



Transports
Canada

Transport
Canada

Canada

Le problème des accidents liés à l'alcool au Canada : 1999

JANVIER 2002

TP 13883 F
Also available in english

Préparé par
D.R. Mayhew, S.W. Brown et H.M. Simpson
Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada
Ottawa (Ontario)

Sommaire

Le présent rapport décrit l'ampleur et les caractéristiques du problème des accidents liés à l'alcool au Canada, en 1999, ainsi que les tendances générales.

L'information contenue dans le rapport est tirée de deux bases de données nationales compilées et tenues à jour par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (FRBRC) et financées conjointement par Transports Canada et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Une de ces bases de données contient des renseignements sur les personnes mortellement blessées dans un accident de la route, tandis que l'autre fournit de l'information sur les personnes grièvement blessées au cours d'un accident.

Le titre et le contenu du présent rapport et de celui de l'année dernière diffèrent des rapports annuels antérieurs de la même série, produits par la FRBRC et financés par Transports Canada et le CCATM. Les rapports antérieurs portaient exclusivement sur le problème des accidents mortels, et notamment sur le nombre et le pourcentage de conducteurs (et de piétons) mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool. Le présent document (de même que celui de l'année dernière) fournit lui aussi des données sur les conducteurs et les piétons mortellement blessés, mais il élargit le cadre d'étude de l'ampleur du problème des accidents liés à l'alcool de deux façons : il examine le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à la consommation d'alcool et il se penche sur le rôle de l'alcool dans les accidents où une personne a été grièvement blessée, sans être tuée.

Ainsi, divers indicateurs sont utilisés dans le rapport pour estimer l'ampleur et l'étendue du problème des accidents liés à l'alcool au Canada, en 1999, 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 accidents liés 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 accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte.

De plus, ces indicateurs sont présentés séparément pour chaque province et territoire.

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	v
1.0 Introduction	1
2.0 Sources de données et indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool	3
2.1 Sources des données.....	3
2.1.1 La Base de données sur les accidents mortels.....	4
2.1.2 La Base de données sur les accidents ayant provoqué des blessures graves.....	8
2.2 Indicateurs du problème.....	12
2.2.1 Le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool.....	12
2.2.2 Le nombre et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.....	13
2.2.3 Le nombre et le pourcentage de piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.....	13
2.2.4 Le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte.....	14
3.0 Canada	15
3.1 Décès dans des accidents liés à l'alcool.....	15
3.1.1 Âge.....	17
3.1.2 Sexe.....	17
3.1.3 Genre de victime.....	18
3.1.4 Type de véhicule.....	18
3.2 Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés.....	18
3.2.1 Variations selon l'âge.....	20
3.2.2 Variations selon le sexe.....	22
3.2.3 Variations selon le type de véhicule.....	23
3.2.4 Variations selon le genre de collision.....	28
3.3 Consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés.....	29
3.3.1 Variations selon l'âge.....	30
3.3.2 Variations selon le sexe.....	32
3.3.3 Variations selon le secteur de compétence.....	33
3.4 Conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.....	33
3.4.1 Âge des conducteurs.....	35
3.4.2 Sexe des conducteurs.....	36
3.4.3 Type de véhicule.....	36
3.4.4 Genre de collision.....	36

3.5	Tendances du problème des accidents liés à l'alcool.....	36
3.5.1	Décès dans des accidents liés à l'alcool : 1995 – 1999.....	37
3.5.2	Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 1999.....	38
3.5.3	Piétons mortellement blessés : 1987 – 1999.....	40
3.5.4	Conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 1999	41
4.0	Colombie-Britannique.....	43
5.0	Alberta.....	56
6.0	Saskatchewan.....	70
7.0	Manitoba.....	83
8.0	Ontario.....	96
9.0	Québec.....	110
10.0	Nouveau-Brunswick.....	124
11.0	Nouvelle-Écosse.....	138
12.0	Île-du-Prince-Édouard.....	152
13.0	Terre-Neuve.....	162
14.0	Territoire du Yukon	176
15.0	Territoires du Nord-Ouest et Nunavut.....	185
16.0	Bibliographie.....	191

REMERCIEMENTS

Depuis 1974, la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada recueille des données sur la consommation d'alcool chez les personnes décédées dans des accidents de la route. À partir de 1995, la FRBRC a aussi compilé des données sur la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant causé des blessures graves. Tous les aspects de ce travail, mais en particulier l'établissement, la tenue et l'élargissement de la *Base de données sur les accidents mortels* 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 accidents mortels* et de la *Base de données sur les blessures graves* sont financés conjointement par le **Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM)** et la **Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile de Transports Canada**.

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

D. Hyde
Vice-président
Affaires publiques / Marketing
d'entreprise
Insurance Corp. of British Columbia

L.W. Campbell
Coroner en chef
Bureau du Coroner en chef
Colombie-Britannique

J. Espie-Lefebvre
Directrice
Recherche et sécurité routière /
Initiatives en sécurité routière
Transports - Alberta

D^r G. Dowling
Médecin légiste en chef
Solliciteur général de l'Alberta

D. McNaughton
Système d'information sur les accidents
de la route
Bureau d'assurance gouvernementale
de la Saskatchewan

D^r J. Nyssen
Coroner en chef
Ministère de la Justice de la
Saskatchewan

M. Zyluk

Sous-ministre adjoint /
Registraire des véhicules
Ministère des Transports et de la Voirie
du Manitoba

S. Rafi

Sous-ministre adjoint
Sécurité et réglementation
Ministère des Transports de l'Ontario

M. Claude Dussault

Chef du Service des études et des
stratégies en sécurité routière
Société de l'assurance-automobile du
Québec

J.H. Morrison

Registraire des véhicules
Ministère de la Sécurité publique
Nouveau-Brunswick

M. Mullaly

Registraire des véhicules
Ministère des services aux entreprises
et à la consommation
Nouvelle-Écosse

G.M. Hussey

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

G. Walsh

Directeur
Programmes de sécurité routière
Ministère des Transports
Territoires du Nord-Ouest

F. Jennex

Sous-registraire
Ministère des Véhicules du Yukon

G. Beaton

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

D^r T. Balachandra

Médecin légiste en chef
Ministère de la Justice du Manitoba

D^r J. Young

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

M^e Pierre Morin

Coroner en chef
Bureau du Coroner du Québec

P. Dickens

Shérif-coroner en chef
Ministère de la Sécurité publique
Nouveau-Brunswick

D^r V. Bowes

Médecin légiste en chef
Ministère du Solliciteur général
Nouvelle-Écosse

D^r S. Avis

Médecin légiste en chef
Terre-Neuve

P. Kinney

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

K. Stewart

Coroner en chef
Ministère de la Justice du Yukon

D^r M. Tesch

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

D^r C. Trainor
Médecin légiste en chef
Île-du-Prince-Édouard

T. Neily
Chef adjoint/Coroner adm.
Nunavut

1.0 INTRODUCTION

Le rapport décrit l'ampleur et les caractéristiques du problème des accidents liés à l'alcool au Canada, en 1999, ainsi que les tendances générales. Semblable au rapport de l'année dernière, sa portée est considérablement plus étendue que celle des autres rapports annuels de la même série, produits par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada (FRBRC) et financés par Transports Canada et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Les raisons et la nature des différences entre le présent rapport et les précédents sont décrites dans le rapport de l'année dernière. (voir Mayhew et al., 2000).

Le présent rapport inclut des données sur les conducteurs et les piétons mortellement blessés tirées de la *Base de données sur les accidents mortels*. Au cours des vingt-cinq dernières années, la *Base de données sur les accidents mortels* mise sur pied et tenue à jour par la FRBRC a fourni des données objectives sur la consommation d'alcool des personnes mortellement blessées dans des accidents de la route. 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 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 accidents mortels* s'est révélée une source valide et fiable de données descriptives sur l'ampleur et les caractéristiques du problème des accidents mortels liés 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.

Le présent document contient également des données supplémentaires qui servent à examiner le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à la consommation d'alcool 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 accidents de la route, afin de donner une meilleure indication de l'ampleur et de la nature du problème de l'alcool au volant.

Le rapport dépasse le cadre des accidents mortels pour se pencher sur le rôle de l'alcool dans les accidents 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 accidents ayant provoqué*

des blessures graves, établie et tenue à jour par la FRBRC, dans le cadre d'un projet financé par Transports Canada et le CCATM. Puisqu'un petit nombre seulement des conducteurs en cause dans des accidents 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 l'incidence de la consommation d'alcool dans ces accidents.

L'importance accordée aux accidents liés à l'alcool ayant causé des blessures graves fait ressortir le fait que les blessures graves sont trop souvent associées à l'alcool au volant. Elle souligne également le fait que la *Stratégie fédérale/provinciale/territoriale de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA 2001)* vise à réduire à la fois les décès et les blessures graves associées à l'alcool au volant. C'est pourquoi le présent rapport fournit de l'information sur les deux types d'accidents afin de présenter une image aussi globale que possible de l'ampleur et de la nature du problème des accidents liés à l'alcool au Canada en 1999, ainsi que des changements survenus et des tendances du problème.

Le rapport est divisé en quatorze sections :

La **section 2.0** décrit brièvement les sources des données – la *Base de données sur les accidents mortels* et la *Base de données sur les accidents ayant provoqué des blessures graves* – et les divers indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool, utilisés dans le présent rapport.

La **section 3.0** présente des données descriptives sur la fréquence de la consommation d'alcool observée dans les accidents ayant causé des blessures graves ou la mort au Canada en 1999, ainsi que les tendances du problème.

Les sections suivantes (**4.0 à 15.0**) résument les données descriptives sur la consommation d'alcool associée aux accidents ayant causé la mort et des blessures graves dans chaque province et territoire. Les tendances du problème y sont également examinées.

2.0 SOURCES DE DONNÉES ET INDICATEURS DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS 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 Fondation de recherches sur les blessures de la route et financées conjointement par Transports Canada et le CCATM. Une de ces bases de données contient des renseignements sur les personnes mortellement blessées dans des accidents de la route; l'autre est une compilation de données sur les personnes grièvement blessées dans des accidents de la route. 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 accidents liés à l'alcool ayant causé la mort ou des blessures graves au Canada en 1999, ainsi 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 accidents liés 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 accidents liés ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte.

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 accidents mortels* et la *Base de données sur les accidents 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 accidents de la route se produisant sur la voie publique et ailleurs, au Canada. Elle est complète pour les années

de 1973 à 1999 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 accidents 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 accidents qui avaient causé des blessures graves, c.-à-d. une collision à la suite de laquelle une personne a été admise à l'hôpital. Elle a principalement servi de moyen pour évaluer la mesure dans laquelle la *Stratégie fédérale-provinciale-territoriale de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA – 2001)* a atteint son objectif de réduction des accidents liés à l'alcool ayant causé des blessures graves. Depuis 1995, des renseignements pertinents sur les accidents 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 accidents mortels. La *Base de données sur les accidents mortels* se compose de dossiers portant sur les personnes décédées dans des accidents de la route. Les dossiers proviennent de deux sources, soit les rapports de police sur les accidents mortels et 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 accidents, les véhicules et les résultats des examens toxicologiques.

Les rapports des policiers comprennent de l'information sur la victime (âge et sexe, position dans le véhicule [conducteur ou passager] et l'accident (type de véhicule(s) et de collision, heure, date). En étudiant les dossiers des coroners et des médecins légistes, on obtient des données objectives sur la consommation d'alcool des victimes, tirées des analyses de liquides organiques (habituellement du sang) qui sont effectuées par des laboratoires médico-légaux ou d'autres installations. Dans chaque secteur de compétence, des marches à suivre rigoureuses et uniformes ont été établies en matière d'analyses pour garantir l'obtention de données exactes et fiables sur la consommation antérieure d'alcool par les victimes d'accidents de la route. 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 d'accidents de la route, en particulier les conducteurs.

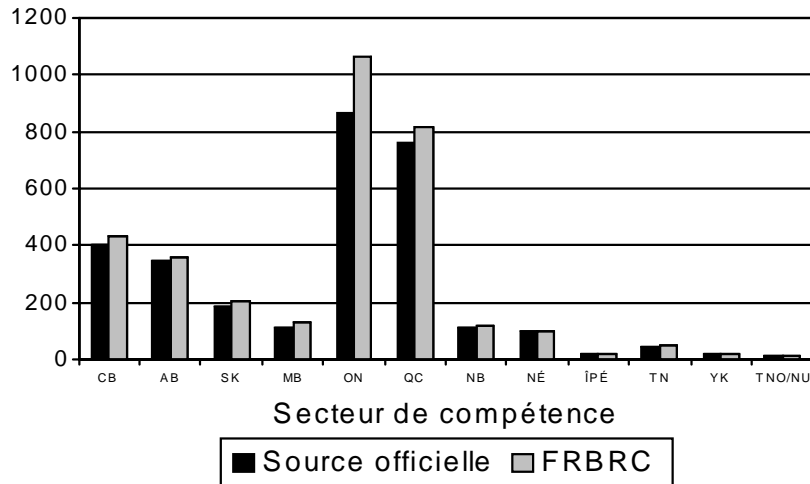
Le lecteur trouvera dans les rapports annuels antérieurs de la présente série (p. ex. voir Mayhew *et al.*, 1999) d'autres renseignements sur la façon d'obtenir et de rassembler les données des rapports de police et des rapports de coroners ou médecins légistes sur les personnes mortellement blessées, ainsi que sur la manière de produire les dossiers qui sont contenus dans la *Base de données sur les accidents mortels*. Les sections qui suivent fournissent une définition d'un accident mortel, décrivent le nombre et le genre de victimes qu'on trouve dans la *Base de données sur les accidents mortels* et examinent la fréquence des tests d'alcoolémie dans l'ensemble du Canada ainsi que dans chaque secteur de compétence.

- **Victime d'un accident de la route.** La victime d'un accident de la route est définie dans les marches à suivre de collecte de données et dans le présent rapport comme toute personne qui meurt de ses blessures dans les douze mois suivant un accident de la route. Puisque cette définition ne correspond pas en tous points à celle qu'utilisent certains coroners/médecins légistes et organismes provinciaux du domaine des transports, le nombre de victimes inscrites dans la *Base de données sur les accidents mortels* peut différer quelque peu des totaux signalés par d'autres sources officielles (consulter Mayhew *et al.*, 1999, pour connaître leur définition de la victime d'un accident de la route).

Nombre de victimes : Comparaison des sources officielles à la *Base de données sur les accidents mortels*. La *Base de données sur les accidents mortels* contient des renseignements sur 3 315 personnes mortellement blessées dans des collisions au Canada, en 1999. Ce total est supérieur à celui qui serait obtenu en additionnant les données officiellement déclarées dans chaque secteur de compétence au Canada. On peut expliquer cet écart principalement par le fait que les victimes d'accidents survenus en dehors des voies publiques (véhicules tout terrain, motoneiges) et sur les propriétés privées (tracteurs agricoles, véhicules industriels) sont comprises dans la Base de données de la Fondation, mais non dans les fichiers des organismes des transports. De plus, comme il est mentionné précédemment, la définition de la victime d'un accident de la route, notamment le délai entre l'accident et le décès – diffère de celle des organismes des transports. La figure 2-1 et le tableau de données fournissent une comparaison du nombre de victimes d'accidents de la route déclarées par les organismes des transports et de celui de la *Base de données sur les accidents mortels* en 1999. Pour tous les secteurs de compétence, le nombre de dossiers

dans la base de données est supérieur à ce qui a été officiellement déclaré par les organismes des transports.

Figure 2-1
Nombre de victimes déclarées par les sources officielles et figurant dans la Base de données sur les accidents mortels de la FRBRC : 1999



	Source officielle	FRBRC
CB	402	433
AB	347	358
SK	186	206
MB	113	127
ON	868	1064
QC	759	817
NB	110	115
NÉ	97	99
ÎPÉ	19	20
TN	41	47
YK	16	17
TNO/NU	11	12

- Genre de victimes.** La *Base de données sur les accidents mortels* contient des renseignements sur trois genres de victimes d'accidents de la route : les conducteurs, les passagers et les piétons. Les conducteurs comprennent toutes les personnes qui conduisent un véhicule, quel qu'il soit, sur la route (automobiles, camions/fourgonnettes, motocyclettes, bicyclettes) ou à l'extérieur des voies publiques (véhicules tout terrain, motos tout terrain, motoneiges et tracteurs agricoles). Les passagers sont les autres occupants des véhicules ou ceux qui y prennent place (motocyclettes, bicyclettes, véhicules tout terrain), mais qui ne les

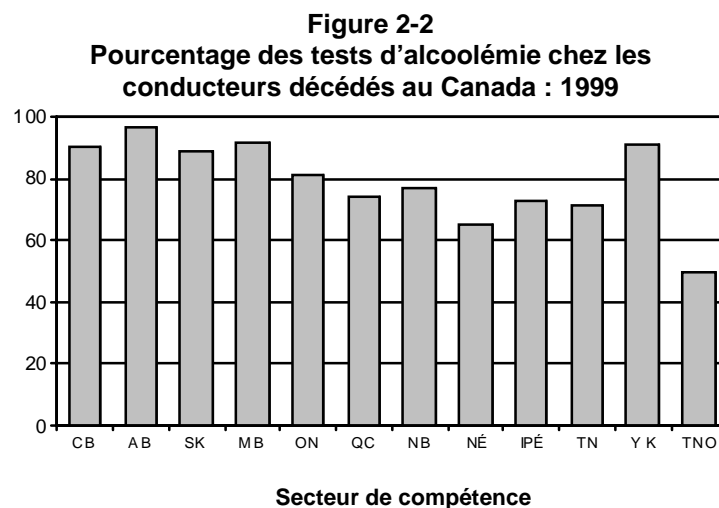
conduisent pas. Les piétons sont les personnes qui ont été heurtées et mortellement blessées par un véhicule alors qu'elles circulaient à pied.

Au Canada, en 1999, environ six victimes sur dix étaient des conducteurs de véhicules (60,8 %), à peu près 24,8 % étaient des passagers et 14,3 % des piétons. On voit bien que les occupants de véhicules, plus particulièrement les conducteurs, demeurent le principal groupe d'intérêt en matière de sécurité routière.

- **Fréquence des tests d'alcoolémie.** L'inclusion de données objectives sur la présence d'alcool dans le sang des victimes de la route constitue la principale caractéristique de la *Base de données sur les accidents mortels*. La valeur de cette information dépend grandement de la fréquence à laquelle les alcootests sont effectués.

En 1999, au Canada, les conducteurs décédés ont été soumis à des tests plus fréquemment (81,9 %) que les piétons (60,9 %) et les passagers (34,2 %). La fréquence des tests augmente légèrement pour les piétons et les passagers victimes d'accidents de la route, si l'on exclut les victimes de 16 ans et moins, qui sont moins fréquemment soumises à des tests (65,5 % et 37,7%, respectivement). La fréquence augmente également si on ne retient que les analyses portant sur les piétons décédés dans les six heures suivant l'accident, soit 77,9 % des piétons soumis à des tests d'alcoolémie.

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



fréquence des tests d'alcoolémie effectués chez les conducteurs décédés dans les provinces et les territoires. La plupart des secteurs de compétence pratiquent des analyses sur plus de 80 % des conducteurs décédés. Cependant, il y aurait place à l'amélioration 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 l'accident 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'il n'y ait plus suffisamment 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 (33,3 % à l'Île-du-Prince-Édouard jusqu'à 100 % au Yukon).

Figure 2-3
Pourcentage des tests d'alcoolémie chez les piétons décédés au Canada : 1999



2.1.2 La Base de données sur les accidents ayant provoqué des blessures graves.

La Base de données sur les accidents ayant provoqué des blessures graves contient des

renseignements sur les personnes grièvement blessées dans des accidents de la route et sur tous les conducteurs, qu'ils aient été blessés ou non. Les données sont tirées des rapports d'accident 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 l'accident (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 accidents ayant provoqué des blessures graves*.

En Colombie-Britannique, les policiers enquêteurs ne notent pas dans leur rapport si l'accident comportait des blessés graves, ni, sur le plan personnel, la gravité des blessures. Ainsi, il n'est pas possible, dans cette province, de déterminer le nombre de personnes ayant subi des blessures graves ou les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Pour cette raison, les données pour l'ensemble du Canada présentées à la section 3.4 ne comprennent pas de renseignements sur la Colombie-Britannique. Cependant, dans la section du rapport qui porte sur la Colombie-Britannique (section 4.3), les données présentées concernent les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, quelle que soit la gravité de ces blessures, de mineures à très graves.

Pour ce qui est du Manitoba, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest/Nunavut, 7,9 %, 7,3 % et 7,3 % des blessures y sont inscrites comme « indéterminées », de sorte que le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves, utilisé dans le présent rapport pour ces trois secteurs de compétence, est sous-estimé.

Les sections qui suivent fournissent une définition de l'accident ayant causé des blessures graves, décrivent le nombre et le genre de blessés figurant dans la *Base de données sur les accidents 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 accidents.

- **Blessures graves.** L'accident ayant provoqué des blessures graves est celui 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 un accident ayant provoqué des blessures graves n'est pas nécessairement celui qui est grièvement blessé).
- **Nombre de blessés graves.** Au Canada (à l'exclusion de la Colombie-Britannique), en 1999, 15 390 personnes ont été grièvement blessées dans des accidents de la route; 18 787 conducteurs étaient en cause dans ces accidents.

Table 2-1

Nombre et pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves dans chaque secteur de compétence : Canada*, 1999

Secteur de compétence	Nombre de conducteurs	% du total
Alberta	3,298	17.6
Saskatchewan	809	4.3
Manitoba	619	3.3
Ontario	5,692	30.3
Québec	6,724	35.8
Nouveau-Brunswick	527	2.8
Nouvelle-Écosse	610	3.2
Ile-du-Prince-Édouard	133	0.7
Terre-Neuve	279	1.5
Territoire du Yukon	57	0.3
TNO/Nunavut	39	0.2
TOTAL	18,787	100.0

*Le total exclut la Colombie-Britannique

Le tableau 2-1 montre le nombre de conducteurs dans chaque province et territoire. Le Québec compte le plus grand nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves (6 724 conducteurs ou 35,8 % du total « national »); les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut (combinés) ont le plus faible nombre de conducteurs de ce genre d'accidents (39 conducteurs ou 0,2 % de tous les conducteurs).

- **Genre de blessés graves.** La *Base de données sur les accidents ayant provoqué des blessures graves* comprend des renseignements sur les personnes qui ont été grièvement blessées dans un accident de la route et sur les conducteurs en cause dans ces accidents. Les conducteurs sont ceux qui conduisent tous les types de véhicules : automobiles, camions/fourgonnettes, motocyclettes, véhicules non routiers, motos tout terrain et motoneiges. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves, plus de la moitié étaient des automobilistes (57,5 %), plus du quart conduisaient des camions/fourgonnettes (27,4 %), 5,2 %, des véhicules non routiers (motoneiges, moto tout terrain), 4,7 %, des motocyclettes, 3,3% des semi-remorques et 0,4 %, d'autres types de véhicules automobiles (autobus, véhicules de secours).

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

Pour surmonter ces restrictions, nous avons utilisé dans le présent rapport une mesure substitutive ou indirecte de la fréquence de 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 accidents liés 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 accidents liés 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 accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte.

Chacun de ces indicateurs est brièvement décrit ci-dessous.

2.2.1 Le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool. Pour chaque personne tuée dans un accident de la route, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur déterminant de l'accident. *Un accident de la route est considéré comme lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.*

Afin de déterminer si l'accident était lié 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 accidents mortels* a été complétée par tous les autres signes de consommation d'alcool mentionnés soit dans le rapport du coroner ou le rapport d'accident de la police (la police a indiqué par exemple qu'un conducteur ou un piéton en cause dans l'accident avait consommé de l'alcool). L'examen des dossiers du coroner et des rapports de police fournit des données sur la présence d'alcool chez les conducteurs décédés qui n'avaient pas été soumis à un test d'alcoolémie, les conducteurs qui ont survécu (qui, pour la plupart, ne sont pas soumis à des tests) et les piétons qui n'ont pas été soumis à des tests.

Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans un accident survenu sur les voies publiques ou en dehors au Canada, en 1999, il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur déterminant dans l'accident, dans 91,6 % 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 accidents liés 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 accidents mortels*.

Cet indicateur est une mesure hautement valide et fiable du problème parce que la plupart des conducteurs qui sont tués dans des accidents sont soumis à un test d'alcoolémie. Un peu comme par les années passées, la fréquence des tests au Canada, en 1999, a été très élevée, puisque 84,1 % des conducteurs mortellement blessés y ont été soumis.

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 accidents liés 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 accidents mortels* pour déterminer le nombre et le pourcentage de piétons mortellement blessés qui ont consommé de l'alcool. Cette mesure est possible parce que la fréquence des tests d'alcoolémie, particulièrement chez les piétons de plus de 16 ans, est raisonnablement élevée, soit 60,9 % dans l'ensemble, pourcentage qui s'élève à 65,5 % si l'on exclut les victimes de moins de 16 ans, qui sont moins fréquemment soumises à des tests.

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 provinciales ou territoriales (4.0 à 15.0) du rapport. 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. Cependant, les données sur l'incidence générale de piétons mortellement blessés ayant consommé de l'alcool sont présentées dans la section du Canada du rapport (3.3).

2.2.4 Le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte. La mesure dans laquelle l'alcool entre en ligne de compte dans les accidents 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 accidents sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Deuxièmement, les agents de police ne consignent pas toujours la présence d'alcool dans ces accidents (consulter Mayhew *et al.*, 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 accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves si l'accident dans lequel une personne a été grièvement blessée n'incluait qu'un seul véhicule et s'est produit la nuit, entre 21 h et 6 h (véhicule unique, de nuit – VUN) ou si, dans le cas d'un autre genre d'accident 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 objectives du problème des accidents liés 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 accidents 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 al.*, 1997).

3.0 CANADA

Cette section du rapport présente les conclusions générales sur la fréquence de la consommation d'alcool dans le cadre des accidents de la route mortels et graves au Canada, survenus en 1999. Les données portent sur :

- ◆ les personnes qui ont été tuées dans des accidents liés 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 accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 3.4);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 3.5).

3.1 DÉCÈS DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 3-1 contient de l'information sur les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool au Canada, en 1999. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent 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. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 389 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route au Canada en 1999. De plus, dans 363 de ces cas (93,3 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, 137 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool au Canada, en 1999. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 37,6 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

Tableau 3-1

Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool : Canada, 1999

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	232	216	93.1	39	18.1	3.8
16-19	389	363	93.3	137	37.7	13.2
20-25	453	426	94.0	206	48.4	19.8
26-35	507	472	93.1	232	49.2	22.4
36-45	463	429	92.7	195	45.5	18.8
46-55	376	343	91.2	116	33.8	11.2
>55	894	787	88.0	112	14.2	10.8
Indéterminé	1	1	100.0	1	100.0	0.1
<u>Sexe</u>						
Homme	2279	2091	91.8	825	39.5	79.5
Femme	1036	946	91.3	213	22.5	20.5
<u>Genre</u>						
Conducteur	2015	1875	93.1	637	34.0	61.4
Passager	822	749	91.1	255	34.0	24.6
Piéton	473	409	86.5	142	34.7	13.7
Indéterminé	5	4	80.0	4	100.0	0.4
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	1699	1583	93.2	497	31.4	47.9
Camion/fourgonnette	669	625	93.4	263	42.1	25.3
Motocyclette	170	161	94.7	54	33.5	5.2
Semi-remorque	47	46	97.9	6	13.0	0.6
Autre véhicule routier	7	7	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier (Piétons)	233	202	86.7	75	37.1	7.2
(Piétons)	473	409	86.5	142	34.7	13.7
Indéterminé	17	4	23.5	1	0.0	0.1
TOTAL	3315	3037	91.6	1038	34.2	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors.

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans des accidents liés à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces accidents. Par exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 13,2 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool au Canada, en 1999.

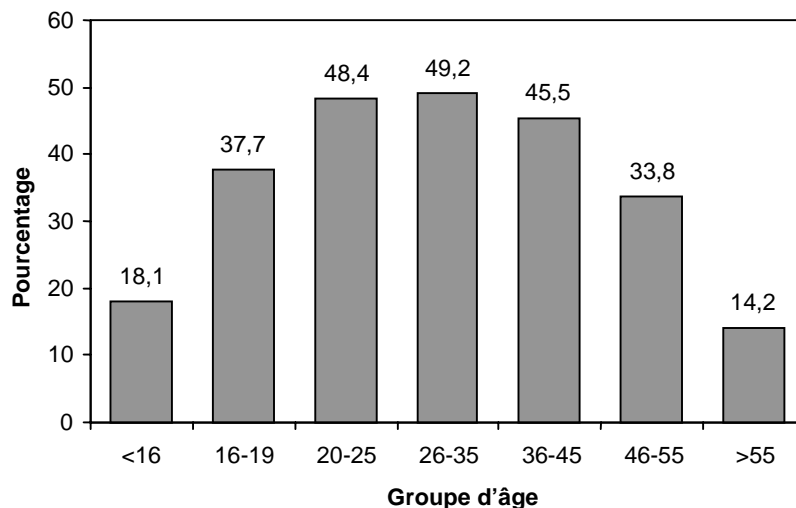
Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 3 315 personnes sont décédées dans des accidents de la route au Canada, en 1999. Dans 3 037 de ces cas (91,6 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 1 038, soit 34,2 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette

donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route (3 315 x 0,342), on peut déterminer qu'au Canada, en 1999, 1 134 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

3.1.1 Âge. De toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (voir la dernière colonne du tableau 3-1), 22,4 % avaient entre 26 et 35 ans; 19,8 % entre 20 et 25 ans; 18,8 %, entre 36 et 45 ans. Les groupes des plus jeunes (<16 ans) et des plus âgés (>55 ans) ne représentaient que 3,8 % et 10,8 % respectivement de toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

La figure 3-1 exprime le pourcentage des décès liés à l'alcool dans chaque groupe d'âge. Le groupe pour lequel la fréquence de consommation d'alcool est la plus élevée (49,2 %) est celui des 26 à 35 ans. Le plus faible taux de consommation d'alcool a été observé chez les très jeunes et les plus âgés – seulement 18,1 % des victimes de moins de 16 ans et 14,2 % de celles de plus de 55 ans sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

Figure 3-1
Proportion de décès liés à l'alcool
selon le groupe d'âge : Canada, 1999



3.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 79,5 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (39,5 %) était aussi supérieure à celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (22,5 %)

3.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 61,4 % étaient des conducteurs, 24,6 % étaient des passagers et 13,7 % étaient des piétons.

Dans chacune de ces catégories, on constate peu de différences sur le plan de la fréquence de consommation. En effet, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (34,7 %) se trouve dans les accidents dans lesquels un piéton est décédé. Elle est de 34,0 % pour les accidents dans lesquels un conducteur et un passager sont décédés.

3.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, près de la moitié (47,9 %) se trouvaient dans une automobile, 25,3 % dans un camion/fourgonnette, 7,2 % dans un véhicule non routier (soit bicyclette, motoneige, véhicule tout terrain) et 5,2 %, sur une motocyclette.

Pour chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant d'automobile est décédé (42,1 % par rapport à 31,4 %). La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels une personne est décédée dans un véhicule non routier était de 37,1 %.

3.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

La présente section offre des renseignements sur la présence d'alcool exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés au Canada en 1999. 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). Les données visent les conducteurs des principaux types de véhicules (automobiles, camions, fourgonnettes, motocyclettes, semi-remorques).

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 – y compris le pourcentage de conducteurs dont le test d'alcoolémie était positif – répartis dans cinq catégories de taux d'alcoolémie (TA).

Tableau 3-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Canada, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		Pourcentage de conducteurs regroupés par TA:				
		Nombre	% du total	Zéro	1-49	50-80	81-150	>150
<u>Âge</u>								
<16	6	6	100.0	66.7	0.0	16.7	0.0	16.7
16-19	187	163	87.2	69.9	4.3	4.9	9.8	11.0
20-25	285	260	91.2	60.0	3.5	3.8	10.4	22.3
26-35	329	293	89.1	51.2	3.1	4.1	7.5	34.1
36-45	278	242	87.1	61.6	3.7	1.2	9.5	24.0
46-55	227	200	88.1	72.0	2.0	3.5	5.5	17.0
>55	481	344	71.5	84.9	2.0	1.2	3.2	8.7
<u>Sexe</u>								
Homme	1381	1183	85.7	63.1	3.1	2.9	8.4	22.6
Femme	412	325	78.9	80.9	2.5	3.4	3.4	9.8
<u>Type de véhicule</u>								
Automobile	1151	947	82.3	70.0	2.4	3.0	6.9	17.7
Motocyclette	152	132	86.8	66.7	3.8	4.5	12.1	12.9
Semi-remorque	43	39	90.7	89.7	2.6	2.6	2.6	2.6
Gros routier ¹	15	13	86.7	84.6	0.0	0.0	0.0	15.4
Fourgonnette	110	94	85.5	76.6	1.1	5.3	6.4	10.6
Autocaravane	4	3	75.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Camion léger ²	305	271	88.9	47.6	5.5	1.8	8.1	36.9
Autre camion ³	11	9	81.8	88.9	0.0	0.0	0.0	11.1
Autre véhicule routier ⁴	2	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>								
Un seul véhicule	777	656	84.4	48.0	2.9	4.0	12.3	32.8
Plusieurs véhicules	1015	852	83.9	81.5	3.1	2.2	3.4	9.9
Indéterminé	1	0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
TOTAL	1793	1508	84.1	66.9	3.0	3.0	7.3	19.8

*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

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 16 à 19 ans, 187 conducteurs ont été tués en 1999; 163 d'entre eux (87,2 %) avaient été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi ces derniers, 69,9 % ne présentaient aucune trace d'alcool, 4,3 % avaient un TA (concentration d'alcool dans le sang)

inférieur à 50 mg%, 4,9 % avaient un TA de 50 à 80 mg%, 9,8 % avaient un TA variant entre 81 et 150 mg% et 11,0 % avaient un TA supérieur à 150 mg%.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Comme on peut le constater, 1 793 conducteurs sont décédés dans des accidents de la route au Canada en 1999. Le taux global de tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs était de 84,1 %, soit à peu près le même qu'en 1998 – 83,5 %.

Parmi tous les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 66,9 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 33,1 % avaient consommé de l'alcool;
- ◆ 3,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 3,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%
- ◆ 7,3 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%
- ◆ 19,8 % avaient un TA supérieur à 150 mg%.

Ainsi, 33,1 % des conducteurs décédés au Canada avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un taux d'alcoolémie illégal – 82,0 % des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à 80 mg%.

