



**CENTRE D'ÉTUDES SUR LA CONDUITE AVEC  
FACULTÉS AFFAIBLIES PAR LES DROGUES**

# Drogue au volant: Australie

## À propos du Centre d'études sur la conduite avec les facultés affaiblies par les drogues (CECFAD)

Le Centre d'études sur la conduite avec les facultés affaiblies par les drogues (CECFAD) est une ressource éducative en ligne bilingue élaborée par la Fondation de recherches sur les blessures de la route en partenariat avec State Farm<sup>MD</sup>.

Cet outil complet et accessible a été créé pour faciliter l'élaboration d'une stratégie de lutte contre la conduite avec les facultés affaiblies par les drogues basée sur des faits. Il a été conçu pour répondre aux besoins d'un large éventail d'intervenants désireux d'en savoir plus sur cette question prioritaire.

Le CECFAD a pour objectif d'appuyer les gouvernements et les intervenants du milieu de la sécurité routière en diffusant les recherches les plus récentes et les pratiques actuelles et en améliorant la sensibilisation à propos de la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue. La centralisation des connaissances est essentielle pour établir une compréhension commune de ce problème, réussir à le contrer efficacement et orienter les discussions à ce propos.

Le centre d'apprentissage contient plusieurs modules de format « questions et réponses », semblables aux autres programmes éducatifs de la Fondation. Voici les grands thèmes abordés :

- La problématique. Ce module résume les recherches effectuées à l'échelle mondiale sur l'ampleur du problème, sur les caractéristiques des conducteurs aux facultés affaiblies par

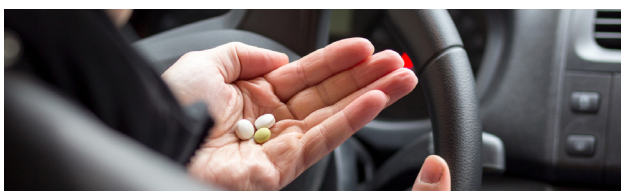
la drogue et sur les types de substances les plus fréquemment détectées chez ces derniers. Il comprend aussi des recherches à propos des connaissances, des attitudes, des comportements et des perceptions de la population en lien avec ce problème.

- L'effet des drogues sur la conduite. Ce module décrit les méthodes de recherche sur la conduite avec les facultés affaiblies par les drogues privilégiées par les chercheurs et les types de substances les plus fréquemment détectées chez les conducteurs. Il résume aussi l'état des connaissances sur les effets néfastes de ces drogues sur la conduite.
- Lois et sanctions. Ce module décrit les différentes approches des lois et des sanctions prévues pour la consommation de drogue et la conduite avec les facultés affaiblies par les drogues. Il s'attarde aussi à l'efficacité des types de sanctions en matière de conduite avec les facultés affaiblies par les drogues et l'alcool, notamment celles de nature criminelle et administrative.
- Outils et technologies. Le présent module contient de l'information sur divers outils et technologies pouvant servir à détecter différents types de drogues dans l'organisme du chauffeur et à mesurer leur quantité. Plusieurs de ces outils sont déjà disponibles et utilisés par certains organismes d'application de la loi, alors que d'autres en sont toujours en cours d'élaboration ou font l'objet de tests visant à évaluer leur sensibilité et leur spécificité.

Pour télécharger plus de fiches d'information, ou pour obtenir plus d'informations sur la conduite avec facultés affaiblies, visitez: <http://druggeddriving.tirf.ca>

## Qu'est-ce que la conduite avec facultés affaiblies par les drogues?

La conduite avec facultés affaiblies par les drogues consiste à conduire un véhicule automobile sous l'effet d'une quelconque substance psychoactive (substance illicite, médicament sur ordonnance ou en vente libre) ou d'une combinaison de drogue et d'alcool qui nuit ou est susceptible de nuire à une conduite sécuritaire.<sup>1</sup>



## Quels types de drogues peuvent nuire à la conduite?

Le Programme international d'évaluation et de classification des drogues (PECD) recense sept catégories de substances pouvant nuire à la conduite : cannabis,<sup>2</sup> dépresseurs du système nerveux central (SNC), stimulants du système nerveux central, hallucinogènes, anesthésiques dissociatifs, analgésiques narcotiques et inhalants.



