Catalogue 85-002 ISSN 0715-271X

Juristat

Service Bulletin

Canadian Centre
for Justice Statistics

Bulletin de service

Centre canadien
de la statistique juridique

JAN 12 1994
BIBLIOTHÈQUE

Price: Canada: $3.60 per issue, $65.00 annually
United States: US$4.30 per issue, US$78.00 annually
Other Countries: US$5.00 per issue, US$91.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 3,60 $ l'exemplaire, 65 $ par année
États-Unis : 4,30 $ US l'exemplaire, 78 $ US par année
Autres pays : 5 $ US l'exemplaire, 91 $ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol.14, No. 5

Impaired Driving – Canada, 1992

Orest Fedorowycz*

Highlights

- The rate of police-reported impaired driving incidents has steadily decreased from 671 per 100,000 population in 1983 to 483 in 1992, an overall decrease of 28%.

- During the same period, the number of persons charged has also decreased dramatically. Expressed as a rate per 10,000 licensed drivers, a 41% decrease was experienced between 1983 (97) and 1992 (57). The 7% decline reported from 1991 to 1992 was almost double the average annual decrease over the previous eight years.

- During the past decade in Canada, reduced societal tolerance towards drinking and driving combined with changes in legislation, increased law enforcement and new government-funded rehabilitation programs and community initiatives have had an apparent deterring effect on the incidence of impaired driving.

* Policing Services Program

January 1994
ISSN 0715-271X

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada. © Minister of Industry, Science and Technology, 1994. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form. or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Vol.14, Nº 5

Conduite avec facultés affaiblies – Canada, 1992

Orest Fedorowycz*

Faits saillants

- De 1983 à 1992, le taux d'affaires de conduite avec facultés affaiblies rapportées par la police a diminué de façon régulière. En effet, au cours de cette période, le nombre d'affaires de ce genre est passé de 671 à 483 pour 100 000 habitants, ce qui représente une diminution globale de 28 %.

- Au cours de cette même période, on a enregistré également une baisse marquée du nombre de personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies. Il s'agit d'une diminution de 41 % si l'on considère le taux de personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies pour 10 000 personnes titulaires d'un permis de conduire (97 en 1983 et 57 en 1992). La diminution de 7 % enregistrée de 1991 à 1992 représente presque le double de la diminution annuelle moyenne des huit dernières années.

- Au cours des dix dernières années, il semble que l'attitude plus sévère des Canadiens à l'égard des conducteurs en état d'ébriété, ajoutée aux modifications apportées à la loi, au resserrement des contrôles, aux nouveaux programmes gouvernementaux de réadaptation et aux initiatives communautaires, aient contribué à diminuer la fréquence des infractions de conduite avec facultés affaiblies.

* Programme des services policiers

Janvier 1994
ISSN 0715-271X

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. © Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Statistics Canada Statistique Canada

Canada

- According to research conducted by the Traffic Injury Research Foundation, 48% of all drivers killed in Canada in 1991 had consumed alcohol prior to driving. Of these, 84% were legally impaired and 63% had blood-alcohol concentrations (BAC) almost twice the legal limit. As a result, new prevention and treatment programs are being developed to target "hard-core" drinking drivers.

- In 1992, the rate of persons charged with impaired driving per 10,000 licensed drivers varied across the provinces: British Columbia (45), Ontario (47) and Quebec (55) reported rates that were below the **national average (57)**, while Prince Edward Island (65), Manitoba (68), Newfoundland (70), Nova Scotia (71), Alberta (80), New Brunswick (84) and Saskatchewan (108) reported higher than average rates. It is important to note that all provinces reported a rate decrease between 1991 and 1992, likely as a result of a variety of "countermeasure" programs (i.e., educational, enforcement, and treatment) implemented locally.

- Data from all provinces excluding Newfoundland, Nova Scotia, and Quebec, indicate that the absolute number of fatally injured drivers found to have blood-alcohol concentrations above the legal limit has decreased overall from 571 (48%) in 1983 to 424 (39%) in 1991. The 1991 reported figure does represent a slight increase since 1990 when 412 (35%) were reported to have a BAC higher than the legal limit.

- In 1992, the majority of persons charged with impaired driving were male (91%). Detailed incident-based data provided by the 51 police agencies participating in the Revised UCR Survey revealed the following characteristics for the 28,000 impaired driving incidents reported in 1992:

  - 53% occurred between 1:00 a.m. and 6:00 a.m.;
  - higher than average incident rates were reported from April through October, while both December and January reported lower than average rates;
  - the vast majority (80%) of persons charged were driving automobiles, 18% were driving trucks and the remaining 2% were driving other types of motorized vehicles;

- Selon la Fondation de recherches sur les blessures de la route, 48 % des conducteurs qui ont trouvé la mort au Canada dans un accident de la route en 1991, avaient consommé de l'alcool avant de prendre le volant. En outre, 84 % de ce groupe de conducteurs conduisaient en état d'ébriété au moment de l'accident et dans 63 % des cas, l'alcoolémie (TAS) des victimes dépassait de presque du double la limite permise. En conséquence, on élabore actuellement de nouveaux programmes de prévention et de traitement destinés principalement aux buveurs invétérés au volant.

- En 1992, le taux de personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies pour 10 000 personnes titulaires d'un permis de conduire variait d'une province à l'autre. Les taux enregistrés en Colombie-Britannique (45), en Ontario (47) et au Québec (55) étaient inférieurs au **taux national moyen (57)**, tandis que les taux enregistrés à l'Île-du-Prince-Édouard (65), au Manitoba (68), à Terre-Neuve (70), en Nouvelle-Écosse (71), en Alberta (80), au Nouveau-Brunswick (84) et en Saskatchewan (108) y étaient supérieurs. Il importe de noter que toutes les provinces ont enregistré, de 1991 à 1992, une baisse du taux de personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies, baisse que l'on peut vraisemblablement attribuer aux divers programmes de lutte contre ce fléau qui ont été mis sur pied dans les diverses provinces (éducation, resserrement des contrôles et traitement).

- Les données de toutes les provinces, à l'exception de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse et du Québec, indiquent que le nombre absolu de conducteurs blessés mortellement dont l'alcoolémie était supérieure à la limite permise a diminué de 571 (48%) en 1983 à 424 (39%) en 1991. Le taux enregistré en 1991 représente une légère augmentation par rapport à 1990 alors que 412 (35%) conducteurs mortellement blessés avaient une alcoolémie supérieure à la limite permise par la loi.

- En 1992, 91 % des personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies étaient des hommes. Les données détaillées selon l'affaire fournies par les 51 services de police dans le cadre du Programme de déclaration uniforme de la criminalité révisé mettent en évidence les caractéristiques suivantes pour les 28 000 cas d'infractions de conduite avec facultés affaiblies en 1992 :

  - 53% des infractions de conduite avec facultés affaiblies se sont produites entre 1 h et 6 h du matin;
  - le nombre de cas de conduite avec facultés affaiblies était supérieur à la moyenne entre avril et octobre, alors qu'en décembre et en janvier il était inférieur à la moyenne;
  - la grande majorité (80%) des personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies étaient des automobilistes, 18 % conduisaient des camions et les autres (2%) conduisaient d'autres genres de véhicules;

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

- almost three-quarters (70%) of the accused persons were between the ages of 18 and 40 while this age group represented only 46% of the population aged 16 and over; and,
- 9% of the victims (i.e other drivers excluding the accused, passengers and pedestrians) died and 35% received injuries that required some professional medical attention.

Introduction

This report provides an overview and analysis of trends in impaired driving incidents in Canada between 1983 and 1992, including comparisons among the provinces.

Data from police records obtained through the Uniform Crime Reporting (UCR) Survey are the main source of information. There are presently two versions of the UCR Survey running concurrently (refer to Methodology section): the "aggregate" survey component and the recently developed "incident-based" survey component which provides more detailed incident, accused and victim information.

In order to provide a more comprehensive picture of impaired driving, several supplementary data sources were used including the American UCR Survey, the Fatality Database of the Traffic Injury Research Foundation (TIRF), and research by Health and Welfare Canada, Statistics Canada, and Transport Canada.

Legislation and Amendments

In this report, statistics on impaired driving incidents represent not only operation of motorized vehicles while impaired as defined in Section 253 of the Criminal Code of Canada (C.C.C.) but also, failure or refusal to provide a breath sample and failure or refusal to provide a blood sample (Section 254(5) C.C.C.). Failure to comply with the directive by a peace officer for a sample of breath or blood carries the same penalty as operation while impaired. Bill C-18 created two new offences in December 1985, namely, "impaired operation causing bodily harm" (Section 255(2) C.C.C.) and "impaired operation causing death" (Section 255(3) C.C.C.).

Section 253 of the Criminal Code of Canada defines **operation while impaired** as follows:

> everyone commits an offence who operates or has the care and control of a motor vehicle or vessel or operates or assists in the operation or has the care and control of an aircraft or of railway equipment, whether it is in motion or not, (a) while the person's ability to operate the vehicle, vessel, aircraft or railway equipment is

- les personnes âgées de 18 à 40 ans représentaient près des trois quarts (70%) des personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies, bien que ce groupe d'âge ne représentait que 46 % de la population de 16 ans et plus;
- les victimes (c.à.d. les autres conducteurs sans compter les accusés, les passagers et les piétons) sont décédées dans une proportion de 9% tandis que 35% d'entre elles ont subi des blessures qui ont exigé des soins médicaux.

Introduction

Le présent bulletin donne une vue d'ensemble des tendances associées aux infractions de conduite avec facultés affaiblies au Canada entre 1983 et 1992, et en fait l'analyse. Il permet en outre de comparer les données provinciales.

Les données sont surtout tirées des rapports de police fournis dans le cadre du Programme de déclaration uniforme de la criminalité (DUC). Il existe actuellement deux versions du programme DUC (voir la section «Méthode») : la version de l'enquête fournissant des données recueillies sous forme «agrégée» et la nouvelle version fournissant des données recueillies selon «l'affaire»; cette dernière version fournit des renseignements détaillés sur les infractions, les accusés et les victimes.

Afin de donner une vue d'ensemble du phénomène de la conduite avec facultés affaiblies, on a utilisé plusieurs autres sources de données, notamment le Programme de déclaration de la criminalité en vigueur aux États-Unis, la base de données sur les accidents mortels de la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, ainsi que les travaux de recherches menés par Santé et Bien-être social Canada, Statistique Canada et Transports Canada.

Législation et amendements

Dans le présent bulletin, les statistiques relatives à la conduite avec facultés affaiblies touchent non seulement cette infraction, telle que définie à la Section 253 du Code criminel du Canada (C.C.C.), mais aussi le défaut ou le refus de fournir un échantillon d'haleine et le défaut ou le refus de fournir un échantillon de sang (Section 254(5) du C.C.C.). Le défaut de fournir un échantillon d'haleine ou de sang, conformément aux directives d'un agent de la paix, entraîne la même peine que la conduite avec facultés affaiblies. Le projet de loi C-18 a ajouté deux nouvelles catégories d'infractions en décembre 1985, soit «la conduite avec facultés affaiblies entraînant des lésions corporelles» (Section 255(2) du C.C.C.), et «la conduite avec facultés affaiblies causant la mort» (Section 255(3) du C.C.C.).

L'article 253 du Code criminel du Canada définit comme suit la **conduite avec facultés affaiblies** :

> commet une infraction, quiconque conduit un véhicule à moteur, un bateau ou un aéronef, ou aide à conduire un aéronef, ou a la garde ou le contrôle d'un véhicule à moteur, d'un bateau, d'un aéronef ou du matériel ferroviaire, que celui-ci soit en mouvement ou non, dans un des cas suivants : a) lorsque sa capacité de conduire ce véhicule, ce bateau, cet aéronef ou ce matériel ferroviaire

impaired by alcohol or a drug; or (b) having consumed alcohol in such a quantity that the concentration in the person's blood exceeds 80 mgs. of alcohol in 100 ml. of blood.

As a result of Bill C-18, the minimum fine for a first offence of impaired driving, over 80 milligrams (mgs.) and refusal and failure to provide a breath or blood sample was increased from $50 to $300. The minimum term of imprisonment for "second-time" offenders is still 14 days, and for "third-time" and subsequent offenders, 90 days. If these offences are proceeded with by way of summary conviction, the maximum penalty is six months imprisonment and the maximum fine is $2000. If proceeded by indictment, the maximum penalty is five years imprisonment, and the maximum fine is unlimited. In addition to these sanctions, the courts impose an order (Section 259(1) C.C.C.) prohibiting the offender from driving for a minimum of three months for a first offence, six months for a second offence, and 12 months for third and subsequent offences. In all cases, the prohibition order may not exceed three years.

