Ministère de la Justice Canada
Department of Justice Canada

CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES

Rapport nº 3

ALCOOL ET ACCIDENTS MORTELS DE LA ROUTE AU CANADA:

UN COUP D'OEIL D'ORDRE STATISTIQUE SUR LEUR AMPLEUR ET PERSISTANCE

DIRECTION DE LA
POLITIQUE, DES PROGRAMMES
ET DE LA RECHERCHE

SECTION DE
LA RECHERCHE ET DE
LA STATISTIQUE

HE
5614.5
.C16
T676
F
v.3

Canada

BIBLIOTHÈQUE JUSTICE LIBRARY
3 0163 00001345 8

HE
5614.5
.C16
T676
F
v.3

FONDATION DE RECHERCHES SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE AU CANADA.

Conduite avec facultés affaiblies.

ALCOOL ET ACCIDENTS MORTELS DE LA ROUTE AU CANADA: UN COUP D'OEIL D'ORDRE STATISTIQUE SUR LEUR AMPLEUR ET LEUR PERSISTANCE

Douglas J. Beirness, Ph.D.
Alan C. Donelson, Ph.D.
Gordon C. Haas
Peter J. Walsh

Janvier 1985

Ce rapport a été préparé par la Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada.

Ce rapport a été préparé pour le compte du ministère de la Justice du Canada. Les opinions exprimées dans ce rapport sont celles des auteurs et ne représentent pas nécessairement les opinions ou politiques du ministère.

DEPT. OF JUSTICE
MIN. DE LA JUSTICE
JUIN JUNE 3 1985
LIBRARY / BIBLIOTHÈQUE
CANADA

HE
5614.5
.C16
T676
F
V.3

REMERCIEMENTS

Le ministère de la Justice a subventionné la Fondation pour la rédaction de ce rapport ainsi que d'autres d'une même série. Dans le cadre d'importantes mesures qu'il a prises pour combattre la conduite en état d'ébriété, la contribution du ministère de la Justice avait pour but de mettre à la disposition des organismes et des individus intéressés ce rapport statistique exhaustif sur l'alcool et les accidents de la route mortels qu'il entraîne au Canada.

Ces statistiques proviennent des données informatisées de la Fondation sur les accidents mortels. Depuis 1974, la Fondation recueille les statistiques fournies par les organismes provinciaux et sa base de données constitue un instrument de recherche, d'évaluation et d'élaboration de programmes. Nous désirons, par conséquent, remercier de leur coopération et de leur soutien les nombreux coroners, médecins légistes et professionnels de la sécurité, sans qui nous n'aurions pu constituer la base de données sur les accidents mortels. Nous désirons également remercier de leur soutien Santé et Bien être social du Canada et Transports Canada qui ont, au cours des années, subventionné en partie la collecte de ces statistiques et leur informatisation par la Fondation.

C'est à Douglas J. Beirness que revenait la responsabilité première de l'analyse des données et de la rédaction du texte expliquant les tableaux et les figures. Gordon C. Haas, qui administre les différentes bases de données à la Fondation, avait une responsabilité semblable en matière de production de statistiques et de graphiques. Peter J. Walsh a fait les nombreux tableaux et vérifié l'exactitude des

84-268-116

HE
504.5
.C16
T676
F
V.5

données qui s'y retrouvent. Alan C. Donelson a agi comme directeur du projet et a guidé l'équipe de travail. Il a également coordonné la rédaction du rapport et en a révisé le manuscrit.

D'autres membres du personnel de la Fondation ont également apporté une importante contribution. Wendy Wood et Jill Forrest ont réalisé les tableaux avec une minutie et une admirable patience. L'adjointe administrive Claire Ryan a supervisé la production du rapport. C'est Herb Simpson, le directeur général de la Fondation, chargé des aspects administratifs du projet qui, mettant lui-aussi ses connaissances et sa compétence à contribution, a dirigé l'ensemble du projet.

ALCOOL ET ACCIDENTS DE LA ROUTE MORTELS AU CANADA : UN COUP D'OEIL D'ORDRE STATISTIQUE SUR LEUR AMPLEUR ET LEUR PERSISTANCE

TABLE DES MATIÈRES

		Page
1.0	INTRODUCTION	1
	1.1 Historique	2
	1.2 Conventions utilisées dans le rapport	6
	1.3 Portée du rapport	8
2.0	LA PERSISTANCE DU PROBLÈME DES ACCIDENTS CAUSÉS PAR L'ALCOOL AU CANADA : 1973-1982	10
	2.1 L'ampleur du problème dans le temps	10
	2.2 Taux d'alcoolémie	11
	2.3 L'âge	14
	2.4 Le sexe du conducteur	16
	2.5 Le genre d'accidents	17
3.0	LES CARACTÉRISTIQUES DES VICTIMES ET DES ACCIDENTS COMME FONCTION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE	19
4.0	COMPARAISONS INTERPROVINCIALES	23
	4.1 Le genre de victime	23
	4.2 Le taux d'alcoolémie	24
	4.3 L'âge	25
	4.4 Le sexe	26

Page

4.5 Le genre d'accident 26

4.6 Le genre de véhicules 27

5.0 BIBLIOGRAPHIE 29

6.0 ANNEXES 30

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAUX	TITRE	PAGE
Tableau 1	Genre de victimes blessées mortellement et années du décès (Sept provinces)	31
Tableau 2	Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement (Sept provinces)	32
Tableau 3	Répartition par âges des conducteurs blessés mortellement (Sept provinces)	33
Tableau 4A	Répartition du taux d'alcoolémie en fonction de l'âge du conducteur : 1973 (Sept provinces)	34
Tableau 4B	Répartition du taux d'alcoolémie en fonction de l'âge du conducteur : 1974 (Sept provinces)	35
Tableau 4C	Répartition du taux d'alcoolémie en fonction de l'âge du conducteur : 1975 (Sept provinces)	36
Tableau 4D	Répartition du taux d'alcoolémie en fonction de l'âge du conducteur : 1976 (Sept provinces)	37
Tableau 4E	Répartition du taux d'alcoolémie en fonction de l'âge du conducteur : 1977 (Sept provinces)	38
Tableau 4F	Répartition du taux d'alcoolémie en fonction de l'âge du conducteur : 1978 (Sept provinces)	39
Tableau 4G	Répartition du taux d'alcoolémie en fonction de l'âge du conducteur : 1979 (Sept provinces)	40
Tableau 4H	Répartition du taux d'alcoolémie en fonction de l'âge du conducteur : 1980 (Sept provinces)	41

Tableau 4I	Répartition du taux d'alcoolémie en fonction de l'âge du conducteur : 1981 (Sept provinces)	42
Tableau 4J	Répartition du taux d'alcoolémie en fonction de l'âge du conducteur : 1982 (Sept provinces)	43
Tableau 5	Répartition du taux d'alcoolémie en fonction du sexe du conducteur (Sept provinces)	44
Tableau 6	Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction du genre d'accident (Sept provinces)	46
Tableau 7	Fourchettes de taux d'alcoolémie selon le genre d'accident et le sexe du conducteur (Sept provinces 1973-1982)	48
Tableau 8	Fourchettes de taux d'alcoolémie en fonction des groupes d'âge des conducteurs (Sept provinces, 1973-1982)	49
Tableau 9A	Genres de victimes blessées mortellement (Colombie-Britannique, 1979-1982)	50
Tableau 9B	Genres de victimes blessées mortellement (Alberta, 1979-1982)	50
Tableau 9C	Genres de victimes blessées mortellement (Saskatchewan, 1979-1982)	51
Tableau 9D	Genres de victimes blessées mortellement (Manitoba, 1979-1982)	51
Tableau 9E	Genres de victimes blessées mortellement (Ontario, 1979-1982)	52
Tableau 9F	Genres de victimes blessées mortellement (Nouveau-Brunswick, 1979-1982)	52
Tableau 10	Répartition par provinces du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement (1979-1982)	53

Tableau 11	Répartition par âges et par provinces des conducteurs blessés mortellement (1979-1982)	54
Tableau 12A	Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction de l'âge (Colombie-Britannique 1979-1982)	55
Tableau 12B	Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction de l'âge (Alberta 1979-1982)	56
Tableau 12C	Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction de l'âge (Saskatchewan 1979-1982)	57
Tableau 12D	Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction de l'âge (Manitoba 1979-1982)	58
Tableau 12E	Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction de l'âge (Ontario 1979-1982)	59
Tableau 12F	Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction de l'âge (Nouveau-Brunswick 1979-1982)	60
Tableau 13	Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction du sexe (Sept provinces, 1979-1982)	61
Tableau 14	Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction du genre d'accident (Sept provinces, 1979-1982)	63
Tableau 15	Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction du genre de véhicule (Six provinces, 1979-1982)	65

Tableau 1A Répartition par âge et par province des conducteurs blessés mortellement : 1981 (Sept provinces) (1979-1982) 43

Tableau 1B Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement : 1982 (Sept provinces) (1979-1982) 44

Tableau 1C Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction de l'âge (Colombie-Britannique 1979-1982) 45

Tableau 1D Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction de l'âge (Ontario 1979-1982) 46

Tableau 1E Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction de l'âge (Sept provinces, 1979-1982) 47

Tableau 1F Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction de l'âge (Colombie-Britannique 1979-1982) 48

Tableau 1G Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction du sexe (Ontario 1979-1982) 49

Tableau 1H Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction du genre de véhicule (Six provinces, 1979-1982) 50

Tableau 2 Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction du genre de véhicule (Sept provinces, 1979-1982) 51

Tableau 2A Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction du genre de véhicule (Colombie-Britannique 1979-1982) 52

Tableau 2B Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction de l'âge (Colombie-Britannique 1979-1982) 53

Tableau 2C Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction de l'âge (Ontario 1979-1982) 54

Tableau 2D Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction de l'âge (Sept provinces, 1979-1982) 55

Tableau 2E Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction du genre de véhicule (Colombie-Britannique 1979-1982) 56

Tableau 2F Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction du genre de véhicule (Ontario 1979-1982) 57

Tableau 2G Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction du sexe (Ontario, 1979-1982) 58

Tableau 2H Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction du genre de véhicule (Six provinces, 1979-1982) 59

Tableau 3 Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement (Colombie-Britannique 1979-1982) 60

Tableau 3A Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement (Ontario 1979-1982) 61

Tableau 3B Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement (Sept provinces, 1979-1982) 62

Tableau 3C Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement (Nouvelle-Écosse 1979-1982) 63

Tableau 3D Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement (Six provinces, 1979-1982) 64

Tableau 3E Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction du sexe (Ontario, 1979-1982) 65

Tableau 3F Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction du genre de véhicule (Six provinces, 1979-1982) 66

Tableau 4 Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction du genre de véhicule (Sept provinces, 1979-1982) 67

Tableau 4A Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement : 1981 (Sept provinces) (1979-1982) 68

Tableau 4B Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement : 1982 (Sept provinces) (1979-1982) 69

Tableau 5 Répartition du taux d'alcoolémie en fonction du genre de véhicule chez les conducteurs blessés mortellement (Colombie-Britannique 1979-1982) 70

Tableau 5A Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction de l'âge (Colombie-Britannique 1979-1982) 71

Tableau 6 Répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction de l'âge (Ontario 1979-1982) 72

Tableau 7 Fourchettes d'âge selon le genre d'accident et le sexe du conducteur blessé mortellement (Sept provinces, 1979-1982) 73

Tableau 8 Fourchettes d'âge en fonction du genre de véhicule des conducteurs blessés mortellement (Sept provinces, 1979-1982) 74

Tableau 9A Genres de victimes blessées mortellement (Colombie-Britannique 1979-1982) 75

Tableau 9B Genres de victimes blessées mortellement (Ontario 1979-1982) 76

Tableau 9C Genres de victimes blessées mortellement (Nouvelle-Écosse 1979-1982) 77

Tableau 9D Genres de victimes blessées mortellement (Six provinces, 1979-1982) 78

Tableau 9E Genres de victimes blessées mortellement (Ontario, 1979-1982) 79

Tableau 10 Répartition par provinces du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement (Sept provinces, 1979-1982) 80

LISTE DES FIGURES

Figure	Titre	Page
Figure 1	Décès de conducteurs par mois et par années (Sept provinces, 1973 à 1982)	68
Figure 2A	Ensemble des décès de conducteurs (Décembre/janvier)	69
Figure 2B	Conducteurs morts dans des accidents impliquant un seul véhicule (Décembre/janvier)	70
Figure 3	Pourcentage de conductrices décédées par mois et par année (Sept provinces, 1973 à 1982)	71
Figure 4	Conducteurs blessés mortellement dans des accidents impliquant un seul véhicule, la nuit, en fin de semaine, par mois et par année (Sept provinces, 1973 à 1982)	72

ALCOOL ET ACCIDENTS DE LA ROUTE MORTELS AU CANADA : UN COUP D'OEIL D'ORDRE STATISTIQUE SUR LEUR AMPLEUR ET LEUR PERSISTANCE

1.0 INTRODUCTION

Ce rapport fournit des statistiques détaillées sur l'utilisation de l'alcool par les personnes blessées mortellement dans des accidents d'automobiles au Canada. Le rapport examine :

- la persistance du problème des accidents causé par l'alcool au fil des ans;
- les caractéristiques des victimes et des accidents en fonction du taux d'alcoolémie;
- l'ampleur et les caractéristiques du problème des accidents causés par l'alcool en fonction de la province.

L'objet du rapport est de compiler et de résumer les meilleurs renseignements disponibles concernant l'alcool et les accidents de la route mortels au Canada. Cet objet est lié au besoin de statistiques susceptibles d'étayer les décisions sur les mesures à prendre et de renseigner les organismes et les individus intéressés sur l'ampleur et les caractéristiques du problème.

1.1 Historique

Depuis 1974, la Fondation a tenu à jour une base de données sur les accidents mortels. Celle-ci contient des renseignements sur les personnes blessées mortellement dans les accidents d'automobile survenus dans les sept provinces canadiennes. Son but est de fournir une source complète de renseignements objectifs pouvant aider à déterminer la nature et l'étendue du rôle joué par l'alcool dans les accidents de la route au Canada. En plus des renseignements concernant le taux d'alcoolémie des victimes, la base de données contient également des informations sur l'âge et le sexe de celles-ci, de même que le genre de véhicule impliqué et d'accident survenu.

La base de données s'alimente aux archives des coroners et des médecins légistes des provinces et à celles des ministères des transports ou des organismes qui en tiennent lieu. Les données sont extraites de ces archives conformément à une procédure rigoureuse et minutieuse destinée à réduire au minimum les risques d'erreurs. La création et la tenue à jour de cette base de données ont par conséquent exigé la coopération de plusieurs organismes provinciaux. Les personnes chargées d'extraire et de coder les données doivent également s'assurer de leur exactitude tout en conservant aux cas individuels leur caractère confidentiel.

