92	50.3
période de référence 2011-2015	211	200	94.8	108	54.0	92	46.0

Figure 5-6
Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au test de dépistage de drogues : Alberta, 2000 - 2016



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 2016. 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 2016. 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 2016. 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, quatre personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Saskatchewan en 2016. 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 Saskatchewan en 2016.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 122 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière en Saskatchewan en 2016. Dans 122 de ces cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 54 (44,3 %) étaient liés à l'alcool. *En Saskatchewan, en 2016, 54 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, 2016**

Catégorie de victimes	Nombre total 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	8	8	100.0	3	37.5	5.6
16-19	8	8	100.0	4	50.0	7.4
20-25	16	16	100.0	10	62.5	18.5
26-35	27	27	100.0	15	55.6	27.8
36-45	11	11	100.0	8	72.7	14.8
46-55	15	15	100.0	7	46.7	13.0
>55	37	37	100.0	7	18.9	13.0
<u>Sexe</u>						
Homme	86	86	100.0	39	45.3	72.2
Femme	36	36	100.0	15	41.7	27.8
<u>Genre de victime</u>						
Conducteur	74	74	100.0	34	45.9	63.0
Passager	34	34	100.0	11	32.4	20.4
Piéton	14	14	100.0	9	64.3	16.7
<u>Type de véhicule</u>						
Automobiles	37	37	100.0	19	51.4	35.2
Camions/fourgonnettes	54	54	100.0	22	40.7	40.7
Motocyclettes	5	5	100.0	1	20.0	1.9
Autres véhicules routiers	7	7	100.0	1	14.3	1.9
Véhicules non-routiers	5	5	100.0	2	40.0	3.7
(Piétons)	14	14	100.0	9	64.3	16.7
TOTAL	122	122	100.0	54	44.3	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.

6.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 27,8 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 18,5 % avaient entre 20 et 25 ans, 14,8 %, entre 36 et 45 ans, 13,0 %, avaient entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans, 7,4 %, avaient entre 16 et 19 ans et 5,6 % 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 du groupe des 36 à 45 ans (72,7 %) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus âgées – 18,9 % des personnes de plus de 55 ans avaient été victimes de collisions liées à l'alcool.

6.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 72,2 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (45,3 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (41,7 %).

6.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 63,0 % étaient des conducteurs, 20,4 %, des passagers et 16,7 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (64,3 %) a été observée dans les collisions où un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 45,9 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 32,4 % 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, 40,7 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette, 35,2 %, dans une automobile, 3,7 % dans un véhicule non routier et 1,9 % étaient des motocyclistes et des occupants d'autres véhicules routiers.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (51,4 %) était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé (40,7 %). Parmi les occupants de véhicules non routiers, 40,0 % sont décédés dans une collision liée à l'alcool par rapport à 20,0 % des motocyclistes et 14,3 % 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 2016. 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 huit conducteurs tués en 2016; ces huit victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, quatre (50,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 14,3 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

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

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Saskatchewan, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2016, puisque 97,1 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Saskatchewan, 41,8 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 22 des 28 (78,6 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 58,2 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 1,5 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 7,5 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 1,5 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 31,3 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

Tableau 6-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Saskatchewan, 2016

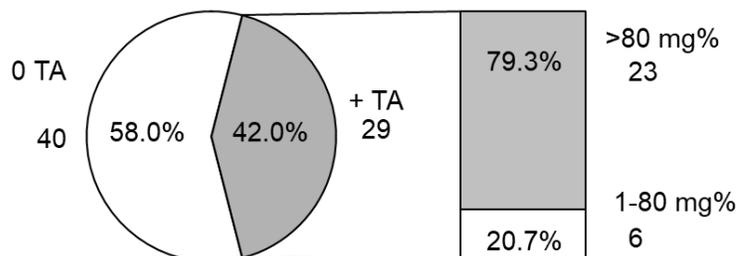
Catégorie de conducteurs	Nombre total de conducteurs décédés*	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
16-19	4	4	100.0	3	75.0	10.7	3	75.0	13.6
20-25	8	8	100.0	4	50.0	14.3	4	50.0	18.2
26-35	15	15	100.0	7	46.7	25.0	6	40.0	27.3
36-45	7	7	100.0	6	85.7	21.4	4	57.1	18.2
46-55	10	10	100.0	4	40.0	14.3	2	20.0	9.1
>55	25	23	92.0	4	17.4	14.3	3	13.0	13.6
<u>Sexe</u>									
Homme	55	53	96.4	22	41.5	78.6	17	32.1	77.3
Femme	14	14	100.0	6	42.9	21.4	5	35.7	22.7
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	24	23	95.8	10	43.5	35.7	9	39.1	40.9
Camion/fourgonnette	35	34	97.1	17	50.0	60.7	13	38.2	59.1
Motocyclette	4	4	100.0	1	25.0	3.6	0	0.0	0.0
Autre véhicule**	6	6	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	32	32	100.0	22	68.8	78.6	18	56.3	81.8
Plusieurs véhicules	37	35	94.6	6	17.1	21.4	4	11.4	18.2
TOTAL	69	67	97.1	28	41.8	100.0	22	32.8	100.0

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

** Les conducteurs de deux types de véhicule ont été regroupés afin qu'il ne soit pas possible d'identifier l'un ou l'autre des conducteurs.

Dans la figure 6-1, la répartition du TA des conducteurs blessés mortellement a été extrapolée afin d'illustrer la répartition pour tous les conducteurs mortellement blessés. On peut y voir que 29 des 69 conducteurs mortellement blessés (42,0 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 23, soit 79,3 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 6-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Saskatchewan, 2016



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

6.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 25,0 % avaient entre 26 et 35 ans, 21,4 %, avaient entre 36 et 45 ans, 14,3 %, entre 20 et 25 ans, 46 et 55 ans, et plus de 55 ans et 10,7 % avaient entre 16 et 19 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 27,3 % avaient entre 26 et 35 ans, 18,2 %, entre 20 et 25 ans et entre 36 et 45 ans, 13,6 %, entre 16 et 19 ans et plus de 55 ans et 9,1 % avaient entre 46 et 55 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 36 et 45 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (85,7 %). Par contre, seulement 17,4 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

6.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 78,6 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 77,3 % 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 (55 des 69 conducteurs étaient des hommes). Cependant, les conductrices mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conducteurs (42,9 % et 41,5 %, respectivement). En outre, 77,3 % des conducteurs et 81,3 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

6.2.3 Variations selon le type de véhicule. Les conducteurs de semi-remorques et d'autres véhicules routiers ont été regroupés (formant le groupe des conducteurs d'autres véhicules) 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), 60,7 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 35,7 %, des automobilistes et 3,6 % des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 59,1 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes et 40,9 %, des automobilistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 43,5 % des automobilistes et 25,0 % des motocyclistes avaient consommé de l'alcool. Aucun des conducteurs d'autres véhicules n'avait consommé d'alcool.

6.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (32 des 69) 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 (78,6 % et 81,8 %, 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 (68,8 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 17,1 % 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 2016 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, 376 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 21,5 % 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, 24,7 %, faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans et 18,5 % de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de plus de 55 ans ne représentaient respectivement que 9,9 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Près du tiers des conducteurs du groupe de 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (29,5 %). Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions était celui des plus de 55 ans (9,2 %).

**Table 6-3
Drivers* in Alcohol-Related Serious Injury Crashes:
Saskatchewan, 2016**

Category of Drivers	Number of Drivers	Alcohol-Related		
		Number	% of total	% of all drivers in alcohol-related crashes
Age				
16-19	43	12	27.9	14.8
20-25	44	13	29.5	16.0
26-35	80	20	25.0	24.7
36-45	60	15	25.0	18.5
46-55	49	11	22.4	13.6
>55	87	8	9.2	9.9
unknown	13	2	15.4	2.5
Gender				
Male	237	59	24.9	72.8
Female	128	21	16.4	25.9
unknown	11	1	9.1	1.2
Vehicle Type				
Auto	117	30	25.6	37.0
Truck/Van	213	48	22.5	59.3
Motorcycle	19	2	10.5	2.5
Tractor Trailer	24	1	4.2	1.2
Other Hwy. Vehicle	3	0	0.0	0.0
Collision Type				
Single-Vehicle	140	65	46.4	80.2
Multiple-Vehicle	236	16	6.8	19.8
TOTAL	376	81	21.5	100.0

* excludes operators of bicycles, snowmobiles, farm tractors, and other non-highway vehicles.

6.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 72,8 % 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 (24,9 % et 16,4 %, 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, 59,3 % conduisaient des camions/fourgonnettes, 37,0 %, des automobiles, 2,5 % étaient des motocyclistes et 1,2 %, des conducteurs de semi-remorques.

Parmi les 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 25,6 %, par rapport à 22,5 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes, 10,5 % pour les motocyclistes et 4,2 % 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, 80,2 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. C'est aussi parmi les conducteurs qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule (45,4 %) qu'on dénombre le plus grand nombre de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à seulement 6,8 % de 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 2016. 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 2016, puisque 94,2 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 43 sur 65 (66,2 %) ont obtenu un résultat positif. Les catégories des dépresseurs du SNC et des analgésiques narcotiques étaient les plus fréquemment décelées chez ces conducteurs (51,2 % et 41,9 %, respectivement). 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 (25,6 %) et le cannabis (23,3 %).

Tableau 6-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés de véhicules routiers : Saskatchewan, 2016

Fréquence de consommation de drogues

Nombre total de conducteurs décédés	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
69	65	(94.2)	43	(66.2)

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

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs**
Dépresseurs du SNC	22	(51.2)
Analgésiques narcotiques	18	(41.9)
Stimulants du SNC	11	(25.6)
Cannabis	10	(23.3)
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 2016. 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 – 2016. 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 2016. 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**
routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de
l'alcool: Saskatchewan, 1996 - 2016

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	61	36.1
2013	132	53	40.2
2014	115	49	42.6
2015	109	36	33.0
2016	122	47	38.5
période de référence 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.

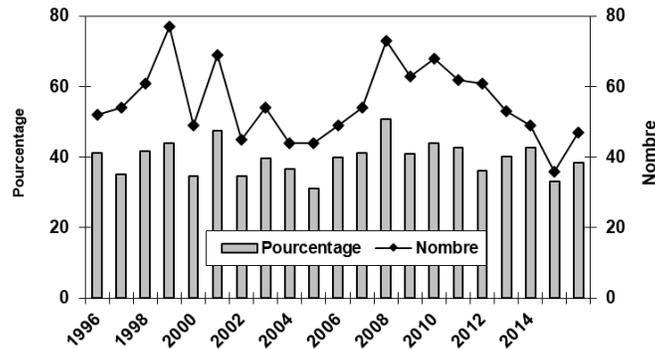
**Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

Comme le montrent le tableau et la figure, le nombre de décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool a augmenté, passant de 52 en 1996 à un sommet de 77 en 1999, puis a diminué jusqu'à 44 en 2004 et 2005, est remonté jusqu'à 73 en 2008, avant de redescendre à un creux de 36 en 2015 pour s'élever de nouveau à 47 en 2016. 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 un

creux de 31,2 % en 2005 avant d’atteindre un sommet à 50,7 % en 2008, puis il a fluctué jusqu’en 2016 (38,5 %).

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2011 à 2015, le nombre moyen de 52 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l’alcool était en cause représentait 38,8 % 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 0,8 % par rapport aux 38,8 % de la période de référence (de 2011 à 2015), s’établissant à 38,5 % en 2016. 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 9,6 % par rapport à la moyenne de 52 pendant la période de référence (de 2011 à 2015) puisqu’il était à 47 en 2016.

Figure 6-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l’alcool : Saskatchewan, 1996 – 2016



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 21 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).

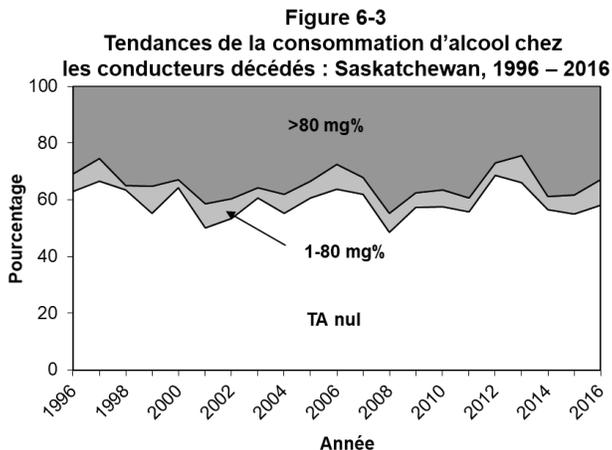
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a augmenté à partir de 1996 (30,8 %) jusqu’en 2008 (44,7 %), puis est redescendu en 2013 (24,3 %), est remonté en 2014 (38,7 %) pour diminuer de façon générale jusqu’en 2016 (32,8 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a diminué à compter de 1996 (63,1 %) jusqu’en 2001 (50,0 %), a augmenté en 2012 (68,5 %), a fléchi de nouveau jusqu’en 2015 (55,0 %) avant de remonter en 2016 (58,2 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a baissé à partir de 1996 (6,2 %) jusqu’à son point le plus bas en 1998 (1,3 %), a atteint un sommet en 2013 (9,5 %), a baissé en 2014 (4,8 %) et s’est élevé de nouveau jusqu’en 2016 (9,0 %).

Comparativement à la période de référence de 2011 à 2015 indiquée au bas du tableau 6-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2016 a diminué de 3,4 % (passant de 60,3 % à 58,2 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 32,4 % (de 6,8 % à 9,0 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 0,3 % (de 32,9 % à 32,8 %).

Tableau 6-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Saskatchewan, 1996 - 2016

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
2016	69	67	97.1	39	58.2	6	9.0	22	32.8
période de référence 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 2016. 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 2011 et 2015, la période de référence, est de 39,7 %. En 2016, 42,0 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une hausse de 5,8 % par rapport à la période de base.

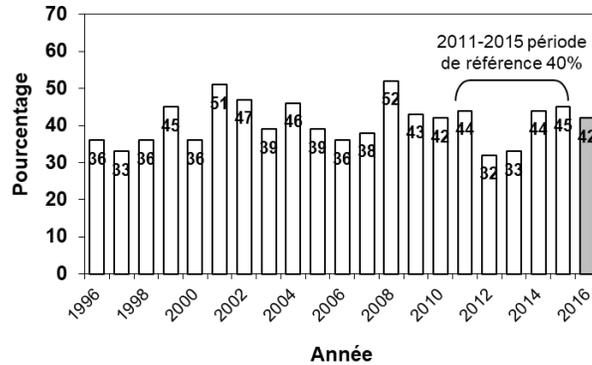
Tableau 6-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Saskatchewan, 1996 - 2016

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
2016	69	40	58.0	29	42.0
période de référence 2011-2015	78	47	60.3	31	39.7

* 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 6-4
 Pourcentage des conducteurs mortellement blessés*
 ayant eu un TA positif: Saskatchewan, 1996 - 2016



6.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 6-8 et la figure 6-5 contiennent de l'information sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. De 1996 à 2008, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a augmenté de façon générale, passant de 25,6 % à un sommet à 33,3 % en 2008, avant de baisser à 22,8 % en 2014, de remonter en 2015 (29,5 %) et d'atteindre un creux en 2016 (21,5 %).

Pendant la période de référence (de 2011 à 2015), 27,6 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2016, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 21,5 %, soit une diminution de 22,1 % par rapport à la période de référence.

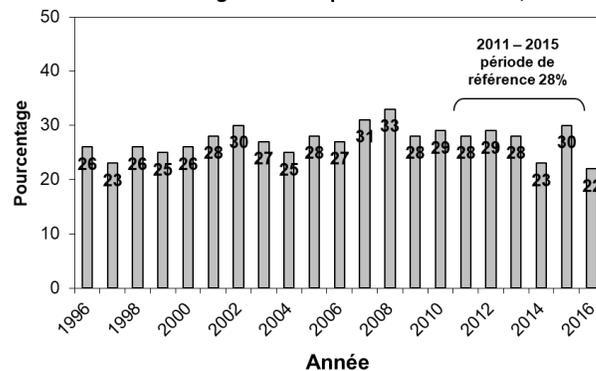
Tableau 6-8

Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Saskatchewan, 1996 - 2016

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)
2016	376	81	(21.5)
période de référence 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 entrait en ligne de compte : Saskatchewan, 1996 – 2016



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 17 ans (de 2000 à 2016). 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).

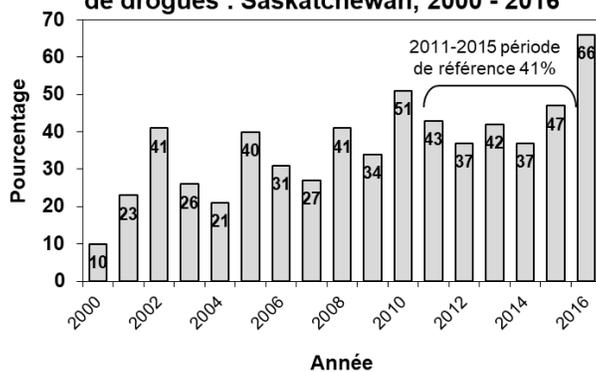
Comme on peut le constater au bas du tableau 6-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2011 à 2015, soit la période de référence, est de 40,6 %. En 2016, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues était de 66,2 %, soit une hausse de 63,1 % par rapport à la période de référence.

Tableau 6-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Saskatchewan, 2000 - 2016

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
2016	69	65	94.2	22	33.8	43	66.2
période de référence 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 - 2016



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 2016. 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 2016. 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, 21 faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières au Manitoba en 2016. De plus, dans les 21 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, 15 personnes du groupe des 26 à 35 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Manitoba en 2016. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 71,4 % 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 32,6 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Manitoba en 2016.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 93 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière au Manitoba en 2016. Dans ces 90 cas (96,8 %), il a

été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 46 (51,1 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (93 x 0,511), on peut déterminer qu'*au Manitoba, en 2016, 48 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, 2016**

Catégorie de victimes	Nombre total de décès*	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge						
<20**	12	11	91.7	7	63.6	15.2
20-25	10	10	100.0	8	80.0	17.4
26-35	21	21	100.0	15	71.4	32.6
36-45	15	14	93.3	8	57.1	17.4
46-55	10	9	90.0	5	55.6	10.9
>55	25	25	100.0	3	12.0	6.5
Sexe						
Homme	59	57	96.6	35	61.4	76.1
Femme	34	33	97.1	11	33.3	23.9
Genre de victime						
Conducteur	56	55	98.2	27	49.1	58.7
Passager	25	24	96.0	13	54.2	28.3
Piéton	12	11	91.7	6	54.5	13.0
Type de véhicule						
Automobiles	46	44	95.7	20	45.5	43.5
Camions/fourgonnettes	28	28	100.0	16	57.1	34.8
Motocyclettes	3	3	100.0	2	66.7	4.3
Véhicules non routiers	4	4	100.0	2	50.0	4.3
(Piétons)	12	11	91.7	6	54.5	13.0
TOTAL	93	90	96.8	46	51.1	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.

