



Des données améliorées sur la conduite affaiblie par la drogue au Canada : considérations pour la mise en œuvre d'indicateurs nationaux

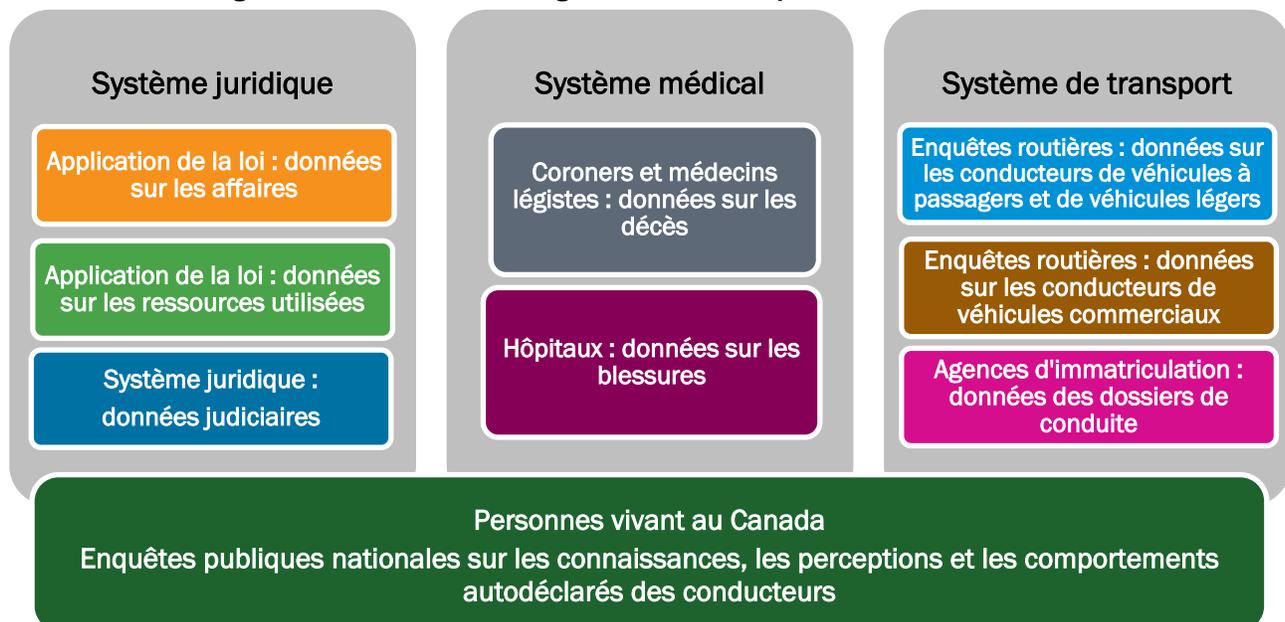
L'enjeu

Chaque année, des milliers de personnes vivant au Canada sont gravement blessées ou tuées dans des accidents de la route impliquant des substances autres que l'alcool (Brown et coll., 2015, 2021; Statistique Canada, 2021). Les données sur la conduite affaiblie par la drogue recueillies au pays sont limitées et excluent l'alcool. Sans données supplémentaires et plus détaillées sur la situation, il est difficile de cibler les efforts de sensibilisation, d'affecter les ressources ou d'élaborer des plans pour réduire efficacement les blessures graves et les décès.

Les indicateurs

Pour mieux suivre, comprendre et prévenir la conduite affaiblie par la drogue au Canada, le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances a mis sur pied le Comité consultatif sur les indicateurs visant la drogue au volant. Celui-ci a formulé 34 indicateurs nationaux recommandés pour faciliter la collecte de données dans neuf domaines, pour plusieurs secteurs et organismes à l'échelle municipale, provinciale, territoriale et fédérale (figure 1).

Figure 1. Les neuf secteurs ou organismes concernés par les 34 indicateurs recommandés





Le rapport [Mesurer les répercussions de la conduite affaiblie par la drogue : recommandations d'indicateurs nationaux](#) dresse la liste des 34 indicateurs et en fournit une description. Il détaille aussi les défis à relever et formule des recommandations pour la mise en œuvre des indicateurs dans différents secteurs et organismes.