Présentement, aucune donnée sur les accidents mortels de la circulation survenus en Nouvelle-Écosse, au Québec et à Terre-Neuve n'est incluse dans la base de données. Cela est dû à la fréquence de vérification du taux d'alcoolémie dans ces provinces, à l'accessibilité des données et à leur fiabilité. Ces facteurs et leurs implications ont été examinés plus en détail ailleurs (Simpson et Heayn 1975; Simpson, Warren et Page-Valin 1977).

Dans la base de données sur les accidents mortels, comme son nom le laisse sous-entendre, les dossiers sont constitutés et identifiés en fonction des victimes. Les renseignements relatifs à l'accident lui-même (i. e. l'heure, le jour de la semaine, le genre d'accident) et aux véhicules impliqués (i.e. le genre de véhicule) sont reliés à chaque victime. Les raisons de cette organisation de la base de données sont historiques. La Fondation a effectué, à ses propres frais et avec le soutien des coroners et des médecins légistes, les premières tentatives de mise sur pied de la base de données. Les dossiers des organismes provinciaux chargés des enquêtes en cas de mort soudaine sont constitués en fonction des victimes, non en fonction des événements qui ont entraîné la mort. Le but premier de ce travail était d'examiner la fréquence d'usage de l'alcool et la quantité consommée par les victimes d'accidents d'automobile. Des données objectives, de nature toxiologique, ne pouvaient

être obtenues qu'à partir des dossiers des coroners dont plu-sieurs ne contenaient pas d'informations détaillées concer-nant l'accident et les véhicules impliqués. Par conséquent,l'organisation initiale de la base de données a reflété cette orientation, par rapport à la victime, et son but initial : qui était d'examiner le rôle joué par l'alcool dans leur décès.

Ultérieurement, la Fondation a pris des mesures pour se procurer les rapports d'accidents d'automobile afin de compléter les données descriptives de base déjà obtenues concernant la victime et son taux d'alcoolémie. Des informations sur un grand nombre de variables ont été insérées dans des dossiers dits "dossiers élargis" qui étaient alors reliés aux dossiers des victimes. Cette façon de procéder a cependant certains inconvénients. Par exemple, en ce qui concerne les accidents qui entraînent la mort de plus d'une personne, la base de données contient plus d'une série de renseignements portant sur le même accident, ce qui interdit toute analyse directe des accidents mortels de la route, qui pourrait cependant être facilitée en établissant des dossiers en fonction de chaque accident.

Néanmoins, l'étude et l'observation du rôle joué par l'alcool, la principale raison de la création de cette base de données, ne se sont pas trouvées (et ne s'en trouvent pas) compromises.

Au cours des dernières années, la Fondation a mis sur pied des banques de données dont les dossiers ont été établis en fonction des victimes et des accidents. De plus, on prévoit transformer l'actuelle base de données sur les accidents mortels de façon à ce que les dossiers y soient établis en fonction des accidents. Cela permettra ainsi d'accroître son utilité pour l'étude globale des accidents mortels d'automobile. D'ici là, avec ses dossiers couvrant une période de dix ans, la base de données sur les accidents mortels offre présentement les meilleurs renseignements disponibles sur l'ampleur du problème suscité par l'alcool dans les accidents mortels d'automobile au Canada et sur les tendances du phénomène.

À partir des renseignements contenus dans la base de données sur les accidents mortels, la Fondation a rédigé des rapports périodiques donnant des statistiques descriptives de base sur le rôle joué par l'alcool dans les accidents mortels de la route. Cependant, en raison du grand nombre de dossiers et de variables impliquées, ces rapports

succints ne contenaient pas de renseignements très détaillés. De plus, ces rapports ne couvraient habituellement que les deux ou trois dernières années. Ayant recueilli des renseignements depuis 1973, la Fondation est maintenant en mesure d'examiner la nature et l'étendue du problème des accidents causées par l'alcool sur une période de dix ans, et de tenter d'identifier les changements et les tendances caractéristiques du problème. Ce projet permettra également de produire des statistiques plus détaillées, d'en faire l'analyse et de les mettre à la disposition d'un plus grand nombre de gens.

1.2 Conventions utilisées dans le rapport.

Le rapport a pour fin première de fournir des informations sur les accidents mortels de la circulation et, plus particulièrement sur l'importance et la nature du rôle des conducteurs en état d'ébriété comme agent de ces accidents. Les données sur le taux d'alcoolémie des passagers et des piétons blessés mortellement, quoique intéressantes en elles-mêmes, ne font pas l'objet de l'analyse. Les statistiques présentées concernent essentiellement les conducteurs décédés lors d'accidents d'automobile. De plus, le rapport s'intéresse exclusivement aux accidents mortels

impliquant des véhicules de route; les motoneiges, bicyclettes et tracteurs de ferme n'ont pas retenus notre attention.

La concentration d'alcool dans le sang (le taux d'alcoolémie) est donné en milligrammes (mg) d'alcool par 100 millilitres (ml) de sang - en abrégé : mg %. Par exemple, constitue une infraction aux termes du Code criminel du Canada le fait d'avoir la garde ou le contrôle d'un véhicule automobile avec un taux d'aloolémie supérieur à 80 mg d'alcool dans 100 millilitres de sang, soit 80 mg %. Dans le rapport, le taux d'alcoolémie est partagée en cinq catégories : 0 ou négatif; de 1 à 49 mg %; de 50 à 80 mg %; de 81 à 150 mg %, et de plus de 150 mg%. Dans son interprétation de ces taux d'alcoolémie, le lecteur se souviendra que ces catégories ont été choisies en fonction de la législation actuelle sur le taux d'alcoolémie des conducteurs.

Le choix d'une convention appropriée apte à exprimer le nombre (ou le pourcentage) de victimes dont le taux d'alcoolémie est positif est une difficulté souvent rencontrée lorsqu'il s'agit de rapporter les quantités d'alcool détectées chez les victimes d'accidents de la circulation. Cela découle simplement du fait que toutes les

victimes ne sont pas soumises à un test d'alcoolémie. On peut donc choisir d'exprimer la quantité de victimes ayant un taux d'alcoolémie positif comme un pourcentage soit : (1) du nombre total des victimes; (2) soit du nombre total de victimes soumis à un test d'alcoolémie. Ce qui est en jeu et ce que cela implique quant aux résultats a son importance (Warren et Simpson, 1980). La première méthode suppose comme hypothèse que toutes les victimes qui n'ont pas fait l'objet d'un examen ont un taux d'alcoolémie égal à 0 et représente donc la fréquence minimum d'importance de l'alcool; la seconde méthode ne présuppose rien de tel et fournit donc un plafond raisonnable et sans doute un indicateur plus précis du rôle joué par l'alcool dans les accidents mortels d'automobile. Le rapport se conforme exclusivement à la dernière convention lorsqu'il s'agit de rapporter l'incidence du rôle de l'alcool.

1.3 Portée du rapport

Le rapport a quatre sections et une annexe. Voici en bref quelle est la structure et la portée du rapport.

La section 2.0 intitulée, "La persistance du problème des accidents causés par l'alcool", fournit des statistiques sur la nature et l'étendue du rôle de l'alcool dans les

accidents d'automobile mortels sur une période de dix ans :de 1973 à 1982. Les données sont compilées annuellement en fonction des diverses caractéristiques, tels le taux d'alcoolémie, le sexe, le genre d'accident et le genre de véhicule. Les résultats des analyses de séries chronologiques de ces données sont aussi fournis.

La Section 3.0, intitulée "Les caractéristiques des victimes et des accidents comme fonction du taux d'alcoolémie", étudie les caractéristiques des conducteurs blessés mortellement selon le taux d'alcoolémie au moment de la mort.

La Section 4.0, intitulée "Comparaisons interprovinciales", donne l'ampleur et les caractéristiques des accidents de la circulation, où l'alcool a joué un rôle, dans les sept provinces canadiennes étudiées pour la plus récente période quadriennale.

Le rapport consiste en majeure partie à compiler les données et à les présenter de manière descriptive et informative, de façon à ce que le lecteur puisse les utiliser comme il le désire. Peu d'interprétations ou d'explications sont offertes. L'annexe du rapport contient tous les graphiques et tableaux établis pour faire connaître ces statistiques.

2.0 LA PERSISTANCE DU PROBLÈME DES ACCIDENTS CAUSÉS PAR L'ALCOOL AU CANADA : 1973-1982

Il est parfois difficile d'évaluer depuis combien de temps la question des accidents causés par l'alcool se pose chez nous. C'est un problème fort vieux, et qui persiste, en dépit de tous les efforts faits pour le combattre depuis plus de 100 ans. À la suite du récent raz-de-marée d'indignations et du redoublement d'efforts pour s'attaquer au problème, on aurait pu espérer constater une réduction importante des accidents causés par l'alcool ces dernières années. Les données fournies dans cette section montrent clairement qu'il n'en a pas été ainsi; le problème des accidents causés par l'alcool (comme l'indique l'incidence de l'alcool dans les accidents mortels de la route) ne s'est pas résorbé; en fait, il semble résister à peu près à toutes les tentatives de réduction. Il demeure entier, comme l'indique la constance des facteurs qui le caractérisent dans le temps.

2.1 L'ampleur du problème dans le temps

Le tableau 1 indique le nombre de personnes blessées mortellement dans des accidents de la route dans sept

provinces canadiennes, de 1973 à 1982. Quoique le nombre total de décès fluctue d'années en années, il y a constance dans la magnitude des chiffres. Pour chaque année, le nombre total de décès est réparti selon le genre de victime : conducteurs, passagers ou piétons. Tel que souligné à la section 1.2, le rapport s'intéresse principalement aux conducteurs blessés mortellement. Le tableau démontre clairement que les conducteurs constituent environ 50 % des décès de la circulation, une proportion qui est resté relativement constante au cours des dix années étudiés.

Le reste de la section expose les caractéristiques des conducteurs blessés mortellement et des accidents dans lesquels ils ont été impliqués.

2.2 Taux d'alcoolémie

Toute tentative d'évaluer l'importance du rôle joué par l'alcool dans les accidents mortels d'automobile se heurte au fait que la concentration d'alcool n'est pas mesurée chez tous les conducteurs blessés mortellement. En effet, pour 25% des cas, nous ne possédons aucune information objective sur les taux d'alcoolémie. Ainsi donc, nos

énoncés sur l'ampleur du problème des accidents causés par l'alcool s'appuient sur les résultats des T.A. pour environ les trois-quarts des conducteurs.

Au tableau 2, nous présentons la répartition des taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement pour chaque année, de 1973 à 1982. Des conducteurs examinés, environ 60 % avaient un taux d'alcoolémie positif et plus de 30 % dépassaient 150 mg %. Il est donc clair que le problème des accidents causés par l'alcool implique le plus souvent des conducteurs à haut taux d'alcoolémie. Indépendemment du nombre absolu de conducteurs blessés mortellement, la répartition du taux d'alcoolémie est restée constante au cours de la période de dix ans couverte par le tableau. En examinant uniquement les conducteurs blessés mortellement dont le test d'alcoolémie était positif, on constate que plus de 80 % avaient un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale (c'est-à-dire plus de 80 mg %), alors qu'environ 8 % seulement avaient un taux variant entre 50 et 80 mg %. La figure 1 donne le nombre de conducteurs décédés, le nombre de conducteurs ayant subi un test d'alcoolémie, le nombre de ceux dont le test était positif et le nombre de ceux dont les facultés étaient affaiblies aux termes de la loi, pour chaque mois de la période 1973-1982. Ainsi est indiqué clairement par ce graphique un

schéma régulier, et cohérent mensuellement, des décès de conducteurs. Ces données ont été soumises à des analyses de séries chronologiques (Gottman 1981, McCleary et Hay 1980) afin d'étudier la nature quantitative des courbes. Dans tous les cas, les analyses de séries chronologiques ont révélées une tendance saisonnière hautement significative. Cette tendance, naturellement, est apparente à la figure 1. Les décès de conducteurs (et les décès liés à l'alcool) atteignent leurs plus haut niveau au cours des mois d'été et leur plus bas niveau au cours des mois d'hiver. Lorsque cette tendance saisonnière est supprimée mathématiquement, le niveau réel du processus fluctue d'année en année, mais ces changements de niveau ne sont pas significatifs et doivent être attribués à une "dérive aléatoire"; réflétant peut-être la nature probalistique des accidents de la circulation ainsi que d'autres facteurs plus intangibles (comme l'état de l'économie). En résumé, les analyses de séries chronologiques confirment la persistance du problème des accidents liés à l'alcool en dépit de nos efforts au cours des dix dernières années.

Au cours des dix dernières années, la période des fêtes, de décembre à janvier, a été la cible principale de contre-mesures, dont les campagnes-éclair de surveillance renforcée et les campagnes de presse. La figure 2A) donne

le pourcentage de conducteurs blessés mortellement dans des accidents d'automobiles pour lesquels il a été constaté qu'ils avaient bu ou qu'ils avaient, aux termes de la loi, les facultés affaiblies au moment de leur mort, au cours de la période décembre-janvier de 1973 à 1982. Un sous-ensemble de ce pourcentage, les accidents mortels impliquant un seul véhicule sont indiqués à la figure 2B). Étant donné que les accidents n'impliquant qu'un seul véhicule mettent en cause un seul conducteur, tenu dans la plupart des cas responsable de l'accident, ils sont souvent utilisés comme index plus précis du rôle joué par l'alcool dans les accidents mortels. L'ensemble de ces données montre clairement que le renforcement de l'effort de répression à cette époque de l'année n'a pas réussi à produire une réduction substantielle globale des décès de la circulation dus à l'alcool au cours de cette période. Ces données n'indiquent pas néanmoins l'efficacité (ou l'inéfficacité) des programmes locaux d'action ni celui des efforts intensifs fournis par les provinces. Les données révèlent néanmoins la résistance frappante du problème global à tous ces efforts, et ce en dépit d'une conscience nationale aiguë du problème à cette époque de l'année.

2.3 L'âge

Nous présentons au tableau 3 la répartition selon l'âge des conducteurs blessés mortellement dans des accidents de la circulation entre 1973 et 1982. La répartition selon l'âge demeure constante tout au long de cette décennie, les conducteurs âgés de 20 à 25 ans étant le plus souvent impliqués, suivis des conducteurs de 26 à 35 ans.

La proportion de jeunes conducteurs (16-19 ans) décédés a décru quelque peu au cours de la période, réflétant peut-être le nombre proportionnellement plus petit de détenteurs de permis de conduire dans ce groupe d'âge.