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

7.1.1 Âge de la victime. Les victimes des groupes moins de 16 ans et de 16 à 19 ans ont été regroupés (formant le groupe moins de 20 ans) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 32,6 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 17,4 %, entre 20 et 25 ans et entre 36 et 45 ans, 15,2 % avaient moins de 20 ans, 10,9 %, entre 46 et 55 ans et 6,5 % avaient plus de 55 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles est décédée une personne du groupe de 20 à 25 ans (80,0 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les personnes de plus de 55 ans (12,0 %).

7.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 76,1 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (61,4 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (33,3 %).

7.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 58,7 % étaient des conducteurs, 28,3 %, des passagers et 13,0 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (54,5 %) a été observée dans les collisions où un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 54,2 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 49,1 % 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, 43,5 % se trouvaient dans une automobile, 34,8 %, dans un camion/fourgonnette et 4,3 % étaient des motocyclistes ou des occupants d'un véhicule non routier.

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 (57,1 %). Parmi les occupants d'automobiles, 45,5 % 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 2016. 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 14 conducteurs tués en 2016; ces 14 conducteurs mortellement blessés (100,0 %) ont été soumis à des alcootests. Parmi eux, sept (50,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 26 à 35 ans représentaient 33,3 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que cinq des conducteurs (35,7 %) mortellement blessés du groupe des 26 à 35 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que cinq des sept conducteurs qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 26 à 35 ans représentaient 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. Au Manitoba, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2016, puisque 96,2 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Manitoba, 42,0 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 18 des 21 conducteurs mortellement blessés (85,7 %) avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 58,0 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 6,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 8,0 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 28,0 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

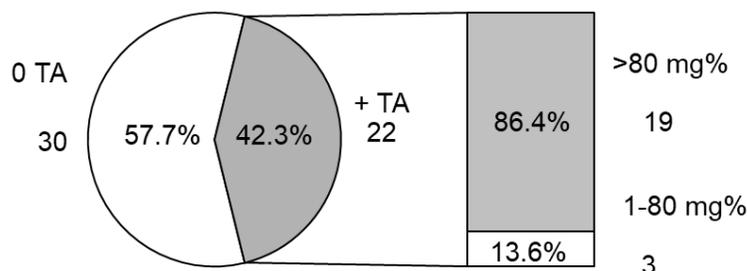
Tableau 7-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Manitoba, 2016

Catégorie de conducteurs	Nombre total de conducteurs décédés*	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	7	7	100.0	3	42.9	14.3	2	28.6	11.1
20-25	5	5	100.0	3	60.0	14.3	3	60.0	16.7
26-35	14	14	100.0	7	50.0	33.3	5	35.7	27.8
36-45	7	7	100.0	4	57.1	19.0	4	57.1	22.2
46-55	6	6	100.0	3	50.0	14.3	3	50.0	16.7
>55	13	11	84.6	1	9.1	4.8	1	9.1	5.6
<u>Sexe</u>									
Homme	37	35	94.6	16	45.7	76.2	13	37.1	72.2
Femme	15	15	100.0	5	33.3	23.8	5	33.3	27.8
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	30	29	96.7	10	34.5	47.6	8	27.6	44.4
Camion/fourgonnette	19	18	94.7	9	50.0	42.9	8	44.4	44.4
Motocyclette	3	3	100.0	2	66.7	9.5	2	66.7	11.1
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	23	23	100.0	15	65.2	71.4	14	60.9	77.8
Plusieurs véhicules	29	27	93.1	6	22.2	28.6	4	14.8	22.2
TOTAL	52	50	96.2	21	42.0	100.0	18	36.0	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 22 des 52 conducteurs mortellement blessés (42,3 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 19, soit 86,4 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 7-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Manitoba, 2016



* 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), 33,3 % avaient entre 26 et 35 ans, 19,0 %, entre 36 et 45 ans, 14,3 %, entre 16 et 19 ans, entre 20 et 25 ans et entre 46 et 55 ans et 4,8 % 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%), 27,8 % avaient entre 26 et 35 ans, 22,2 %, entre 36 et 45 ans, 16,7 %, entre 20 et 25 ans et entre 46 et 55 ans, 11,1 % entre 16 et 19 ans et 5,6 % avaient plus de 55 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (60,0 %). Par contre, seulement 9,1 % des conducteurs qui avaient plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé d'alcool.

7.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 76,2 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 72,2 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils représentent 37 des 52 conducteurs décédés (71,2 %). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (45,7 % et 33,3 %, respectivement). La plupart des conducteurs (81,3 %) 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), 47,6 % étaient des automobilistes, 42,9 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 9,5 %, des motocyclistes. Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 44,4 % étaient des automobilistes et des conducteurs de camions/fourgonnettes, tandis que 11,1 % étaient des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 66,7 % des motocyclistes, 50,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 34,5 % des automobilistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

7.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (23 des 52) 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 (71,4 % et 77,8 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Près des deux tiers des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (65,2 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 22,2 % 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 2016 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, 604 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 9,9 % étaient liées à l'alcool.

7.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 23,3 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 20,0 % des plus de 55 ans, 18,3 %, de 36 à 45 ans, 15,0 %, de celui des 26 à 35 ans, 13,3 %, de celui des 16 à 19 ans et 8,3 % de celui des 46 à 55 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans représentaient 1,7 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Un sixième des conducteurs du groupe des moins de 16 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (16,7 %). 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 (5,1 %).

7.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 76,7 % étaient des hommes. La présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était plus importante pour les hommes que pour les femmes (12,1 % et 6,3 %).

7.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 66,7 % conduisaient des automobiles, 25,0 %, des camions/fourgonnettes et 8,3 %, des motocyclettes.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des motocyclistes, soit 14,7 %, par rapport à 10,5 % des automobilistes et 8,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes. 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, 2016

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	6	1	16.7	1.7
16-19	53	8	15.1	13.3
20-25	92	14	15.2	23.3
26-35	102	9	8.8	15.0
36-45	98	11	11.2	18.3
46-55	98	5	5.1	8.3
>55	155	12	7.7	20.0
<u>Sexe</u>				
Homme	381	46	12.1	76.7
Femme	223	14	6.3	23.3
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	380	40	10.5	66.7
Camion/fourgonnette	187	15	8.0	25.0
Motocyclette	34	5	14.7	8.3
Autre véhicule routier	3	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	172	50	29.1	83.3
Plusieurs véhicules	432	10	2.3	16.7
TOTAL	604	60	9.9	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, 83,3 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. C'est aussi parmi les conducteurs qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule (29,1 %) qu'on dénombre le plus grand nombre de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à seulement 2,3 % de 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 2016. 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 2016, puisque 96,2 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 27 sur 50 (54,0 %) ont obtenu un résultat positif. La catégorie des déprimeurs du SNC était la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (59,3 %). 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 (29,6 %), les stimulants du SNC (22,2 %), ainsi que le cannabis, les anesthésiques dissociatifs et les hallucinogènes (3,7 % chacun).

Tableau 7-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Manitoba, 2016

Fréquence de consommation de drogues

Nombre total de conducteurs décédés	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
52	50	(96.2)	27	(54.0)

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

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs**
Déprimeurs du SNC	16	(59.3)
Analgésiques narcotiques	8	(29.6)
Stimulants du SNC	6	(22.2)
Cannabis	1	(3.7)
Anesthésiques dissociatifs	1	(3.7)
Hallucinogènes	1	(3.7)
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.

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 2016. 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 – 2016. 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 2016. 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 et en 2008, a atteint un creux de 19 en 2014 et s'est élevé à 43 en 2016. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a connu une baisse générale, de 37,5 % 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 46,2 % en 2016.

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 - 2016

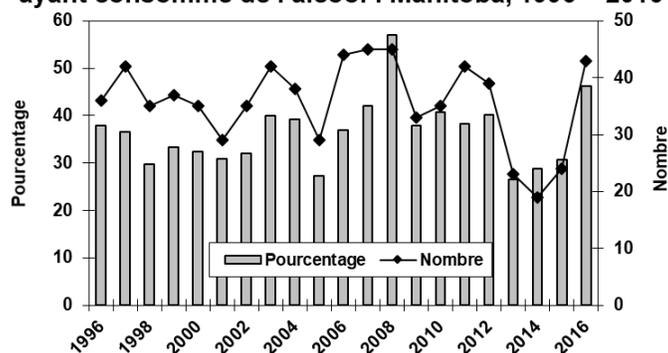
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	95	36	37.9
1997	115	42	36.5
1998	118	35	29.7
1999	111	37	33.3
2000	108	35	32.4
2001	94	29	30.9
2002	109	35	32.1
2003	105	42	40.0
2004	97	38	39.2
2005	106	29	27.4
2006	119	44	37.0
2007	107	45	42.1
2008	79	45	57.0
2009	87	33	37.9
2010	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
2016	93	43	46.2
période de référence 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 2011 à 2015, le nombre moyen de 29 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 33,0 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a augmenté de 38,7 % par rapport aux 33,3 % de la période de référence (de 2011 à 2015), s'établissant à 46,2 % en 2016. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on constate une augmentation de 48,3 % relativement à la moyenne de 29 pendant la période de référence (de 2011 à 2015) puisqu'il était à 43 en 2016.

Figure 7-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Manitoba, 1996 – 2016



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 21 ans, soit de 1996 à 2016 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).

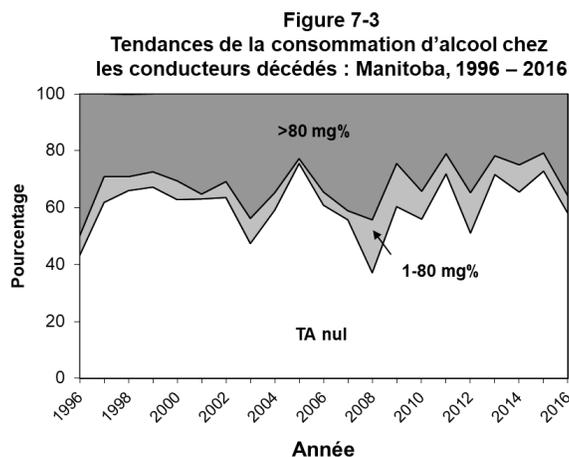
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale à partir de 1996 (50,0 %) jusqu'en 2005 (22,6 %), a fluctué jusqu'en 2015 (20,8 %) et s'est élevé en 2016 (36,0 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté à partir de 43,2 % en 1996 pour atteindre un sommet en 2005 (75,5 %), puis un creux en 2008 (37,2 %), fluctuer jusqu'en 2015 (72,9 %) puis redescendre en 2016 (58,0 %). 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 à 6,0 % en 2016.

Comparativement à la période de référence de 2011 à 2015 indiquée au bas du tableau 7-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2016 a diminué de 13,9 % (passant de 67,4 % à 58,0 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une baisse de 31,0 % (de 8,7 % à 6,0 %) et en ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une hausse de 50,6 % (de 23,9 % à 36,0 %).

Tableau 7-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Manitoba, 1996 - 2016

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
2016	52	50	96.2	29	58.0	3	6.0	18	36.0
période de référence 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 2016. 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.

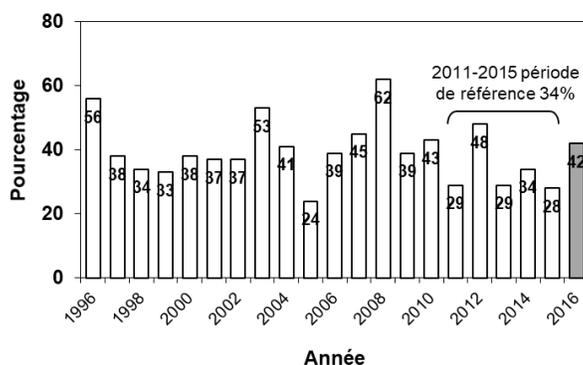
Tableau 7-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Manitoba, 1996 - 2016

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
2016	52	30	57.7	22	42.3
période de référence 2011-2015	50	33	66.0	17	34.0

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

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

Figure 7-4
Pourcentage des conducteurs mortellement blessés* ayant eu un TA positif : Manitoba, 1996 - 2016



Comme on peut le voir au tableau 7-7, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant eu un TA positif entre 2011 et 2015, la période de référence, est de 34,0 %. En 2016, 42,3 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une hausse de 24,4 % 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 entrerait 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 %) et se relever légèrement en 2016 (9,9 %).

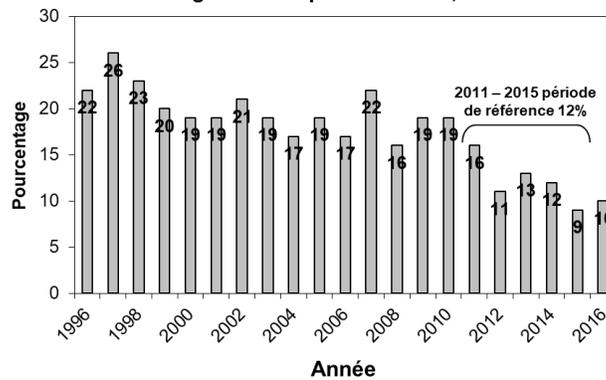
Pendant la période de référence (de 2011 à 2015), 11,8 % en moyenne des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2016, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 9,9 %, soit une diminution de 16,1 % 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 entrerait en
ligne de compte : Manitoba, 1996 - 2016

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)
2016	604	60	(9.9)
période de référence 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 – 2016



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 17 ans (de 2000 à 2016). 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).

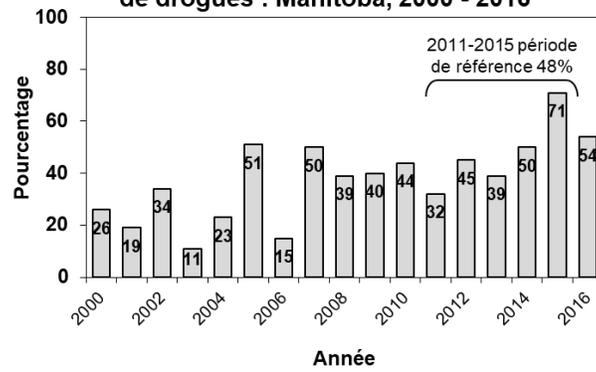
Comme on peut le constater au bas du tableau 7-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2011 à 2015, soit la période de référence, est de 47,8 %. En 2016, 54,0 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 13,0 % par rapport à la période de référence.

Tableau 7-9
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Manitoba, 2000 - 2016

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
2016	52	50	96.2	23	46.0	27	54.0
période de référence 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 - 2016



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 2016. 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 2016. 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, 41 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des collisions routières en Ontario en 2016. De plus, dans ces 41 cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, huit personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Ontario en 2016. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 19,5 % 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 4,7 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Ontario en 2016.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 622 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière en Ontario en 2016. Dans 597 de ces cas (96,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 170 (28,5 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (622 x 0,285), on peut déterminer qu'en Ontario, en 2016, 177 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, 2016

Catégorie de victimes	Nombre total 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	13	11	84.6	1	9.1	0.6
16-19	41	41	100.0	8	19.5	4.7
20-25	68	67	98.5	33	49.3	19.4
26-35	90	87	96.7	36	41.4	21.2
36-45	69	68	98.6	30	44.1	17.6
46-55	87	84	96.6	29	34.5	17.1
>55	254	239	94.1	33	13.8	19.4
Sexe						
Homme	430	417	97.0	143	34.3	84.1
Femme	192	180	93.8	27	15.0	15.9
Genre de victime						
Conducteur	370	357	96.5	107	30.0	62.9
Passager	110	105	95.5	28	26.7	16.5
Piéton	142	135	95.1	35	25.9	20.6
Type de véhicule						
Automobiles	294	286	97.3	82	28.7	48.2
Camions/fourgonnettes	81	77	95.1	28	36.4	16.5
Motocyclettes	66	65	98.5	17	26.2	10.0
Autres véhicules routiers	13	12	92.3	1	8.3	0.6
Véhicules non routiers (Piétons)	26	22	84.6	7	31.8	4.1
TOTAL	622	597	96.0	170	28.5	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, 21,2 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 19,4 %, entre 20 et 25 ans et plus de 55 ans, 17,6 %, avaient entre 36 et 45 ans, 17,1 %, entre 46 et 55 ans, 4,7 % avaient entre 16 et 19 ans et 0,6 % avaient moins de 16 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles des personnes du groupe des 20 à 25 ans (49,3 %) sont décédées. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées – 9,1 % des personnes de moins de 16 ans et 13,4 % 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, 84,1 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (34,3 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (15,0 %).

8.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 62,9 % étaient des conducteurs, 20,6 %, des piétons et 16,5 %, des passagers.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (30,0 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 26,7 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 25,9 % de celles dans lesquelles un piéton est décédé.