3.2.1 Variations selon l'âge. Les figures 3-2 et 3-3 résument les données du tableau 3-1 en fonction des groupes d'âge.

La figure 3-2 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 » (TA supérieur à 80 mg%) par groupe d'âge. Les conducteurs de moins de 16 ans ne sont pas compris parce que très peu d'entre eux avaient consommé de l'alcool.

Parmi tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool, 28,8 % avaient entre 26 et 35 ans, 20,9 %, entre 20 et 25 ans, 18,7 % entre 36 et 45 ans, 11,3 %, entre 46 et 55 ans et

10,5 avaient plus de 55 ans. Ceux du groupe des 16 à 19 ans ne représentaient que 9,9 % des conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool.

Figure 3-2
 Pourcentage des conducteurs décédés ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, regroupés selon l'âge : Canada, 1999

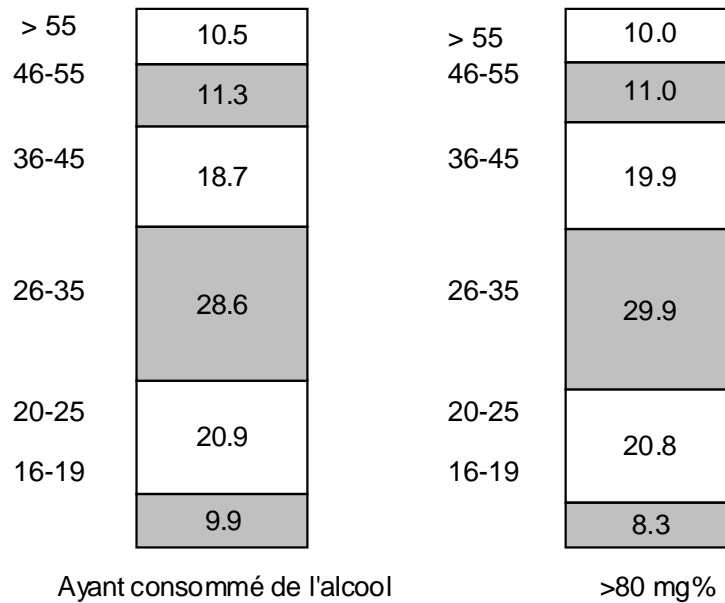
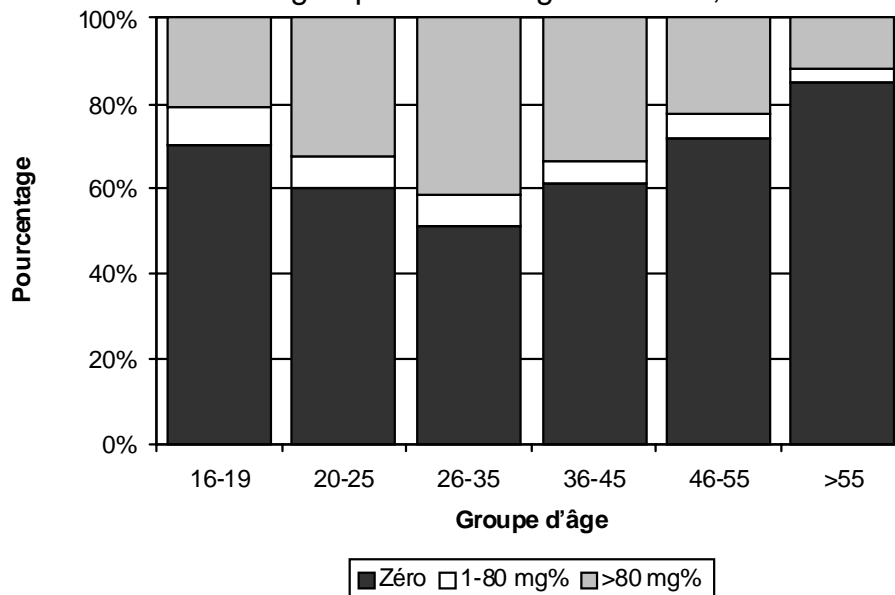


Figure 3-3
 Pourcentage des conducteurs ayant consommé de l'alcool, regroupés selon l'âge : Canada, 1999



De tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. dont le TA dépassait 80 mg%), 29,9 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 20,8 % de celui des 20 à 25 ans, 19,9 % de celui des 36 à 45 ans, 11,0 % du groupe des 46 à 55 ans et 10,0 % de celui des plus de 55 ans. Ceux qui avaient entre 16 et 19 ans ne représentaient que 8,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont le TA était supérieur à la limite légale.

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

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool; en effet, 48,8 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient bu. Par contre, seulement 15,1 % des conducteurs de plus de 55 ans avaient consommé de l'alcool.

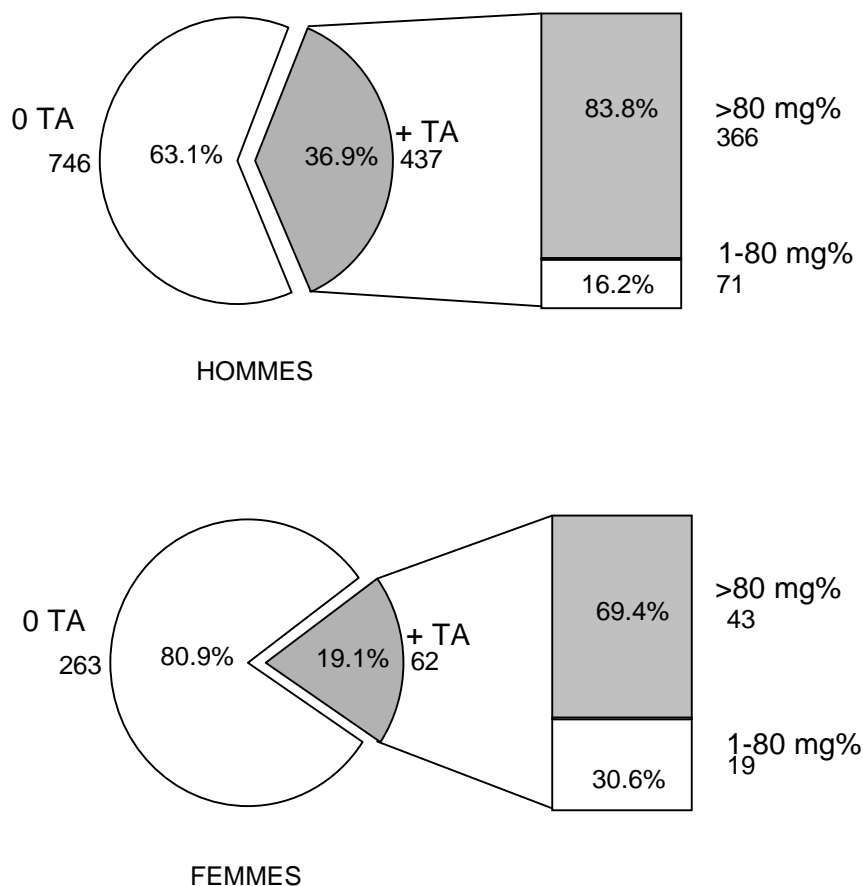
3.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 87,6 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et pour 89,5 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies. Cependant, s'ils dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (1 381 des 1 793 victimes sont des hommes).

Les conducteurs qui ont consommé de l'alcool sont aussi plus nombreux parmi les hommes décédés que les femmes. Ces résultats sont illustrés à la figure 3-4. Le diagramme circulaire montre, pour chaque sexe, le pourcentage de ceux qui étaient sobres (0 TA) et de ceux qui avaient un TA positif. La barre à droite de la tarte indique la répartition des niveaux d'alcool chez ceux qui avaient bu – les pourcentages de ceux qui avaient un taux d'alcoolémie supérieur et inférieur à la limite légale. Les pourcentages sont inscrits dans la figure; le nombre absolu de cas, à côté.

Les conducteurs mortellement blessés étaient beaucoup plus susceptibles d'avoir bu que les conductrices (36,9 % et 19,1 % respectivement). Cependant, la plupart des conducteurs et des

conductrices qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à la limite permise (83,8 % et 69,4 % respectivement).

Figure 3-4
Consommation d'alcool des conducteurs et conductrices : Canada, 1999



3.2.3 Variations selon le type de véhicule. Le tableau 3-3 présente le nombre et le pourcentage de conducteurs ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, (ceux qui avaient un TA positif), 56,9 % étaient des conducteurs d'automobiles, 28,5 % de camions légers, 8,8 % de motocyclettes et 4,4 % de fourgonnettes.

Parmi tous les conducteurs mortellement blessés aux facultés affaiblies (ceux dont le TA était de plus de 80 mg%), 57,0 % étaient des automobilistes, 29,8 % des conducteurs de camions légers, 8,1 % des motocyclistes et 3,9 % des conducteurs de fourgonnettes.

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, 1999

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	284	56.9	233	57.0
Motocyclette	44	8.8	33	8.1
Semi-remorque	4	0.8	2	0.5
Gros routier	2	0.4	2	0.5
Fourgonnette	22	4.4	16	3.9
Autocaravane	0	0.0	0	0.0
Camion léger	142	28.5	122	29.8
Autre camion	1	0.2	1	0.2
Autre véhicule routier	0	0.0	0	0.0
TOTAL	499	100.0	409	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

⁴ Comprend les véhicules de secours et les autobus

Les figures 3-5a-c résument les résultats des tests d'alcoolémie auxquels ont été soumis les conducteurs décédés en 1999, selon le type de véhicule conduit : automobiles et fourgonnettes (figure 3-5a); motocyclettes et camions légers (figure 3-5b); gros routiers et semi-remorques (figure 3-5c). 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, 30,0 % avaient bu. Parmi eux, une forte proportion (82,0 %) avait un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale. Chez les conducteurs de fourgonnettes décédés, 23,4 % avaient consommé de l'alcool et, parmi eux, 72,7 % avaient un TA supérieur à la limite permise. Quant aux conducteurs de motocyclette, 33,3 % avaient bu et 75,0 % d'entre eux avaient un TA supérieur à la limite légale. Le taux de consommation d'alcool le plus élevé a été observé chez les conducteurs de camions légers – 52,4 % avaient bu et, de ce nombre, 85,9 % avaient un TA illégal. Les conducteurs de gros

Figure 3-5a
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 1999

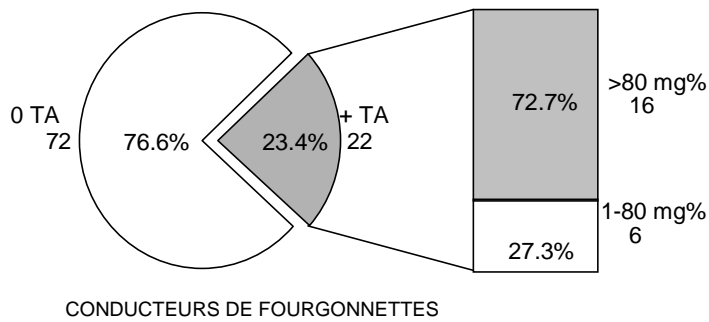
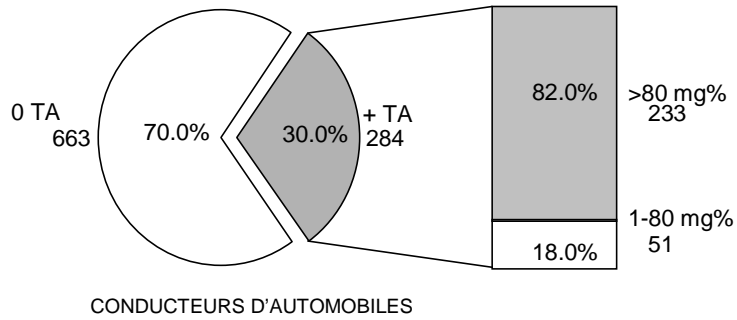
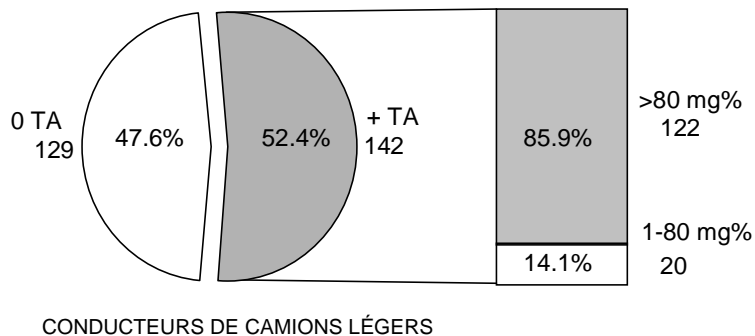
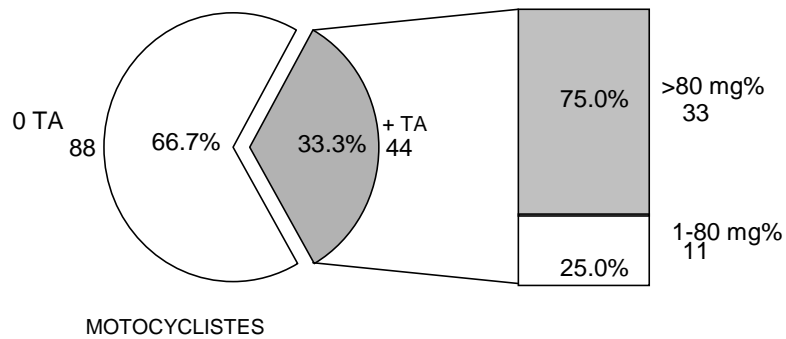
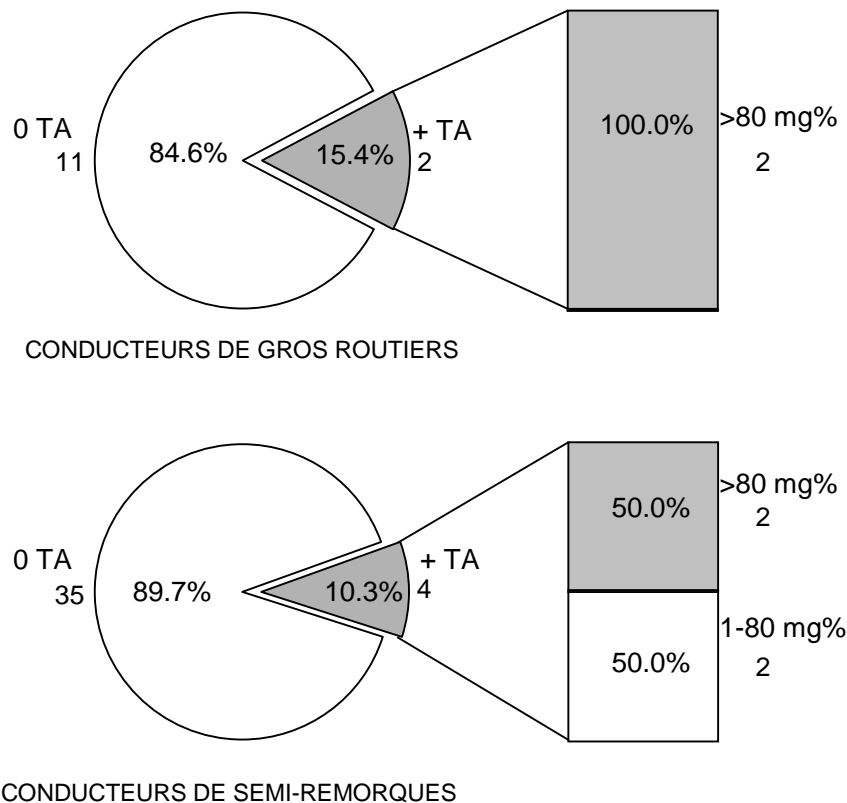


Figure 3-5b
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 1999



routiers et de semi-remorques avaient quant à eux un taux de consommation d'alcool bien moins élevé. De fait, seulement 15,4 % des conducteurs de gros routiers avaient consommé de l'alcool. C'est chez les conducteurs de semi-remorques qu'on a observé le taux de consommation d'alcool le plus faible, soit seulement 10,3 %.

Figure 3-5c
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 1999



Les figures 3-5d-e présentent de l'information sur la consommation d'alcool chez les conducteurs de véhicules de plaisance (les résultats relatifs à ce type de véhicules ne sont pas inclus dans les tableaux 3-2 ou 3-3). On constate ainsi que la plus faible consommation d'alcool est celle des cyclistes – seulement 21,6 % d'entre eux avaient consommé de l'alcool au moment de la collision. Cependant, parmi ceux qui avaient bu, 87,5 % avaient un TA supérieur à la limite permise. Chez les motoneigistes, 60,3 % avaient consommé de l'alcool et 77,1 % avaient un TA supérieur à la limite légale. Les conducteurs de véhicules tout terrain étaient moins susceptibles que les motoneigistes d'avoir consommé de l'alcool – 45,2 % d'entre eux avaient bu, mais 78,6 % de ces derniers avaient un TA supérieur à la limite autorisée.

Figure 3-5d
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 1999

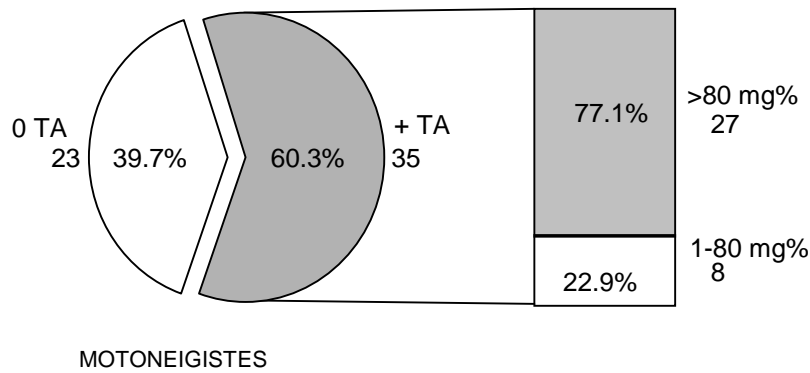
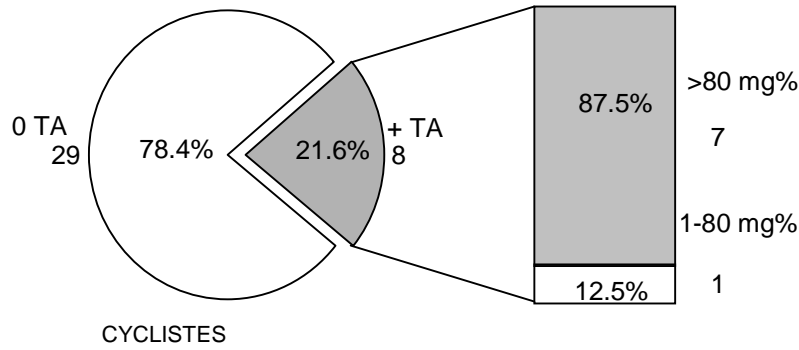
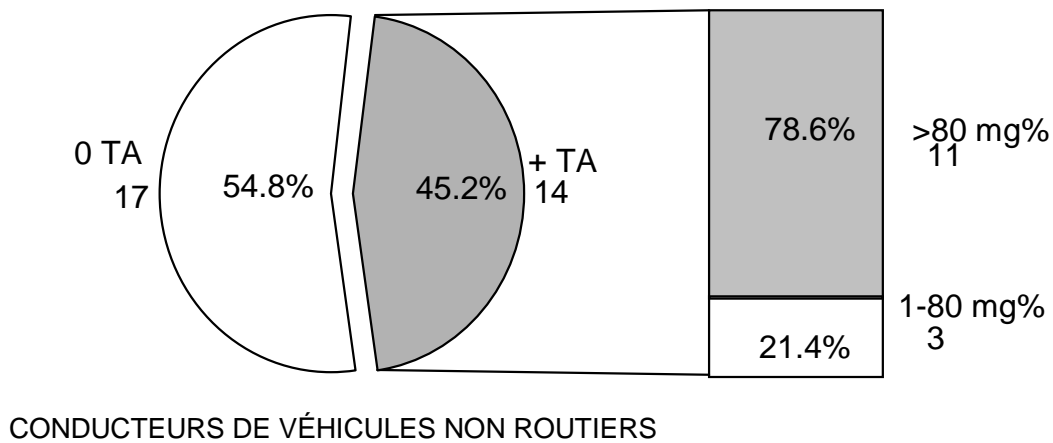


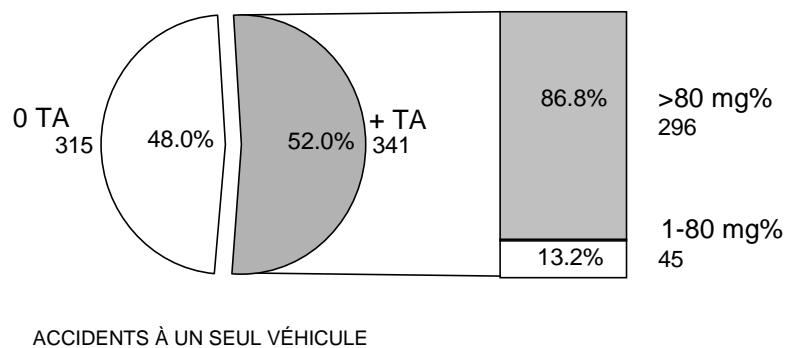
Figure 3-5e
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de véhicule : Canada, 1999



3.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié de tous les conducteurs décédés (43,5 %) l'ont été dans des accidents mettant en cause un seul véhicule, mais ces accidents sont associés à plus de la moitié des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (68,3 % 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 3-6, près de la moitié des conducteurs dans les accidents mettant en cause un seul véhicule (52,0 %) avaient consommé de l'alcool, comparativement à seulement 18,5 % dans les collisions à plusieurs véhicules. La plupart des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise (86,8 %). Par contre, chez les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool dans les accidents à plusieurs véhicules, 71,5 % avaient un TA supérieur à la limite.

Figure 3-6
Consommation d'alcool des conducteurs,
selon le type de collision : Canada, 1999



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 1999. Le tableau 3-4 montre l'information par groupe d'âge, par sexe et par secteur de compétence.

Tableau 3-4
Consommation d'alcool des piétons décédés : Canada, 1999

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	81-150	>150
<u>Âge</u>								
<16	60	17	28.3	88.2	0.0	5.9	5.9	0.0
16-19	34	26	76.5	53.8	7.7	0.0	15.4	23.1
20-25	35	30	85.7	33.3	6.7	6.7	10.0	43.3
26-35	45	36	80.0	44.4	2.8	0.0	8.3	44.4
36-45	57	40	70.2	42.5	5.0	0.0	10.0	42.5
46-55	55	38	69.1	55.3	2.6	0.0	5.3	36.8
>55	186	100	53.8	77.0	3.0	4.0	5.0	11.0
Indéterminé	1	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
<u>Sexe</u>								
Homme	298	199	66.8	52.8	4.0	3.5	10.1	29.6
Femme	175	89	50.9	73.0	3.4	0.0	2.2	21.3
<u>Secteur de compétence</u>								
Colombie-Britannique	71	56	78.9	55.4	7.1	3.6	5.4	28.6
Alberta	39	24	61.5	54.2	0.0	4.2	4.2	37.5
Saskatchewan	20	17	85.0	41.2	5.9	11.8	17.6	23.5
Manitoba	21	17	81.0	64.7	0.0	0.0	5.9	29.4
Ontario	164	93	56.7	55.9	4.3	2.2	8.6	29.0
Québec	117	58	49.6	72.4	3.4	0.0	5.2	19.0
Nouveau-Brunswick	15	8	53.3	62.5	0.0	0.0	12.5	25.0
Nouvelle-Écosse	14	8	57.1	50.0	0.0	0.0	25.0	25.0
Île-du-Prince-Édouard	3	1	33.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Terre-Neuve	5	3	60.0	66.7	0.0	0.0	0.0	33.3
Territoires*	4	3	75.0	66.7	0.0	0.0	0.0	33.3
TOTAL	473	288	60.9	59.0	3.8	2.4	7.6	27.1

*Le nombre de piétons a été combiné pour les territoires afin qu'il ne soit pas possible d'identifier un piéton et son TA.

Les données de la première colonne du tableau indiquent 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.

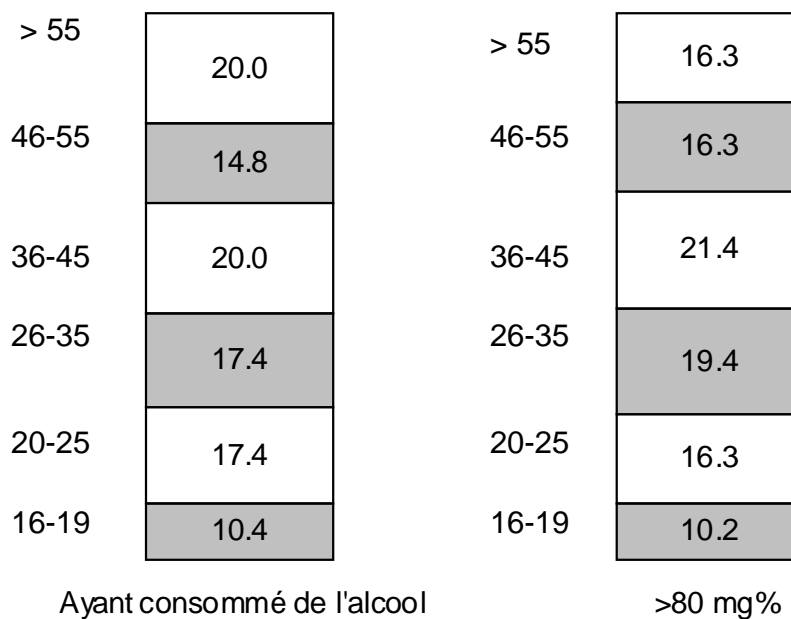
En 1999, comme l'indiquent les totaux au bas du tableau, 473 piétons ont été mortellement blessés; 288 (60,9 %) d'entre eux ont été soumis à des tests d'alcoolémie. Parmi eux :

- ◆ 59,0 % ne présentaient aucun taux d'alcoolémie – 42,6 % avaient consommé de l'alcool;
- ◆ 3,8 % avaient un TA inférieur à 50 mg%;
- ◆ 2,4 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 7,6 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 27,1 % avaient un TA supérieur à 150 mg%.

Ainsi, 41,0 % 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%.

3.3.1 Variations selon l'âge. Parmi les piétons décédés, les deux cinquièmes (39,3 %) avaient plus de 55 ans (186 des 473 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 3-7. On y trouve le pourcentage de tous les piétons qui avaient consommé de l'alcool dans chaque groupe d'âge. La barre de

Figure 3-7
Pourcentage de tous les piétons décédés ayant consommé de l'alcool et dont les facultés étaient affaiblies, regroupés selon l'âge : Canada, 1999

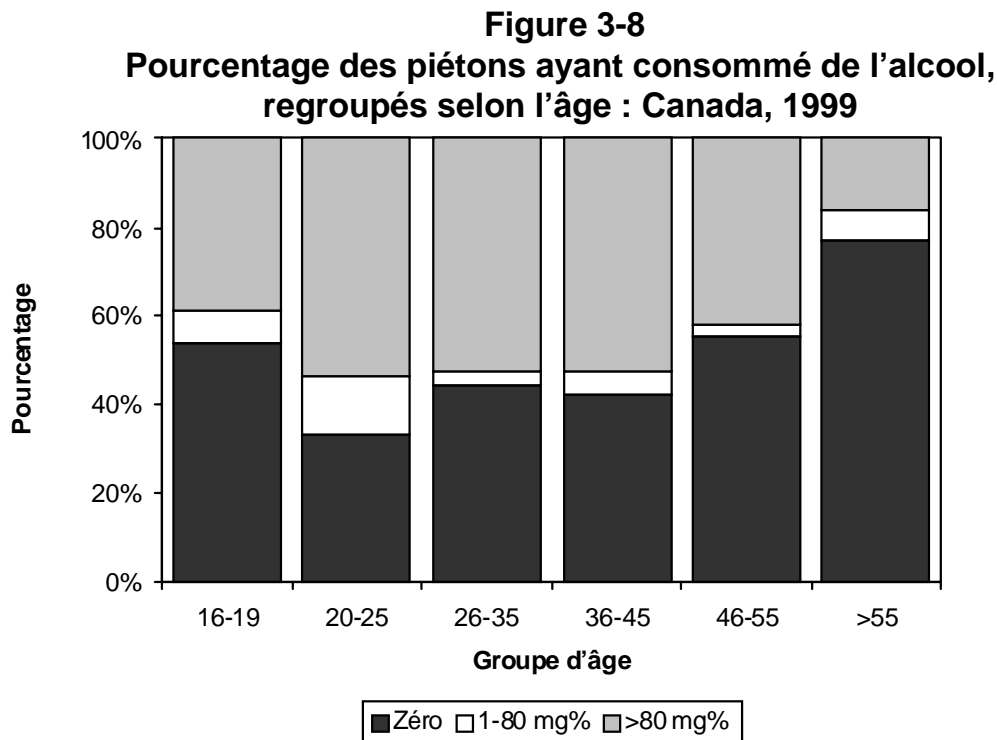


gauche indique le pourcentage de tous les piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool, selon le groupe d'âge. À droite est indiqué le pourcentage des piétons qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, dans chaque groupe d'âge.

De tous les piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool, 20,0 % avaient entre 36 et 45 ans et plus de 55 ans, 17,4 %, entre 20 et 25 ans et 26 et 35 ans, 14,8 %, entre 46 et 55 ans et 10,4 %, entre 16 et 19 ans.

Parmi les piétons décédés qui avaient un TA supérieur à 80 mg%, 21,4 % avaient entre 36 et 45 ans, 19,4 %, entre 26 et 35 ans, 16,3 %, entre 20 et 25 ans, 46 et 55 ans et plus de 55 ans; seulement 10,2 % avaient entre 16 et 19 ans.

La figure 3-8 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 à 81 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.

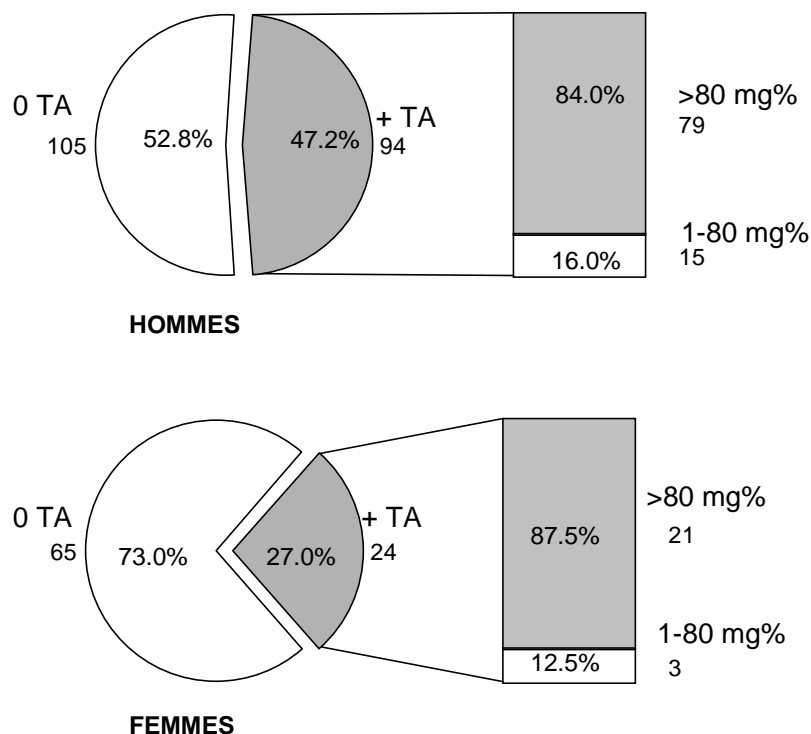


Parmi les groupes d'âge, ce sont les piétons mortellement blessés du groupe des 20 à 25 ans qui étaient les plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool : 66,7 %. Par contre, seulement 23,0 % des piétons de plus de 55 ans soumis à un test d'alcoolémie avaient consommé de l'alcool.

3.3.2 Variations selon le sexe. Les hommes comptent pour plus des quatre cinquièmes (79,7 %) de tous les piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, et 79,0 % de tous ceux qui avaient un TA de plus de 80 mg%.

La figure 3-9 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.

Figure 3-9
Consommation d'alcool des piétons décédés,
selon le sexe : Canada, 1999



Parmi les piétons masculins décédés, 47,2 % avaient consommé de l'alcool et 84 % d'entre eux avaient un TA de plus 80 mg%. Le tableau est légèrement différent pour les piétons féminins mortellement blessés – seulement 27,0 % d'entre elles avaient bu, mais 87,5 % de celles-ci avaient un TA supérieur à la limite autorisée.

3.3.3 Variations selon le secteur de compétence. Plus de la moitié des piétons sont décédés en Ontario et au Québec (34,7 % et 24,7 %, respectivement). Ces deux provinces ont aussi enregistré 34,7 % et 13,6 % (respectivement) des piétons mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 35,0 % et 14,0 % des piétons décédés qui avaient un TA de plus de 80 mg%. Il convient de noter que les données concernant les piétons qui avaient bu et ceux dont les facultés étaient affaiblies au Québec sont sous-estimées parce qu'elles sont basées sur les piétons soumis à des tests d'alcoolémie et que la fréquence des tests dans cette province est plutôt faible; en effet, seulement 49,6 % des piétons mortellement blessés au Québec ont été soumis à des tests, comparativement à 56,7 % en Ontario et à 85,0 % au Manitoba.

Cependant, comme le montre le tableau 3-4 (voir page 29), les plus forts pourcentages de piétons décédés qui avaient consommé de l'alcool sont ceux de la Saskatchewan – 58,8 %. Le plus faible est celui de l'Île-du-Prince-Édouard – où l'unique piéton soumis à un test d'alcoolémie dans cette province était sobre – et du Québec où 27,6 % des piétons mortellement blessés avaient consommé de l'alcool.

3.4 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

La présente section contient des renseignements sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 1999, au Canada. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer l'incidence de la consommation d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié 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

d'accident 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.