Les répartitions du taux d'alcoolémie en fonction de l'âge du conducteur sont indiquées au tableau 4A) (1973) à 4J (1982). L'examen de ces tableaux montre que la répartition du taux d'alcoolémie en fonction de l'âge du conducteur est restée relativement constante au cours de la décennie. La proportion de conducteurs jugés avoir bu est moindre chez les jeunes conducteurs (19 ans et moins); elle s'accroît chez les conducteurs âgés de 20 à 45 ans, pour décroître à nouveau chez les conducteurs plus âgés (46 ans et plus). Les plus jeunes conducteurs et les conducteurs les plus âgés sont ceux qui sont le plus susceptibles d'avoir un taux

d'alcoolémie relativement bas (80 mg % et moins) par rapport aux conducteurs âgés de 20 à 45 ans, lesquels sont le plus susceptibles d'avoir un taux d'alcoolémie supérieur à 150 mg%.

2.4 Le sexe du conducteur

Les conducteurs masculins ont traditionnellement été surepréssentés dans les accidents mortels de la circulation particulièrement dans ceux où l'alcool joue un rôle. Dans l'ensemble, les décès de conducteurs masculins surpassent ceux des conducteurs féminins dans une proportion de 6 à 1 environ. Le tableau 5 donne la répartition masculine et féminine des décès de conducteurs pour chaque année de 1973 à 1982. Le tableau montre clairement qu'en proportion le nombre de conducteurs féminins impliqués dans des accidents mortels s'est accru de 1973 à 1982.

La répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction du sexe est aussi indiquée au tableau 5. Ici encore, les hommes plus que les femmes sont susceptibles d'avoir bu et d'avoir un taux d'alcoolémie élevé (150 mg% et plus) au moment de leur mort. Toutefois, à cet égard, il est important de noter le rôle de plus en plus grand que joue l'alcool dans les décès des conductrices.

La figure 3 montre, pour chaque mois des dix années, la proportion de femmes par rapport à l'ensemble total des décès de conducteurs et la proportion de décès où l'alcool a joué un rôle et où c'est une femme qui a été victime. Les analyses de séries chronologiques de ces données indiquent une tendance significative à la hausse dans les deux cas. Donc, non seulement les conductrices sont-elles plus souvent impliquées dans des accidents mortels de la circulation, mais il est de plus en plus fréquent que l'alcool soit en cause.

2.5 Le genre d'accidents

Le tableau 6 donne la répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement selon que l'accident (A.) n'a impliqué qu'un véhicule unique (V.U.) ou plusieurs véhicules (P.V.). Sur la période de dix ans, les A.P.V. ont constamment constitué environ 56 % des décès de conducteurs. L'alcool joue un rôle dans environ 75 % des accidents mortels V.U. et dans 45 % des A.P.V. L'une des explications que l'on donne à cela est que dans les accidents impliquant plusieurs véhicules, certains des conducteurs impliqués survivent et ne subissent pas de tests d'alcoolémie. Nous pouvons donc nous attendre à un pourcentage plus élevé de A.P.V. où l'alcool joue un rôle

que ce qui est indiqué. Enfin, dans une proportion plus grande, les décès A.V.U. impliquent des taux d'alcoolémie plus élevés (supérieurs à 150 mg%).

Les accidents n'impliquant qu'un seul véhicule écartent toute confusion sur l'influence d'un second conducteur qui aurait pu être responsable de l'accident mais pour lequel on ne dispose d'aucun test sanguin d'alcoolémie, soit parce qu'on a procédé à aucun test, soit parce que les blessures subies n'ont pas été mortelles. C'est pourquoi les A.V.U. servent souvent d'indicateurs plus sophistiqués du rôle joué par l'alcool dans les accidents mortels de la route. En fait, il est plus probable que l'alcool joue un rôle dans les accidents survenant au cours de l'année les jeudi, vendredi et samedi; aussi ces accidents ont-ils été isolés pour plus ample étude. La figure 4 donne le nombre mensuel total de décès chez les conducteurs de VU qui se sont produits durant les nuits de "la fin de semaine", le nombre total de tests d'alcoolémie, les tests positifs et ceux dont le taux d'alcoolémie est supérieure à 80 mg %. Les analyses de séries chronologiques de ces données révèlent une tendance saisonnière hautement significative, encore une fois, fort apparente à la figure 4. Si l'on supprime cette tendance saisonnière, certaines fluctuations demeurent au niveau du processus, mais ces fluctuations sont dues au hasard et ne sont pas significatives. Le rôle de l'alcool dans les accidents mortels de V.U. est donc resté fort constant au cours de la décennie qui fait l'objet de l'étude.

3.0 LES CARACTERISTIQUES DES VICTIMES ET DES ACCIDENTS COMME FONCTION DU TAUX D'ALCOOLEMIE

Traditionnellement, les conducteurs qui boivent ont été regroupés en fonction des diverses fourchettes de taux d'alcoolémie pour comparaison selon plusieurs facteurs. Le tableau 7 donne les fourchettes de taux d'alcoolémie en fonction du genre d'accident et du sexe du conducteur, répartis sur une décennie. Plusieurs aspects de ce tableau sont dignes de mention. À un taux d'alcoolémie de 0, les conducteurs blessés mortellement dans des A.P.V. sont beaucoup plus nombreux que dans les A.V.U., dans un rapport allant presque de 3 à 1. Ce rapport devient de 1 à 1 à des taux d'alcoolémie variant entre 50 et 80 mg % et s'inverse à des taux d'alcoolémie supérieurs à 80 mg %, de sorte que les accidents mortels V.U. dépassent les P.V. dans un rapport allant presque de 2 à 1. Ce qui montre qu'il est beaucoup plus probable que l'alcool joue un rôle dans les accidents mortels V.U. et à une plus grande concentration que dans les accidents mortels P.V. Une plus grande proportion des A.V.U.mortels qui se produisent au cours des nuits de fins de semaine implique un conducteur qui a bu par rapport aux A.V.U. en général.

Les hommes dépassent les femmes dans un rapport de 6 à 1 chez les conducteurs blessés mortellement. Comme l'indique le tableau 7, il est plus probable que les hommes aient un taux d'alcoolémie élevé. C'est pourquoi le problème des accidents causés par l'alcool met d'abord et avant tout en cause les conducteurs masculins. Néanmoins, nous notons à nouveau que les constatations mentionnées précédemment (section 2.4) révèlent une proportion de femmes chez les conducteurs blessés mortellement en ayant un taux d'alcoolémie élevé qui s'est accrue significativement au cours des années.

Le tableau 8 donne les fourchettes de taux d'alcoolémie en fonction des groupes d'âge des conducteurs. Dans chaque fourchette de taux d'alcoolémie, une forte proportion de conducteurs blessés mortellement est âgée de 20 à 35 ans. Ce n'est pas surprenant puisque presque 50 % de tous les cas tombent dans ce groupe d'âge. Un examen attentif du tableau révèle en outre que les personnes de ce groupe d'âge sont plus susceptibles d'avoir des taux d'alcoolémie variant de modéré à élevé. Les jeunes conducteurs montrent une tendance à être impliqués dans des accidents mortels à des taux d'alcoolémie allant de faible à modéré, alors que le groupe d'âge des conducteurs plus âgés (55 ans et plus) comporte, en proportion, moins d'individus ayant un haut taux d'alcoolémie.

Les variables âge, sexe, genre d'accident, heure et jour de la semaine ont été insérées dans une analyse discriminante pour tenter d'opérer une distinction entre les cinq groupes de taux d'alcoolémie. Cette analyse toutefois n'est pas parvenue à utiliser avec succès les informations contenues dans les trois fourchettes intermédiaires de taux d'alcoolémie. Par la suite, la répartition a été faite en deux seulement, soit les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie positif et ceux ayant un taux négatif. Dans ce cas, l'analyse discriminatoire a pu correctement cataloguer 73 % des cas. Conformément à la fonction discriminante donc, un accident mortel où l'alcool joue un rôle a plus de chance de se produire entre 18 heures et 6 heures. Un seul véhicule est impliqué, le conducteur est de sexe masculin, il est "jeune" et l'accident a lieu en fin de semaine.

Malheureusement, l'obligation de diviser la répartition des taux d'alcoolémie en positifs et négatifs implique qu'on ne tient pas compte d'une grande quantité de renseignements qui pourraient être fort utiles. Par exemple, un conducteur ayant un taux d'alcoolémie de 175 mg % se retrouve classé avec ceux ayant un taux de 25 mg % pour les fins de cette analyse. Aussi, pour tenter d'utiliser toutes les informations disponibles sur les taux d'alcoolémie, on a procédé à une régression multiple afin de prédire le taux

d'alcoolémie en fonction des mêmes variables que dans l'analyse discriminante. Fondamentalement, la fonction régressive multiple tente de prédire le taux d'alcoolémie des conducteurs blessés mortellement en utilisant les variables précitées. Se faisant, il est possible d'évaluer l'utilité des variables lorsqu'il s'agit de prédire le taux d'alcoolémie. Si nous avions une fonction (ou une équation) régressive multiple "parfaite", compte tenu des renseignements sur les variables contenues dans l'équation, nous pourrions prédire avec un haut degré de certitude le taux d'alcoolémie des conducteurs blessés mortellement.

La procédure de régression multiple a sélectionné, par élimination, les variables de l'équation par ordre d'importance relative. Cet ordre était : l'heure, le genre d'accident, le sexe du conducteur et le jour de la semaine. Quoique l'âge du conducteur soit une variable significative statistiquement, son importance relative dans l'équation de prédiction globale était négligeable. Ces variables ont permis d'expliquer 25 % des variations du taux d'alcoolémie. En termes simples, les informations fournies sur les variables incluses dans la régression multiple ont réduit l'erreur, par rapport à une prédiciton aveugle ou aléatoire, de 26 %. Ce qui montre qu'en vertu des variables de l'équation utilisée, le taux d'alcoolémie d'un conducteur peut être prédit. La prédiction comporte toujours néanmoins une part importante d'erreur.

4.0 COMPARAISONS INTERPROVINCIALES

Dans cette section nous étudions l'ampleur et les caractéristiques du problème des accidents causés par l'alcool dans chacune des sept provinces incluses dans la base de données sur les accidents mortels. Les tableaux de cette section sont semblables à ceux des autres sections, sauf que chaque province est indiquée séparément et que seules y sont incluses les données de 1979 à 1982. Les graphiques d'accidents mortels, année par année, de chaque province fluctuent considérablement dans bien des des cas, à cause d'un trop petit échantillonnage. Par exemple, à l'Île-du-Prince-Édouard en 1982 (tableau 9G), 53 % des accidents mortels de la circulation ont impliqué des piétons. Quoique comme pourcentage de l'ensemble des décès ce nombre soit presque le double des années antérieures, il faut remarquer que le nombre réel de piétons tués en 1982 à l'Île-du-Prince-Édouard se compare parfaitement au nombre des années antérieures. Aussi la plus grande prudence dans l'interprétation de ces nombres et pourcentages est-elle de mise.

4.1 Le genre de victime

Les tableaux 9A à 9G cataloguent les accidents mortels d'automobile pour chacune des sept provinces en fonction du

genre de victime. Quoique le nombre absolu d'accidents mortels de la circulation varie considérablement d'une province à l'autre, la proportion dans laquelle sont représentés les différents genres de victimes est relativement constante pour toutes les provinces et toutes les années. Les conducteurs constituent approximativement 50 % des décès dans toutes les provinces, les passagers 30 % et les piétons de 15 à 20 %.

4.2 Le taux d'alcoolémie

Le tableau 10 donne la répartition du taux d'alcoolémie des conducteurs décédés pour chaque province. Le nombre de tests d'alcoolémie chez les victimes varie de élevé, environ 83 % en Ontario, à faible, 57 % en Colombie-Britannique et au Nouveau-Brunswick. Il est intéressant de noter que les provinces ayant le taux le plus bas d'examens ont aussi la proportion la plus basse de cas de taux d'alcoolémie zéro. Il semblerait que dans certaines provinces les victimes aient plus de chance de subir un test lorsqu'il y a suspiscion raisonnable d'ébriété. En général, le problème des accidents causés par l'alcool est tout aussi répandu partout dans le pays, aucune province n'étant plus affligée qu'une autre.

4.3 L'âge

Le tableau 11 donne la répartition selon l'âge des conducteurs blessés mortellement dans chaque province. La répartition selon l'âge est fort constante dans toutes les provinces, la seule exception étant une tendance dans les provinces des prairies à une proportion légèrement supérieure de décès de jeunes conducteurs (17 ans et moins).

Les tableaux 12A à F donnent la répartition des taux d'alcoolémie des conducteurs blessés mortellement en fonction de l'âge pour chaque province à l'exception de l'Île-du-Prince-Édouard. Le nombre d'accidents mortels dans cette province étant si petit, toute comparaison est virtuellement dénuée de toute signification. De plus, ce petit nombre pourrait permettre d'identifier certains cas individuels, ce qui violerait les accords conclus avec les organismes provinciaux sur la confidentialité des données fournies.

Les différents taux de tests alcoolémiques selon les provinces et les groupes d'âge compliquent les comparaisons interprovinciales. En outre, le fractionnement des données selon l'âge et la fourchette de taux alcoolémique réduit grandement le nombre de cas, accroissant l'incertitude au

niveau des pourcentages. Ainsi toute tentative de comparaison entre provinces sur les différences de répartition de taux d'alcoolémie par groupes d'âges serait hautement spéculative.

4.4 Le sexe

La répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction du sexe pour chaque province est présentée au tableau 13. La proportion de conductrices décédées est quelque peu inférieure dans les provinces maritimes par rapport au reste du pays. Dans toutes les provinces, il est plus probable que les conducteurs masculins blessés mortellement aient bu plus que les femmes et aussi que leur taux d'alcoolémie dépasse la limite légale.

4.5 Le genre d'accident

La répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement en fonction du genre d'accidents est fort semblable dans chacune des sept provinces étudiées (tableau 14). On trouve plus souvent de l'alcool, et à des niveaux plus élevés, chez les conducteurs blessés mortellement dans les accidents impliquant un véhicule unique (A.V.U.) que dans les accidents impliquant plusieurs

véhicules (A.P.V.). La proportion d'A.V.U. et d'A.P.V. diffère quelque peu par province, les A.P.V. prédominant dans toutes les provinces, sauf en Colombie-Britannique et dans l'Île-du-Prince-Édouard.

4.6 Le genre de véhicules

La répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs blessés mortellement est présentée en fonction du genre de véhicule pour chaque province dans le tableau 15. Ici encore, vu le petit nombre de décès et les possibilités d'identification de cas individuels, les données de l'Île-du-Prince-Édouard ont été exclues. Dans toutes les provinces, la majorité des décès de conducteurs implique une automobile. Les camions et les camions-remorques sont responsables de 12 à 20 % des décès de conducteurs, l'exception étant les provinces des prairies où ces véhicules sont impliqués dans une proportion plus grande d'accidents mortels. Le Manitoba et le Nouveau-Brunswick ont une proportion plus élevée de conducteurs de motocyclettes et de vélomoteurs blessés mortellement comparée aux autres provinces.