## Comment étudie-t-on le problème de la conduite avec facultés affaiblies par les drogues?

Les deux principales méthodes d'étude de la conduite avec facultés affaiblies par les drogues sont les recherches expérimentales et les recherches épidémiologiques.<sup>3</sup> Les recherches expérimentales analysent les effets de drogues

particulières sur la capacité de conduire. Dans un contexte clinique contrôlé, les sujets reçoivent une dose de substance active ou un placebo et sont ensuite soumis à des tests qui évaluent leurs compétences et leurs capacités de conduite. En général, les résultats du groupe étudié sont comparés à ceux d'un groupe témoin, qui reçoit un placebo et passe les mêmes tests. Ainsi, les chercheurs peuvent déterminer si la drogue étudiée provoque des effets nuisibles importants sur les compétences de conduite, et ces résultats les aident à évaluer le degré de risque associé à la conduite sous l'influence de cette substance.<sup>4</sup>

Les recherches épidémiologiques, quant à elles, cherchent à évaluer la prévalence (l'ampleur) du problème et sont classées en deux types : les études de responsabilité et les études cas-témoins. Les études du premier type se penchent sur les taux de responsabilité des personnes impliquées dans une collision et comparent celui des personnes qui conduisaient avec des facultés affaiblies par les drogues à celui des personnes chez qui on n'a pas détecté la présence de drogue. Les études cas-témoins comparent la consommation de drogues chez les conducteurs impliqués dans une collision et ceux n'ayant pas eu de collision, respectivement, et cherche à associer le plus précisément possible les caractéristiques des conducteurs et des collisions.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Holmes et coll., 2014

<sup>2</sup> Le terme « cannabis » renvoie au plant de cannabis, qui contient plus de 100 cannabinoïdes. La principale substance psychoactive du cannabis est le delta 9-transtétrahydrocannabinol, communément appelé « THC ». Souvent, pour évaluer la consommation de cannabis, on mesurera la présence dans les liquides corporels du THC, de son métabolite psychoactif, le 11-hydroxy-THC (ou 11-OH-THC), ou de son principal métabolite inactif, le 11-nor-9-carboxy-THC (ou THC-COOH).<sup>3</sup> Verstraete et Legrand, 2014

<sup>4</sup> Berghaus et coll., 2007

<sup>5</sup> Compton et Berning, 2015

## Quelle est l'ampleur du problème de conduite avec facultés affaiblies en Australie?

Une étude de responsabilité, qui comprenait des données toxicologiques sur des sous-groupes de conducteurs dans trois États du pays, a recensé le nombre de conducteurs blessés mortellement en 2004 chez qui on a détecté la présence de drogues.<sup>6</sup> Parmi ceux-ci :

- 13,5 % ont obtenu un résultat positif pour le dépistage du cannabis;
- 4,1 %, pour les stimulants;
- 4,9 %, pour les opioïdes;
- 4,1 %, pour les benzodiazépines.



Pour ce qui est de la population en général, dans le cadre d'une enquête routière menée dans le Queensland auprès de 781 conducteurs, on a détecté au moins une drogue chez 3,5 % d'entre eux. À titre comparatif, on a détecté de l'alcool chez 0,8 % des conducteurs. Les drogues les plus fréquemment détectées étaient le cannabis (1,7 % de tous les conducteurs) et les amphétamines (1,4 % de tous les conducteurs).<sup>7</sup>

## Y a-t-il des différences entre les hommes et les femmes quant au type de drogue consommée et à la fréquence de la conduite avec facultés affaiblies?

Les données sur les décès<sup>8</sup> et les enquêtes routières<sup>9</sup> ont montré que chez les hommes,

la détection de cannabis, d'ecstasy et d'amphétamines était plus fréquente, alors que chez les femmes, on a davantage détecté la présence de benzodiazépines. Les hommes ont obtenu des résultats positifs dans une plus grande proportion.

## Y a-t-il des différences entre les groupes d'âge quant au type de drogue utilisé et à la fréquence de la conduite avec facultés affaiblies?

