

**CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES –  
ESTIMATION DU NOMBRE DE COLLISIONS ET  
DES COÛTS AFFÉRENTS, 1999 À 2009**  
**Janvier 2012**

**madd** 

S. Pitel et R. Solomon  
Professeurs, Faculté de droit  
Université Western Ontario  
Janvier 2012

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Résumé</b>	<b>3</b>
<b>Section I : le modèle</b>	<b>4</b>
<b>Section II : Calcul des fréquences</b>	<b>6</b>
Tableau 1 : Nombre estimé de décès, de blessures, et de véhicules UDM – 1999 à 2009	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Tableau 2 : Pourcentage estimé de décès, de blessures, et de véhicules UDM liés à l'alcool – 1999 à 2009	7
Tableau 3 : Pourcentage estimé de décès, de blessures, et de véhicules UDM liés à un affaiblissement des facultés – 1999 à 2009	8
Tableau 4 : Nombre estimé de décès, de blessures, et de véhicules UDM liés à un affaiblissement des facultés – 1999 à 2009	8
Tableau 5 : Nombre estimé de collisions mortelles, de collisions avec blessures, et de collisions UDM liées à un affaiblissement des facultés – 1999 à 2009	9
<b>Section III : Calcul des coûts</b>	<b>9</b>
Tableau 6 : Coûts sociaux ajustés pour tenir compte de l'inflation (année de référence 2004)	10
Tableau 7 : Coûts sociaux des décès, des blessures et des collisions UDM – 1999 à 2009	11
<b>Conclusion</b>	<b>11</b>
<b>Annexe A : Données provinciales et territoriales</b>	<b>13</b>
Tableau 8 : Nombre estimé de décès, de blessures, et de véhicules UDM – 2009	13
Tableau 9 : Pourcentage estimé de décès, de blessures, et de véhicules UDM liés à l'alcool – 2009	13
Tableau 10 : Pourcentage estimé de décès, de blessures, et de véhicules UDM liés à un affaiblissement des facultés – 2009	14
Tableau 11 : Pourcentage estimé de décès, de blessures, et de véhicules UDM liés à un affaiblissement des facultés – 2009	14
Tableau 12 : Nombre estimé de collisions mortelles, de collisions avec blessures, et de collisions UDM liées à un affaiblissement des facultés – 2009	15
Tableau 13 : Coûts sociaux des décès, des blessures et des collisions UDM – 2009	15

## RÉSUMÉ

Entre 1999 et 2009, l'on estime que les collisions de la route mettant en cause l'alcool ou la drogue auraient causé 13 174 décès et 777 183 blessures, ainsi que des dommages à 2 568 526 véhicules (dans des collisions ayant causé uniquement des dommages matériels [UDM]). L'on estime également que la conduite avec facultés affaiblies serait en cause dans 10 978 collisions mortelles, 531 247 collisions avec blessures, et 1 689 818 collisions UDM, pour un total de 2 232 043 collisions. En appliquant un modèle de coûts sociaux, l'on estime que le coût de ces décès, blessures, et collisions UDM s'élèverait à 225,5 milliards de dollars. Par conséquent, pour une population de 33 millions de personnes, cela représente environ 6 832 dollars par Canadien.

Compte tenu de la stabilité relative du nombre de décès, de blessures, et de collisions UDM liés à la conduite avec facultés affaiblies au cours de cette période de 11 ans, l'on peut raisonnablement exprimer ces statistiques en termes de moyennes annuelles. Ainsi, pour chaque année durant cette période, les collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies auraient causé, en moyenne, 1 198 décès, 70 653 blessures, et des dommages à 233 502 véhicules dans des collisions UDM. L'on recense donc un bilan annuel moyen de 998 collisions mortelles, 48 295 collisions avec blessures, et 153 620 collisions UDM, pour un total de 202 913 collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies. Le coût annuel de ces décès, blessures, et collisions UDM s'élève à environ 20,50 milliards de dollars, ou 621 dollars par Canadien.

En 2009, l'année la plus récente pour laquelle les données sont disponibles, les collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies auraient causé 1 074 décès, 63 338 blessures, et des dommages à 209 336 véhicules dans des collisions UDM. L'on estime des coûts de l'ordre de 20,15 milliards de dollars pour un total de 181 911 collisions.

