



La conduite avec facultés affaiblies au Canada

Points clés

- La conduite affaiblie par l'alcool, la drogue ou les deux reste l'un des plus importants facteurs à l'origine de décès et de blessures sur la route au Canada.
- Les infractions de conduite avec facultés affaiblies sont passibles de sanctions criminelles sévères, dont des amendes, l'interdiction de conduire et l'incarcération. La gravité des sanctions augmente en cas de récidive.
- La conduite affaiblie par l'alcool a considérablement diminué dans les dernières années, alors que celle affaiblie par la drogue a augmenté.

Contexte

La conduite affaiblie par l'alcool, la drogue ou les deux reste l'un des plus importants facteurs à l'origine d'accidents graves de la route au Canada. Bien que des progrès considérables aient été réalisés dans les dernières années, les conducteurs aux facultés affaiblies mettent encore en danger la sécurité de tous les usagers de la route. On estime que, sur l'ensemble des accidents de la route mortels, entre un tiers et la moitié implique un conducteur qui avait consommé de l'alcool, de la drogue ou les deux (Brown et coll., 2020; British Columbia Coroners Service, 2019; Beirness et coll., 2021).

Si, dans le passé, l'expression « conduite avec facultés affaiblies » faisait généralement référence à l'alcool au volant, les conducteurs ayant consommé de la drogue sont de plus en plus nombreux. Ce document fait un survol des lois canadiennes sur la conduite avec facultés affaiblies et fournit de l'information sur l'ampleur de la conduite affaiblie par l'alcool et la drogue au Canada.

Lois sur la conduite avec facultés affaiblies

La conduite avec facultés affaiblies est une infraction en vertu du [Code criminel](#) (1985) du Canada. Les codes de la route de la plupart des provinces et territoires prévoient aussi des [sanctions](#) pour les conducteurs dont le taux d'alcoolémie (TA) est inférieur à la limite permise dans le *Code criminel* ou dont les facultés sont affaiblies par la drogue (Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances, 2024).



Code criminel

Selon le *Code criminel* du Canada, commet une infraction quiconque conduit un véhicule à moteur ou un bateau, ou conduit ou aide à conduire un aéronef ou du matériel ferroviaire, ou a la garde ou le contrôle d'un véhicule à moteur, d'un bateau, d'un aéronef ou de matériel ferroviaire, que ceux-ci soient en mouvement ou non, dans les cas suivants :

- Lorsque sa capacité de conduire ce véhicule, ce bateau, cet aéronef ou ce matériel ferroviaire est affaiblie « de quelque façon que ce soit » par l'alcool, une drogue ou une combinaison de ces substances;
- Lorsque sa concentration d'alcool dans son sang (c.-à-d. son taux d'alcoolémie) est égale ou supérieure à 80 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang (80 mg/dl);
- Lorsque la concentration de drogue dans son sang est égale ou supérieure à la concentration prévue dans la réglementation.

Commets aussi une infraction équivalente quiconque omet ou refuse d'obtempérer aux ordres suivants d'un policier :

- Se soumettre aux épreuves de coordination des mouvements, à savoir le test du nystagmus horizontal, celui de la démarche et celui de l'équilibre;
- Se soumettre à un examen fait par un policier accrédité comme expert en reconnaissance de drogues (ERD) permettant d'établir si le conducteur est sous l'influence de la drogue;
- Fournir un échantillon d'haleine, de sang, d'urine ou de salive qui sera analysé pour y détecter la présence d'alcool, de drogue ou des deux.

Les infractions de conduite avec facultés affaiblies sont passibles de sanctions sévères, dont des amendes, l'interdiction de conduire et l'incarcération. Les contrevenants sont parfois aussi obligés de suivre un programme d'éducation ou d'évaluation de l'usage d'alcool. La gravité des sanctions augmente en cas de TA élevé, et des sanctions plus sévères peuvent s'appliquer en cas de condamnations répétées. Par exemple, conduire avec un TA supérieur à 80 mg/dl est passible d'une amende minimale de 1 000 \$, mais si le TA du conducteur est entre 120 et 159 mg/dl, l'amende minimale passe à 1 500 \$ et s'il est de 160 mg/dl ou plus, à 2 000 \$. La gravité des sanctions augmente aussi en cas de récidive. L'incarcération est possible pour la première infraction; la deuxième infraction entraîne, elle, une peine minimale obligatoire de 30 jours et cette peine passe à 120 jours pour toute infraction subséquente.