For impaired driving offences causing bodily harm or causing death, the maximum penalties are 10 years and 14 years imprisonment, respectively. For the former, the maximum term for a prohibition order is 10 years and for the latter, the maximum period of prohibition from driving is unlimited.

National Trends

In 1992, police reported 217,096 incidents involving Criminal Code traffic offences. These include impaired driving, dangerous driving, failing to stop or remain at the scene of an accident, and driving a motor vehicle while prohibited. The 132,377 impaired driving incidents for that year represented 61% of Criminal Code traffic incidents. This proportion has decreased steadily since 1983, because of declines in the absolute number of impaired driving incidents.

The rate of persons charged with impaired driving per 10,000 licensed drivers decreased dramatically in Canada from 97 in 1983 to 57 in 1992, an overall decrease of 41% **(Figure 1)**. This represents an average annual rate decrease of almost 5%. During this period, the actual number of persons charged decreased by 28% from 147,666 to 105,766, while the number of licensed drivers increased by 21% **(Table 1)**. This decrease in the rates for Canada and some of the provinces likely reflects the positive effects of prevention and enforcement programs, as

est affaiblie par l'effet de l'alcool ou d'une drogue; b) lorsqu'il a consommé une quantité d'alcool tel que son alcoolémie dépasse 80 mg d'alcool par 100 ml de sang.

Conséquemment l'amende minimale pour une première infraction de conduite avec facultés affaiblies (plus de 80 mg d'alcool par 100 ml de sang) et de refus ou défaut de fournir un échantillon d'haleine ou de sang était portée de 50 $ à 300 $. Les peines minimales d'emprisonnement pour une deuxième et une troisième infractions et récidives n'ont pas été modifiées : elles sont toujours de 14 jours et de 90 jours respectivement. Si l'on procède par déclaration sommaire de culpabilité, les personnes reconnues coupables de conduite avec facultés affaiblies peuvent se voir infliger une peine maximale de six mois d'emprisonnement et imposer une amende pouvant atteindre 2 000 $. S'il y a mise en accusation, les personnes trouvées coupables de conduite avec facultés affaiblies pourraient devoir purger une peine maximale d'emprisonnement de cinq ans; quant à l'amende, le montant maximal n'est pas déterminé. Outre les peines mentionnées, les tribunaux rendent une ordonnance (Section 259(1) du C.C.C.) interdisant aux contrevenants de conduire un véhicule à moteur pour une période d'au moins trois mois dans le cas d'une première infraction, six mois pour une deuxième infraction et douze mois pour une troisième infraction et les infractions subséquentes. L'ordonnance d'interdiction de conduire ne peut en aucun cas dépasser trois ans.

Les personnes trouvées coupables de conduite avec facultés affaiblies entraînant des lésions corporelles ou causant la mort sont passibles d'une peine maximale de 10 et de 14 ans d'emprisonnement respectivement. L'ordonnance d'interdiction de conduire imposée aux personnes condamnées à 10 ans d'emprisonnement ne dépasse pas 10 ans tandis que pour le deuxième groupe de personnes (condamnées à 14 ans d'emprisonnement), la durée de la période d'interdiction de conduire est illimitée.

Tendances nationales

En 1992, les services de police ont signalé 217 096 infractions routières au Code criminel. Font partie de ces infractions, la conduite avec facultés affaiblies, la conduite dangereuse, le défaut de s'arrêter ou de demeurer sur les lieux d'un accident et la conduite d'un véhicule à moteur sous le coup d'une ordonnance d'interdiction. Les 132 377 cas d'infractions de conduite avec facultés affaiblies rapportés en 1992, représentaient 61 % des infractions routières au Code criminel. Cette proportion a diminué progressivement depuis 1983 en raison de la diminution du nombre absolu d'affaires de conduite avec facultés affaiblies.

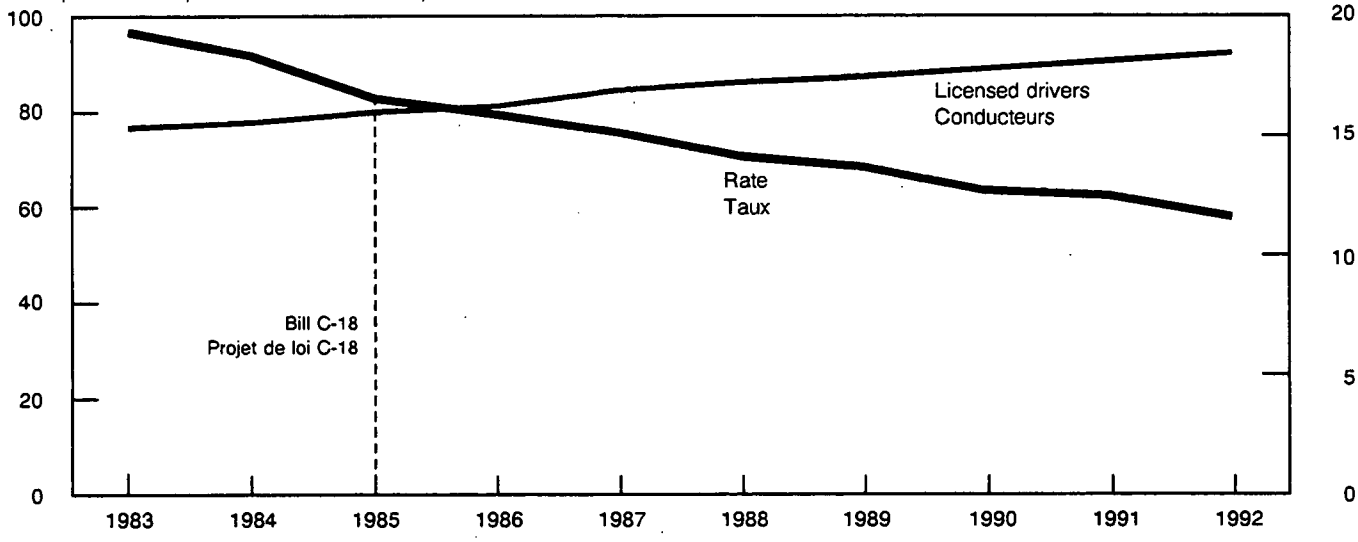
Au Canada, le taux d'inculpation pour conduite avec facultés affaiblies a diminué de façon marquée de 1983 à 1992, passant de 97 à 57 pour 10 000 personnes titulaires d'un permis de conduire, ce qui représente une baisse de 41 % **(Figure 1)**, et une diminution annuelle moyenne d'environ 5 %. Pendant cette période, le nombre réel de personnes inculpées d'infractions de conduite avec facultés affaiblies a diminué de 28 %, passant de 147 666 à 105 766, alors que le nombre de personnes titulaires d'un permis de conduire a augmenté de 21 % **(Tableau 1)**. Cette diminution des taux observée dans l'ensemble du Canada et dans

well as a general decline in alcohol consumption by Canadian adults since the early 1980's.

certaines provinces semble refléter les effets positifs des programmes de resserrement des contrôles et des programmes de prévention, et témoigne en outre d'une diminution globale de la consommation d'alcool chez les adultes canadiens depuis le début des années 80.

Figure 1

Licensed Drivers and Rate of Persons Charged with Impaired Driving, Canada, 1983-1992



Sources: *Uniform Crime Reporting Survey*
Transport Canada

Figure 1

Personnes titulaires d'un permis de conduire et taux de personnes inculpées d'infractions de conduite avec facultés affaiblies, Canada, 1983-1992

Sources: *Programme de déclaration uniforme de la criminalité*
Transports Canada

Table 1

Number and Rate of Persons Charged with Impaired Driving, Canada 1983-1992

Tableau 1

Nombre et taux de personnes inculpées d'infractions de conduite avec facultés affaiblies, Canada 1983-1992

Year / Année	Persons Charged / Personnes inculpées	Licensed Drivers[1] (Thousands) / Personnes titulaires d'un permis de conduire[1] (en milliers)	Rate per 10,000 Licensed Drivers / Taux pour 10 000 personnes titulaires d'un permis de conduire
1983	147,666	15,298	96.5
1984	142,100	15,540	91.4
1985	131,726	15,964	82.5
1986	128,797	16,226	79.4
1987	128,030	16,927	75.6
1988	121,178	17,155	70.6
1989	118,722	17,456	68.0
1990	112,161	17,718	63.3
1991	111,794	18,090	61.8
1992	105,766	18,436	57.4

[1] *Figures provided by Transport Canada.*
[1] *Les chiffres fournis par Transports Canada.*
Source: *Uniform Crime Reporting Survey*
Programme de declaration uniforme de la criminalité

Since 1983, Canada's impaired driving rate has been, on average, 32% lower than that of the United States. In Canada, the impaired driving rate decreased steadily from a high of 596 persons charged with impaired driving per 100,000 population in 1983 to 386 in 1992. This represents an overall decrease of 35% over the past 10 years at an average annual rate decrease of 4% **(Figure 2)**. During the same period, the impaired driving rate in the U.S. showed an overall decrease of 23% from 804 in 1983 to 618 in 1992. Between 1983 and 1989 within the United States, the average annual rate decrease was 3%, after which there was a 7.5% increase in 1990, followed by a decrease of 5.6% in 1991 and 8.9% in 1992.

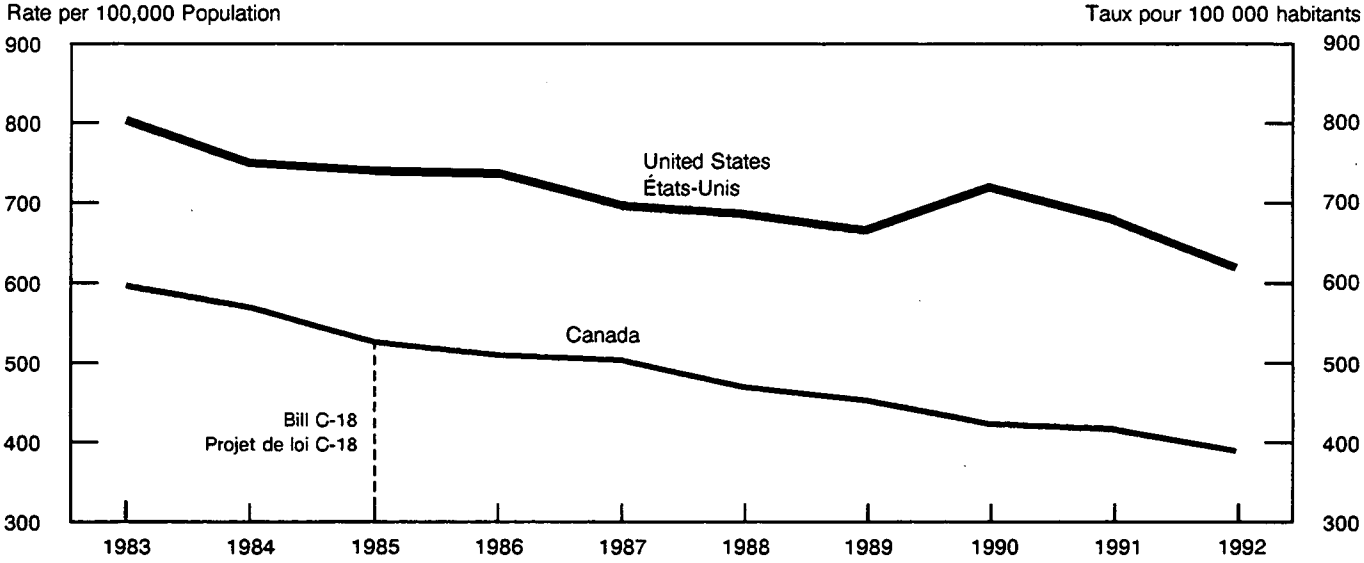
Depuis 1983, le taux de conduite avec facultés affaiblies au Canada a été en moyenne plus faible que celui enregistré aux États-Unis. Au Canada, le taux de conduite avec facultés affaiblies a diminué régulièrement, passant de 596 infractions par 100 000 habitants en 1983 à 386 infractions en 1992. Il s'agit là d'une diminution globale de 35 % au cours des dix dernières années (diminution annuelle moyenne de 4 %) **(Figure 2)**. Au cours de la même période, le taux de conduite avec facultés affaiblies enregistré aux États-Unis a diminué en général de 23 %, passant de 804 en 1983 à 618 en 1992. De 1983 à 1989, le taux annuel avait diminué en moyenne de 3 %. Par contre, on a enregistré en 1990 une augmentation de 7,5 %, suivie, en 1991 et 1992, d'une diminution de 5,6 % et 8,9 % respectivement.

