



Des données améliorées sur la conduite affaiblie par la drogue au Canada : données des agences d'immatriculation



L'enjeu

Chaque année, des milliers de personnes vivant au Canada conduisent après avoir consommé des substances autres que l'alcool, ce qui représente un risque grave pour elles-mêmes et les autres usagers de la route (Brown et coll., 2015, 2021; Statistique Canada, 2021). Les agences d'immatriculation sont responsables du suivi des infractions au code de la route, de la tenue des dossiers de conduite (p. ex. caractéristiques des conducteurs, sanctions ou condamnations) et du stockage, dans un lieu centralisé (par province ou territoire), des données sur les conducteurs. Comme les agences ne participent pas directement à la collecte de données sur la conduite affaiblie par la drogue, elles s'en remettent à d'autres organismes pour obtenir ces renseignements. Au Canada, les agences d'immatriculation ne reçoivent pas toutes les mêmes données lorsque des affaires de drogue au volant ont lieu sur leur territoire. Comme les données des agences proviennent de sources multiples, elles ne sont généralement pas analysées ni mentionnées dans les travaux sur la question.

L'importance des données

Les agences d'immatriculation stockent l'historique collectif (au cours d'une période donnée) de tous les conducteurs avec permis de leur province ou territoire. Elles reçoivent des données de plusieurs organismes en cas d'affaires de conduite affaiblie par la drogue (p. ex. forces de l'ordre, tribunaux). Lorsque ces données sont combinées à celles des dossiers de conduite des agences (c.-à-d. âge, sexe, problèmes médicaux), on obtient des informations importantes et un tableau plus complet des conducteurs. Cela pourrait être particulièrement important quand on parle des personnes à risque de conduite affaiblie par la drogue et des mesures les plus efficaces et les plus appropriées à prendre pour les dissuader d'agir ainsi (p. ex. sanctions administratives, sanctions pénales). Malgré l'importance de ces informations, les agences d'immatriculation ne reçoivent pas toutes rapidement les données d'autres organismes ou alors elles ne les diffusent pas. Ces données pourraient s'avérer cruciales pour les responsables des politiques, les décideurs et les intervenants en sécurité routière qui travaillent à prévenir la conduite affaiblie par la drogue au Canada.

Indicateurs recommandés

Cinq indicateurs sont recommandés pour améliorer et normaliser les informations des dossiers de conduite analysées et déclarées par les agences d'immatriculation au Canada. Ces indicateurs ont été élaborés par et en consultation avec des experts de partout au pays.

Le tableau qui suit présente les cinq indicateurs. Ces données ne sont pas systématiquement accessibles à toutes les agences d'immatriculation au Canada, alors les indicateurs proposés sont



tous considérés comme nouveaux. La mise en œuvre de certains d'entre eux pourrait nécessiter des ressources et des investissements plus importants.

Sources de données	Indicateur
Nouvelles ^a	<p>Caractéristiques démographiques des conducteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre et pourcentage de conducteurs avec des dossiers de conduite affaiblie par la drogue, selon le sexe (ou le genre lorsque c'est possible) • Nombre et pourcentage de conducteurs avec des dossiers de conduite affaiblie par la drogue, selon les groupes d'âge normalisés^b <p>Sanctions^c administratives imposées aux conducteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de sanctions administratives pour conduite affaiblie par la drogue imposées, sur le nombre total de conducteurs avec permis, selon la province ou le territoire <p>Condamnations au criminel pour conduite affaiblie par la drogue chez les conducteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de condamnations pour conduite affaiblie par la drogue enregistrées, sur le nombre total de conducteurs avec permis, selon la province ou le territoire <p>Récidivisme^d : sanctions administratives pour conduite affaiblie par la drogue chez les conducteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de conducteurs ayant reçu des sanctions administratives à deux reprises ou plus, sur le nombre total de conducteurs ayant reçu des sanctions, selon la province ou le territoire • Nombre de conducteurs ayant reçu des sanctions administratives pour conduite affaiblie par la drogue à deux reprises ou plus, sur le nombre total de conducteurs ayant reçu des sanctions pour conduite affaiblie par la drogue, selon la province ou le territoire • Nombre de conducteurs ayant reçu des sanctions administratives pour conduite affaiblie par l'alcool à deux reprises ou plus, sur le nombre total de conducteurs ayant reçu des sanctions pour conduite affaiblie par l'alcool, selon la province ou le territoire <p>Récidivisme : condamnations au criminel pour conduite affaiblie par la drogue chez les conducteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de conducteurs condamnés au criminel pour conduite avec facultés affaiblies à deux reprises ou plus, sur le nombre total de conducteurs condamnés, selon la province ou le territoire • Nombre de conducteurs condamnés au criminel pour conduite affaiblie par la drogue à deux reprises ou plus, sur le nombre total de conducteurs condamnés pour conduite affaiblie par la drogue, selon la province ou le territoire • Nombre de conducteurs condamnés au criminel pour conduite affaiblie par l'alcool à deux reprises ou plus, sur le nombre total de conducteurs condamnés pour conduite affaiblie par l'alcool, selon la province ou le territoire