8.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 48,2 % se trouvaient dans une automobile, 16,5 % dans un camion/fourgonnette, 10,0 % étaient des motocyclistes, 4,1 % étaient des occupants de véhicule non routier et 0,6 % 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 occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile ou un motocycliste est décédé (36,4 % par rapport à 28,7 % et 26,2 %). Parmi les occupants de véhicules non routiers, 31,8 % ont été victimes de collisions liées à l'alcool par rapport à 8,3 % 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 2016. 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 40 conducteurs tués en 2016; 39 de ces victimes (97,5 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, 18 (46,2 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 20,2 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que 16 des 39 conducteurs (41,0 %) mortellement blessés du groupe des 20 à 25 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que 16 des 18 conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 20 à 25 ans représentaient 22,9 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Ontario, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2016, puisque 89,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Ontario, 29,0 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 70 des 89 (78,7 %) conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 71,0 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 4,9 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,3 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 7,5 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 15,3 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

Tableau 8-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Ontario, 2016

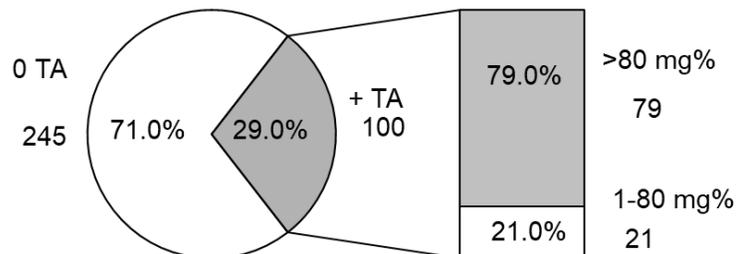
Catégorie de conducteurs	Nombre total de conducteurs décédés*	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
16-19	22	20	90.9	1	5.0	1.1	1	5.0	1.4
20-25	40	39	97.5	18	46.2	20.2	16	41.0	22.9
26-35	62	58	93.5	22	37.9	24.7	16	27.6	22.9
36-45	46	44	95.7	17	38.6	19.1	17	38.6	24.3
46-55	57	54	94.7	20	37.0	22.5	13	24.1	18.6
>55	118	92	78.0	11	12.0	12.4	7	7.6	10.0
<u>Sexe</u>									
Homme	272	245	90.1	77	31.4	86.5	60	24.5	85.7
Femme	73	62	84.9	12	19.4	13.5	10	16.1	14.3
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	207	184	88.9	54	29.3	60.7	44	23.9	62.9
Camion/fourgonnette	64	54	84.4	19	35.2	21.3	16	29.6	22.9
Motocyclette	61	57	93.4	15	26.3	16.9	9	15.8	12.9
Autre véhicule**	13	12	92.3	1	8.3	1.1	1	8.3	3.4
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	120	101	84.2	52	51.5	58.4	41	40.6	58.6
Plusieurs véhicules	225	206	91.6	37	18.0	41.6	29	14.1	41.4
TOTAL	345	307	89.0	89	29.0	100.0	70	22.8	100.0

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

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

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 100 des 345 conducteurs mortellement blessés (29,0 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 79, soit 79,0 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 8-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Ontario, 2016



* 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), 24,7 % avaient entre 26 et 35 ans, 22,5 %, entre 46 et 55 ans, 20,2 %, entre 20 et 25 ans, 19,1 %, entre 36 et 45 ans, 12,4 % avaient plus de 55 ans et 1,1 % 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%), 24,3 % avaient entre 36 et 45 ans, 22,9 %, entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans, 18,6 %, avaient entre 46 et 55 ans, 10,0 % avaient plus de 55 ans et 1,4 %, 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 (46,2 %). Par contre, seulement 5,0 % des conducteurs de 16 à 19 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 86,5 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 85,7 % des 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 (272 des 345 conducteurs étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (31,4 % et 19,4 %, respectivement). En outre, 77,9 % des conducteurs et 83,3 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

8.2.3 Variations selon le type de véhicule. Les conducteurs de semi-remorques et autres véhicules routiers ont été regroupés (formant le groupe des conducteurs d'autres véhicules) 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), 60,7 % étaient des automobilistes, 21,3 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 16,9 %, des motocyclistes et 1,1 %, des conducteurs d'autre véhicules.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 62,9 % étaient des automobilistes, 22,9 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 12,9 %, des motocyclistes et 3,4 %, des conducteurs d'autres véhicules.

Dans les différentes catégories de véhicules, 35,2 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 29,3 %, des automobilistes, 26,3 %, des motocyclistes et 8,3 % des conducteurs d'autre véhicules mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

8.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (120 des 345) 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 (58,4 % et 58,6 %, respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Plus de la moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (51,5 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 18,0 % 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 2016 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, 3 372 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 13,8 % 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, 23,4 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 19,1 %, de celui des 26 à 35 ans, 15,5 %, de celui des 46 à 55 ans et 14,8 % de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans comptaient pour seulement 9,0 % et les conducteurs de plus de 55 ans, pour seulement 13,9 %

de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Plus d'un cinquième des conducteurs des groupes de 20 à 25 ans (22,5 %) et de 16 à 19 ans (21,9 %) étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Les groupes dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions ont été ceux des moins de 16 ans (0,0 %) et des plus de 55 ans (7,3 %).

Tableau 8-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves : Ontario, 2016

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	3	0	0.0	0.0
16-19	192	42	21.9	9.0
20-25	485	109	22.5	23.4
26-35	566	89	15.7	19.1
36-45	502	69	13.7	14.8
46-55	572	72	12.6	15.5
>55	890	65	7.3	13.9
Indéterminé	162	20	12.3	4.3
<u>Sexe</u>				
Homme	2298	368	16.0	79.0
Femme	917	79	8.6	17.0
Indéterminé	157	19	12.1	4.1
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	2160	324	15.0	69.5
Camion/fourgonnette	675	94	13.9	20.2
Motocyclette	366	36	9.8	7.7
Semi-remorque	117	5	4.3	1.1
Autre véhicule routier	54	7	13.0	1.5
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	872	310	35.6	66.5
Plusieurs véhicules	2500	156	6.2	33.5
TOTAL	3372	466	13.8	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, 79,0 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (16,0 % et 8,6 %, respectivement).

8.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 69,5 % conduisaient des automobiles, 20,2 %, des camions/fourgonnettes, 7,7 %, des motocyclettes, 1,5 % d'autres véhicules routiers et 1,1 % des semi-remorques.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des automobilistes, soit 15,0 % par rapport à 13,9 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 13,0 % des conducteurs d'autres véhicules routiers, 9,8 % des motocyclistes et 4,3 % des conducteurs de semi-remorques.

8.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 66,5 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. C'est aussi parmi les conducteurs qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule (35,6 %) qu'on dénombre le plus grand nombre de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à seulement 6,2 % de 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 2016. 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 2016, puisque 85,5 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 153 sur 295 (51,9 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis représentait la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (57,5 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez les conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note les dépresseurs du SNC (37,9 %), les stimulants du SNC (25,5 %), les analgésiques narcotiques (15,0 %), les anesthésiques dissociatifs (3,9 %) et les hallucinogènes (1,3 % pour chacune).

Tableau 8-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Ontario, 2016

Fréquence de consommation de drogues

Nombre total de conducteurs décédés	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
345	295	(85.5)	153	(51.9)

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

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs**
Cannabis	88	(57.5)
Dépresseurs du SNC	58	(37.9)
Stimulants du SNC	39	(25.5)
Analgésiques narcotiques	23	(15.0)
Anesthésiques dissociatifs	6	(3.9)
Hallucinogènes	2	(1.3)
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 2016. 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 – 2016. 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 2016. 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 291 en 1996 jusqu'à un creux de 124 en 2015 avant de remonter à 144 en 2016. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a baissé de façon générale, passant de 32,3 % 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 pour remonter à 23,2 % en 2016.

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2011 à 2015, le nombre moyen de 138 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 24,0 % 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 3,3 % par rapport aux 24,0 % de la période de référence (de 2011 à 2015), s'établissant à 23,2 % en 2016. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on constate une hausse de 4,3 % par rapport à la moyenne de 138 pendant la période de référence (de 2011 à 2015) puisqu'il était à 144 en 2016.

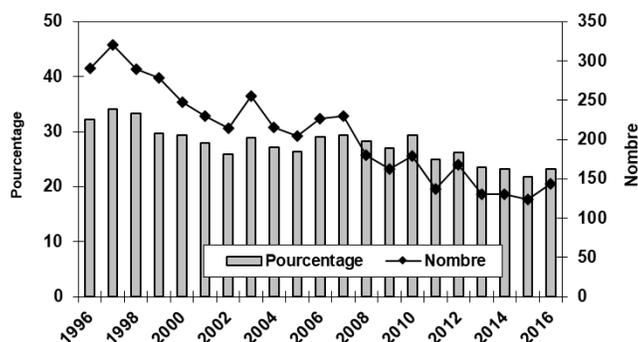
Tableau 8-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de
l'alcool: Ontario, 1996 - 2016

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	902	291	32.3
1997	942	321	34.1
1998	872	290	33.3
1999	939	278	29.6
2000	844	248	29.4
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	227	29.0
2007	785	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	564	131	23.2
2015	567	124	21.9
2016	622	144	23.2
période de référence 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 – 2016



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 21 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).

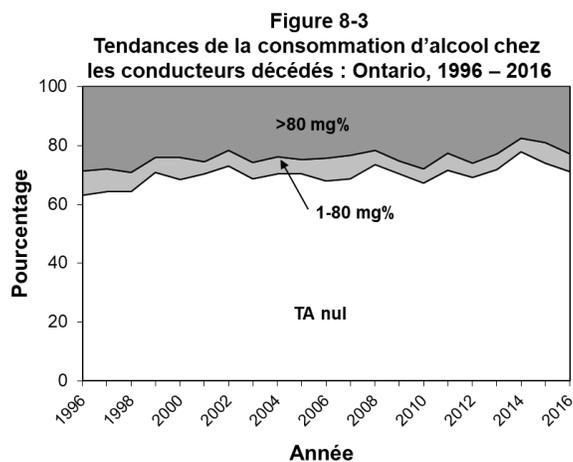
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a connu une tendance générale à la baisse entre 1996 (28,7 %) et 2008 (21,7 %), s'est élevé jusqu'à 27,8 % en 2010, a chuté pour atteindre un creux en 2014 (17,6 %) avant de se relever jusqu'en 2016 (22,8 %). 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 jusqu'en 2016 (71,0 %). 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, s'est élevé de façon générale jusqu'en 2009 (4,4 %), avant de fluctuer jusqu'en 2016 (6,2 %).

Comparativement à la période de référence de 2011 à 2015, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2016 a diminué de 2,6 % (passant de 72,9 % à 71,0 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 12,7 % (de 5,5 % à 6,2 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on a observé une augmentation de 5,6 % (de 21,6 % à 22,8 %).

Tableau 8-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Ontario, 1996 - 2016

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	331	70.9	24	5.1	112	24.0
2000	495	422	85.3	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	474	425	89.7	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	348	312	89.7	243	77.9	14	4.5	55	17.6
2015	326	284	87.1	210	73.9	20	7.0	54	19.0
2016	345	307	89.0	218	71.0	19	6.2	70	22.8
période de référence 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 2016. 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 2011 et 2015, la période de référence, est de 26,9 %. En 2016, 29,0 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une hausse de 7,8 % par rapport à la période de base.

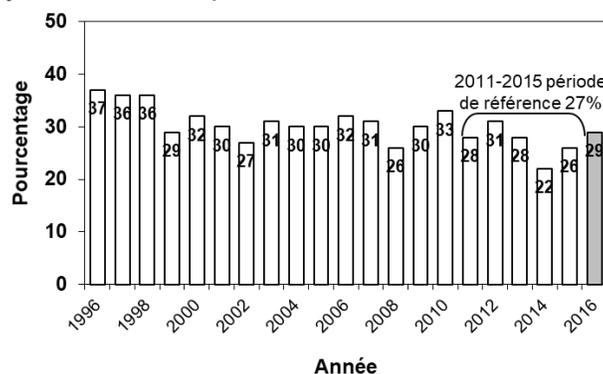
Tableau 8-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Ontario, 1996 - 2016

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	474	326	68.8	148	31.2
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
2016	345	245	71.0	100	29.0
période de référence 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 - 2016



8.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 8-8 et la figure 8-5 contiennent de l'information sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Entre 1996 et 2010, le pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a connu une baisse, passant de 22,1 % à 14,5 %, s'élevant à 15,3 % en 2011, avant de descendre à 12,9 % en 2015, et se relever à 13,8 % en 2016.

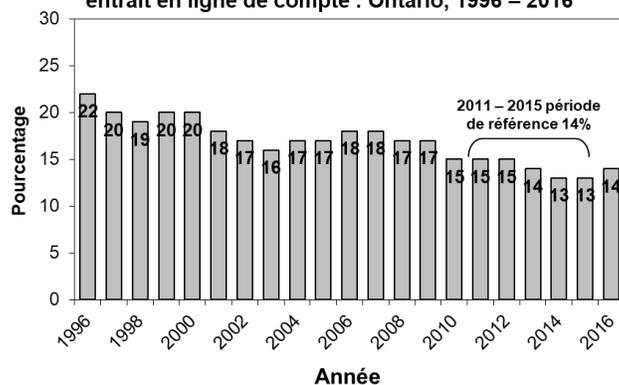
Pendant la période de référence (de 2011 à 2015), 14,1 % en moyenne des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2016, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 13,8 %, soit une diminution de 2,1 % 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 entrerait en ligne de compte : Ontario, 1996 - 2016

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)
2016	3372	466	(13.8)
période de référence 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 – 2016



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 17 ans (de 2000 à 2016). 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).

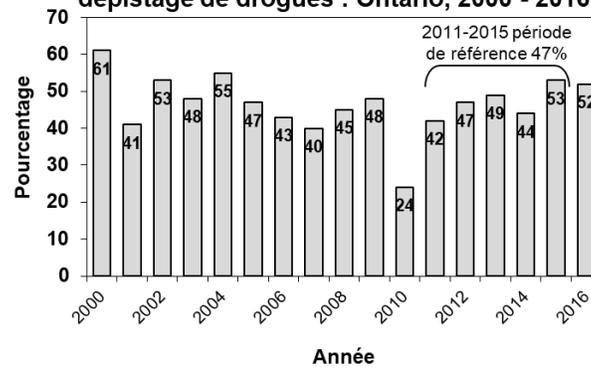
Comme on peut le constater au bas du tableau 8-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2011 à 2015, soit la période de référence, est de 46,9 %. En 2016, 51,9 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 10,7 % par rapport à la période de référence.

Tableau 8-9
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Ontario, 2000 - 2016

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	495	69	13.9	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	474	173	36.5	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	348	276	79.3	156	56.5	120	43.5
2015	326	260	79.8	123	47.3	137	52.7
2016	345	295	85.5	142	48.1	153	51.9
période de référence 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 - 2016



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 2016. 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 2016. 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, 45 personnes faisant partie du groupe des 26 à 35 ans ont été tuées dans des collisions routières au Québec en 2016. De plus, dans 39 de ces cas (86,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Par exemple, 11 personnes du groupe des 26 à 35 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool au Québec en 2016. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 28,2 % des 26 à 35 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 26 à 35 ans représente 16,2 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Québec en 2016.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 312 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière au Québec en 2016. Dans 276 de ces cas (88,5 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 68 (24,6 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (312 x 0,246), on peut déterminer qu'*au Québec, en 2016, 77 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, 22,1 % (voir la dernière colonne) avaient entre 36 et 45 ans et plus de 55 ans, 20,6 %, avaient entre 20 et 25 ans, 16,2 %, entre 26 et 35 ans, 14,7 %, entre 46 et 55 ans et 4,4 %, entre 16 et 19 ans.

**Tableau 9-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Québec, 2016**

Catégorie de victimes	Nombre total 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	10	9	90.0	0	0.0	0.0
16-19	18	16	88.9	3	18.8	4.4
20-25	34	32	94.1	14	43.8	20.6
26-35	45	39	86.7	11	28.2	16.2
36-45	35	31	88.6	15	48.4	22.1
46-55	43	38	88.4	10	26.3	14.7
>55	127	111	87.4	15	13.5	22.1
Sexe						
Homme	217	194	89.4	53	27.3	77.9
Femme	95	82	86.3	15	18.3	22.1
Genre de victime						
Conducteur	209	187	89.5	50	26.7	73.5
Passager	53	46	86.8	12	26.1	17.6
Piéton	50	43	86.0	6	14.0	8.8
Type de véhicule						
Automobiles	139	125	89.9	39	31.2	57.4
Camions/fourgonnettes	51	46	90.2	10	21.7	14.7
Motocyclettes	51	45	88.2	9	20.0	13.2
Autres véhicules routiers	7	6	85.7	1	16.7	1.5
Véhicules non routiers (Piétons)	14	11	78.6	3	27.3	4.4
(Piétons)	50	43	86.0	6	14.0	8.8
TOTAL	312	276	88.5	68	24.6	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.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 36 à 45 ans (48,4 %) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées – 0,0 % des personnes de moins de 16 ans et 13,5 % de celles de plus de 55 ans avaient été victimes de collisions liées à l'alcool.

9.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 77,9 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (27,3 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (18,3 %).

9.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 73,5 % étaient des conducteurs, 17,6 % des passagers et 8,8 %, des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (26,7 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 26,1 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé et dans 14,0 % 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, 57,4 % se trouvaient dans une automobile, 14,7 % étaient des occupants de camion/fourgonnette, 13,2 %, des motocyclistes, 4,4 %, des occupants de véhicules non routiers et 1,5 %, des occupants d'autres véhicules routiers.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé (31,2 % par rapport à 21,7 %). Parmi les occupants de véhicules non routiers, 27,3 % sont décédés dans une collision liée à l'alcool, comparativement à 20,0 % des motocyclistes.

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 2016. 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 14 conducteurs tués en 2016; neuf de ces victimes (64,3 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, une (11,1 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 2,4 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un des neuf conducteurs (11,1 %) 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 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 16 à 19 ans représentaient 3,0 % 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 Québec, la fréquence des tests d'alcoolémie était faible en 2016, puisque 67,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Québec, 31,8% des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 33 des 42 conducteurs mortellement blessés (78,6 %) avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 68,2 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 5,3 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 1,5 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 9,8 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 15,2 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

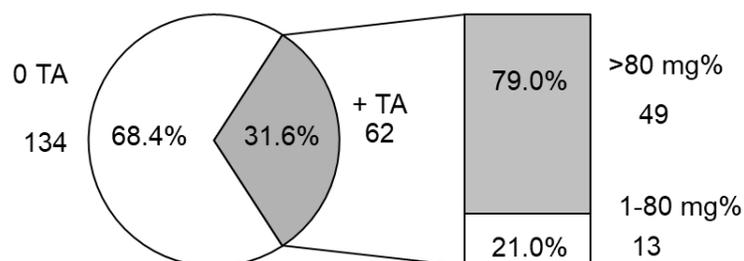
Tableau 9-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Québec, 2016

Catégorie de conducteurs	Nombre total de conducteurs décédés*	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	9	64.3	1	11.1	2.4	1	11.1	3.0
20-25	23	16	69.6	9	56.3	21.4	8	50.0	24.2
26-35	34	25	73.5	8	32.0	19.0	6	24.0	18.2
36-45	26	18	69.2	11	61.1	26.2	10	55.6	30.3
46-55	32	21	65.6	6	28.6	14.3	4	19.0	12.1
>55	67	43	64.2	7	16.3	16.7	4	9.3	12.1
<u>Sexe</u>									
Homme	158	110	69.6	36	32.7	85.7	29	26.4	87.9
Femme	38	22	57.9	6	27.3	14.3	4	18.2	12.1
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	106	74	69.8	27	36.5	64.3	23	31.1	69.7
Camion/fourgonnette	40	28	70.0	8	28.6	19.0	6	21.4	18.2
Motocyclette	43	27	62.8	7	25.9	16.7	4	14.8	12.1
Semi-remorque	6	2	33.3	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	87	63	72.4	29	46.0	69.0	26	41.3	78.8
Plusieurs véhicules	109	69	63.3	13	18.8	31.0	7	10.1	21.2
TOTAL	196	132	67.3	42	31.8	100.0	33	25.0	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 62 des 196 conducteurs mortellement blessés (31,6 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 49, soit 79,0 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 9-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Québec, 2016



* 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), 26,2 % avaient entre 36 et 45 ans, 21,4 %, entre 20 et 25 ans, 19,0 %, entre 26 et 35 ans 16,7 % avaient plus de 55 ans, 14,3 %, entre 46 et 55 ans et 2,4 % avaient entre 16 et 19 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 30,3 % avaient entre 36 et 45 ans, 24,2 %, entre 20 et 25 ans, 18,2 %, entre 26 et 35 ans, 12,1 %, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans et 3,0 % avaient entre 16 et 19 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 36 et 45 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (61,1 %). Par contre, seulement 11,1 % des conducteurs soumis à des tests qui avaient entre 16 et 19 ans avaient consommé de l'alcool.