Le tableau 3-5 donne les résultats concernant les conducteurs selon l'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves dans une rangée quelconque, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 3-5
Description des conducteurs* en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Canada, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	322	24	7.5	0.7
16-19	1845	483	26.2	13.9
20-25	2748	758	27.6	21.8
26-35	3555	796	22.4	22.9
36-45	3494	660	18.9	19.0
46-55	2297	341	14.8	9.8
>55	2463	215	8.7	6.2
Indéterminé	2063	199	9.6	5.7
<u>Sexe</u>				
Homme	13069	2739	21.0	78.8
Femme	5369	666	12.4	19.2
Indéterminé	349	71	20.3	2.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	10808	2015	18.6	58.0
Camion/fourgonnette	5151	1092	21.2	31.4
Motocyclette	881	133	15.1	3.8
Semi-remorque	626	73	11.7	2.1
Autre véhicule routier	173	20	11.6	0.6
Véhicule non routier	967	122	12.6	3.5
Indéterminé	181	21	11.6	0.6
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	5696	2289	40.2	65.9
Plusieurs véhicules	13091	1187	9.1	34.1
TOTAL	18787	3476	18.5	100.0

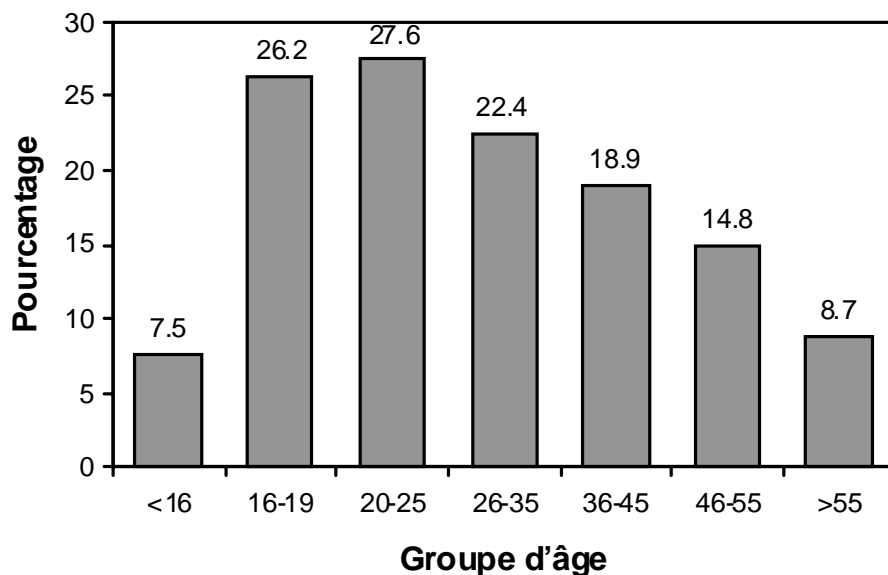
*Exclut la Colombie-Britannique

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 18 787 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été grièvement blessée. Parmi ces accidents, 18,5 % étaient liés à l'alcool.

3.4.1 Âge des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 22,9 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 21,8 %, des 20 à 25 ans et 19,0 % du groupe de 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 0,7 % de tous ceux qui étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool.

La figure 3-10 illustre, selon les groupes d'âge, le pourcentage de conducteurs en cause dans un accident ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte. Le plus fort taux de consommation d'alcool est observé chez les conducteurs du groupe des 20 à 25 ans (27,6 %) et ceux du groupe des 16 à 19 ans (26,2 %). C'est dans le groupe des conducteurs les plus jeunes – ceux de moins de 16 ans (7,5 %), que l'alcool a été décelé le moins souvent.

Figure 3-10
Pourcentage des conducteurs en cause dans un accident ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte, regroupés selon l'âge : Canada, 1999



3.4.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 78,8 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool était aussi plus importante que celle des femmes (21,0 % et 12,4 %, respectivement).

3.4.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 58,0 % conduisaient des automobiles et 31,4 %, des camions/fourgonnettes.

Près d'un accident à blessures graves sur six dans lesquels des conducteurs de camions/fourgonnettes et des automobilistes (21,2 % et 18,6 % respectivement) de même que des motocyclistes (15,1 %) étaient en cause était lié à l'alcool. Les conducteurs de véhicules tout terrain et de semi-remorques sont ceux qui étaient en cause le moins souvent dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (11,6 % et 11,7 % respectivement).

3.4.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 65,9 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 40,2 % de ces conducteurs par rapport à 9,1 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

3.5 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Les sections précédentes ont permis d'examiner quatre indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés 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 accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte. La présente section examine les changements survenus relativement à ces quatre indicateurs.

3.5.1 Décès dans des accidents liés à l'alcool : 1995 – 1999. Le tableau 3-6 et la figure 3-11 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 1999. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés à la section 3.1 pour

Tableau 3-6

Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un accident d'automobile mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool: Canada, 1995 - 1999

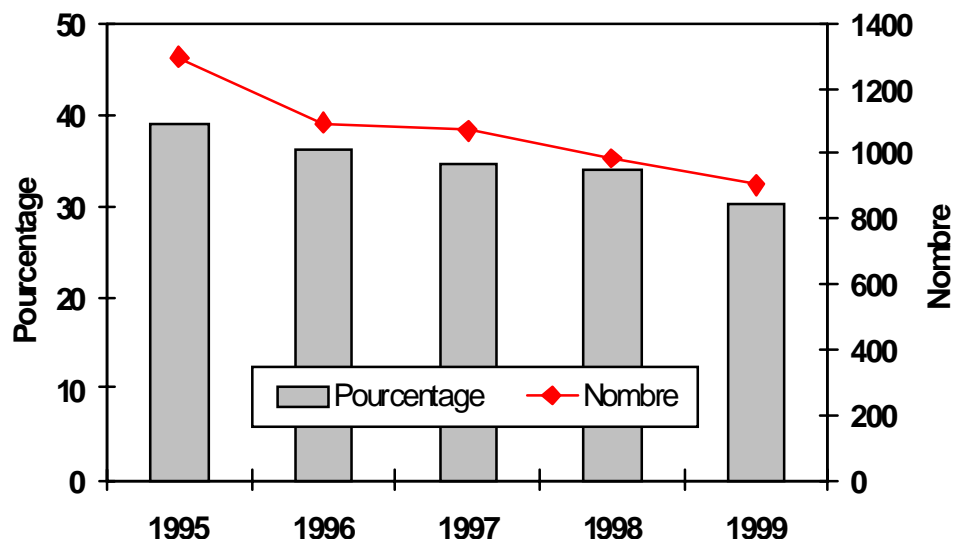
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	3338	1296	38.8
1996	3031	1097	36.2
1997	3089	1070	34.6
1998	2909	986	33.9
1999	2986	906	30.3

*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.

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

Figure 3-11

Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Canada, 1995 – 1999



deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool.

Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 1 296 à 906 entre 1995 et 1999. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool est passé de 38,8 % en 1995 à 30,3 % en 1999.

3.5.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 1999. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de treize ans, soit de 1987 à 1999, figurent au tableau 3-7. Les tendances sont illustrées à la figure 3-12, 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

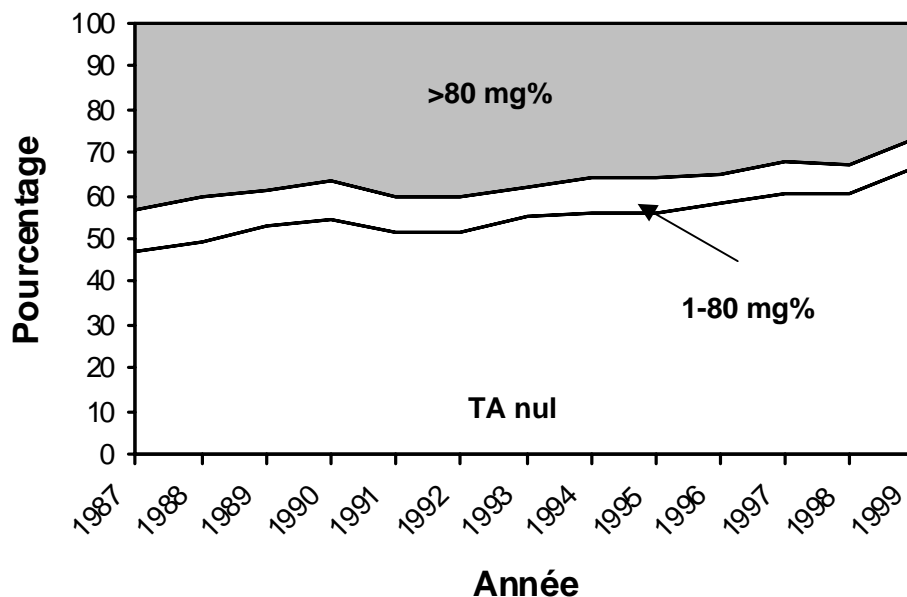
Tableau 3-7
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Canada, 1987 -1999

Année	Nombre de conducteurs	Nombre soumis à des tests	Pourcentage soumis à des tests	Conducteurs regroupés par TA (mg%)					
				Nombre	% soumis à des tests	Nombre	% soumis à des tests	Nombre	% soumis à des tests
1987	2250	1721	76.5	807	46.9	172	10.0	742	43.1
1988	2326	1796	77.2	887	49.4	186	10.4	723	40.3
1989	2384	1872	78.5	1002	53.5	143	7.6	727	38.8
1990	2181	1756	80.5	959	54.6	155	8.8	642	36.6
1991	2067	1635	79.1	850	52.0	127	7.8	658	40.2
1992	1981	1585	80.0	823	51.9	126	7.9	636	40.1
1993	2043	1677	82.1	928	55.3	115	6.9	634	37.8
1994	1886	1602	84.9	899	56.1	127	7.9	576	36.0
1995	1924	1617	84.0	915	56.6	129	8.0	573	35.4
1996	1728	1436	83.1	838	58.4	97	6.8	501	34.9
1997	1802	1475	81.9	899	60.9	108	7.3	468	31.7
1998	1714	1431	83.5	872	60.9	90	6.3	469	32.8
1999	1794	1508	84.1	1009	66.9	90	6.0	409	27.1

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

permise – indiqués par la zone gris pâle et 3) avaient un TA supérieur à la limite légale – illustrés par la zone gris foncé.

Figure 3-12
Tendances de la consommation d'alcool chez
les conducteurs mortellement blessés : Canada, 1987 – 1999



Le nombre de conducteurs mortellement blessés avec un TA supérieur à la limite légale (plus de 80 mg%) a baissé, passant de 742 à 409 entre 1987 et 1999. Le pourcentage des conducteurs décédés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a chuté, de 43,1 % à 27,1 %, entre 1987 et 1999.

Par ailleurs, le nombre de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a fluctué au cours de cette période, le niveau le plus faible de 807 étant celui de 1987 et le sommet, à 1 009, ayant été atteint en 1999. Leur pourcentage est passé de 46,9 % à 66,9 %, entre 1987 et 1999

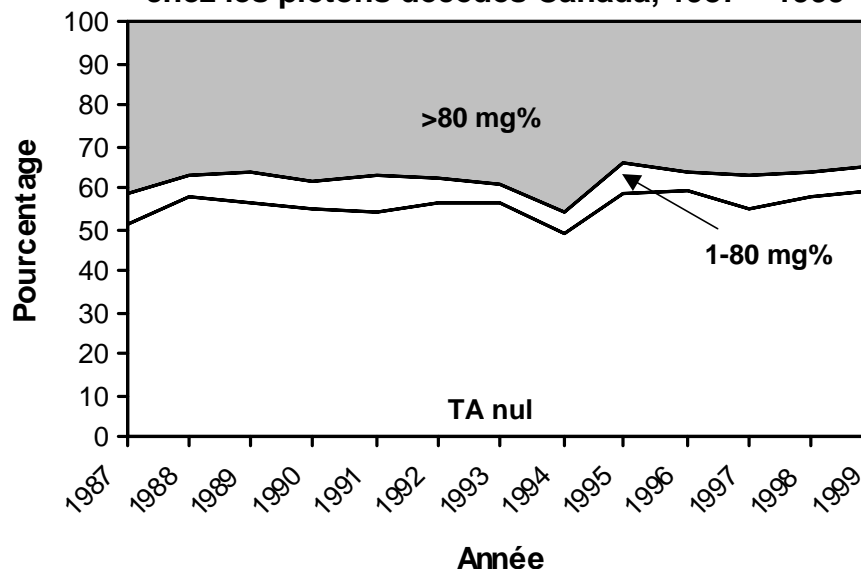
Le nombre de conducteurs mortellement blessés avec un TA se situant entre 1 et 80 mg% a diminué, passant de 186 à 90, pendant la période de treize ans. Par ailleurs, le pourcentage de conducteurs décédés avec un TA entre 1 et 80 mg% a aussi baissé, passant d'un sommet de 10,4 % en 1988 à son niveau le plus bas (6,0 %), en 1999.

3.5.3 Piétons mortellement blessés : 1987 – 1999. Les données sur la consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés au cours de la période de treize ans, de 1987 à 1999, sont indiquées au tableau 3-8. Les tendances sont illustrées à la figure 3-13 qui montre les changements du pourcentage des piétons décédés qui 1) n'avaient pas consommé 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.

Tableau 3-8
Consommation d'alcool chez les piétons mortellement blessés : Canada, 1987 - 1999

Année	Nombre de piétons	Nombre soumis à des tests	Pourcentage soumis à des tests	Piétons regroupés par TA (mg%)					
				Zéro TA		1-80 TA		>80 TA	
				Nombre	% soumis à des tests	Nombre	% soumis à des tests	Nombre	% soumis à des tests
1987	760	414	54.5	213	51.4	30	7.2	171	41.3
1988	748	358	47.9	208	58.1	17	4.7	133	37.2
1989	676	368	54.4	209	56.8	27	7.3	132	35.9
1990	683	356	52.1	195	54.8	23	6.5	138	38.8
1991	598	347	58.0	188	54.2	30	8.6	129	37.2
1992	522	296	56.7	166	56.1	17	5.7	113	38.2
1993	551	301	54.6	169	56.1	15	5.0	117	38.9
1994	517	295	57.1	145	49.2	15	5.1	135	45.8
1995	493	303	61.5	178	58.7	22	7.3	103	34.0
1996	548	325	59.3	194	59.7	13	4.0	118	36.3
1997	502	295	58.8	163	55.3	22	7.5	110	37.3
1998	498	303	60.8	174	57.4	18	5.9	111	36.6
1999	473	288	60.9	170	59.0	18	6.3	100	34.7

Figure 3-13
Tendances de la consommation d'alcool chez les piétons décédés Canada, 1987 – 1999



Le nombre de piétons mortellement blessés avec un TA supérieur à 80 mg% a diminué, passant d'un sommet de 171 en 1987, jusqu'à son plus bas niveau, à 100, en 1999. Le pourcentage de piétons décédés qui avaient un TA supérieur à 80 mg% est passé de 41,3 % à 35,9 % entre 1987 et 1989, a augmenté jusqu'en 1994 pour diminuer de nouveau par la suite jusqu'en 1999 (34,7 %).

Le nombre de piétons mortellement blessés qui n'affichaient aucune trace d'alcool a aussi diminué, passant de 213 à 145 entre 1987 et 1994, avant d'augmenter jusqu'à 194 en 1996 puis de baisser à 170 en 1999. Le pourcentage de piétons décédés qui avaient un TA nul a aussi fluctué au cours de cette période de treize ans, mais est demeuré fondamentalement inchangé – 58,1 % des piétons mortellement blessés n'affichaient aucune trace d'alcool en 1988, comparativement à 59,0 % en 1999.

Le nombre de piétons mortellement blessés qui avaient un TA se situant entre 1 et 80 mg% a fluctué pendant la période de treize ans, totalisant 30 piétons en 1987 et 18 en 1999. Leur pourcentage a aussi varié entre 7,2 % en 1987 et 6,3 % en 1999.

3.5.4 Conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 1999. Le tableau 3-9 et la figure 3-14 fournissent de l'information sur les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Les résultats diffèrent légèrement de ceux qui ont été mentionnés antérieurement dans la section 3.4 pour deux raisons : premièrement, la Colombie-Britannique, le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest sont exclus du total pour l'ensemble du Canada parce que l'information pertinente sur les blessures graves n'était pas toujours disponible pour ces secteurs de compétence et pour toutes les années en cause. Deuxièmement, certains types de véhicules – bicyclettes, motoneiges, tracteurs agricoles et autres véhicules tout terrain – sont exclus.

Comme on peut le constater, la fréquence de consommation d'alcool dans les accidents graves a diminué seulement légèrement. Entre 1995 et 1999, le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool a baissé de 4 000 à 3 316. Le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a aussi diminué, passant de 20,8 % à 18,7 % de 1995 à 1998 pour demeurer presque inchangé en 1999, à 18,9 %.

Tableau 3-9

Nombre et pourcentage de tous les conducteurs¹ en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves² et où l'alcool entrait en ligne de compte : Canada³, 1995 - 1999

Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	19205	4000	(20.8)
1996	18568	3743	(20.2)
1997	17917	3475	(19.4)
1998	18095	3382	(18.7)
1999	17563	3316	(18.9)

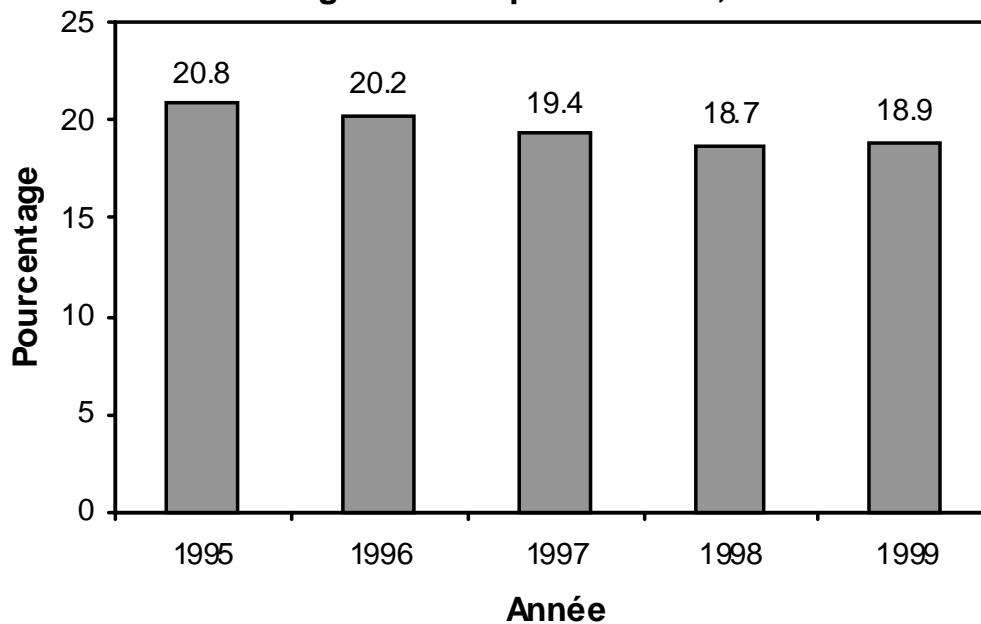
¹ Exclut les cyclistes, les motoneigistes et les conducteurs de tracteurs agricoles et d'autres véhicules non routiers.

² Accidents mettant en cause un véhicule unique, survenant la nuit (VUN) et autres accidents que les VUN, pour lesquels la police a noté la présence d'alcool.

³ Exclut les conducteurs de la Colombie-Britannique, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest.

Figure 3-14

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Canada, 1995 – 1999



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 accidents de la route ayant provoqué des blessures graves ou mortelles en Colombie-Britannique, en 1999. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 4.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 4.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool (section 4.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 4.4).

4.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 4-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool en Colombie-Britannique en 1999. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent 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. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 57 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route en Colombie-Britannique en 1999. De plus, dans 55 de ces cas (96,5 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, 25 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool en Colombie-Britannique, en 1999. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 45,5 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

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

exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 16,6 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool en Colombie-Britannique en 1999.

Tableau 4-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool : Colombie-Britannique, 1999

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
Âge						
<16	32	28	87.5	5	17.9	3.3
16-19	57	55	96.5	25	45.5	16.6
20-25	52	51	98.1	28	54.9	18.5
26-35	60	58	96.7	32	55.2	21.2
36-45	62	60	96.8	30	50.0	19.9
46-55	37	37	100.0	14	37.8	9.3
>55	133	117	88.0	17	14.5	11.3
Sexe						
Homme	295	277	93.9	121	43.7	80.1
Femme	138	129	93.5	30	23.3	19.9
Type						
Conducteur	252	240	95.2	88	36.7	58.3
Passager	110	103	93.6	36	35.0	23.8
Piéton	71	63	88.7	27	42.9	17.9
Véhicule occupé						
Automobile	201	194	96.5	58	29.9	38.4
Camion/Fourgonnette	113	103	91.2	51	49.5	33.8
Motocyclette	26	24	92.3	11	45.8	7.3
Autre véhicule routier	10	10	100.0	3	30.0	2.0
Véhicule non routier (Piétons)	12	12	100.0	1	8.3	0.7
	71	63	88.7	27	42.9	17.9
TOTAL	433	406	93.8	151	37.2	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 433 personnes sont décédées dans des accidents de la route en Colombie-Britannique, en 1999. Dans 406 de ces cas (93,8 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 151, soit 37,2 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route ($433 \times 0,372$), on peut déterminer qu'en Colombie-Britannique, en 1999, 161 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

4.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 21,2 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans. Le groupe des 36 à 45 ans comptait pour 19,9 % des décès.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (55,2 % et 54,9 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 26 à 35 ans ou de celui des 20 à 25 ans était décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgés – seulement 14,5 % des personnes de plus de 55 ans et 17,9 % des jeunes de moins de 16 ans sont décédés dans des accidents liés à l'alcool.

4.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 80,1 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (43,7 %) était aussi supérieure à celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (23,3 %).

4.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 58,3 % étaient des conducteurs; 23,8 %, des passagers, et 17,9 % des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (42,9 %) a été observée chez les conducteurs. L'alcool était en cause dans 36,7 % des accidents dans lesquels un passager est décédé et dans 35,0 % de ceux dans lesquels un piéton est décédé.

4.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 38,4 % se trouvaient dans une automobile et 33,8 %, dans un camion/fourgonnette. Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant d'automobile est décédé (49,5 % par rapport à 29,9 %).

Le nombre de victimes dans chacun des autres types de véhicules est trop restreint pour qu'il soit possible de produire une estimation fiable de la présence d'alcool.

4.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs décédés dans des accidents en Colombie-Britannique, en 1999. Le tableau 4-2 présente les données selon le groupe d'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision (un ou plusieurs véhicules).

Tableau 4-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Colombie-Britannique, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
<16	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
16-19	32	31	96.9	11	35.5	13.4	8	25.8	11.6
20-25	35	35	100.0	19	54.3	23.2	18	51.4	26.1
26-35	42	39	92.9	21	53.8	25.6	18	46.2	26.1
36-45	42	42	100.0	16	38.1	19.5	14	33.3	20.3
46-55	20	19	95.0	7	36.8	8.5	6	31.6	8.7
>55	69	53	76.8	8	15.1	9.8	5	9.4	7.2
<u>Sexe</u>									
Homme	180	165	91.7	72	43.6	87.8	62	37.6	89.9
Femme	61	55	90.2	10	18.2	12.2	7	12.7	10.1
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	131	123	93.9	33	26.8	40.2	29	23.6	42.0
Camion/fourgonnette	78	62	79.5	36	58.1	43.9	28	45.2	40.6
Motocyclette	25	25	100.0	11	44.0	13.4	11	44.0	15.9
Semi-remorque	7	10	142.9	2	20.0	2.4	1	10.0	1.4
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	119	120	100.8	60	50.0	73.2	54	45.0	78.3
Plusieurs véhicules	122	100	82.0	22	22.0	26.8	15	15.0	21.7
TOTAL	241	220	91.3	82	37.3	100.0	69	31.4	100.0

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 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 32 conducteurs tués en 1999; 31 d'entre eux (96,9 %) ont été soumis à des alcootests. Parmi les personnes soumises à ces tests, onze (35,5 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 13,4 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que huit des 31 (25,8 %) jeunes décédés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que huit des onze conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 16 à 19 ans représentaient 11,6 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Colombie-Britannique, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 1999, puisque 91,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Colombie-Britannique, 37,3 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 84,1 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 3,6 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 2,3 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 10,0 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 20,9 % avaient un TA de plus de 150 mg%.

4.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 25,6 % avaient entre 26 à 35 ans, 23,2 %, entre 20 et 25 ans, 19,5 %, entre 36 et 45 ans, 13,4 %, entre 16 et 19 ans, 9,8 % avaient plus de 55 ans et 8,5 %, entre 46 et 55 ans.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (c.-à-d. qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), ceux des groupes de 20 à 25 ans et de 26 à 35 ans représentaient chacun 26,1 %, 20,3 % avaient entre 36 et 45 ans, 11,6 %, entre 16 et 19 ans, 8,7 % entre 46 et 55 ans et 7,2 %, plus de 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 54,3 % et 53,8 % respectivement. Par ailleurs, seulement 15,1 % 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 87,8 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 89,9 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (180 des 241 victimes étaient des hommes). Si l'on examine la fréquence de consommation d'alcool chez les hommes et chez les femmes, les résultats sont à peu près les mêmes. Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (43,6 % et 18,2 % respectivement). En outre, 86,1 % des conducteurs et 70,0 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

4.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 43,9 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 40,2 % des automobilistes, 13,4 % des motocyclistes et seulement 2,4 % 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%), 42,0 % étaient des automobilistes, 40,6 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes, 15,9 % des motocyclistes et seulement 1,4 % étaient des conducteurs de semi-remorques.

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des conducteurs mortellement blessés de camions/fourgonnettes, 45,8 % de motocyclettes, 28,6 % de semi-remorques et 28,2 % d'automobiles avaient consommé de l'alcool.

4.2.4 Variations selon le genre de collision. Près de la moitié des conducteurs décédés (119 sur 241) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule; de plus, ces collisions mettaient en cause les trois quarts des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (73,2 % et 78,3 % respectivement).

Près de trois conducteurs sur cinq qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule (55,6 %) avaient un TA positif, comparativement à 19,6 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

4.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été blessée en 1999, en Colombie-Britannique. Cela comprend tous les accidents ayant provoqué des blessures et non seulement les blessures graves parce que l'information sur la gravité des blessures infligées dans un accident n'est pas notée dans le rapport de police en Colombie-Britannique.

Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié à l'alcool et ayant provoqué des blessures si l'accident dans lequel une personne a été 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 d'accident 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.

Les résultats sont indiqués au tableau 4-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures. Le

nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures.

Tableau 4-3
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures : Colombie-Britannique, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	333	15	4.5	0.3
16-19	3848	713	18.5	15.2
20-25	5507	1050	19.1	22.3
26-35	7464	1034	13.9	22.0
36-45	6942	871	12.5	18.5
46-55	4719	517	11.0	11.0
>55	4882	309	6.3	6.6
Indéterminé	1167	191	16.4	4.1
<u>Sexe</u>				
Homme	22074	3479	15.8	74.0
Femme	11792	1043	8.8	22.2
Indéterminé	996	178	17.9	3.8
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	26182	3406	13.0	72.5
Camion/fourgonnette	5965	1049	17.6	22.3
Motocyclette	720	91	12.6	1.9
Semi-remorque	547	74	13.5	1.6
Autre véhicule routier	183	16	8.7	0.3
Véhicule non routier	1135	53	4.7	1.1
Indéterminé	130	11	8.5	0.2
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	7394	2748	37.2	58.5
Plusieurs véhicules	27468	1952	7.1	41.5
TOTAL	34862	4700	13.5	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 34 862 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée. Parmi ces accidents, 13,5 % étaient liés à l'alcool.

4.3.1 Âge des conducteurs Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 22,3 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 22,0 %, des 26 à 35 ans et 18,5 % de celui des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 0,3 % de tous ceux qui étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures.

Dans chacun des groupes d'âge, un conducteur sur cinq du groupe des 20 à 25 ans et de celui des 16 à 19 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures (19,1 % et 18,5 %, respectivement). Le groupe dont les membres étaient le moins souvent représentés dans ce genre d'accidents a été celui des plus jeunes, soit ceux de moins de 16 ans (4,5 %).

4.3. Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 74,0 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures était aussi plus importante que celle des femmes (15,8 % et 8,8 %, respectivement).

4.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 72,5 % conduisaient des automobiles et 22,3 %, des camions/fourgonnettes.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures était celui des conducteurs de camions/fourgonnettes, soit 17,6 % par rapport à 13,5 % pour les conducteurs de semi-remorques, 13,0 % des automobilistes et 12,6 % des motocyclistes.

4.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 58,5 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 37,2 % de ces conducteurs par rapport à 7,1 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

4.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrerait en ligne de compte. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

4.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 1999. Le tableau 4-4 et la figure 4-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995

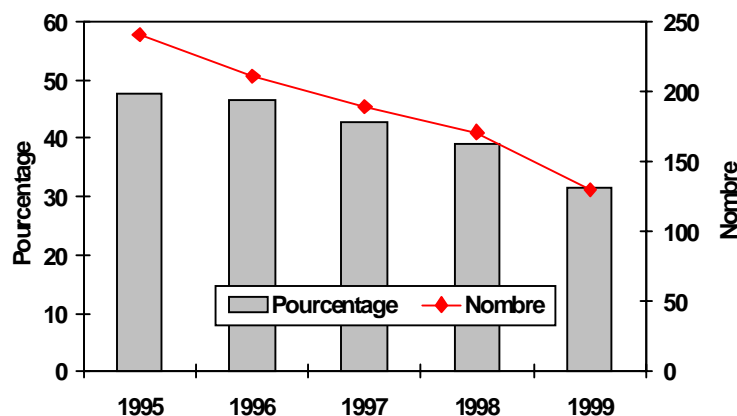
Tableau 4-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Colombie-Britannique, 1995 – 1999

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	506	241	47.6
1996	455	211	46.4
1997	441	189	42.9
1998	440	171	38.9
1999	410	130	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.

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

Figure 4-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Colombie-Britannique, 1995 – 1999



et 1999. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 4.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool.

Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 241 à 130 entre 1995 et 1999. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool est passé de 47,6 % en 1995 à 31,7 % en 1999.

4.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 1999. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de treize ans, soit de 1987 à 1999, figurent au tableau 4-5. Les tendances sont illustrées à la figure 4-2 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 diffèrent légèrement de celles de la section 4.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.

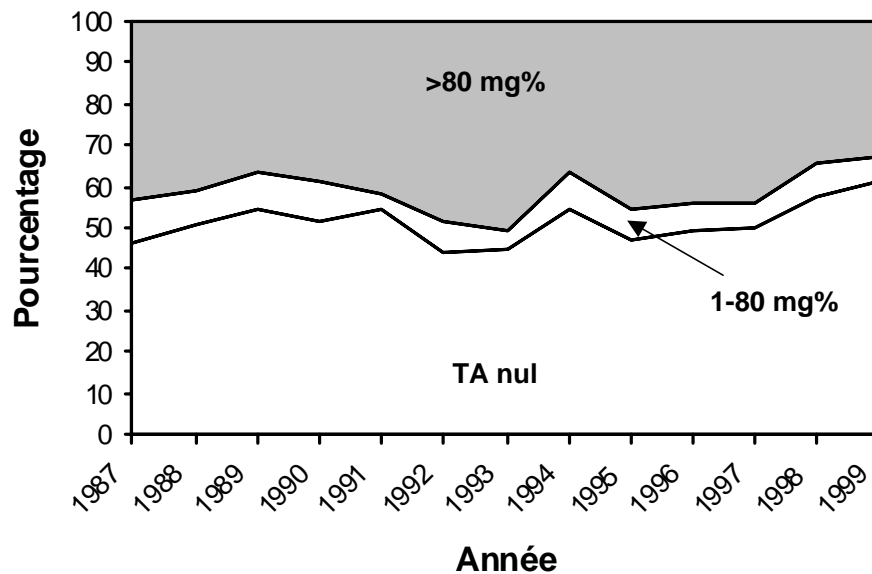
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a augmenté de façon générale entre 1989 (36,1 %) et 1993 (50,4 %), puis a atteint son point le plus bas en 1999 (32,8 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a diminué entre 1989 (55,0 %) et 1992 (44,8 %) pour atteindre ensuite un sommet en 1999 (61,3 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 1987 (10,2 %), a baissé jusqu'à son point le plus bas en 1991 (4 %), a augmenté par la suite jusqu'à 7,8 % en 1998 pour baisser à 5,9 % en 1999.

Tableau 4-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Colombie-Britannique, 1987 - 1999

Année	Nombre de conducteurs	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	267	265	99.3	124	46.8	27	10.2	114	43.0
1988	284	270	95.1	138	51.1	22	8.1	110	40.7
1989	256	249	97.3	137	55.0	22	8.8	90	36.1
1990	288	282	97.9	146	51.8	27	9.6	109	38.7
1991	252	248	98.4	135	54.4	10	4.0	103	41.5
1992	233	223	95.7	100	44.8	15	6.7	108	48.4
1993	232	224	96.6	101	45.1	10	4.5	113	50.4
1994	260	252	96.9	138	54.8	21	8.3	93	36.9
1995	238	225	94.5	107	47.6	16	7.1	102	45.3
1996	202	197	97.5	98	49.7	13	6.6	86	43.7
1997	217	203	93.5	103	50.7	12	5.9	88	43.3
1998	211	204	96.7	118	57.8	16	7.8	70	34.3
1999	210	204	97.1	125	61.3	12	5.9	67	32.8

*Décédés moins de six heures après l'accident.

Figure 4-2
Tendances de la consommation d'alcool chez
les conducteurs décédés : Colombie-Britannique, 1987 – 1999



4.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des

blessures : 1995 - 1999. Le tableau 4-6 et la figure 4-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 4.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

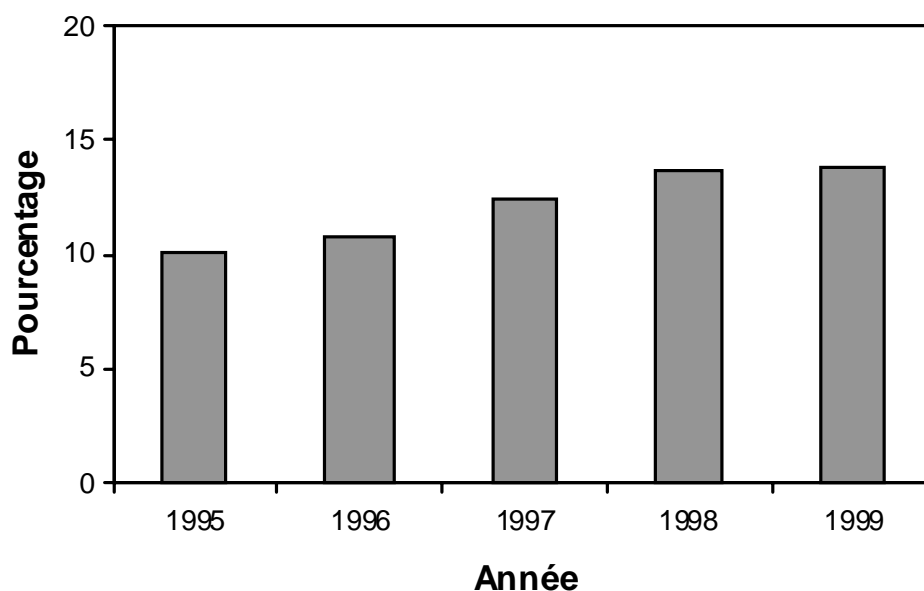
Tableau 4-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Colombie-Britannique, 1995-1999**

Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	56432	5692	(10.1)
1996	46129	4923	(10.7)
1997	36348	4536	(12.5)
1998	34445	4730	(13.7)
1999	33597	4636	(13.8)

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

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

Figure 4-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Colombie-Britannique, 1995 – 1999



Comme on peut le constater, la fréquence de consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures a augmenté légèrement au cours de cette période de cinq ans. Le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrerait en ligne de compte a augmenté régulièrement, passant de 10,1 % à 13,8 %, entre 1995 et 1999.