Figure 2

Rate of Persons Charged with Impaired Driving, Canada and the United States, 1983-1992

Figure 2

Taux de personnes inculpées d'infractions de conduite avec facultés affaiblies, Canada et États-Unis, 1983-1992



Sources: *Uniform Crime Reporting Survey (Canada)*
Uniform Crime Reporting Survey (USA)

Sources: *Programme de déclaration uniforme de la criminalité (Canada)*
Programme de déclaration uniforme de la criminalité (États-Unis)

Impaired Driving by Type of Offence

In 1992, of the 105,766 persons charged with impaired driving offences, almost 93% involved incidents of impaired operation of motor vehicles or operation with more than 80 milligrams (mgs.) of alcohol per 100 millilitres (ml.) of blood. That year, 6,154 persons (6% of the total) were charged with failure or refusal to provide a breath sample and a further 207 (0.2%) for failure or refusal to provide a blood sample. These proportions have remained relatively constant since 1986 **(Table 2)**.

Conduite avec facultés affaiblies selon le genre d'infraction

En 1992, 93 % des 105 766 personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies avaient conduit un véhicule à moteur avec des facultés affaiblies ou à un moment où leur alcoolémie dépassait 80 mg d'alcool par 100 ml de sang. Cette même année, 6 154 personnes (6 % au total) ont été accusées de défaut ou de refus de fournir un échantillon d'haleine et 207 personnes (0,2 %), ont été accusées de défaut ou de refus de fournir un échantillon de sang. Ces données sont relativement les mêmes depuis 1986 **(Tableau 2)**.

Table 2

Persons Charged With Impaired Driving by Type of Offence, Canada and the Provinces/Territories, 1992

Tableau 2

Personnes inculpées d'infractions de conduite avec facultés affaiblies, selon le genre d'infraction, Canada et provinces/territoires, 1992

	Impaired Operation of Motor Vehicle / Conduite avec facultés affaiblies d'un véhicule automobile			Impaired Operation of Other Vehicle[1] / Conduite avec facultés affaiblies d'autres véhicules[1]			Failure or Refusal to Provide Breath or Blood Sample / Défaut/refus de fournir un échantillon d'haleine ou de sang		Total persons charged[2] / Total des personnes inculpées[2]
	Causing death / Causant la mort	Bodily harm / Causant des lésions corporelles	Impaired or over 80 mgs / Facultés affaiblies ou le taux dépasse 80 mgs.	Causing death / Causant la mort	Bodily harm / Causant des lésions corporelles	Impaired or over 80 mgs / Facultés affaiblies ou le taux dépasse 80 mgs.	Breath / Un échantillon d'haleine	Blood / Un échantillon de sang	
Newfoundland – Terre-Neuve	3	20	2,088	–	2	6	199	8	2,326
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	1	2	448	–	–	6	126	2	585
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	4	6	3,184	–	15	21	993	28	4,251
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	5	14	3,271	3	3	6	607	25	3,934
Québec [3]	38	321	21,292	1	12	31	1,027	62	22,784
Ontario	33	354	28,883	2	10	57	1,915	41	31,295
Manitoba	14	140	3,828	1	1	14	430	16	4,444
Saskatchewan	10	42	6,616	–	1	6	233	4	6,912
Alberta	10	135	14,941	–	3	6	257	6	15,358
British Columbia – Colombie-Britannique [4]	22	107	12,462	–	1	19	300	15	12,926
Yukon	–	2	434	–	–	–	45	–	481
NorthWest Territories – Territoires du Nord-Ouest	3	7	436	–	1	1	22	–	470
Canada	**143**	**1,150**	**97,883**	**7**	**49**	**173**	**6,154**	**207**	**105,766**

1 *Includes boats, planes and trains.*
1 *Comprend des bateaux, des aéronefs et des trains.*
2 *It should be noted that persons charged are not an unduplicated count of the number of persons; individuals are counted each time they are charged.*
2 *Il faut noter que pour établir le nombre de personnes inculpées, on n'a pas éliminé les doubles comptes; les personnes sont comptées autant de fois qu'elles sont accusées.*
3 *Includes updates to 1992 data until March 31, 1993.*
3 *Comprend les mises à jour apportées aux données de 1992 jusqu'au 31 mars 1993.*
4 *Data for Vancouver have been estimated for 1992.*
4 *Données pour Vancouver ont été estimées pour 1992.*
– *Nil or zero.*
– *Néant ou zéro.*
Source: *Uniform Crime Reporting Survey*
Programme de déclaration uniforme de la criminalité

The percentage of persons charged with impaired driving causing death or bodily harm in 1992 represents 0.2% and 1.1% respectively of total persons charged with impaired driving offences. These proportions have not changed since these offences were introduced in December 1985. The actual number of persons charged with impaired driving causing death (150) and bodily harm (1,199) in 1992 represents a 6% and 12% decrease respectively since 1986. The 1992 numbers are 17% and 6% higher than those in 1991.

Clearance Rates

There were 132,377 impaired driving **incidents** reported in 1992. The number of impaired driving incidents cleared during the reporting year was 127,235 and 105,766 persons were charged. Of these cleared incidents, 96% were cleared by charge and 4% were cleared otherwise, that is, without a charge being laid. The most common reason for not laying charges was beyond the control of the police – for example, laboratory BAC results were unacceptable. Note that the number of impaired driving incidents cleared by charge does not match the number of persons charged. Police departments, in situations where a failure to provide a breath or blood sample offence occurs at a location other than the scene of an impaired operation offence, will record two actual offences but only one person charged.

Other Trend Indicators

The findings of the National Alcohol and Drug Survey[1] and the Health Promotion Survey[2] conducted by Health and Welfare Canada on alcohol and drug use in Canada indicated that fewer adult Canadians were drinking as compared to 10 years ago, and that those who drank were drinking less. In 1985, drinkers consumed an average of 5.1 drinks per week, compared to 4.4 drinks in 1990.

Impaired driving is a serious crime. Every year thousands of Canadians are killed and many more injured in traffic-related accidents. In 1991, accidental deaths ranked as the fourth major cause of death in Canada and motor vehicle accidents accounted for almost 30% of all accidental deaths.[3] For Canadians between the ages of 16 and 34, accidental death was the leading cause of death in 1991, of which 40% were motor vehicle deaths. That same year, there were 173,120 casualty collisions in which 3,691

En 1992, les infractions de conduite avec facultés affaiblies ont entraîné la mort dans 0,2 % des cas et causé des lésions corporelles dans 1,1 % des cas. Ces chiffres n'ont pas changé depuis décembre 1985, moment où l'on a reconnu ces catégories d'infractions. Le nombre réel de personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies causant la mort (150) et entraînant des lésions corporelles (1 199) en 1992 représente une baisse de 6 et 12 % respectivement depuis 1986. Les chiffres de 1992 représentent une hausse respective de 17 et de 6 % par rapport à ceux de 1991.

Taux de classement

En 1992, 132 377 **affaires** de conduite avec facultés affaiblies ont été déclarées. De ce nombre, 127 235 infractions ont été classées au cours de cette même année tandis que 105 766 personnes ont été accusées de conduite avec facultés affaiblies. Des 127 235 infractions classées, 96 % ont été classées par mise en accusation et 4 % ont été classées autrement, c'est-à-dire sans qu'aucune accusation ne soit portée. Les raisons les plus couramment invoquées pour ne pas porter d'accusation étaient des raisons indépendantes de la volonté des services de police, par exemple l'inadmissibilité des résultats de laboratoire visant à déterminer l'alcoolémie. Il faut noter que le nombre d'infractions de conduite avec facultés affaiblies qui ont été classées par mise en accusation ne correspond pas au nombre de personnes accusées. Lorsqu'une infraction de conduite avec facultés affaiblies est commise et que la personne concernée refuse de donner un échantillon d'haleine ou de sang ailleurs que sur les lieux de l'infraction, les services de police vont en fait enregistrer deux infractions à l'égard toutefois d'une seule personne accusée.

Autres indicateurs de tendances

Les résultats de l'Enquête nationale sur l'alcool et les autres drogues[1] et l'Enquête promotion santé[2] menées par Santé et Bien-être social Canada sur les habitudes des Canadiens en matière de consommation d'alcool et d'autres drogues indiquent qu'un moins grand nombre de Canadiens adultes consomment de l'alcool comparativement aux statistiques d'il y a 10 ans, et que ceux qui le font en consomment moins. En 1985, ces personnes consommaient en moyenne 5,1 verres par semaine, comparativement à 4,4 verres en 1990.

La conduite avec facultés affaiblies est un crime grave. Chaque année, des milliers de Canadiens meurent dans des accidents de la route et un plus grand nombre subissent des blessures. En 1991, les morts accidentelles figuraient au quatrième rang parmi les causes majeures de décès au Canada, et les accidents de la route étaient la cause de 30 % de tous les décès accidentels.[3] Pour les Canadiens âgés de 16 à 34 ans, la cause principale de mortalité en 1991 était les accidents, dont 40 % étaient des accidents de la route. On a enregistré au cours de la même année 173 120 collisions qui

1 *National Alcohol and Other Drugs Survey(1989) Highlights Report, Minister of Supply and Services Canada, 1990.*

2 *Health Promotion Survey (1990), Minister of Supply and Services Canada, Ottawa, 1991.*

3 *The Leading Causes of Death at Different Ages, Canada 1991, Canadian Centre for Health Information, Ottawa, June 1993:1.*

1 *Enquête nationale sur l'alcool et les autres drogues (1989) Faits saillants, ministère des Approvisionnements et Services, 1990.*

2 *Enquête promotion santé (1990), ministère des Approvisionnements et Services, Ottawa, 1991.*

3 *Les principales causes de décès à différents âges, Canada 1991, Centre canadien d'information sur la Santé, Ottawa, Juin 1993:1.*

persons were killed and 249,198 injured.[4] Of fatally injured drivers who were tested for alcohol (1,626), 40% were legally impaired and another 8% had consumed less than the legal limit of alcohol.[5]

Other useful indicators of trends in impaired driving are data on alcohol-related traffic deaths or traffic fatalities involving drivers with a Blood Alcohol Concentration (BAC) over the legal limit. During the period from 1983 to 1991, almost 41,000 people died in traffic accidents and over 2.5 million persons were injured.[6] The Traffic Injury Research Foundation findings on data from seven provinces[7] indicate that the number of fatally injured drivers (16 years of age and older, dying within 6 hours of crash) in Canada with an illegal BAC decreased from 571 (48%) in 1983 to 424 (39%) in 1991. The 1991 figure is up from the 1990 figure of 412 (35%). Also, 44% of the fatally injured male drivers had a BAC of over 80 mgs., while only 23% of female drivers who were fatally injured were found to have a BAC over the legal limit. These proportions have remained stable over this nine-year period.[8]

Hard-Core Drinking Drivers

Research conducted by the Traffic Injury Research Foundation between 1987 and 1991 indicates that drivers with high blood alcohol concentrations (BACs) account for a large portion of the drinking and driving problem. **Figure 3** displays the BAC levels for fatally injured drivers involved in vehicle collisions in Canada for 1991. That year, 48% of all drivers killed in these traffic accidents had consumed alcohol prior to driving (i.e. had a positive BAC). Of those fatally injured drivers that had been drinking, 84% were legally impaired, and 63% had BAC levels greater than 150 mgs., up from a 4-year average of 60%. The report recommends that this hard-core group of high-BAC drinking drivers should be targetted when developing and implementing new and effective prevention and treatment programs.[9]

ont entraîné la mort de 3691 personnes et des lésions corporelles pour 249198 personnes.[4] La proportion des conducteurs mortellement blessés à qui on a fait passer un test d'alcoolémie (1626) et qui avaient conduit avec des facultés affaiblies était de 40%; d'autres conducteurs (8%) avaient également consommé de l'alcool mais leur alcoolémie ne dépassait pas la limite permise par la loi.[5]

