



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

Drogue au volant: Canada

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 Desjardins Assurances.

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.¹



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,² 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.³ 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.⁴

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.⁵

¹ Holmes et coll., 2014

² 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).³ Verstraete et Legrand, 2014

⁴ Berghaus et coll., 2007

⁵ Compton et Berning, 2015

Quelle est l'ampleur du problème de conduite avec facultés affaiblies par les drogues au Canada?

Au Canada, les statistiques annuelles sur les conducteurs blessés mortellement chez qui on a détecté la présence de drogues sont compilées par la Fondation de recherches sur les blessures de la route et publiées dans sa base de données nationale sur les décès (National Fatality Database). Celle-ci puise dans les rapports de collision ainsi que les rapports des médecins légistes et des coroners et présente des données sur les personnes décédées à la suite d'une collision de véhicules automobiles dans l'ensemble du pays depuis 1987. En moyenne, selon cette ressource, on effectue des tests de dépistage de drogues chez une grande proportion (80 %) des conducteurs mortellement blessés. Les provinces et territoires mènent tous, à quelques variantes près, des tests de dépistage pour les mêmes drogues, et l'information est collectée directement auprès des médecins légistes et des coroners; ainsi, les données sont d'autant plus fiables. Il faut cependant rappeler que ces dernières, bien qu'elles montrent la prévalence de la détection de drogues chez les conducteurs blessés mortellement, n'établissent pas de lien de causalité : on ne peut évaluer le rôle de ce facteur dans la collision.



En 2013, par exemple, on a effectué des tests de dépistage sur 82,9 % des conducteurs blessés mortellement. De ce nombre, 44,5 % ont présenté un résultat positif.⁶ Parmi ceux-ci :

- 49,1 % ont obtenu un résultat positif pour le dépistage du cannabis;
- 35,8 %, pour les dépresseurs du SNC;
- 26,9 %, pour les stimulants du SNC;
- 1,0 %, pour les hallucinogènes;
- 2,1 %, pour les anesthésiques dissociatifs;
- 20,4 %, pour les analgésiques narcotiques.

À titre de comparaison, en 2013, on a effectué des tests d'alcoolémie sur 87,2 % des conducteurs blessés mortellement, et 31,6 % d'entre eux ont présenté un résultat positif. Donc, cette année-là, parmi les conducteurs blessés mortellement, ceux chez qui on avait détecté des drogues étaient plus nombreux que ceux qui on avait détecté de l'alcool.

Dans la population en général, on peut mesurer l'importance du problème de la conduite avec facultés affaiblies par les drogues au moyen d'enquêtes routières. Une enquête récente menée en Colombie-Britannique⁷ auprès de 2 840 conducteurs a permis de détecter la présence de drogue chez 7,2 % d'entre eux.⁸ Plus précisément :

- 4,5 % ont obtenu un résultat positif pour le dépistage du THC;
- 2,3 %, pour la cocaïne;
- moins de 1 %, pour les amphétamines;
- moins de 1 %, pour les benzodiazépines;
- 1,2 %, pour les opiacés.

⁶ Brown et coll., 2017

⁷ Beirness et Beasley, 2010

⁸ Un échantillonnage aléatoire des conducteurs a été mené dans cinq villes de la province, du mercredi au samedi entre 21 h et 3 h.

⁹ Brown et coll., 2017

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?

Le rapport *Le problème des collisions liés à l'alcool et à la drogue au Canada 2013*, préparé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route⁹ pour le compte du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), révèle une différence entre hommes et femmes relativement au type de drogue consommée. En effet, les hommes étaient plus susceptibles d'obtenir un résultat positif pour le dépistage de substances illicites comme le cannabis ou un stimulant du SNC. De façon générale cependant, les deux sexes présentaient la même fréquence de résultats positifs.¹⁰



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?

Dans le rapport *Le problème des collisions liés à l'alcool et à la drogue au Canada 2013*, préparé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route pour le compte du CCATM, les données sur les décès révèlent que la détection de drogues était plus fréquente chez les jeunes conducteurs (moins de 35 ans) que chez les

conducteurs plus âgés (plus de 35 ans). Quant au type de drogue, le cannabis était plus fréquent chez les jeunes, alors que les dépresseurs du SNC étaient plus souvent détectés chez leurs aînés.¹¹

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?

Selon les données sur les décès de 2013 de la Fondation de recherches sur les blessures de la route,¹² on a décelé des drogues chez 47,2 % des conducteurs blessés mortellement durant la fin de semaine, comparativement à 43,3 % en semaine.

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.¹³ 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.¹⁴

Les consommateurs de drogues sont également considérés comme un groupe à risque élevé. En effet, au Canada, au Royaume-Uni et en Australie,

¹⁰ Brown et coll., 2017

¹¹ Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) National Fatality Database, 2013

¹² Brown et coll., 2017

¹³ Fondation de recherches sur les blessures de la route, Centre de ressources pour les jeunes conducteurs, 2016

¹⁴ Adalf et coll., 2003; Lewis et coll., 2005

un pourcentage considérable de consommateurs et d'habitues 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.¹⁵



La population est-elle sensibilisée au problème de la conduite avec facultés affaiblies par les drogues?