5.0 ALBERTA

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant provoqué des blessures graves ou mortelles en Alberta, en 1999. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 5.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 5.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 5.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 5.4).

5.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 5-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool en Alberta en 1999. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent 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. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 39 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route en Alberta en 1999. De plus, dans tous les cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, 17 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool en Alberta, en 1999. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 43,6 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

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

exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 12,1 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool en Alberta en 1999.

Tableau 5-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool : Alberta, 1999

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	27	27	100.0	3	11.1	2.1
16-19	39	39	100.0	17	43.6	12.1
20-25	57	56	98.2	31	55.4	22.1
26-35	73	69	94.5	39	56.5	27.9
36-45	51	47	92.2	26	55.3	18.6
46-55	40	36	90.0	17	47.2	12.1
>55	71	64	90.1	7	10.9	5.0
<u>Sexe</u>						
Homme	236	224	94.9	107	47.8	76.4
Femme	122	114	93.4	33	28.9	23.6
<u>Type</u>						
Conducteur	224	216	96.4	85	39.4	60.7
Passager	93	89	95.7	37	41.6	26.4
Piéton	39	31	79.5	16	51.6	11.4
Indéterminé	2	2	100.0	2	0.0	1.4
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	134	131	97.8	49	37.4	35.0
Camion/fourgonnette	154	145	94.2	67	46.2	47.9
Motocyclette	11	11	100.0	5	45.5	3.6
Autre véhicule routier	8	8	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier (Piétons)	12	12	100.0	3	25.0	2.1
	39	31	79.5	16	51.6	11.4
TOTAL	358	338	94.4	140	41.4	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 358 personnes sont décédées dans des accidents de la route en Alberta, en 1999. Dans 338 de ces cas (94,4 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 140, soit 41,4 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route (358 x 0,414), on peut déterminer qu'en Alberta, en 1999, 148 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

5.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 27,9 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 22,1 %, entre 20 et 25 ans et 18,6 %, entre 36 et 45 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (56,5 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 36 à 45 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgés – seulement 10,9 % des personnes de plus de 55 ans et 11,1 % des jeunes de moins de 16 ans sont décédés dans des accidents liés à l'alcool.

5.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 76,4 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (47,8 %) était aussi supérieure à celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (28,9 %).

5.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 60,7 % étaient des conducteurs; 26,4 %, des passagers, 11,4 % des piétons et dans 1,4 % des cas, le genre de victime n'est pas précisé.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (51,6 %) a été observée chez les piétons. L'alcool était en cause dans 41,6 % des accidents dans lesquels un passager est décédé et dans 39,4 % de ceux dans lesquels un conducteur est décédé.

5.1.4 Type de véhicule. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, près de la moitié (47,9 %) se trouvaient dans un camion/fourgonnette et 35,0 %, dans une automobile.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant d'automobile est décédé (46,2 % par rapport à 37,4 %). La consommation d'alcool était un des facteurs en cause dans 45,5 % des accidents dans lesquels un motocycliste a été tué.

5.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs décédés dans des accidents en Alberta, en 1999. 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).

Tableau 5-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Alberta, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
<16	2	2	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
16-19	21	21	100.0	6	28.6	8.5	3	14.3	5.0
20-25	38	38	100.0	14	36.8	19.7	11	28.9	18.3
26-35	54	53	98.1	27	50.9	38.0	25	47.2	41.7
36-45	31	31	100.0	11	35.5	15.5	10	32.3	16.7
46-55	28	27	96.4	10	37.0	14.1	9	33.3	15.0
>55	41	37	90.2	3	8.1	4.2	2	5.4	3.3
<u>Sexe</u>									
Homme	155	151	97.4	64	42.4	90.1	55	36.4	91.7
Femme	60	58	96.7	7	12.1	9.9	5	8.6	8.3
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	100	97	97.0	29	29.9	40.8	23	23.7	38.3
Camion/fourgonnette	98	95	96.9	38	40.0	53.5	35	36.8	58.3
Motocyclette	11	11	100.0	4	36.4	5.6	2	18.2	3.3
Semi-remorque	6	6	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	83	82	98.8	46	56.1	64.8	40	48.8	66.7
Plusieurs véhicules	132	127	96.2	25	19.7	35.2	20	15.7	33.3
TOTAL	215	209	97.2	71	34.0	100.0	60	28.7	100.0

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 donnent 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 21 conducteurs tués en 1999; toutes ces victimes (100 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, six (28,6 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 8,5 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que sept des 21 (14,3 %) jeunes mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que trois des six conducteurs qui avaient bu avaient tous un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 16 à 19 ans représentaient 5,0 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Alberta, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 1999, puisque 97,2 % de tous les conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest.

En Alberta, 34,0 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 84,5 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 3,3 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 1,9 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 5,3 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 23,4 % avaient un TA de plus de 150 mg%.

5.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 38,0 % avaient entre 26 et 35 ans, 19,7 %, entre 20 et 25 ans, 15,5 %, entre 36 et 45 ans, 14,1 %, entre 46 et 55 ans et 8,5 % entre 16 et 19 ans. Les conducteurs de plus de 55 ans ne comptaient que pour 4,2 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 41,7 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 18,3 % de celui des 20 à 25 ans, 16,7 % de celui des 36 à 45 ans, 15,0 % de celui des 46 à 55 ans et 5,0 % de celui des 16 à 19 ans. Ceux de plus de 55 ans ne comptaient que pour 3,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 50,9 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 8,1 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

5.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 90,1 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et 91,7 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (155 des 215 victimes étaient des hommes). Si l'on examine la fréquence de consommation d'alcool chez les hommes et chez les femmes, les résultats sont à peu près les mêmes. Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (42,4 % et 12,1 % respectivement). En outre, 85,9 % des conducteurs et 71,4 % 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), 53,5 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 44,0 %, des automobilistes et 5,8 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 58,3 % étaient des conducteurs de camions/fourgonnettes, 38,3 %, des automobilistes et 3,3 %, des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 40,0 % des conducteurs de camions/ fourgonnettes, 36,4 % des motocyclistes, 29,9 % des automobilistes et 0,0 % des conducteurs de semi-remorques avaient consommé de l'alcool.

5.2.4 Variations selon le genre de collision. Les deux cinquièmes environ des conducteurs décédés (83 sur 215) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule; de plus, ces collisions ont mis en cause les deux tiers des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (64,8 % et 66,7 % respectivement).

La moitié des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (56,1 %) avaient un TA positif, comparativement à 19,7 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

5.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 1999, en Alberta. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié 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 d'accident 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.

Les résultats sont indiqués au tableau 5-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à

tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 5-3
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Alberta, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents
<u>Âge</u>				
<16	48	5	10.4	0.7
16-19	48	119	247.9	15.8
20-25	48	174	362.5	23.1
26-35	48	185	385.4	24.5
36-45	48	138	287.5	18.3
46-55	48	71	147.9	9.4
>55	48	47	97.9	6.2
Indéterminé	48	15	31.3	2.0
<u>Sexe</u>				
Homme	2253	596	26.5	79.0
Femme	1017	148	14.6	19.6
Indéterminé	28	10	35.7	1.3
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	1537	312	20.3	41.4
Camion/fourgonnette	1398	379	27.1	50.3
Motocyclette	110	25	22.7	3.3
Semi-remorque	111	24	21.6	3.2
Autre véhicule routier	22	1	4.5	0.1
Véhicule non routier	113	11	9.7	1.5
Indéterminé	7	2	28.6	0.3
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	1074	484	45.1	64.2
Plusieurs véhicules	2224	270	12.1	35.8
TOTAL	3298	754	22.9	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 3 298 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 22,9 % étaient liés à l'alcool.

5.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 24,5 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 23,1 %, des 20 à 25 ans et 18,3 % du groupe des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 0,7 % de tous ceux qui étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, environ trois conducteurs sur dix du groupe des 16 à 19 ans et de celui des 20 à 25 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (30,4 % et 28,2 %, respectivement). Le groupe dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre d'accidents était celui des plus jeunes, c.-à-d. moins de 16 ans, et des plus âgés, soit ceux de plus de 55 ans (10,4 % et 10,5 %).

5.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 79,0 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (26,5 % et 14,6 %, respectivement).

5.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les conducteurs de camions/fourgonnettes comptaient chacun pour 50,3 % et les automobilistes, pour 41,4 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de camions/fourgonnettes, soit 27,1 % par rapport à 22,7 % des motocyclistes, 21,6 % des conducteurs de semi-remorques et 20,3 % des automobilistes.

5.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 64,2 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 45,1 % de ces conducteurs, par rapport à 12,1 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

5.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entraînait en ligne de compte. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

5.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 1999. Le tableau 5-4 et la figure 5-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des

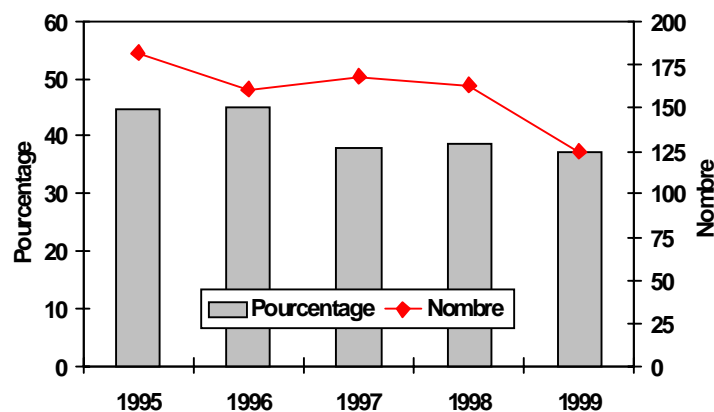
Tableau 5-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un accident de la route mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Alberta, 1995 – 1999**

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	406	182	44.8
1996	357	161	45.1
1997	440	168	38.2
1998	422	163	38.6
1999	337	125	37.1

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

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

Figure 5-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Alberta, 1995 – 1999



accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 1999. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 5.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool.

Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 182 à 161 entre 1995 et 1996, puis a augmenté à 168 en 1997 avant de redescendre à 125 en 1999. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool est passé de 44,8 % en 1995 à un sommet de 45,1 % en 1996. Depuis, il a chuté jusqu'à 37,1 % en 1999.

5.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 1999. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de treize ans, soit de 1987 à 1999, figurent au tableau 5-5. Les tendances sont illustrées à la figure 5-2 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 diffèrent légèrement de celles de la section 5.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.

Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale entre 1987 (41,1 %) et 1999 (30,9 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté entre 1987 (51,0 %) et 1993 (66,1 %), a baissé à 59,5 % en 1996 avant d'atteindre un sommet en 1997 (67,9 %) pour redescendre à 58,5 en 1998 et de s'élever de nouveau à 64,4 % en 1999. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et

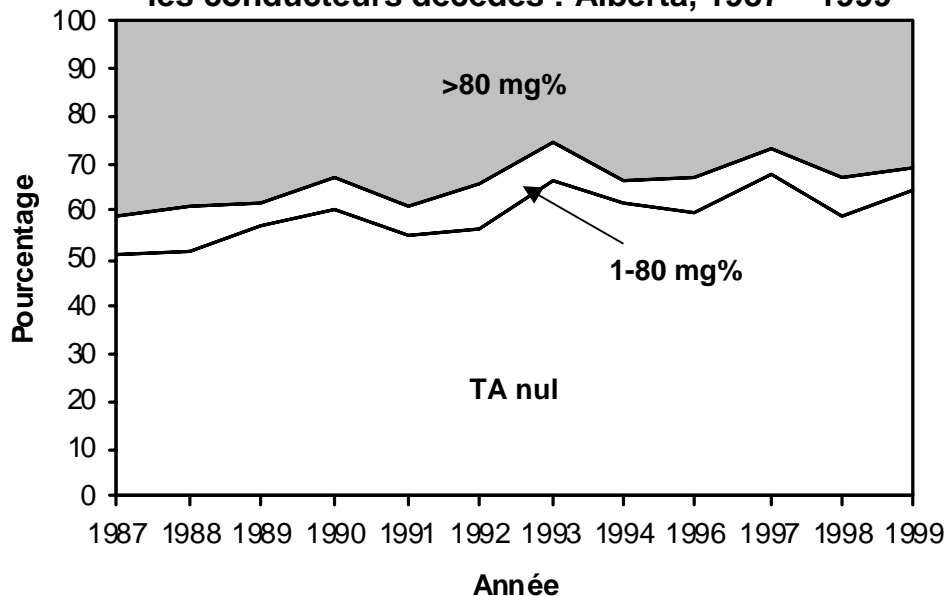
80 mg% était à son plus haut niveau en 1988 (9,3 %), a baissé jusqu'à son point le plus bas en 1994 (4,2 %), a augmenté jusqu'à 8,0 % en 1998 et redescendu jusqu'à 4,8 % en 1999.

Tableau 5-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Alberta, 1987 - 1999

Année	Nombre de conducteurs	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	265	253	95.5	129	51.0	20	7.9	104	41.1
1988	236	215	91.1	111	51.6	20	9.3	84	39.1
1989	235	229	97.4	130	56.8	10	4.4	89	38.9
1990	195	189	96.9	114	60.3	12	6.3	63	33.3
1991	192	180	93.8	99	55.0	11	6.1	70	38.9
1992	171	165	96.5	93	56.4	15	9.1	57	34.5
1993	185	177	95.7	117	66.1	15	8.5	45	25.4
1994	194	189	97.4	117	61.9	8	4.2	64	33.9
1995	201	195	97.0	131	67.2	9	4.6	55	28.2
1996	170	168	98.8	100	59.5	13	7.7	55	32.7
1997	231	224	97.0	152	67.9	11	4.9	61	27.2
1998	206	200	97.1	117	58.5	16	8.0	67	33.5
1999	188	188	100.0	121	64.4	9	4.8	58	30.9

*Décédés moins de six heures après l'accident.

Figure 5-2
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Alberta, 1987 – 1999



5.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 1999. Le tableau 5-6 et la figure 5-3 contiennent de l'information sur les

conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 5.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

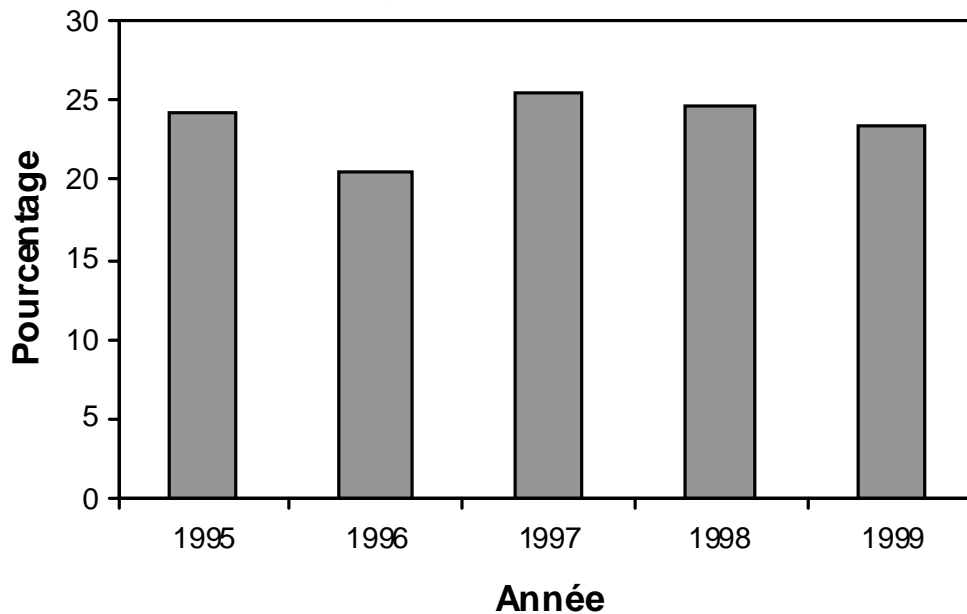
Tableau 5-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Alberta, 1995 – 1999**

Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	2701	657	(24.3)
1996	3023	622	(20.6)
1997	2938	749	(25.5)
1998	3332	821	(24.6)
1999	3178	741	(23.3)

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

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

Figure 5-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Alberta, 1995 – 1999



Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a été relativement stable. De 1995 à 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a baissé légèrement, passant de 24,3 % à 20,6 %. En 1997, il a connu une hausse, à 25,5 %, avant de redescendre à 23,3 % en 1999.

6.0 SASKATCHEWAN

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant provoqué des blessures graves ou mortelles en Saskatchewan, en 1999. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 6.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 6.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 6.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 6.4).

6.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 6-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool en Saskatchewan en 1999. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent 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. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 25 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route en Saskatchewan en 1999. De plus, dans 24 de ces cas (96,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, 16 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool en Saskatchewan, en 1999. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 66,7 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

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

exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 15,8 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool en Saskatchewan en 1999.

Tableau 6-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool : Saskatchewan, 1999

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	18	17	94.4	3	17.6	3.0
16-19	25	24	96.0	16	66.7	15.8
20-25	22	22	100.0	18	81.8	17.8
26-35	36	34	94.4	25	73.5	24.8
36-45	23	21	91.3	12	57.1	11.9
46-55	30	28	93.3	13	46.4	12.9
>55	52	52	100.0	14	26.9	13.9
<u>Sexe</u>						
Homme	145	140	96.6	79	56.4	78.2
Femme	61	58	95.1	22	37.9	21.8
<u>Type</u>						
Conducteur	110	107	97.3	54	50.5	53.5
Passager	74	72	97.3	34	47.2	33.7
Piéton	20	17	85.0	11	64.7	10.9
Indéterminé	2	2	100.0	2	100.0	2.0
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	90	89	98.9	44	49.4	43.6
Camion/fourgonnette	71	68	95.8	36	52.9	35.6
Motocyclette	2	2	100.0	1	50.0	1.0
Autre véhicule routier	6	6	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier (Piétons)	17	16	94.1	9	56.3	8.9
	20	17	85.0	11	64.7	10.9
TOTAL	206	198	96.1	101	51.0	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 206 personnes sont décédées dans des accidents de la route en Saskatchewan, en 1999. Dans 198 de ces cas (96,1 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 101, soit 51,0 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route (206 x 0,51), on peut déterminer qu'en Saskatchewan, en 1999, 105 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

6.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 24,8 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 17,8 %, entre 20 et 25 ans et 15,8 %, entre 16 et 19 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (81,8 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 20 à 25 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgées – seulement 17,6 % des personnes de moins de 16 ans et 26,9 % des victimes de plus de 55 ans sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

6.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 78,2 % étaient des hommes. Cependant, la fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (56,4 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (37,9 %).

6.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 53,5 % étaient des conducteurs; 33,7 %, des passagers, et 10,9 % des piétons et 2,0 % des occupants dont la position dans le véhicule est inconnue.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (64,7 %) a été observée chez les piétons. L'alcool était en cause dans 50,5 % des accidents dans lesquels un conducteur est décédé et dans 47,2 % de ceux dans lesquels un passager est décédé.

6.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, plus des deux cinquièmes (43,6 %) se trouvaient dans une automobile et 35,6 % dans un camion/fourgonnette.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de camion/fourgonnette est décédé était légèrement supérieur au taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant d'automobile est décédé (52,9 % par rapport à 49,4 %).

Le nombre de victimes pour chacun des autres types de véhicules est trop restreint pour produire des données fiables sur la fréquence de consommation d'alcool.

6.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans des accidents en Saskatchewan, en 1999. 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).

Tableau 6-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Saskatchewan, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
<20	14	14	100.0	8	57.1	19.5	5	35.7	15.2
20-25	8	7	87.5	4	57.1	9.8	2	28.6	6.1
26-35	20	19	95.0	13	68.4	31.7	13	68.4	39.4
36-45	11	11	100.0	7	63.6	17.1	6	54.5	18.2
46-55	15	15	100.0	3	20.0	7.3	2	13.3	6.1
>55	28	22	78.6	6	27.3	14.6	5	22.7	15.2
<u>Sexe</u>									
Homme	72	67	93.1	33	49.3	80.5	27	40.3	81.8
Femme	24	21	87.5	8	38.1	19.5	6	28.6	18.2
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	52	47	90.4	23	48.9	56.1	18	38.3	54.5
Camion/fourgonnette	37	34	91.9	17	50.0	41.5	15	44.1	45.5
Motocyclette	2	2	100.0	1	50.0	2.4	0	0.0	0.0
Semi-remorque	5	5	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	46	44	95.7	29	65.9	70.7	25	56.8	75.8
Plusieurs véhicules	50	44	88.0	12	27.3	29.3	8	18.2	24.2
TOTAL	96	88	91.7	41	46.6	100.0	33	37.5	100.0

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 donnent 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 1999; sept d'entre eux (87,5 %) ont été soumis à des alcootests. Parmi eux, quatre (57,1 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 9,8 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que deux des sept (28,6 %) jeunes 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 deux des quatre conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 20 à 25 ans représentaient 6,1 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Saskatchewan, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 1999, puisque 91,7 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Saskatchewan, 46,6 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 80,5 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 4,5 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 4,5 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 8,0 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 29,6 % avaient un TA de plus de 150 mg%.

6.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 31,7 % avaient entre 26 et 35 ans, 19,5 %, moins de 20 ans, 17,1 %, entre 36 et 45 ans, 14,6 %, plus de 55 ans et 9,8 %, entre 20 et 25 ans. Les conducteurs de 46 à 55 ans ne comptaient que pour 7,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.

Parmi les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 39,4 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 18,2 % de ceux des 36 à 45 ans et 15,2 % avaient moins de 20 ans et plus de 55 ans. Ceux de 20 à 25 ans et de 46 à 55 ans comptaient chacun pour seulement 6,1 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 68,4 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 20,0 % des conducteurs de 46 à 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

Environ quatre sur cinq (80,5 %) des conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA supérieur à la limite autorisée.

6.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 80,5 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et 81,8 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (72 des 96 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (49,3 % et 38,1 % respectivement). En outre, 81,8 % des conducteurs et 75 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

6.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 56,1 % étaient des automobilistes, 41,5 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et seulement 2,4 %, des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 54,5 % étaient des automobilistes et 45,5 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 50,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 48,9 % des automobilistes avaient consommé de l'alcool.

6.2.4 Variations selon le genre de collision. Moins de la moitié des conducteurs décédés (46 sur 96) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces collisions ont mis en cause les trois quarts environ des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (70,7 % et 75,8 % respectivement).

Les raisons de cette apparente disparité est que la consommation d'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Près de deux conducteurs sur trois en cause dans des accidents à un seul véhicule (65,9 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 27,3 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

6.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 1999, en Saskatchewan. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié 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 d'accident 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.

Les résultats sont indiqués au tableau 6-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés

dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 6-3
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Saskatchewan, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	17	0	0.0	0.0
16-19	127	37	29.1	18.1
20-25	132	47	35.6	23.0
26-35	138	46	33.3	22.5
36-45	165	42	25.5	20.6
46-55	95	14	14.7	6.9
>55	105	8	7.6	3.9
Indéterminé	30	10	33.3	4.9
<hr/>				
<u>Sexe</u>				
Homme	535	157	29.3	77.0
Femme	249	37	14.9	18.1
Indéterminé	25	10	40.0	4.9
<hr/>				
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	357	92	25.8	45.1
Camion/fourgonnette	321	90	28.0	44.1
Motocyclette	30	7	23.3	3.4
Semi-remorque	46	6	13.0	2.9
Autre véhicule routier	3	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	48	7	14.6	3.4
Indéterminé	4	2	50.0	1.0
<hr/>				
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	291	132	45.4	64.7
Plusieurs véhicules	518	72	13.9	35.3
<hr/>				
TOTAL	809	204	25.2	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 809 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 25,2 % étaient liés à l'alcool.

6.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 23,0 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 22,5 %, des 26 à 35 ans et 20,6 % du groupe des 36 à 45 ans. Les conducteurs de plus de 55 ans ne représentaient que 3,9 % de tous ceux qui étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, trois conducteurs sur dix des groupes des 16 à 19 ans, des 20 à 25 ans et des 26 à 35 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (29,1 %, 35,6 % et 33,3 %, respectivement). Les groupes dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre d'accidents ont été ceux des plus jeunes et des plus âgés, soit ceux de moins de 16 ans (0,0 %) et ceux de plus de 55 ans (7,6 %).

6.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 77,0 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (29,3 % et 14,9 %, respectivement).

6.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes représentaient 45,1 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, 44,1 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de camions/fourgonnettes, soit 28,0 % par rapport à 25,8 % des automobilistes et 23,3 % des motocyclistes. Les conducteurs de semi-remorques ne comptaient que pour 13,0 % des cas.

6.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 64,7 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 45,4 % de ces conducteurs, par rapport à 13,9 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

6.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

6.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 1999. Le tableau 6-4 et la figure 6-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995

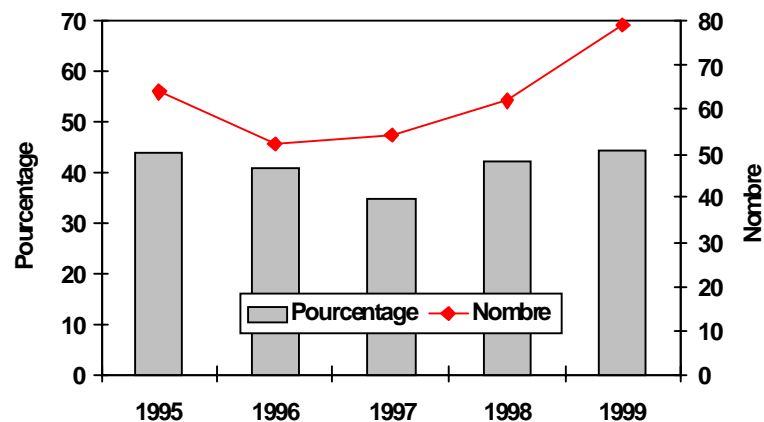
Tableau 6-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Saskatchewan, 1995 – 1999

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	146	64	43.8
1996	127	52	40.9
1997	155	54	34.8
1998	147	62	42.2
1999	178	79	44.4

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

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

Figure 6-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Saskatchewan, 1995 – 1999



et 1999. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 6.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool.

Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 64 à 52 entre 1995 et 1996. Depuis, on constate une hausse, jusqu'à 79 victimes d'accidents liés à l'alcool, en 1999. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool est passé de 43,8 % en 1995 à 34,8 % en 1997. Cependant, en 1999, il a grimpé à 44,4 %.

6.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 1999. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de treize ans, soit de 1987 à 1999, figurent au tableau 6-5. Les tendances sont illustrées à la figure 6-2 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 diffèrent légèrement de celles de la section 6.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.

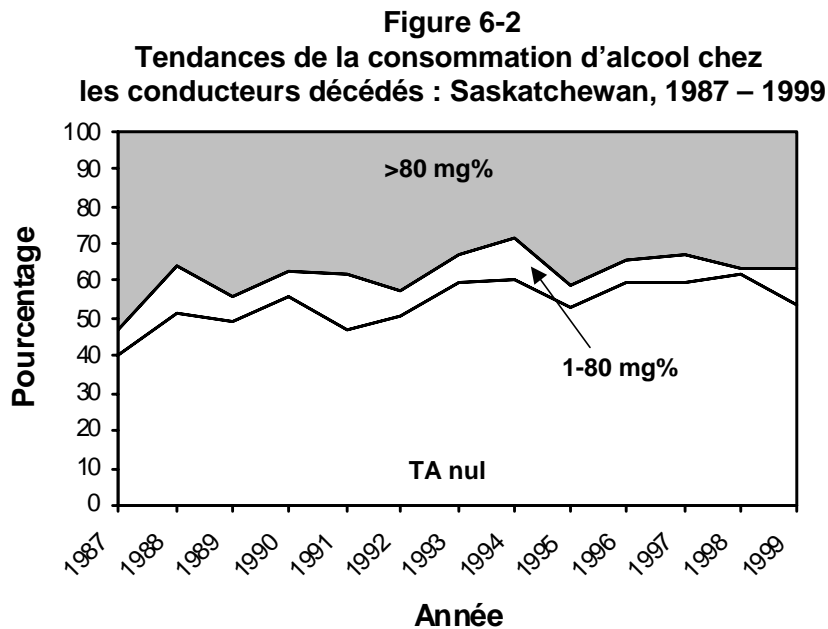
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale entre 1987 (52,9 %) et 1997 (32,8 %) pour augmenter par la suite en 1999 (36,9 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté entre 1987 (40,0 %) et 1994 (60,3 %), a baissé à 52,6 % en 1995, a atteint un sommet en 1998 (61,6 %) avant de redescendre à 53,6 % en 1999. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg%

était à son plus haut niveau en 1991 (14,1 %) et a baissé jusqu'à son point le plus bas en 1998 (1,4 %) avant de remonter en 1999 (9,5 %).

Tableau 6-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Saskatchewan, 1987 - 1999

Année	Nombre de conducteurs	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	94	85	90.4	34	40.0	6	7.1	45	52.9
1988	81	79	97.5	41	51.9	10	12.7	28	35.4
1989	110	103	93.6	51	49.5	7	6.8	45	43.7
1990	80	78	97.5	44	56.4	5	6.4	29	37.2
1991	83	78	94.0	37	47.4	11	14.1	30	38.5
1992	66	63	95.5	32	50.8	4	6.3	27	42.9
1993	80	79	98.8	47	59.5	6	7.6	26	32.9
1994	68	68	100.0	41	60.3	8	11.8	19	27.9
1995	77	76	98.7	40	52.6	5	6.6	31	40.8
1996	68	67	98.5	40	59.7	4	6.0	23	34.3
1997	65	64	98.5	38	59.4	5	7.8	21	32.8
1998	73	73	100.0	45	61.6	1	1.4	27	37.0
1999	86	84	97.7	45	53.6	8	9.5	31	36.9

*Décédés moins de six heures après l'accident.



6.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 1999. Le tableau 6-6 et la figure 6-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 6.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

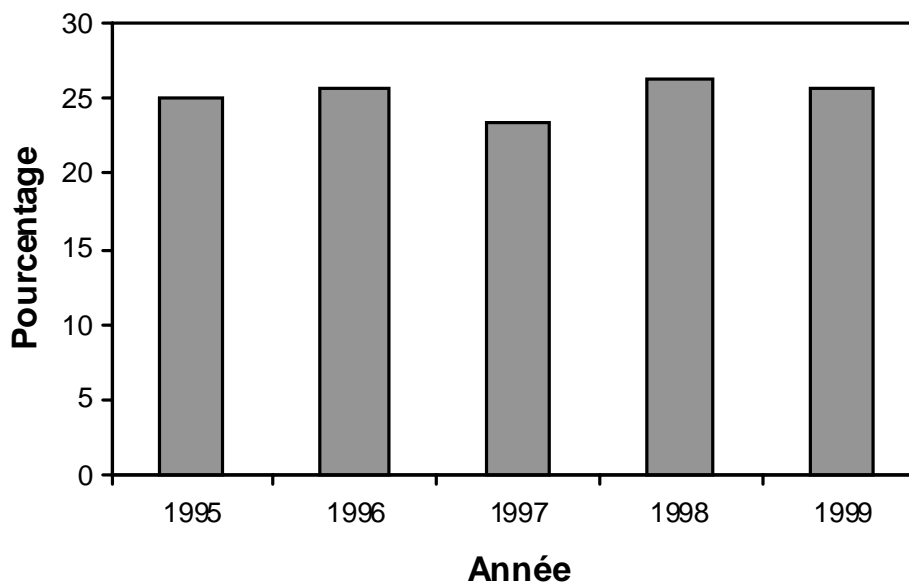
Tableau 6-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans
des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool**
entraît en ligne de compte : Saskatchewan, 1995 – 1999

Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	887	223	(25.1)
1996	656	168	(25.6)
1997	843	197	(23.4)
1998	703	185	(26.3)
1999	757	195	(25.8)

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

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

Figure 6-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents
ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entraîne en ligne
de compte : Saskatchewan, 1995 – 1999



Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a été relativement stable. De 1995 à 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entraîne en ligne de compte a augmenté seulement légèrement, passant de 25,1 % à 25,6 %. En 1997, il a baissé à 23,4 % avant de remonter à 26,3 % en 1998 et de glisser légèrement à 25,8 % en 1999.

7.0 MANITOBA

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant provoqué des blessures graves ou mortelles au Manitoba, en 1999. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 7.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 7.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 7.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 7.4).

7.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 7-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool au Manitoba en 1999. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent 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. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 18 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route au Manitoba en 1999. 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 l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, six personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool au Manitoba, en 1999. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 35,3 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

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

exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 13,0 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool au Manitoba en 1999.

Tableau 7-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool : Manitoba, 1999

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	11	10	90.9	3	30.0	6.5
16-19	18	17	94.4	6	35.3	13.0
20-25	13	13	100.0	9	69.2	19.6
26-35	16	15	93.8	9	60.0	19.6
36-45	13	13	100.0	6	46.2	13.0
46-55	17	16	94.1	8	50.0	17.4
>55	39	37	94.9	5	13.5	10.9
<u>Sexe</u>						
Homme	79	75	94.9	34	45.3	73.9
Femme	48	46	95.8	12	26.1	26.1
<u>Type</u>						
Conducteur	71	68	95.8	25	36.8	54.3
Passager	35	33	94.3	12	36.4	26.1
Piéton	21	20	95.2	9	45.0	19.6
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	64	62	96.9	20	32.3	43.5
Camion/fourgonnette	27	27	100.0	12	44.4	26.1
Motocyclette	2	2	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	13	10	76.9	5	50.0	10.9
(Piétons)	21	20	95.2	9	45.0	19.6
TOTAL	127	121	95.3	46	38.0	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 127 personnes sont décédées dans des accidents de la route au Manitoba, en 1999. Dans 121 de ces cas (95,3 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 46, soit 38,0 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route (127 x 0,38), on peut déterminer qu'*au Manitoba, en 1999, 48 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.*

7.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 19,6 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans et entre 26 et 35 ans, 17,4 %, entre 46 et 55 ans et 13,0 %, entre 16 et 19 ans et entre 36 et 45 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (69,2 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 20 à 25 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus âgés – seulement 13,5 % des personnes de plus de 55 ans sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

7.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 73,9 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (45,3 %) était aussi supérieure à celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (26,1 %).