## SECTION I : LE MODÈLE<sup>1</sup>

Plus une collision est grave, plus elle est susceptible d'être signalée et connue de diverses compétences (police, direction des véhicules, assureur, coroner, et autres). De surcroît, les collisions graves sont plus susceptibles de faire l'objet d'une enquête dirigée par l'une ou plusieurs de ces compétences. Par conséquent, les données canadiennes permettant de savoir si les personnes mortellement blessées présentaient un taux d'alcoolémie mesurable sont relativement fiables.<sup>2</sup> En revanche, les données permettant de savoir si les personnes

---

<sup>1</sup> En 2002, MADD Canada a mandaté G. Mercer et M. Marshall d'ARES (Applied Research and Evaluation Services) de l'Université de la Colombie-Britannique pour réaliser une estimation du nombre et du coût des collisions attribuable à la conduite avec facultés affaiblies en 1999 : G. Mercer et M. Marshall, « Estimating the Presence of Alcohol and Drug Impairment in Traffic Crashes and their Cost to Canadians: A Discussion Paper » (Vancouver : ARES, Décembre 2002). Le document renferme notamment une description détaillée de la méthodologie des auteurs : [www.madd.ca/english/research/magnitude\\_report2k2.doc](http://www.madd.ca/english/research/magnitude_report2k2.doc) (consulté le 6 janvier 2011). La méthodologie et les calculs pour la période de 1999 à 2006 dans le présent rapport se fondent en partie sur le rapport cité ci-dessus et un rapport ultérieur : G. Mercer, « Estimating the Presence of Alcohol and Drug Impairment in Traffic Crashes and their Costs to Canadians: 1999 to 2006 » (Vancouver : ARES, 2009).

<sup>2</sup> Le modèle utilisé aux fins de ce rapport se fonde sur la base de données sur les mortalités conçue et maintenue par la Fondation de recherches sur les blessures de la route. Compte tenu des limites inhérentes de cette base de données, il est fort probable qu'elle présente une sous-estimation considérable du nombre réel de décès liés à l'alcool au Canada. Par exemple, lorsqu'un conducteur aux facultés affaiblies survit à la collision dans laquelle il a tué un conducteur sobre et deux passagers, les données sur la mortalité du coroner recensent uniquement le taux d'alcoolémie du conducteur décédé. De surcroît, si la police n'attribue pas la collision à l'affaiblissement des facultés du conducteur survivant, les trois décès sont consignés comme étant non liés à l'alcool. Des problèmes semblables surviennent lorsque les conducteurs intoxiqués survivent aux collisions dans lesquelles ils tuent des passagers, des piétons et des cyclistes sobres. Consultez H. Simpson, « *Drinking-Driving Statistics in Canada: Does anyone really know how big the problem is?* » (Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route, 1997) pages 53 à 56.

De plus, les recherches à ce sujet donnent à croire qu'il arrive souvent que les policiers ne décèlent pas la présence d'alcool, ce qui signifie qu'elle n'est pas signalée. Consultez, à titre d'exemple E. Vingilis, E. Adlaf et L. Chung, « Comparison of Age and Sex Characteristics of Police-Suspected Impaired Drivers and Roadside-Surveyed Impaired Drivers » (1982) 14 *Accident Analysis and Prevention* 425 ; et E. Vingilis et V. Vingilis, « The Importance of Roadside Screening for Impaired Drivers in Canada » (1987) 29 *Can. J. Crim.* 17, 22-25. Bien que ces ressources soient plus vieilles, cette sous-déclaration policière demeure problématique, surtout au Québec.

La définition d'un « décès lié à l'alcool » du Québec est plus restreinte que celle des autres provinces, en ce qu'elle exclut les décès de piétons en état d'ébriété, les décès hors route attribuables à l'alcool, et les décès liés à l'alcool survenus par suite à l'opération de véhicules n'étant pas considérés des véhicules principaux (motoneiges, VTT, vélos, etc.). Consultez, Comité permanent des recherches et des politiques sur la sécurité routière du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), « *The Alcohol-Crash Problem in Canada: 2008* » (Ottawa : FRBR, Novembre 2011), 133. De surcroît, une collision de la route au Québec est uniquement liée à l'alcool si la police identifie l'alcool comme en étant la « cause probable ». *Idem* page 10. Finalement, les données du Québec sur le nombre de décès de la route liés à l'alcool semblent présenter des anomalies. Par exemple, le nombre de

mortellement blessées étaient sous l'emprise de la drogue sont incomplètes, principalement en raison de lacunes au niveau du dépistage et de la sensibilité des tests.

À l'inverse, une collision moins grave est moins susceptible d'être signalée, documentée, ou enquêtée. Or, l'évaluation de l'ampleur du problème des collisions de la route et du rôle de l'affaiblissement des facultés requiert un moyen d'estimer le nombre de collisions moins graves et la mesure dans laquelle un affaiblissement des facultés serait en cause.