La répartition du taux d'alcoolémie chez les conducteurs de différents genres de véhicules révèle une tendance

intéressante. Dans presque toutes les provinces, les conducteurs de camions et de camions-remorques ont une proportion plus élevée de décès avec des taux d'alcoolémie dépassant 150 mg %. Les conducteurs blessés mortellement de remorques tractées avaient une proportion relativement basse de taux d'alcoolémie positif; toutefois le petit nombre de cas dans bien des provinces oblige à la précaution la plus extrême dans l'interprétation des différences interprovinciales entre décès de conducteurs de remorques tractées.

5.0 BIBLIOGRAPHIE

Gottman, J.M. 1981. Time Series Analysis: A Comprehensive Introduction for Social Scientists. Cambridge: Cambridge University Press.

McCleary, R. et Hay, R.A. 1980. Applied Time Series Analysis for the Social Sciences. Beverely Hills: Sage Publications.

Simpson, H. et Heayn, B., 1975. Alcohol and Drug Determinations in Traffic Fatalities: A Survey of the Practices of Coroners and Testing Laboratories. Ottawa: Proceedings of the Annual Conference of the La Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.

Simpson, H.M., Warren, R.A. and Page-Valin, L. 1977. Analysis of Fatal Traffic Crashes in Canada, 1974-1975. Focus: The Impaired Driver. Ottawa: La Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.

Warren, R.A. et Simpson, H.M. 1980. Effect of measurement assumption on estimations of the risk of collision. Accident Analysis and Prevention 12: 143-150.

6.0 ANNEXES

ALCOOL ET ACCIDENTS DE LA ROUTE MORTELS AU CANADA:
UN COUP D'OEIL D'ORDRE STATISTIQUE SUR LEUR AMPLEUR
ET LEUR PERSISTANCE

TABLEAUX ET FIGURES

TABLEAU 1

GENRE DE VICTIMES BLESSEES MORTELLEMENT ET ANNEES DU DECES[1]
(SEPT PROVINCES)

GENRE DE VICTIMES :

ANNÉE		CONDUCTEUR	PASSAGER	PIÉTON	INCONNU	TOTAL
1973	N	1776	1181	646	39	3642
	(%)	(48.8)	(32.4)	(17.7)	(1.1)	(100)
1974	N	1963	1258	766	52	4039
	(%)	(48.6)	(31.1)	(19.0)	(1.3)	(100)
1975	N	1862	1182	723	42	3809
	(%)	(48.9)	(31.0)	(19.0)	(1.1)	(100)
1976	N	1640	1143	544	27	3354
	(%)	(48.9)	(34.1)	(16.2)	(0.8)	(100)
1977	N	1695	1048	583	26	3352
	(%)	(50.6)	(31.3)	(17.4)	(0.8)	(100)
1978	N	1601	929	633	43	3206
	(%)	(49.9)	(29.0)	(19.7)	(1.3)	(100)
1979	N	1846	1065	672	29	3612
	(%)	(51.1)	(29.5)	(18.6)	(0.8)	(100)
1980	N	1832	1118	670	42	3662
	(%)	(50.0)	(30.5)	(18.3)	(1.1)	(100)
1981	N	1879	1111	668	25	3683
	(%)	(51.0)	(30.2)	(18.1)	(0.7)	(100)
1982	N	1571	839	513	16	2939
	(%)	(53.5)	(28.5)	(17.5)	(0.5)	(100)

1 Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de fermes.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 2

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE CHEZ LES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT[1]

(SEPT PROVINCES)

ANNÉE	NOMBRE DE CONDUCTEURS	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
1973	1776	1356 (76.4)	568 (41.9)	56 (4.1)	73 (5.4)	233 (17.2)	426 (31.4)
1974	1962	1505 (76.7)	659 (43.8)	91 (6.0)	79 (5.2)	235 (15.6)	441 (29.3)
1975	1862	1480 (79.5)	614 (41.5)	108 (7.3)	81 (5.5)	211 (14.3)	466 (31.5)
1976	1640	1266 (77.2)	517 (40.8)	73 (5.8)	78 (6.2)	182 (14.4)	416 (32.9)
1977	1695	1262 (74.5)	525 (41.6)	89 (7.1)	65 (5.2)	189 (15.0)	394 (31.2)
1978	1601	1209 (75.5)	513 (42.4)	78 (6.5)	50 (4.1)	162 (13.4)	406 (33.6)
1979	1846	1334 (72.3)	566 (42.4)	90 (6.7)	53 (4.0)	191 (14.3)	434 (32.5)
1980	1832	1233 (67.3)	501 (40.6)	85 (6.9)	56 (4.5)	174 (14.1)	417 (33.8)
1981	1879	1400 (74.5)	538 (38.4)	92 (6.6)	47 (3.4)	221 (15.8)	502 (35.9)
1982	1571	1182 (75.2)	474 (40.1)	74 (6.3)	54 (4.6)	171 (14.5)	409 (34.6)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 3

RÉPARTITION PAR ÂGES DES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT[1]

(SEPT PROVINCES)

ANNÉE		<15	16-17	18-19	20-25	26-35	36-45	46-55	>55	TOTAL
1973	N	13	104	231	460	322	183	182	262	1757
	(%)	(0.7)	(5.9)	(13.1)	(26.2)	(18.3)	(10.4)	(10.4)	(14.9)	(100)
1974	N	32	130	237	486	357	222	200	275	1939
	(%)	(1.7)	(6.7)	(12.2)	(25.1)	(18.4)	(11.4)	(10.3)	(14.2)	(100)
1975	N	22	146	230	434	318	207	195	294	1846
	(%)	(1.2)	(7.9)	(12.5)	(23.5)	(17.2)	(11.2)	(10.6)	(15.9)	(100)
1976	N	22	115	185	413	312	158	167	262	1634
	(%)	(1.3)	(7.0)	(11.3)	(25.3)	(19.1)	(9.7)	(10.2)	(16.0)	(100)
1977	N	48	125	187	423	303	198	151	260	1695
	(%)	(2.8)	(7.4)	(11.0)	(25.0)	(17.9)	(11.7)	(8.9)	(15.3)	(100)
1978	N	24	118	187	411	319	171	131	235	1596
	(%)	(1.5)	(7.4)	(11.7)	(25.8)	(20.0)	(10.7)	(8.2)	(14.7)	(100)
1979	N	24	126	208	482	398	195	132	273	1838
	(%)	(1.3)	(6.9)	(11.3)	(26.2)	(21.7)	(10.6)	(7.2)	(14.9)	(100)
1980	N	26	112	193	461	388	215	159	275	1829
	(%)	(1.4)	(6.1)	(10.6)	(25.2)	(21.2)	(11.8)	(8.7)	(15.0)	(100)
1981	N	29	110	193	466	428	219	162	266	1873
	(%)	(1.5)	(5.9)	(10.3)	(24.9)	(22.9)	(11.7)	(8.6)	(14.2)	(100)
1982	N	27	79	143	392	332	202	133	254	1562
	(%)	(1.7)	(5.1)	(9.2)	(25.1)	(21.3)	(12.9)	(8.5)	(16.3)	(100)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 4A

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE EN FONCTION DE L'ÂGE DU CONDUCTEUR[1] : 1973

(SEPT PROVINCES)

ÂGE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
<16	13 (0.7)	6 (46.2)	3 (50.0)	0 (0.0)	2 (33.3)	0 (0.0)	1 (16.7)
16-17	104 (5.9)	77 (74.0)	32 (41.6)	5 (6.5)	8 (10.4)	18 (23.4)	14 (18.2)
18-19	231 (13.1)	172 (74.5)	60 (34.9)	16 (9.3)	15 (8.7)	43 (25.0)	38 (22.1)
20-25	460 (26.2)	360 (78.3)	125 (34.7)	17 (4.7)	21 (5.8)	79 (21.9)	118 (32.8)
26-35	322 (18.3)	264 (82.0)	100 (37.9)	5 (2.9)	8 (3.0)	41 (15.5)	110 (41.7)
36-45	183 (10.4)	152 (83.1)	55 (36.2)	7 (4.6)	5 (3.3)	20 (13.2)	65 (42.8)
46-55	182 (10.4)	144 (79.1)	69 (47.9)	3 (2.1)	4 (2.8)	18 (12.5)	50 (34.7)
>55	262 (14.9)	172 (65.6)	118 (68.6)	3 (1.7)	8 (4.7)	14 (8.1)	29 (16.9)
TOTAL	1757 (100)	1347 (76.7)	562 (41.7)	56 (4.2)	71 (5.3)	233 (17.3)	425 (31.6)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 4B

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE EN FONCTION DE L'ÂGE DU CONDUCTEUR[1] : 1974

(SEPT PROVINCES)

ÂGE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
<16	32 (1.7)	13 (40.6)	7 (53.8)	3 (23.1)	0 (0.0)	1 (0.4)	2 (0.5)
16-17	130 (6.7)	104 (80.0)	50 (48.1)	8 (7.7)	14 (13.5)	15 (14.4)	17 (16.3)
18-19	237 (12.2)	175 (73.8)	71 (40.6)	12 (6.9)	12 (6.9)	40 (22.9)	40 (22.9)
20-25	486 (25.1)	392 (80.7)	148 (37.8)	31 (7.9)	22 (5.6)	85 (21.7)	106 (27.0)
26-35	357 (28.4)	281 (78.7)	101 (35.9)	10 (3.6)	12 (4.3)	42 (14.9)	116 (41.3)
36-45	222 (11.4)	181 (81.5)	73 (40.3)	12 (6.6)	5 (2.8)	12 (6.6)	79 (43.6)
46-55	200 (10.3)	154 (77.0)	76 (49.4)	5 (3.2)	8 (5.2)	18 (11.7)	47 (30.5)
>55	275 (14.2)	189 (68.7)	125 (66.1)	9 (4.8)	5 (2.6)	20 (10.6)	30 (15.9)
TOTAL	1939 (100)	1489 (76.8)	651 (43.7)	90 (6.0)	78 (5.2)	233 (15.6)	437 (29.3)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 4C

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE EN FONCTION DE L'ÂGE DU CONDUCTEUR[1] : 1975

(SEPT PROVINCES)

ÂGE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
<16	22 (1.2)	11 (50.0)	6 (54.5)	1 (9.2)	0 (0.0)	2 (18.2)	2 (18.2)
16-17	146 (7.9)	109 (74.7)	51 (46.8)	11 (10.1)	9 (8.3)	21 (19.3)	17 (15.6)
18-19	230 (12.5)	204 (88.7)	71 (34.8)	21 (10.3)	19 (9.3)	46 (22.5)	47 (23.0)
20-25	434 (23.5)	355 (81.8)	128 (36.1)	23 (6.5)	18 (5.1)	57 (16.1)	129 (36.3)
26-35	318 (17.2)	269 (84.6)	93 (34.6)	13 (4.8)	16 (5.9)	42 (15.6)	105 (39.0)
36-45	207 (11.2)	169 (81.6)	65 (38.5)	15 (8.9)	7 (4.1)	13 (7.7)	69 (40.8)
46-55	195 (10.6)	159 (81.5)	77 (48.4)	8 (5.0)	4 (8.8)	14 (8.8)	56 (35.2)
>55	294 (15.9)	198 (67.3)	188 (59.6)	16 (8.1)	8 (4.0)	15 (7.6)	41 (20.7)
TOTAL	1846 (100)	1474 (79.8)	609 (41.3)	108 (7.3)	81 (5.5)	210 (14.2)	466 (31.6)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 4D

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE EN FONCTION DE L'ÂGE DU CONDUCTEUR[1] : 1976

(SEPT PROVINCES)

ÂGE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
<16	22 (1.3)	14 (63.6)	9 (64.3)	1 (7.1)	2 (14.3)	2 (14.3)	0 (0.0)
16-17	115 (7.0)	79 (68.7)	38 (48.2)	5 (6.3)	10 (12.7)	14 (17.7)	12 (15.2)
18-19	185 (11.3)	149 (80.5)	45 (30.2)	10 (6.7)	17 (11.4)	35 (23.5)	42 (28.2)
20-25	413 (25.3)	335 (81.1)	105 (31.3)	16 (4.8)	24 (7.2)	56 (16.7)	134 (40.0)
26-35	312 (19.1)	255 (81.7)	90 (35.3)	16 (6.3)	12 (4.7)	39 (15.3)	98 (38.4)
36-45	158 (9.7)	125 (79.1)	51 (40.8)	4 (3.2)	4 (3.2)	15 (12.0)	51 (40.8)
46-55	167 (10.2)	128 (76.6)	65 (50.8)	7 (5.5)	2 (1.6)	8 (6.3)	46 (35.9)
>55	262 (16.0)	176 (67.2)	113 (64.2)	14 (8.0)	6 (3.4)	12 (6.8)	31 (17.6)
TOTAL	1634 (100)	1261 (77.2)	516 (40.9)	73 (5.8)	77 (6.1)	181 (14.4)	414 (32.8)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 4E

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE EN FONCTION DE L'ÂGE DU CONDUCTEUR[1] : 1977

(SEPT PROVINCES)

ÂGE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
<16	48 (2.8)	28 (58.3)	10 (35.7)	2 (7.1)	4 (14.3)	1 (3.6)	11 (39.3)
16-17	125 (7.4)	85 (68.0)	39 (45.9)	6 (7.1)	3 (3.5)	19 (22.4)	18 (21.2)
18-19	187 (11.0)	145 (77.5)	41 (28.3)	8 (5.5)	18 (12.4)	44 (30.3)	34 (23.4)
20-25	423 (25.0)	317 (74.9)	92 (29.0)	23 (7.3)	23 (7.3)	60 (18.9)	119 (37.5)
26-35	303 (17.9)	328 (78.5)	89 (37.4)	9 (3.8)	7 (2.9)	34 (14.3)	99 (41.6)
36-45	198 (11.7)	156 (78.8)	76 (48.7)	11 (7.1)	4 (2.6)	16 (10.3)	49 (31.4)
46-55	151 (8.9)	122 (80.8)	62 (50.8)	10 (8.2)	4 (3.3)	9 (7.4)	37 (30.3)
>55	260 (15.3)	171 (65.8)	116 (67.8)	20 (11.7)	2 (1.2)	6 (3.5)	27 (15.8)
TOTAL	1695 (100)	1262 (74.5)	525 (41.6)	89 (7.1)	65 (5.2)	189 (15.0)	394 (31.2)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 4F

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE EN FONCTION DE L'ÂGE DU CONDUCTEUR[1] : 1978

(SEPT PROVINCES)