7.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 54,3 % étaient des conducteurs; 26,1 %, des passagers, et 19,6 % des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (45,0%) a été observée dans les accidents dans lesquels un piéton est décédé. L'alcool était en cause dans 36,8 % des accidents dans lesquels un conducteur est décédé et dans 36,4 % de ceux dans lesquels un passager est décédé.

7.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 43,5 % se trouvaient dans une automobile et 26,1 %, dans un camion/fourgonnette.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant d'automobile est décédé (44,4 % par rapport à 32,3 %).

Le nombre de victimes pour chacun des autres types de véhicules est trop restreint pour produire des données fiables sur la fréquence de consommation d'alcool.

7.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans des accidents au Manitoba, en 1999. 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).

Tableau 7-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Manitoba, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
16-19	9	9	100.0	3	33.3	15.8	2	22.2	12.5
20-25	9	9	100.0	4	44.4	21.1	3	33.3	18.8
26-35	9	9	100.0	3	33.3	15.8	3	33.3	18.8
36-45	8	8	100.0	4	50.0	21.1	4	50.0	25.0
46-55	5	5	100.0	3	60.0	15.8	3	60.0	18.8
>55	20	16	80.0	2	12.5	10.5	1	6.3	6.3
<u>Sexe</u>									
Homme	44	41	93.2	16	39.0	84.2	14	34.1	87.5
Femme	16	15	93.8	3	20.0	15.8	2	13.3	12.5
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	40	36	90.0	11	30.6	57.9	10	27.8	62.5
Camion/fourgonnette	18	18	100.0	8	44.4	42.1	6	33.3	37.5
Motocyclette	2	2	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	25	23	92.0	15	65.2	78.9	14	60.9	87.5
Plusieurs véhicules	35	33	94.3	4	12.1	21.1	2	6.1	12.5
TOTAL	60	56	93.3	19	33.9	100.0	16	28.6	100.0

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 donnent 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 les 16 à 19 ans, parmi lesquels il y a eu neuf conducteurs tués en 1999; toutes ces victimes (100 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, trois (33,3 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés de 16 à 19 ans représentaient 15,8 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que deux des neufs (22,2 %) conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que deux des 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 des 16 à 19 ans représentaient 12,5 % 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 Manitoba, la fréquence des tests d'alcoolémie était très élevée en 1999, puisque 93,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

Au Manitoba, 33,9 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 84,2 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 5,4 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 0,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 5,4 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 23,1 % avaient un TA de plus de 150 mg%.

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), 21,1 % avaient entre 20 et 25 ans et entre 36 et 45 ans, et 15,8 % avaient entre 16 et 19 ans, entre 26 et 35 ans et entre 46 et 55 ans. Les conducteurs de plus de 55 ans ne comptaient que pour 10,5 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 25,0 % faisaient partie du groupe des 36 à 45 ans et 18,8 % avaient entre 20 et 25 ans, entre 26 et 35 ans et entre 46 et 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés les plus susceptibles d'avoir bu étaient ceux qui avaient entre 46 et 55 ans étaient– 60,0 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 12,5 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

7.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 84,2 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 87,5 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (44 des 60 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient deux fois plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (39,0 % et 20,0 % respectivement). En outre, 87,5 % des conducteurs et 66,7 % 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 décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 57,9 % étaient des automobilistes et 42,1 %, 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%), 62,5 % étaient des automobilistes et 37,5 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 44,4 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 30,6 % 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 (25 sur 60) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces collisions ont mis

en cause la plus forte proportion des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (78,9 % et 87,5 % respectivement).

Les raisons de cette apparente disparité est que la consommation d'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Environ deux conducteurs sur trois en cause dans des accidents à un seul véhicule (65,2 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 12,1 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

7.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 1999, au Manitoba. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié 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 d'accident 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.

Les résultats sont indiqués au tableau 7-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 7-3
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Manitoba, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs*	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	11	1	9.1	0.8
16-19	102	26	25.5	21.1
20-25	85	27	31.8	22.0
26-35	100	25	25.0	20.3
36-45	120	24	20.0	19.5
46-55	77	7	9.1	5.7
>55	104	10	9.6	8.1
Indéterminé	20	3	15.0	2.4
<u>Sexe</u>				
Homme	402	84	20.9	68.3
Femme	207	37	17.9	30.1
Indéterminé	10	2	20.0	1.6
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	324	79	24.4	64.2
Camion/fourgonnette	237	37	15.6	30.1
Motocyclette	21	4	19.0	3.3
Semi-remorque	13	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	20	1	5.0	0.8
Véhicule non routier	4	2	50.0	1.6
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	240	96	40.0	78.0
Plusieurs véhicules	379	27	7.1	22.0
TOTAL	619	123	19.9	100.0

* Ces données sont légèrement sous-estimées parce que 7,9 % environ de toutes les blessures sont consignées comme étant « indéterminées ».

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 619 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 19,9 % étaient liés à l'alcool.

7.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 22,0 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 21,1%, des 16 à 19 ans et 20,3 %, du groupe des 26 à 35 ans. Les conducteurs de moins de

16 ans ne représentaient que 0,8 % de tous ceux qui étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, environ un conducteur sur quatre des 20 à 25 ans, des 16 à 19 ans et des 26 à 35 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (31,8 %, 25,5 % et 25,0 %, respectivement). Les groupes dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre d'accidents ont été ceux des moins de 16 ans et des 46 à 55 ans (9,1 %).

7.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 68,3 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était un peu plus élevée que celle des femmes (20,9 % et 17,9 %, respectivement).

7.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 64,2 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 30,1 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des automobilistes, soit 24,4 % par rapport à 19,0 % des motocyclistes, 15,6% des conducteurs camions/fourgonnettes et 5,0 % des conducteurs de véhicules tout terrain. Aucun des conducteurs de semi-remorques n'était en cause dans des accidents liés à l'alcool.

7.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 78,0 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 40,0 % de ces conducteurs, par rapport à 7,1 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

7.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entraînait en ligne de compte. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

7.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 1999. Le tableau 7-4 et la figure 7-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des

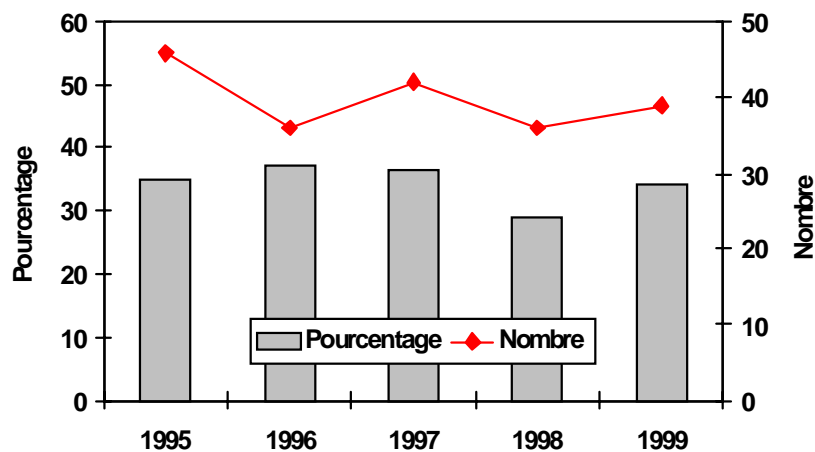
Tableau 7-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Manitoba, 1995 – 1999

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	132	46	34.8
1996	96	36	37.5
1997	115	42	36.5
1998	124	36	29.0
1999	114	39	34.2

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

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

Figure 7-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Manitoba, 1995 – 1999



accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 1999. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 7.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool.

Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 46 à 36 entre 1995 et 1996, puis a augmenté à 42 en 1997, avant de redescendre à 36 en 1998 et de remonter de nouveau à 39 en 1999. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool est passé de 34,8 % en 1995 à 37,5 % en 1996. En 1998, il a baissé jusqu'à 29,0 % pour remonter à 34,2 % en 1999.

7.4.2 Conducteurs décédés : 1987 – 1999. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de treize ans, soit de 1987 à 1999, figurent au tableau 7-5. Les tendances sont illustrées à la figure 7-2 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 diffèrent légèrement de celles de la section 7.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.

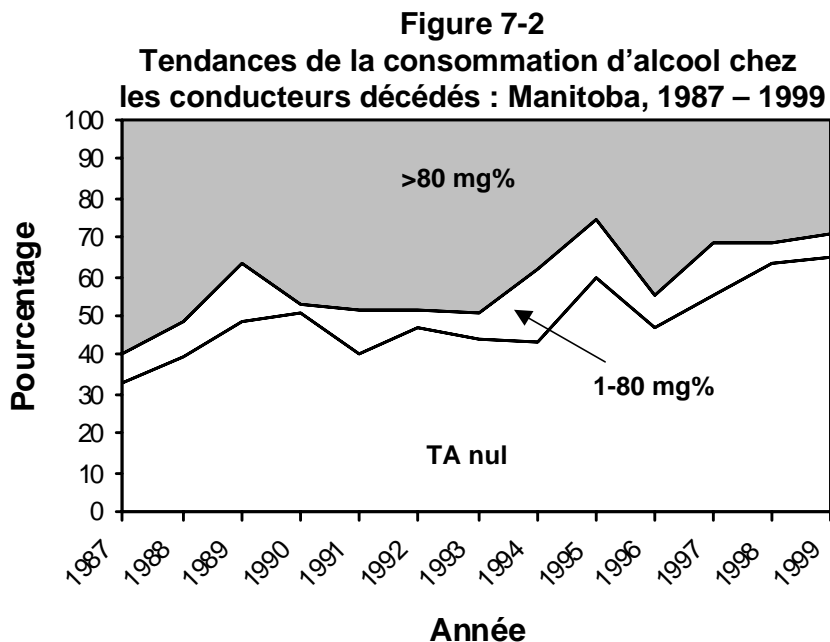
Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs décédés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué de façon générale entre 1987 (60,0 %) et 1999 (28,8 %). Le pourcentage de conducteurs décédés qui avaient un TA nul a augmenté, passant du niveau le plus bas de 1987 (33,3 %) à son niveau le plus haut en 1999 (65,4 %). Le pourcentage de

conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 1994 (18,9 %) et a baissé jusqu'à 5,8 % en 1999.

Tableau 7-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Manitoba, 1987 - 1999

Année	Nombre de conducteurs	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	67	60	89.6	20	33.3	4	6.7	36	60.0
1988	64	58	90.6	23	39.7	5	8.6	30	51.7
1989	70	66	94.3	32	48.5	10	15.2	24	36.4
1990	54	49	90.7	25	51.0	1	2.0	23	46.9
1991	63	54	85.7	22	40.7	6	11.1	26	48.1
1992	50	44	88.0	21	47.7	2	4.5	21	47.7
1993	59	41	69.5	18	43.9	3	7.3	20	48.8
1994	57	53	93.0	23	43.4	10	18.9	20	37.7
1995	62	52	83.9	31	59.6	8	15.4	13	25.0
1996	37	36	97.3	17	47.2	3	8.3	16	44.4
1997	56	54	96.4	30	55.6	7	13.0	17	31.5
1998	54	54	100.0	34	63.0	3	5.6	17	31.5
1999	53	52	98.1	34	65.4	3	5.8	15	28.8

*Décédés moins de six heures après l'accident.



7.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 1999. Le tableau 7-6 et la figure 7-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 7.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules

routiers. Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant causé des blessures graves a été relativement stable. Entre 1995 et 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a baissé légèrement, passant de 22,9 % à 21,6 %. En 1997, il s'est hissé à 25,7 % avant de redescendre à son plus bas niveau de 20,2 % en 1999.

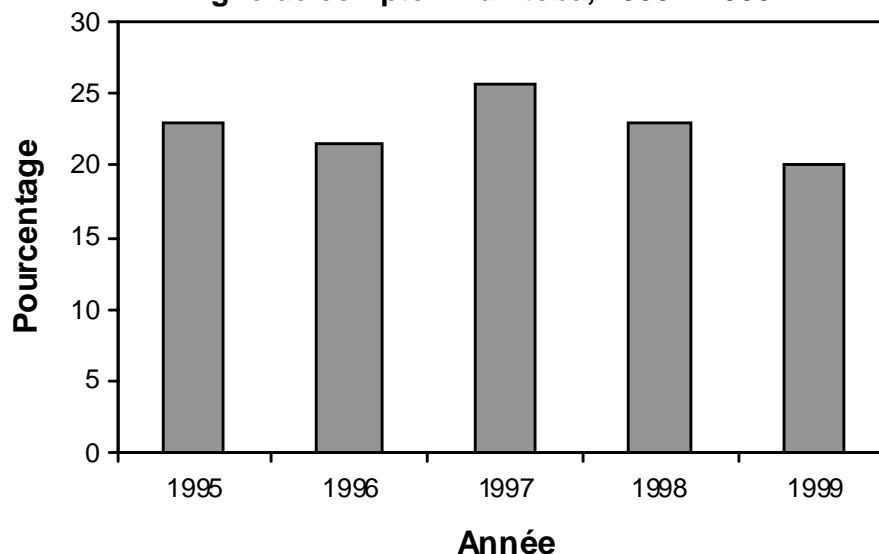
Tableau 7-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Manitoba, 1995 – 1999**

Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	743	170	(22.9)
1996	804	174	(21.6)
1997	630	162	(25.7)
1998	657	151	(23.0)
1999	595	120	(20.2)

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

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

Figure 7-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Manitoba, 1995 – 1999



8.0 ONTARIO

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant provoqué des blessures graves ou mortelles en Ontario, en 1999. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 8.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 8.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 8.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 8.4).

8.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 8-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool en Ontario en 1999. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent 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. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 115 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route en Ontario en 1999. De plus, dans 103 de ces cas (89,6 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, 33 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool en Ontario, en 1999. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 32,0 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

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

exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 10,4 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool en Ontario en 1999.

Tableau 8-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool : Ontario, 1999

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	62	58	93.5	15	25.9	4.7
16-19	115	103	89.6	33	32.0	10.4
20-25	150	132	88.0	64	48.5	20.3
26-35	155	138	89.0	68	49.3	21.5
36-45	144	129	89.6	68	52.7	21.5
46-55	132	116	87.9	33	28.4	10.4
>55	306	243	79.4	35	14.4	11.1
<u>Sexe</u>						
Homme	745	646	86.7	259	40.1	82.0
Femme	319	273	85.6	57	20.9	18.0
<u>Type</u>						
Conducteur	648	573	88.4	196	34.2	62.0
Passager	252	211	83.7	73	34.6	23.1
Piéton	164	135	82.3	47	34.8	14.9
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	596	525	88.1	166	31.6	52.5
Camion/fourgonnette	156	139	89.1	51	36.7	16.1
Motocyclette	44	41	93.2	15	36.6	4.7
Autre véhicule routier	16	15	93.8	3	20.0	0.9
Véhicule non routier (Piétons)	72	60	83.3	33	55.0	10.4
(Piétons)	164	136	82.9	47	34.6	14.9
Indéterminé	16	3	18.8	1	0.0	0.0
TOTAL	1064	919	86.4	316	34.4	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 1 064 personnes sont décédées dans des accidents de la route en Ontario, en 1999. Dans 919 de ces cas (86,4 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 316, soit 34,4 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route (1 064 x 0,344), on peut déterminer qu'en Ontario, en 1999, 366 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

8.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 21,5 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans et entre 36 et 45 ans et 20,3 %, entre 20 et 25 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (52,7 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 36 à 45 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgés – seulement 14,4 % des personnes de plus de 55 ans et 25,9 % des jeunes de moins de 16 ans sont décédés dans des accidents liés à l'alcool.

8.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 82,0 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (40,1 %) était environ le double de celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (20,9 %).

8.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 62,0 % étaient des conducteurs, 23,1 %, des passagers et 14,9 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (34,8 %) a été observée dans les accidents dans lesquels un piéton est décédé. Elle était de 34,6 % dans les accidents dans lesquels un passager est décédé et de 34,2 % dans ceux dans lesquels un conducteur est décédé.

8.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, plus de la moitié (52,5 %) se trouvaient dans une automobile, 16,1 % dans un camion/fourgonnette et 10,4 %, dans un véhicule non routier (p. ex. bicyclette, motoneige, véhicule tout terrain).

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de véhicule non routier est décédé était de 55,9 %, comparativement à 36,7 % pour un occupant de camion/fourgonnette, 36,6 % pour un occupant de motocyclette et 31,6 % pour un occupant d'automobile.

8.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans des accidents en Ontario, en 1999. 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).

Tableau 8-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Ontario, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
16-19	45	40	88.9	6	15.0	4.3	5	12.5	4.5
20-25	91	83	91.2	32	38.6	23.0	27	32.5	24.1
26-35	97	87	89.7	42	48.3	30.2	34	39.1	30.4
36-45	84	73	86.9	29	39.7	20.9	23	31.5	20.5
46-55	83	68	81.9	14	20.6	10.1	11	16.2	9.8
>55	168	122	72.6	16	13.1	11.5	12	9.8	10.7
<u>Sexe</u>									
Homme	449	385	85.7	124	32.2	89.2	102	26.5	91.1
Femme	119	88	73.9	15	17.0	10.8	10	11.4	8.9
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	392	323	82.4	87	26.9	62.6	71	22.0	63.4
Camion/fourgonnette	119	102	85.7	37	36.3	26.6	30	29.4	26.8
Motocyclette	42	38	90.5	13	34.2	9.4	10	26.3	8.9
Semi-remorque	13	10	76.9	2	20.0	1.4	1	10.0	0.9
Autre	2	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	234	195	83.3	88	45.1	63.3	75	38.5	67.0
Plusieurs véhicules	333	278	83.5	51	18.3	36.7	37	13.3	33.0
Indéterminé	1	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	568	473	83.3	139	29.4	100.0	112	23.7	100.0

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 donnent 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 45 conducteurs tués en 1999; 40 de ces victimes (88,9 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, six (15,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 4,3 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que cinq des 40 (12,5 %) jeunes 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 cinq des six conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise. La dernière colonne indique le nombre de conducteurs avec un TA illégal, en proportion de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite. Donc, les conducteurs de 16 à 19 ans représentaient 4,5 % 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 Ontario, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 1999, puisque 83,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Ontario, 29,4 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 80,6 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 2,8 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 3,0 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 6,1 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 17,5 % avaient un TA de plus de 150 mg%.

8.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 30,2 % avaient entre 26 et 35 ans, 23,0 %, entre 20 et 25 ans, 20,9 %, entre 36 et 45 ans, 11,5 % avaient plus de 55 ans et 10,1 %, entre 46 et 55 ans. Les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans ne comptaient que pour 4,3 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 30,4 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 24,1 % de celui des 20 à 25 ans, 20,5 % de celui des 36 à 45 ans, 10,7 % de celui des plus de 55 ans et 9,8 % de celui des 46 à 55 ans. Ceux du groupe des 16 à 19 ans ne comptaient que pour 4,5 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 48,3 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 13,1 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

8.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 89,2 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 91,1 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (449 des 568 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient environ deux fois plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (32,2 % et 17,0 % respectivement). En outre, 82,3 % des conducteurs et 66,7 % des conductrices qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise.

8.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 62,6 % étaient des automobilistes, 26,6 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 9,4 %, des motocyclistes et seulement 1,4 % étaient des conducteurs de semi-remorques.

Chez les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 63,4 % étaient des automobilistes, 26,8 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 8,9 %, des motocyclistes et seulement 0,9 % des conducteurs de semi-remorques.

Selon les différentes catégories de véhicules, 36,3 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 34,2 % des motocyclistes, 26,9 % des automobilistes et 20,0 % des conducteurs de semi-remorques avaient consommé de l'alcool.

8.2.4 Variations selon le genre de collision. Seulement deux sur cinq environ des conducteurs décédés (234 sur 568) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces collisions ont mis en cause plus de la moitié des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (63,3 % et 67,0 % respectivement).

Les raisons de cette apparente disparité est que la consommation d'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Près de la moitié des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (45,1 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 18,3 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

8.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 1999, en Ontario. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié 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 d'accident 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.

Les résultats sont indiqués au tableau 8-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en

cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 8-3
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Ontario, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	50	5	10.0	0.4
16-19	470	127	27.0	11.4
20-25	854	219	25.6	19.7
26-35	1242	277	22.3	24.9
36-45	1222	261	21.4	23.5
46-55	804	124	15.4	11.1
>55	864	63	7.3	5.7
Indéterminé	186	37	19.9	3.3
<u>Sexe</u>				
Homme	4113	902	21.9	81.0
Femme	1533	199	13.0	17.9
Indéterminé	46	12	26.1	1.1
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	3508	710	20.2	63.8
Camion/fourgonnette	1483	310	20.9	27.9
Motocyclette	228	39	17.1	3.5
Semi-remorque	199	16	8.0	1.4
Autre véhicule routier	68	13	19.1	1.2
Véhicule non routier	177	22	12.4	2.0
Indéterminé	29	3	10.3	0.3
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	1418	611	43.1	54.9
Plusieurs véhicules	4274	502	11.7	45.1
TOTAL	5692	1113	19.6	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 5 692 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 19,6 % étaient liés à l'alcool.

8.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 24,9 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 23,5 %, des 36 à 45 ans et 19,7 % du groupe des 20 à 25 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 0,4 % de tous ceux qui étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, 27,0 % des conducteurs du groupe des 16 à 19 ans et 25,6 % de celui des 20 à 25 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Le groupe dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre d'accidents a été celui des plus âgés, soit ceux de plus de 55 ans (7,3 %).

8.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 81,0 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (21,9 % et 13,0 %, respectivement).

8.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 63,8 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 27,9 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était aussi celui des conducteurs camions/fourgonnettes, soit 20,9 % par rapport à 20,2 % des automobilistes, 19,1 % des conducteurs d'autres véhicules routiers et 17,1 % des motocyclistes. Seulement 8,0 % des conducteurs de semi-remorques étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool..

8.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 54,9 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 43,1 % de ces conducteurs, par rapport à 10,6 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

8.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

8.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 1999. Le tableau 8-4 et la figure 8-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des

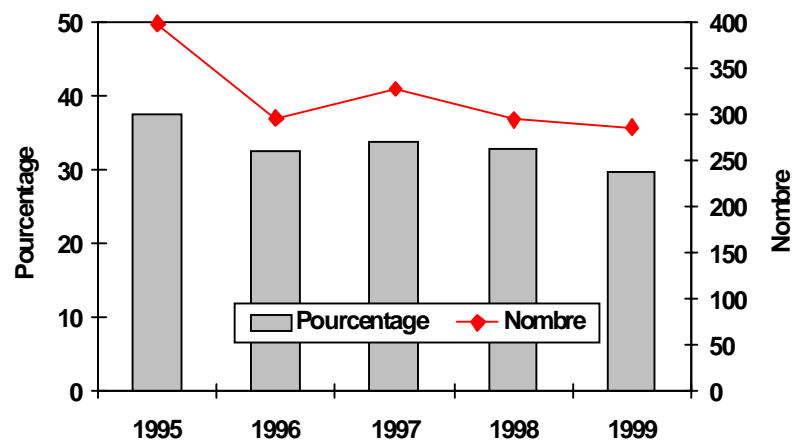
Tableau 8-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Ontario, 1995 – 1999

Année	Nombre de	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	1059	398	37.6
1996	915	297	32.5
1997	969	328	33.8
1998	900	295	32.8
1999	966	287	29.7

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

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

Figure 8-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Ontario, 1995 – 1999



accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 1999. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 8.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool.

Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a chuté, passant de 398 à 297 entre 1995 et 1996, puis a augmenté à 328 en 1997, avant de redescendre à 287 en 1999. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool est passé de 37,6 % en 1995 à 32,5 % en 1996. De 1996 à 1998, il est demeuré à peu près inchangé avant de redescendre à 29,7 % en 1999.

8.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 1999. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de treize ans, soit de 1987 à 1999, figurent au tableau 8-5. Les tendances sont illustrées à la figure 8-2 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 diffèrent légèrement de celles de la section 8.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.

Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué entre 1987 (39,6 %) et 1990 (33,3 %), a remonté à 38,1 % en 1992 et baissé de nouveau jusqu'à 23,3 % en 1999. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté entre 1987 (53,0 %) et 1997 (65,0 %), a baissé légèrement en 1998 (64,4 %) et a atteint un sommet en 1999 (71,3 %).

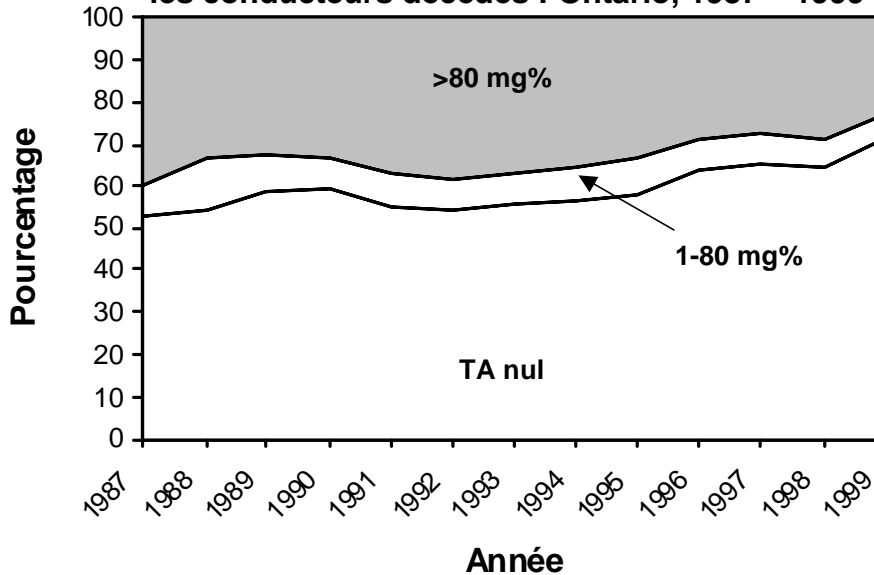
Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 1988 (12,5 %) et a atteint son point le plus bas en 1999 (5,4 %).

Tableau 8-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Ontario, 1987 - 1999

Année	Nombre de conducteurs	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	613	540	88.1	286	53.0	40	7.4	214	39.6
1988	555	521	93.9	281	53.9	65	12.5	175	33.6
1989	642	586	91.3	345	58.9	49	8.4	192	32.8
1990	545	486	89.2	287	59.1	37	7.6	162	33.3
1991	531	462	87.0	255	55.2	37	8.0	170	36.8
1992	538	473	87.9	256	54.1	37	7.8	180	38.1
1993	604	519	85.9	287	55.3	41	7.9	191	36.8
1994	548	508	92.7	287	56.5	38	7.5	183	36.0
1995	532	480	90.2	278	57.9	42	8.8	160	33.3
1996	424	402	94.8	255	63.4	32	8.0	115	28.6
1997	478	434	90.8	282	65.0	34	7.8	118	27.2
1998	427	399	93.4	257	64.4	26	6.5	116	29.1
1999	487	443	91.0	316	71.3	24	5.4	103	23.3

*Décédés moins de six heures après l'accident.

Figure 8-2
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Ontario, 1987 – 1999



8.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures

graves : 1995 – 1999. Le tableau 8-6 et la figure 8-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 8.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

Tableau 8-6

Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Ontario, 1995 – 1999**

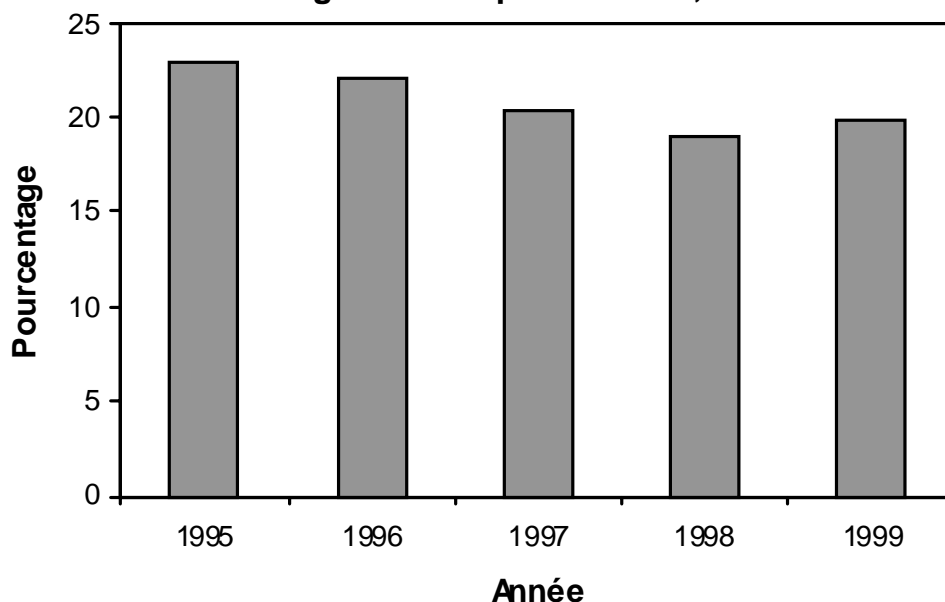
Année	Nombre de	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	6568	1504	(22.9)
1996	6003	1326	(22.1)
1997	5442	1106	(20.3)
1998	5402	1026	(19.0)
1999	5486	1088	(19.8)

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

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

Figure 8-3

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Ontario, 1995 – 1999



Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a diminué légèrement en cinq ans. De 1995 à 1999, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves a baissé graduellement, passant de 22,9 % en 1995 à 19,0 % en 1998 pour remonter légèrement à 19,8 % en 1999.

9.0 QUÉBEC

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant causé des blessures graves ou mortelles au Québec, en 1999. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 9.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 9.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 9.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 9.4).

9.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 9-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool au Québec en 1999. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent 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. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 101 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route au Québec en 1999. De plus, dans 94 de ces cas (93,1 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, 26 personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool au Québec, en 1999. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 27,7 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

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

exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 14,0 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool au Québec en 1999.

Tableau 9-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool : Québec, 1999

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	51	45	88.2	7	15.6	3.8
16-19	101	94	93.1	26	27.7	14.0
20-25	116	109	94.0	36	33.0	19.4
26-35	118	111	94.1	36	32.4	19.4
36-45	126	116	92.1	36	31.0	19.4
46-55	91	81	89.0	21	25.9	11.3
>55	213	198	93.0	23	11.6	12.4
Indéterminé	1	1	100.0	1	100.0	0.5
<u>Sexe</u>						
Homme	552	508	92.0	144	28.3	77.4
Femme	265	247	93.2	42	17.0	22.6
<u>Type</u>						
Conducteur	518	488	94.2	128	26.2	68.8
Passager	181	162	89.5	36	22.2	19.4
Piéton	117	105	89.7	22	21.0	11.8
Indéterminé	1	0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	477	444	93.1	112	25.2	60.2
Camion/fourgonnette	73	71	97.3	19	26.8	10.2
Motocyclette	64	60	93.8	16	26.7	8.6
Autre véhicule routier	9	9	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier (Piétons)	77	66	85.7	17	25.8	9.1
	117	105	89.7	22	21.0	11.8
TOTAL	817	755	92.4	186	24.6	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 817 personnes sont décédées dans des accidents de la route au Québec, en 1999. Dans 755 de ces cas (92,4 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 186, soit 24,6 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route (817 x 0,246), on peut déterminer qu'au

Québec, en 1999, 201 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool. Cette estimation, toutefois, sous-estime l'ampleur du problème des accidents liés à l'alcool au Québec, par rapport aux autres secteurs de compétence, à cause des pratiques différentes utilisées par les policiers pour remplir leurs rapports (voir Mayhew *et al.*, 1999). Pour cette raison, la SAAQ préfère employer les résultats des alcootests auxquels ont été soumis les conducteurs décédés, tirés des dossiers des coroners, qu'elle considère comme donnant une mesure plus juste du problème des accidents liés à l'alcool.

9.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, les groupes de 20 à 25 ans, de 26 à 35 ans et de 36 à 45 ans comptaient chacun pour 19,4 % (voir la dernière colonne).

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (33,0 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 20 à 25 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgés – seulement 11,6 % des personnes de plus de 55 ans et 15,6 % des jeunes de moins de 16 ans sont décédés dans des accidents liés à l'alcool.

9.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 77,4 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (28,3 %) était plus grande que celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (17,0 %).

9.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 68,8 % étaient des conducteurs, 19,4 %, des passagers et 11,8 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (26,2 %) a été observée dans les accidents dans lesquels un conducteur est décédé. L'alcool était en cause dans 22,2 % des accidents dans lesquels un passager est décédé et dans 21,0 % de ceux dans lesquels un piéton est décédé.

9.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, plus de la moitié (60,2 %) se trouvaient dans une automobile, 10,2 % dans un camion/fourgonnette.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool était semblable que la victime ait été un occupant de camion/fourgonnette, un motocycliste, un occupant de véhicule non routier ou un occupant d'automobile (26,8 %, 26,7 %, 25,8 % et 25,2 %, respectivement).

9.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans des accidents au Québec, en 1999. 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).

Tableau 9-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Québec, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
<16	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
16-19	51	38	74.5	11	28.9	11.5	6	15.8	8.0
20-25	73	59	80.8	19	32.2	19.8	15	25.4	20.0
26-35	77	63	81.8	23	36.5	24.0	17	27.0	22.7
36-45	77	57	74.0	19	33.3	19.8	17	29.8	22.7
46-55	57	50	87.7	13	26.0	13.5	9	18.0	12.0
>55	114	69	60.5	11	15.9	11.5	11	15.9	14.7
<u>Sexe</u>									
Homme	345	268	77.7	82	30.6	85.4	64	23.9	85.3
Femme	105	69	65.7	14	20.3	14.6	11	15.9	14.7
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	340	252	74.1	74	29.4	77.1	59	23.4	78.7
Camion/fourgonnette	50	37	74.0	12	32.4	12.5	11	29.7	14.7
Motocyclette	53	41	77.4	10	24.4	10.4	5	12.2	6.7
Semi-remorque	7	7	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	184	136	73.9	63	46.3	65.6	52	38.2	69.3
Plusieurs véhicules	266	201	75.6	33	16.4	34.4	23	11.4	30.7
TOTAL	450	337	74.9	96	28.5	100.0	75	22.3	100.0

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 donnent 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 51 conducteurs tués en 1999; 38 de ces victimes (74,5 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, 11 (28,9 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 11,5 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que six des 38 (15,8 %) jeunes mortellement blessés du groupe des 16 à 19 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 16 à 19 ans représentaient 8,0 % 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 1999, puisque seulement 74,9 % de tous les conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest.