D'autres indicateurs utiles des tendances concernant la conduite avec facultés affaiblies sont les données sur les décès causés par les accidents de la route mettant en cause des conducteurs qui avaient une alcoolémie qui dépassait la limite permise par la loi. Pendant la période de 1983 à 1991, environ 41000 personnes sont décédées des suites d'accidents de la route et plus de 2,5 millions de personnes ont été blessées.[6] Selon les données de la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada concernant sept provinces,[7] le nombre de conducteurs mortellement blessés (16 ans et plus, décédant dans un délai de 6 heures après la collision) dont l'alcoolémie dépassait la limite permise par la loi a diminué, passant de 571 (48%) en 1983 à 424 (39%) en 1991. Toutefois, en 1991, le chiffre est supérieur à celui de 1990 qui était 412 (35%). En outre, 44% des conducteurs qui ont été mortellement blessés avaient une alcoolémie qui dépassait 80mg, alors que seulement 23% des conductrices mortellement blessées avaient conduit avec des facultés affaiblies. Ces proportions n'ont pas beaucoup changé au cours de cette période de neuf années.[8]

Buveurs invétérés au volant

Selon les recherches menées par la Fondation de recherches sur les blessures de la route entre 1987 et 1991, les conducteurs qui ont une alcoolémie élevée sont responsables en grande partie du problème de l'alcool au volant. La **figure 3** présente les taux d'alcool dans le sang des conducteurs mortellement blessés, au Canada en 1991, lors d'un accident de la route impliquant les véhicules. Les conducteurs décédés dans ces circonstances en 1991 avaient, dans une proportion de 48%, consommé de l'alcool avant de prendre le volant (leur test d'alcoolémie était positif). Les statistiques révèlent que 84% des conducteurs mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool, avaient conduit avec des facultés affaiblies, et qu'un certain nombre (63%) avaient une alcoolémie supérieure à 150mg. Cette dernière donnée représente une hausse par rapport à la moyenne de 60% établie sur une période de quatre ans. On recommande dans le rapport cité, que cette catégorie de buveurs invétérés qui conduisent avec des facultés affaiblies soit ciblée lorsqu'il s'agit d'élaborer et de mettre en oeuvre de nouveaux programmes efficaces de prévention et de traitement.[9]

4 *Canadian Motor Vehicle Traffic Accident Statistics 1992, Transport Canada, Ottawa, 1993.*

5 *D.R. Mayhew et al., Alcohol Use Among Persons Fatally Injured In Motor Vehicle Accidents: Canada 1991, Traffic Injury Research Foundation, Ottawa, August 1993:28.*

6 *Canadian Motor Vehicle Traffic Accident Statistics 1992, Transport Canada, Ottawa, 1993.*

7 *British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario, New Brunswick, and Prince Edward Island.*

8 *D.R. Mayhew et al., Alcohol Use Among Persons Fatally Injured In Motor Vehicle Accidents: Canada 1991, Traffic Injury Research Foundation, Ottawa, August 1993:33.'*

9 *D.R. Mayhew et al., Alcohol Use Among Persons Fatally Injured In Motor Vehicle Accidents: Canada 1991, Traffic Injury Research Foundation, Ottawa, August 1993:28.*

4 *Statistiques des accidents de la route au Canada, 1992, Transports Canada, Ottawa, 1993*

5 *D.R. Mayhew et al., Alcohol Use Among Persons Fatally Injured In Motor Vehicle Accidents : Canada 1991, Fondation de recherches sur les blessures de la route, Ottawa, août 1993:28*

6 *Statistiques des accidents de la route au Canada, 1992, Transports Canada, Ottawa, 1993.*

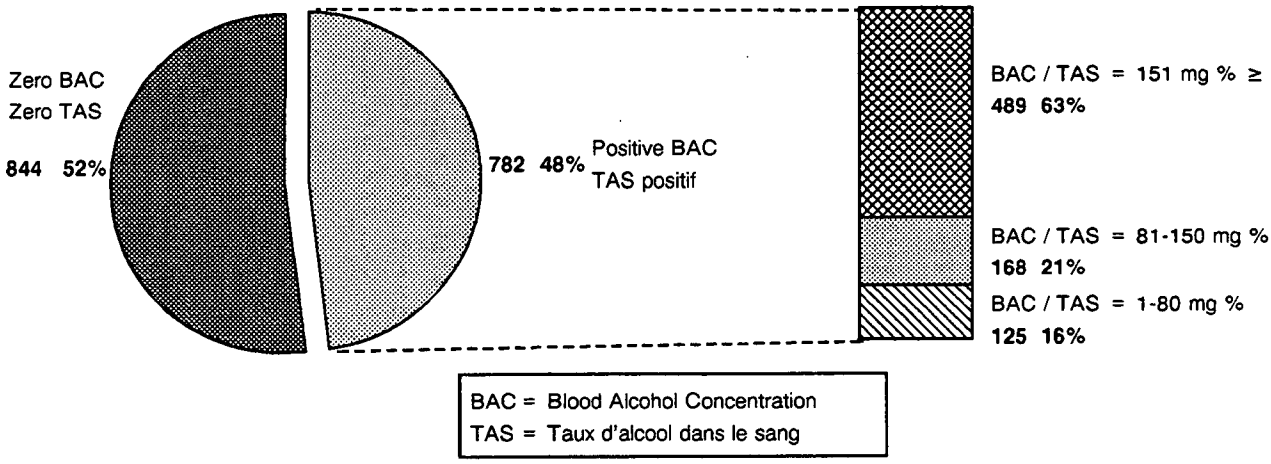
7 *Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard.*

8 *D.R. Mayhew et al., Alcohol Use Among Persons Fatally Injured In Motor Vehicle Accidents : Canada, 1990, Fondation de recherche sur les blessures de la route, Ottawa, août 1993:33.*

9 *D.R. Mayhew et al., Alcohol Use Among Persons Fatally Injured In Motor Vehicle Accidents : Canada 1991, Fondation de recherches sur les blessures de la route, Ottawa, août 1993:28.*

Figure 3

Alcohol Use among Fatally Injured Drivers[1] Canada, 1991



1 Drivers (16 years and over) of highway vehicles.
***Source:** Traffic Injury Research Foundation (CANADA)*

Figure 3

Consommation d'alcool des conducteurs[1] mortellement blessés, Canada, 1991

1 Conducteurs (16 ans et plus) des vehicules de la route.
***Source:** Fondation de recherches sur les blessures de la route (CANADA)*

Similar proportions of BAC levels have been found in fatally injured drivers in the U.S. The average BAC among fatally injured drinking drivers in Canada was about 178 mgs., more than twice the legal limit, and about the same for such drivers in the United States. This group of "hard-core" drinking drivers is most likely composed of persons who consume large amounts of alcohol on a regular basis, and many of them may be alcohol dependent. Also included are the "social" drinkers who occasionally take part in heavy drinking episodes.

Provincial Comparisons

In 1992, the rate of persons charged with impaired driving per 10,000 licensed drivers varied across the country **(Table 3)**. The most heavily populated provinces, British Columbia (45), Ontario (47) and Quebec (55), recorded rates below the Canada rate (57), while all other provinces recorded rates above the Canada rate, ranging from 71 for Nova Scotia to 108 for Saskatchewan **(Figure 4)**.

Between 1991 and 1992, the rate of persons charged with impaired driving per 10,000 licensed drivers decreased for all provinces, most notably Prince Edward Island and the Northwest Territories (-18%), and Alberta (-14%) **(Table 3)**.

On recueille des données semblables sur l'alcoolémie des conducteurs américains mortellement blessés. Au Canada, comme aux États-Unis, les conducteurs mortellement blessés dans des accidents de la route, qui avaient consommé de l'alcool avant de prendre le volant, avaient une alcoolémie de 178 mg, soit plus du double de la limite permise. Font partie de ce groupe de buveurs «invétérés» au volant des personnes qui consomment régulièrement beaucoup d'alcool (bon nombre d'entre elles sont alcooliques) et les «buveurs mondains» qui consomment une grande quantité d'alcool à certaines occasions.

Comparaisons provinciales

En 1992, le taux de personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies pour 10 000 personnes titulaires d'un permis de conduire a diminué dans l'ensemble du pays **(Tableau 3)**. Les provinces les plus densément peuplées, la Colombie-Britannique (45), l'Ontario (47) et le Québec (55) ont enregistré des taux inférieurs aux taux canadiens (57) tandis que toutes les autres provinces ont enregistré des taux plus élevés que le taux canadien, lesquels variaient entre 71 en Nouvelle-Écosse et 108 en Saskatchewan **(Figure 4)**.

Entre 1991 et 1992, le taux de personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies pour 10 000 personnes titulaires d'un permis de conduire a diminué dans l'ensemble du Canada, particulièrement à l'Île-du-Prince-Édouard et dans les Territoires du Nord-Ouest (-18 %) et en Alberta (-14 %) **(Tableau 3)**.

Table 3

Persons Charged with Impaired Driving[1], Canada and the Provinces/Territories, 1986-1992

Tableau 3

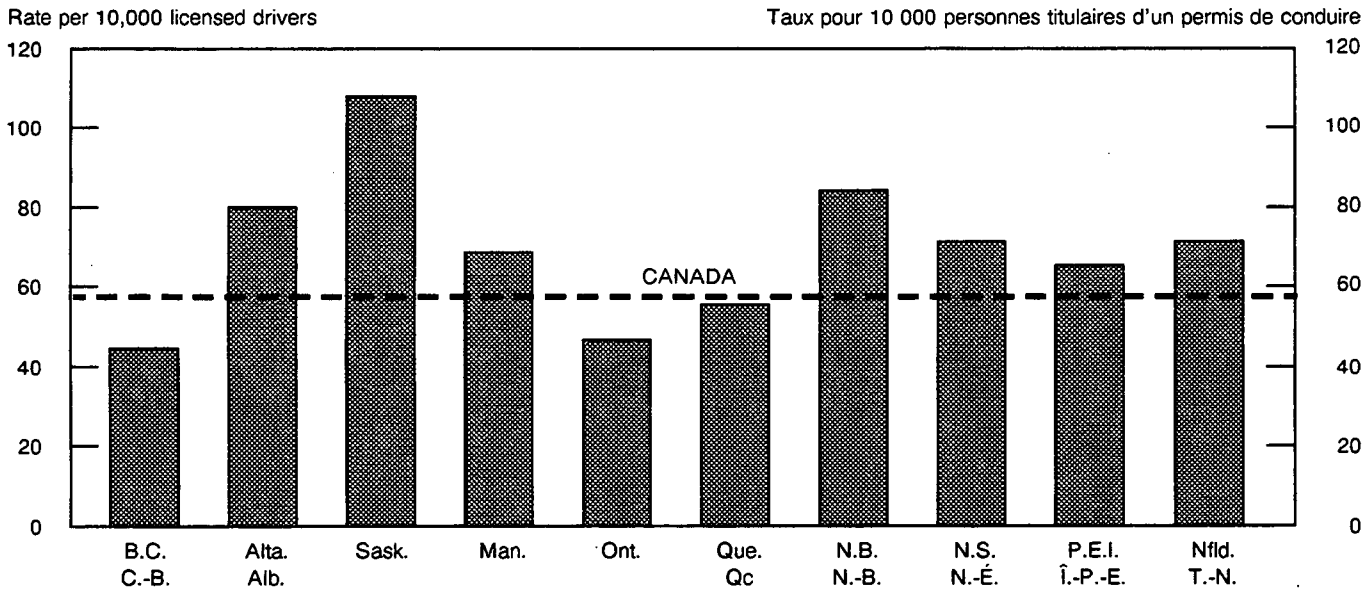
Personnes inculpées d'infractions de conduite avec facultés affaiblies[1], Canada et provinces/territoires, 1986-1992