9.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau puisqu'ils comptent pour 85,7 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 87,9 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (158 des 196 victimes ou 80,6 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (32,7 % et 27,3 %, respectivement). En outre, 80,6 % des conducteurs et 66,7 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

9.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 64,3 % étaient des automobilistes, 19,0 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 16,7 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 69,7 % étaient des automobilistes, 18,2 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 12,1 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 36,5 % des automobilistes, 28,6 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 25,9 % des motocyclistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

Aucun des conducteurs de semi-remorques ou d'autres véhicules routiers mortellement blessés n'avait consommé d'alcool.

9.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (87 des 196) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause plus des deux tiers des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (69,0 % et 78,8 %, 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 (46,0 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 18,8 % 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 2016 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, 1 862 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 13,7 % étaient liées à l'alcool.

9.3.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 23,4 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 20,3 %, de celui des 26 à 35 ans et 14,1 %, de ceux des 36 à 45 ans et de plus de 55 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans représentaient 0,4 % et ceux du groupe des 16 à 19 ans, 6,3 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Plus du quart des conducteurs du groupe des 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (26,4 %). 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 (7,7 %).

9.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 77,3 % 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 (15,5 % et 9,8 %, respectivement).

Tableau 9-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant
provoqué des blessures graves : Québec, 2016

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	11	1	9.1	0.4
16-19	130	16	12.3	6.3
20-25	227	60	26.4	23.4
26-35	285	52	18.2	20.3
36-45	247	36	14.6	14.1
46-55	246	19	7.7	7.4
>55	376	36	9.6	14.1
Indéterminé	340	36	10.6	14.1
<u>Sexe</u>				
Homme	1276	198	15.5	77.3
Femme	459	45	9.8	17.6
Indéterminé	127	13	10.2	5.1
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile et camion/fourgonnette**	1521	233	15.3	91.0
Motocyclette	252	15	6.0	5.9
Semi-remorque	60	3	5.0	1.2
Autre véhicule routier	29	5	17.2	2.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	636	207	32.5	80.9
Plusieurs véhicules	1226	49	4.0	19.1
TOTAL	1862	256	13.7	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, 91,0 % étaient des conducteurs d'automobiles / camions/fourgonnettes, 5,9 % conduisaient des motocyclettes, 2,0 %, d'autres véhicules routiers et 1,2 %, 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 – 17,2 % de ces conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 15,3 % des conducteurs d'automobiles / camions/fourgonnettes et 6,0 % pour les motocyclistes. Parmi les conducteurs de semi-remorques, 5,0 % 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, 80,9 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. C'est aussi parmi les conducteurs qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule (32,5 %) qu'on dénombre le plus

grand nombre de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à seulement 4,0 % de 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 2016. 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 2016, puisque 66,3 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 50 sur 130 (38,5 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (48,0 %). 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 stimulants du SNC (44,0 %), les dépresseurs du SNC (38,0 %), les analgésiques narcotiques (20,0 %) et les anesthésiques dissociatifs (2,0 %).

Tableau 9-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés de
véhicules routiers : Québec, 2016

Fréquence de consommation de drogues

Nombre total de conducteurs décédés	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
196	130	(66.3)	50	(38.5)

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	24	(48.0)
Stimulants du SNC	22	(44.0)
Dépresseurs du SNC	19	(38.0)
Analgésiques narcotiques	10	(20.0)
Anesthésiques dissociatifs	1	(2.0)
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 2016. La présente section s'intéresse aux variations de ces quatre indicateurs avec le temps.

9.5.1 Décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : 1996 – 2016. 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 2016. 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 73 en 2014 et demeurant à ce niveau en 2016. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a fluctué entre 1996 et 2003, a baissé jusqu'à 21,9 % en 2007, s'est élevé à 28,6 % en 2010 pour tomber à son plus bas en 2015 (20,1 %) puis remonter en 2016 (23,4 %).

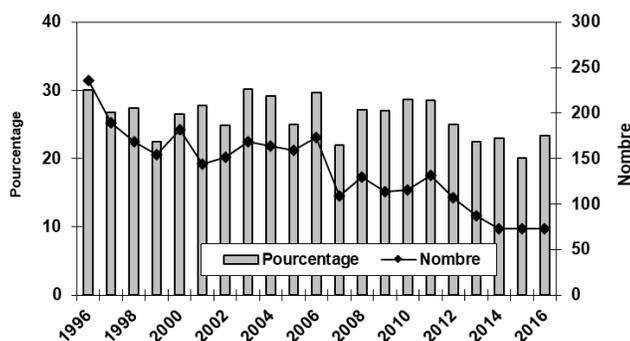
Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2011 à 2015, le nombre moyen de 94 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 24,0 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a diminué de 2,5 % par rapport aux 24,0 % de la période de référence (de 2011 à 2015), s'établissant à 23,4 % en 2016. 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 22,3 % par rapport à la moyenne de 94 pendant la période de référence (de 2011 à 2015) puisqu'il était à 73 en 2016.

Tableau 9-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
 routièrè mettànt en causè un conductèur àyant consommé de
 l'alcool: Québec, 1996 - 2016

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	785	236	30.1
1997	706	189	26.8
1998	616	169	27.4
1999	683	154	22.5
2000	686	182	26.5
2001	519	144	27.7
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	364	73	20.1
2016	312	73	23.4
période de référence 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 routièrè dans laquelle était en causè au moins un des principaux types de véhicules routièrs.

Figure 9-2
Nombre et pourcentage de décès mettànt en causè un
 conductèur àyant consommé de l'alcool : Québec, 1996 – 2016



9.5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routièrs mortellement blessés sur une période de 21 àns, soit de 1996 à 2016, 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).

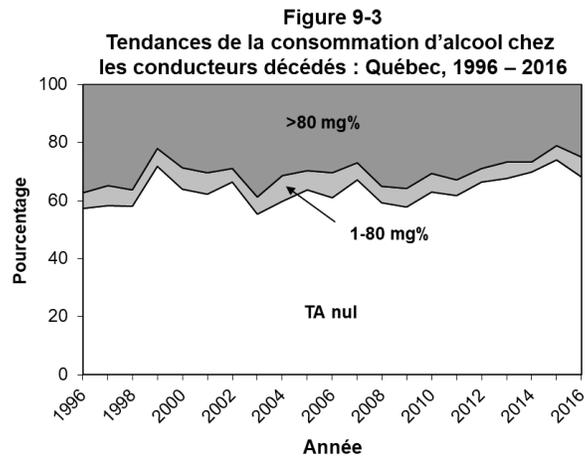
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a généralement diminué à partir de 1996 (37,2 %) jusqu'en 1999 (22,0 %) avant d'atteindre un sommet à 38,7 % en 2003, de fluctuer jusqu'en 2012, de baisser jusqu'en 2015 (21,2 %) et de remonter en 2016 (25,0 %). 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 2014 (69,9 %), a atteint un sommet en 2015 (74,1 %) avant de redescendre en 2016 (68,2 %). Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a atteint un sommet en 2004 (9,1 %) est descendu à 3,3 % en 2014 et s'est élevé de nouveau en 2016 (6,8 %).

Comparativement à la période de référence de 2011 à 2015 indiquée au bas du tableau 9-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2016 a augmenté de 0,8 % (passant de 67,6 % à 68,2 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 38,8 % (de 4,9 % à 6,8 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 9,1 % (de 27,5 % à 25,0 %).

Tableau 9-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés :
Québec, 1996 - 2016

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	412	313	76.0	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	244	74.8	152	62.3	18	7.4	74	30.3
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	182	65.9	105	57.7	12	6.6	65	35.7
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
2016	196	132	67.3	90	68.2	9	6.8	33	25.0
période de référence 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 2016. 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 2011 et 2015, la période de référence, est de 32,6 %. En 2016, 31,6 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 3,1 % par rapport à la période de référence.

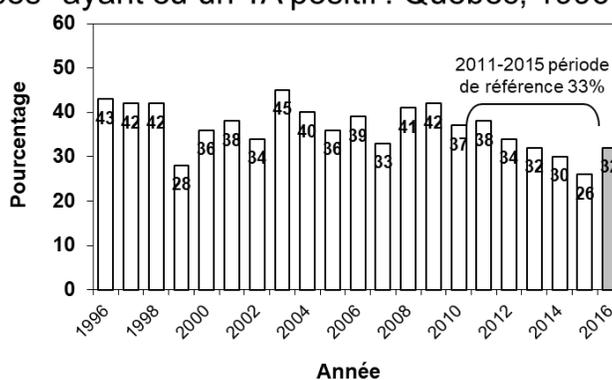
Tableau 9-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Québec, 1996 - 2016

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	412	296	71.8	116	28.2
2000	407	260	63.9	147	36.1
2001	326	203	62.3	123	37.7
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
2016	196	134	68.4	62	31.6
période de référence 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 - 2016



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 2005, le pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne

de compte a connu une baisse générale, passant de 18,9 % à 15,3 % en 2005, puis s'élevant à 18,3 % en 2010 pour diminuer jusqu'à 13,4 % en 2015 et se relever légèrement à 13,7 % en 2016.

Pendant la période de référence (de 2011 à 2015), 15,9 % 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. En 2016, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 13,7 %, soit une diminution de 13,8 % du problème par rapport à la période de référence.

Tableau 9-8

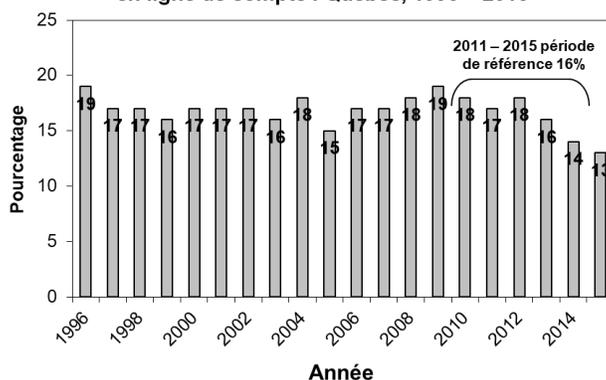
Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Québec, 1996 - 2016

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)
2016	1862	256	(13.7)
période de référence 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 – 2016



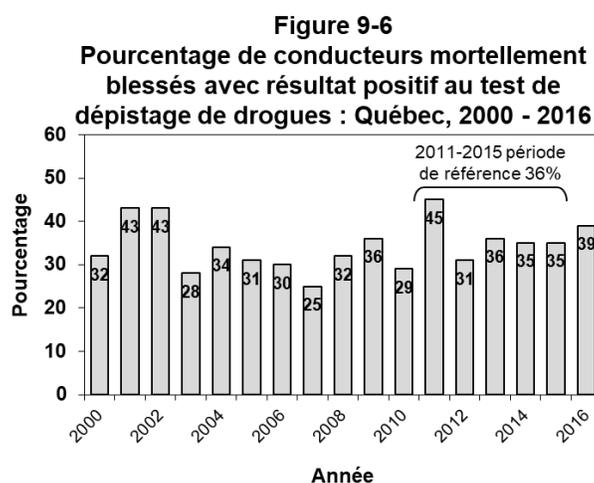
9.5.4 Consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés. Le tableau 9-9 et la figure 9-6 contiennent des données sur les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 17 ans (de 2000 à 2016). Comme pour le tableau 9-6, ces résultats sont basés sur les conducteurs 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 2011 à 2015, soit la période de référence, est de 35,8 %. En 2016, 38,5 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 57,4 % par rapport à la période de référence.

Tableau 9-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Québec, 2000-2016

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
2016	196	130	66.3	80	61.5	50	38.5
période de référence 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.



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 2016. 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 2016. 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, 11 personnes du groupe des 20 à 25 ans ont été tuées dans des collisions routières au Nouveau-Brunswick en 2016. De plus, dans ces 11 cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, en 2016, six 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 54,5 % 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 22,2 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool au Nouveau-Brunswick en 2016.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 72 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière au Nouveau-Brunswick en 2016. Dans 67 de ces cas (93,1 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 27 (40,3 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (72 x 0,403), on peut déterminer qu'*au Nouveau-Brunswick, en 2016, 29 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, 2016

Catégorie de victimes	Nombre total de décès*	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge						
<20	5	5	100.0	0	0.0	0.0
20-25	11	11	100.0	6	54.5	22.2
26-35	15	15	100.0	9	60.0	33.3
36-45	6	6	100.0	2	33.3	7.4
46-55	13	13	100.0	6	46.2	22.2
>55	22	17	77.3	4	23.5	14.8
Sexe						
Homme	53	50	94.3	24	48.0	88.9
Femme	19	17	89.5	3	17.6	11.1
Genre de victime						
Conducteur	49	47	95.9	19	40.4	70.4
Passager	11	10	90.9	3	30.0	11.1
Piéton	12	10	83.3	5	50.0	18.5
Type de véhicule						
Automobiles	35	34	97.1	11	32.4	40.7
Camions/fourgonnettes	14	12	85.7	7	58.3	25.9
Motocyclettes	6	6	100.0	3	50.0	11.1
Autres véhicules***	5	5	100.0	1	20.0	3.7
(Piétons)	12	10	83.3	5	50.0	18.5
TOTAL	72	67	93.1	27	40.3	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.

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

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

10.1.1 Âge de la victime. Les victimes des groupes moins de 16 ans et de 16 à 19 ans ont été regroupés (formant le groupe moins de 20 ans) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 33,3 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 22,2 %, entre 20 et 25 ans et entre 46 et 55 ans, 14,8 % avaient plus de 55 ans et 7,4 % avaient entre 36 et 45 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe des 26 à 35 ans (60,0 %) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes de moins de 20 ans – 0,0 % des personnes de ce groupe 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, 88,9 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est

décédé (48,0 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (17,6 %).

10.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 70,4 % étaient des conducteurs, 18,5, des piétons et 11,1 %, des passagers.

Parmi les différentes catégories de victimes, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (50,0 %) a été observée dans les collisions où un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 40,4 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 30,0 % de celles dans lesquelles un passager est décédé.

10.1.4 Type de véhicule. Les occupants d'autres véhicules routiers et de véhicules non routiers (formant le groupe autres véhicules) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 40,7 % se trouvaient dans une automobile, 25,9 % dans un camion/fourgonnette et 11,1 % étaient des motocyclistes.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un motocycliste est décédé (58,3 % par rapport à 50,0 %). Parmi les occupants d'automobile, 32,4 % 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 2016. 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 12 conducteurs tués en 2016; 11 de ces victimes (91,7 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, sept (63,6 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 26 à 35 ans représentaient 41,2 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que cinq des 11 conducteurs (45,5 %) 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 cinq des sept conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 26 à 35 ans représentaient 45,5 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Nouveau-Brunswick, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2016, puisque 86,7 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Nouveau-Brunswick, 43,6 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et 11 (64,7 %) des 17 conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 56,4 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 7,7 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 7,7 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 5,1 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 23,1 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

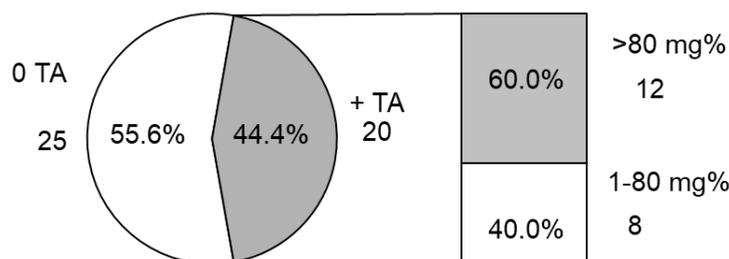
Tableau 10-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Nouveau-Brunswick, 2016

Catégorie de conducteurs	Nombre total de conducteurs décédés*	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	6	5	83.3	3	60.0	17.6	2	40.0	18.2
26-35	12	11	91.7	7	63.6	41.2	5	45.5	45.5
36-45	5	5	100.0	1	20.0	5.9	1	20.0	9.1
46-55	10	9	90.0	5	55.6	29.4	3	33.3	27.3
>55	10	7	70.0	1	14.3	5.9	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	36	31	86.1	16	51.6	94.1	11	35.5	100.0
Femme	9	8	88.9	1	12.5	5.9	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	27	23	85.2	8	34.8	47.1	5	21.7	45.5
Camion/fourgonnette	11	9	81.8	6	66.7	35.3	5	55.6	45.5
Motocyclette	6	6	100.0	3	50.0	17.6	1	16.7	9.1
Semi-remorque	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	23	20	87.0	12	60.0	70.6	9	45.0	81.8
Plusieurs véhicules	22	19	86.4	5	26.3	29.4	2	10.5	18.2
TOTAL	45	39	86.7	17	43.6	100.0	11	28.2	100.0

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

Dans la figure 10-1, la répartition du TA des conducteurs blessés mortellement a été extrapolée afin d'illustrer la répartition pour tous les conducteurs mortellement blessés. On peut y voir que 20 des 45 conducteurs mortellement blessés (44,4 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 12, soit 60,0 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 10-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Nouveau-Brunswick, 2016



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

10.2.1 Variations selon l'âge. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 41,2 % avaient entre 26 et 35 ans, 29,4 %, entre 46 et 55 ans, 17,6 %, entre 20 et 25 ans et 5,9 %, entre 36 et 45 ans et plus de 55 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 45,5 % avaient entre 26 et 35 ans, 27,3 %, entre 46 et 55 ans, 18,2 %, entre 20 et 25 ans et 9,1 % entre 36 et 45 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (63,6 %). Par contre, aucun (0,0 %) des conducteurs de 16 à 19 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 94,1 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 100,0 % 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 (36 des 45 victimes ou 80,0 % étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (51,6 % et 12,5 %, respectivement). En outre, 61,8 % des conducteurs et 0,0 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

10.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 47,1 % étaient des automobilistes, 35,3 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 17,6 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 45,5 % étaient des automobilistes et des conducteurs de camions/fourgonnettes et 9,1 % étaient des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 66,7 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 50,0 % des motocyclistes et 34,8 % des automobilistes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool. L'unique conducteur de semi-remorque mortellement blessé n'avait pas consommé d'alcool.

10.2.4 Variations selon le genre de collision. Un peu plus de la moitié des conducteurs décédés (23 sur 45) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause 70,6 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et 81,8 % 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 cinquièmes des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (60,0 %) avaient un TA positif, comparativement à 26,3 % 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 2016 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, 248 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions, 27,4 % étaient liées à l'alcool.

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

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 (52,6 %). 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 (13,9 %).

10.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 70,6 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (29,8 % et 23,2 %, respectivement).