Au Québec, 28,5 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 78,1 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 2,4 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 3,9% avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 6,8 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 15,4 % avaient un TA de plus de 150 mg%.

9.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 24,0 % avaient entre 26 et 35 ans, 19,8 %, entre 20 et 25 ans et entre 36 et 45 ans et 13,5 %, entre 46 et 55 ans. Les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans et de celui des plus de 55 ans ne comptaient chacun que pour 11,5 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 22,7 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans et de celui des 36 à 45 ans, 20,0 % de celui des 20 à 25 ans, 14,7 % de celui des plus de 55 ans et 12,0 % de celui des 46 à 55 ans. Ceux du groupe des 16 à 19 ans ne comptaient que pour 8,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 36,5 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 15,9 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

9.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 85,4 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool et 85,3 % de tous les conducteurs décédés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (345 des 450 victimes étaient des hommes). Si l'on examine la fréquence de consommation d'alcool chez les hommes et chez les femmes, les résultats sont à peu près les mêmes. Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (30,6 % et 20,3 % respectivement). En outre, 78,0 % des conducteurs et 78,6 % 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), 77,1 % étaient

des automobilistes, 12,5 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et seulement 10,4 % étaient des motocyclistes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 78,7 % étaient des automobilistes, 14,7 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et seulement 6,7 %, des motocyclistes.

Selon les différentes catégories de véhicules, 32,4 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 29,4 % des automobilistes et 24,4 % des motocyclistes avaient consommé de l'alcool. Aucune trace d'alcool n'a été décelée chez les sept conducteurs de semi-remorques soumis à un alcootest.

9.2.4 Variations selon le genre de collision. Seulement deux sur cinq environ des conducteurs décédés (184 sur 450) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces collisions ont mis en cause plus de la moitié des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (65,6 % et 69,3 % respectivement).

Les raisons de cette apparente disparité est que la consommation d'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (46,3 %) ayant un TA positif est presque trois fois plus grand que celui des conducteurs en cause dans des collisions à plusieurs véhicules (16,4 %).

9.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 1999, au Québec. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié 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 d'accident 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.

Les résultats sont indiqués au tableau 9-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en

Tableau 9-3
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Québec, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	156	11	7.1	1.2
16-19	507	112	22.1	12.4
20-25	862	209	24.2	23.1
26-35	1058	184	17.4	20.4
36-45	1035	135	13.0	15.0
46-55	690	80	11.6	8.9
>55	699	52	7.4	5.8
Indéterminé	1717	120	7.0	13.3
<u>Sexe</u>				
Homme	4632	691	14.9	76.5
Femme	1899	183	9.6	20.3
Indéterminé	193	29	15.0	3.2
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	4172	603	14.5	66.8
Camion/fourgonnette	1255	164	13.1	18.2
Motocyclette	391	44	11.3	4.9
Semi-remorque	210	15	7.1	1.7
Autre véhicule routier	70	5	7.1	0.6
Véhicule non routier	515	61	11.8	6.8
Indéterminé	111	11	9.9	1.2
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	1934	660	34.1	73.1
Plusieurs véhicules	4790	243	5.1	26.9
TOTAL	6724	903	13.4	100.0

cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 6 724 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 13,4 % étaient liés à l'alcool.

9.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 23,1 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 20,4 %, des 26 à 35 ans et 15,0 % du groupe des 36 à 45 ans. Les conducteurs de moins de 16 ans ne représentaient que 1,2 % de tous ceux qui étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, un conducteur sur cinq environ des groupes des 20 à 25 ans, des 16 à 19 ans et des 26 à 35 ans était en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (24,2 %, 22,1 % et 17,4 %, respectivement). Le groupe dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre d'accidents a été celui des plus jeunes, soit ceux de moins de 16 ans (7,1 %).

9.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 76,5 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (14,9 % et 9,6 %, respectivement).

9.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 66,8 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 18,2 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était aussi celui des automobilistes, soit 14,5 % par rapport à 13,1 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes, à 11,8 % pour les conducteurs de véhicules non

routiers et à 11,3 % pour les motocyclistes. Seulement 7,1 % des conducteurs de semi-remorques et d'autres véhicules routiers étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool.

9.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 73,1 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 34,1 % de ces conducteurs, par rapport à 5,1 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

9.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

9.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 1999. Le tableau 9-4 et la figure 9-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 1999. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 9.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 255 à 154 entre 1995 et 1999. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool a baissé de 31,6 % en 1995 à 26,5 % en 1997. En 1998, il s'est élevé légèrement, à 26,8 %, avant de redescendre à 22,3 % en 1999.

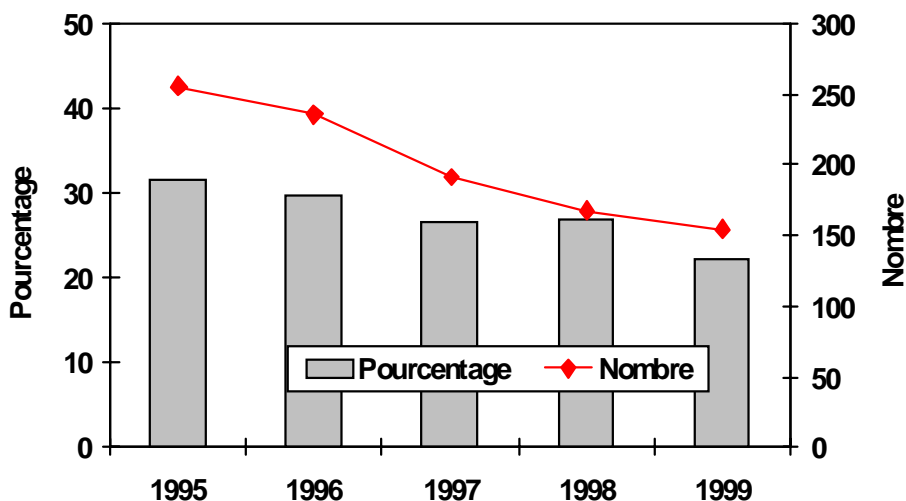
Tableau 9-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Québec, 1995 – 1999

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	807	255	31.6
1996	797	236	29.6
1997	720	191	26.5
1998	628	168	26.8
1999	692	154	22.3

*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.

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

Figure 9-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Québec, 1995 – 1999

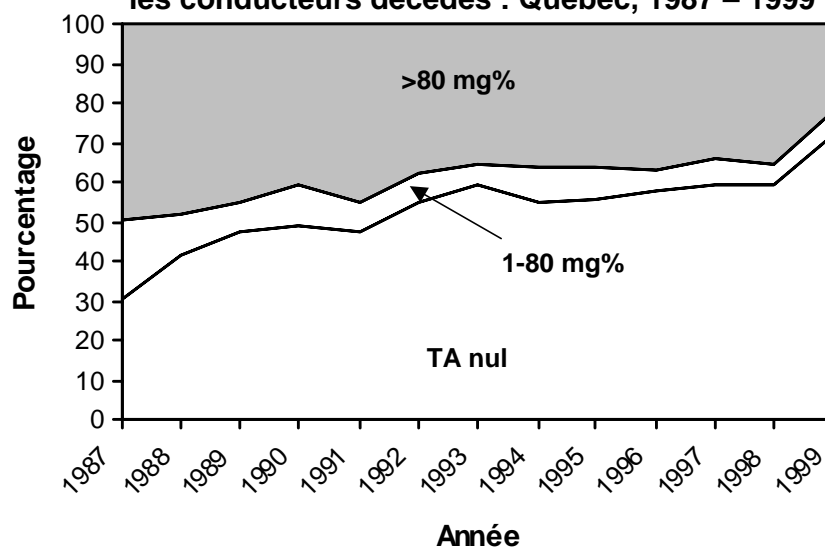


9.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 1999. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de treize ans, soit de 1987 à 1999, figurent au tableau 9-5. Les tendances sont illustrées à la figure 9-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs 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.

Tableau 9-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Québec, 1987 - 1998

Année	Nombre de conducteurs	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	567	301	53.1	93	30.9	59	19.6	149	49.5
1988	631	392	62.1	162	41.3	41	10.5	189	48.2
1989	657	426	64.8	203	47.7	29	6.8	194	45.5
1990	582	395	67.9	193	48.9	40	10.1	162	41.0
1991	559	380	68.0	180	47.4	29	7.6	171	45.0
1992	512	383	74.8	209	54.6	28	7.3	146	38.1
1993	499	406	81.4	239	58.9	24	5.9	143	35.2
1994	448	332	74.1	182	54.8	31	9.3	119	35.8
1995	465	361	77.6	201	55.7	28	7.8	132	36.6
1996	474	355	74.9	205	57.7	19	5.4	131	36.9
1997	415	290	69.9	171	59.0	20	6.9	99	34.1
1998	398	276	69.3	164	59.4	15	5.4	97	35.1
1999	450	337	74.9	241	71.5	21	6.2	75	22.3

Figure 9-2
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Québec, 1987 – 1999



Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a généralement diminué entre 1987 (49,5 %) et 1999 (22,3 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté entre 1987 (30,9 %) et 1993 (58,9 %), est demeuré relativement stable jusqu'en 1998 et a atteint son niveau le plus élevé (71,5 %) en 1999. Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a diminué à partir de 1987 (19,6 %), atteignant son point le plus bas en 1998 (5,4 %) et a remonté en 1999 (6,2 %).

9.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 1999. Le tableau 9-6 et la figure 9-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 9.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

Tableau 9-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Québec, 1995-1999**

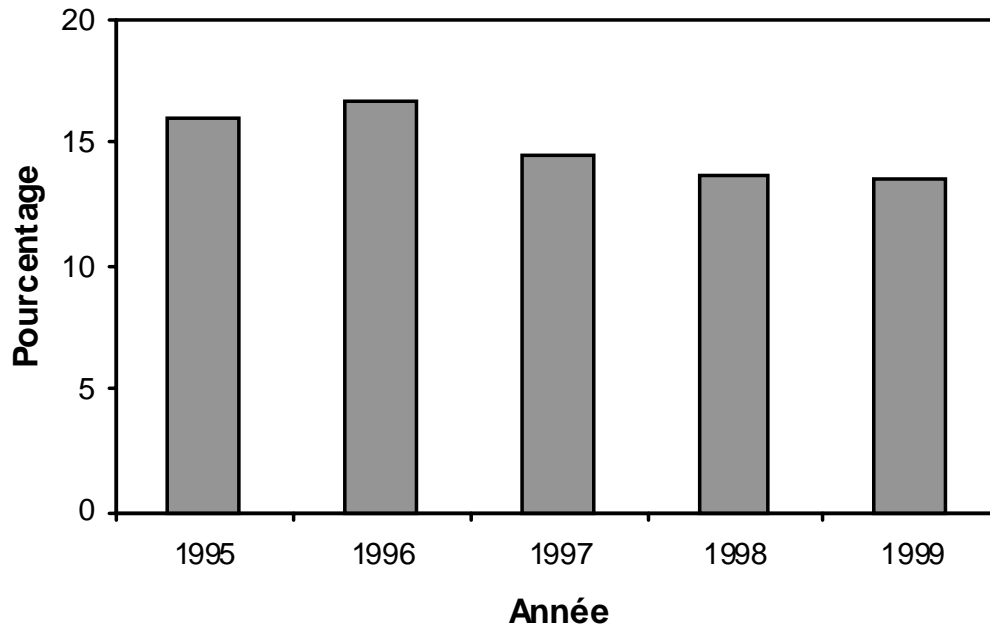
Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	6703	1074	(16.0)
1996	6657	1109	(16.7)
1997	6681	974	(14.6)
1998	6681	921	(13.8)
1999	6098	831	(13.6)

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

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

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a diminué légèrement en cinq ans. Entre 1995 et 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a augmenté seulement légèrement, passant de 16,0 % à 16,7 %. La fréquence de la consommation d'alcool a diminué de façon constante jusqu'à atteindre 13,6 % en 1999.

Figure 9-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents
ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait
en ligne de compte : Québec, 1995 – 1999



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 accidents de la route ayant causé des blessures graves ou mortelles au Nouveau-Brunswick, en 1999. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 10.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 10.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 10.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 10.4).

10.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 10-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool au Nouveau-Brunswick en 1999. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent 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. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, 12 personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route au Nouveau-Brunswick en 1999. De plus, dans ces 12 cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, six personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool au Nouveau-Brunswick, en 1999. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 50,0 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

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

exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 17,6 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool au Nouveau-Brunswick en 1999.

Tableau 10-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool :
Nouveau-Brunswick, 1999

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	12	12	100.0	1	8.3	2.9
16-19	12	12	100.0	6	50.0	17.6
20-25	10	10	100.0	5	50.0	14.7
26-35	26	26	100.0	13	50.0	38.2
36-45	19	18	94.7	4	22.2	11.8
46-55	8	8	100.0	3	37.5	8.8
>55	28	26	92.9	2	7.7	5.9
<u>Sexe</u>						
Homme	92	90	97.8	28	31.1	82.4
Femme	23	22	95.7	6	27.3	17.6
<u>Type</u>						
Conducteur	70	69	98.6	18	26.1	52.9
Passager	30	30	100.0	13	43.3	38.2
Piéton	15	13	86.7	3	23.1	8.8
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	51	51	100.0	19	37.3	55.9
Camion/fourgonnette	25	25	100.0	7	28.0	20.6
Motocyclette	11	11	100.0	4	36.4	11.8
Autre véhicule routier	4	4	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier (Piétons)	9	8	88.9	1	12.5	2.9
	15	13	86.7	3	23.1	8.8
TOTAL	115	112	97.4	34	30.4	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 115 personnes sont décédées dans des accidents de la route au Nouveau-Brunswick, en 1999. Dans 112 de ces cas (97,4 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 34, soit 30,4 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route (115 x 0,304), on peut déterminer qu'au Nouveau-Brunswick, en 1999, 35 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

10.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 38,2 % (voir la dernière colonne) avaient entre 26 et 35 ans, 17,6 %, entre 16 et 19 ans et 14,7 %, entre 20 et 25 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (50,0 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne des groupes des 16 à 19 ans, des 20 à 25 ans et des 26 à 35 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgés – seulement 7,7 % des personnes de plus de 55 ans et 8,3 % des jeunes de moins de 16 ans sont décédés dans des accidents liés à l'alcool.

10.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 82,4 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (31,1 %) était plus grande que celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (27,3 %).

10.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 52,9 % étaient des conducteurs, 38,2 %, des passagers et 8,8 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (43,3 %) a été observée dans les accidents dans lesquels un passager est décédé. L'alcool était en cause dans 26,1 % des accidents dans lesquels un conducteur est décédé et dans 23,1 % de ceux dans lesquels un piéton est décédé.

10.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 55,9 % se trouvaient dans une automobile, 20,6 % dans un camion/fourgonnette.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels la victime était un occupant d'automobile était supérieur à celui des accidents dans lesquels la victime était un occupant de camion/fourgonnette (37,3 % par rapport à 28,0 %). Parmi les occupants de motocyclette, 36,4 % sont décédés dans des accidents liés à l'alcool.

10.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans des accidents au Nouveau-Brunswick, en 1999. 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).

Tableau 10-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Nouveau-Brunswick, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
16-19	5	3	60.0	2	66.7	11.8	2	66.7	13.3
20-25	8	8	100.0	4	50.0	23.5	4	50.0	26.7
26-35	17	14	82.4	8	57.1	47.1	6	42.9	40.0
36-45	13	11	84.6	1	9.1	5.9	1	9.1	6.7
46-55	4	3	75.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
>55	13	10	76.9	2	20.0	11.8	2	20.0	13.3
<u>Sexe</u>									
Homme	54	45	83.3	17	37.8	100.0	15	33.3	100.0
Femme	6	4	66.7	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	34	29	85.3	10	34.5	58.8	9	31.0	60.0
Camion/fourgonnette	15	11	73.3	4	36.4	23.5	3	27.3	20.0
Motocyclette	8	7	87.5	3	42.9	17.6	3	42.9	20.0
Semi-remorque	3	2	66.7	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	25	20	80.0	11	55.0	64.7	10	50.0	66.7
Plusieurs véhicules	35	29	82.9	6	20.7	35.3	5	17.2	33.3
TOTAL	60	49	81.7	17	34.7	100.0	15	30.6	100.0

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 donnent 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 moins de 20 ans, parmi lesquels il y a eu cinq conducteurs tués en 1999; trois de ces victimes (60,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi elles, deux (66,7 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des moins de 20 ans représentaient 11,8 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir que deux des trois (66,7 %) jeunes décédés du groupe des moins de 20 ans qui avaient été soumis à l'alcootest avaient un TA de plus de 80 mg%. Cela signifie que les deux conducteurs qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA illégal. 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 moins de 20 ans représentaient 13,3 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. Au Nouveau-Brunswick, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 1999, puisque 81,7 % de tous les conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest.

Au Nouveau-Brunswick, 34,7 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 88,2 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 2,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 2,0% avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 10,2 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 20,5 % avaient un TA de plus de 150 mg%.

10.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 47,1 % avaient entre 26 et 35 ans, 23,5 %, entre 20 et 25 ans, 11,8 % avaient moins de 20 ans et plus de 55 ans et 5,9 %, avaient entre 36 et 45 ans.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 40,0 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 26,7 % de celui des 20 à 25 ans, 13,3 % avaient moins de 20 ans et plus de 55 ans et 6,7 %, avaient entre 36 et 45 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 35 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 57,1 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, aucun des conducteurs de plus du groupe des 46 à 55 ans n'avait consommé d'alcool.

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

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (54 des 60 victimes étaient des hommes). Les conducteurs mortellement blessés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (37,8 % et 0,0 % respectivement). La plupart des conducteurs (88,2 %) 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), 58,8 % étaient des automobilistes; 23,5 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et seulement 17,6 % étaient des motocyclistes.

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

Selon les différentes catégories de véhicules, 42,9 % des motocyclistes avaient consommé de l'alcool comparativement à 36,4 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et à 34,5 % des automobilistes.

10.2.4 Variations selon le genre de collision. Seulement deux conducteurs décédés sur cinq (25 sur 60) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces collisions ont mis en cause la plupart des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (64,7 % et 66,7 % respectivement).

Les raisons de cette apparente disparité est que la consommation d'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Plus de la moitié des conducteurs qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule (55,0 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 20,7 % des conducteurs en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

10.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 1999, au Nouveau-Brunswick. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié 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 d'accident 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.

Les résultats sont indiqués au tableau 10-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 10-3
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Nouveau-Brunswick, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	6	0	0.0	0.0
16-19	61	20	32.8	15.9
20-25	80	25	31.3	19.8
26-35	96	23	24.0	18.3
36-45	104	25	24.0	19.8
46-55	83	20	24.1	15.9
>55	71	8	11.3	6.3
Indéterminé	26	5	19.2	4.0
<u>Sexe</u>				
Homme	370	106	28.6	84.1
Femme	133	16	12.0	12.7
Indéterminé	24	4	16.7	3.2
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	294	71	24.1	56.3
Camion/fourgonnette	148	39	26.4	31.0
Motocyclette	39	8	20.5	6.3
Semi-remorque	28	6	21.4	4.8
Autre véhicule routier	3	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	15	2	13.3	1.6
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	217	94	43.3	74.6
Plusieurs véhicules	310	32	10.3	25.4
TOTAL	527	126	23.9	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 527 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 23,9 % étaient liés à l'alcool.

10.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 19,8 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans et de celui des 36 à 45 ans, 18,3 %, des 26 à 35 ans et 15,9 % du groupe des 16 à 19 ans et de celui des 46 à 55 ans. Les conducteurs de plus de 55 ans ne représentaient que 6,3 % de tous ceux qui étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, un conducteur sur trois des groupes des 16 à 19 ans et des 20 à 25 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (32,8 % et 31,3 %, respectivement). Le groupe dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre d'accidents a été celui des plus âgés, soit ceux de plus de 55 ans (11,3 %).

10.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 84,1 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (28,6 % et 12,0 %, respectivement).

10.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 56,3 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 31,0 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était aussi celui des conducteurs de camions/fourgonnettes, soit 26,4 % par rapport à 24,1 % pour les automobilistes, à 21,4 % pour les conducteurs de semi-remorques et à 20,5 % pour les motocyclistes. Seulement 13,3 % des conducteurs de véhicules non routiers étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool.

10.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 74,6 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 43,3 % de ces conducteurs, par rapport à 10,3 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

10.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause

dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrainait en ligne de compte. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

10.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 1999. Le tableau 10-4 et la figure 10-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 1999. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 10.1 pour

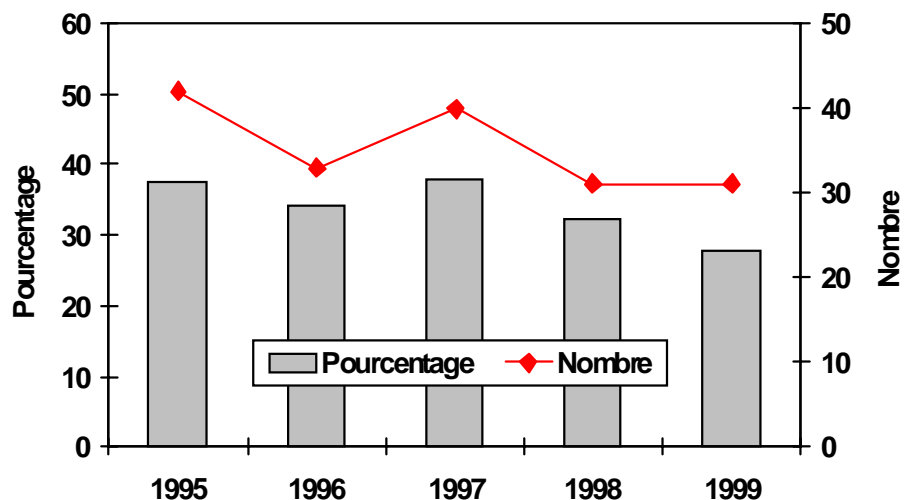
Tableau 10-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouveau-Brunswick, 1995 – 1999

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	112	42	37.5
1996	96	33	34.4
1997	106	40	37.7
1998	96	31	32.3
1999	111	31	27.9

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

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

Figure 10-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouveau-Brunswick, 1995 – 1999



deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool.

Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 42 à 33 entre 1995 et 1996, a grimpé à 40 en 1997 pour redescendre à 31 en 1998 et en 1999. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool a baissé, de 37,5 % en 1995 à 34,4 % en 1996. En 1997, le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool au Nouveau-Brunswick a atteint 37,7 % avant de baisser à son point le plus bas en 1999 (27,9 %).

10.4.2 Conducteurs mortellement blessés: 1987 – 1999. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de treize ans, soit de 1987 à 1999, figurent au tableau 10-5. Les tendances sont illustrées à la figure 10-2 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 diffèrent légèrement de celles de la section 10.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.

Depuis 1987, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a fluctué, atteignant son sommet en 1993 (56,0 %), son point le plus bas en 1996 (30,6 %), puis augmentant jusqu'à 38,3 % en 1998 pour revenir à 30,6 % en 1999. Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté entre 1987 (46,8 %) et 1990 (64,9 %), a diminué en 1993 (36,0 %) et a augmenté graduellement par la suite jusqu'à son niveau le plus élevé en 1999 (65,3 %). Le pourcentage de conducteurs

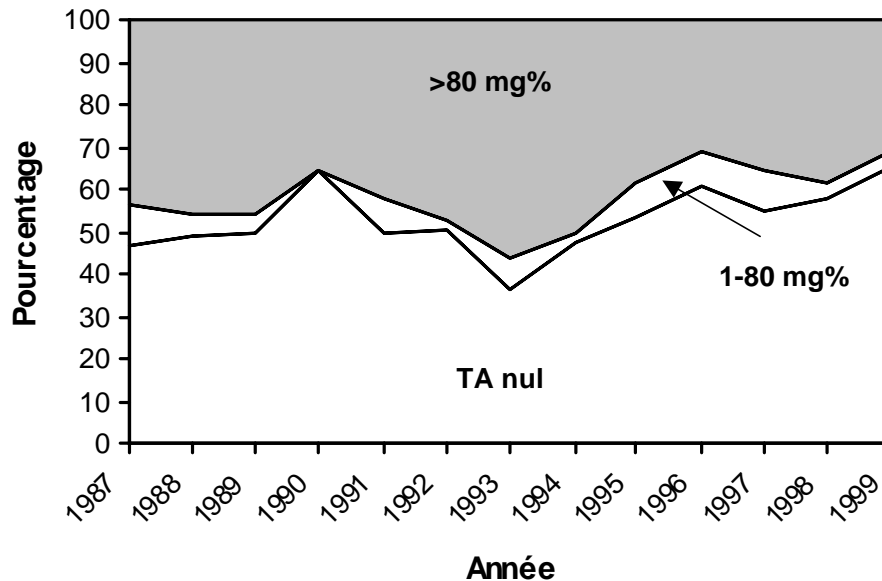
mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a diminué jusqu'en 1990 (0,0 %), atteignant un sommet en 1997 (9,8 %) et diminuant jusqu'à 4,1 % en 1999.

Tableau 10-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Nouveau-Brunswick, 1987 - 1999

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	73	62	84.9	29	46.8	6	9.7	27	43.5
1988	82	59	72.0	29	49.2	3	5.1	27	45.8
1989	68	46	67.6	23	50.0	2	4.3	21	45.7
1990	78	74	94.9	48	64.9	0	0.0	26	35.1
1991	51	50	98.0	25	50.0	4	8.0	21	42.0
1992	64	55	85.9	28	50.9	1	1.8	26	47.3
1993	70	50	71.4	18	36.0	4	8.0	28	56.0
1994	38	34	89.5	16	47.1	1	2.9	17	50.0
1995	61	52	85.2	28	53.8	4	7.7	20	38.5
1996	53	49	92.5	30	61.2	4	8.2	15	30.6
1997	54	51	94.4	28	54.9	5	9.8	18	35.3
1998	51	47	92.2	27	57.4	2	4.3	18	38.3
1999	54	49	90.7	32	65.3	2	4.1	15	30.6

*Décédés moins de six heures après l'accident.

Figure 10-2
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Nouveau-Brunswick, 1987 – 1999



10.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 1999. Le tableau 10-6 et la figure 10-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 10.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

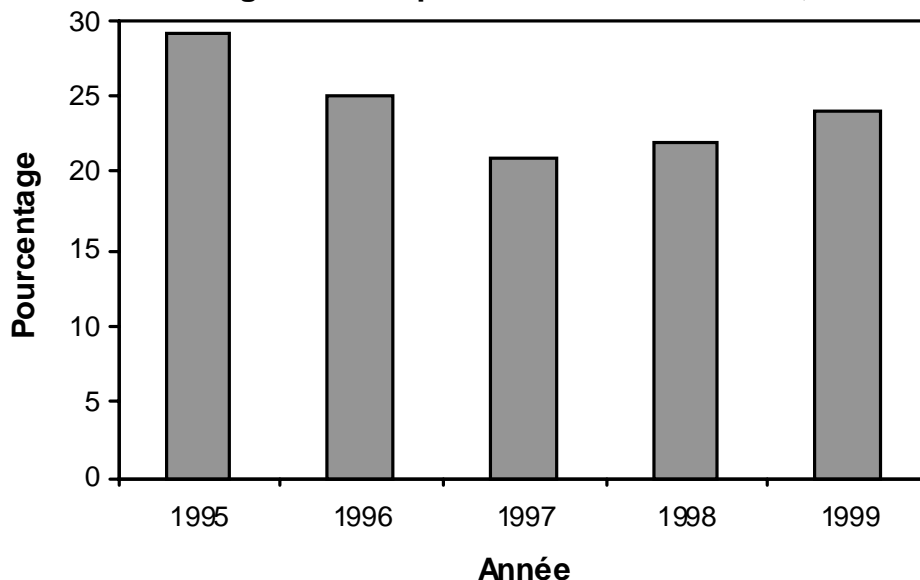
Tableau 10-6
Nombre et pourcentage de conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1995 – 1999**

Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	681	199	(29.2)
1996	593	146	(24.6)
1997	561	118	(21.0)
1998	542	121	(22.3)
1999	512	124	(24.2)

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

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

Figure 10-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Nouveau-Brunswick, 1995 – 1999



Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a diminué. Entre 1995 et 1997, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a baissé, passant de 29,2 % à son plus bas, soit 21,0 %. Depuis, il a augmenté jusqu'à 24,2 % en 1999.

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 accidents de la route ayant causé des blessures graves ou mortelles en Nouvelle-Écosse, en 1999. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 11.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 11.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 11.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 11.4).

11.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 11-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 1999. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent 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. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, onze personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route en Nouvelle-Écosse en 1999. De plus, dans tous les cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, trois personnes du groupe des 16 à 19 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool en Nouvelle-Écosse, en 1999. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 27,3 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

Tableau 11-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool :
Nouvelle-Écosse, 1999

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	8	8	100.0	0	0.0	0.0
16-19	11	11	100.0	3	27.3	10.0
20-25	19	19	100.0	8	42.1	26.7
26-35	16	16	100.0	8	50.0	26.7
36-45	12	12	100.0	4	33.3	13.3
46-55	5	5	100.0	3	60.0	10.0
>55	28	26	92.9	4	15.4	13.3
<u>Sexe</u>						
Homme	72	70	97.2	24	34.3	80.0
Femme	27	27	100.0	6	22.2	20.0
<u>Type</u>						
Conducteur	66	66	100.0	20	30.3	66.7
Passager	19	19	100.0	5	26.3	16.7
Piéton	14	12	85.7	5	41.7	16.7
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	52	52	100.0	18	34.6	60.0
Camion/fourgonnette	18	18	100.0	4	22.2	13.3
Motocyclette	7	7	100.0	2	28.6	6.7
Autre véhicule routier	2	2	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier (Piétons)	6	6	100.0	1	16.7	3.3
	14	12	85.7	5	41.7	16.7
TOTAL	99	97	98.0	30	30.9	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les accidents liés à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces accidents. Par exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 10,0 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool en Nouvelle-Écosse en 1999.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 99 personnes sont décédées dans des accidents de la route en Nouvelle-Écosse, en 1999. Dans 97 de ces cas (98,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 30, soit 30,9 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route (99 x 0,309), on peut déterminer qu'en Nouvelle-Écosse, en 1999, 31 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

11.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 26,7 % (voir la dernière colonne) avaient entre 20 et 25 ans et la même proportion, entre 26 et 35 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (60,0 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 46 à 55 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes et les plus âgés – aucun des jeunes de moins de 16 ans n'est décédé dans un accident lié à l'alcool et, pour les plus de 55 ans, la proportion n'est que de 15,4 %.

11.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 80,0 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (34,3 %) était supérieure à celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (22,2 %).

11.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 66,7 % étaient des conducteurs, tandis que les passagers et les piétons comptaient chacun pour 16,7 %.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (41,7 %) a été observée dans les accidents dans lesquels un passager est décédé. L'alcool était en cause dans 30,3 % des accidents dans lesquels un conducteur est décédé et dans 26,3 % de ceux dans lesquels un passager est décédé.

11.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, les trois cinquièmes (60,0 %) se trouvaient dans une automobile et 13,3 %, dans un camion/fourgonnette.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant d'automobile est décédé était supérieur au taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de camion/fourgonnette ou de motocyclette est décédé (34,6 % par rapport à 22,2 % et 28,6 %).

Le nombre de victimes pour chacun des autres types de véhicules est trop restreint pour produire des données fiables sur la fréquence de consommation d'alcool.

11.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans des accidents en Nouvelle-Écosse, en 1999. 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).

Tableau 11-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Nouvelle-Écosse, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
16-19	9	6	66.7	1	16.7	6.3	1	16.7	7.7
20-25	13	12	92.3	3	25.0	18.8	2	16.7	15.4
26-35	11	8	72.7	5	62.5	31.3	5	62.5	38.5
36-45	8	5	62.5	3	60.0	18.8	3	60.0	23.1
46-55	4	3	75.0	3	100.0	18.8	2	66.7	15.4
>55	15	7	46.7	1	14.3	6.3	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>									
Homme	47	34	72.3	15	44.1	93.8	13	38.2	100.0
Femme	13	7	53.8	1	14.3	6.3	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	41	28	68.3	10	35.7	62.5	8	28.6	61.5
Camion/fourgonnette	11	6	54.5	4	66.7	25.0	3	50.0	23.1
Motocyclette	6	5	83.3	2	40.0	12.5	2	40.0	15.4
Semi-remorque	2	2	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	30	23	76.7	12	52.2	75.0	10	43.5	76.9
Plusieurs véhicules	30	18	60.0	4	22.2	25.0	3	16.7	23.1
TOTAL	60	41	68.3	16	39.0	100.0	13	31.7	100.0

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 donnent 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 neuf conducteurs tués en 1999; six de ces victimes (66,7 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi les personnes qui ont été soumises à ces tests, une (16,7 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs mortellement blessés du groupe des 16 à 19 ans représentaient 6,3 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'une des six (16,7 %) victimes 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 du groupe des 16 à 19 ans représentaient 7,7 % de tous les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale.

Les principaux résultats sont indiqués par les totaux au bas du tableau. En Nouvelle-Écosse, la fréquence des tests d'alcoolémie était très faible en 1999, puisque seulement 68,3 % des conducteurs mortellement blessés ont été soumis à un alcootest.

En Nouvelle-Écosse, 39,0 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 81,3 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 0,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 7,3 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 14,6 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 17,1 % avaient un TA de plus de 150 mg%.