Historiquement, les services de police faisaient parvenir leurs rapports de collision aux directions provinciales des véhicules à des fins d'analyse statistique, ce qui permettait d'utiliser les données sur les collisions signalées à la police comme mesure de la fréquence et du type de collisions. Cependant, les estimations du nombre de collisions moins graves fondées sur les rapports policiers sont sensiblement inférieures à celles qui se fondent sur les données des assureurs.<sup>3</sup> Cela pourrait être le résultat d'un manque de ressources policières, de l'hésitation des conducteurs qui désirent se faire dédommager par leur assureur sans toutefois signaler l'incident à la police, ou d'une combinaison des deux. Il ne faut pas oublier non plus que certaines collisions sont résolues à l'amiable sans rapport policier. Néanmoins, les données des assureurs semblent être sensiblement plus complètes que les données policières.

Les données, y compris les données d'assurances, indiquent qu'il existe un lien plutôt stable entre le nombre de décès de la route et le nombre de blessures de la route et de collisions ayant causé uniquement des dommages matériels (UDM). Pour chaque décès, il semble y avoir environ 118 blessures et 650 véhicules endommagés dans des collisions UDM (véhicules UDM).<sup>4</sup> Ces ratios peuvent donc être utilisés pour estimer le nombre de blessures non mortelles et de véhicules UDM à partir du nombre de décès.

Parallèlement, les taux d'alcoolémie associés aux différents degrés de gravité des blessures permettent d'estimer la proportion de décès de la route liés à l'alcool relativement aux blessures de la route liées à l'alcool. Selon ces données, la probabilité qu'un affaiblissement des facultés soit en cause diminue à mesure que la gravité de la collision diminue. Les données sur les taux d'alcoolémie donnent à croire que pour chaque pourcentage de décès de la route liés à l'alcool, 0,5 % des blessures de la route et 0,3 % des véhicules UDM seraient liés à l'alcool.<sup>5</sup> Autrement dit, advenant une augmentation de l'ordre de 10 % des décès de la route liés à l'alcool, l'on constaterait une augmentation de 5 % des blessures et de 3 % des véhicules UDM liés à l'alcool.

---

conducteurs en état d'ébriété mortellement blessés passait de 175 en 2006 à seulement 115 en 2007 (*idem*, page 134). Toutefois, dans ses données pour le Québec pour 2008, le CCATM attribuait 169 décès de la route à l'alcool (*idem*, page 126), tandis que sur le site Internet de la Société de l'assurance automobile cette même statistique s'élève à plus de 200 ([www.saaq.gouv.qc.ca/en/accident\\_prevention/alcohol/index.php](http://www.saaq.gouv.qc.ca/en/accident_prevention/alcohol/index.php) [consulté le 28 novembre 2011]).

<sup>3</sup> Mercer et Marshall, *précités* à la note 1, 7-10.

<sup>4</sup> *Ibid.* at 16.

<sup>5</sup> *Idem*, pages 18 et 19.

Encore une fois, ces ratios permettent d'estimer le nombre de décès, de blessures, et de véhicules UDM liés à l'alcool.

Finalement, les études sur les collisions liées à l'alcool et la drogue indiquent que, lorsque l'alcoolémie du conducteur est positive, environ 75 % des cas sont liés à l'alcool seul et 25 % des cas sont liés à l'alcool et la drogue. Il est à noter également qu'environ 10 % des collisions sont liées uniquement à la drogue.<sup>6</sup>

## SECTION II : CALCUL DES FRÉQUENCES

L'estimation du nombre de blessures et de véhicules UDM se fonde sur l'hypothèse selon laquelle il y aurait 118 blessures et 650 véhicules UDM pour chaque décès. Ces ratios ont été appliqués au nombre connu de décès de la route au Canada rapporté par la Fondation de recherches sur les blessures de la route.<sup>7</sup>

**Tableau 1 : Nombre estimé de décès, de blessures, et de véhicules UDM – 1999 à 2009**

Année	Décès	Blessures @118	UDM (véh.) @ 650
1999	3 315	391 170	2 154 750
2000	3 162	373 116	2 055 300
2001	3 021	356 478	1 963 650
2002	3 197	377 246	2 078 050

<sup>6</sup> *Idem*, page 23.

