



# Collisions attribuables au cannabis : estimation des méfaits et des coûts dans les provinces canadiennes

Après l'alcool, le cannabis est le psychotrope le plus consommé au Canada et les cannabinoïdes, parmi les psychotropes le plus souvent détectés chez les conducteurs morts ou blessés au Canada (Beasley et Beirness, 2011; Brubacher et coll., 2016). En 2012, environ 10 % des Canadiens de 15 ans et plus consommaient du cannabis et un peu moins de la moitié de ceux-ci disaient conduire moins de deux heures après en avoir pris (Santé Canada, 2012). Il y en a cependant beaucoup que nous ne savons pas sur l'étendue du problème et les coûts associés à la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis (CFAC). Alors même que le Canada s'apprête à adopter des lois visant à réglementer le cannabis, les conversations sur les méfaits associés au cannabis au volant deviennent de plus en plus pertinentes.

## Psychotropes

Les psychotropes sont des substances qui affectent le fonctionnement du cerveau et altèrent la façon dont les personnes qui les prennent pensent et se sentent.

## Objectif

La présente enquête, « Coûts des collisions liées à l'usage de cannabis au volant au Canada » est l'une des premières au Canada à aborder les lacunes en matière de connaissances des coûts associés à la CFAD en estimant. Pilotée par le CCDUS, cette étude a été produite par Ashley Wettlaufer, Roxana O. Florica, Mark Asbridge, Douglas Beirness, Jeffrey Brubacher, Russell Callaghan, Benedikt Fischer, Gerrit Gmel, Sameer Imtiaz, Robert E. Mann, Anna McKiernan et Jürgen Rehm. Elle cherche à déterminer :

- Le nombre de personnes tuées ou blessées, dans chaque province, dans une collision routière où les facultés du conducteur étaient affaiblies par le cannabis ou dans une collision avec dommages matériels seulement où les facultés d'un des conducteurs étaient affaiblies par le cannabis;
- Les coûts économiques et sociaux totaux associés aux collisions où le cannabis était en cause.

Les résultats de l'enquête aideront à orienter les politiques et pratiques visant à réduire les méfaits associés à la CFAC.

## Enquêtes en bord de chaussée

Dans le but de déterminer la prévalence de la conduite sous l'influence de drogues, des chercheurs recueillent des échantillons d'haleine et de salive offerts volontairement auprès d'un échantillon aléatoire de conducteurs. Ils testent ensuite ces échantillons pour la présence de cannabis et d'autres drogues.



## Description de l'enquête

Pour atteindre ces objectifs, des données ont été recueillies à l'aide d'enquêtes nationales par autodéclaration et en bord de chaussée. Les données ont permis d'estimer la prévalence de la CFAC par âge et province.

Le nombre de personnes impliquées dans des collisions mortelles ou avec blessures ou dommages matériels seulement où le cannabis était en cause a été estimé à l'aide des données sur la prévalence en combinaison avec les renseignements sur le risque de collision associé à la CFAC. Les coûts totaux ont été déterminés en appliquant la valeur des coûts élaborée à l'aide des données de l'Ontario au nombre de collisions considérées comme ayant été causées par la CFAC.

## Conclusions principales

Les collisions mortelles ou avec blessures ou dommages matériels seulement étaient particulièrement nombreuses chez les personnes de 16 à 34 ans :

- Les personnes de 16 à 34 ans représentent seulement 32 % de la population canadienne, mais 61 % des décès attribuables au cannabis;
- Les personnes de 16 à 34 ans sont aussi représentées de façon disproportionnée au titre des blessures attribuables au cannabis (59 %) et des collisions avec dommages matériels seulement attribuables au cannabis (68 %).
- Les personnes de 34 ans et moins représentaient environ 658 millions de dollars (60 %) du total des coûts attribuables aux collisions attribuables à la CFAC.

Les coûts les plus élevés étaient associés aux décès, représentant plus de 58 % du total. Même s'ils étaient moins élevés que pour les décès, les coûts associés aux blessures et aux collisions avec dommages matériels seulement étaient aussi considérables.

**Tableau 1 : Nombre estimé de victimes et coûts correspondants pour les collisions liées au cannabis en 2012**

	Décès, blessures et collisions avec dommages matériels seulement (n=)	Coût par incident (\$)
Décès	75	8 532 200
Blessures	4 407	84 600
Dommages matériels seulement	7 794	10 700
Coût cumulatif estimé* : 1,09 milliard de dollars		

\* Ce nombre ne correspondra pas au total pour tous les incidents et les coûts associés en raison de l'arrondissement.