Tableau 10-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant
provoqué des blessures graves : Nouveau-Brunswick, 2016

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	19	10	52.6	14.7
20-25	36	14	38.9	20.6
26-35	39	14	35.9	20.6
36-45	38	13	34.2	19.1
46-55	39	6	15.4	8.8
>55	72	10	13.9	14.7
Indéterminé	5	1	20.0	1.5
<u>Sexe</u>				
Homme	161	48	29.8	70.6
Femme	82	19	23.2	27.9
Indéterminé	5	1	20.0	1.5
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	123	41	33.3	60.3
Camion/fourgonnette	82	20	24.4	29.4
Motocyclette	33	3	9.1	4.4
Semi-remorque	10	4	40.0	5.9
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	101	56	55.4	82.4
Plusieurs véhicules	147	12	8.2	17.6
TOTAL	248	68	27.4	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, 60,3 % étaient des conducteurs d'automobiles, 29,4 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 5,9 %, des conducteurs de semi-remorques et 4,4 % conduisaient 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 semi-remorques – 40,0 % de ces conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 33,3 % des conducteurs d'automobiles, à 24,4 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et à 9,1 % des motocyclistes.

10.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 82,4 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. C'est aussi parmi les conducteurs qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule (55,4 %) qu'on dénombre le plus grand nombre de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à seulement 8,2 % de 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 2016. 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 2016, puisque 86,7 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Tableau 10-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés
de véhicules routiers : Nouveau-Brunswick, 2016

Fréquence de consommation de drogues

Nombre total de conducteurs décédés	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
45	39	(86.7)	26	(66.7)

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	18	(69.2)
Stimulants du SNC	10	(38.5)
Dépresseurs du SNC	10	(38.5)
Anesthésiques dissociatifs	1	(3.8)
Analgésiques narcotiques	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, 26 sur 39 (66,7 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis représentait la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (69,2 %). 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 et les dépresseurs du SNC (38,5 %) et les anesthésiques dissociatifs (3,8 %).

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 2016. 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 – 2016. 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 2016. 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 25 en 2016. 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 jusqu'à son plus bas niveau en 2014 (17,6 %), s'élever en 2015 (34,9 %) et redescendre légèrement en 2016 (34,7 %).

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2011 à 2015, le nombre moyen de 19 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 31,7 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a augmenté de 9,4 % par rapport aux 31,7 % de la période de référence (de 2011 à 2015), s'établissant à 34,7 % en 2016. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on constate une hausse de 31,6 % par rapport à la moyenne de 19 pendant la période de référence (de 2011 à 2015) puisqu'il était à 25 en 2016.

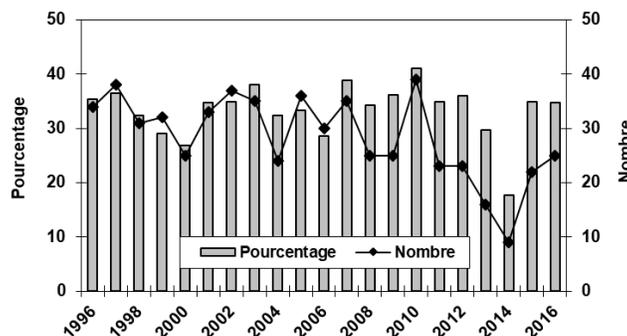
Tableau 10-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
 routiè re mettant en cause un conducteur ayant consommé de
 l'alcool: Nouveau Brunswick, 1996 - 2016

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	96	34	35.4
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
2016	72	25	34.7
période de référence 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 rs.

Figure 10-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
 ayant consommé de l'alcool : Nouveau-Brunswick, 1996 – 2016



10.5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiè rs mortellement blessés sur une période de 21 ans, soit de 1996 à 2016, 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).

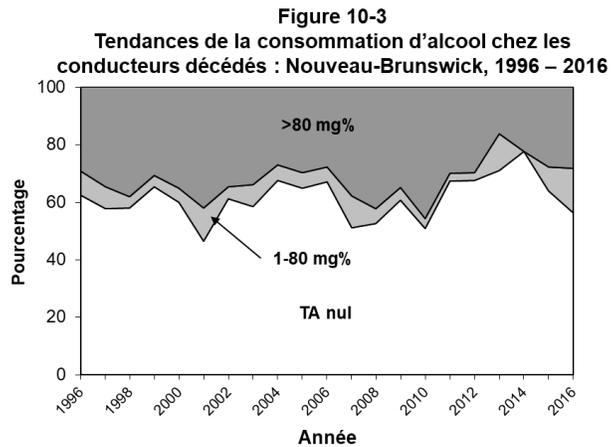
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a fluctué, atteignant son sommet en 2010 (45,6 %), puis diminuant de façon générale jusqu'en 2013 (16,1 %) avant de remonter en 2016 (28,2 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a diminué de façon générale entre 1996 (62,5 %) et 2001 (46,5 %), avant d'augmenter de façon générale jusqu'en 2006 (67,2 %), pour finir par descendre en 2010 (50,9 %), atteindre un sommet en 2014 (77,8 %) et glisser jusqu'en 2016 (56,4 %). 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, a diminué jusqu'en 2011 (2,5 %), s'est élevé en 2013 (12,9 %), a chuté à 0,0 % en 2014 pour atteindre un sommet en 2016 (15,4 %).

Comparativement à la période de référence de 2011 à 2015 indiquée au bas du tableau 10-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2016 a diminué de 16,6 % (passant de 67,6 % à 56,4 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 161,0 % (de 5,9 % à 15,4 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une augmentation de 6,4 % (de 26,5 % à 28,2 %).

Tableau 10-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés : Nouveau-Brunswick, 1996 - 2016

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
2016	45	39	86.7	22	56.4	6	15.4	11	28.2
période de référence 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.



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 2016. 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 2011 et 2015, la période de référence, est de 30,8 %. En 2016, 44,4 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif, soit une hausse de 44,2 % par rapport à la période de base.

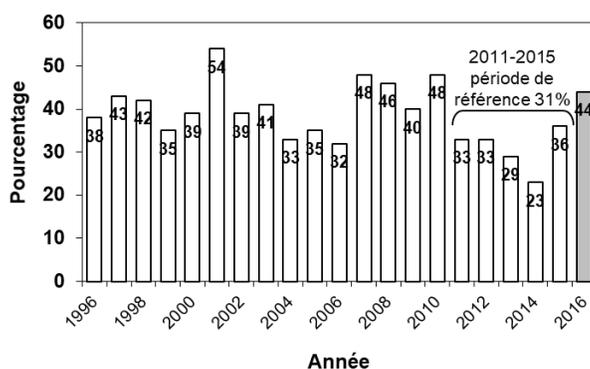
Tableau 10-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Nouveau-Brunswick, 1996 - 2016

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
2016	45	25	55.6	20	44.4
période de référence 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 - 2016



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 référence 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 entrerait 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 %) et de monter de nouveau en 2016 (27,4 %).

Pendant la période de référence (de 2011 à 2015), 25,5 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2016, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte s'est élevé à 27,4 %, soit une augmentation de 7,4 %.

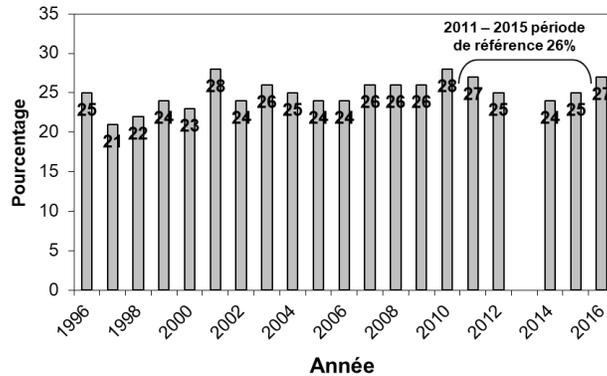
Tableau 10-8
Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans
des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrerait en
ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1996 - 2016

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)
2016	248	68	(27.4)
période de référence 2011 - 2015	239	61	(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 entrainé en ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1996 – 2016



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 17 ans (de 2000 à 2016). 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).

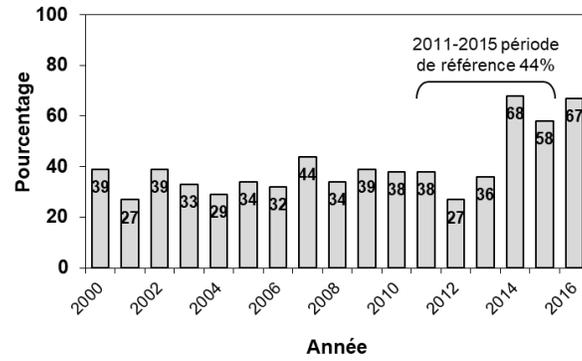
Comme on peut le constater au bas du tableau 10-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2011 à 2015, soit la période de référence, est de 43,8 %. En 2016, 66,7 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 52,3 % par rapport à la période de référence.

Tableau 10-9
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Nouveau-Brunswick, 2000 - 2016

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
2016	45	39	86.7	13	33.3	26	66.7
période de référence 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 - 2016



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 2016. 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 2016. 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 faisant partie du groupe des 20 à 25 ans ont été tuées dans des collisions routières en Nouvelle-Écosse en 2016. De plus, dans les 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, cinq personnes du groupe des 20 à 25 ans sont mortes dans des collisions liées à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 2016. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, c.-à-d. que 71,4 % des 20 à 25 ans ont été tués dans une collision liée à l'alcool.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les collisions liées à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces collisions. Par exemple, le nombre de décès liés à l'alcool chez les 20 à 25 ans représente 33,3 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 2016.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 50 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière en Nouvelle-Écosse en 2016. Dans 46 de ces cas (92,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Parmi ces cas connus, 15 (32,6 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (50 x 0,326), on peut déterminer qu'en Nouvelle-Écosse, en 2016, 16 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, 2016

Catégorie de victimes	Nombre total de décès*	Consommation d'alcool connue		Décès liés à l'alcool (DLA)		
		Nombre	% du total	Nombre	% des cas connus	% de tous les DLA
Groupe d'âge						
16-19	5	5	100.0	1	20.0	6.7
20-25	7	7	100.0	5	71.4	33.3
26-35	9	8	88.9	4	50.0	26.7
36-45	5	5	100.0	3	60.0	20.0
46-55	4	4	100.0	1	25.0	6.7
>55	20	17	85.0	1	5.9	6.7
Sexe						
Homme	31	29	93.5	13	44.8	86.7
Femme	19	17	89.5	2	11.8	13.3
Genre de victime						
Conducteur	39	35	89.7	13	37.1	86.7
Passager	6	6	100.0	1	16.7	6.7
Piéton	5	5	100.0	1	20.0	6.7
Type de véhicule						
Automobiles	27	23	85.2	6	26.1	40.0
Camions/fourgonnettes	11	11	100.0	3	27.3	20.0
Autres**	7	7	100.0	5	71.4	33.3
(Piétons)	5	5	100.0	1	20.0	6.7
TOTAL	50	46	92.0	15	32.6	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.

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

11.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 33,3 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans, 26,7 % avaient entre 26 et 35 ans, 20,0 %, entre 36 et 45 ans et 6,7 % avaient entre 16 et 19 ans, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne des groupes des 20 à 25 ans est décédée (71,4 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes du groupe des plus de 55 ans (5,9 %).

11.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 86,7 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (44,8 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (11,8 %).

11.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 86,7 % étaient des conducteurs et 6,7 % étaient des passagers et des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (37,1 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L'alcool était en cause dans 20,0 % des collisions dans lesquelles un piéton est décédé et dans 16,7 % de celles dans lesquelles un passager est décédé.

11.1.4 Type de véhicule. Les motocyclistes et les occupants de véhicules non routiers (formant le groupe autres véhicules) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 40,0 % se trouvaient dans une automobile, 33,3 % étaient à autre véhicule, et 20,0 % étaient des occupants de camion/fourgonnette.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'autre véhicule est décédé (71,4 %) était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette (27,3 %) ou d'automobile est décédé (26,1 %).

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 2016. Le tableau 11-2 présente les données selon le groupe d'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision (un ou plusieurs véhicules) pour les conducteurs de véhicules routiers décédés dans les 30 jours de collisions survenues sur les voies publiques (voir la section 2.2.2).

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

Prenons par exemple le groupe des 20 à 25 ans, parmi lesquels il y a eu six conducteurs tués en 2016; ces six victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, quatre (66,7 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 36,4 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que trois des six conducteurs (50,0 %) mortellement blessés du groupe des 20 à 25 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient 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 37,5 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Nouvelle-Écosse, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2016, puisque 86,5 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Nouvelle-Écosse, 34,4 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et huit des onze conducteurs mortellement blessés (72,7 %) avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que les données ne soient pas indiquées dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- > 65,6 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 6,3 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 3,1 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 9,4 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 15,6 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

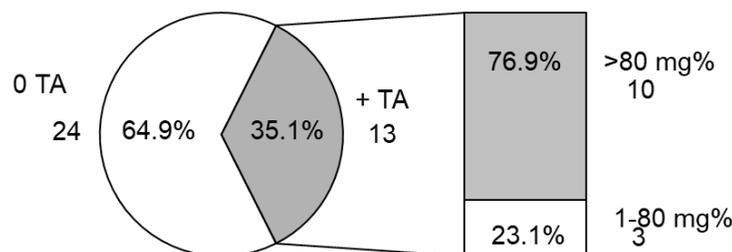
Tableau 11-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Nouvelle-Écosse, 2016

Catégorie de conducteurs	Nombre total de conducteurs décédés*	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
16-19	3	3	100.0	1	33.3	9.1	1	33.3	12.5
20-25	6	6	100.0	4	66.7	36.4	3	50.0	37.5
26-35	8	7	87.5	3	42.9	27.3	2	28.6	25.0
36-45	4	4	100.0	2	50.0	18.2	2	50.0	25.0
46-55	4	4	100.0	1	25.0	9.1	0	0.0	0.0
>55	12	8	66.7	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	22	18	81.8	9	50.0	81.8	6	33.3	75.0
Femme	15	14	93.3	2	14.3	18.2	2	14.3	25.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	21	18	85.7	5	27.8	45.5	4	22.2	50.0
Camion/fourgonnette	11	9	81.8	2	22.2	18.2	1	11.1	12.5
Motocyclette	5	5	100.0	4	80.0	36.4	3	60.0	37.5
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	14	12	85.7	7	58.3	63.6	6	50.0	75.0
Plusieurs véhicules	23	20	87.0	4	20.0	36.4	2	10.0	25.0
TOTAL	37	32	86.5	11	34.4	100.0	8	25.0	100.0

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

La répartition du TA des conducteurs blessés mortellement est illustrée à la figure 11-1. On peut y voir que 13 des 37 conducteurs mortellement blessés (35,6 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, 10 (76,9 %) avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 11-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers décédés:
Nouvelle-Écosse, 2016



* 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), 36,4 % avaient entre 20 et 25 ans, 27,3 %, entre 26 et 35 ans, 18,2 %, entre 36 et 45 ans et 9,1 % avaient entre 16 et 19 ans et entre 46 et 55 ans.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 37,5 % avaient entre 20 et 25 ans, 25,0 %, entre 26 et 35 et entre 36 et 45 ans et 12,5 % 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 (66,7 %). Par contre, aucun (0,0 %) des conducteurs de plus de 55 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 81,8 % 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 (22 des 37 victimes, ou 59,4 %, étaient des hommes). Les conductrices mortellement blessées étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (50,0 % et 14,3 %, respectivement). En outre, 66,7 % des conducteurs et 100,0 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

11.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 45,5 % étaient des automobilistes, 36,4 %, des motocyclistes et 18,2 %, 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 automobilistes, 37,5 %, des motocyclistes et 12,5 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 80,0 % des motocyclistes, 27,8 % des automobilistes et 22,2 % des conducteurs de camions/fourgonnettes mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

11.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins des deux cinquièmes des conducteurs décédés (14 des 37) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause 63,6 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et 75,0 % des conducteurs dont les facultés étaient affaiblies.

La raison de cette apparente disparité est que l'alcool est surreprésenté dans les collisions à un seul véhicule. Plus de la moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des collisions à un seul véhicule (58,3 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 20,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2016 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, 281 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 18,9 % étaient liées à l'alcool.

11.3.1 Âge des conducteurs. Les conducteurs des groupes de moins de 16 ans et 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 tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 24,5 % faisaient partie du groupe plus de 55 ans, 22,6 %, de celui des 20 à 25 ans, 17,0 %, de celui des 26 à 35 ans, 13,2 %, avaient entre 46 et 55 ans, 11,3 %, et de ceux de moins de 20 ans et des 36 à 45 ans.

Deux des cinq conducteurs de 20 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (40,0 %). Les groupes dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions étaient ceux des 46 et 55 ans (12,1 %) et des plus de 55 ans (13,0 %).

Tableau 11-3
Description des conducteurs* en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves : Nouvelle-Écosse, 2016

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>				
<20**	30	6	20.0	11.3
20-25	30	12	40.0	22.6
26-35	34	9	26.5	17.0
36-45	29	6	20.7	11.3
46-55	58	7	12.1	13.2
>55	100	13	13.0	24.5
<u>Sexe</u>				
Homme	188	39	20.7	73.6
Femme	93	14	15.1	26.4
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	153	32	20.9	60.4
Camion/fourgonnette	82	15	18.3	28.3
Motocyclette	38	4	10.5	7.5
Semi-remorque	5	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	3	2	66.7	3.8
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	116	37	31.9	69.8
Plusieurs véhicules	165	16	9.7	30.2
TOTAL	281	53	18.9	100.0

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

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

11.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 73,6 % étaient des hommes. Leur présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était plus importante que celle des femmes (20,7 % et 15,1 %, respectivement).

11.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 60,4 % conduisaient des automobiles, 28,3 %, des camions/fourgonnettes, 7,5 %, des motocyclettes et 3,8 %, des conducteurs d'autres véhicules routiers.

Parmi les conducteurs d'autres véhicules, 66,7 % étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves comparativement à 20,9 % des automobilistes, 18,3 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et à 10,5 % des motocyclistes. Aucun des conducteurs de semi-remorques n'a été en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Cependant, il faut traiter ces données avec prudence étant donné que ces deux sous-groupes se composent d'un petit nombre de conducteurs.

11.3.4 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. C'est aussi parmi les conducteurs qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 31,9 % qu'on dénombre le plus

grand nombre de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à seulement 9,7 % de 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 2016. 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 2016, puisque 86,5 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, 16 sur 32 (50,0 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis était la catégorie la plus fréquemment décelée chez ces conducteurs (62,5 %). Parmi les autres catégories ainsi dépistées chez les conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, on note les dépresseurs du SNC et les stimulants du SNC (37,5 % chacune), les analgésiques narcotiques (12,5 %) et les hallucinogènes (6,3 %).