<sup>7</sup> D. Mayhew, S. Brown et H. Simpson, *The Alcohol-Crash Problem in Canada: 1999* (Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR), 2001) ; Comité permanent des recherches et des politiques sur la sécurité routière du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), *The Alcohol-Crash Problem in Canada: 2000* (Ottawa : FRBR, décembre 2002) ; Comité permanent des recherches et des politiques sur la sécurité routière (CCATM), *The Alcohol-Crash Problem in Canada: 2001* (Ottawa: FRBR, juillet 2003); Comité permanent des recherches et des politiques sur la sécurité routière (CCATM), *The Alcohol-Crash Problem in Canada: 2002* (Ottawa : FRBR, octobre 2004), Comité permanent des recherches et des politiques sur la sécurité routière (CCATM), *The Alcohol-Crash Problem in Canada: 2003* (Ottawa: FRBR, octobre 2005); Comité permanent des recherches et des politiques sur la sécurité routière (CCATM), *The Alcohol-Crash Problem in Canada: 2004* (Ottawa : FRBR, novembre 2006) ; Comité permanent des recherches et des politiques sur la sécurité routière (CCATM), *The Alcohol-Crash Problem in Canada: 2005* (Ottawa : FRBR, janvier 2008) ; Comité permanent des recherches et des politiques sur la sécurité routière (CCATM), *The Alcohol-Crash Problem in Canada: 2006* (Ottawa : FRBR, janvier 2009) ; Comité permanent des recherches et des politiques sur la sécurité routière (CCATM), *The Alcohol-Crash Problem in Canada: 2007* (Ottawa : FRBR, mars 2010); et Comité permanent des recherches et des politiques sur la sécurité routière (CCATM), *The Alcohol-Crash Problem in Canada: 2008* (Ottawa : FRBR, décembre 2010).

<b>Année</b>	<b>Décès</b>	<b>Blessures @118</b>	<b>UDM (véh.) @ 650</b>
<b>2003</b>	<b>3 124</b>	368 632	2 030 600
<b>2004</b>	<b>3 013</b>	355 534	1 958 450
<b>2005</b>	<b>3 226</b>	380 668	2 096 900
<b>2006</b>	<b>3 122</b>	368 396	2 029 300
<b>2007</b>	<b>3 045</b>	359 310	1 979 250
<b>2008</b>	<b>2 694</b>	317 892	1 751 100
<b>2009</b>	<b>2 575</b>	303 850	1 673 750

Le pourcentage de personnes tuées dans une collision de la route liée à l'alcool peut servir de point de départ pour estimer le nombre de personnes blessées et de véhicules UDM. Comme il a été indiqué, pour chaque pourcentage de décès de la route liés à l'alcool, 0,5 % des blessures de la route et 0,3 % des véhicules UDM seraient liés à l'alcool. Ces pourcentages sont représentés au Tableau 2.

**Tableau 2 : Pourcentage estimé de décès, de blessures, et de véhicules UDM liés à l'alcool – 1999 à 2009**

<b>Année</b>	<b>Décès</b>	<b>Blessures @ 0,5</b>	<b>UDM (véh.) @ 0,3</b>
<b>1999</b>	<b>34,20 %</b>	17,10 %	10,26 %
<b>2000</b>	<b>33,80 %</b>	16,90 %	10,14 %
<b>2001</b>	<b>36,50 %</b>	18,25 %	10,95 %
<b>2002</b>	<b>33,00 %</b>	16,50 %	9,90 %
<b>2003</b>	<b>36,60 %</b>	18,29 %	10,98 %
<b>2004</b>	<b>34,90 %</b>	17,45 %	10,47 %
<b>2005</b>	<b>34,10 %</b>	17,05 %	10,23 %
<b>2006</b>	<b>37,20 %</b>	18,60 %	11,16 %
<b>2007</b>	<b>37,00 %</b>	18,50 %	11,10 %
<b>2008</b>	<b>39,20 %</b>	19,60 %	11,76 %
<b>2009</b>	<b>37,90 %</b>	18,95 %	11,37 %

Comme il a été noté, il y aurait environ un 10 % de collisions liées uniquement à la drogue. Par conséquent, il serait possible d'estimer la fréquence d'un affaiblissement des facultés en multipliant les données du Tableau 2 par 1,1 ; ces données sont présentées au Tableau 3.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Cette hypothèse est probablement plutôt prudente. Consultez G. Mercer et W. Jeffery, « Alcohol, drugs and impairment in fatal traffic accidents in British Columbia » (1995) 27(3) Accident Analysis and Prevention 335-43.

**Tableau 3 : Pourcentage estimé de décès, de blessures, et de véhicules UDM liés à un affaiblissement des facultés – 1999 à 2009**

Année	Décès	Blessures	UDM (véh.)
1999	37,62 %	18,81 %	11,29 %
2000	37,18 %	18,59 %	11,15 %
2001	40,15 %	20,08 %	12,05 %
2002	36,30 %	18,15 %	10,89 %
2003	40,25 %	20,12 %	12,07 %
2004	38,39 %	19,20 %	11,52 %
2005	37,51 %	18,76 %	11,25 %
2006	40,92 %	20,46 %	12,28 %
2007	40,70 %	20,35 %	12,21 %
2008	43,12 %	21,56 %	12,94 %
2009	41,69 %	20,85 %	12,51 %

Enfin, les pourcentages estimés du Tableau 3 peuvent être appliqués au nombre estimé de décès, de blessures, et de véhicules UDM du Tableau 1 pour estimer le nombre de décès, de blessures, et de véhicules UDM liés à un affaiblissement des facultés ; ces données sont présentées au Tableau 4.