## Limites

Les coûts et les méfaits sont vraisemblablement plus élevés que les estimations pour les raisons suivantes :

- Les collisions mineures liées au cannabis (avec blessures ne nécessitant pas une attention médicale ou dommages matériels de moins de 1 000 \$) n'ont pas été incluses dans l'analyse.
- Seules les collisions signalées à la police ou nécessitant une hospitalisation étaient incluses.



- Les conclusions ne tenaient pas compte des effets liés à la dose associés à la consommation de cannabis et donc du risque possiblement accru de collision en présence de concentrations plus élevées de cannabis dans le corps.

### Limites des données

- Les données utilisées portaient sur une seule année (2012). Par conséquent, elles ne présentent aucune tendance en matière de consommation de cannabis, de CFAC ou pour ce qui est des pratiques relatives aux politiques et à l'application de la loi au fil du temps.
- Comme les données provinciales sur la prévalence de la consommation de cannabis et de CFAC sont limitées, les coûts et estimations de CFAC s'appuyaient sur les données disponibles.

## Implications

Le cannabis nuit aux habiletés nécessaires pour conduire un véhicule motorisé de façon sécuritaire (Beirness et Porath-Waller, 2015) et a des incidences manifestes sur le risque de collision. Cependant, bon nombre de personnes qui consomment du cannabis croient qu'il n'est pas dangereux de conduire sous son influence. Alors que le gouvernement canadien s'apprête à réglementer le cannabis, il devrait tenir compte des méfaits et des coûts associés aux collisions liées au cannabis.

### Politique

- Cette enquête peut servir d'estimation de référence des méfaits et coûts associés à la CFAC dans l'ensemble des provinces avant la légalisation du cannabis au Canada.
- Les lois *per se* stipulent qu'il est interdit de conduire un véhicule si la concentration de drogue dans le sang dépasse une limite précise. Le Canada pourrait envisager une loi *per se* pour la consommation de cannabis lorsqu'il élaborera des lois pour le légaliser à des fins non médicales.

### Recherche

- Cette enquête comble les lacunes en matière de données de référence pour les coûts sociaux et économiques de la CFAC; cependant, des données routières en fonction de la juridiction permettraient de parfaire ces estimations.
- Des données d'estimation des coûts par juridiction devraient être plus largement disponibles pour faciliter les recherches ultérieures.

### Prévention

- Les conclusions de cette enquête indiquent que les personnes de 16 à 34 ans ont les taux les plus élevés de collisions attribuables à la CFAC, ce qui souligne le besoin de campagnes de prévention ciblant ce groupe d'âge.
- Les efforts de prévention mettent l'accent sur les effets du cannabis sur le corps et le cerveau et les risques de prendre le volant après en avoir consommé.

## Pour en savoir plus

Consultez le [rapport intégral](#), qui sera publié dans le journal *Drug and Alcohol Dependence* (sous presse). Vous trouverez aussi des rapports connexes sur la page [Drogue au volant](#) du site Web du Centre canadien de lutte contre les toxicomanies; notamment les rapports suivants :

- Dépistage par prélèvement de salive (énoncé de politique)



- Les lois *per se* (énoncé de politique)
- Trousse sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue

Si vous souhaitez être ajouté à la liste d'envoi, veuillez accéder à la page [Demande d'information](#). Joignez-vous à la conversation en ligne pour contribuer à créer une société plus saine, exempte des méfaits de la consommation de substances, en suivant @CCLTCanada.

## Références

Beasley, E.E. et D.J. Beirness. *La consommation de drogues des conducteurs mortellement blessés au Canada (2000-2008)*, Ottawa (Ont.), Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances, 2011.

Beirness, D. et A. Porath-Waller. *Dissiper la fumée entourant le cannabis : cannabis au volant – version actualisée*. Ottawa (Ont.), 2015, Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances.

Brubacher, J.R., H. Chan, W. Martz, W. Schreiber, M. Asbridge, J. Eppler, J. ... R.F. Brant. (2016). « Prevalence of alcohol and drug use in injured British Columbia drivers ». *BMJ Open*, Vol. 6, n° 3, 2016, e009278.

Santé Canada. *Enquête de surveillance canadienne de la consommation d'alcool et de drogues (ESCCAD)*, Ottawa (Ont.) : chez l'auteur, 2012.