**Tableau 11-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Nouvelle-Écosse, 2016**

Fréquence de consommation de drogues

Nombre total de conducteurs décédés	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
37	32	(86.5)	16	(50.0)

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

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs**
Cannabis	10	(62.5)
Dépresseurs du SNC	6	(37.5)
Stimulants du SNC	6	(37.5)
Analgésiques narcotiques	2	(12.5)
Hallucinogènes	1	(6.3)
Anesthésiques dissociatifs	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

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

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

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

Les sections 11.1 à 11.3 portaient sur trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : 1) le nombre et le pourcentage de personnes décédées à la suite de collisions liées à l'alcool; 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 2016. 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 – 2016. 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 2016. 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 jusqu'à un creux de 10 en 2015 et s'élever à 16 en 2016. Le pourcentage de victimes de collisions liées à l'alcool a baissé de 34,8 % en 1996 à 23,6 % en 2013, a monté à 26,9 % en 2014, a atteint un creux à 17,5 % en 2015, puis s'est élevé à 32,0 % en 2016.

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2011 à 2015, le nombre moyen de 16 décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 24,6 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a augmenté de 22,0 % par rapport aux 24,6 % de la période de référence (de 2011 à 2015), s'établissant à 30,0 % en 2016. 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 6,3 % par rapport à la moyenne de 16 pendant la période de référence (de 2011 à 2015) puisqu'il était à 15 en 2016.

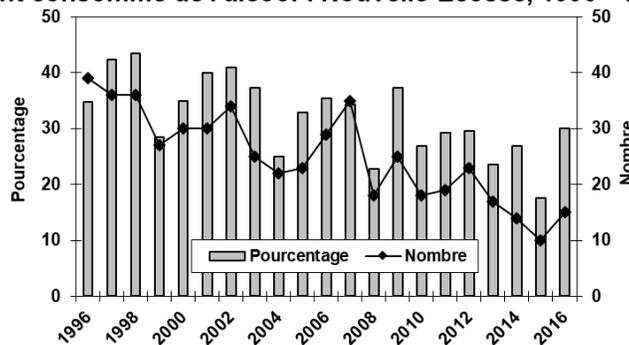
Tableau 11-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
 routiè re mettant en cause un conducteur ayant consommé de
 l'alcool: Nouvelle-Écosse, 1996 - 2016

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	79	18	22.8
2009	67	25	37.3
2010	67	18	26.9
2011	65	19	29.2
2012	78	23	29.5
2013	72	17	23.6
2014	52	14	26.9
2015	57	10	17.5
2016	50	15	30.0
période de référence 2011 - 2015	65	16	24.6

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

Figure 11-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
 ayant consommé de l'alcool : Nouvelle-Écosse, 1996 – 2016



11.5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiè rs mortellement blessés sur une période de 21 ans, soit de 1996 à 2016, 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).

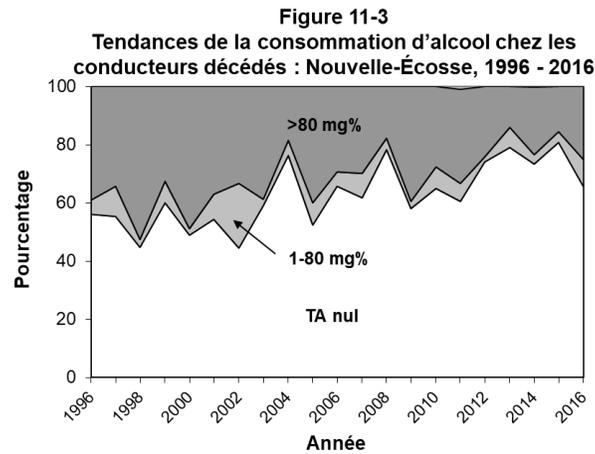
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite a atteint un sommet en 1998 (52,6 %), a diminué de façon générale jusqu'en 2013 (14,0 %), s'est élevé en 2014 (23,3 %), est redescendu en 2015 (15,4 %) et a remonté en 2016 (25,0 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté de façon générale à partir de 1996 (56,1 %) jusqu'en 2008 (78,4 %), puis il a fluctué jusqu'en 2014 (73,3 %), a atteint un sommet en 2015 (80,8 %) et a baissé en 2016 (65,6 %). 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 2014 (3,3 %) et s'est élevé jusqu'en 2016 (9,4 %).

Tableau 11-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés : Nouvelle-Écosse, 1996 - 2016

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	40	33	82.5	20	60.6	2	6.1	11	33.3
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
2016	37	32	86.5	21	65.6	3	9.4	8	25.0
période de référence 2011-2015	43	37	86.0	27	73.0	2	5.4	8	21.6

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

Comparativement à la période de référence de 2011 à 2015 indiquée au bas du tableau 11-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2016 a diminué de 10,1 % (passant de 73,7 % à 65,6 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une augmentation de 74,1 % (de 5,4 % à 9,4 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une augmentation de 15,7 % (de 21,6 % à 25,0 %).



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 2016. 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 2011 et 2015, la période de référence, est de 25,6 %. En 2016, 35,1 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une hausse de 37,1 % par rapport à la période de référence.

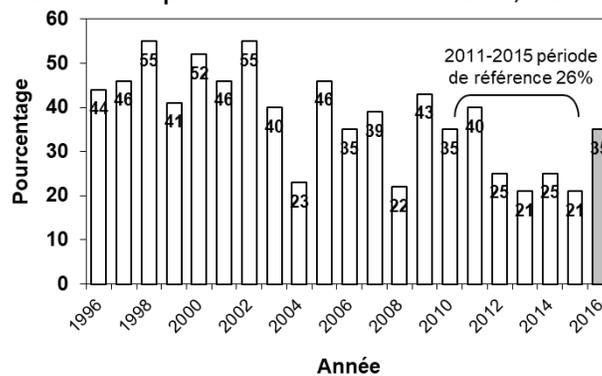
Tableau 11-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs de véhicules routiers
mortellement blessés : Nouvelle-Écosse, 1996 - 2016

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	40	24	60.0	16	40.0
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
2016	37	24	64.9	13	35.1
période de référence 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 - 2016



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. Comme il est indiqué à la section 11.3, au moment de la rédaction du présent rapport, les données sur les collisions de 2016 en Nouvelle-Écosse n'étaient pas disponibles. C'est pourquoi seules celles de 1996 à 2015 sont présentées dans la présente section. 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 25,8 % en 2010, atteindre un creux de 14,7 % en 2015, et se relever à 18,9 % en 2016.

Comme le montre le tableau 11-8, pendant la période de référence (de 2011 à 2015), 16,5 % en moyenne de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2016, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool était de 18,9 %, ce qui constitue une augmentation de 14,5 %.

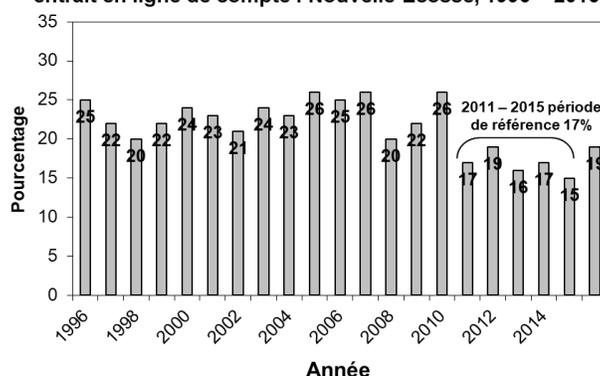
Tableau 11-8

Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1996 - 2016

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)
2016	281	53	(18.9)
période de référence 2011-2015	322	53	(16.5)

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

Figure 11-5
Pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1996 – 2016



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 17 ans (de 2000 à 2016). 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).

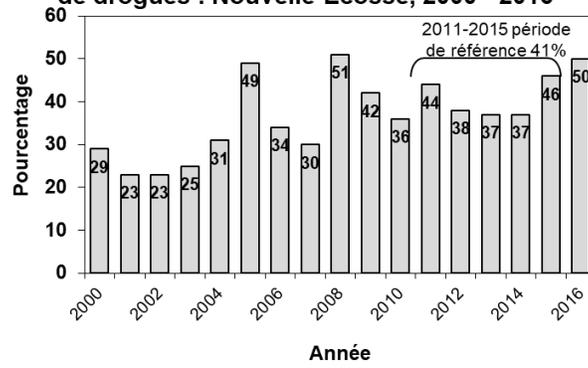
Comme on peut le constater au bas du tableau 11-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2011 à 2015, soit la période de référence, est de 40,5 %. En 2016, 50,0 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 23,4 % par rapport à la période de référence.

Tableau 11-9
 Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Nouvelle-Écosse, 2000 - 2016

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif	(% soumis au test)	Positif	(% soumis au test)
2000	56	35	62.5	25	71.4	10	28.6
2001	52	40	76.9	31	77.5	9	22.5
2002	40	35	87.5	27	77.1	8	22.9
2003	47	40	85.1	30	75.0	10	25.0
2004	44	32	72.7	22	68.8	10	31.3
2005	41	35	85.4	18	51.4	17	48.6
2006	46	35	76.1	23	65.7	12	34.3
2007	54	44	81.5	31	70.5	13	29.5
2008	54	43	79.6	21	48.8	22	51.2
2009	47	43	91.5	25	58.1	18	41.9
2010	40	39	97.5	25	64.1	14	35.9
2011	41	32	78.0	18	56.3	14	43.8
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
2016	37	32	86.5	16	50.0	16	50.0
période de référence 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 - 2016



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 2016. 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 2016. 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 de plus de 55 ans ont été tuées dans des collisions routières à l'Île-du-Prince-Édouard en 2016. De plus, dans cinq cas (83,3 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, en 2016, 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 20,0 % 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 25,0 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard en 2016.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 14 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière à l'Île-du-Prince-Édouard en 2016. Dans 12 cas (85,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Parmi ces cas connus, quatre (33,3 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (14 x 0,333), on peut déterminer qu'à l'Île-du-Prince-Édouard, en 2016, cinq personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.

12.1.1 Âge de la victime. Les victimes des groupes de moins de 16 ans et 26 à 35 ans ont été regroupés (formant le groupe des moins de 36 ans) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 50,0 % (voir la dernière colonne) avaient entre 36 et 45 ans et 25,0 %, moins de 36 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 36 à 45 ans est décédée (66,7 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes de plus de 55 ans (20,0 %).

Tableau 12-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 2016

Catégorie de victimes	Nombre total 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						
<36**	4	4	100.0	1	25.0	25.0
36-45	4	3	75.0	2	66.7	50.0
>55	6	5	83.3	1	20.0	25.0
Sexe						
Homme	10	10	100.0	4	40.0	100.0
Femme	4	2	50.0	0	0.0	0.0
Genre de victime						
Conducteur	11	11	100.0	4	36.4	100.0
Autre***	3	1	33.3	0	0.0	0.0
Type de véhicule						
Automobile	6	5	83.3	1	20.0	25.0
Motocyclette	4	4	100.0	2	50.0	50.0
Autre****	4	3	75.0	1	33.3	25.0
TOTAL	14	12	85.7	4	33.3	100.0

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

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

*** Passagers et piétons ont été regroupés afin d'éviter que l'une d'entre elles ne soit identifiée.

**** Personnes de deux types 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 (40,0 %) 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. Les passagers et les piétons ont été regroupés dans une catégorie ‘autre’ genre de victime afin d’éviter qu’une personne soit identifiée. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l’alcool, 100,0 % étaient des conducteurs de véhicule.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d’alcool la plus élevée (36,4 %) a été observée dans les collisions où un conducteur a été tué. L’alcool était en cause dans 0,0 % des collisions dans laquelle un autre type de victime est décédé.

12.1.4 Type de véhicule. Les occupants de camions/fourgonnettes, de véhicules non routiers, et les piétons (formant le groupe autres véhicules) de manière à ce qu’aucun d’entre eux ne puisse être identifié. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l’alcool, 50,0 % étaient des motocyclistes et 25,0 %, des occupants d’automobiles et d’autre véhicules.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l’alcool dans lesquelles un motocycliste est décédé (50,0 %) était supérieur au taux de collisions liées à l’alcool dans lesquelles un occupant d’automobile est décédé (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 2016. 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 26 à 45 ans, au sein duquel il y a eu six conducteurs tués en 2016; quatre de ces victimes (66,7 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, trois (75,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs de 26 à 45 ans mortellement blessés ayant consommé de l’alcool représentaient 75,0 % 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 26 à 45 ans (50,0 %) soumis à l’alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que deux des trois conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs du groupe de 26 à 45 ans représentaient 100,0 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. À l'Île-du-Prince-Édouard, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 2016, puisque 80,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

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

- > 50,0 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 25,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 12,5 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 12,5 % 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, 2016

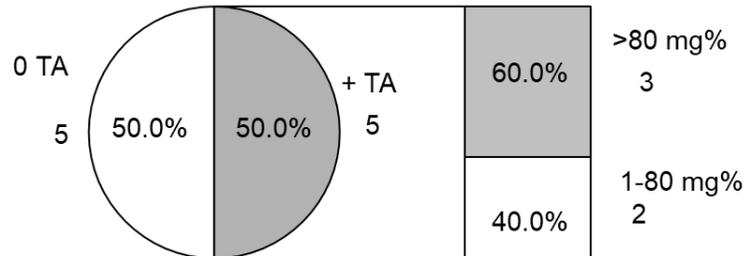
Catégorie de conducteurs	Nombre total de conducteurs décédés*	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
26-45**	6	4	66.7	3	75.0	75.0	2	50.0	100.0
>55	4	4	100.0	1	25.0	25.0	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	4	3	75.0	1	33.3	25.0	1	33.3	50.0
Camion/fourgonnette	2	2	100.0	1	50.0	25.0	0	0.0	0.0
Motocyclette	4	3	75.0	2	66.7	50.0	1	33.3	50.0
TOTAL	10	8	80.0	4	50.0	100.0	2	25.0	100.0

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

** Les conducteurs de deux groupes d'âge ont été regroupés afin d'éviter que l'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 cinq des 10 conducteurs mortellement blessés (50,0 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, trois (60,0 %) avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 12-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Île-du-Prince-Édouard, 2016



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

12.2.1 Variations selon l'âge. Les conducteurs des groupes de 26 à 35 ans et de 36 à 45 ans ont été regroupés (formant le groupe des 26 à 45 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), 75,0 % avaient entre 26 et 45 ans et 25,0 % avaient plus de 55 ans. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 100,0 % avaient entre 26 et 45 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 45 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (75,0 %). Par contre, 25,0 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

12.2.2 Variations selon le sexe. Les résultats détaillés concernant le genre de collisions ne sont pas fournis afin de préserver la confidentialité.

12.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 50,0 % étaient des motocyclistes et 25,0 %, des automobilistes et 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 automobilistes et des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 66,7 % des motocyclistes avaient consommé de l'alcool, comparativement à 50,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et à 33,3 % des automobilistes.

12.2.4 Variations selon le genre de collision. Les résultats détaillés concernant le genre de collisions ne sont pas fournis afin de préserver la confidentialité.

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 2016 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, 55 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 14,5 % 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, 2016

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**	8	4	50.0	50.0
26-35	9	0	0.0	0.0
36-45	6	1	16.7	12.5
46-55	6	0	0.0	0.0
>55	26	3	11.5	37.5
<u>Sexe</u>				
Homme	29	5	17.2	62.5
Femme	26	3	11.5	37.5
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	38	6	15.8	75.0
Camion/fourgonnette	7	0	0.0	0.0
Autre véhicule***	10	2	20.0	25.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	20	8	40.0	100.0
Plusieurs véhicules	35	0	0.0	0.0
TOTAL	55	8	14.5	100.0

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

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

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

12.3.1 Âge des conducteurs. Les conducteurs des groupes de 16 à 19 ans et de 20 ans à 25 ans ont été regroupés (formant le groupe de 16 ans à 25 ans) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 50,0 % faisaient partie des groupes des 16 à 25 ans, 37,5% des plus de 55 ans, et 12,5 % des 36 à 45 ans.

La moitié des conducteurs des groupes des 16 à 25 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (50,0 %). Les conducteurs le moins souvent représentés dans ce genre de collisions ont été ceux des groupes des 26 à 35 ans et des 46 à 55 ans (0,0 %).

12.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 62,5 % 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 (17,2 % et 11,5 %, respectivement).

12.3.3 Type de véhicule. Les motocyclistes et les conducteurs d'autres véhicules routiers ont été regroupés (formant le groupe des conducteurs d'autres véhicules) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 75,0 % étaient des conducteurs d'automobiles et 25,0 %, des conducteurs d'autre 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 d'autre véhicules, soit 20,0 % comparativement à 15,8 % pour les conducteurs d'automobiles. Les conducteurs de camions/fourgonnettes 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. C'est aussi parmi les conducteurs qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule (40,0 %) qu'on dénombre le plus grand nombre de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à 0,0 % de 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 2016. 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 élevée à l'Île-du-Prince-Édouard en 2015, puisque 80,0 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs mortellement blessés soumis à ces tests, six sur huit (75,0 %) ont obtenu un résultat positif. Les catégories les plus fréquemment décelées chez ces conducteurs étaient celles du cannabis, des dépresseurs du SNC, des analgésiques narcotiques (50,0 % pour chacune). Les stimulants du SNC ont été dépistés chez 33,3 % des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues.

Tableau 12-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement
blessés de véhicules routiers : Île-du-Prince-Édouard, 2016

Fréquence de consommation de drogues

Nombre total de conducteurs décédés	Conducteurs soumis au test de dépistage		Résultats positifs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du nombre soumis au test
10	8	(80.0)	6	(75.0)

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

Catégorie	Résultats positifs par catégorie	
	Nombre de conducteurs	% des conducteurs ayant eu des résultats positifs**
Cannabis	3	(50.0)
Dépresseurs du SNC	3	(50.0)
Analgésiques narcotiques	3	(50.0)
Stimulants du SNC	2	(33.3)
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 2016. 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 – 2016. 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 2016. 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 14 entre 1996 et 2006. Ce nombre a diminué jusqu'à un en 2014, de grimper à sept en 2015, et redescendre à cinq en 2016. 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, avant de chuter à 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 2016 (35,7 %).

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2011 à 2015, le nombre moyen de six décès attribuables à des collisions dans lesquelles un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause représentait 46,2 % de tous les décès. Cela signifie que le pourcentage de décès dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a diminué de 22,7 %, puisqu'il se situait à 46,2 % pendant la période de référence (de 2011 à 2015) et s'établissait à 35,7 % en 2016. 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 16,7 % par rapport à la moyenne de six pendant la période de référence de 2011 à 2015, puisqu'il était à cinq en 2016.

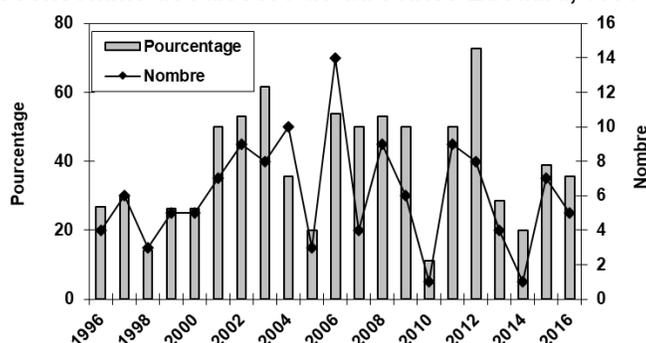
Tableau 12-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
 routièrè mettant en cause un conducteur ayant consommé de
 l'alcool: Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2016

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1996	15	4	26.7
1997	20	6	30.0
1998	21	3	14.3
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	9	50.0
2012	11	8	72.7
2013	14	4	28.6
2014	5	1	20.0
2015	18	7	38.9
2016	14	5	35.7
période de référence 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 routièrè dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routièrs.