**Tableau 4 : Nombre estimé de décès, de blessures, et de véhicules UDM liés à un affaiblissement des facultés – 1999 à 2009**

Année	Décès	Blessures	UDM (véh.)
1999	1 247	73 579	243 185
2000	1 176	69 362	229 248
2001	1 213	71 563	236 522
2002	1 161	68 470	226 300
2003	1 257	74 181	245 174
2004	1 157	68 245	225 555
2005	1 210	71 413	235 901
2006	1 278	75 374	249 117
2007	1 239	73 120	241 666
2008	1 162	68 538	226 522
2009	1 074	63 338	209 336
<b>Total</b>	<b>13 174</b>	<b>777 183</b>	<b>2 568 526</b>
<b>Moyenne</b>	<b>1 198</b>	<b>70 653</b>	<b>233 502</b>

L'application des ratios établis par le secteur des assurances permet d'utiliser les collisions comme unité d'analyse ; voici donc les ratios dont il est question – 1,2 décès par collision mortelle, 1,11 blessure par collision mortelle, 1,44 blessure par collision avec blessures, et 1,52 véhicule par collision UDM.<sup>9</sup>

**Tableau 5 : Nombre estimé de collisions mortelles, de collisions avec blessures, et de collisions UDM liées à un affaiblissement des facultés – 1999 à 2009**

Année	Collisions mortelles	Collisions avec blessures	Collisions UDM	TOTAL
1999	1 039	50 295	159 990	211 324
2000	980	47 413	150 821	199 214
2001	1 011	48 917	155 606	205 534
2002	967	46 803	148 881	196 651
2003	1 048	50 707	161 298	213 053
2004	964	46 649	148 391	196 004
2005	1 008	48 815	155 198	205 021
2006	1 065	51 522	163 893	216 480
2007	1 033	49 982	158 991	210 006
2008	968	46 849	149 028	196 845
2009	895	43 295	137 721	181 911
<b>Total</b>	<b>10 978</b>	<b>531 247</b>	<b>1 689 818</b>	<b>2 232 043</b>
<b>Moyenne</b>	<b>998</b>	<b>48 295</b>	<b>153 620</b>	<b>202 913</b>

### SECTION III : CALCUL DES COÛTS

À partir de ces estimations, différentes approches d'établissement des coûts peuvent être utilisées pour estimer le coût total des collisions attribuables à l'affaiblissement des facultés au Canada. Ces approches comprennent notamment les estimations des coûts réels, des revenus futurs actualisés, et de la volonté de payer. Ce rapport utilise le modèle de coûts sociaux créé par Vodden *et coll.*<sup>10</sup> qui se fonde sur l'approche de la « Volonté de payer »<sup>11</sup> citée comme étant

<sup>9</sup> Le nombre de décès divisé par le nombre de décès par collision mortelle donne le nombre de collisions mortelles. Le nombre de blessures, moins le nombre total de collisions mortelles multiplié par le nombre de blessures par collision mortelle, divisé par le nombre de blessures par collision avec blessures donne le nombre de collisions avec blessures. Le nombre de véhicules UDM divisé par le nombre de véhicules par collision UDM donne le nombre de collisions UDM.

<sup>10</sup> K. Vodden *et coll.*, *Analyse et estimation du coût social des collisions de la route en Ontario : Rapport final* (Ottawa, ministère des Transports, 2007, Sommaire i et page 49. Les éléments principaux du modèle de coûts sociaux appliqué par Vodden *et coll.* comprennent les décès, les blessures, les

l'approche privilégiée sur le plan technique. Ce modèle récent préparé pour le ministère fédéral du Transport se fonde sur des analyses exhaustives. Suivant ce modèle, les coûts sociaux s'élèveraient en moyenne à 13 600 000 dollars par décès, 44 000 dollars par blessure,<sup>12</sup> et 8 000 dollars par collision UDM.<sup>13</sup> Ces coûts sont en dollars de 2004 et ajustés pour tenir compte de l'inflation au Tableau 6.<sup>14</sup>