Certains facteurs seront à prendre en compte pour favoriser l'adoption des indicateurs par les organismes à l'échelle nationale. Ce document présente quelques considérations et défis associés à une mise en œuvre pancanadienne et propose des pistes de solutions. Il s'adresse aux responsables des politiques, aux décideurs et aux intervenants en sécurité routière et en sécurité publique qui pourraient mettre en œuvre les indicateurs, en tout ou en partie.

Interpréter les données : méthodes systématiques et normalisées

Certains organismes (c.-à-d. services policiers, hôpitaux, agences d'immatriculation) pourraient avoir de la difficulté à diffuser et à interpréter avec précision les données sur la conduite affaiblie par la drogue obtenues grâce aux indicateurs nationaux recommandés. Cela s'explique par le fait que certaines méthodes de collecte, d'analyse et de déclaration des données ne sont pas systématiques ni normalisées entre les provinces, les territoires et les organismes. Autre défi possible : chaque province et territoire a des besoins, des priorités et des mécanismes de financement qui lui sont propres et qui peuvent limiter la collecte, l'analyse et la déclaration des données.

Les organismes participant à la mise en œuvre doivent définir clairement leurs méthodes de collecte de données et expliquer les limites ou les différences régionales qui pourraient influencer sur leur interprétation. Une plus grande systématisation et normalisation dans et entre les organismes, provinces et territoires permettrait de relever ces défis à long terme. Quelques options possibles :

- Désigner un organisme responsable (p. ex. Statistique Canada, Entreprise nationale relative à la statistique juridique, Sécurité publique Canada) chargé de réunir les divers acteurs et de faciliter les discussions;
- Mettre sur pied un groupe de travail ou un comité de coordination national (p. ex. Forum fédéral-provincial-territorial des agents supérieurs de la prestation de services) chargé d'établir une stratégie nationale;
- Se servir d'une plate-forme ou d'un modèle existant pour réunir les acteurs concernés (p. ex. Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé) et coordonner le travail.

Mettre en œuvre les recommandations : approche conjointe

La collecte et la diffusion des données sur la conduite affaiblie par la drogue exigent la coopération de divers secteurs et organismes et la communication entre eux. La mise en œuvre des indicateurs doit se faire par une approche collaborative entre les diverses parties prenantes. Tout effort déployé pour améliorer les indicateurs existants ou en mettre de nouveaux en place doit prévoir des consultations avec les acteurs concernés, comme les responsables des politiques, les décideurs (gestionnaires, directeurs, etc.) et le personnel chargé de recueillir ou de gérer les données (personnel hospitalier, policiers, etc.).

Il importe de trouver un équilibre entre la collecte d'informations essentielles et le respect de la capacité de chaque organisme à ajuster ou à intensifier ses efforts. Il faut aussi trouver des façons de mettre en commun les outils, les programmes et les ressources et, ainsi, d'abaisser certains des



coûts associés à la mise en œuvre des nouveaux indicateurs. Et il faudra collaborer afin d'établir des protocoles normalisés pour une collecte de données cohérente non seulement dans les organismes, mais aussi entre les provinces et territoires.

Échanger des données : connaissances approfondies et efficacité accrue

Le manque de données interreliées est l'un des plus grands obstacles à la compréhension et à la prise en charge de la conduite affaiblie par la drogue au Canada. Presque tous les experts consultés ont mentionné la nécessité d'échanger des données et de collaborer. Il n'y a dans les provinces et territoires aucun système à grande échelle pour l'échange de données critiques sur la conduite avec facultés affaiblies. Cela dit, il existe des modèles qui pourraient être adaptés ou adoptés à l'échelle nationale pour lever certains de ces obstacles.

Au Canada, plusieurs modèles pourraient être mis à profit. L'Institut canadien d'information sur la santé recueille et gère déjà des données sur la santé des patients, à partir de plusieurs sources du domaine médical et de la santé de partout au pays. Ce système pourrait servir de modèle pour la gestion des données nationales sensibles sur la conduite affaiblie par la drogue, et ce, sans atteinte à la vie privée. Une autre option serait de collaborer avec Statistique Canada, qui est déjà conçu et légalement structuré pour héberger et gérer les données sensibles de la population.

Le Canada pourrait aussi s'inspirer de modèles mis au point à l'étranger, comme celui utilisé en Nouvelle-Zélande (Stats NZ Tataurangi Aotearoa) et qui héberge des données populationnelles provenant de divers organismes et domaines, ainsi que des données économiques et commerciales.

