



Des données améliorées sur la conduite affaiblie par la drogue au Canada : données sur les conducteurs de véhicules à passagers et de véhicules légers



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). Pendant les enquêtes routières, des conducteurs sélectionnés au hasard sont soumis à des tests de dépistage de l'alcool et d'autres substances. Les résultats sont anonymes et confidentiels. Ces enquêtes sont la meilleure – et parfois la seule – source d'information sur le nombre de personnes qui conduisent après avoir consommé de la drogue. Seules quelques enquêtes routières ont été menées auprès de conducteurs de véhicules à passagers et de véhicules légers (p. ex. fourgonnettes, camionnettes). Les enquêtes précédentes se limitaient à certaines régions canadiennes (p. ex. Ontario, Colombie-Britannique).

L'importance des données

Les enquêtes routières donnent un aperçu des habitudes de conduite des personnes vivant au Canada. On pose aux conducteurs des questions sur leur usage récent de substances, ce qui peut ensuite être vérifié avec un échantillon de salive prélevé pendant l'enquête. Disposer de renseignements plus précis sur les personnes qui conduisent avec les facultés affaiblies, par telle ou telle substance, et à quel moment (jour, heure, etc.) permet d'identifier les groupes qui risquent de conduire avec les facultés affaiblies et d'adapter les activités de prévention et de sensibilisation à leurs besoins. Ces renseignements pourraient orienter le travail de ceux qui luttent contre la conduite affaiblie par la drogue, notamment les responsables des politiques, les décideurs et les intervenants en sécurité routière.

Indicateurs recommandés

Quatre indicateurs sont recommandés pour élargir, améliorer et normaliser les données sur les conducteurs de véhicules à passagers et de véhicules légers obtenues lors d'enquêtes routières. Ces indicateurs ont été élaborés par et en consultation avec des experts de partout au pays.

Le tableau qui suit présente les quatre indicateurs. Puisqu'aucune enquête routière n'est réalisée de façon régulière au Canada, les indicateurs proposés sont tous considérés comme nouveaux dans le



domaine. La mise en œuvre de certains d'entre eux à l'échelle nationale pourrait nécessiter des efforts et des investissements importants.

Sources de données	Indicateur
Nouvelles ^a	<p>Consommation de THC (dépistage par la salive) chez les conducteurs</p> <ul style="list-style-type: none">• Nombre et pourcentage de conducteurs présentant des tests de THC supérieurs à 25 ng/ml <p>Date, jour de la semaine et heure au moment de l'interception des conducteurs</p> <ul style="list-style-type: none">• Nombre et pourcentage de conducteurs présentant des tests positifs à différentes catégories de substances^b, selon la période (p. ex. minuit à 3 h), le jour de la semaine et la date <p>Caractéristiques démographiques des conducteurs^c</p> <ul style="list-style-type: none">• Nombre et pourcentage de conducteurs présentant des tests positifs à différentes catégories de substances, selon le sexe (ou le genre lorsque c'est possible)• Nombre et pourcentage de conducteurs présentant des tests positifs à différentes catégories de substances, selon les groupes d'âge normalisés^d <p>Catégorie^b de substances et polyconsommation chez les conducteurs</p> <ul style="list-style-type: none">• Nombre et pourcentage de conducteurs présentant des tests positifs à différentes catégories de substances• Nombre et pourcentage de conducteurs présentant des tests positifs pour consommation de plusieurs substances, de THC et d'alcool, ou de THC et d'autres substances

^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 Les catégories correspondent aux sept catégories utilisées par les experts en reconnaissance de drogues (Gendarmerie royale du Canada, 2018), à savoir les déprimeurs du système nerveux central (SNC), les inhalants, les anesthésiques dissociatifs, le cannabis, les stimulants du SNC, les hallucinogènes et les analgésiques narcotiques.

^c Méthodes et critères normalisés de collecte de données utilisés dans l'ensemble du Canada.

^d 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).

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

- C'est le coût qui est le principal obstacle à la réalisation d'enquêtes routières. Le comité consultatif recommande de mettre en place un mécanisme de financement pour favoriser la collecte et la déclaration régulières des données d'enquêtes routières de partout au Canada.
- Les données sur l'usage de substances (p. ex. modes de consommation, consommation la plus récente) recueillies auprès des conducteurs sont limitées à ce dont ceux-ci se souviennent ou déclarent, et par le fait qu'ils savent ou non que la substance qu'ils ont consommée peut entraîner un affaiblissement des facultés (p. ex. médicaments d'ordonnance ou en vente libre). C'est là une limite naturelle des études sur des sujets humains. Cela dit, les données



autodéclarées pourraient être améliorées si les conducteurs étaient mieux renseignés sur les substances qui affaiblissent les facultés.

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>