**Tableau 6 : Coûts sociaux ajustés pour tenir compte de l'inflation  
(année de référence 2004)**

Année	Décès	Blessures	Collisions UDM
1999	12 053 135 \$	38 995 \$	7 090 \$
2000	12 440 019 \$	40 247 \$	7 318 \$
2001	12 517 628 \$	40 498 \$	7 363 \$
2002	13 071 876 \$	42 291 \$	7 689 \$
2003	13 277 680 \$	42 957 \$	7 810 \$
2004	13 600 000 \$	44 000 \$	8 000 \$
2005	13 870 640 \$	44 876 \$	8 159 \$
2006	14 063 442 \$	45 499 \$	8 273 \$

dommages matériels, la congestion routière, les dépenses personnelles, les coûts liés aux hospitalisations et aux soins de la santé, et les coûts des services d'urgence (pompiers, ambulanciers) (*idem* Sommaire i). Bien que de nombreuses variables entrent en ligne de compte, à un petit pourcentage près, les conséquences humaines représentent la quasi-totalité des coûts. Par exemple, les collisions mortelles et celles avec blessures ne représentaient que 0,32 % et 27 % du nombre total de collisions en Ontario en 2004, mais elles représentaient 64 % et 28 % respectivement des coûts sociaux. Les 73 % de collisions UDM qui restent ne représentaient que 8 % des coûts sociaux totaux (*idem*, 24 et 3).

<sup>11</sup> Vodden *et coll.* examinent à fond les différents moyens d'évaluer les conséquences humaines des collisions et ils présentent des scénarios d'estimation élevée, modérée ou faible des conséquences humaines fondées sur l'approche de la volonté de payer (*idem* à l'Annexe B). En fin de compte, Vodden *et coll.* ont appliqué le scénario d'estimation modérée pour les estimations nationales, provinciales, et territoriales des coûts totaux des collisions.

<sup>12</sup> Vodden *et coll.*, (*idem*) classent les blessures en trois catégories : graves (coût social moyen de 280 000 dollars), mineures (coût social moyen de 48 000 dollars), et minimales (coût social moyen de 18 000 dollars). Pour 5 279 blessures graves, 60 726 blessures mineures, et 58 822 blessures minimales (*idem*, page 24), le coût social moyen serait de 43 675 dollars par blessure.

<sup>13</sup> Il est à noter que ce modèle estime les coûts par décès et par blessure, et non par véhicule endommagé. Les dommages aux véhicules sont plutôt estimés par collision.

<sup>14</sup> Selon [www.bankofcanada.ca/en/inflation\\_calc.htm](http://www.bankofcanada.ca/en/inflation_calc.htm) (consulté le 22 décembre 2010).

2007	14 410 809 \$	46 623 \$	8 477 \$
2008	14 694 702 \$	47 542 \$	8 644 \$
2009	14 815 209 \$	47 932 \$	8 715 \$

Ces coûts peuvent ensuite être multipliés par le nombre annuel de décès (Tableau 4), de blessures (Tableau 4), et de collisions UDM (Tableau 5) pour produire le Tableau 7.

**Tableau 7 : Coûts sociaux des décès, des blessures et des collisions UDM – 1999 à 2009**

Année	Décès	Blessures	Collisions UDM	TOTAL
1999	15 030 259 345 \$	2 869 213 105 \$	1 134 329 100 \$	19 033 801 550 \$
2000	14 629 462 344 \$	2 791 612 414 \$	1 103 708 078 \$	18 524 782 836 \$
2001	15 183 882 764 \$	2 898 158 374 \$	1 145 726 978 \$	19 227 768 116 \$
2002	15 176 448 036 \$	2 895 664 770 \$	1 144 746 009 \$	19 216 858 815 \$
2003	16 690 043 760 \$	3 186 593 217 \$	1 259 737 380 \$	21 136 374 357 \$
2004	15 735 200 000 \$	3 002 780 000 \$	1 187 128 000 \$	19 925 108 000 \$
2005	16 783 474 400 \$	3 204 729 788 \$	1 266 260 482 \$	21 254 464 670 \$
2006	17 973 078 876 \$	3 429 441 626 \$	1 355 886 789 \$	22 758 407 291 \$
2007	17 854 992 351 \$	3 409 073 760 \$	1 347 766 707 \$	22 611 832 818 \$
2008	17 075 243 724 \$	3 258 433 596 \$	1 288 198 032 \$	21 621 875 352 \$
2009	15 911 534 466	3 035 917 016	1 200 238 515	20 147 689 997
<b>Total</b>	178 043 620 066	33 981 617 666	13 433 726 070	225 458 963 802
<b>Moyenne</b>	16 185 783 642	3 089 237 970	1 221 247 825	20 496 269 437

## CONCLUSION

Entre 1999 et 2009, l'on estime que les collisions de la route mettant en cause l'alcool ou la drogue auraient causé 13 174 décès et 777 183 blessures, et des dommages à 2 568 526 véhicules (collisions ayant causé uniquement des dommages matériels [UDM]). L'on estime également que la conduite avec facultés affaiblies serait en cause dans 10 978 collisions mortelles, 531 247 collisions avec blessures, et 1 689 818 collisions UDM, pour un total de 2 232 043 collisions. En appliquant un modèle de coûts sociaux, l'on estime que le coût de ces décès, blessures, et

collisions UDM s'élèverait à 225,5 milliards de dollars. Par conséquent, pour une population de 33 millions de personnes, cela représente environ 6 832 dollars par Canadien.