Pour en savoir plus sur ces modèles et d'autres pour l'échange de données sur la conduite affaiblie par la drogue au Canada, voir le [rapport](#) complet.

Élargir la collecte de données : combler les lacunes et accroître la diversité

La plupart des études et des données sur la conduite affaiblie par la drogue au Canada concernent principalement les conducteurs. Bien que cette façon de faire soit importante, elle limite grandement nos connaissances sur les conséquences de la conduite affaiblie par la drogue sur les passagers et les autres usagers de la route. Il nous faut élargir notre collecte de données pour y inclure les autres usagers de la route (piétons, passagers, cyclistes, etc.), la polyconsommation de substances (c.-à-d. la consommation de deux substances ou plus ou le mélange d'alcool et d'autres substances) et les autres modes de transport (véhicules hors route ou tout-terrain, embarcations motorisées, motoneiges, etc.).

Il faut aussi mieux comprendre les nouveaux groupes à risque potentiels. La prévention et la sensibilisation se concentrent généralement sur les conducteurs considérés à haut risque (p. ex. jeunes hommes, conducteurs de nuit la fin de semaine). Par contre, de nouvelles données sur les conducteurs aux facultés affaiblies par la drogue mettent en évidence d'autres caractéristiques (p. ex. personnes âgées, médicaments, conduite en semaine). Les acteurs du domaine doivent trouver des façons d'élargir la collecte de données ou la production de rapports, en vue de combler ces lacunes et de formuler des recommandations.

Financer les coûts : avantages des investissements

Pour certains organismes, la mise en œuvre de nouveaux indicateurs ou la modification d'indicateurs existants pourrait être coûteuse. Cela dit, les coûts financiers et humains associés à la



conduite affaiblie par la drogue sont en hausse, d'où l'importance d'y accorder une plus grande attention. Les organismes qui envisagent de mettre en œuvre les indicateurs doivent trouver un équilibre entre les coûts additionnels et les avantages que procurent une amélioration des données et une réduction du nombre de décès et de blessures. Disposer de meilleures données sera utile aux responsables des politiques et aux décideurs qui travaillent à prévenir, à détecter et à réprimer la conduite affaiblie par la drogue.

Conclusion

Malgré certains obstacles décrits dans ce document, de nombreux organismes recueillent déjà des données sur la conduite affaiblie par la drogue et peuvent faire de légers ajustements à leurs protocoles de collecte et de déclaration pour améliorer l'utilité de leurs données. L'établissement d'une stratégie nationale et l'identification d'un organisme responsable chargé de réunir les principaux acteurs permettraient une mise en œuvre nationale plus coordonnée des indicateurs recommandés. Il existe déjà des modèles de stockage et d'échange des données, tant ici qu'à l'étranger, qui pourraient être adaptés ou adoptés au Canada. Il serait aussi possible de mettre à profit les leçons tirées avec la conduite affaiblie par l'alcool – leçons qui reposent sur un vaste corpus de données probantes.

Le Canada dispose d'un portrait incomplet de la conduite affaiblie par la drogue. Plus de données sont nécessaires pour comprendre le problème, y réagir efficacement et sauver des vies. Les 34 indicateurs recommandés par le comité consultatif forment une base solide à partir de laquelle élargir et améliorer la collecte de données au pays.

Bibliographie

- Brown, S.W., W.G.M. Vanlaar et R.D. Robertson. *Le problème des accidents liés à l'alcool et à la drogue au Canada : rapport de 2011*, Ottawa (Ont.), Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, 2015.
https://ccmta.ca/web/default/files/PDF/2011_Alcohol_and_Drug_Crash_Problem_Report_final_draft_Dec2015_Fr.pdf
- Brown, S.W., W.G.M. Vanlaar et R.D. Robertson. *Le problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada : 2016*, Ottawa (Ont.), Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, 2021.
<https://ccmta.ca/web/default/files/PDF/CCMTA.2016%20Alcohol%20and%20Drug%20Crash%20Problem%20Report%20FR.%20MAR2021.pdf>
- Statistique Canada. *Tableau 35-10-0177-01 : statistiques des crimes fondés sur l'affaire, par infractions détaillées, Canada, provinces, territoires et régions métropolitaines de recensement*, Ottawa (Ont.), chez l'auteur, 2021. <https://doi.org/10.25318/3510017701-fra>