^a Les nouveaux indicateurs incluent des indicateurs non existants et d'autres d'utilisation peu courante (p. ex. certains organismes pourraient suivre certaines de ces données).

^b Normalisation recommandée fondée sur les groupes d'âge du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (c.-à-d. 16 à 19 ans, 20 à 24 ans, 25 à 34 ans, 35 à 44 ans, 45 à 54 ans, 55 à 64 ans, et 65 ans et plus).

^c Les sanctions sont propres aux provinces et territoires et incluent souvent des suspensions de permis, des amendes et la mise en fourrière de véhicules. Les forces de l'ordre peuvent appliquer ces sanctions selon différentes combinaisons, avec ou sans dépôt d'accusations au criminel.

^d Le taux de récidive est la mesure dans laquelle un individu répète le même crime.

Ces indicateurs font partie d'un ensemble de 34 indicateurs nationaux s'adressant à divers organismes et recommandés par le Comité consultatif sur les indicateurs visant la drogue au volant, présidé par le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances. Pour une liste complète des indicateurs recommandés, voir le rapport [Mesurer les répercussions de la conduite affaiblie par la drogue : recommandations d'indicateurs nationaux](#). Ce rapport propose aussi aux organismes des pistes pour surmonter les obstacles potentiels à la mise en œuvre des recommandations (p. ex. normalisation des données, échange des données, coûts financiers) et des renseignements plus détaillés sur le comité consultatif.



Grands points à considérer pour la mise en œuvre

- Parfois, les données transmises aux agences d'immatriculation par d'autres organismes ne sont pas assez détaillées. Le comité consultatif recommande donc aux agences de se concentrer d'abord sur la collecte et la déclaration de données d'ordre général, comme le nombre de sanctions émises par grandes catégories (p. ex. suspension de permis, amendes, mise en fourrière de véhicules), plutôt que sur de menus détails.
- Les renseignements contenus dans les dossiers de conduite varient en fonction de la réponse d'une province ou d'un territoire à la conduite affaiblie par la drogue, p. ex. le montant des amendes, le type de sanctions administratives, l'application de sanctions ou les taux d'accusation et de condamnation. La prudence est donc de mise lors de la comparaison provinciale et territoriale des données provenant des agences d'immatriculation.
- Les agences d'immatriculation mettent parfois du temps à recevoir les données d'autres organismes, données qui ne sont alors plus à jour. Puisque les agences obtiennent leurs données sur la conduite affaiblie par la drogue d'autres sources, elles doivent parfois composer avec des délais (investigation, affaire judiciaire) qui peuvent dépasser un an et qui sont généralement plus longs que les périodes de collectes de données annuelles habituelles. Pour résoudre les problèmes de délais et de concordance des données provenant de dossiers de conduite, il faudra considérer différentes approches et échéances pour mesurer les changements selon certains des indicateurs recommandés.

Pour une analyse complète de ces grands points et d'autres facteurs à considérer pour la mise en œuvre des indicateurs, voir le [rapport complet](#).

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>

ISBN 978-1-77871-009-4

© Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances, 2022



Centre canadien sur
les dépendances et
l'usage de substances

Le CCDUS a été créé par le Parlement afin de fournir un leadership national pour aborder la consommation de substances au Canada. À titre d'organisme de confiance, il offre des conseils aux décideurs partout au pays en profitant du pouvoir des recherches, en cultivant les connaissances et en rassemblant divers points de vue.

Les activités et les produits du CCDUS sont réalisés grâce à une contribution financière de Santé Canada. Les opinions exprimées par le CCDUS ne reflètent pas nécessairement celles du gouvernement du Canada.