11.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 31,3 % avaient entre 26 et 35 ans et

18,8 % avaient entre 20 et 25 ans, entre 36 et 45 ans et entre 46 et 55 ans. Les conducteurs du groupe des 16 à 19 ans et de plus de 55 ans ne comptaient que pour 6,3 % chacun de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 38,5 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 23,1 % de celui des 36 à 45 ans et 15,4 % de ceux des 20 à 25 ans et des 46 à 55 ans. Ceux qui avaient entre 16 et 19 ans comptaient pour 7,7 %. Aucun des conducteurs décédés dont le TA dépassait la limite permise n'avait plus de 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 46 et 55 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – les trois (100,0 %) conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, seulement 14,3 % des conducteurs de plus de 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

11.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 93,8 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et 100,0 % de tous les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (47 des 60 victimes étaient des hommes). Si l'on examine la fréquence de consommation d'alcool chez les hommes et chez les femmes, les résultats sont à peu près les mêmes. Les conducteurs mortellement blessés étaient trois fois plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (44,1 % et 14,3 % respectivement). En outre, 81,3 % des conducteurs 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), 62,5 % étaient des automobilistes et 25,0 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes.

Parmi tous les conducteurs aux facultés affaiblies mortellement blessés (c.-à-d. ceux dont le TA était supérieur à 80 mg%), 61,5 % étaient des automobilistes, 23,1 %, des conducteurs de camions/fourgonnettes et 15,4 % des motocyclistes.

Dans les différentes catégories de véhicules, 66,7 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, 40 % des motocyclistes et 35,7 % des automobilistes avaient consommé de l'alcool.

11.2.4 Variations selon le genre de collision. La moitié des conducteurs décédés (30 sur 60) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, et ces collisions ont mis en cause la plupart des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou dont les facultés étaient affaiblies (75,0 % et 76,9 % respectivement).

La raison de cette apparente disparité est que la consommation d'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Plus de la moitié des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (52,2 %) avaient un TA positif, comparativement à seulement 22,2 % de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

11.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 1999, en Nouvelle-Écosse. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié 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 d'accident 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.

Les résultats sont indiqués au tableau 11-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tableau 11-3
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Nouvelle-Écosse, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	8	0	0.0	0.0
16-19	75	22	29.3	18.2
20-25	79	30	38.0	24.8
26-35	92	27	29.3	22.3
36-45	94	15	16.0	12.4
46-55	75	11	14.7	9.1
>55	86	12	14.0	9.9
Indéterminé	16	4	25.0	3.3
<u>Sexe</u>				
Homme	357	98	27.5	81.0
Femme	153	20	13.1	16.5
Indéterminé	15	3	20.0	2.5
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	324	76	23.5	62.8
Camion/fourgonnette	133	36	27.1	29.8
Motocyclette	34	1	2.9	0.8
Semi-remorque	10	4	40.0	3.3
Autre véhicule routier	3	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	15	4	26.7	3.3
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	222	99	44.6	81.8
Plusieurs véhicules	303	22	7.3	18.2
TOTAL	525	121	23.0	100.0

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 525 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 23,0 % étaient liés à l'alcool.

11.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 24,8 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 22,3 %, des 26 à 35 ans et 18,2 % du groupe des 16 à 19 ans. Aucun conducteur de moins de 16 ans n'était en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, presque quatre conducteurs sur dix des 20 à 25 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (38,0 %). Le groupe dont les membres étaient le moins représentés dans ce genre d'accidents a été celui des moins âgés, soit ceux de moins de 16 ans (0,0 %).

11.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 81,0 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (27,5 % et 13,1 %, respectivement).

11.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 68,2 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 29,8 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des conducteurs de semi-remorques, soit 40,0 % par rapport à 27,1 % des conducteurs de camions/fourgonnettes, à 27,6 % des conducteurs de véhicules non routiers et à 23,5 % des automobilistes.

11.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 81,8 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule –

44,6 % de ces conducteurs, par rapport à 7,3 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

11.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

11.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 1999. Le tableau 11-4 et la figure 11-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 1999. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 11.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables

Tableau 11-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Nouvelle-Écosse, 1995 – 1999

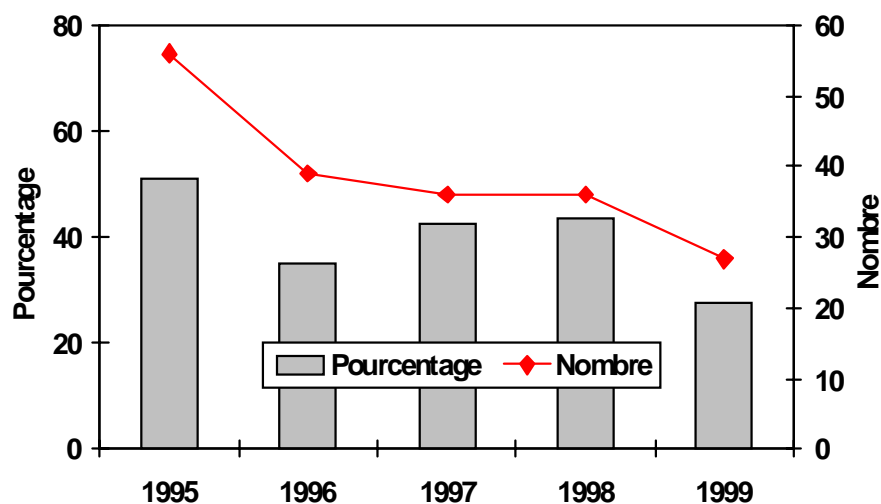
Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	110	56	50.9
1996	112	39	34.8
1997	85	36	42.4
1998	83	36	43.4
1999	98	27	27.6

*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.

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

à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Figure 11-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur ayant consommé de l'alcool : Nouvelle-Écosse, 1995-1999



Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de 56 à 36 entre 1995 et 1997. Il est demeuré stable à 36 en 1998 avant de glisser à son point le plus bas, à 27, en 1999. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool a diminué de 50,9 % en 1995 à 34,8 % en 1996. En 1998, en Nouvelle-Écosse, il a augmenté légèrement jusqu'à 43,4 % avant de chuter à 27,6 % en 1999.

11.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 1999. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de treize ans, soit de 1987 à 1999, figurent au tableau 11-5. Les tendances sont illustrées à la figure 11-2 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

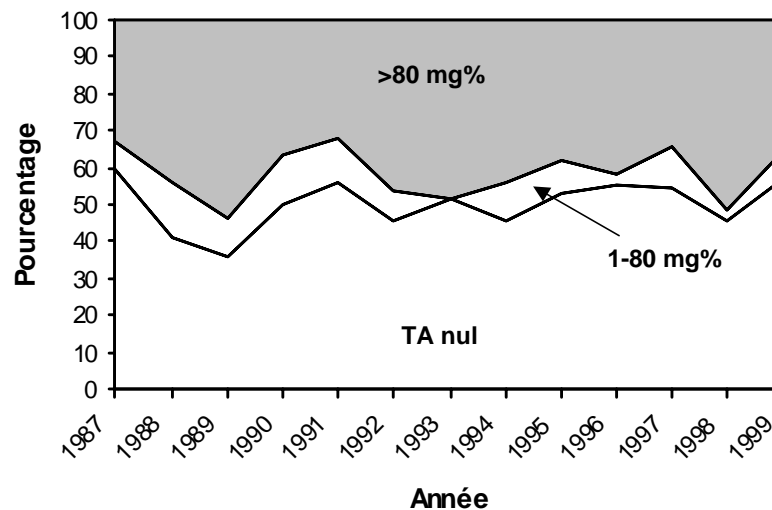
par la zone gris foncé. Les données qui figurent ici diffèrent légèrement de celles de la section 11.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.

Tableau 11-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Nouvelle-Écosse, 1987 - 1999

Année	Nombre de conducteurs *	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	79	62	78.5	37	59.7	5	8.1	20	32.3
1988	85	61	71.8	25	41.0	9	14.8	27	44.3
1989	61	45	73.8	16	35.6	5	11.1	24	53.3
1990	67	58	86.6	29	50.0	8	13.8	21	36.2
1991	54	41	75.9	23	56.1	5	12.2	13	31.7
1992	53	37	69.8	17	45.9	3	8.1	17	45.9
1993	52	39	75.0	20	51.3	0	0.0	19	48.7
1994	50	41	82.0	19	46.3	4	9.8	18	43.9
1995	57	47	82.5	25	53.2	4	8.5	18	38.3
1996	49	36	73.5	20	55.6	1	2.8	15	41.7
1997	41	35	85.4	19	54.3	4	11.4	12	34.3
1998	46	35	76.1	16	45.7	1	2.9	18	51.4
1999	52	37	71.2	21	56.8	3	8.1	13	35.1

*Décédés moins de six heures après l'accident.

Figure 11-2
Tendances de la consommation d'alcool chez les conducteurs décédés : Nouvelle-Écosse, 1987-1999



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 1989 (53,3 %), a baissé à 31,7 % en 1991, a augmenté en 1998 (51,4 %) pour redescendre considérablement en 1999 (35,1 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a

baissé, passant du sommet atteint en 1987 (59,7 %) à son plus bas niveau en 1989 (35,6 %), fluctuant jusqu'en 1998 (45,7 %) et remontant en 1999 (56,8 %). Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% était à son plus haut niveau en 1988 (14,8 %), à son plus bas en 1993 (0,0 %) et a fluctué depuis pour atteindre 8,1 % en 1999.

11.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 1999. Le tableau 11-6 et la figure 11-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures

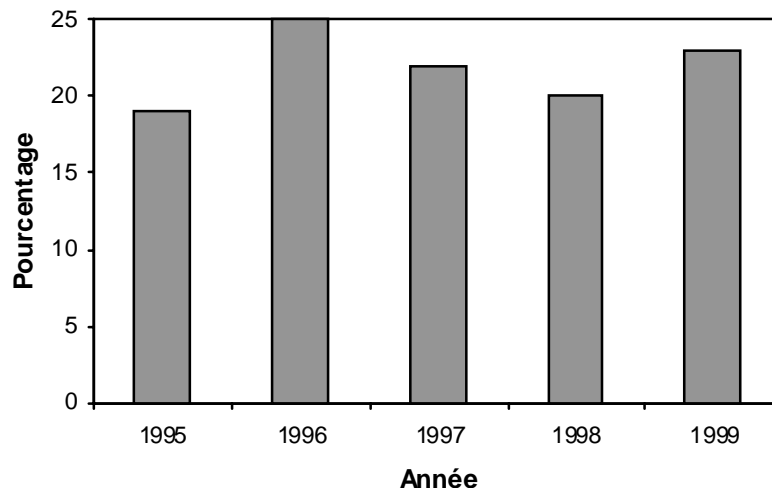
Tableau 11-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1995 – 1999**

Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	491	91	(18.5)
1996	458	114	(24.9)
1997	458	102	(22.3)
1998	427	87	(20.4)
1999	504	117	(23.2)

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

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

Figure 11-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Nouvelle-Écosse, 1995 – 1999



graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 11.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a fluctué pendant la période de cinq ans. Entre 1995 et 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a augmenté, passant de 18,5 % à 24,9 %. Depuis, cependant, il a baissé à 20,4 % en 1998 avant de remonter à 23,2 % en 1999.

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 accidents de la route ayant causé des blessures graves ou mortelles à l'Île-du-Prince-Édouard, en 1999. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 12.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 12.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 12.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 12.4)

La section 12.2 ne contient pas de résultats détaillés à cause du trop petit nombre de conducteurs décédés – seulement 10 – qui nuit à la fiabilité des résultats.

12.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 12-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard, en 1999. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent 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. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, trois personnes faisant partie du groupe des 16 à 19 ans ont été tuées dans des accidents de la route à l'Île-du-Prince-Édouard en 1999. De plus, dans ces trois cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, une personne du groupe des 16 à 19 ans est morte dans un accident lié à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard, en 1999. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 33,3 % des 16 à 19 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

Tableau 12-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool :
Île-du-Prince-Édouard, 1999

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	2	2	100.0	0	0.0	0.0
16-19	3	3	100.0	1	33.3	20.0
20-25	3	3	100.0	0	0.0	0.0
26-35	1	0	0.0	0	0.0	0.0
36-45	3	3	100.0	1	33.3	20.0
46-55	2	2	100.0	1	50.0	20.0
>55	6	6	100.0	2	33.3	40.0
<u>Sexe</u>						
Homme	13	12	92.3	5	41.7	100.0
Femme	7	7	100.0	0	0.0	0.0
<u>Type</u>						
Conducteur	11	11	100.0	4	36.4	80.0
Passager	6	5	83.3	1	20.0	20.0
Piéton	3	3	100.0	0	0.0	0.0
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	9	9	100.0	0	0.0	0.0
Camion/fourgonnette	7	6	85.7	4	66.7	80.0
Motocyclette	1	1	100.0	1	100.0	20.0
(Piétons)	3	3	100.0	0	0.0	0.0
TOTAL	20	19	95.0	5	26.3	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les accidents liés à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces accidents. Par exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 16 à 19 ans représente 20,0 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool à l'Île-du-Prince-Édouard en 1999.

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 20 personnes sont décédées dans des accidents de la route à l'Île-du-Prince-Édouard, en 1999. Dans 19 de ces cas (95,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, cinq, soit 26,3 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route (20 x 0,263), on peut déterminer qu'à l'Île-du-Prince-Édouard, en 1999, cinq personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

12.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 40,0 % (voir la dernière colonne) avaient plus de 55 ans; quant aux groupes de 16 à 19 ans, de 36 à 45 ans et de 46 à 55 ans, ils comptaient chacun pour 20,0 %.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 46 à 55 ans (50,0 %) est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes de moins de 16 ans et des groupes de 20 à 25 ans et de 26 à 35 ans – aucune des victimes de ces groupes n'est décédée dans des accidents liés à l'alcool.

12.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 100,0 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé était de 41,7 %.

12.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 80,0 % étaient des conducteurs et 20,0 %, des passagers.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (36,4 %) a été observée dans les accidents dans lesquels un conducteur est décédé. L'alcool était en cause dans 20,0 % des accidents dans lesquels un passager est décédé.

12.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 80,0 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette et 20,0 %, sur une motocyclette.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de motocyclette est décédé (100,0 % par rapport à 66,7 %).

12.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans des accidents à l'Île-du-Prince-Édouard, en 1999.

Seulement dix conducteurs ont été mortellement blessés à l'île-du-Prince-Édouard en 1999; sept d'entre eux (70,0 %) ont été soumis à un alcootest. Parmi ceux qui ont été soumis à ces tests, deux (28,6 %) avait consommé de l'alcool. Les deux étaient des hommes, conduisaient un camion/fourgonnette et ont été en cause dans un accident à un seul véhicule.

12.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 1999, 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 accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié 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 d'accident 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.

Les résultats sont indiqués au tableau 12-2 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 133 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 25,6 % étaient liés à l'alcool.

Tableau 12-2
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Île-du-Prince-Édouard, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	2	0	0.0	0.0
16-19	28	6	21.4	17.6
20-25	16	6	37.5	17.6
26-35	23	6	26.1	17.6
36-45	23	7	30.4	20.6
46-55	11	3	27.3	8.8
>55	29	6	20.7	17.6
Indéterminé	1	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	83	24	28.9	70.6
Femme	50	10	20.0	29.4
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	84	23	27.4	67.6
Camion/fourgonnette	38	9	23.7	26.5
Motocyclette	5	1	20.0	2.9
Semi-remorque	2	0	0.0	0.0
Autre véhicule routier	1	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	3	1	33.3	2.9
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	48	26	54.2	76.5
Plusieurs véhicules	85	8	9.4	23.5
TOTAL	133	34	25.6	100.0

12.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 20,6 % faisaient partie du groupe des 36 à 45 ans et 17,6 %, de ceux des 16 à 19 ans, 20 à 25 ans, 25 à 36 ans et plus de 55 ans. Aucun conducteur de moins de 16 ans n'était en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, plus d'un conducteur sur trois des 20 à 25 ans (37,5 %) et 30,4 % de ceux du groupe de 36 à 45 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

12.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 70,6 % étaient des hommes. La présence des hommes dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était plus importante que celle des femmes (28,9 % et 20,0 %, respectivement).

12.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 67,6 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 26,5 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des véhicules non routiers, soit 33,3 % par rapport à 27,4 % des automobilistes, 23,7 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 20,0 % des motocyclistes.

12.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 76,5 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 54,2 % de ces conducteurs, par rapport à 9,4 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

12.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

12.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 1999. Le tableau 12-3 et la figure 12-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995

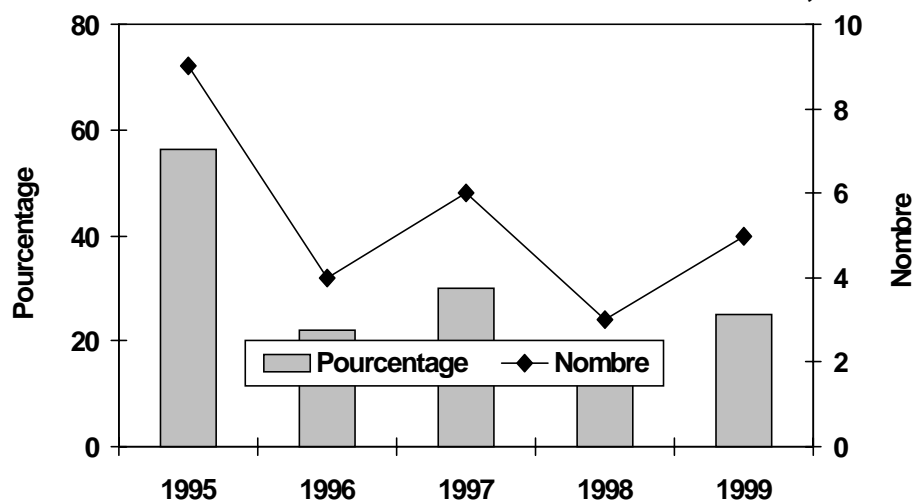
Tableau 12-3
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 1995 – 1999

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	16	9	56.3
1996	18	4	22.2
1997	20	6	30.0
1998	21	3	14.3
1999	20	5	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.

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

Figure 12-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Île-du-Prince-Édouard, 1995-1999



et 1999. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 12.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a baissé, passant de neuf à seulement trois entre 1995 et 1998, avant de remonter à cinq en 1999. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool est passé de 56,3 % en 1995 à 14,3 % en 1998. Cependant, en 1999, il a grimpé, à l'Île-du-Prince-Édouard, à 25,0 %.

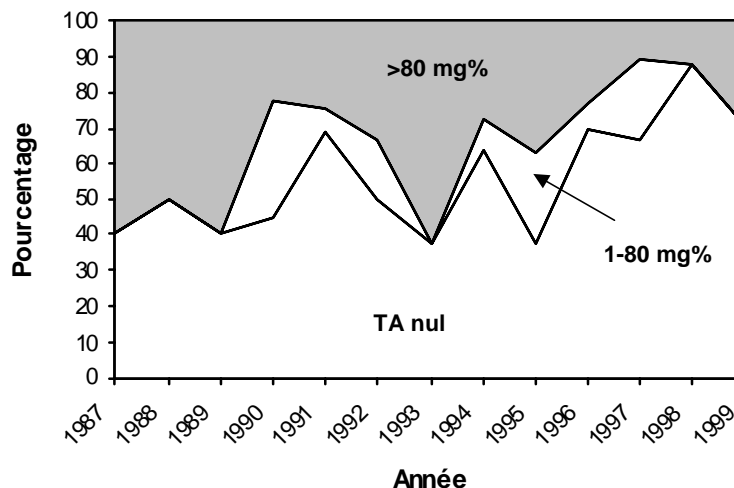
12.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 1999. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de treize ans, soit de 1987 à 1999, figurent au tableau 12-4. Les tendances sont illustrées à la figure 12-2 qui

Tableau 12-4
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Île-du-Prince-Édouard, 1987 - 1999

Année	Nombre de conducteurs*	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	6	5	83.3	2	40.0	0	0.0	3	60.0
1988	9	8	88.9	4	50.0	0	0.0	4	50.0
1989	8	5	62.5	2	40.0	0	0.0	3	60.0
1990	10	9	90.0	4	44.4	3	33.3	2	22.2
1991	16	16	100.0	11	68.8	1	6.3	4	25.0
1992	7	6	85.7	3	50.0	1	16.7	2	33.3
1993	9	8	88.9	3	37.5	0	0.0	5	62.5
1994	11	11	100.0	7	63.6	1	9.1	3	27.3
1995	9	8	88.9	3	37.5	2	25.0	3	37.5
1996	13	13	100.0	9	69.2	1	7.7	3	23.1
1997	9	9	100.0	6	66.7	2	22.2	1	11.1
1998	8	8	100.0	7	87.5	0	0.0	1	12.5
1999	7	7	100.0	5	71.4	0	0.0	2	28.6

*Décédés moins de six heures après l'accident.

Figure 12-2
Tendances de la consommation d'alcool chez
les conducteurs décédés : Île-du-Prince-Édouard, 1987-1999



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 diffèrent légèrement de celles de la section 12.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.

Comme on peut le constater, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA supérieur à la limite permise a diminué en général entre 1987 (60,0 %) et 1998 (12,5 %) avant de grimper de nouveau en 1999 (28,6 %). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui avaient un TA nul a augmenté à partir de 1987 (40,0 %) jusqu'à atteindre un sommet en 1998 (87,5 %) puis est redescendu en 1999 (71,4 %). Quant au pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant un TA entre 1 et 80 mg%, il était à son plus haut niveau en 1990 (33,3 %) avant de tomber à 0,0 % en 1998 et 1999.

12.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 1999. Le tableau 12-5 et la figure 12-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 12.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

Tableau 12-5

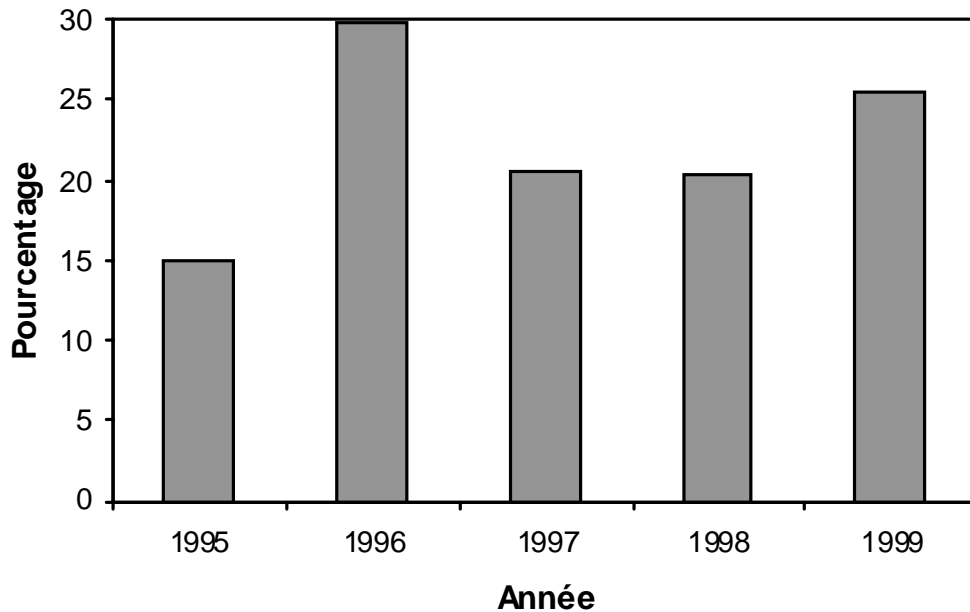
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1995 – 1999**

Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	172	26	(15.1)
1996	74	22	(29.7)
1997	102	21	(20.6)
1998	108	22	(20.4)
1999	130	33	(25.4)

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

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

Figure 12-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Île-du-Prince-Édouard, 1995-1999



Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a fluctué pendant cette période de cinq ans. De 1995 à 1996, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte a augmenté radicalement, passant de 15,1 % à 29,7 %. Depuis, il a baissé à 20,4 % en 1998 et s'est haussé à 25,4 % en 1999.

13.0 TERRE-NEUVE

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant causé des blessures graves ou mortelles à Terre-Neuve, en 1999. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 13.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 13.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 13.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 13.4).

13.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 13-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool à Terre-Neuve en 1999. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent 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. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, neuf personnes faisant partie du groupe des 20 à 25 ans ont été tuées dans des accidents de la route à Terre-Neuve en 1999. De plus, dans tous les cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, six personnes du groupe des 20 à 25 ans sont mortes dans des accidents liés à l'alcool à Terre-Neuve, en 1999. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 66,7 % des 20 à 25 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

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

exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 20 à 25 ans représente 40,0 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool à Terre-Neuve en 1999.

Tableau 13-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool :
Terre-Neuve, 1999

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<16	2	2	100.0	0	0.0	0.0
16-19	3	2	66.7	0	0.0	0.0
20-25	9	9	100.0	6	66.7	40.0
26-35	5	4	80.0	1	25.0	6.7
36-45	5	5	100.0	4	80.0	26.7
46-55	10	10	100.0	2	20.0	13.3
>55	13	12	92.3	2	16.7	13.3
<u>Sexe</u>						
Homme	32	31	96.9	14	45.2	93.3
Femme	15	13	86.7	1	7.7	6.7
<u>Type</u>						
Conducteur	28	27	96.4	11	40.7	73.3
Passager	14	12	85.7	3	25.0	20.0
Piéton	5	5	100.0	1	20.0	6.7
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	18	18	100.0	6	33.3	40.0
Camion/fourgonnette	14	12	85.7	6	50.0	40.0
Motocyclette	1	1	100.0	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	9	8	88.9	2	25.0	13.3
(Piétons)	5	5	100.0	1	0.0	0.0
TOTAL	47	44	93.6	15	34.1	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

Les totaux au bas du tableau résument la situation. Comme on peut le constater, 47 personnes sont décédées dans des accidents de la route à Terre-Neuve, en 1999. Dans 44 de ces cas (93,6 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, 15, soit 34,1 %, étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route ($47 \times 0,341$), on peut déterminer qu'à Terre-Neuve, en 1999, 16 personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.

13.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (voir la dernière colonne), 40,0 % avaient entre 20 et 25 ans, 26,7 %, entre 36 et 45 ans et 13,3 %, entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (66,7 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 20 à 25 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes les plus jeunes – aucun des jeunes de moins de 16 ans ou du groupe des 16 à 19 ans n'est décédé dans un accident lié à l'alcool.

13.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 93,3 % étaient des hommes. La fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (45,2%) était cinq fois plus grande que celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (7,7 %).

13.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 73,3 % étaient des conducteurs et 20,0 %, des passagers et 6,7 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (40,7 %) a été observée dans les accidents dans lesquels un conducteur est décédé. L'alcool était en cause dans 25,0 % des accidents dans lesquels un passager est décédé et dans 20,0 % de ceux dans lesquels un piéton est décédé.

13.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, les occupants d'automobile et de camion/fourgonnette comptaient chacun pour 40,0 %, et 13,3 % se trouvaient dans un véhicule non routier (p. ex. bicyclette, motoneige).

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de camion/fourgonnette est décédé était supérieur au taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant d'automobile est décédé (50,0 % par rapport à 33,3 %). Seulement 25,0 % des occupants d'un véhicule non-routier sont décédés dans un accident lié à l'alcool.

13.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs mortellement blessés dans des accidents à Terre-Neuve, en 1999. 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).

Tableau 13-2
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés : Terre-Neuve, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Conducteurs soumis à des tests		TA positif			TA >80 mg%		
		Nombre	% du total	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA positif	Nombre	% soumis à des tests	% de tous les conducteurs avec un TA >80mg%
<u>Âge</u>									
20-25	5	5	100.0	4	80.0	44.4	3	60.0	37.5
26-45	2	1	50.0	1	100.0	11.1	1	100.0	12.5
46-55	7	6	85.7	2	33.3	22.2	2	33.3	25.0
>55	6	4	66.7	2	50.0	22.2	2	50.0	25.0
<u>Sexe</u>									
Homme	17	13	76.5	8	61.5	88.9	8	61.5	100.0
Femme	3	3	100.0	1	33.3	11.1	0	0.0	0.0
<u>Type de véhicule</u>									
Automobile	11	10	90.9	5	50.0	55.6	4	40.0	50.0
Camion/fourgonnette	8	5	62.5	4	80.0	44.4	4	80.0	50.0
Motocyclette	1	1	100.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
<u>Genre de collision</u>									
Un seul véhicule	11	11	100.0	9	81.8	100.0	8	72.7	100.0
Plusieurs véhicules	9	5	55.6	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
TOTAL	20	16	80.0	9	56.3	100.0	8	50.0	100.0

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 donnent de l'information sur les résultats des tests – les trois premières sur les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool, quelle que soit la quantité, les trois dernières, sur les conducteurs qui avaient un TA supérieur à la limite légale de 80 mg%.

Prenons par exemple le groupe des 20 à 25 ans, parmi lesquels il y a eu cinq conducteurs tués en 1999; ces cinq victimes (100,0 %) ont été soumises à des alcootests. Parmi elles, quatre

(80,0 %) avaient un TA positif. Cela signifie que les conducteurs décédés du groupe des 20 à 25 ans représentaient 44,4 % de tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool.

Ensuite, dans les trois dernières colonnes, on peut voir qu'une des trois des cinq (60,0 %) victimes 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 trois des quatre conducteurs qui avait 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 des 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. À Terre-Neuve, la fréquence des tests d'alcoolémie était élevée en 1999, puisque 80,0 % des conducteurs décédés ont été soumis à un alcootest.

À Terre-Neuve, 56,3 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et la plupart d'entre eux avaient un TA illégal – 88,9 % des conducteurs mortellement blessés avaient un TA supérieur à 80 mg%. Bien que cette donnée ne soit pas indiquée dans le tableau, une analyse approfondie des différentes catégories de TA révèle que, parmi les conducteurs soumis à des tests :

- ◆ 0,0 % avaient un TA entre 1 et 49 mg%;
- ◆ 6,3 % avaient un TA entre 50 et 80 mg%;
- ◆ 12,5 % avaient un TA entre 81 et 150 mg%;
- ◆ 37,5 % avaient un TA de plus de 150 mg%.

13.2.1 Variations selon l'âge. Parmi les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 44,4 % avaient entre 20 et 25 ans, 22,2 % avaient entre 46 et 55 ans et plus de 55 ans et 11,1 % avaient entre 26 et 45 ans.

Parmi les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies (soit ceux qui avaient un TA supérieur à 80 mg%), 37,5 % faisaient partie du groupe des 20 à 25 ans, 25,0 % de ceux des 46 et 55 ans et plus de 55 ans, et 12,5 % avaient entre 26 et 45 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, les conducteurs mortellement blessés qui avaient entre 26 et 45 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu – 100,0 % des conducteurs de ce groupe d'âge avaient consommé de l'alcool. Par ailleurs, 33,3 % des conducteurs de 46 à 55 ans soumis à des tests avaient consommé de l'alcool.

13.2.2 Variations selon le sexe. Les hommes dominent le tableau – ils comptent pour 88,9 % de tous les conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool et la totalité des conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies.

Cependant, si les hommes dominent, c'est en grande partie parce qu'ils constituent le plus grand nombre de conducteurs décédés (17 des 20 victimes étaient des hommes). Si l'on examine la fréquence de consommation d'alcool chez les hommes et chez les femmes, les résultats sont à peu près les mêmes. Les conducteurs décédés étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les conductrices (61,5 % et 33,3 % respectivement). En outre, tous les conducteurs qui avaient bu avaient un TA supérieur à la limite permise et l'unique femme à avoir consommé de l'alcool avait un TA inférieur à la limite.

13.2.3 Variations selon le type de véhicule. Parmi tous les conducteurs décédés qui avaient consommé de l'alcool (c.-à-d. ceux dont le TA était positif), 55,6 % étaient des automobilistes et 44,4 %, 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%), les automobilistes et les conducteurs de camion/fourgonnette comptaient pour chacun 50,0 %.

Dans les différentes catégories de véhicules, 80,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et 50,0 % des automobilistes avaient consommé de l'alcool.

13.2.4 Variations selon le genre de collision. Plus des deux tiers des conducteurs décédés (14 sur 20) l'ont été dans des collisions à un seul véhicule, mais ces collisions ont mis en cause tous les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool (100,0 %) et tous ceux dont les facultés étaient affaiblies (100,0 %).

Les raisons de cette apparente disparité est que la consommation d'alcool est surévaluée dans les accidents à un seul véhicule. Deux sur trois des conducteurs en cause dans des accidents à un seul véhicule (81,8 %) avaient un TA positif, comparativement à aucun de ceux qui étaient en cause dans des collisions à plusieurs véhicules.

13.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 1999, à Terre-Neuve. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié 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 d'accident 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.

Les résultats sont indiqués au tableau 13-3 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 279 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 23,7 % étaient liés à l'alcool.

Tableau 13-3
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Terre-Neuve, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	15	2	13.3	3.0
16-19	30	10	33.3	15.2
20-25	41	15	36.6	22.7
26-35	56	15	26.8	22.7
36-45	41	7	17.1	10.6
46-55	40	8	20.0	12.1
>55	36	5	13.9	7.6
Indéterminé	20	4	20.0	6.1
<hr/>				
<u>Sexe</u>				
Homme	204	56	27.5	84.8
Femme	69	9	13.0	13.6
Indéterminé	6	1	16.7	1.5
<hr/>				
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	137	38	27.7	57.6
Camion/fourgonnette	70	14	20.0	21.2
Motocyclette	15	3	20.0	4.5
Semi-remorque	6	2	33.3	3.0
Autre véhicule routier	2	1	50.0	1.5
Véhicule non routier	41	7	17.1	10.6
Indéterminé	8	1	12.5	1.5
<hr/>				
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	168	57	33.9	86.4
Plusieurs véhicules	111	9	8.1	13.6
<hr/>				
TOTAL	279	66	23.7	100.0

13.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 22,7 % faisaient partie des groupes des 20 à 25 ans et des 26 à 35 ans, 15,2 %, des 16 à 19 ans et 12,1 % du groupe des 46 à 55 ans. Les groupes de conducteurs de moins de 16 ans et de plus de 55 ans comptaient pour seulement 3,0 % et 7,6 % respectivement de ceux qui étaient en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, un conducteur sur trois des 20 à 25 ans et des 16 à 19 ans était en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (36,6 % et 33,3 %, respectivement). Les groupes dont les membres étaient le moins représentés dans ce

genre d'accidents ont été ceux des plus jeunes et des plus âgés, soit ceux de moins de 16 ans (13,3 %) et de plus de 55 ans (13,9 %).

13.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 84,8 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (27,5 % et 13,0 %, respectivement).

13.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les automobilistes comptaient pour 57,6 % et les conducteurs de camions/fourgonnettes, pour 21,2 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des autres véhicules routiers, soit 50,0 % par rapport à 33,3 % des conducteurs de semi-remorques, 27,7 % des automobilistes et 20,0 % des conducteurs de camions/fourgonnettes et des motocyclistes.