	Year / Année							% Change 1991-92 / Variation en % 1991-92	1991 Licensed drivers[2] / 1991 Personnes titulaires d'un permis de conduire[2]	1992 Licensed drivers[2] / 1992 Personnes titulaires d'un permis de conduire[2]	1991 Rate per 10,000 licensed drivers / Taux pour 10 000 personnes titulaires d'un permis de conduire 1991	1992 Rate per 10,000 licensed drivers / Taux pour 10 000 personnes titulaires d'un permis de conduire 1992	% change 1991-92 / Variation en % 1991-92
	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992						
Newfoundland – Terre-Neuve	2,550	3,058	3,083	3,000	2,453	2,467	2,326	-5.7%	325,646	332,520	75.8	70.0	-7.7%
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	934	971	806	677	610	714	585	-18.1%	89,705	89,997	79.6	65.0	-18.3%
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	5,012	5,066	5,015	4,337	4,550	4,349	4,251	-2.3%	574,927	598,088	75.6	71.1	-6.0%
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	5,268	4,695	4,098	4,043	4,103	4,078	3,934	-3.5%	469,754	469,754	86.8	83.7	-3.5%
Québec[3]	25,184	26,153	24,543	23,756	22,777	23,003	22,784	-1.0%	4,092,368	4,129,832	56.2	55.2	-1.9%
Ontario	38,994	38,165	37,381	37,905	34,508	32,294	31,295	-3.1%	6,574,231	6,688,761	49.1	46.8	-4.8%
Manitoba	7,547	6,469	5,464	5,235	4,846	4,844	4,444	-8.3%	642,699	645,848	75.4	68.8	-8.7%
Saskatchewan	8,079	8,321	7,457	7,414	7,225	7,590	6,912	-8.9%	636,870	640,428	119.2	107.9	-9.4%
Alberta	19,889	19,758	18,102	17,817	17,041	17,946	15,358	-14.4%	1,928,287	1,916,581	93.1	80.1	-13.9%
British Columbia Colombie-Britannique[4]	14,381	14,283	14,013	13,536	13,134	13,519	12,926	-4.4%	2,692,506	2,878,756	50.2	44.9	-10.6%
Yukon	426	550	621	476	425	415	481	15.9%	35,781	17,645	...	...	...
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	533	541	595	526	489	575	470	-18.3%	27,714	27,914	...	...	...
Canada	**128,797**	**128,030**	**121,178**	**118,722**	**112,161**	**111,794**	**105,766**	**-5.4%**	**18,090,488**	**18,436,124**	**61.8**	**57.4**	**-7.2%**

1 *Includes "Impaired Operation of a Motor Vehicle, Vessel or Aircraft (Causing Death, Bodily Harm or Impaired Operation or Over 80 mgs.)" and "Failing to Provide a Breath Sample or Blood Sample".*
1 *Comprend "Conduite avec facultés affaiblies d'un véhicule automobile, d'une embarcation ou d'un aéronef (causant la mort, causant des lésions corporelles ou conduite d'un véhicule avec facultés affaiblies ou avec plus de 80 mgs.)" et "Défaut ou refus de fournir un échantillon d'haleine ou un échantillon de sang".*
2 *Figures provided by Transport Canada - Road Safety Directorate.*
2 *Les chiffres fournis par Transports Canada - Direction générale de la sécurité routière.*
3 *Includes updates to 1992 data until March 31, 1993 and excludes data for the Canadian National Railway Police and the Canadian Pacific Railway Police.*
3 *Comprend les mises à jours apportées aux données de 1992 jusqu'au 31 mars 1993 et exclut les données pour le Service policier du Canadien national et du Canadien pacifique.*
4 *Data for Vancouver have been estimated for 1990, 1991 and 1992.*
4 *Données pour Vancouver ont été estimées pour 1990, 1991 et 1992.*
... *Figures not appropriate or not applicable.*
... *N'ayant pas lieu de figurer.*
Source: *Uniform Crime Reporting Survey*
Programme de déclaration uniforme de la criminalité

Figure 4

Rate of Persons Charged with Impaired Driving, Canada and the Provinces, 1992



Source: *Uniform Crime Reporting Survey*

Figure 4

Taux de personnes inculpées d'infractions de conduite avec facultés affaiblies, Canada et Provinces, 1992

Source: *Programme de déclaration uniforme de la criminalité.*

Table 4 shows alcohol use among fatally injured drivers from 1987 to 1991 for the provinces. During this period, Ontario had the lowest proportion of fatally injured drivers with a BAC over 80 mgs. (35%), consistent with its declining rate of persons charged with impaired driving. Manitoba, on the other hand, had the highest proportion (48%) of drivers with an illegal BAC, yet its rate of persons charged with impaired driving has been decreasing. Saskatchewan, the province with the highest charging rate, was slightly above (42%) the national average of 40% for fatally injured drivers with an illegal BAC, as were Newfoundland (41.7%), New Brunswick (42.4%) and Quebec (46.5%).

Le **tableau 4** présente à l'échelle provinciale la consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés de 1987 à 1991. Au cours de cette période, l'Ontario a enregistré la plus faible proportion de conducteurs mortellement blessés dont l'alcoolémie dépassait 80 mg (35 %), ce qui confirme la diminution du taux de personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies qu'a connue cette province. Le Manitoba a pour sa part connu la plus forte proportion (48 %) de conducteurs dont l'alcoolémie dépassait la limite permise, et ce, bien que le taux de personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies ait diminué dans cette province. Pour ce qui est de la Saskatchewan où l'on trouve le taux d'inculpation le plus élevé, les chiffres étaient légèrement supérieurs (42 %) à la moyenne nationale de 40 %, tout comme l'étaient ceux de Terre-Neuve (41,7 %), du Nouveau-Brunswick (42,4 %) et du Québec (46,5 %).

Characteristics of Impaired Driving Incidents

The **Incident-based UCR Survey** provides detailed information on the characteristics of criminal and traffic incidents, accused persons and victims. The following sections summarize 1992 data from 51 police agencies reporting to the Incident-based UCR Survey at the time of this analysis. The dataset consists of about 1 million Criminal Code incidents, including 28,000 impaired driving incidents.

Caractéristiques des infractions de conduite avec facultés affaiblies

Le **Programme DUC révisé** fournit des renseignements détaillés sur les caractéristiques des crimes et des accidents de la route, sur les accusées et les victimes. Les sections suivantes résument les données de 1992 provenant de 51 services de police qui participaient au Programme DUC révisé au moment de l'analyse. L'échantillon comprend environ 1 million d'actes criminels relevant du Code criminel, dont 28 000 sont des infractions de conduite avec facultés affaiblies.

Table 4

Alcohol Use Among Fatally Injured Drivers[1], Cumulative Totals, 1987-1991

Tableau 4

Consommation d'alcool des conducteurs mortellement blessés[1], les totaux cumulatifs, 1987-1991

	Number of Drivers Tested / Nombre de conducteurs testés	Drivers Grouped by BAC (mg)[2] / Conducteurs groupées selon l'alcoolémie (mg)[2]					
		Zero BAC / Zéro TAS		1 - 80 mg % / 1 - 80 mg %		>80 mg % (over the legal limit) / >80 mg % (supérieur à la limite permise)	
		Number / Nombre	Percent / Pourcentage	Number / Nombre	Percent / Pourcentage	Number / Nombre	Percent / Pourcentage
Newfoundland – Terre-Neuve	96	44	45.8%	12	12.5%	40	41.7%
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	42	23	54.8%	3	7.1%	16	38.1%
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	265	129	48.7%	32	12.1%	104	39.2%
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	288	151	52.4%	15	5.2%	122	42.4%
Québec	1781	775	43.5%	177	9.9%	829	46.5%
Ontario	2588	1451	56.1%	228	8.8%	909	35.1%
Manitoba	287	122	42.5%	26	9.1%	139	48.4%
Saskatchewan	421	206	48.9%	38	9.0%	177	42.0%
Alberta	1056	576	54.5%	70	6.6%	410	38.8%
British Columbia – Colombie-Britannique	1310	677	51.7%	107	8.2%	526	40.2%
Canada[3]	**8174**	**4170**	**51.0%**	**714**	**8.7%**	**3290**	**40.2%**

1 16 years of age and older, dying within 6 hours of crash.
1 16 ans et plus, mourant dans un délai de 6 heures après l'accident.
2 BAC = Blood Alcohol Concentration = mg of alcohol per 100 ml of blood.
2 Alcoolémie = mg d'alcool par 100 ml de sang.
3 Includes data for the Yukon and Northwest Territories.
3 Comprend les données pour le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.
Source: *Traffic Injury Research Foundation (Canada)*
La fondation de recherches sur les blessures de la route (Canada)

It should be noted that these data are **not** representative of any particular geographic area in Canada, however, they do provide general indicators of the characteristics (i.e., age of the accused, level of injury to the victim, monthly variations, vehicle types, and time and location) of impaired driving incidents.

Age of Accused

Young persons aged 16 and 17 years accounted for less than 1% of persons charged with impaired driving while comprising 3.5% of the population 16 years and over. Persons aged 18 to 24 years and 25 to 34 years accounted for 18% and 37% respectively of those charged with impaired driving, while comprising 13% and 22% of the population 16 years of age and over. In contrast, persons over 65 made up 15% of the population 16 years of age and older

Il est à noter que ces données **ne** sont **pas** représentatives d'une région particulière du Canada, mais elles fournissent toutefois des indicateurs généraux des caractéristiques (c'est-à-dire l'âge de l'accusé, la gravité des blessures infligées aux victimes, les variations mensuelles, le genre de véhicule, et l'heure et le lieu de l'infraction) des cas de conduite avec facultés affaiblies.

Âge des personnes accusées

Les personnes âgées de 16 et 17 ans représentaient moins de 1 % des personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies, bien qu'elles constituaient 3,5 % de la population de 16 ans et plus. Les personnes âgées de 18 à 24 ans et de 25 à 34 ans représentaient respectivement 18 % et 37 % des personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies; ces personnes constituaient respectivement 13 % et 22 % de la population de 16 ans et plus. En revanche, les personnes de plus de 65 ans représentaient 15 % de la

yet comprised only 1.5% of those charged with impaired driving. This is probably because, as a group, many persons in the latter category don't drive as often or no longer have drivers licences **(Figure 5)**.

Level of Injury to Victim

Among all the victims (i.e. other drivers excluding the accused, passengers and pedestrians) of impaired driving, 9% died and about 35% received injuries that required professional medical attention at the scene or transportation to a medical facility. The remaining 56% suffered injuries requiring no professional medical treatment or only some first aid.

Monthly Variations

Between April and October, the proportions of impaired driving incidents were above the monthly average (8.3%) with the highest percentage occurring in May (9.7%). On the other hand, fewer impaired driving incidents were recorded between November and March. Low numbers were recorded during December (7.7%) when drinkers are less likely to drink and drive because of active campaigns against drinking and driving and the increased presence of

population de 16 ans et plus mais elles ne comptaient que pour 1,5 % des personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies. Cela est probablement à cause du fait qu'un bon nombre de ces personnes conduisent moins souvent ou qu'elles n'ont plus de permis de conduire **(Figure 5).**

Gravité des blessures infligées aux victimes

Parmi toutes les victimes d'infractions de conduite avec facultés affaiblies (les autres conducteurs sans compter les accusés, les passagers et les piétons), 9 % sont décédées et environ 35 % se sont vues infliger des blessures nécessitant des soins médicaux professionnels sur les lieux mêmes de l'infraction, ou bien elles ont dû être transportées dans un centre hospitalier. Les autres victimes (56 %) n'ont eu que de légères blessures qui n'ont pas nécessité l'intervention d'un professionnel de la santé; seuls les premiers soins étaient suffisants.