Figure 12-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2016



12.5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés sur une période de 21 ans, soit de 1996 à 2016, 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 jusqu'en 2016 (25,0 %). 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 (16,7 %) avant de monter jusqu'en 2015 (63,6 %), et de redescendre en 2016 (50,0 %). Quant au pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg%, il était de 0,0 % au cours de la plupart des années de 1998 à 2009, puis il a atteint son plus haut niveau en 2012 (50,0 %) avant de redescendre jusqu'en 2015 (0,0 %) et de remonter en 2016 (25,0 %).

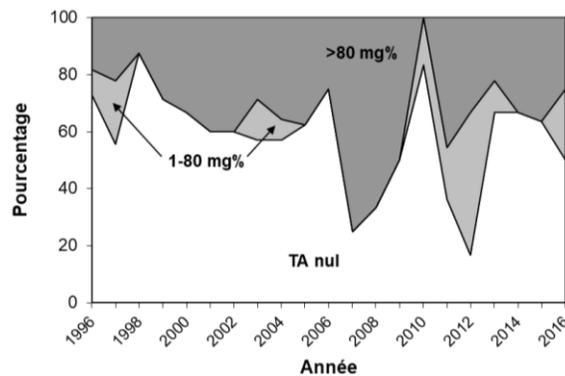
Comparativement à la période de référence de 2011 à 2015 indiquée au bas du tableau 12-6, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2016 est demeuré inchangé (50,0 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 100,0 % de 12,5 % à 25,0 %. En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 33,3 % entre les 37,5 % de la période de référence et les 25,0 % de 2016.

Tableau 12-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés : Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2016

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	13	11	84.6	7	63.6	0	0.0	4	36.4
2016	10	8	80.0	4	50.0	2	25.0	2	25.0
période de référence 2011-2015	9	8	88.9	4	50.0	0	0.0	4	50.0

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

Figure 12-3
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2016



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 2016. 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 2011 et 2015, la période de référence, est de 50,0 %. En 2016, 50,0 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA positif, de sorte qu'il n'y a eu aucun changement par rapport à la période de base.

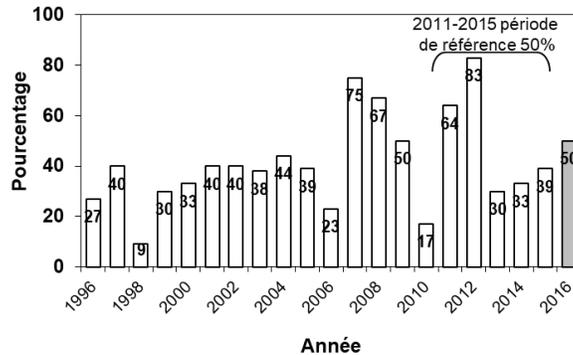
Tableau 12-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs mortellement blessés :
Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2016

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	13	8	61.5	5	38.5
2016	10	5	50.0	5	50.0
période de référence 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 - 2016



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 %), avant de se stabiliser entre 2010 et 2014 (25,0 %), de descendre à son plus bas niveau en 2015 (11,1 %) et de se relever en 2016 (14,5 %).

Comme l'illustre le tableau 12-8, pendant la période de référence (de 2011 à 2015), 22,4 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2016, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool a baissé à 14,5 %, soit une diminution de 35,3 %.

Tableau 12-8

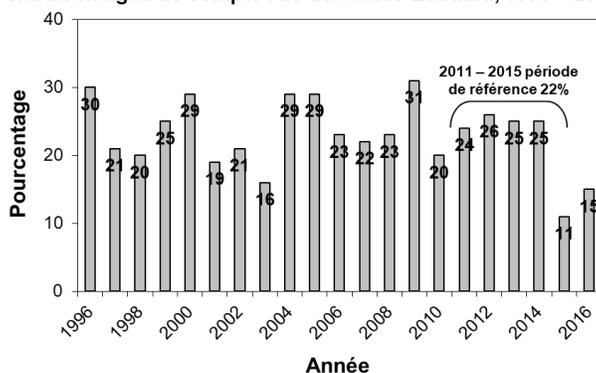
Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrain en ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1996 - 2016

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)
2016	55	8	(14.5)
période de référence 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 entrain en ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1996 – 2016



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 17 ans (de 2000 à 2016). 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).

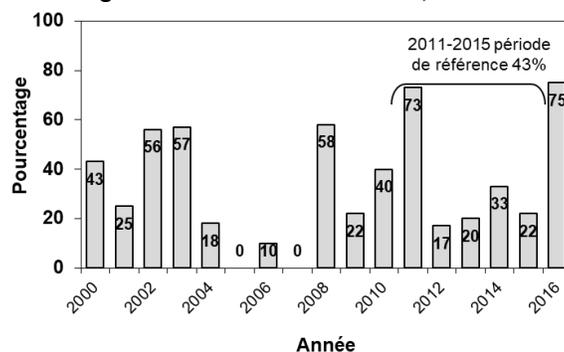
Comme on peut le constater au bas du tableau 12-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2011 à 2015, soit la période de référence, est de 42,9 %. En 2016, 75,0 % des conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage, soit une hausse de 74,8 % par rapport à la période de référence.

Tableau 12-9
Consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés de véhicules routiers : Île-du-Prince-Édouard, 2000 - 2016

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	9	75.0	7	77.8	2	22.2
2016	10	8	80.0	2	25.0	6	75.0
période de référence 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 - 2016



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 2016. 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 2016. 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 faisant partie du groupe des 36 à 45 ans ont été tuées dans des collisions routières à Terre-Neuve-et-Labrador en 2016. De plus, dans six cas (85,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à la collision.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des collisions liées à l'alcool. Ainsi, en 2016, deux personnes du groupe des 36 à 45 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 33,3 % des 36 à 45 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 36 à 45 ans représente 18,2 % de toutes les personnes décédées dans des collisions liées à l'alcool à Terre-Neuve-et-Labrador en 2016.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 42 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision routière à Terre-Neuve-et-Labrador en 2016. Dans 32 de ces cas (76,2 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Parmi ces cas connus, 11 (34,4 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes de collisions routières (42 x 0,344) on peut déterminer qu'à Terre-Neuve-et-Labrador, en 2016, 14 personnes sont décédées dans les 30 jours suivant une collision liée à l'alcool.

13.1.1 Âge de la victime. Les victimes des groupes de moins de 16 ans, 16 à 19 ans, et de 20 à 25 ans ont été regroupés (formant le groupe des moins de 26 ans) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 27,3 % (voir la dernière colonne) avaient entre moins de 26 ans et 18,2 % avaient entre 26 et 35 ans, entre 36 et 45 ans, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans.

La fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux collisions dans lesquelles une personne du groupe moins de 26 ans est décédée (50,0 %). La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes de groupe de plus de 55 ans (22,2 %).

Tableau 13-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Terre-Neuve-et-Labrador, 2016

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						
<26**	6	6	100.0	3	50.0	27.3
26-35	10	6	60.0	2	33.3	18.2
36-45	7	6	85.7	2	33.3	18.2
46-55	5	5	100.0	2	40.0	18.2
>55	14	9	64.3	2	22.2	18.2
Sexe						
Homme	26	21	80.8	6	28.6	54.5
Femme	16	11	68.8	5	45.5	45.5
Genre de victime						
Conducteur	20	17	85.0	5	29.4	45.5
Passager	13	11	84.6	3	27.3	27.3
Piéton	5	4	80.0	3	75.0	27.3
Indéterminé	4	0	0.0	0	0.0	0.0
Type de véhicule						
Automobile	9	5	55.6	2	40.0	18.2
Camion/fourgonnette	23	18	78.3	5	27.8	45.5
Autres véhicules***	5	5	100.0	1	20.0	9.1
(Piéton)	5	4	80.0	3	75.0	27.3
TOTAL	42	32	76.2	11	34.4	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.

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

*** Personnes qui occupent trois types de véhicules ont été regroupées afin d'éviter que l'une d'entre elles ne soit identifiée.

13.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans une collision liée à l'alcool, 54,5 % étaient des hommes. Toutefois, la fréquence de consommation d'alcool dans les collisions dans lesquelles une femme est décédée (45,5 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les collisions dans lesquelles un homme est décédé (28,6 %).

13.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 45,5 % étaient des conducteurs et 27,3 %, des passagers et des piétons.

Dans chacune des catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (75,0 %) a été observée dans les collisions où un piéton a été tué. L'alcool était en cause dans 29,4 % des collisions dans lesquelles un conducteur est décédé et dans 27,3 % des collisions dans lesquelles un passager est décédé.

13.1.4 Type de véhicule. Les motocyclistes, les occupants d'autres véhicules routiers, et les occupants de véhicules non routiers (formant le groupe autres véhicules) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. Parmi toutes les personnes décédées dans une collision liée à l'alcool, 45,5 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette, 18,2 % dans une automobile et 9,1 %, dans un autre véhicule.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant d'automobile est décédé (40,0 %) était supérieur au taux de collisions liées à l'alcool dans lesquelles un occupant de camion/fourgonnette est décédé (27,8 %). Un des cinq occupants d'autres véhicules (20,0 %) 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 2016. 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 55 ans, parmi lesquels il y a eu cinq conducteurs tués en 2016; ces cinq victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, trois (60,0 %) avait un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 36 à 55 ans représentaient 75,0 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'un des cinq conducteurs (20,0 %) mortellement blessés du groupe des 36 à 55 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avait un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie qu'un des trois conducteurs qui avaient bu avait un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 36 à 55 ans représentaient 50,0 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. À Terre-Neuve-et-Labrador, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 2016, puisque 100,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

À Terre-Neuve-et-Labrador, 21,1 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et deux conducteurs mortellement blessés sur quatre (50,0 %) 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 :

- > 78,9 % avaient un TA de 0 mg%;
- > 5,3 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- > 5,3 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- > 0,0 % avaient un TA entre 81 et 160 mg%;
- > 10,5 % avaient un TA de plus de 160 mg%.

Tableau 13-1
Décès dans des collisions liées à l'alcool : Terre-Neuve-et-Labrador, 2016

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						
<26**	6	6	100.0	3	50.0	27.3
26-35	10	6	60.0	2	33.3	18.2
36-45	7	6	85.7	2	33.3	18.2
46-55	5	5	100.0	2	40.0	18.2
>55	14	9	64.3	2	22.2	18.2
Sexe						
Homme	26	21	80.8	6	28.6	54.5
Femme	16	11	68.8	5	45.5	45.5
Genre de victime						
Conducteur	20	17	85.0	5	29.4	45.5
Passager	13	11	84.6	3	27.3	27.3
Piéton	5	4	80.0	3	75.0	27.3
Indéterminé	4	0	0.0	0	0.0	0.0
Type de véhicule						
Automobile	9	5	55.6	2	40.0	18.2
Camion/fourgonnette	23	18	78.3	5	27.8	45.5
Autres véhicules*** (Piéton)	5	5	100.0	1	20.0	9.1
TOTAL	42	32	76.2	11	34.4	100.0

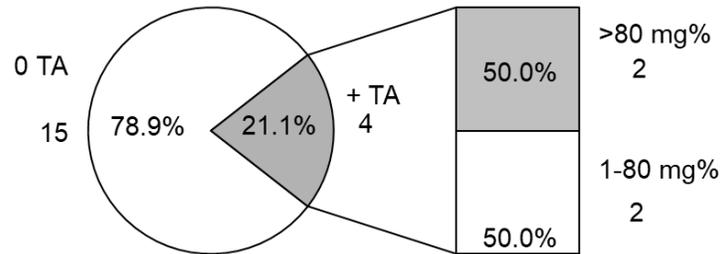
* Personnes décédées dans les 30 jours suivant une collision routière dans laquelle était en cause au moins un des principaux types de véhicules routiers.

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

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

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 quatre des 19 conducteurs mortellement blessés (21,1 %) avaient un TA positif. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, deux, soit 50,0 %, avaient un TA de plus de 80 mg%.

Figure 13-1
TA* des conducteurs de véhicules routiers
décédés : Terre-Neuve-et-Labrador, 2016



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

13.2.1 Variations selon l'âge. Les conducteurs de 20 à 25 ans et ceux de 26 à 35 ans (formant le groupe des 20 à 35 ans) et les conducteurs de 36 à 45 ans et ceux de 46 à 55 (formant le groupe des 36 à 55 ans) ont été regroupés 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), 75,0 % avaient entre 36 et 55 ans et 25,0 %, entre 20 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%), 50,0 % avaient entre 20 et 35 ans et entre 36 et 55 ans.

Si l'on compare la fréquence de la consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés entre les groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés du groupe des 36 à 55 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (60,0 %). Par contre, aucun (0,0 %) des conducteurs mortellement blessés du groupe de plus de 55 ans n'avait consommé d'alcool.

13.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 75,0 % 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 (15 des 19 victimes ou 78,9 % étaient des hommes). Cependant, les conductrices mortellement blessées étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conducteurs (25,0 % et 20,0 %, respectivement). Deux des trois conducteurs (66,7 %) qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise, alors que l'unique conductrice qui avait bu n'avait pas un TA supérieur à la limite permise.

13.2.3 Variations selon le type de véhicule. Les motocyclistes et les conducteurs de semi-remorques ont été regroupés (formant le groupe des conducteurs d'autres véhicules) 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), les conducteurs de camions/fourgonnettes représentaient 75,0 % et les conducteurs d'autre véhicules, 25,0 %. Parmi les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 100,0 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 27,3 % des conducteurs de camions/fourgonnettes mortellement blessés et 25,0 % des conducteurs d'autres véhicules mortellement blessés avaient consommé de l'alcool, comparativement à 0,0 % des automobilistes et des conducteurs de semi-remorques.

13.2.4 Variations selon le genre de collision. Un peu moins des trois cinquièmes des conducteurs décédés (11 sur 19) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces accidents mettaient en cause 100,0 % des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool et 100,0 % 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 (36,4 %) avaient un TA positif, comparativement à 0,0 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions liées à l'alcool dans lesquelles une personne a été blessée grièvement en 2016 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, 138 conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces collisions 15,2 % étaient liées à l'alcool.

13.3.1 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 46 à 55 ans. Les conducteurs du groupe des plus de 55 ans représentaient 14,3 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Près de la moitié des conducteurs du groupe des 46 à 55 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (46,2 %). Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions a été celui des 26 à 35 ans (7,1 %).

13.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 47,6 % étaient des hommes. Toutefois, la présence des femmes dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était légèrement plus importante que celle des hommes (17,2 % et 16,9 %, 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, 2016

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	5	2	40.0	9.5
20-25	18	2	11.1	9.5
26-35	14	1	7.1	4.8
36-45	13	1	7.7	4.8
46-55	13	6	46.2	28.6
>55	25	3	12.0	14.3
Indéterminé	50	6	12.0	28.6
<u>Sexe</u>				
Homme	59	10	16.9	47.6
Femme	29	5	17.2	23.8
Indéterminé	50	6	12.0	28.6
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	60	11	18.3	52.4
Camion/fourgonnette	58	8	13.8	38.1
Motocyclette	15	1	6.7	4.8
Autre véhicule**	5	1	20.0	4.8
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	51	18	35.3	85.7
Plusieurs véhicules	87	3	3.4	14.3
TOTAL	138	21	15.2	100.0

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

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

13.3.3 Type de véhicule. Les conducteurs de semi-remorques et les autres véhicules routiers ont été regroupés (formant le groupe des conducteurs d'autres véhicules) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 52,4 % étaient des conducteurs d'automobiles, 38,1 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 4,8 %, de motocyclettes et d'autres véhicules.

Les groupes les plus susceptibles d'être représentés dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves étaient ceux des conducteurs d'autres véhicules (20,0 %) et des conducteurs d'automobiles (18,3 %), comparativement à 13,8 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes, et 6,7 % pour les motocyclistes.

13.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 85,7 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. C'est aussi parmi les conducteurs qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule (35,3 %) qu'on dénombre le plus

grand nombre de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à 3,4 % de 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 2016. 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 2016, puisque 36,8 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

Parmi les conducteurs soumis à ces tests, cinq sur sept (71,4 %) ont obtenu un résultat positif. Le cannabis et les stimulants du SNC étaient les catégories de drogues les plus fréquemment décelées chez ces conducteurs (60,0 %). 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 (40,0 %) et les analgésiques narcotiques (20,0 %).

Tableau 13-4
Consommation de drogues des conducteurs* mortellement blessés de
véhicules routiers : Terre-Neuve-et-Labrador, 2016

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
19	7	(36.8)	5	(71.4)

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	3	(60.0)
Stimulants du SNC	3	(60.0)
Dépresseurs du SNC	2	(40.0)
Analgésiques narcotiques	1	(20.0)
Hallucinogènes	0	(0.0)
Anesthésiques dissociatifs	0	(0.0)
Inhalants	0	(0.0)

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

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

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 2016. 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 – 2016. 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 2016. 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'à 10 en 2014 et est remonté à 13 en 2016. 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 fluctuer jusqu'en 2016 (31,0 %).

Comme on peut le voir, au bas du tableau, pendant la période de référence de 2011 à 2015, le nombre moyen de 12 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 1,9 %, puisqu'il se situait à 31,6 % pendant la période de référence (de 2011 à 2015) et s'établissait à 31,0 % en 2016. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on constate une augmentation de 8,3 % par rapport à la moyenne de 12 pendant la période de référence (de 2011 à 2015) puisqu'il était à 13 en 2016.

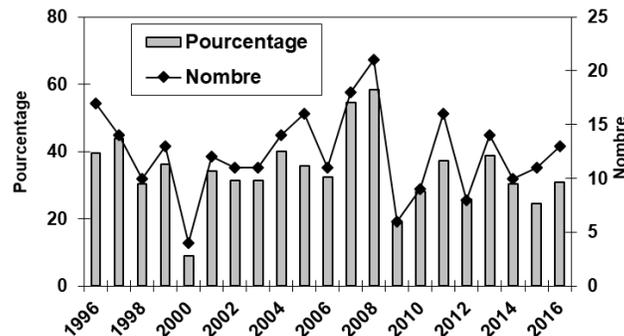
Tableau 13-5
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à une collision**
 routiè re mettant en cause un conducteur ayant consommé de
 l'alcool : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2016

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
2016	42	13	31.0
période de référence 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.

Figure 13-2
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
 ayant consommé de l'alcool : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2016



13.5.2 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 21 ans, soit de 1996 à 2016, 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 atteint un sommet en 1999 (57,1 %), a glissé jusqu'en 2009 (14,3 %), puis a augmenté de façon générale jusqu'en 2014 (31,6 %) avant de chuter jusqu'à un creux en 2016 (10,5 %). 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 2016 (78,9 %). 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 10,5 % en 2016.