ÂGE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
< 16	24 (1.5)	11 (45.8)	5 (45.5)	1 (9.1)	0 (0.0)	2 (18.2)	3 (27.3)
16-17	118 (7.4)	91 (77.1)	45 (49.5)	11 (12.1)	5 (5.5)	16 (17.6)	14 (15.4)
18-19	187 (11.7)	138 (73.8)	42 (30.4)	15 (10.9)	13 (9.4)	25 (18.1)	43 (31.2)
20-25	411 (25.8)	323 (78.6)	103 (31.9)	22 (6.8)	14 (4.3)	60 (18.6)	124 (38.4)
26-35	319 (20.0)	254 (79.6)	108 (42.5)	6 (2.4)	11 (4.3)	26 (10.2)	103 (40.6)
36-45	171 (10.7)	133 (77.8)	51 (38.3)	6 (4.5)	5 (3.8)	13 (9.8)	58 (43.6)
46-55	131 (8.2)	107 (81.7)	58 (54.2)	7 (6.5)	0 (0.0)	8 (7.5)	34 (31.8)
> 55	235 (14.7)	149 (63.4)	99 (66.4)	10 (6.7)	2 (1.3)	12 (8.1)	26 (17.4)
TOTAL	1596 (100)	1206 (75.6)	511 (42.4)	78 (6.5)	50 (4.1)	162 (13.4)	405 (33.6)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 4G

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE EN FONCTION DE L'ÂGE DU CONDUCTEUR[1] : 1979

(SEPT PROVINCES)

ÂGE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
<16	24 (1.3)	14 (58.3)	12 (85.7)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (7.1)	1 (7.1)
16-17	126 (6,9)	91 (72.2)	42 (46.2)	9 (9.9)	6 (6.6)	24 (26.4)	10 (11.0)
18-19	208 (11.3)	160 (76.9)	57 (35.6)	10 (6.3)	6 (3.8)	34 (21.3)	53 (33.1)
20-25	482 (26.2)	360 (74.7)	118 (32.8)	31 (8.6)	20 (5.6)	73 (20.3)	118 (32.8)
26-35	398 (21.7)	286 (71.9)	102 (35.7)	16 (5.6)	8 (2.8)	39 (13.6)	121 (42.3)
36-45	195 (10.6)	141 (72.3)	65 (46.1)	9 (6.4)	3 (2.1)	9 (6.4)	55 (39.0)
46-55	132 (7.2)	110 (83.3)	50 (45.5)	7 (6.4)	3 (2.7)	4 (3.6)	46 (41.8)
>55	273 (14.9)	169 (61.9)	118 (69.8)	8 (4.7)	7 (4.1)	7 (4.1)	29 (17.2)
TOTAL	1838 (100)	1331 (72.4)	564 (42.4)	90 (6.8)	53 (4.0)	191 (14.4)	433 (32.5)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 4H

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE EN FONCTION DE L'ÂGE DU CONDUCTEUR[1] : 1980

(SEPT PROVINCES)

ÂGE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
<16	26 (1.4)	8 (30.8)	4 (50.0)	0 (0.0)	1 (12.5)	1 (12.5)	2 (25.0)
16-17	112 (6.1)	79 (70.5)	25 (31.6)	5 (6.3)	8 (10.1)	24 (30.4)	17 (21.5)
18-19	193 (10.6)	145 (75.1)	44 (30.3)	14 (9.7)	10 (6.9)	32 (22.1)	45 (31.0)
20-25	461 (25.2)	310 (67.2)	103 (33.2)	20 (6.5)	20 (6.5)	47 (15.2)	120 (38.7)
26-35	388 (21.2)	273 (70.4)	102 (37.4)	16 (5.9)	8 (2.9)	42 (15.4)	105 (38.5)
36-45	215 (11.8)	154 (71.6)	60 (39.0)	12 (7.8)	3 (1.9)	15 (9.7)	64 (41.6)
46-55	159 (8.7)	117 (73.6)	67 (57.3)	4 (3.4)	4 (3.4)	10 (8.5)	32 (27.4)
>55	275 (15.0)	147 (53.5)	96 (65.3)	14 (9.5)	2 (1.4)	3 (2.0)	32 (21.8)
TOTAL	1829 (100)	1233 (67.4)	501 (40.6)	85 (6.9)	56 (4.5)	174 (14.1)	417 (33.8)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 4I

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE EN FONCTION DE L'ÂGE DU CONDUCTEUR[1] : 1981

(SEPT PROVINCES)

ÂGE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
<16	29 (1.5)	10 (34.5)	7 (70.0)	0 (0.0)	1 (10.0)	2 (20.0)	0 (0.0)
16-17	110 (5.9)	72 (65.5)	26 (36.1)	7 (9.7)	7 (9.7)	14 (19.4)	18 (25.0)
18-19	193 (10.3)	149 (77.2)	45 (30.2)	12 (8.1)	6 (4.0)	35 (23.5)	51 (34.2)
20-25	466 (24.9)	381 (81.8)	110 (28.9)	28 (7.3)	12 (3.1)	85 (22.3)	146 (38.3)
26-35	428 (22.9)	316 (73.8)	103 (32.6)	19 (6.0)	10 (3.2)	49 (15.5)	135 (42.7)
36-45	219 (11.7)	172 (78.5)	69 (40.1)	10 (5.8)	3 (1.7)	14 (8.1)	76 (44.2)
46-55	162 (8.6)	125 (77.2)	63 (50.4)	8 (6.4)	4 (3.2)	11 (8.8)	39 (31.2)
>55	266 (14.2)	170 (63.9)	114 (67.1)	8 (4.7)	4 (2.4)	11 (6.5)	33 (19.4)
TOTAL	1873 (100)	1395 (74.5)	537 (38.5)	92 (6.6)	47 (3.4)	221 (15.8)	498 (35.7)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 4J

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE EN FONCTION DE L'ÂGE DU CONDUCTEUR[1] : 1982

(SEPT PROVINCES)

ÂGE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
<16	27 (1.7)	11 (40.7)	7 (63.6)	1 (9.1)	0 (0.0)	1 (9.1)	2 (18.2)
16-17	79 (5.1)	62 (78.5)	24 (38.7)	5 (8.1)	2 (3.2)	13 (21.0)	18 (29.0)
18-19	143 (9.2)	105 (73.4)	31 (29.5)	11 (10.5)	9 (8.6)	22 (21.0)	32 (30.5)
20-25	392 (25.1)	310 (79.1)	93 (30.0)	21 (6.8)	20 (6.5)	61 (19.7)	115 (37.1)
26-35	332 (21.3)	265 (79.8)	88 (33.2)	11 (4.2)	13 (4.9)	43 (16.2)	110 (41.5)
36-45	202 (12.9)	154 (76.2)	61 (39.6)	10 (6.5)	3 (1.9)	17 (11.0)	63 (40.9)
46-55	133 (8.5)	104 (78.2)	53 (51.0)	5 (4.8)	2 (1.9)	7 (6.7)	37 (35.6)
>55	254 (16.3)	165 (65.0)	116 (70.3)	10 (6.1)	4 (2.4)	6 (3.6)	29 (17.6)
TOTAL	1562 (100.0)	1176 (75.3)	473 (40.2)	74 (6.3)	53 (4.5)	170 (14.5)	406 (34.5)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 5

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE EN FONCTION DU SEXE DU CONDUCTEUR[1]
(SEPT PROVINCES)

ANNÉE	SEXE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
1973	Masc.	1573	1210	476	47	62	218	407
		(88.8)	(76.9)	(39.3)	(3.9)	(5.1)	(18.0)	(33.6)
	Fém.	198	144	90	9	11	15	19
		(11.2)	(72.7)	(62.5)	(6.3)	(7.6)	(10.4)	(13.2)
1974	Masc.	1720	1326	538	83	74	218	413
		(87.9)	(77.1)	(40.6)	(6.3)	(5.6)	(16.4)	(31.1)
	Fém.	237	175	119	8	5	16	27
		(12.1)	(73.8)	(68.0)	(4.6)	(2.9)	(9.1)	(15.4)
1975	Masc.	1620	1303	498	95	75	192	443
		(87.1)	(80.4)	(38.2)	(7.3)	(5.8)	(14.7)	(34.0)
	Fém.	240	176	115	13	6	19	23
		(12.9)	(73.3)	(65.3)	(7.4)	(3.4)	(10.8)	(13.1)
1976	Masc.	1436	1113	418	65	72	171	387
		(87.6)	(77.5)	(37.6)	(5.8)	(6.5)	(15.4)	(34.8)
	Fém.	203	152	98	8	6	11	29
		(12.4)	(74.9)	(64.5)	(5.3)	(3.9)	(7.2)	(19.1)
1977	Masc.	1410	1064	391	81	57	171	364
		(83.2)	(75.5)	(36.7)	(7.6)	(5.4)	(16.1)	(34.2)
	Fém.	284	197	133	8	8	18	30
		(16.8)	(69.4)	(67.5)	(4.1)	(4.1)	(9.1)	(15.2)

TABLEAU 5 (suite)

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE EN FONCTION DU SEXE DU CONDUCTEUR[1]
(SEPT PROVINCES)

ANNÉE	SEXE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
1978	Masc.	1324	1007	385	65	45	141	371
		(82.8)	(76.1)	(38.2)	(6.5)	(4.5)	(14.0)	(36.8)
	Fém.	276	202	128	13	5	21	35
		(17.2)	(73.2)	(63.4)	(6.4)	(2.5)	(10.4)	(17.3)
1979	Masc.	1573	1142	443	81	46	175	397
		(85.3)	(72.6)	(38.8)	(7.1)	(4.0)	(15.3)	(34.8)
	Fém.	272	191	122	9	7	16	37
		(14.7)	(70.2)	(63.9)	(4.7)	(3.7)	(8.4)	(19.4)
1980	Masc.	1534	1037	383	74	46	158	376
		(83.7)	(67.6)	(36.9)	(7.1)	(4.4)	(15.2)	(36.3)
	Fém.	298	196	118	11	10	16	41
		(16.3)	(65.8)	(60.2)	(5.6)	(5.1)	(8.2)	(20.9)
1981	Masc.	1574	1185	408	76	41	197	463
		(83.8)	(75.3)	(34.4)	(6.4)	(3.5)	(16.6)	(39.1)
	Fém.	304	215	130	16	6	24	39
		(16.2)	(70.7)	(60.5)	(7.4)	(2.8)	(11.2)	(18.1)
1982	Masc.	1291	976	355	58	44	152	367
		(82.2)	(75.6)	(36.4)	(5.9)	(4.5)	(15.6)	(37.6)
	Fém.	279	205	119	15	10	19	42
		(17.8)	(73.5)	(58.0)	(7.3)	(4.9)	(9.3)	(20.5)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984

TABLEAU 6

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE CHEZ LES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT EN FONCTION DU GENRE D'ACCIDENT [1]
(SEPT PROVINCES)

ANNÉE DE DÉCÈS	GENRE D'ACCIDENT	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
1973	AVU	718	567	143	18	32	122	252
		(41.2)	(79.0)	(25.2)	(3.2)	(5.6)	(21.5)	(44.4)
	APV	1026	768	422	37	40	104	165
		(58.8)	(74.9)	(54.9)	(4.8)	(5.2)	(13.5)	(21.5)
1974	AVU	817	640	187	25	41	135	252
		(42.8)	(78.3)	(29.2)	(3.9)	(6.4)	(21.1)	(39.4)
	APV	1091	835	462	63	37	97	176
		(57.2)	(76.5)	(55.3)	(7.5)	(4.4)	(11.6)	(21.1)
1975	AVU	773	634	161	38	42	123	270
		(42.3)	(82.0)	(25.4)	(6.0)	(6.6)	(19.4)	(42.6)
	APV	1053	824	446	68	37	84	189
		(57.7)	(78.3)	(54.1)	(8.3)	(4.5)	(10.2)	(22.9)
1976	AVU	713	570	137	24	47	108	254
		(43.6)	(79.9)	(24.0)	(4.2)	(8.2)	(18.9)	(44.6)
	APV	922	694	379	49	31	74	161
		(56.4)	(75.3)	(54.6)	(7.1)	(4.5)	(10.7)	(23.2)
1977	AVU	740	554	129	34	29	121	241
		(43.8)	(74.9)	(23.3)	(6.1)	(5.2)	(21.8)	(43.5)
	APV	948	704	395	55	36	66	152
		(56.2)	(74.3)	(56.1)	(7.8)	(5.1)	(9.4)	(21.6)

TABLEAU 6 (suite)

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE CHEZ LES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT EN FONCTION DU GENRE D'ACCIDENT [1]
(SEPT PROVINCES)

ANNÉE DE DÉCÈS	GENRE D'ACCIDENT	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
1978	AVU	688	528	129	31	22	86	260
		(43.1)	(76.7)	(24.4)	(5.9)	(4.2)	(16.3)	(49.2)
	APV	907	677	383	47	27	75	145
		(56.9)	(74.6)	(56.6)	(6.9)	(4.0)	(11.1)	(21.4)
1979	AVU	763	551	147	33	28	98	245
		(41.3)	(72.2)	(26.7)	(6.0)	(5.1)	(17.8)	(44.5)
	APV	1083	783	419	57	25	93	189
		(58.7)	(72.3)	(53.5)	(7.3)	(3.2)	(11.9)	(24.1)
1980	AVU	775	543	133	23	26	106	255
		(42.4)	(70.1)	(24.5)	(4.2)	(4.8)	(19.5)	(47.0)
	APV	1054	690	368	62	30	68	162
		(57.6)	(65.5)	(53.3)	(9.0)	(4.3)	(9.9)	(23.5)
1981	AVU	860	649	136	31	21	134	327
		(45.8)	(75.5)	(21.0)	(4.8)	(3.2)	(20.6)	(50.4)
	APV	1017	751	402	61	26	87	175
		(54.2)	(73.8)	(53.5)	(8.1)	(3.5)	(11.6)	(23.3)
1982	AVU	717	567	125	28	25	105	284
		(45.8)	(79.1)	(22.0)	(4.9)	(4.4)	(18.5)	(50.1)
	APV	849	612	346	46	29	66	125
		(54.2)	(72.1)	(56.5)	(7.5)	(4.7)	(10.8)	(20.4)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.
Abréviations : AVU : accidents impliquant un véhicule unique; APV : accident impliquant plusieurs véhicules.
Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 7

FOURCHETTES DE TAUX D'ALCOOLÉMIE SELON LE GENRE D'ACCIDENT ET LE SEXE DU CONDUCTEUR[1]
(SEPT PROVINCES, 1973-1982)

FOURCHETTES DE T.A.		NOMBRES APV	NOMBRES AVU	RAPPORT APV/AVU	NOMBRE DE AVU EN FIN DE SEM., LA NUIT	RAPPORT VU/PV (NFS)	MASC.	FÉM.	RAPPORT MASC/FÉM.
ZÉRO	N	4022	1427	2.8: 1	114	12.5: 1	4295	1172	3.7: 1
	%	(54.8)	(24.6)		(8.1)		(37.8)	(63.2)	
1 - 49	N	545	285	1.9: 1	53	5.4: 1	725	110	6.6: 1
	%	(7.4)	(4.9)		(3.7)		(6.4)	(5.9)	
50 - 80	N	318	313	1.0: 1	94	3.3: 1	562	74	7.6: 1
	%	(4.3)	(5.4)		(6.6)		(4.9)	(4.0)	
81 - 150	N	814	1138	0.7: 1	390	2.9: 1	1793	175	10.2: 1
	%	(11.1)	(19.6)		(27.5)		(15.8)	(9.4)	
> 150	N	1639	2640	0.6: 1	765	3.5: 1	3988	322	12.4: 1
	%	(22.3)	(45.5)		(54.0)		(35.1)	(17.4)	
TOTAL	N	(7338)	5803	1.3: 1	1416	4.1: 1	11363	1853	6.1: 1
	%	(100)	(100)		(100)		(100)	(100)	