13.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 86,4 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 33,9 % de ces conducteurs, par rapport à 8,1 % seulement pour ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

13.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrainait en ligne de compte. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

13.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 1999. Le tableau 13-4 et la figure 13-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995 et 1999. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 13.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool.

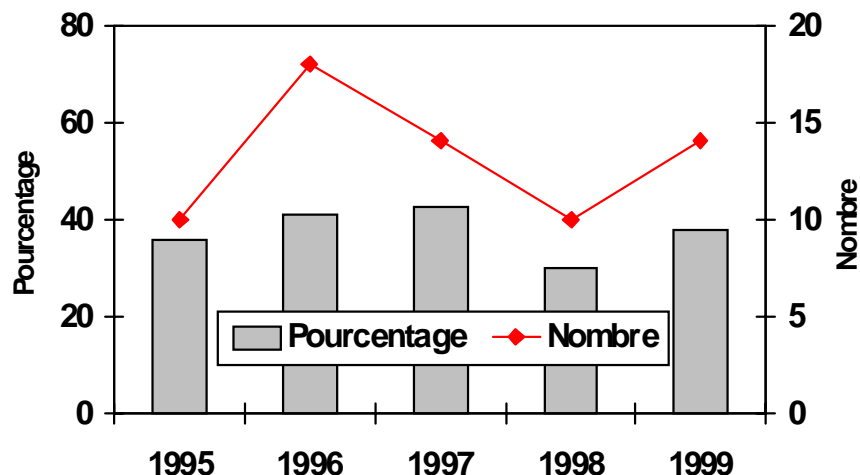
Tableau 13-4
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Terre-Neuve, 1995 – 1999

Année	Nombre de	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	28	10	35.7
1996	44	18	40.9
1997	33	14	42.4
1998	33	10	30.3
1999	37	14	37.8

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

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

Figure 13-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Terre-Neuve, 1995-1999



Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a augmenté, passant de 10 à 18 entre 1995 et 1996. Il a diminué jusqu'à dix décès en 1998 pour augmenter de nouveau à 14 en 1999. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool est passé de 35,7 % en 1995 à 42,4 % en 1997. En 1998, il a atteint un creux à Terre-Neuve de 30,3 % avant de remonter à 37,8 % en 1999.

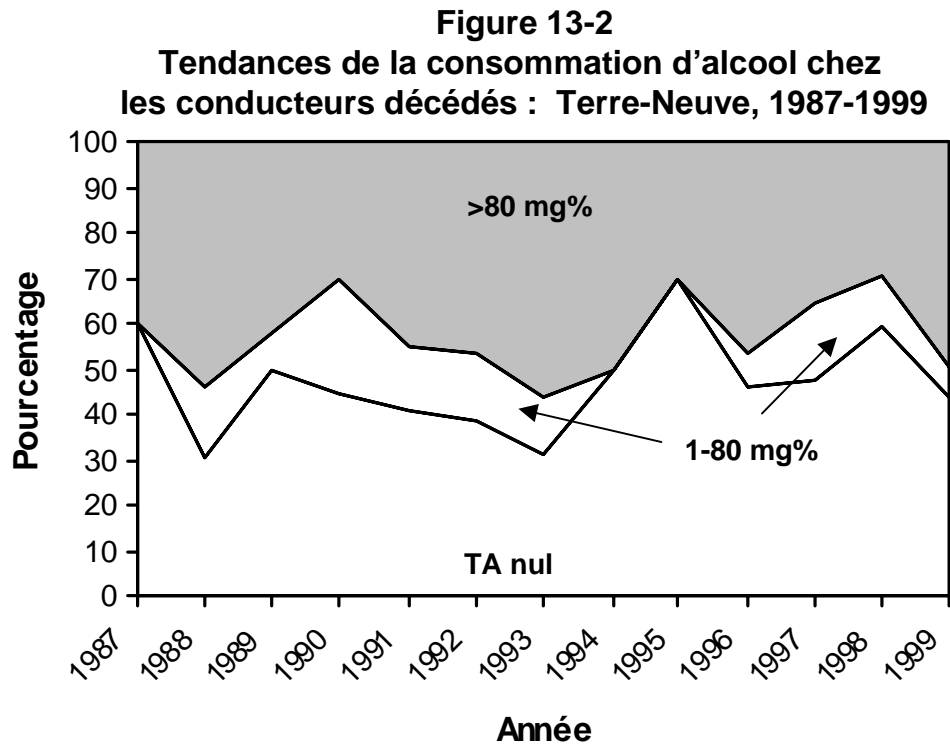
13.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 1999. Les données sur la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés sur une période de treize ans, soit de 1987 à 1999, figurent au tableau 13-5. Les tendances sont illustrées à la figure 13-2 qui montre les changements du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui : 1) n'avaient pas consommé d'alcool – représentés par la zone blanche; 2) avaient un TA inférieur à la limite

Tableau 13-5
Consommation d'alcool chez les conducteurs mortellement blessés :
Terre-Neuve, 1987 - 1999

Année	Nombre de conducteurs *	Nombre soumis à des tests	(% du total)	Zéro	Conducteurs regroupés par TA (mg%)				
					(% soumis à des tests)	1 - 80	(% soumis à des tests)	>80	(% soumis à des tests)
1987	15	15	100.0	9	60.0	0	0.0	6	40.0
1988	20	13	65.0	4	30.8	2	15.4	7	53.8
1989	31	26	83.9	13	50.0	2	7.7	11	42.3
1990	24	20	83.3	9	45.0	5	25.0	6	30.0
1991	24	22	91.7	9	40.9	3	13.6	10	45.5
1992	18	13	72.2	5	38.5	2	15.4	6	46.2
1993	21	16	76.2	5	31.3	2	12.5	9	56.3
1994	12	10	83.3	5	50.0	0	0.0	5	50.0
1995	10	10	100.0	7	70.0	0	0.0	3	30.0
1996	18	13	72.2	6	46.2	1	7.7	6	46.2
1997	17	17	100.0	8	47.1	3	17.6	6	35.3
1998	19	17	89.5	10	58.8	2	11.8	5	29.4
1999	19	16	84.2	7	43.8	1	6.3	8	50.0

*Décédés moins de six heures après l'accident.

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 diffèrent légèrement de celles de la section 13.2, parce que l'analyse se limite aux conducteurs qui sont décédés moins de six heures après l'accident.



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 1993 (56,3 %) et a chuté à son minimum en 1998 (29,4 %) avant de grimper à 50,0 % en 1999. Le pourcentage de conducteurs décédés qui avaient un TA nul se situait à son plus haut niveau en 1995 (70,0 %), a diminué en 1996 (46,2 %), a augmenté jusqu'à 58,8 % en 1998 et a glissé jusqu'à 43,8 % en 1999. Le pourcentage de conducteurs décédés ayant un TA entre 1 et 80 mg% a atteint son sommet en 1990 (25,0 %), a chuté à 0,0 % en 1994 et 1995, a grimpé à 17,6 % en 1997 pour diminuer de nouveau jusqu'à 6,3 % en 1999.

13.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1995 – 1999. Le tableau 13-6 et la figure 13-3 contiennent de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 13.3 parce qu'ils excluent

certain types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

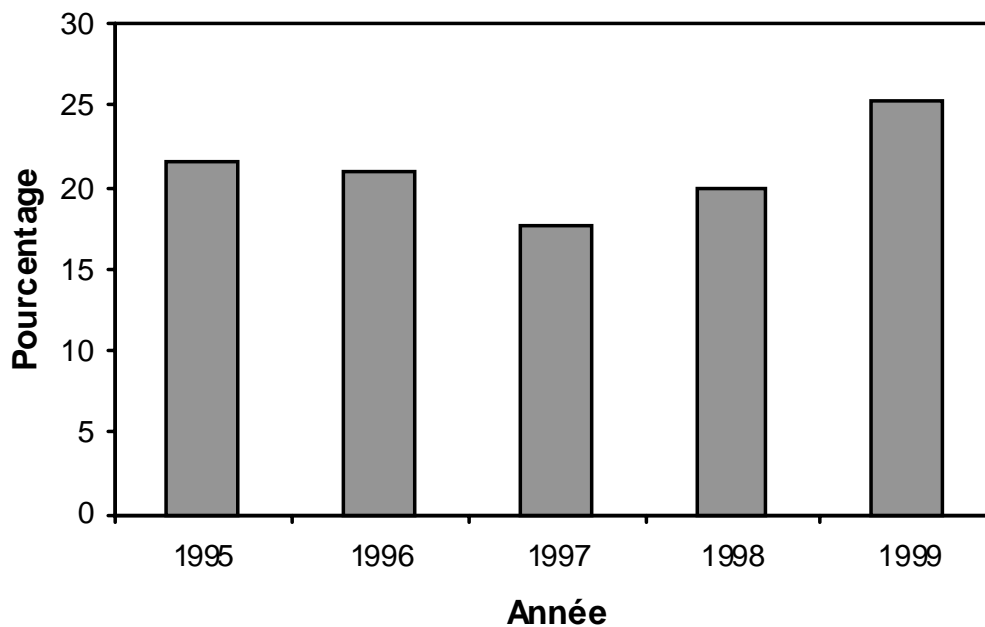
Tableau 13-6
Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrainait en ligne de compte : Terre Neuve, 1995-1999**

Année	Nombre de décès	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	259	56	(21.6)
1996	296	62	(20.9)
1997	262	46	(17.6)
1998	243	48	(19.8)
1999	230	58	(25.2)

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

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

Figure 13-3
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrainait en ligne de compte : Terre-Neuve, 1995-1999



Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a été relativement stable. De 1995 à 1997, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a baissé, passant de 21,6 % à 17,6 %, et a remonté par la suite jusqu'à un sommet de 25,2 % en 1999.

14.0 TERRITOIRE DU YUKON

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant causé des blessures graves ou mortelles au Yukon, en 1999. Elle contient notamment des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 14.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 14.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 14.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 14.4).

La section 14.2 ne fournit pas de résultats détaillés à cause du trop petit nombre de conducteurs mortellement blessés – seulement onze – qui ne donnerait pas de résultats fiables.

14.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Le tableau 14-1 contient des données sur les personnes qui sont décédées dans les accidents liés à l'alcool au Yukon en 1999. Les décès attribuables aux accidents de la route sont classés par catégorie selon l'âge, le sexe et le genre de victime (p. ex. conducteur, passager, piéton), ainsi que le type de véhicule où celle-ci prenait place. Les données de la première colonne du tableau indiquent 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. *Un accident de la route mortel est considéré comme étant lié à l'alcool si au moins un conducteur ou un piéton a consommé de l'alcool.* Par exemple, deux personnes faisant partie du groupe des 20 à 25 ans ont été tuées dans des accidents de la route au Yukon en 1999. De plus, dans les deux cas (100,0 %), il a été possible de déterminer si l'alcool faisait partie des facteurs ayant contribué à l'accident.

La colonne suivante indique le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool. Ainsi, une personne du groupe des 20 à 25 ans est morte dans un accident lié à l'alcool au Yukon, en 1999. La colonne suivante convertit cette donnée en pourcentage, p. ex. 50,0 % des 20 à 25 ans ont été tués dans un accident lié à l'alcool.

Tableau 14-1
Décès* attribuables à des accidents liés à l'alcool :
Territoire du Yukon, 1999

Catégorie de victimes	Nombre de décès	Consommation d'alcool établie		Décès liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	Nombre	% du nombre établi	% de tous les décès liés à l'alcool
<u>Âge</u>						
<20	3	3	100.0	2	66.7	25.0
20-25	2	2	100.0	1	50.0	12.5
36-45	5	5	100.0	4	80.0	50.0
46-55	2	2	100.0	0	0.0	0.0
>55	5	5	100.0	1	20.0	12.5
<u>Sexe</u>						
Homme	11	11	100.0	5	45.5	62.5
Femme	6	6	100.0	3	50.0	37.5
<u>Type</u>						
Conducteur	11	11	100.0	5	45.5	62.5
Passager	5	5	100.0	2	40.0	25.0
Piéton	1	1	100.0	1	100.0	12.5
<u>Véhicule occupé</u>						
Automobile	4	4	100.0	2	50.0	25.0
Camion/fourgonnette	10	10	100.0	5	50.0	62.5
Motocyclette	2	2	100.0	0	0.0	0.0
(Piétons)	1	1	100.0	1	0.0	12.5
TOTAL	17	17	100.0	8	47.1	100.0

*Personnes décédées dans les 12 mois suivant les collisions survenues sur les voies publiques et en dehors

La dernière colonne (pourcentage de tous les décès liés à l'alcool) exprime le nombre de décès dans les accidents liés à l'alcool par rapport à tous les décès attribuables à ces accidents. Par exemple, le nombre de décès lié à l'alcool chez les 20 à 25 ans représente 12,5 % de toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool au Yukon en 1999.

Les totaux au bas du tableau résumant la situation. Comme on peut le constater, 17 personnes sont décédées dans des accidents de la route au Yukon, en 1999. Dans 17 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, huit, soit 47,1 %, étaient liés à l'alcool.

14.1.1 Âge de la victime. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (voir la dernière colonne), 50,0 % avaient entre 36 et 45 ans, 25,0 %, moins de 20 ans et 12,5 %, entre 20 et 25 ans et plus de 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (80,0 %) était associée aux accidents dans lesquels une personne du groupe des 36 à 45 ans est décédée. La plus faible consommation d'alcool a été observée chez les victimes des groupes des 46 à 55 ans et des plus de 55 ans – aucune (0,0 %) des personnes ayant entre 46 et 55 ans n'est décédée dans un accident lié à l'alcool et seulement 20,0 % de celles de plus de 55 ans.

14.1.2 Sexe. Parmi toutes les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool, 62,5 % étaient des hommes. Cependant, la fréquence de consommation d'alcool dans les accidents dans lesquels une femme est décédée (50,0%) était légèrement supérieure à celle qu'on observe dans les accidents dans lesquels un homme est décédé (45,5 %).

14.1.3 Genre de victime. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 62,5 % étaient des conducteurs, 25,0 %, des passagers et 12,5 %, des piétons.

Dans chacune de ces catégories, la fréquence de consommation d'alcool la plus élevée (100,0 %) a été observée dans les accidents dans lesquels un piéton est décédé. L'alcool était en cause dans 45,5 % des accidents dans lesquels un conducteur est décédé et dans 40,0 % de ceux dans lesquels un passager est décédé.

14.1.4 Type de véhicule occupé. Parmi toutes les personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, 62,5 % se trouvaient dans un camion/fourgonnette et 25,0 %, dans une automobile.

Dans chacune de ces catégories de véhicules, le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant de camion/fourgonnette est décédé était le même que le taux d'accidents liés à l'alcool dans lesquels un occupant d'automobile est décédé (50,0 %).

14.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Cette partie du rapport offre un aperçu de la consommation d'alcool, exclusivement chez les conducteurs décédés dans des accidents au Yukon, en 1999.

Au Yukon, il y a eu seulement onze conducteurs tués en 1999; dix d'entre eux (90,9 %) ont été soumis à des alcootests. Parmi ceux qui ont été soumis à des tests, cinq (50,0 %) avaient consommé de l'alcool et quatre d'entre eux avait un TA illégal, c.-à-d. que 80,0 % des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool avaient un TA de plus de 80 mg%.

14.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 1999, au Yukon. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié 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 d'accident 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.

Les résultats sont indiqués au tableau 14-2 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. L'information de la première colonne de données illustre le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 57 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 17,5 % étaient liés à l'alcool.

Tableau 14-2
Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Territoire du Yukon, 1999

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs*	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	2	0	0.0	0.0
16-19	8	1	12.5	10.0
20-25	7	2	28.6	20.0
26-35	13	4	30.8	40.0
36-45	10	1	10.0	10.0
46-55	8	0	0.0	0.0
>55	8	1	12.5	10.0
Indéterminé	1	1	100.0	10.0
<u>Sexe</u>				
Homme	37	7	18.9	70.0
Femme	20	3	15.0	30.0
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	16	3	18.8	30.0
Camion/fourgonnette	34	5	14.7	50.0
Motocyclette	5	1	20.0	10.0
Véhicule non routier	2	1	50.0	10.0
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	34	10	29.4	100.0
Plusieurs véhicules	23	0	0.0	0.0
TOTAL	57	10	17.5	100.0

*Ces données sont légèrement sous-estimées parce que 7.9 % environ de toutes les blessures sont consignées comme étant « indéterminées »

14.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 40,0 % faisaient partie du groupe des 26 à 35 ans, 20,0 %, des 20 à 25 ans et 10,0 % du groupe des 16 à 19 ans, des 36 à 45 ans et des plus de 55 ans.

Dans chacun des groupes d'âge, près du tiers des conducteurs du groupe des 26 à 35 ans (30,8 %), 28,6 % de celui des 20 à 25 ans et 12,5 % de ceux des groupes de 16 à 19 ans et de plus de 55 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

14.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 70,0 % étaient des hommes. Leur présence dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était aussi plus importante que celle des femmes (18,9 % et 15,0 %, respectivement).

14.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les conducteurs de camions/fourgonnettes comptaient pour 50,0 %, les automobilistes, pour 30,0 % et les motocyclistes et conducteurs de véhicules non routiers, 10,0 %.

Le groupe le plus susceptible d'être représenté dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves était celui des véhicules non routiers – l'un des deux conducteurs (50,0 %) de véhicules non routiers a été en cause dans un accident lié à l'alcool, comparativement à 20,0 % des motocyclistes, 18,8 % des automobilistes et 14,7 % des conducteurs de camions/fourgonnettes.

14.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 100,0 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 29,4 % de ces conducteurs, par rapport à aucun de ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

14.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

14.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 1999. Le tableau 14-3 et la figure 14-1 illustrent le nombre et le pourcentage de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause, entre 1995

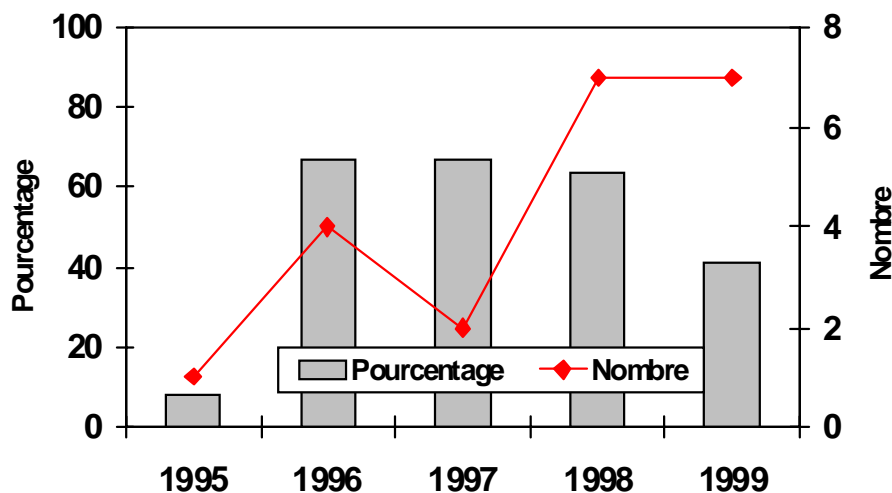
Tableau 14-3
Nombre* et pourcentage de décès attribuables à un**
accident de la route mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Territoire du Yukon, 1995 – 1999

Année	Nombre de décès	Décès liés à l'alcool	
		Nombre	% du total
1995	13	1	7.7
1996	6	4	66.7
1997	3	2	66.7
1998	11	7	63.6
1999	17	7	41.2

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

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

Figure 14-1
Nombre et pourcentage de décès mettant en cause un conducteur
ayant consommé de l'alcool : Territoire du Yukon, 1995-1999



et 1999. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux qui sont présentés dans la section 14.1 pour deux raisons. Premièrement, les décès survenus dans des accidents dans lesquels est en cause un piéton qui a consommé de l'alcool ne sont pas classés comme des décès liés à l'alcool. La perspective, dans ce cas, est plus restrictive, n'englobant que les décès attribuables

à des accidents dans lesquels au moins un conducteur avait consommé de l'alcool. Deuxièmement, l'analyse des tendances met l'accent sur les accidents mortels sur les voies publiques dans lesquels entrent en cause les principaux types de véhicules; l'analyse précédente englobait tous les types de véhicules automobiles (p. ex. les motoneiges), sur les voies publiques et en dehors de celles-ci.

Comme le montre la figure, le nombre de décès attribuables à des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool est en cause a augmenté, passant de un à quatre entre 1995 et 1996. Le nombre de décès liés à l'alcool a baissé à deux en 1997 et grimpé jusqu'à sept en 1998 pour s'y maintenir en 1999. Le pourcentage de victimes d'accidents liés à l'alcool a affiché une hausse de 7,7 % en 1995 pour atteindre 66,7 % en 1996 et 1997. Depuis, il a diminué légèrement, au Yukon, pour s'établir à 41,2 % en 1999.

14.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 1999. En raison du petit nombre de cas, soit seulement onze conducteurs mortellement blessés en 1999, toute tentative d'établir des tendances serait peu fiable, de sorte qu'aucune n'est présentée dans les tableaux et les figures.

14.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures : 1995 – 1999. Puisque l'information sur les accidents ayant provoqué des blessures graves au Yukon n'est disponible que depuis 1998, les tendances relatives aux conducteurs en cause dans les accidents de tous les niveaux de gravité sont indiquées au tableau 14-4 et à la figure 14-2. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 14.3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures a été relativement stable. Entre 1995 et 1997, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrait en ligne de compte a baissé légèrement, passant de 20,2 % à 18,1 %. En 1998, il a augmenté à 22,8 % pour redescendre à 20,3 % en 1999.

Tableau 14-4

Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Territoire du Yukon, 1995 - 1999**

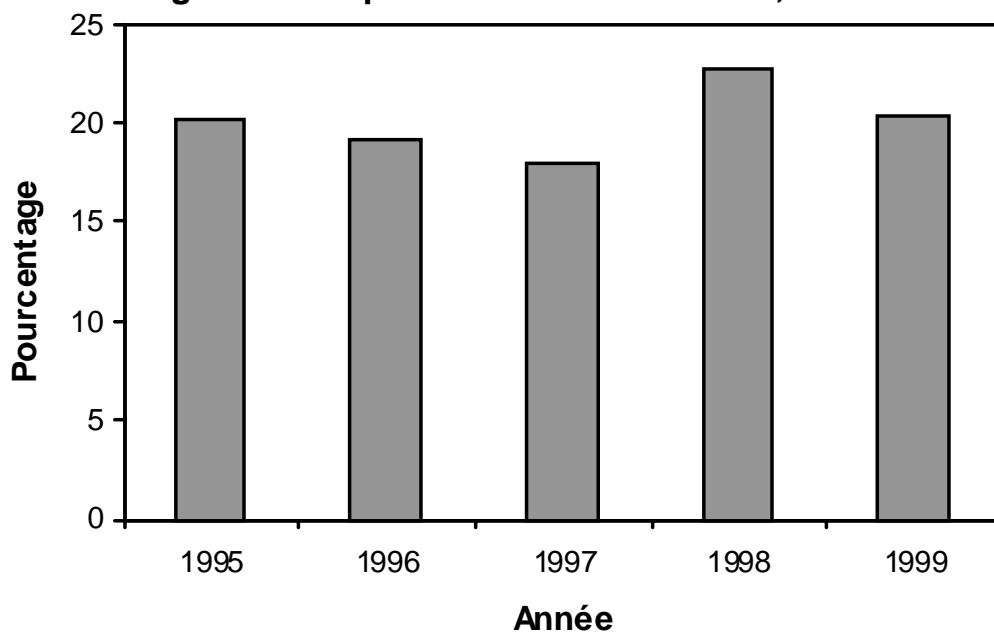
Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1995	341	69	(20.2)
1996	349	67	(19.2)
1997	287	52	(18.1)
1998	276	63	(22.8)
1999	306	62	(20.3)

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

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

Figure 14-2

Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures et où l'alcool entrerait en ligne de compte : Territoire du Yukon, 1995-1999



15.0 TERRITOIRES DU NORD-OUEST ET NUNAVUT

Cette partie du rapport offre un aperçu des principaux résultats obtenus en ce qui concerne la consommation d'alcool liée aux accidents de la route ayant provoqué des blessures graves ou mortelles dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, en 1999. Ces deux secteurs de compétence ont été regroupés pour deux raisons. La première, parce que le Nunavut n'est devenu une entité distincte des Territoires du Nord-Ouest que le 1^{er} avril 1999. La seconde, parce que, lorsqu'on les examine séparément, le nombre de décès et de conducteurs en cause dans des accidents ayant causé des blessures graves n'est pas suffisamment important pour permettre une analyse statistique fiable. La présente section contient des données sur :

- ◆ les personnes qui sont décédées dans des accidents liés à l'alcool (section 15.1);
- ◆ la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés (section 15.2);
- ◆ les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (section 15.3);
- ◆ les tendances du problème des accidents liés à l'alcool (section 15.4).

Les sections 15.1 et 15.2 ne fournissent pas de résultats détaillés à cause du trop petit nombre de personnes décédées – seulement douze – et de conducteurs mortellement blessés – seulement deux – qui ne donnerait pas de résultats fiables.

15.1 DÉCÈS ATTRIBUABLES À DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

En 1999, douze personnes sont décédées dans des accidents de la route dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut. Dans onze de ces cas (91,7 %), il a été possible de déterminer si l'alcool était un facteur entrant en ligne de compte. Sur ce total, six (54,5 %) étaient liés à l'alcool. Si l'on extrapole cette donnée en proportion du nombre total de victimes d'accidents de la route ($12 \times 0,545$), on peut déterminer si, *dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, en 1999, sept personnes sont décédées dans des accidents liés à l'alcool.*

15.2 CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES CONDUCTEURS MORTELLEMENT BLESSÉS

Dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, en 1999, seulement deux conducteurs sont décédés dans un accident de la route.

15.3 CONDUCTEURS EN CAUSE DANS DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL AYANT PROVOQUÉ DES BLESSURES GRAVES

Cette partie présente des renseignements sur les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool dans lesquels une personne a été grièvement blessée en 1999, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut. Une mesure « substitutive » ou « indirecte » est utilisée pour estimer la présence d'alcool parce que les conducteurs en cause dans des accidents avec blessés graves sont rarement soumis à des tests d'alcoolémie. Un conducteur est considéré comme ayant été en cause dans un accident lié 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 d'accident 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.

Les résultats sont indiqués au tableau 15-1 pour les conducteurs regroupés selon l'âge, le sexe, le type de véhicule conduit et le genre de collision. Les données de la première colonne illustrent le nombre de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves. Le nombre et le pourcentage de conducteurs dans ces accidents liés à l'alcool sont illustrés dans les deux colonnes suivantes. La dernière colonne exprime le nombre de conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, par rapport à tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool, ayant provoqué des blessures graves.

Tel que l'indiquent les totaux au bas du tableau, 39 conducteurs étaient en cause dans des accidents dans lesquels une personne a été blessée grièvement. Parmi ces accidents, 33,3 % étaient liés à l'alcool.

Tableau 15-1

**Description des conducteurs en cause dans des accidents ayant
provoqué des blessures graves : Territoires du Nord-Ouest et Nunavut, 1999**

Catégorie de conducteurs	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool		
		Nombre	% du total	% de tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool
<u>Âge</u>				
<16	6	0	0.0	0.0
16-19	5	2	40.0	15.4
20-25	6	3	50.0	23.1
26-35	7	2	28.6	15.4
36-45	8	4	50.0	30.8
46-55	4	1	25.0	7.7
>55	2	1	50.0	7.7
Indéterminé	1	0	0.0	0.0
<u>Sexe</u>				
Homme	31	12	38.7	92.3
Femme	8	1	12.5	7.7
<u>Type de véhicule</u>				
Automobile	4	3	75.0	23.1
Camion/fourgonnette	15	5	33.3	38.5
Motocyclette	1	0	0.0	0.0
Véhicule non routier	18	5	27.8	38.5
<u>Genre de collision</u>				
Un seul véhicule	31	13	41.9	100.0
Plusieurs véhicules	8	0	0.0	0.0
TOTAL	39	13	33.3	100.0

15.3.1 Âge des conducteurs De tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures, 30,8 % faisaient partie du groupe des 36 à 45 ans, 23,1 %, des 20 à 25 ans et 15,4 % des groupes de 16 à 19 ans et de 36 à 45 ans. Aucun des conducteurs de moins de 16 ans n'était en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves.

Dans chacun des groupes d'âge, la moitié des conducteurs des groupes des 20 à 25 ans, des 36 à 45 ans et des plus de 55 ans étaient en cause dans un accident lié à l'alcool ayant provoqué des blessures graves (50,0 %). Le groupe le moins susceptible d'être représenté dans ce genre d'accident était celui des plus jeunes conducteurs, soit ceux de moins de 16 ans (0,0 %).

15.3.2 Sexe des conducteurs. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 92,3 % étaient des hommes. Cependant, la présence des hommes dans les accidents liés à l'alcool et ayant provoqué des blessures graves était trois fois supérieure à celle des femmes (38,7 % et 12,5 %, respectivement).

15.3.3 Type de véhicule. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, les conducteurs de véhicules non routiers et de camions/fourgonnettes comptaient pour 38,5 % et les automobilistes, pour 23,1 %.

Les groupes les plus susceptibles d'être représentés dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves étaient ceux des automobilistes— 75,0 % de ces conducteurs ont été en cause dans des accidents liés à l'alcool, par rapport à 33,3 % pour les conducteurs de camions/fourgonnettes et 27,8 % pour les conducteurs de véhicules non routiers.

15.3.4 Genre de collision. Parmi tous les conducteurs en cause dans des accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves, 100,0 % l'ont été dans des accidents à un seul véhicule. Les conducteurs qui ont eu le plus d'accidents liés à l'alcool ayant provoqué des blessures graves sont aussi ceux qui étaient en cause dans des accidents à un seul véhicule – 41,9 % de ces conducteurs, par rapport à aucun de ceux qui étaient en cause dans des accidents à plusieurs véhicules.

15.4 TENDANCES DU PROBLÈME DES ACCIDENTS LIÉS À L'ALCOOL

Dans les sections précédentes, nous avons examiné trois indicateurs du problème des accidents liés à l'alcool : le nombre et le pourcentage de personnes décédées dans des accidents liés à l'alcool, le nombre et le pourcentage des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, ainsi que le nombre et le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrerait en ligne de compte. La présente section examine les changements survenus relativement à ces trois indicateurs.

15.4.1 Décès dans les accidents liés à l'alcool : 1995 – 1999. Le nombre de personnes qui sont décédées dans des accidents dans lesquels un conducteur ayant consommé de l'alcool était en cause a augmenté de zéro à sept entre 1995 et 1996. En 1997 et en 1998, il y a eu trois accidents liés à l'alcool, total qui est passé à quatre en 1999.

15.4.2 Conducteurs mortellement blessés : 1987 – 1999. En raison du petit nombre de cas, soit seulement deux conducteurs mortellement blessés en 1999, toute tentative d'établir des tendances serait peu fiable, de sorte qu'aucune n'est présentée ici.

15.4.3 Conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves : 1996 – 1999. Puisque l'information sur les accidents ayant provoqué des blessures graves dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut n'est disponible que pour 1995, le tableau 15-2 et la figure 15-1 donne de l'information sur les conducteurs en cause dans les accidents de 1996 à 1999. Ces résultats diffèrent légèrement de ceux de la section 15-3 parce qu'ils excluent certains types de véhicules – p. ex. les bicyclettes, les motoneiges, les tracteurs agricoles et d'autres véhicules routiers.

Tableau 15-2

Nombre et pourcentage de tous les conducteurs* en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest et Nunavut, 1996 - 1999**

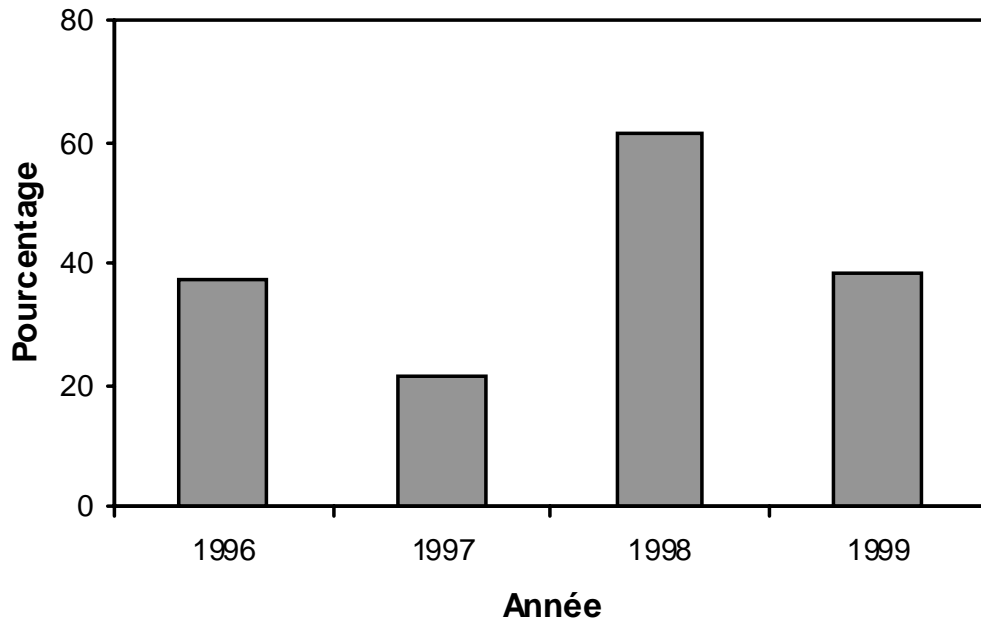
Année	Nombre de conducteurs	Accidents liés à l'alcool	
		Nombre	%
1996	16	6	(37.5)
1997	14	3	(21.4)
1998	18	11	(61.1)
1999	21	8	(38.1)

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

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

Comme on peut le constater, la fréquence de la consommation d'alcool dans les accidents ayant provoqué des blessures graves a été relativement variable. Entre 1996 et 1997, le pourcentage de conducteurs en cause dans des accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrait en ligne de compte a baissé, passant de 37,5 % à 21,4 %. En 1998, il a grimpé en flèche à 61,1 %, avant de chuter à 38,1 % en 1999.

Figure 15-1
Pourcentage de tous les conducteurs en cause dans les accidents ayant provoqué des blessures graves et où l'alcool entrain en ligne de compte : Territoires du Nord-Ouest et Nunavut, 1996-1999



16.0 BIBLIOGRAPHIE

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 collisions 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. **The Alcohol Crash Problem in Canada: 1998.** Ottawa, Ontario. Transports Canada, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile.

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada, représenté par le ministre des Transports, et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, 2002.

Cette 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.