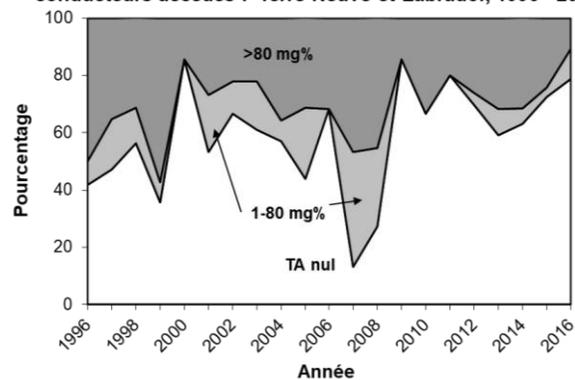
Comparativement à la période de référence de 2011 à 2015, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA nul en 2016 a augmenté de 13,4 % (passant de 69,6 % à 78,9 %). Parmi ceux qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg%, on note une hausse de 144,2 % (de 4,3 % à 10,5 %). En ce qui concerne ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, on observe une diminution de 59,8 % (de 26,1 % à 10,5 %).

Tableau 13-6
Consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2016

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
2016	19	19	100.0	15	78.9	2	10.5	2	10.5
période de référence 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 - 2016



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 2016. 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 2011 et 2015, la période de référence, est de 32,0 %. En 2016, 21,1 % des conducteurs avaient un TA positif, soit une baisse de 34,1 % par rapport à la période de référence.

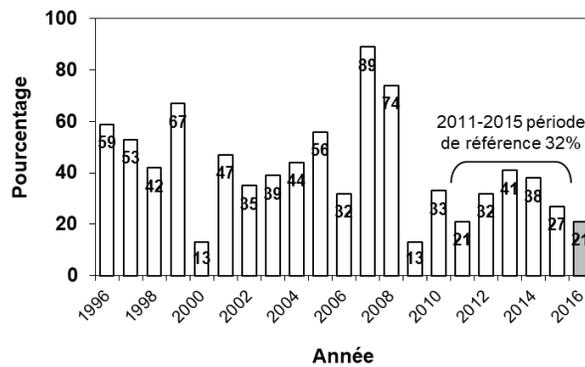
Tableau 13-7
Consommation d'alcool* chez les conducteurs mortellement blessés :
Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2016

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
2016	19	15	78.9	4	21.1
période de référence 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 - 2016



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 2012 à 2015. Ces données seront comparées à 2016. Le tableau 13-8 et la figure 13-5 contiennent de l'information sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a augmenté de façon générale entre 1996 (20,9 %) et 1999 (25,2 %), a dégringolé à 15,7 % en 2000, a augmenté de façon générale jusqu'à 23,3 % en 2004, avant de baisser à un creux de 7,4 % en 2014 et de remonter jusqu'en 2016 (15,2 %).

Tableau 13-8

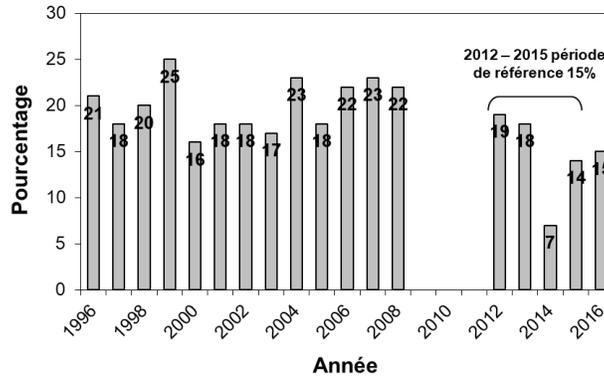
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Terre-Neuve-et-Labrador, 1996 - 2016

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)
2016	138	21	(15.2)
période de référence 2012-2015	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 (2012 – 2015), 14,7 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2016, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool était de 15,2 %, ce qui constitue une augmentation de 3,4 %.

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 – 2016



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 17 ans (de 2000 à 2016). 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).

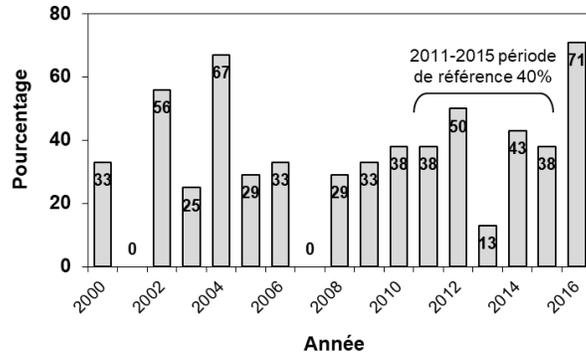
Comme on peut le constater au bas du tableau 13-9, le pourcentage des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues de 2011 à 2015, soit la période de référence, est de 40,0 %. En 2016, le pourcentage moyen des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage était de 71,4 %, ce qui représente une hausse de 78,5 % 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 - 2016

Année	Nombre de conducteurs*	Conducteurs soumis au test de dépistage	(% du total)	Conducteurs soumis au test de dépistage de drogues			
				Négatif	(% soumis au test)	Positif	(% soumis au test)
2000	24	6	25.0	4	66.7	2	33.3
2001	17	6	35.3	6	100.0	0	0.0
2002	20	9	45.0	4	44.4	5	55.6
2003	18	4	22.2	3	75.0	1	25.0
2004	16	6	37.5	2	33.3	4	66.7
2005	18	7	38.9	5	71.4	2	28.6
2006	22	9	40.9	6	66.7	3	33.3
2007	18	4	22.2	4	100.0	0	0.0
2008	23	7	30.4	5	71.4	2	28.6
2009	23	9	39.1	6	66.7	3	33.3
2010	18	8	44.4	5	62.5	3	37.5
2011	29	8	27.6	5	62.5	3	37.5
2012	25	12	48.0	6	50.0	6	50.0
2013	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
2016	19	7	36.8	2	28.6	5	71.4
période de référence 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 - 2016



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 2016. 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 quatre – et de conducteurs mortellement blessés – seulement deux – 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 2016, quatre personnes sont décédées à la suite d'une collision routière au Yukon. Dans tous les cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, deux cas (50,0 %) 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 2016. 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 deux conducteurs mortellement blessés en 2016. Tous deux ont été soumis à un alcootest. En raison du petit nombre de cas, il n'y a pas d'analyse détaillée de la consommation d'alcool ou de drogues.

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 2016 au Yukon. Une

mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des collisions avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans une collision liée à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée ne comportait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre de collision grave qu'un VUN, la police a noté la présence d'alcool, autrement dit qu'au moins un des conducteurs en cause avait consommé de l'alcool (voir la section 2.2.4).

Les résultats sont indiqués au tableau 14-1 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit (voir 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 11,1 % 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, 2016

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	0	0.0	0.0
26-35	3	1	33.3	33.3
36-45	4	0	0.0	0.0
46-55	5	1	20.0	33.3
>55	11	1	9.1	33.3
<u>Sexe</u>				
Homme	18	2	11.1	66.7
Femme	9	1	11.1	33.3
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	5	0	0.0	0.0
Camion/fourgonnette	17	3	17.6	100.0
Motocyclette	5	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	13	3	23.1	100.0
Plusieurs véhicules	14	0	0.0	0.0
TOTAL	27	3	11.1	100.0

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

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

14.3.1 Âge des conducteurs. Les conducteurs de 16 à 19 ans et ceux de 20 à 25 ans ont été regroupés (formant le groupe des 36 à 55 ans) de manière à ce qu'aucun d'entre eux ne puisse être identifié. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 33,3 % avaient entre 26 et 35 ans, entre 46 et 55 ans, et plus de 55 ans.

Au sein des groupes d'âge, 33,3 % des conducteurs ayant entre 26 et 35 ans étaient en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Les groupes dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre de collisions ont été ceux ayant entre 16 et 25 ans et 36 et 45 ans (0,0 %).

14.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 66,7 % étaient des hommes. La présence dans les collisions liées à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était la même pour les femmes et les hommes (11,1 %).

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

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de camions/fourgonnettes – 17,6 % de ces conducteurs étaient en cause dans des collisions liées à l'alcool, comparativement à 0,0 % des conducteurs d'automobiles et 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. C'est parmi les conducteurs qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules (23,1 %) qu'on dénombre le plus grand nombre de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 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 2016, il n'y a eu au Yukon que deux conducteurs de véhicules routiers mortellement blessés. Un seul a été soumis à un test de dépistage de drogues. En raison du petit nombre de cas, il n'y a pas d'analyse détaillée de la consommation d'alcool ou de drogues.

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 2016. 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 – 2016. 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 2016. 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 jusqu'en 2016. 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 a fini par remonter à 50,0 % en 2016.

Comme on peut le voir, pendant la période de référence de 2011 à 2015, le nombre moyen de deux 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 est demeuré inchangé, puisqu'il était 50,0 % pendant la période de référence (de 2011 à 2015) et de 50,0 % en 2016. En ce qui concerne le nombre de personnes décédées à la suite de collisions dans lesquelles un conducteur avait consommé de l'alcool, on ne constate aucun changement par rapport à la moyenne de deux pendant la période de référence (de 2011 à 2015) puisqu'il était à deux en 2016.

Tableau 14-2

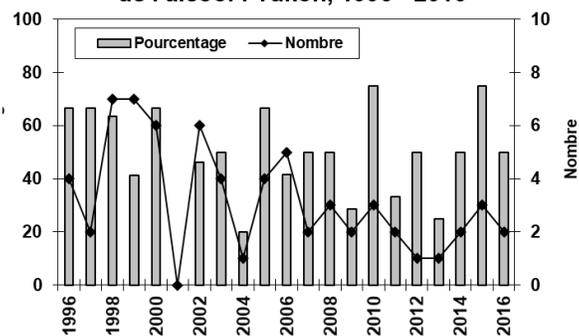
Nombre* et pourcentage de décès** attribuables à une collision routière mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Yukon, 1996 - 2016

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	4	2	50.0
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	4	3	75.0
2016	4	2	50.0
période de référence 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 - 2016



14.5.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés. En raison du trop petit nombre de cas, soit deux conducteurs mortellement blessés en 2016, toute tendance que l'on tenterait d'établir serait peu fiable; par conséquent, aucune n'est présentée dans les tableaux et figures.

14.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Au Yukon, les données permettant de connaître la gravité de la collision pour les victimes ne sont disponibles que depuis 1998. Ainsi, les tableaux des tendances, dans la présente section, comprennent les données pour 1998 à 2016, plutôt que pour 1996 à 2016, 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 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 15,8 % en 2012, pour se relever en 2013 (26,1 %) et redescendre en 2016 (11,1 %).

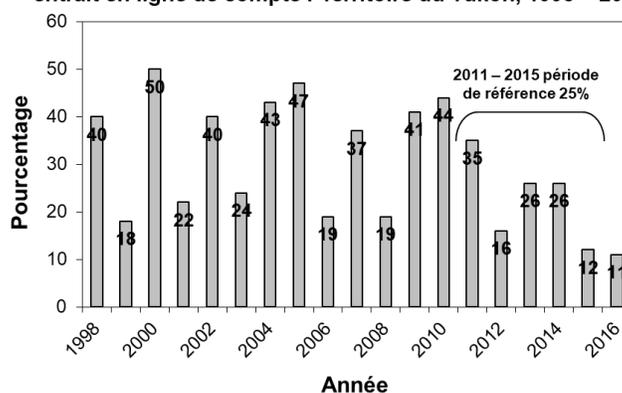
Comme le montre la figure 14-3, pendant la période de référence (2011 à 2015), 25,0 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2016, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool s'est élevé à 11,1 %, soit une diminution de 55,6 %.

Tableau 14-3
Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans
des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en
ligne de compte : Territoire du Yukon, 1998 - 2016

Année	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool	
		Nombre	%
1998	35	14	(40.0)
1999	57	10	(17.5)
2000	34	17	(50.0)
2001	36	8	(22.2)
2002	43	17	(39.5)
2003	29	7	(24.1)
2004	21	9	(42.9)
2005	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)
2015	26	3	(11.5)
2016	27	3	(11.1)
période de référence 2011-2015	24	6	(25.0)

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

Figure 14-2
Pourcentage des conducteurs en cause dans des
collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool
entrait en ligne de compte : Territoire du Yukon, 1998 – 2016



14.5.4 Consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés. En raison du trop petit nombre de cas, soit deux conducteurs mortellement blessés en 2016, 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 2016. 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 2016, trois personnes sont décédées à la suite d'une collision routière dans les Territoires du Nord-Ouest. Dans deux de ces cas (66,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Parmi eux, un cas (50,0 %) était lié à l'alcool.

15.2 Présence d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés

Les Territoires du Nord-Ouest comptaient un conducteur mortellement blessé en 2016. En raison du petit nombre de cas, il n'y a pas d'analyse détaillée de la consommation d'alcool ou de drogues.

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 2016 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, huit conducteurs étaient en cause dans des collisions dans lesquelles une personne a été grièvement blessée. Parmi ces conducteurs, cinq (62,5 %) 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, 2016

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Collisions liées à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool
<u>Âge</u>				
26-35	5	3	60.0	60.0
36-55**	3	2	66.7	40.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	5	4	80.0	80.0
Plusieurs véhicules	3	1	33.3	20.0
TOTAL	8	5	62.5	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 36 à 45 ans et ceux de 46 à 55 ans ont été regroupés (formant le groupe des 36 à 55 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, 60,0 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans par rapport à 40,0 % de celui des 36 à 55 ans.

Les deux tiers (66,7 %) des conducteurs de 36 à 55 ans et 60,0 % 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. Les résultats détaillés concernant le sexe des conducteurs ne sont pas fournis afin de préserver la confidentialité.

15.3.3 Type de véhicule. Les résultats détaillés concernant le type de véhicule ne sont pas fournis afin de préserver la confidentialité.

15.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 80,0 % l'ont été dans des collisions à un seul véhicule. C'est parmi les conducteurs qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule (80,0 %) qu'on dénombre le plus grand nombre de collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à 33,3 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

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 2016. En raison du petit nombre de cas, il n'y a pas d'analyse détaillée de la consommation d'alcool ou de drogues.

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

Les sections 15.1 à 15.3 portaient sur trois indicateurs du problème des collisions liées à l'alcool : 1) le nombre et le pourcentage de personnes décédées à la suite de collisions liées à l'alcool; 2) le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool; 3) le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. La section 15.4 concernait la consommation de drogues par les conducteurs mortellement blessés en 2016. 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 – 2016. En raison du petit nombre de collisions survenues sur des voies publiques mettant en cause des véhicules routiers (trois en 2016), 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 2016 – toute tendance serait statistiquement peu fiable et, par conséquent, aucune n'est indiquée.

15.5.3 Conducteurs en cause dans les collisions ayant provoqué des blessures graves. Le tableau 15-2 et la figure 15-1 contiennent de l'information sur les conducteurs de véhicules routiers en cause dans les collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Entre 1996 et 2000, le pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a augmenté de manière générale (de 35,7 % à sommet de 66,7 %), puis il a fluctué jusqu'en 2010, est descendu à 0,0 % en 2011 et 2012, s'est relevé en 2013 (37,5 %), a baissé en 2014 (0,0 %), puis il est remonté jusqu'en 2016 (62,5 %).

Pendant la période de référence (de 2011 à 2015), 25,0 % 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. En 2016, le pourcentage moyen de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool s'est élevé à 62,5 %, soit une augmentation de 150,0 % 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 2016 – toute tendance serait statistiquement peu fiable et, par conséquent, aucune n'est indiquée.

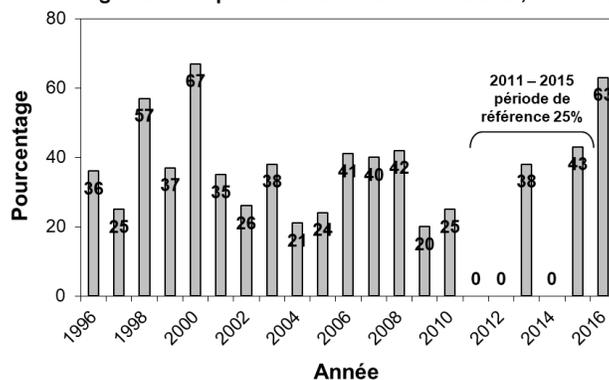
Tableau 15-2

Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrait en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest, 1996 - 2016

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)
2016	8	5	(62.5)
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 entrait en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest, 1996 – 2016



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 2016. 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 2016, 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 2016.

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

Quatre conducteurs de véhicules routiers ont été en cause dans une collision ayant provoqué des blessures graves au Nunavut en 2016. Dans aucun de ces cas, il ne s'agissait d'une collision liée à l'alcool.

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 2016.

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 2016. 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 – 2016. 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 2016 – 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. 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. En 2016, aucun (0,0 %) des conducteurs n'a été en cause dans une collision liée à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Comme le montre le tableau 16-1, pendant la période de référence (de 2011 à 2015), 0,0 % en moyenne des conducteurs en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves l'ont été dans des collisions liées à l'alcool. En 2016, le pourcentage de conducteurs en cause dans des collisions liées à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était de 0,0 %.

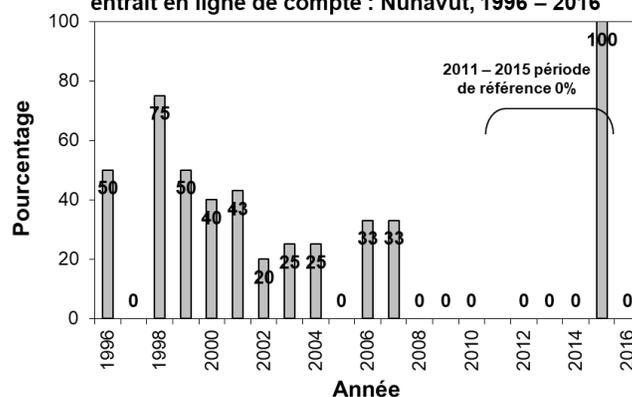
Tableau 16-1

Nombre et pourcentage des conducteurs de véhicules routiers en cause dans des collisions ayant provoqué des blessures graves* et où l'alcool entrain en ligne de compte : Nunavut, 1996 - 2016

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)
2016	4	0	(0.0)
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 entrain en ligne de compte : Nunavut, 1996 – 2016



16.5.4 Consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés. En raison du trop petit nombre de cas – aucun conducteur mortellement blessé en 2016 – 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.
- Brown, S.W.; Vanlaar, W.G.M. et Robertson, R.D. 2020. **Le problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada : 2015**. Ottawa, Ontario. Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.
- Fondation de recherches sur les blessures de la route. 2020. **Centre d'études sur la conduite avec facultés affaiblies par les drogues** (<https://druggeddriving.tirf.ca/fr/>).
- 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.
- 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>

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.