Compte tenu de la stabilité relative du nombre de décès, de blessures, et de collisions UDM liés à la conduite avec facultés affaiblies au cours de cette période de 11 ans, l'on peut raisonnablement exprimer ces statistiques en termes de moyennes annuelles. Ainsi, pour chaque année durant cette période, les collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies auraient causé, en moyenne, 1 198 décès, 70 653 blessures, et des dommages à 233 502 véhicules dans des collisions UDM. L'on recense donc un bilan annuel moyen de 998 collisions mortelles, 48 295 collisions avec blessures, et 153 620 collisions UDM, pour un total de 202 913 collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies. Le coût annuel de ces décès, blessures, et collisions UDM s'élève à environ 20,50 milliards de dollars, ou 621 dollars par Canadien.

En 2009, l'année la plus récente pour laquelle les données sont disponibles, les collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies auraient causé 1 074 décès, 63 338 blessures, et des dommages à 209 336 véhicules dans des collisions UDM. L'on estime des coûts de l'ordre de 20,15 milliards de dollars pour un total de 181 911 collisions.

## ANNEXE A : DONNÉES PROVINCIALES ET TERRITORIALES

Comme il a été mentionné, ces chiffres devraient être considérés comme des estimations d'ordre de grandeur. Appliquées à l'échelle du pays, elles offrent un aperçu de l'ampleur et du coût des collisions attribuables à la conduite avec facultés affaiblies. Toutefois, lorsqu'elles sont appliquées à l'échelle provinciale ou territoriale, elles deviennent moins fiables en raison des écarts au niveau du rapport blessure-décès et des différences au niveau des coûts (médicaux, réparations, et autres) d'une province ou d'un territoire à l'autre. Néanmoins, ces calculs provinciaux et territoriaux peuvent être d'une certaine utilité. Ainsi, les calculs du nombre et des coûts des collisions pour 2009 décrits ci-dessus ont été transposés ci-dessous pour chaque province et territoire.<sup>15</sup>

**Tableau 8 : Nombre estimé de décès, de blessures, et de véhicules UDM – 2009**

Administration	Décès	Blessures @118	UDM (véh.) @ 650
Colombie-Britannique	416	49 088	270 400
Alberta	394	46 492	256 100
Saskatchewan	175	20 650	113 750
Manitoba	111	13 098	72 150
Ontario	711	83 898	462 150
Québec	530	62 540	344 500
Nouveau-Brunswick	84	9 912	54 600
Nouvelle-Écosse	81	9 558	52 650
Île-du-Prince-Édouard	12	1 416	7 800
Terre-Neuve-et-Labrador	45	5 310	29 250
Yukon, T.-N.-O., et Nunavut	16	1 888	10 400
<b>CANADA</b>	<b>2 575</b>	<b>303 850</b>	<b>1 673 750</b>

**Tableau 9 : Pourcentage estimé de décès, de blessures, et de véhicules UDM liés à l'alcool – 2009**

Administration	Décès	Blessures @ 0,5	UDM (Véh.) @ 0.3
Colombie-Britannique	35,10 %	17,55 %	10,53 %
Alberta	48,50 %	24,25 %	14,55 %
Saskatchewan	45,10 %	22,55 %	13,53 %
Manitoba	48,50 %	24,25 %	14,55 %

<sup>15</sup> Les données pour le Canada proviennent du début de ce rapport. Du fait de l'arrondissement, les totaux des provinces et des territoires peuvent ne pas correspondre aux totaux pour le Canada.

Administration	Décès	Blessures @ 0,5	UDM (Véh.) @ 0.3
Ontario	33,90 %	16,95 %	10,17 %
Québec	28,90 %	14,45 %	8,67 %
Nouveau-Brunswick	45,10 %	22,55 %	13,53 %
Nouvelle-Écosse	48,70 %	24,35 %	14,61 %
Île-du-Prince-Édouard	58,30 %	29,15 %	17,49 %
Terre-Neuve-et-Labrador	29,70 %	14,85 %	8,91 %
Yukon, T.-N.-O., et Nunavut	31,25 %	15,63 %	9,38 %
CANADA	37,90 %	18,95 %	11,37 %

**Tableau 10 : Pourcentage estimé de décès, de blessures, et de véhicules UDM liés à un affaiblissement des facultés – 2009**