En ce qui concerne les collisions mortelles, c'est chez les conducteurs de 25 à 39 ans et de 17 à 24 ans qu'on a enregistré les plus hauts taux de résultats positifs aux tests de dépistage des drogues illicites, soit 34,5 % et 28,6 %, respectivement. Les taux les plus faibles ont à l'inverse été enregistrés chez les 60 ans et plus (0,6 %) et les 50 à 59 ans (10,3 %). De plus, parmi les conducteurs blessés mortellement, le cannabis a été détecté plus fréquemment chez les jeunes, et les médicaments sur ordonnance étaient de plus en plus présents à mesure que l'âge augmentait.<sup>10</sup>



<sup>6</sup> Drummer et coll., 2004; l'échantillon était constitué de 3 398 conducteurs blessés mortellement dans trois États (Victoria, Nouvelle-Galles du Sud et Australie-Occidentale).

<sup>7</sup> Davey et coll., 2007; l'enquête a été réalisée à partir de 781 échantillons de salive.

<sup>8</sup> Caldicott et coll., 2007

<sup>9</sup> Davey et coll., 2007; Davey et Freeman, 2009

<sup>10</sup> Palamara et coll., 2014

## Y a-t-il des différences entre les moments de la journée et les jours de la semaine quant au type de drogue utilisé et à la fréquence de la conduite avec facultés affaiblies?

Les recherches sur les conducteurs blessés mortellement ont montré que des drogues étaient plus souvent décelées en soirée et durant la nuit qu'en journée. Par ailleurs, les types de drogues détectées étaient les mêmes, quel que soit le moment de la semaine.<sup>11</sup>

## Certains types de conducteurs sont-ils plus à risque de conduire avec des facultés affaiblies par les drogues?

Les jeunes conducteurs sont considérés comme étant hautement à risque de conduire avec les facultés affaiblies par les drogues. En général, le risque de collision pour les jeunes est deux à trois fois plus important que chez les conducteurs adultes.<sup>12</sup> Si l'on y ajoute leur consommation de drogues, plus élevée que la moyenne, on comprend pourquoi ce groupe d'âge représente un problème non négligeable en matière de conduite sous l'influence des drogues. Les études menées au Canada, aux États-Unis, en Europe et en Australie ont montré que les jeunes conducteurs sont, par rapport à la moyenne nationale, beaucoup plus nombreux à déclarer avoir conduit avec les facultés affaiblies par les drogues.<sup>13</sup>



Les consommateurs de drogues sont également considérés comme un groupe à risque élevé. En

effet, au Canada, au Royaume-Uni et en Australie, un pourcentage considérable de consommateurs et d'habités des boîtes de nuit et des raves ont déclaré avoir souvent conduit sous l'effet des drogues durant l'année précédente. Plus inquiétant encore, ils ont aussi affirmé avoir l'intention de le refaire. En général, on observe chez ces sous-groupes une attitude permissive à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies par les drogues.<sup>14</sup>

## Fondation de recherches sur les blessures de la route

La mission de la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) est de réduire le nombre de décès et de blessures de la route. Indépendante et sans but lucratif, la FRBR est un institut de recherche sur la sécurité routière. Créée en 1964, elle s'est bâtie une renommée internationale grâce à ses études sur les causes des collisions de la route et aux programmes et politiques qu'elle a conçus pour y remédier.

Fondation de recherches sur les  
blessures de la route  
171, rue Nepean, bureau 200  
Ottawa ON K2P 0B4  
[www.tirf.ca](http://www.tirf.ca)



Numéro sans frais : 1-877-238-5235  
Télécopieur : 613-238-5292  
Courriel : [tirf@tirf.ca](mailto:tirf@tirf.ca)  
ISBN: 978-1-988945-13-2

En partenariat avec :



MD State Farm ainsi que les marques et les logos associés sont des marques déposées appartenant à State Farm Mutual Automobile Insurance Company, utilisées sous licence par Certas Home and Auto Insurance Company et certaines de ses sociétés affiliées.

<sup>11</sup> Palamara et coll., 2014

<sup>12</sup> Fondation de recherches sur les blessures de la route, Centre de ressources pour les jeunes conducteurs, 2016

<sup>13</sup> Adalf et coll., 2003; Lewis et coll., 2005;

<sup>14</sup> Fisher et coll., 2006; Albery et coll., 2000; Duff et Rowland, 2006