Variations mensuelles

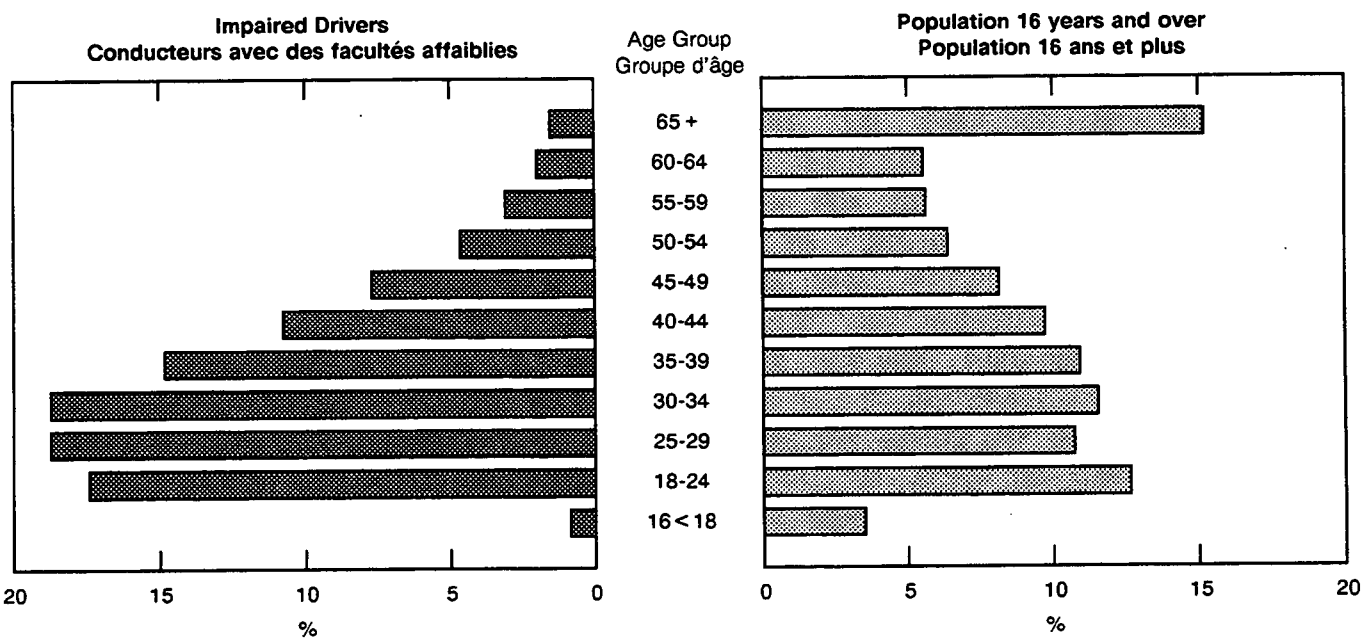
Entre avril et octobre, les taux d'infractions de conduite avec facultés affaiblies étaient plus élevés que la moyenne mensuelle (8,3 %), le plus haut taux étant enregistré en mai (9,7 %). D'autre part, on a enregistré un moins grand nombre d'infractions de conduite avec facultés affaiblies entre les mois de novembre et mars. Les proportions les plus faibles ont été enregistrées en décembre (7,7 %), période au cours de laquelle les campagnes de lutte contre l'alcool au volant battent leur plein et les services policiers accentuent leur

Figure 5

Comparison of Impaired Drivers and the Population by Age Group, 51 Police Agencies, Canada, 1992

Figure 5

Comparaison des conducteurs avec des facultés affaiblies et la population selon le groupe d'âge, 51 agences de police, Canada, 1992



Source: *Revised Uniform Crime Reporting Survey*

Source: *Programme de déclaration uniforme de la criminalité «révisé»*

the police in road-side testing programs. Even lower numbers were reported in January (5.8%) when the holiday season is over.

Vehicles Involved

Almost 80% of the persons charged with impaired driving were driving automobiles, while another 18% were driving trucks, vans or buses. Automobile drivers are over-represented as 73% of the vehicles on the road in 1992 were automobiles. This is not surprising since a larger proportion of trucks are commercially licensed and less likely to be involved in impaired driving incidents.[10]

Time and Location

Almost 90% of reported impaired driving incidents were detected between 6:00 P.M. and 6:00 A.M. Of these, 53% occurred between 1:00 A.M. and 6:00 A.M. when drinking establishments have closed and most parties have ended.

Almost 96% of impaired drivers were apprehended on streets, or other public thoroughfares. Another 3% were stopped in parking lots such as those adjacent to bars, restaurants and other commercial businesses where alcohol is sold. The remaining offenders were apprehended in driveways of private or commercial dwellings, and in open areas, such as fields.

Dispositions and Sentencing

Results of a study examining sentencing in six jurisdictions during 1991 and 1992 showed that over 25% of all Criminal Code convictions in adult provincial courts were for impaired driving. Since only 4% of Criminal Code incidents reported by police were for impaired driving, this would indicate an overall higher conviction rate for impaired driving. Incarceration rates for impaired driving offences were 6% in Nova Scotia and Quebec, 22% in Ontario, 19% in Alberta, 35% in the Yukon and 97% in Prince Edward Island. Differences in local sentencing policies, recidivism rates and social services available may account for the wide range in incarceration rates. For example, in Prince Edward Island, jail sentences are being imposed on virtually all adult offenders convicted of impaired driving, including first-time offenders.

[10] *Canadian Motor Vehicle Traffic Accident Statistics 1992, Transport Canada, Ottawa, 1993.*

vigilance et font passer beaucoup plus d'alcootests en marge des voies de circulation qu'à l'habitude. Même les résultats du mois de janvier (5,8 %), après la période des fêtes, étaient inférieurs à la moyenne mensuelle.

Véhicules en cause

Près de 80 % des personnes inculpées d'infractions de conduite avec facultés affaiblies conduisaient des automobiles, tandis que 18 % conduisaient des camions, des fourgonnettes ou des autobus. Les automobilistes sont surreprésentés puisqu'en 1992, 73 % des véhicules qui circulaient sur les routes étaient des automobiles. Ces chiffres ne causent aucune surprise puisqu'une forte proportion de camionneurs détiennent un permis commercial et sont moins susceptibles de commettre une infraction de conduite avec facultés affaiblies.[10]

Heure et lieu

Près de 90 % des infractions de conduite avec facultés affaiblies déclarées sont survenues entre 18 h et 6 h. De ce nombre, 53 % ont eu lieu entre 1 h et 6 h, au moment où les établissements où l'on vend de l'alcool sont fermés, et les soirées sont terminées.

Près de 96 % des infractions ont eu lieu dans la rue et sur les voies publiques. D'autres arrestations (3 %) ont eu lieu sur les terrains de stationnement des bars, des restaurants et d'autres établissements commerciaux où l'on vend de l'alcool. Les autres contrevenants ont été interpellés dans les allées de logements privés ou de logements à caractère commercial, ou bien ils ont été arrêtés sur des terrains libres tels que des champs.

Décisions et imposition d'une condamnation

Les résultats d'une étude portant sur les condamnations imposées dans six secteurs de compétence au cours de 1991 et 1992 révèlent que plus de 25 % de toutes les condamnations selon le Code criminel prononcées par les tribunaux provinciaux pour adultes avaient trait à des infractions de conduite avec facultés affaiblies. Le taux général de condamnation pour conduite avec facultés affaiblies semble être plus élevé étant donné que les infractions de conduite avec facultés affaiblies représentent seulement 4 % des infractions au Code criminel rapportées par la police. Les infractions de conduite avec facultés affaiblies ont entraîné des peines d'emprisonnement dans des proportions variables : 6 % en Nouvelle-Écosse et au Québec, 22 % en Ontario, 19 % en Alberta, 35 % au Yukon et 97 % à l'Île-du-Prince-Édouard. Des politiques en matière de condamnation variant selon le secteur de compétence, les taux de récidives et la disponibilité des services sociaux sont autant d'éléments qui expliquent les divergences entre les taux d'incarcération. Par exemple, les tribunaux de l'Île-du-Prince-Édouard imposent presque systématiquement une peine d'emprisonnement à tous les adultes accusés de conduite avec facultés affaiblies, même à la première infraction.

[10] *Statistiques des accidents de la route au Canada, 1992, Transports Canada, Ottawa, 1993.*

As far as the sentencing of impaired driving offenders, the median sentence length varied across jurisdictions: 4 days in PEI; 21 days in Ontario; 30 days in Quebec and Nova Scotia; 45 days in Alberta; and, 90 days in the Yukon **(Figure 6)**.[11]

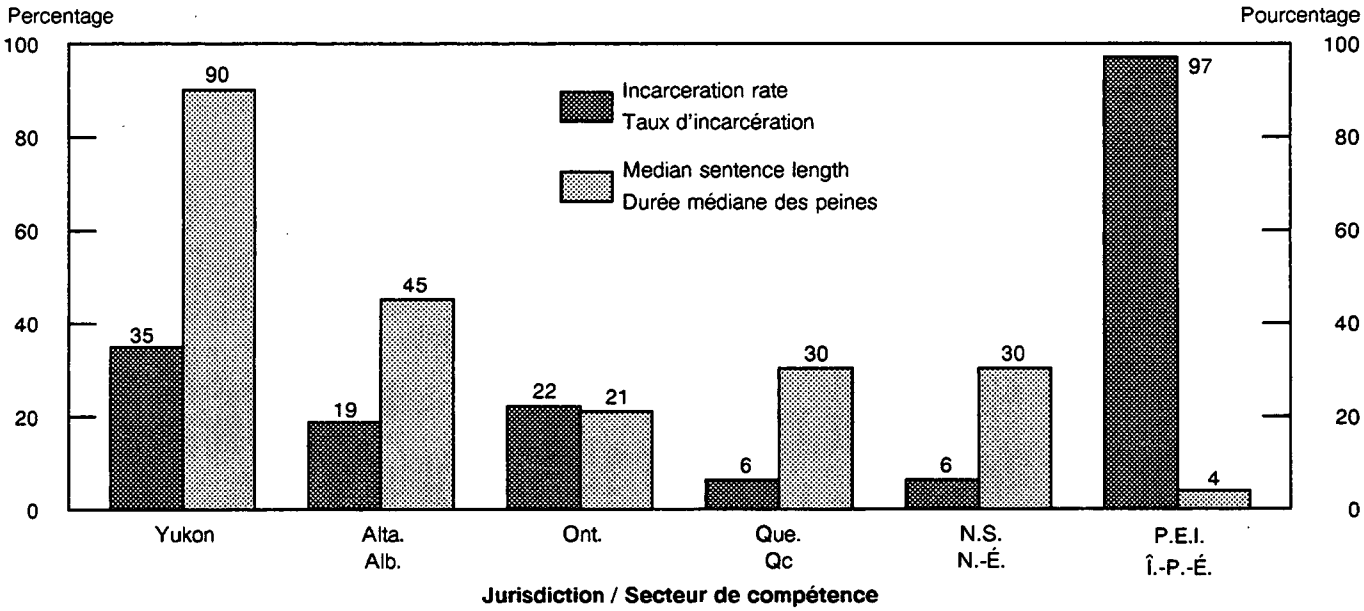
En ce qui a trait aux peines imposées aux contrevenants ayant conduit avec facultés affaiblies, la durée moyenne d'une peine d'emprisonnement varie d'un secteur de compétence à l'autre: 4 jours à l'Île-du-Prince-Édouard, 21 jours en Ontario, 30 jours au Québec et en Nouvelle-Écosse, 45 jours en Alberta et 90 jours au Yukon **(Figure 6)**.[11]

Figure 6

Sentencing Patterns for Impaired Driving Offences in Adult Provincial Court, Six Jurisdictions, Canada, 1991 and 1992

Figure 6

Tendances en matière de determination de la peine de la conduite avec facultés affaiblies dans les tribunaux provinciaux pour adultes, Six secteurs de compétence, Canada, 1991 et 1992



[1] *Impaired operation/over 80 mgs.*
Source: *Canadian Centre for Justice Statistics*

[1] *Facultés affaiblies ou le taux dépasse 80 mgs.*
Source: *Centre canadien de la statistique juridique*

Jurisdictional Countermeasures

Impaired driving offences are detected primarily through proactive police enforcement practices, such as routine patrolling. Erratic driving, accidents and citizen complaints often bring drinking drivers to the attention of the police. Road-side testing or random checking of drivers by the police are used generally as deterrents. Any increase in these programs will also augment the probability of detecting impaired drivers. Note that variations among police forces across the country in the levels of enforcement and

Contre-mesures prises par les secteurs de compétences

Les infractions de conduite avec facultés affaiblies sont avant tout décelées grâce aux mesures préventives de la police comme les patrouilles de routine. L'aspect erratique de la conduite de certains conducteurs, les accidents et les plaintes des citoyens permettent souvent aux policiers de repérer les conducteurs en état d'ébriété. Les alcootests faits en marge des voies de circulation et les contrôles aléatoires d'automobiliste sont les moyens de dissuasion auxquels ont généralement recours les policiers. Tout accroissement de ces mesures entraînera une hausse de la probabilité de

[11] *Sentencing in Adult Criminal Provincial Courts: A Study of Six Canadian Jurisdictions, 1991 and 1992, Canadian Centre for Justice Statistics, Ottawa, November 1993:43.*

[11] *La détermination de la peine dans les tribunaux provinciaux de juridiction criminelle pour adultes au Canada, étude de six secteurs de compétence, 1991 et 1992, Centre canadien de la statistique juridique, Ottawa, novembre 1993:43.*

variations over time, as well as differences in the use of police discretion to charge, will affect jurisdictional comparison of the data.

As these statistics indicate, the frequency of impaired driving seems to have declined over the past decade. Changes in federal and provincial legislation pertaining to impaired driving, increased enforcement of these laws by the police, government-funded rehabilitation programs and community initiatives targetting impaired drivers, and changes in societal attitudes towards drinking and driving have undoubtedly contributed to this decreasing trend.