Dans le Sondage sur la sécurité routière de 2015 mené par la Fondation de recherches sur les blessures de la route, la majorité (63,3 %) des conducteurs canadiens déclaraient que la conduite avec facultés affaiblies par les drogues était un problème de sécurité routière très grave ou extrêmement grave, mais 36,7 % considéraient que cela ne représentait pas un problème, ou qu'il s'agissait d'un problème mineur. Les femmes, dans une proportion considérablement plus importante que les hommes (67,2 % et 58,9 %, respectivement), considéraient qu'il s'agissait là d'un problème très grave ou extrêmement grave, tout comme les conducteurs âgés de 65 ans et plus (77 %) et de 45 à 64 ans (63,1 %), plus sensibilisés que les plus jeunes.¹⁶ Les sondages d'opinion publique menés aux États-Unis et en Europe ont enregistré des résultats semblables, confirmant qu'une majorité de gens considèrent que la conduite avec facultés affaiblies par les

drogues représente un problème grave en matière de sécurité routière.¹⁷

Le CCATM a effectué auprès du public un sondage sur la connaissance des lois et des sanctions associées à la conduite avec facultés affaiblies par les drogues. Celui-ci a révélé que 85 % des Canadiens savaient qu'il s'agissait d'un acte criminel. Cependant, ce sont les jeunes de 16 à 19 ans qui connaissaient le mieux les lois concernant la conduite sous l'influence des drogues, tandis que les 65 ans et plus sont ceux qui les connaissaient le moins (avec des résultats de 92 % et de 77 %, respectivement). Un plus grand pourcentage d'hommes (90 %) que de femmes (79 %) savaient qu'il s'agissait d'une infraction en vertu du Code criminel.

Ce même sondage a également montré que pour la majorité (64 %) des participants, il était fort probable qu'un conducteur en état d'ébriété sera arrêté et accusé, alors que seulement 39 % considéraient probable qu'un conducteur sous l'influence d'une drogue illicite se fasse arrêter. De plus, 26 % des participants considéraient probable qu'une personne se fasse arrêter pour conduite avec facultés affaiblies par le cannabis, et seulement 8 %, pour conduite sous l'influence d'un médicament d'ordonnance.¹⁸

La plus récente source d'information sur les inquiétudes à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis est un sondage mené en 2017 par State Farm Canada. Parmi les répondants, 80 % étaient inquiets à l'idée que des gens conduisent sous l'influence du cannabis, et trois sur quatre ne croyaient pas que la police dispose des moyens et des ressources pour détecter les conducteurs fautifs.¹⁹

¹⁵ Fisher et coll. 2006; Albery et coll., 2000; Duff et Rowland, 2006

¹⁶ Fondation de recherches sur les blessures de la route, Sondage sur la sécurité routière de 2015 – L'alcool au volant au Canada, 2015

¹⁷ Traffic Safety Culture Index 2015; Antov et al. 2012

¹⁸ Jonah 2013

¹⁹ State Farm, 2017

Le sondage a également révélé que les trois quarts des Canadiens étaient préoccupés par la conduite avec facultés affaiblies par les médicaments sur ordonnance, et que les personnes de 16 à 25 ans et de 55 ans et plus étaient les plus susceptibles d'associer ce type de comportement à leur propre groupe d'âge.

Les conducteurs connaissent-ils les effets nuisibles des drogues sur la conduite?

Le sondage du CCATM a aussi évalué les connaissances de la population concernant les effets nuisibles de l'alcool et des drogues sur la capacité de conduire. Une majorité de participants, soit 90 %, ont déclaré que l'alcool avait des effets nuisibles sur la conduite, alors que pour ce qui est du cannabis, ce pourcentage tombait à 68 %. En outre, à peine plus de la moitié (55 %) des personnes sondées ont affirmé que les médicaments sur ordonnance avaient de



tels effets nuisibles. Les conducteurs âgés de

16 à 19 ans étaient moins susceptibles d'affirmer que le cannabis nuisait

à la conduite, tandis que chez les 35 ans et plus, on observait la même tendance, cette fois concernant les médicaments sur ordonnance. En général, les femmes reconnaissaient davantage les effets nuisibles des drogues.²⁰

Pour les conducteurs, la conduite avec facultés affaiblies par les drogues est-elle un problème plus sérieux ou moins sérieux que la conduite en état d'ébriété?

Selon les jeunes Canadiens de 14 à 19 ans, conduire avec les facultés affaiblies par le cannabis est, de façon générale, plus sécuritaire que conduire en état d'ébriété.²¹ Un autre sondage,

mené au Manitoba auprès de 5 173 élèves du secondaire, a révélé que même si seulement 3,8 % d'entre eux trouvaient acceptable de conduire après avoir bu de l'alcool, 19,4 % des garçons et 15,9 % des filles pensaient qu'il était acceptable de le faire après avoir consommé du cannabis.²² Par ailleurs, dans une étude récente portant sur la perception du cannabis chez les jeunes Canadiens de 14 à 19 ans, les participants considéraient que la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis était plus « sécuritaire », ou moins dangereuse, que la conduite en état d'ébriété. Ils ont déclaré qu'ils refuseraient de monter dans une voiture conduite par une personne ivre, mais qu'ils accepteraient si le conducteur avait plutôt fumé du cannabis, tout dépendant de l'identité du conducteur et de la quantité de cannabis consommée.²³



²⁰ Jonah 2013

²¹ Porath-Waller et coll., 2013

²² Jonah 2013

²³ Porath-Waller et coll., 2013

²⁴ Patton et coll., 2001

²⁵ McKiernan et coll., 2017

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 bâti 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



Numéro sans frais : 1-877-238-5235
Télécopieur : 613-238-5292
Courriel : tirf@tirf.ca

ISBN: 978-1-988945-04-0

En partenariat avec :