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Abréviations : APV : accidents impliquant plusieurs véhicules; AVU : accidents impliquant un véhicule unique; et AVU(NFS) : accidents impliquant un véhicule unique, la nuit, en fin de semaine.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 8

FOURCHETTES DE TAUX D'ALCOOLÉMIE EN FONCTION DES GROUPES D'ÂGE DES CONDUCTEURS [1]
(SEPT PROVINCES, 1973-1982)

GROUPES D'ÂGE DES CONDUCTEURS

FOURCHETTES DE T.A.		<16	16-17	18-19	20-25	26-35	36-45	46-55	>55	TOTAL
ZÉRO	N	70	372	507	1125	976	626	640	1133	5449
	%	(1.3)	(6.8)	(9.3)	(20.6)	(17.9)	(11.5)	(11.7)	(20.8)	(100)
1 - 49	N	9	72	129	232	121	96	64	112	835
	%	(1.1)	(8.6)	(15.4)	(27.8)	(14.5)	(11.5)	(7.7)	(13.4)	(100)
50 - 80	N	10	72	125	194	105	42	35	48	631
	%	(1.6)	(11.4)	(19.8)	(30.7)	(16.6)	(6.7)	(5.5)	(7.6)	(100)
81 - 150	N	13	178	356	663	397	144	107	106	1964
	%	(0.7)	(9.1)	(18.1)	(33.8)	(20.2)	(7.3)	(5.4)	(5.4)	(100)
> 150	N	24	155	425	1229	1102	629	424	307	4295
	%	(0.6)	(3.6)	(9.9)	(28.6)	(25.7)	(14.6)	(9.9)	(7.1)	(100)
TOTAL	N	126	849	1542	3443	2701	1537	1270	1706	13174
	%	(1.0)	(6.4)	(11.7)	(26.1)	(20.5)	(11.7)	(9.6)	(12.9)	(100)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 9A

GENRES DE VICTIMES BLESSÉES MORTELLEMENT[1]
(COLOMBIE-BRITANNIQUE, 1979 - 1982)

GENRES DE VICTIMES :

ANNÉE		CONDUCTEURS	PASSAGERS	PIÉTONS	INCONNUS	TOTAL
1979	N	395	192	141	7	735
	(%)	(53.7)	(26.1)	(19.2)	(1.0)	(100)
1980	N	408	243	123	6	780
	(%)	(52.3)	(31.2)	(15.8)	(0.8)	(100)
1981	N	428	273	135	0	836
	(%)	(51.2)	(32.7)	(16.1)	(0.0)	(100)
1982	N	325	167	94	4	590
	(%)	(55.1)	(28.3)	(15.9)	(0.7)	(100)
TOTAL	N	1556	875	493	17	2941
	(%)	(52.9)	(29.8)	(16.8)	(0.6)	(100)

TABLEAU 9B

GENRES DE VICTIMES BLESSÉES MORTELLEMENT[1]
(ALBERTA, 1979-1982)

GENRES DE VICTIMES :

ANNÉE		CONDUCTEURS	PASSAGERS	PIÉTONS	INCONNUS	TOTAL
1979	N	369	222	76	8	675
	(%)	(54.7)	(32.9)	(11.3)	(1.2)	(100)
1980	N	345	200	82	25	652
	(%)	(52.9)	(30.7)	(12.6)	(3.8)	(100)
1981	N	350	242	106	11	709
	(%)	(49.4)	(34.1)	(15.0)	(1.6)	(100)
1982	N	295	146	75	3	519
	(%)	(56.8)	(28.1)	(14.5)	(0.6)	(100)
TOTAL	N	1359	810	339	47	2555
	(%)	(53.2)	(31.7)	(13.3)	(1.8)	(100)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route, 1984.

TABLEAU 9C

GENRES DE VICTIMES BLESSÉES MORTELLEMENT[1]
(SASKATCHEWAN, 1979 - 1982)

GENRES DE VICTIMES :

ANNEE		CONDUCTEURS	PASSAGERS	PIETONS	INCONNUS	TOTAL
1979	N	133	88	40	3	264
	(%)	(50.4)	(33.3)	(15.2)	(1.1)	(100)
1980	N	115	109	40	2	266
	(%)	(43.2)	(41.0)	(15.0)	(0.8)	(100)
1981	N	144	76	39	6	265
	(%)	(54.3)	(28.7)	(14.7)	(2.3)	(100)
1982	N	132	82	28	2	244
	(%)	(54.1)	(33.6)	(11.5)	(0.8)	(100)
TOTAL	N	524	355	147	13	1039
	(%)	(50.4)	(34.2)	(14.1)	(1.3)	(100)

TABLEAU 9D

GENRES DE VICTIMES BLESSÉES MORTELLEMENT[1]
(MANITOBA, 1979-1982)

GENRES DE VICTIMES :

ANNEE		CONDUCTEURS	PASSAGERS	PIETONS	INCONNUS	TOTAL
1979	N	92	53	39	0	184
	(%)	(50.0)	(28.8)	(21.2)	(0.0)	(100)
1980	N	83	56	39	0	178
	(%)	(46.6)	(31.5)	(21.9)	(0.0)	(100)
1981	N	93	54	49	0	196
	(%)	(47.4)	(27.6)	(25.0)	(0.0)	(100)
1982	N	73	55	32	0	160
	(%)	(45.6)	(34.4)	(20.0)	(0.0)	(100)
TOTAL	N	341	218	159	0	718
	(%)	(47.5)	(30.4)	(22.1)	(0.0)	(100)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route, 1984.

TABLEAU 9E

GENRES DE VICTIMES BLESSÉES MORTELLEMENT[1]
(ONTARIO, 1979 - 1982)

GENRES DE VICTIMES :

ANNÉE		CONDUCTEURS	PASSAGERS	PIÉTONS	INCONNUS	TOTAL
1979	N	703	426	323	10	1462
	(%)	(48.1)	(29.1)	(22.1)	(0.7)	(100)
1980	N	763	425	333	9	1530
	(%)	(49.9)	(27.8)	(21.8)	(0.6)	(100)
1981	N	766	407	291	6	1470
	(%)	(52.1)	(27.7)	(19.8)	(0.4)	(100)
1982	N	641	324	235	5	1205
	(%)	(53.2)	(26.9)	(19.5)	(0.4)	(100)
TOTAL	N	2873	1582	1182	30	5667
	(%)	(50.7)	(27.9)	(20.8)	(0.5)	(100)

TABLEAU 9F

GENRES DE VICTIMES BLESSÉES MORTELLEMENT[1]
(NOUVEAU-BRUNSWICK, 1979-1982)

GENRES DE VICTIMES :

ANNÉE		CONDUCTEURS	PASSAGERS	PIÉTONS	INCONNUS	TOTAL
1979	N	138	79	44	1	262
	(%)	(52.7)	(30.2)	(16.8)	(0.4)	(100)
1980	N	105	73	44	0	222
	(%)	(47.3)	(32.9)	(19.8)	(0.0)	(100)
1981	N	92	50	42	2	186
	(%)	(49.5)	(26.9)	(22.6)	(1.1)	(100)
1982	N	100	63	41	2	206
	(%)	(48.5)	(30.6)	(19.9)	(1.0)	(100)
TOTAL	N	435	265	171	5	876
	(%)	(49.7)	(30.3)	(19.5)	(0.6)	(100)

1 Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route, 1984.

TABLEAU 10

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE CHEZ LES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT PAR PROVINCES[1]
(1979 - 1982)

PROVINCE	NOMBRE DE CONDUCTEURS	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
COLOMBIE-BRITANNIQUE	1556	906 (58.2)	316 (34.9)	49 (5.4)	34 (3.8)	141 (15.6)	366 (40.4)
ALBERTA	1359	917 (67.5)	383 (41.8)	80 (8.7)	29 (3.2)	127 (13.8)	298 (32.5)
SASKATCHEWAN	524	391 (74.6)	176 (45.0)	29 (7.4)	17 (4.3)	37 (9.5)	132 (33.8)
MANITOBA	341	272 (79.8)	103 (37.9)	18 (6.6)	18 (6.6)	42 (15.4)	91 (33.5)
ONTARIO	2875	2380 (82.8)	1016 (42.7)	149 (6.3)	93 (3.9)	360 (15.1)	762 (32.0)
NOUVEAU-BRUNSWICK	435	254 (58.4)	72 (28.3)	16 (6.3)	19 (7.5)	46 (18.1)	101 (39.8)
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD	40	29 (72.5)	13 (44.8)	0 (0.0)	0 (0.0)	4 (13.8)	12 (41.4)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 11

RÉPARTITION PAR ÂGES ET PAR PROVINCES DES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT
(1979 - 1982)

PROVINCE		<16	16-17	18-19	20-25	26-35	36-45	46-55	>55	TOTAL
COLOMBIE-BRITANNIQUE	N	16	85	165	374	333	187	122	261	1543
	%	(1.0)	(5.5)	(10.7)	(24.2)	(21.6)	(12.1)	(7.9)	(16.9)	(100)
ALBERTA	N	25	100	128	354	321	143	99	186	1356
	%	(1.8)	(7.4)	(9.4)	(26.1)	(23.7)	(10.5)	(7.3)	(13.7)	(100)
SASKATCHEWAN	N	18	46	59	122	75	65	46	92	523
	%	(3.4)	(8.8)	(11.3)	(23.3)	(14.3)	(12.4)	(8.8)	(17.6)	(100)
MANITOBA	N	10	26	36	78	62	33	35	57	337
	%	(3.0)	(7.7)	(10.7)	(23.1)	(18.4)	(9.8)	(10.4)	(16.9)	(100)
ONTARIO	N	29	150	301	740	656	344	249	404	2873
	%	(1.0)	(5.2)	(10.5)	(25.8)	(22.8)	(12.0)	(8.7)	(14.1)	(100)
NOUVEAU-BRUNSWICK	N	7	19	45	123	91	50	34	61	430
	%	(1.6)	(4.4)	(10.5)	(28.6)	(21.2)	(11.6)	(7.9)	(14.2)	(100)
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD	N	1	1	3	10	8	9	1	7	40
	%	(2.5)	(2.5)	(7.5)	(25.0)	(20.0)	(22.5)	(2.5)	(17.5)	(100)

Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 12A

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE CHEZ LES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT EN FONCTION DE L'ÂGE[1]
(COLOMBIE-BRITANNIQUE 1979 - 1982)

ÂGE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
<16	16 (1.0)	5 (31.3)	3 (60.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	2 (40.0)
16-17	85 (5.5)	45 (52.9)	14 (31.1)	1 (2.2)	1 (2.2)	15 (33.3)	14 (31.1)
18-19	165 (10.7)	104 (63.0)	24 (23.1)	6 (5.8)	4 (3.8)	18 (17.3)	52 (50.0)
20-25	374 (24.2)	233 (62.3)	71 (30.5)	14 (6.0)	11 (4.7)	50 (21.5)	87 (37.3)
26-35	333 (21.6)	187 (56.2)	54 (28.9)	9 (4.8)	7 (3.7)	30 (16.0)	87 (46.5)
36-45	187 (12.1)	125 (66.8)	36 (28.8)	11 (8.8)	1 (0.8)	11 (8.8)	66 (52.8)
46-55	122 (7.9)	89 (73.0)	38 (42.7)	5 (5.6)	5 (5.6)	8 (9.0)	33 (37.1)
>55	261 (16.9)	113 (43.3)	75 (66.4)	3 (2.7)	4 (3.5)	9 (8.0)	22 (19.5)
TOTAL	1543 (100)	901 (58.4)	315 (35.0)	49 (5.4)	33 (3.7)	141 (15.6)	363 (40.3)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 12B

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE CHEZ LES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT EN FONCTION DE L'ÂGE[1]
(ALBERTA 1979 - 1982)

ÂGE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
<16	25 (1.8)	11 (44.0)	7 (63.6)	0 (0.0)	1 (9.1)	3 (27.3)	0 (0.0)
16-17	100 (7.4)	70 (70.0)	26 (37.1)	10 (14.3)	3 (4.3)	16 (22.9)	15 (21.4)
18-19	128 (9.4)	94 (73.4)	31 (33.0)	4 (4.3)	4 (4.3)	23 (24.5)	32 (34.0)
20-25	354 (26.1)	252 (71.2)	81 (32.1)	25 (9.9)	9 (3.6)	35 (13.9)	102 (40.5)
26-35	321 (23.7)	218 (67.9)	78 (35.8)	19 (8.7)	6 (2.8)	32 (14.7)	83 (38.1)
36-45	143 (10.5)	102 (71.3)	51 (50.0)	8 (7.8)	3 (2.9)	10 (9.8)	30 (29.4)
46-55	99 (7.3)	67 (67.7)	39 (58.2)	5 (7.5)	0 (0.0)	3 (4.5)	20 (29.9)
>55	186 (13.7)	101 (54.3)	69 (68.3)	9 (8.9)	3 (3.0)	5 (5.0)	15 (14.9)
TOTAL	1356 (100)	915 (67.5)	382 (41.7)	80 (8.7)	29 (3.2)	127 (13.9)	297 (32.5)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 12C

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE CHEZ LES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT EN FONCTION DE L'ÂGE[1]
(SASKATCHEWAN 1979 - 1982)

ÂGE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
<16	18 (3.4)	9 (50.0)	6 (66.7)	1 (11.1)	0 (0.0)	1 (11.1)	1 (11.1)
16-17	46 (8.8)	38 (82.6)	15 (39.5)	4 (10.5)	7 (18.4)	5 (13.2)	7 (18.4)
18-19	59 (11.3)	46 (78.0)	20 (43.5)	7 (15.2)	1 (2.2)	5 (10.9)	13 (28.3)
20-25	122 (23.3)	94 (77.0)	28 (29.8)	8 (8.5)	6 (6.4)	15 (16.0)	37 (39.4)
26-35	75 (14.3)	60 (80.0)	25 (41.7)	4 (6.7)	2 (3.3)	4 (6.7)	25 (41.7)
36-45	65 (12.4)	41 (63.1)	19 (46.3)	1 (2.4)	0 (0.0)	2 (4.9)	19 (46.3)
46-55	46 (8.8)	39 (84.8)	20 (51.3)	0 (0.0)	0 (0.0)	4 (10.3)	15 (38.5)
>55	92 (17.6)	63 (68.5)	43 (68.3)	4 (6.3)	1 (1.6)	1 (1.6)	14 (22.2)
TOTAL	523 (100)	390 (74.6)	176 (45.1)	29 (7.4)	17 (4.4)	37 (9.5)	131 (33.6)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 12D