Administration	Décès	Blessures	UDM (véh.)
Colombie-Britannique	38,61 %	19,31 %	11,58 %
Alberta	53,35 %	26,68 %	16,01 %
Saskatchewan	49,61 %	24,81 %	14,88 %
Manitoba	53,35 %	26,68 %	16,01 %
Ontario	37,29 %	18,65 %	11,19 %
Québec	31,79 %	15,90 %	9,54 %
Nouveau-Brunswick	49,61 %	24,81 %	14,88 %
Nouvelle-Écosse	53,57 %	26,79 %	16,07 %
Île-du-Prince-Édouard	64,13 %	32,07 %	19,24 %
Terre-Neuve-et-Labrador	32,67 %	16,34 %	9,80 %
Yukon, T.-N.-O., et Nunavut	34,38 %	17,19 %	10,31 %
CANADA	41,69 %	20,85 %	12,51 %

**Tableau 11 : Pourcentage estimé de décès, de blessures, et de véhicules UDM liés à un affaiblissement des facultés – 2009**

Administration	Décès	Blessures	UDM (Véh.)
Colombie-Britannique	161	9 476	31 320
Alberta	210	12 402	40 989
Saskatchewan	87	5 122	16 929
Manitoba	59	3 494	11 548
Ontario	265	15 643	51 701

Administration	Décès	Blessures	UDM (Véh.)
Québec	168	9 941	32 855
Nouveau-Brunswick	42	2 459	8 126
Nouvelle-Écosse	43	2 560	8 461
Île-du-Prince-Édouard	8	454	1 501
Terre-Neuve-et-Labrador	15	867	2 867
Yukon, T.-N.-O., et Nunavut	6	325	1 073
<b>CANADA</b>	<b>1 074</b>	<b>63 338</b>	<b>209 336</b>

**Tableau 12 : Nombre estimé de collisions mortelles, de collisions avec blessures, et de collisions UDM liées à un affaiblissement des facultés – 2009**

Administration	Collisions mortelles	Collisions avec blessures seulement	Collisions UDM	TOTAL
Colombie-Britannique	134	6 477	20 605	27 216
Alberta	175	8 477	26 966	35 618
Saskatchewan	73	3 501	11 138	14 712
Manitoba	49	2 388	7 597	10 034
Ontario	221	10 693	34 014	44 928
Québec	140	6 795	21 615	28 550
Nouveau-Brunswick	35	1 680	5 346	7 061
Nouvelle-Écosse	36	1 750	5 566	7 352
Île-du-Prince-Édouard	7	310	988	1 305
Terre-Neuve-et-Labrador	13	593	1 886	2 492
Yukon, T.-N.-O., et Nunavut	5	221	706	932
<b>CANADA</b>	<b>895</b>	<b>43 295</b>	<b>137 721</b>	<b>181 911</b>

**Tableau 13 : Coûts sociaux des décès, des blessures et des collisions UDM – 2009**

Administration	Décès	Blessures	Collisions UDM	TOTAL
Colombie-Britannique	2,385,248,649 \$	454,203,632 \$	179,572,575 \$	<b>3,019,024,856 \$</b>
Alberta	3,111,193,890 \$	594,452,664 \$	235,008,690 \$	<b>3,940,655,244 \$</b>
Saskatchewan	1,288,923,183 \$	245,507,704 \$	97,067,670 \$	<b>1,631,498,557 \$</b>
Manitoba	874,097,331 \$	167,474,408 \$	66,207,855 \$	<b>1,107,779,594 \$</b>
Ontario	3,926,030,385 \$	749,800,276 \$	296,432,010 \$	<b>4,972,262,671 \$</b>
Québec	2,488,955,112 \$	476,492,012 \$	188,374,725 \$	<b>3,153,821,849 \$</b>

<b>Administration</b>	<b>Décès</b>	<b>Blessures</b>	<b>Collisions UDM</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Nouveau-Brunswick</b>	622,238,778 \$	117,864,788 \$	46,590,390 \$	<b>786,693,956 \$</b>
<b>Nouvelle-Écosse</b>	637,053,987 \$	122,705,920 \$	48,507,690 \$	<b>808,267,597 \$</b>
<b>Île-du-Prince-Édouard</b>	118,521,672 \$	21,761,128 \$	8,610,420 \$	<b>148,893,220 \$</b>
<b>Terre-Neuve-et-Labrador</b>	222,228,135 \$	41,557,044 \$	16,436,490 \$	<b>280,221,669 \$</b>
<b>Yukon, T.-N.-O., et Nunavut</b>	88,891,254 \$	15,577,900 \$	6,152,790 \$	<b>110,621,944 \$</b>
<b>CANADA</b>	15,911,534,466 \$	3,035,917,016 \$	1,200,238,515 \$	<b>20,147,689,997 \$</b>