With regard to the **hard-core drinking driver**, Simpson and Mayhew state that "an effective countermeasure strategy will need to embrace a variety of tactics ... tertiary prevention measures, such as treatment ... (and) primary (eg. education) and secondary (eg. enforcement) prevention programs". Also, they emphasize that the content and method of delivery of these programs must be substantially changed in their focus in order to have an impact on this particular group of drivers.[12]

These types of countermeasures focussing on education, enforcement and treatment have been implemented in the provinces and territories to varying degrees under the same and sometimes different names.

Innovative countermeasures are also being considered or have been already implemented by jurisdictions across Canada. They include such measures as alcohol-ignition interlocks for repeat offenders, vehicle seizure where drivers are under licence suspension, roadside licence suspension, and in-car video cameras for police to record the arrests of drinking drivers for presentation in court. These initiatives never operate in isolation, but concurrently with other measures to target the impaired driving problem. Their impact, therefore, is more gradual than abrupt. **Table 5** outlines some of these initiatives by province and territory.

12 *H.M. Simpson and D.R. Mayhew, The Hard Core Drinking Driver, Traffic Injury Research Foundation, Ottawa, 1991:65.*

déceler les conducteurs en état d'ébriété. Il faut noter cependant que la variation des données selon les périodes de l'année, les différentes façons qu'ont les services de police d'appliquer les mesures de contrôle et d'user de leur pouvoir discrétionnaire relativement aux mises en accusation influent sur la comparaison des données entre les secteurs de compétence

Comme l'indiquent les statistiques, le problème de l'alcool au volant semble avoir diminué au cours des dix dernières années. Cette tendance est attribuable à plusieurs facteurs: des changements apportés aux lois fédérales et provinciales relatives à la conduite avec facultés affaiblies, le resserrement des contrôles associé à ces lois appliquées par les services de police, les programmes de réadaptation gouvernementaux ainsi que les initiatives communautaires visant les personnes qui conduisent avec des facultés affaiblies, et l'attitude de la société envers les conducteurs en état d'ébriété.

En ce qui a trait aux **buveurs invétérés au volant,** Simpson et Mayhew déclarent dans leur étude «que pour être efficace, une stratégie dissuasive doit comprendre diverses tactiques ... des mesures préventives d'ordre tertiaire, telles que des programmes de traitement ..., (et) des programmes de prévention de niveau primaire (par exemple programmes d'éducation) et de niveau secondaire (par exemple des mesures de contrôle plus serrées)». En outre, ils insistent sur le fait qu'il faudra modifier substantiellement l'orientation des programmes ainsi que les modes de prestation afin de pouvoir cibler tout particulièrement ce groupe de conducteurs.[12]

Les provinces et les territoires ont appliqué à divers degrés les diverses contre-mesures axées sur les programmes d'éducation, le resserrement des contrôles, et les programmes de traitement; parfois ces mesures ne différaient que par leurs noms.

Les secteurs de compétence au Canada sont en train de mettre au point ou ont déjà mis en oeuvre des contre-mesures innovatrices dont le dispositif de verrouillage de l'allumage pour les contrevenants récidivistes, la saisie du véhicule des conducteurs dont le permis a été suspendu, la suspension du permis de conduire sur-le-champs et l'installation de caméras à l'intérieur des autos-patrouille permettant d'enregistrer l'arrestation des conducteurs avec facultés affaiblies en vue de produire l'enregistrement comme preuve devant les tribunaux. De telles initiatives font partie d'un plan d'ensemble en vue de trouver une solution au problème de l'alcool au volant. Leur effet se fait donc sentir graduellement. Le **tableau 5** présente un certain nombre de ces initiatives par province et par territoire.

12 *H.M. Simpson et D.R. Mayhew, The Hard Core Drinking Driver, Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, Ottawa, 1991:65.*

Table 5

Jurisdictional Countermeasures

Province/Territory	Justice/Enforcement Programs	Education/Community Programs	Treatment/Rehabilitation Programs
Newfoundland	– Police enforcement	– Media campaigns	– Alcohol/drug Programs
Prince Edward Island	– StopCheck – Under 19 Years Old – Licence suspension – Jail for almost all adult offenders	– Media programs – Novice Driver Program – Driver Education Program – SAAD-Students Against Drunk Driving – Server Intervention Program	– Alcohol/drug education
Nova Scotia	– Police checkpoints	– Media education programs – Designated driver – School/community meetings – Server Intervention Program	– Secondary and extended treatment/rehabilitation – Alcohol rehabilitation for inmates
New Brunswick	– Police Checkstop	– Television safety messages – Public Enemy Number One – So-You Drink and Drive – Server Intervention Program	– SHIP-Short High Impact Program
Quebec	– Selective Enforcement Program	– Media/Awareness campaigns – Alternative/l'alcool – La Conduite d'un véhicule et ma sécurité – Curb Program/Nez Rouge – Plus loin que la limite – Server Intervention Program	– Alcofrein
Ontario	– RIDE Program – Roadside licence suspensions	– Awareness campaigns targetting young males – Arrive Alive – Arrive Alive Summer – Community Action – ADD-Against Drunk Driving – Teen ADD – SMART Programs – Operation Lookout – Server Intervention Program	– PIDO-Program for Impaired – Alcohol/drug rehabilitation – NILOP-Native Inmate Liquor Offender Program – SIPIT-Stop Impaired Drivers in Toronto – VIP-Victim Impact Panel – Missing You Program
Manitoba	– Police checkstops – Vehicle Seizure and Impoundment Program – ALS-Administrative Licence Suspension	– Media/Public Awareness Programs – Server Intervention Program	– ADAP-Alcohol/Drug Abuse Program – Impaired Drivers' Program
Saskatchewan	– Police roadside checks	– Public awareness campaigns – New Year's Eve Safe Ride Home Program – Everyone Wins Program – Server Intervention Program – SAAD-Students Against Drunk Driving	– DWI-Driving Without Impairement Program – Alcohol/Drug Rehabilitation
Alberta	– Sobriety Checkstops – Vehicle Immobilization – Ignition Interlock Program – Suspended Driver Vehicle Seizure Program	– Public Awareness Programs – Contract for Life – Designated driver – Victim Impact Panel – Server Intervention Program	– Planning Ahead program – Impact Program
British Columbia	– Police roadcheck campaigns – CounterAttack – Boot-Lock Immobilization	– Don't Take the Keys campaign – Christmas and Spring Gradpass promotion – Server Intervention Program	– Alcohol/Drug Rehabilitation
Yukon	– Police enforcement/ roadchecks	– Server Intervention Program	– Alcohol counselling and assessment services
Northwest Territories	– Police enforcement	– SADD-Students Against Drunk Driving – Server Intervention Program	– DDC-Defensive Driving Course

Tableau 5

Contre-mesures prises par les secteurs de compétences

Province/territoire	Justice/programmes d'application de la loi	Éducation/programmes communautaires	Programmes de traitement/ de réadaptation
Terre-Neuve	– Application de la loi par les services de police	– Campagnes médiatiques	– Programmes de lutte contre l'abus d'alcool et de drogues
Île-du-Prince-Édouard	– Vérifications ponctuelles – Conducteur de moins de 19 ans – Suspension du permis de conduire – Peine d'emprisonnement pour presque tous les contrevenants adultes	– Programmes d'éducation par les médias – Programme pour les nouveaux conducteurs – Programme d'éducation à l'intention des conducteurs – SAAD – Étudiants contre l'alcool au volant – Programme d'intervention des serveurs et serveuses	– Programme d'éducation contre l'abus de l'alcool et des drogues
Nouvelle-Écosse	– Vérifications policières	– Programmes d'éducation par les médias – Conducteur désigné – Rencontres dans les écoles et dans la communauté – Programme d'intervention des serveurs et serveuses	– Traitement/réadaptation secondaire et prolongé – Programme de réadaptation des détenus alcooliques
Nouveau-Brunswick	– Vérifications policières	– Messages télévisés sur la sécurité – Ennemi public numéro un – Conduire et boire – Programme d'intervention des serveurs et serveuses	– Court programme-choc
Québec	– Programme de mesures sélectives d'application de la loi	– Campagnes de sensibilisation par les médias – Alternative/l'alcool – La conduite d'un véhicule et ma sécurité – Programme visant à éliminer le problème de l'alcool au volant/Nez Rouge – Plus loin que la limite – Programme d'intervention des serveurs et serveuses	– Alcofrein
Ontario	– Programme RIDE – Suspension du permis de conduire sur-le-champs	– Campagnes de sensibilisation à l'intention des jeunes gens – Arriver en vie – Arriver en vie en été – Action communautaire – Programme ADD – À bas l'alcool au volant – Programme ADD pour les jeunes – Programmes SMART – Opération «à l'affût» – Programme d'intervention des serveurs et serveuses	– PIDO – Programme à l'intention des personnes qui ont conduit avec des facultés affaiblies – Réadaptation - alcool/drogue – NILOP – Programme destiné aux détenus autochtones dont les crimes sont liés à l'abus de l'alcool – SIPIT – Lutte contre la conduite en état d'ébriété à Toronto – VIP – Table ronde - répercussions pour les victimes des accidents causés par l'alcool au volant – Programme «Vous nous manquez»
Manitoba	– Vérifications policières – Programme de saisie et de mise à la fourrière des véhicules – ALS – Suspension administrative des permis	– Programmes de sensibilisation du public par les médias – Programme d'intervention des serveurs et serveuses	– ADAP – Programme de lutte contre l'abus de l'alcool et des drogues – Programme destiné aux conducteurs en état d'ébriété

Tableau 5

Contre-mesures prises par les secteurs de compétences – fin

Province/territoire	Justice/programmes d'application de la loi	Éducation/programmes communautaires	Programmes de traitement/ de réadaptation
Saskatchewan	– Vérifications routières effectuées par la police	– Campagnes de sensibilisation du public – Programme de chauffeur pour le temps des fêtes – Programme «Tout le monde gagne» – Programme d'intervention des serveurs et serveuses – SAAD – Étudiants contre l'alcool au volant	– DWI – Conduire avec toutes ses facultés – Programme de réadaptation – alcool et drogue
Alberta	– Vérifications de la sobriété des conducteurs – Immobilisation des véhicules – Programme de verrouillage de l'allumage – Programme de saisie des véhicules des conducteurs dont le permis est suspendu	– Programmes de sensibilisation du public – Contrat à vie – Conducteur désigné – Table ronde - répercussions pour les victimes des accidents causés par l'alcool au volant – Programme d'intervention des serveurs et serveuses	– Programme – Planifier à l'avance – Programme sur les répercussions diverses
Colombie-Britannique	– Campagnes de vérifications policières – Immobilisation des voitures au moyen du Sabot de Denver	– Campagne «Ne prenez pas le volant» – Promotion relative aux cérémonies de clôture des études à l'hiver et au printemps – Programme d'intervention des serveurs et serveuses	– Programme de réadaptation – alcool et drogues
Yukon	– Mesures d'application de la loi par la police/vérifications routières	– Programme d'intervention des serveurs et serveuses	– Services d'évaluation et de counselling en matière de consommation d'alcool
Territoires du Nord-Ouest	– Mesures d'application de la loi par la police	– SADD – Lutte des étudiants contre l'alcool au volant – Programme d'intervention des serveurs et serveuses	– Cours de conduite préventive

Methodology

Data from several different surveys were used for this Juristat:

The **UCR Survey (CCJS)** measures the level of criminal activity reported by the police. All police agencies in Canada participate in this survey. The data collected include the type of offence, clearance type (by charge or otherwise), and persons charged (adults and young offenders by gender). There is no direct relationship between the number of "actual incidents", the number of "incidents cleared", and the number of persons charged. However, clearance rates provide a good indicator of the proportions of different types of incidents that are cleared by charge or otherwise.

The Survey classifies incidents according to the most serious offence (MSO) in the incident, generally the offence which carries the longest maximum sentence under the Criminal Code of Canada. In categorizing incidents, violent offences always take precedence over non-violent offences. As a result of the most serious offence scoring rule, less serious offences are under-counted by the the UCR Survey.

The **Revised UCR Survey (CCJS)** is the incident-based component of the UCR Survey. It provides detailed information on the characteristics of incidents, accused persons and victims. The data collection method used is unit record or incident-based as opposed to aggregate or summary-based in the "aggregate" UCR Survey.

Data in this Juristat from the incident-based UCR survey were reported by 51 police agencies representing approximately 30% coverage in 1992. These data, therefore, are **not** representative of any particular geographic area in Canada. The dataset consists of 1.04 million criminal incidents, of which approximately 28,000 (2.7%) are impaired driving crimes. It should be noted that persons charged are not an unduplicated count; individuals are counted each time they are charged.