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE CHEZ LES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT EN FONCTION DE L'ÂGE[1]
(MANITOBA 1979 - 1982)

ÂGE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
<16	10 (3.0)	2 (20.0)	2 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
16-17	26 (7.7)	24 (92.3)	4 (16.7)	4 (16.7)	4 (16.7)	7 (29.2)	5 (20.8)
18-19	36 (10.7)	28 (77.8)	6 (21.4)	1 (3.6)	3 (10.7)	8 (28.6)	10 (35.7)
20-25	78 (23.1)	65 (83.3)	21 (32.3)	4 (6.2)	2 (3.1)	11 (16.9)	27 (41.5)
26-35	62 (18.4)	54 (87.1)	21 (38.9)	2 (3.7)	5 (9.3)	8 (14.8)	18 (33.3)
36-45	33 (9.8)	27 (81.8)	8 (29.6)	1 (3.7)	2 (7.4)	6 (22.2)	10 (37.0)
46-55	35 (10.4)	29 (82.9)	15 (51.7)	3 (10.3)	1 (3.4)	0 (0.0)	10 (34.5)
>55	57 (16.9)	40 (70.2)	26 (65.0)	3 (7.5)	1 (2.5)	1 (2.5)	9 (22.5)
TOTAL	337 (100)	269 (79.8)	103 (38.3)	18 (6.7)	18 (6.7)	41 (15.2)	89 (33.1)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 12E

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE CHEZ LES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT EN FONCTION DE L'ÂGE[1]
(ONTARIO 1979 - 1982)

ÂGE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
<16	29 (1.0)	14 (48.3)	10 (71.4)	0 (0.0)	1 (7.1)	1 (7.1)	2 (14.3)
16-17	150 (5.2)	113 (75.3)	51 (45.1)	6 (5.3)	8 (7.1)	28 (24.8)	20 (17.7)
18-19	301 (10.5)	261 (86.7)	90 (34.5)	26 (10.0)	15 (5.7)	63 (24.1)	67 (25.7)
20-25	740 (25.8)	629 (85.0)	203 (32.3)	45 (7.2)	35 (5.6)	135 (21.5)	211 (33.5)
26-35	656 (22.8)	554 (84.4)	199 (35.9)	24 (4.3)	18 (3.2)	84 (15.2)	229 (41.3)
36-45	344 (12.0)	290 (84.3)	130 (44.8)	18 (6.2)	5 (1.7)	23 (7.9)	114 (39.3)
46-55	249 (8.7)	212 (85.1)	115 (54.2)	10 (4.7)	5 (2.4)	17 (8.0)	65 (30.7)
>55	404 (14.1)	307 (76.0)	218 (71.0)	20 (6.5)	6 (2.0)	9 (2.9)	54 (17.6)
TOTAL	2873 (100)	2380 (82.8)	1016 (42.7)	149 (6.3)	93 (3.9)	360 (15.1)	762 (32.0)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 12F

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE CHEZ LES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT EN FONCTION DE L'ÂGE[1]
(NOUVEAU-BRUNSWICK 1979 - 1982)

ÂGE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
<16	7 (1.6)	1 (14.3)	1 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
16-17	19 (4.4)	13 (68.4)	6 (46.2)	1 (7.7)	0 (0.0)	4 (30.8)	2 (15.4)
18-19	45 (10.5)	25 (55.6)	6 (24.0)	3 (12.0)	4 (16.0)	6 (24.0)	6 (24.0)
20-25	123 (28.6)	81 (65.9)	18 (22.2)	4 (4.9)	9 (11.1)	19 (23.5)	31 (38.3)
26-35	91 (21.2)	60 (65.9)	14 (23.3)	4 (6.7)	1 (1.7)	12 (20.0)	29 (48.3)
36-45	50 (11.6)	30 (60.0)	9 (30.0)	2 (6.7)	1 (3.3)	3 (10.0)	15 (50.0)
46-55	34 (7.9)	19 (55.9)	6 (31.6)	1 (5.3)	2 (10.5)	0 (0.0)	10 (52.6)
>55	61 (14.2)	22 (36.1)	10 (45.5)	1 (4.5)	2 (9.1)	2 (9.1)	7 (31.8)
TOTAL	430 (100)	251 (58.4)	70 (27.9)	16 (6.4)	19 (7.6)	46 (18.3)	100 (39.8)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

TABLEAU 13

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE CHEZ LES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT EN FONCTION DU SEXE[1]
(SEPT PROVINCES, 1979 - 1982)

PROVINCE	SEXE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAS TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
COLOMBIE-BRITANNIQUE	MASC.	1298	763	246	40	26	124	327
		(83.4)	(58.8)	(32.2)	(5.2)	(3.4)	(16.3)	(42.9)
	FÉM.	258	143	70	9	8	17	39
		(16.6)	(55.4)	(49.0)	(6.3)	(5.6)	(11.9)	(27.3)
ALBERTA	MASC.	1118	756	286	62	22	117	269
		(82.4)	(67.6)	(37.8)	(8.2)	(2.9)	(15.5)	(35.6)
	FÉM.	239	159	96	17	7	10	29
		(17.6)	(66.5)	(60.4)	(10.7)	(4.4)	(6.3)	(18.2)
SASKATCHEWAN	MASC.	437	328	139	25	15	31	118
		(83.4)	(75.1)	(42.4)	(7.6)	(4.6)	(9.5)	(36.0)
	FÉM.	87	63	37	4	2	6	14
		(16.6)	(72.4)	(58.7)	(6.3)	(3.2)	(9.5)	(22.2)
MANITOBA	MASC.	283	223	76	17	13	38	79
		(83.0)	(78.8)	(34.1)	(7.6)	(5.8)	(17.0)	(35.4)
	FÉM	58	49	27	1	5	4	12
		(17.0)	(84.5)	(55.1)	(2.0)	(10.2)	(8.2)	(24.5)
ONTARIO	MASC.	2406	2014	776	130	84	322	702
		(83.7)	(83.7)	(38.5)	(6.5)	(4.2)	(16.0)	(34.9)
	FÉM.	467	366	240	19	9	38	60
		(16.3)	(78.4)	(65.6)	(5.2)	(2.5)	(10.4)	(16.4)
NOUVEAU-BRUNSWICK	MASC.	393	230	56	15	17	46	96
		(90.6)	(58.5)	(24.3)	(6.5)	(7.4)	(20.0)	(41.7)
	FÉM.	41	24	16	1	2	0	5
		(9.4)	(58.5)	(66.7)	(4.2)	(8.3)	(0.0)	(20.8)

TABLEAU 13 (Suite)

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE CHEZ LES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT EN FONCTION DU SEXE[1]
(LES SEPT PROVINCES, 1979 - 1982)

PROVINCE	SEXE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAS TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
ÎLE-DU-PRINCE ÉDOUARD	MASC.	37 (92.5)	26 (70.3)	10 (38.5)	0 (0.0)	0 (0.0)	4 (15.4)	12 (46.2)
	FÉM.	3 (7.5)	3 (100.0)	3 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984

TABLEAU 14

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE CHEZ LES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT EN FONCTION DU GENRE D'ACCIDENT[1]
(SEPT PROVINCES, 1979 - 1982)

PROVINCE	GENRE D'ACCIDENTS	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
COLOMBIE-BRITANNIQUE	AVU	800 (51.5)	496 (62.0)	113 (22.8)	24 (4.8)	17 (3.4)	92 (18.5)	250 (50.4)
	APV	753 (48.5)	409 (54.3)	202 (49.4)	25 (6.1)	17 (4.2)	49 (12.0)	116 (28.4)
ALBERTA	AVU	492 (36.3)	351 (71.3)	92 (26.2)	22 (6.3)	9 (2.6)	60 (17.1)	168 (47.9)
	APV	865 (63.7)	565 (65.3)	290 (51.3)	58 (10.3)	20 (3.5)	67 (11.9)	130 (23.0)
SASKATCHEWAN	AVU	238 (45.4)	178 (74.8)	49 (27.5)	10 (5.6)	9 (5.1)	20 (11.2)	90 (50.6)
	APV	286 (54.6)	213 (74.5)	127 (59.6)	19 (8.9)	8 (3.8)	17 (8.0)	42 (19.7)
MANITOBA	AVU	162 (47.8)	138 (85.2)	22 (15.9)	6 (4.3)	13 (9.4)	32 (23.2)	65 (47.1)
	APV	177 (52.2)	133 (75.1)	80 (60.2)	12 (9.0)	5 (3.8)	10 (7.5)	26 (19.5)
ONTARIO	AVU	1194 (41.6)	1001 (83.8)	241 (24.1)	49 (4.9)	42 (4.2)	209 (20.9)	460 (46.0)
	APV	1678 (58.4)	1379 (82.2)	775 (56.2)	100 (7.3)	51 (3.7)	151 (10.9)	302 (21.9)
NOUVEAU-BRUNSWICK	AVU	207 (47.8)	131 (63.3)	21 (16.0)	4 (3.1)	10 (7.6)	26 (19.8)	70 (53.4)
	APV	226 (52.2)	123 (54.4)	51 (41.5)	12 (9.8)	9 (7.3)	20 (16.3)	31 (25.2)

TABLEAU 14 (Suite)

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE CHEZ LES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT EN FONCTION DU GENRE D'ACCIDENT[1]
(SEPT PROVINCES, 1979 - 1982)

PROVINCE	GENRE D'ACCIDENTS	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
ÎLE-DU-PRINCE ÉDOUARD	AVU	22 (55.0)	15 (68.2)	3 (20.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	4 (26.7)	8 (53.3)
	APV	18 (45.0)	14 (77.8)	10 (71.4)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	4 (28.6)

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984

TABLEAU 15

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE CHEZ LES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT EN FONCTION DU GENRE DE VÉHICULE[1]
(SIX PROVINCES, 1979 - 1982)

PROVINCE	GENRE DE VÉHICULE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAS TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
COLOMBIE-BRITANNIQUE	AUTO	949 (61.0)	564 (59.4)	206 (36.5)	22 (3.9)	23 (4.1)	84 (14.9)	229 (40.6)
	MOTO/VÉLOMO	207 (13.3)	118 (57.0)	33 (28.0)	12 (10.2)	5 (4.2)	30 (25.4)	38 (32.2)
	CAMION	312 (20.1)	177 (56.7)	49 (27.7)	12 (6.8)	5 (2.8)	21 (11.9)	90 (50.8)
	C.-R.	71 (4.6)	37 (52.1)	23 (62.2)	3 (8.1)	1 (2.7)	4 (10.8)	6 (16.2)
	AUTRES	17 (1.1)	10 (58.8)	5 (50.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	2 (20.0)	3 (30.0)
ALBERTA	AUTO	720 (53.0)	484 (67.2)	223 (46.1)	39 (8.1)	12 (2.5)	58 (12.0)	152 (31.4)
	MOTO/VÉLOMO.	152 (11.2)	88 (57.9)	29 (33.0)	12 (13.6)	3 (3.4)	19 (21.6)	25 (28.4)
	CAMION	424 (31.2)	309 (72.9)	104 (33.7)	25 (8.1)	13 (4.2)	49 (15.9)	118 (38.2)
	C.-R.	55 (4.0)	33 (60.0)	24 (72.7)	4 (12.1)	1 (3.0)	1 (3.0)	3 (9.1)
	AUTRES	8 (0.6)	3 (3.8)	3 (100)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
SASKATCHEWAN	AUTO	278 (53.1)	209 (75.2)	99 (47.4)	14 (6.7)	9 (4.3)	21 (10.0)	66 (31.6)
	MOTO/VÉLOMO.	59 (11.3)	35 (59.3)	15 (42.9)	3 (8.6)	3 (8.6)	4 (11.4)	10 (28.6)
	CAMION	166 (31.7)	132 (79.5)	50 (37.9)	11 (8.3)	5 (3.8)	12 (9.1)	54 (40.9)
	C.-R.	17 (3.2)	12 (70.6)	10 (83.3)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	2 (16.7)
	AUTRES	4 (0.8)	3 (75.0)	2 (66.7)	1 (33.3)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)

TABLEAU 15 (suite)

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE CHEZ LES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT EN FONCTION DU GENRE DE VÉHICULE[1]
(SIX PROVINCES, 1979 - 1982)

PROVINCE	GENRE DE VÉHICULE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAR TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ) ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150
MANITOBA	AUTO	192 (56.3)	159 (82.8)	71 (44.7)	10 (6.3)	9 (5.7)	20 (12.6)	49 (30.8)
	MOTO/ VÉLOMO.	61 (17.9)	43 (70.5)	14 (32.6)	5 (11.6)	3 (7.0)	12 (27.9)	9 (20.9)
	CAMION	77 (22.6)	61 (79.2)	14 (23.0)	3 (4.9)	6 (9.8)	10 (16.4)	28 (45.9)
	C.-R.	7 (2.1)	6 (85.7)	3 (50.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	3 (50.0)
	AUTRES	4 (1.2)	2 (50.0)	1 (33.3)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	2 (66.7)
ONTARIO	AUTO	2022 (70.4)	1674 (82.8)	720 (43.0)	92 (5.5)	66 (3.9)	250 (14.9)	546 (32.6)
	MOTO/ VÉLOMO.	370 (12.9)	300 (81.1)	106 (35.3)	27 (9.0)	21 (7.0)	60 (20.0)	86 (28.7)
	CAMION	365 (12.7)	313 (85.8)	120 (38.3)	24 (7.7)	4 (1.3)	46 (14.7)	119 (38.0)
	C.-R.	78 (2.7)	68 (87.2)	54 (79.4)	4 (5.9)	1 (1.5)	2 (2.9)	7 (10.3)
	AUTRES	38 (1.3)	25 (65.8)	16 (64.0)	2 (8.0)	1 (4.0)	2 (8.0)	4 (16.0)
NOUVEAU-BRUNSWICK	AUTO	287 (66.0)	167 (58.2)	42 (25.1)	12 (7.2)	14 (8.4)	31 (18.6)	68 (40.7)
	MOTO/ VÉLOMO.	77 (17.7)	40 (51.9)	10 (25.0)	3 (7.5)	2 (5.0)	11 (27.5)	14 (35.0)
	CAMION	53 (12.2)	36 (67.9)	16 (44.4)	1 (2.8)	1 (2.8)	4 (11.1)	14 (38.9)
	C.-R.	12 (2.8)	7 (58.3)	3 (42.9)	0 (0.0)	1 (14.3)	0 (0.0)	3 (42.9)
	AUTRES	6 (1.4)	4 (66.7)	1 (25.0)	0 (0.0)	1 (25.0)	0 (0.0)	2 (50.0)

TABLEAU 15 (suite)

RÉPARTITION DU TAUX D'ALCOOLÉMIE CHEZ LES CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT EN FONCTION DU GENRE DE VÉHICULE[1]
(SIX PROVINCES, 1979 - 1982)

PROVINCE	GENRE DE VÉHICULE	NOMBRE DE CONDUCTEURS (% DU TOTAL)	NOMBRE DE CONDUCTEURS AYANT SUBI UN TEST (% D'EXAMINÉS)	CONDUCTEURS EXAMINÉS PAS TAUX D'ALCOOLÉMIE (% DU NOMBRE EXAMINÉ)				
				ZÉRO	1 - 49	50 - 80	81 - 150	>150

[1] Sont exclues les victimes d'accidents de bicyclettes, de motoneiges et de tracteurs de ferme.

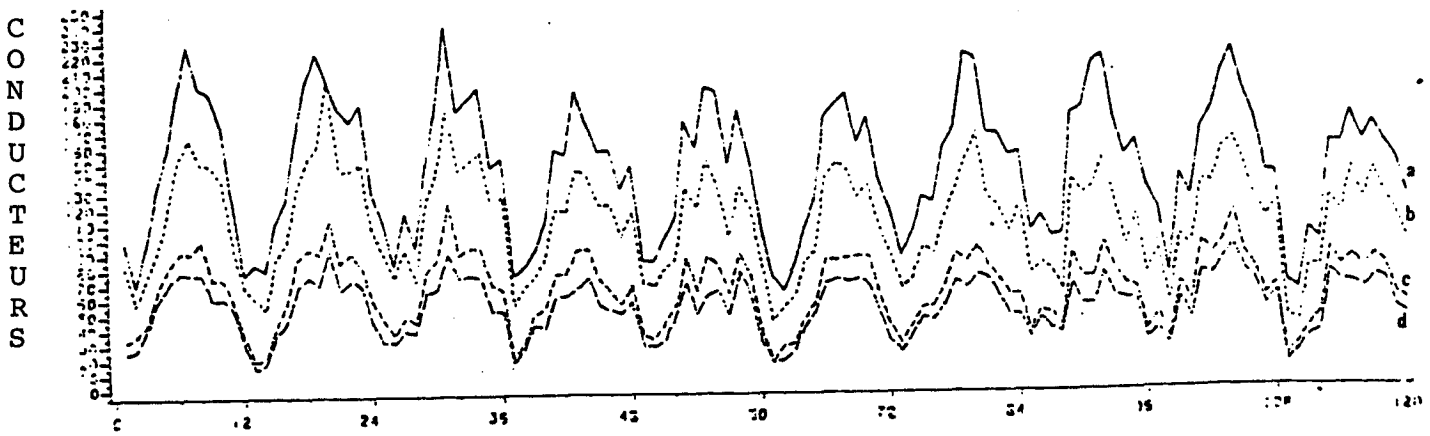
Abréviations : AUTO : automobile; MOTO/VÉLOMO. : motocyclette et vélomoteur; C.-R. camion remorque.

Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, 1984.

FIGURE 1

DÉCÈS DE CONDUCTEURS PAR MOIS ET PAR ANNÉE

(7 PROVINCES, 1973 À 1982)



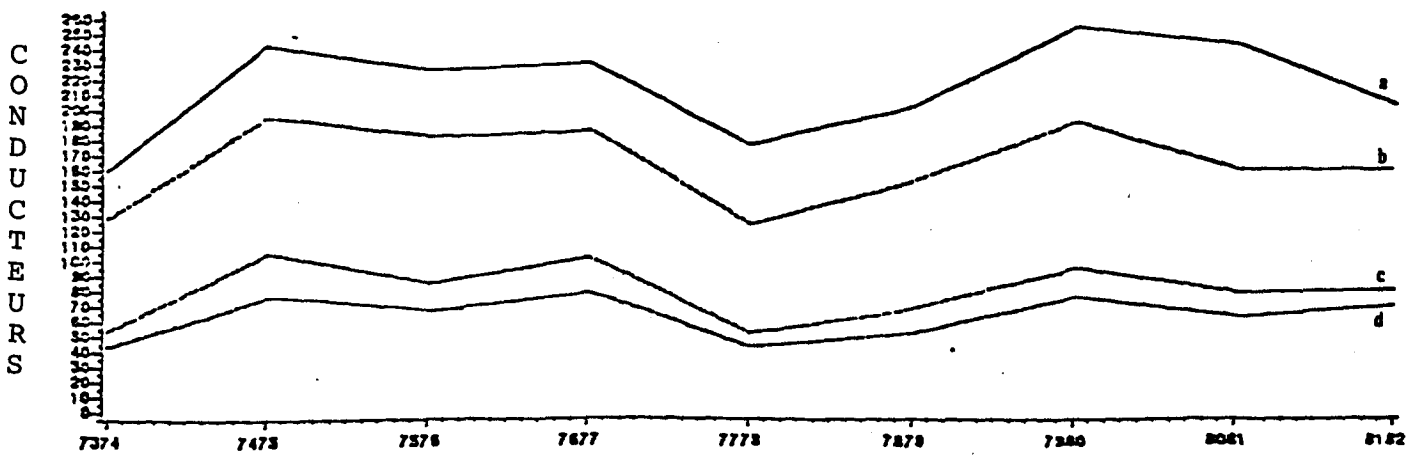
Janvier 1973 à décembre 1982

a - conducteurs
b - conducteurs ayant subi un test d'alcoolémie
c - conducteurs ayant un taux d'alcoolémie positif
d - conducteurs ayant un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE AU CANADA -- 1984

FIGURE 2A

ENSEMBLE DES DÉCÈS DE CONDUCTEURS (DÉCEMBRE/JANVIER)



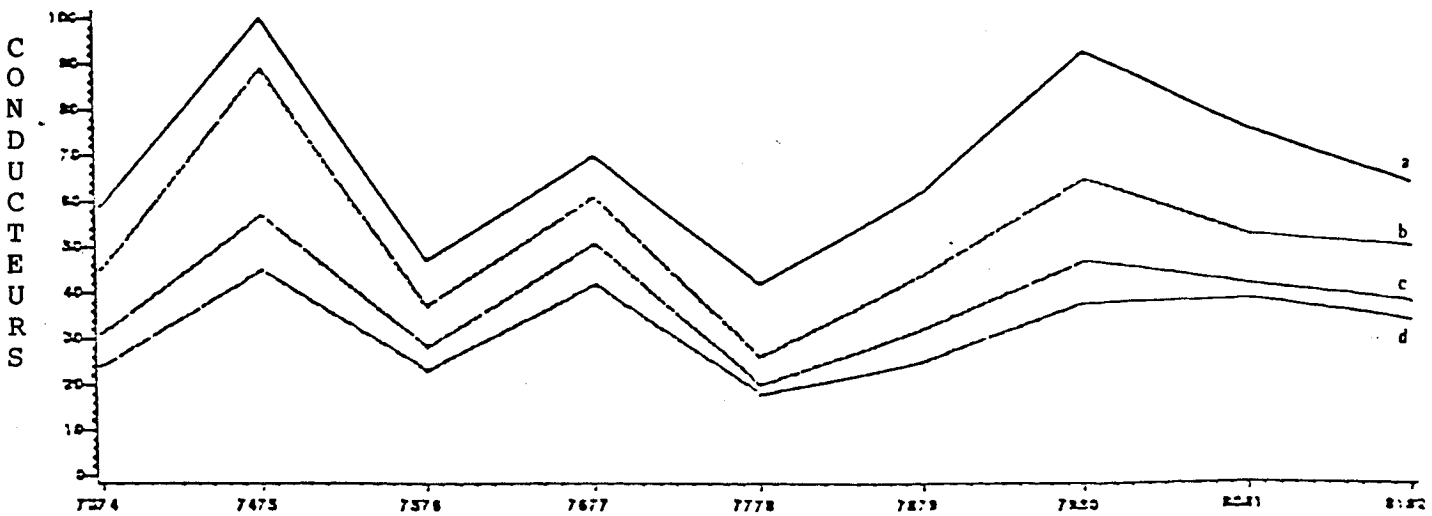
Période de décembre/janvier

a - conducteurs
b - conducteurs ayant subi un test d'alcoolémie
c - conducteurs ayant un taux d'alcoolémie positif
d - conducteurs ayant un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE AU CANADA -- 1984

FIGURE 2B

CONDUCTEURS MORTS DANS DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN SEUL VÉHICULE (DÉCEMBRE/JANVIER)



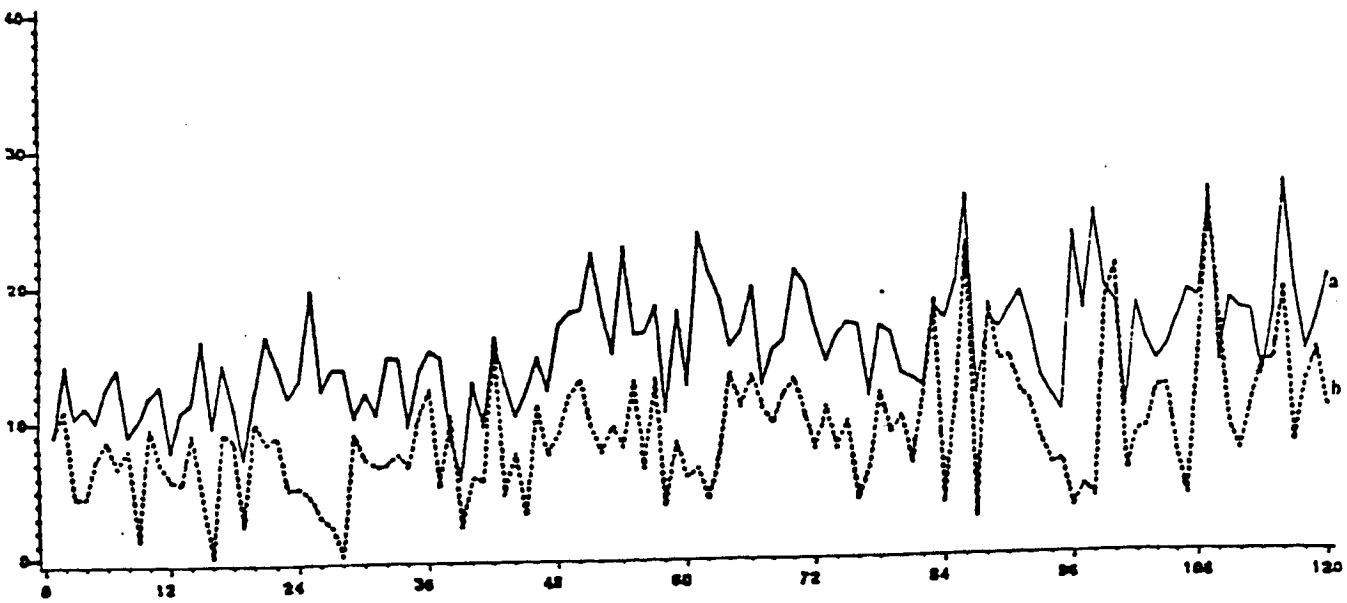
Période de décembre/janvier

a - conducteurs
b - conducteurs ayant subi un test d'alcoolémie
c - conducteurs ayant un taux d'alcoolémie positif
d - conducteurs ayant un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE AU CANADA -- 1984

FIGURE 3

POURCENTAGE DE CONDUCTRICES DÉCÉDÉES PAR MOIS ET PAR ANNÉE
(SEPT PROVINCES, 1973 À 1982)

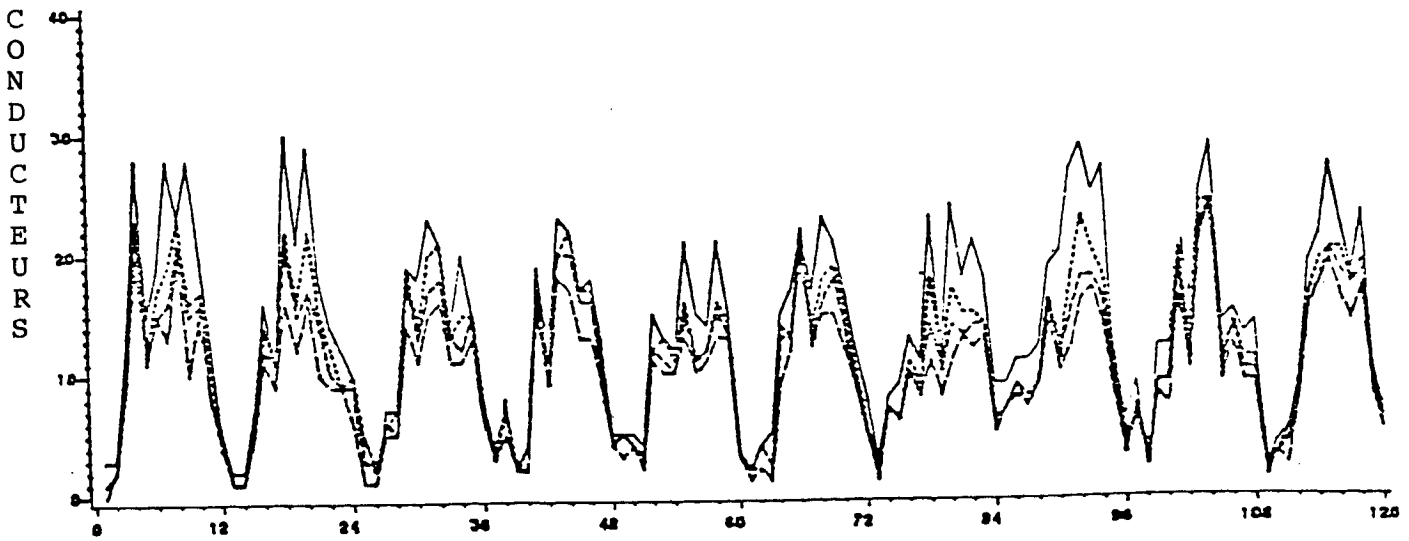


De janvier 1973 à décembre 1982

a - pourcentage de conductrices par rapport à l'ensemble des conducteurs
b - pourcentage de conductrices ayant un taux d'alcoolémie positif par rapport à l'ensemble des conducteurs ayant un taux d'alcoolémie positif

FIGURE 4

CONDUCTEURS BLESSÉS MORTELLEMENT DANS DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN SEUL VÉHICULE, LA NUIT, EN FIN DE SEMAINE, PAR MOIS ET PAR ANNÉE (SEPT PROVINCES, 1973 À 1982)



De janvier 1973 à décembre 1982

a - conducteurs
b - conducteurs ayant subi un test d'alcoolémie
c - conducteurs ayant un taux d'alcoolémie positif
d - conducteurs ayant un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE AU CANADA -- 1984

DEPT. OF JUSTICE
MIN. DE LA JUSTICE
JUL 3 1985
LIBRARY / BIBLIOTHÈQUE
CANADA