The Fatality Database of the Traffic Injury Research Foundation (TIRF) of Canada provides basic information on persons fatally injured in motor vehicle accidents in Canada from 1973 to 1991. This includes characteristics of drivers, passengers, and pedestrians; details of the crash; and, type of vehicle(s) involved. Two sources of information are used: police-reported data on fatal motor vehicle accidents, and files in the offices of coroners and medical examiners.

Méthode

On a utilisé des données provenant de plusieurs enquêtes différentes pour préparer le présent bulletin.

Le **Programme DUC (CCSJ)** mesure le niveau de l'activité criminelle rapportée par la police. Tous les services de police du Canada participent à ce programme. Les données recueillies portent sur le genre d'infraction, le genre de classement (par mise en accusation ou sans mise en accusation), les accusés (adultes et jeunes contrevenants, selon le sexe). Il n'existe pas de liens directs entre le nombre «d'infractions réelles», le nombre «d'infractions classées» et le nombre de personnes accusées de ce genre d'infraction. Toutefois, les taux d'infractions classées fournissent une idée assez juste de la proportion des différents genres d'infractions classées par mise en accusation ou classées autrement.

L'enquête classe les affaires en différentes catégories selon l'infraction la plus grave relevée pour chaque affaire, généralement l'infraction qui entraîne la peine maximale la plus longue selon le Code criminel du Canada. On accorde plus d'importance dans le classement des affaires aux infractions violentes. En se servant de l'échelle d'évaluation de l'infraction la plus grave, le Programme DUC sous-évalue les infractions moins graves.

Le **Programme DUC révisé (CCSJ)** constitue le volet du Programme DUC fondé sur des données recueillies selon l'affaire. Le Programme DUC révisé fournit des renseignements détaillés sur les caractéristiques des crimes, des accusés et des victimes. Les données sont recueillies selon l'enregistrement unitaire ou selon l'affaire, alors que les données du Programme DUC «agrégé» sont fournies sous forme agrégée ou sommaire.

Les données tirées du Programme DUC révisé qui font partie du présent bulletin ont été fournies par 51 services de police représentant environ 30 % de l'ensemble des incidents rapportés en 1992. Par conséquent, ces données **ne** sont **pas** représentatives d'une région particulière du Canada. La base de données porte sur 1,04 million d'affaires criminelles, dont près de 28 000 (2,7 %) sont des infractions de conduite avec facultés affaiblies. Il importe de noter que les doubles comptes n'ont pas été éliminés dans le calcul du nombre de personnes inculpées; les personnes sont comptées autant de fois qu'elles ont été inculpées.

La base de données sur les accidents mortels de la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada permet d'obtenir des renseignements de base sur les personnes qui ont été mortellement blessées dans des accidents de la route survenus au Canada entre 1973 et 1991. Ces renseignements comprennent des caractéristiques portant sur les conducteurs, les passagers et les piétons de même que des renseignements sur certains aspects de la collision et sur le genre de véhicule impliqué. Les renseignements proviennent de deux sources: les rapports de police sur les accidents mortels de la route et les dossiers des coroners et des médecins légistes.

Reference: H.M. Simpson and D.R. Mayhew, **The Hard Core Drinking Driver,** Traffic Injury Research Foundation, Ottawa, 1991.

D.R. Mayhew et al., **Alcohol Use Among Persons Fatally Injured In Motor Vehicle Accidents: Canada, 1991,** Traffic Injury Research Foundation, Ottawa, August 1993.

The Road Safety Directorate at Transport Canada compiles statistics on motor vehicle traffic accidents in Canada. These include data on the number of accidents and casualties, persons killed and injured, fatalities by age group, fatally injured drivers who were legally impaired, and the number of vehicle registrations by type of vehicle.

Reference: **Canadian Motor Vehicle Traffic Accident Statistics, 1992,** Transport Canada, Ottawa, 1993.

The National Alcohol and Drug Survey (March 1989) and the Health Promotion Survey (June 1990) were carried out by Statistics Canada on behalf of Health and Welfare Canada (Health Promotion Branch) and surveyed adult Canadians aged 15 years and over. Respondents were asked a broad array of questions about their use of alcohol and other drugs, including extent of use, patterns of use and the circumstances and settings associated with use.

Reference: **National Alcohol and Other Drugs Survey (1989) Highlights Report,** Minister of Supply and Services Canada, Ottawa, 1990.

Health Promotion Survey (1990), Minister of Supply and Services, Ottawa, 1991.

Other references:

Strategy To Reduce Impaired Driving (1991), Canadian Council of Motor Transport Administrators, Ottawa, 1992.

Strategies for the 90's (1991), A Report of the Forum on Impaired Driving Treatment, Enforcement and Education/Prevention Programs, Ontario Ministry of the Attorney General, Toronto, 1992.

Proceedings of the 1993 Countermeasures Conference, Toronto, February 21-23, 1993.

Références : H.M. Simpson et D.R. Mayhew, **The Hard Core Drinking Driver,** Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, Ottawa, 1991.

D.R. Mayhew et al., **Alcohol Use Among Persons Fatally Injured In Motor Vehicle Accidents : Canada, 1991,** Fondation de recherches sur les blessures de la route, Ottawa, août 1993.

La Direction de la sécurité routière de Transports Canada recueille des données statistiques sur les accidents de la route au Canada. Les renseignements comprennent des données sur le nombre d'accidents et les dommages, les personnes décédées et celles qui ont été blessées, la mortalité associée à ces accidents selon le groupe d'âge, les conducteurs mortellement blessés dont les facultés étaient affaiblies ainsi que des données sur le nombre de véhicules immatriculés selon le genre de véhicule.

Référence : **Statistiques des accidents de la route au Canada, 1992,** Transports Canada, Ottawa, 1993.

Statistique Canada a procédé à l'Enquête nationale sur la consommation d'alcool et de drogues au Canada (mars 1989) et à l'Enquête promotion santé (juin 1990), et ce, au nom de Santé et Bien-être social Canada, Direction de la promotion de la santé. Ces enquêtes ont été menées auprès des Canadiens de 15 ans et plus. Ces derniers ont répondu à de nombreuses questions sur leur consommation d'alcool et d'autres drogues, notamment sur les quantités et les habitudes de consommation ainsi que sur les circonstances et le climat entourant la consommation.

Références : **Enquête nationale sur l'alcool et les autres drogues (1989) Rapport sur les faits saillants,** ministère des Approvisionnements et Services, Ottawa, 1990.

Enquête promotion santé (1990), ministère des Approvisionnements et Services, Ottawa, 1991.

Autres références :

Strategy To Reduce Impaired Driving (1991), Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, Ottawa, 1992.

Strategies for the 90's (1991), un rapport émanant du forum sur la lutte contre la conduite avec facultés affaiblies, programme de resserrement des contrôles et programmes d'éducation et de prévention, bureau du Procureur général de l'Ontario, Toronto, 1992.

Proceedings of the 1993 Countermeasures Conference, Toronto, 21 au 23 février 1993.

The Leading Causes of Death at Different Ages, Canada 1991, Canadian Centre for Health Information, Ottawa, June, 1993.

Sentencing in Adult Criminal Provincial Courts: A Study of Six Canadian Jurisdictions, 1991 and 1992, Canadian Centre for Justice Statistics, Ottawa, November, 1993.

Les principales causes de décès à différents âges, 1991, Centre canadien d'information sur la santé, Ottawa, juin 1993.

La détermination de la peine dans les tribunaux provinciaux de juridiction criminelle pour adultes au Canada, étude de six secteurs de compétence, 1991 et 1992, Centre canadien de la statistique juridique, Ottawa, novembre 1993.

For Further Information

Further reading is available through the revised annual publication, *Canadian Crime Statistics, 1992*, Catalogue 85-205, as well as various issues of *Juristat*, Catalogue 85-002. For further information regarding this report or the availability of data, contact Information and Client Services (1-613-951-9023 or 1-800-387-2231), Canadian Centre for Justice Statistics.

Pour de plus amples renseignements

Les lecteurs trouveront d'autres informations sur ce sujet dans la publication annuelle *Statistique de la criminalité au Canada*, nº 85-205 au catalogue, ainsi que dans divers numéros du bulletin *Juristat*, publication nº 85-002 au catalogue. Pour de plus amples renseignements concernant le présent article ou les données existantes, on peut téléphoner au Centre canadien de la statistique juridique, Information et services à la clientèle, au 1-613-951-9023 ou au 1-800-387-2231.

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHEQUE STATISTIQUE CANADA
1010158248

Canadian Centre for Justice Statistics

For further information, please contact the Canadian Centre for Justice Statistics, 19th floor, R.H. Coats Building, Ottawa, Ontario K1A 0T6 **(613-951-9023)** or **toll-free 1-800-387-2231**. To order, **call Marketing Division, Publication Sales, Statistics Canada 1-800-267-6677.** Outside Canada and the United States call (613) 951-7277.

Centre canadien de la statistique juridique

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Centre canadien de la statistique juridique, 19e étage, édifice R.H. Coats, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 **(613-951-9023)** ou **le numéro sans frais 1-800-387-2231**. Pour commander, **contactez la Division du Marketing, Vente des publications, Statistique Canada au 1-800-267-6677.** De l'extérieur du Canada et des États-Unis, composez le (613) 951-7277.

Recent Juristat Releases, 1992-93 – Diffusions des Juristat récents, 1992-1993

Catalogue 85-002

Vol.12 No.7	Crime Trends in Canada, 1962-1990 – Tendances de la criminalité au Canada, 1962 à 1990
Vol.12 No.8	Correctional Services in Canada: Highlights for 1990-91 / Les services correctionnels au Canada: Faits saillants de 1990-91
Vol.12 No.9	Trends in Custodial Counts and Admissions in Canada – Tendances relatives au nombre de détenus et aux admissions dans les établissements de détention – provinces et territoires
Vol.12 No.10	Robbery in Canada – Les vols qualifiées au Canada
Vol.12 No.11	Female Young Offenders, 1990-91 – Les jeunes contrevenantes, 1990-91
Vol.12 No.12	Motor Vehicle Theft – Vol de véhicules à moteur
Vol.12 No.13	Preliminary Crime Statistics – 1991 – Statistiques préliminaires de la criminalité – 1991
Vol.12 No.14	Youth Property Crime in Canada – Les crimes contre les biens chez les adolescents au Canada
Vol.12 No.15	Elderly Victims of Violent Crime – Les personnes âgées victimes de crimes avec violence
Vol.12 No.16	Youth Court Statistics 1991-92 Highlights – Statistiques sur les tribunaux de la jeunesse faits saillants de 1991-1992
Vol.12 No.17	Impaired Driving – Canada, 1991 – Conduite avec facultés affaiblies – Canada, 1991
Vol.12 No.18	Homicide in Canada, 1991 – L'homicide au Canada, 1991
Vol.12 No.19	Arson in Canada – Les crimes d'incendie au Canada
Vol.12 No.20	Police Personnel and Expenditures in Canada – 1991 – Effectif policier et dépenses au chapitre des services de police au Canada, 1991
Vol.12 No.21	Gender Differences Among Victims of Violent Crime – Les différences entre les victimes de crimes avec violence, selon le sexe
Vol.12 No.22	Correctional Expenditures and Personnel in Canada, 1991-92 – Dépenses et personnel dans le secteur correctionnel au Canada, 1991-1992
Vol.12 No.23	Legal Aid in Canada: 1990-91 – L'aide juridique au Canada, 1990-91
Vol.13 No.1	Parole Decision Making in Canada – Décisions concernant la libération conditionnelle au Canada
Vol.13 No.2	Court Services in Canada – Les services judiciaires au Canada
Vol.13 No.3	Correctional Services in Canada: Highlights for 1991-92 – Les services correctionnels au Canada: Faits saillants de 1991-1992
Vol.13 No.4	Street Prostitution in Canada – La prostitution de rue au Canada
Vol.13 No.5	Youth Court Statistics – Statistiques sur les tribunaux de la jeunesse
Vol.13 No.6	Common Assault in Canada – Les voies de fait simples au Canada
Vol.14 No.1	Correctional Services in Canada: Highlights for 1992-93 – Les services correctionnels au Canada: Faits saillants de 1992-1993
Vol.14 No.2	Conditional Release Decision-Making in Canada 1992-93 – Décisions concernant la mise en liberté sous condition au Canada, 1992-1993

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.