De plus, si l'une des infractions mentionnées ci-dessus cause des lésions corporelles à autrui, une peine maximale d'emprisonnement de 14 ans pourrait s'appliquer. Une



infraction causant la mort d'autrui est passible de l'emprisonnement à perpétuité. Les sanctions associées au refus de fournir un échantillon de liquide biologique ou au refus d'obtempérer à un ordre de se soumettre à des tests pour déterminer si ses capacités sont affaiblies sont équivalentes à celles prévues pour la conduite avec facultés affaiblies.

En décembre 2018, le [dépistage obligatoire de l'alcoolémie](#) est entré en vigueur au Canada (Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances, 2021). Il autorise les policiers, après une interception légale et s'ils ont des appareils de détection approuvés avec eux, à demander un échantillon d'haleine à un conducteur sans doute raisonnable que ce dernier a de l'alcool dans son système. Le dépistage obligatoire de l'alcoolémie s'apparente aux programmes de contrôle aléatoire du taux d'alcool fait en Australie et dans de nombreux autres pays du monde.

Lois provinciales et territoriales

Au Canada, les provinces et territoires ont promulgué des lois qui complètent les dispositions du *Code criminel*. En règle générale, ces lois imposent des suspensions immédiates du permis de courte durée (de 24 heures à 30 jours) aux conducteurs considérés comme sous l'effet de l'alcool ou de la drogue ou ayant un TA de 50 mg/dl ou plus. D'autres sanctions peuvent s'appliquer, dont la saisie du véhicule, des frais de rétablissement du permis, la participation à un programme de réadaptation ou de sensibilisation à l'alcool et la participation à un programme d'antidémarrage éthylométrique. L'ensemble des provinces et territoires imposent aussi aux apprentis conducteurs une tolérance zéro pour l'alcool et la drogue; dans certains, les conducteurs âgés de moins de 22 ans sont inclus.

Données sur la conduite avec facultés affaiblies au Canada

Il existe de nombreuses sources d'information sur l'ampleur de la conduite avec facultés affaiblies au Canada (Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances, 2022). Citons entre autres les enquêtes téléphoniques en population générale, les enquêtes routières, les données sur les accusations de conduite avec facultés affaiblies et les données sur les conducteurs gravement ou mortellement blessés dans des accidents de la route. Ces sources apportent chacune un éclairage différent, mais incomplet, sur le problème. Il importe donc d'utiliser année après année des méthodes uniformes de mesure pour pouvoir dresser un tableau complet de la situation et dégager de ces indicateurs des tendances à long terme.

Enquêtes en population générale

De 2008 à 2012, l'Enquête de surveillance canadienne de la consommation d'alcool et de drogues (ESCCAD) (Santé Canada, 2014) – qui pose aux résidents du Canada de 15 ans et plus des questions sur leur usage d'alcool et de drogue – a analysé la fréquence de la



conduite après l'usage d'alcool ou de cannabis. Plus de 10 000 personnes des 10 provinces (les résidents des territoires sont exclus) ont ainsi fourni de l'information.

À chaque année d'enquête, on a demandé aux répondants s'ils avaient pris le volant moins d'une heure après avoir bu au moins deux verres et s'ils avaient pris le volant moins de deux heures après avoir consommé du cannabis. La prévalence de ces deux comportements n'a pas beaucoup changé pendant les cinq années de l'ESCCAD. Ainsi, chaque année, environ 8 % des conducteurs ont dit avoir pris le volant après avoir bu de l'alcool, et un peu moins de 3 %, après avoir consommé du cannabis.

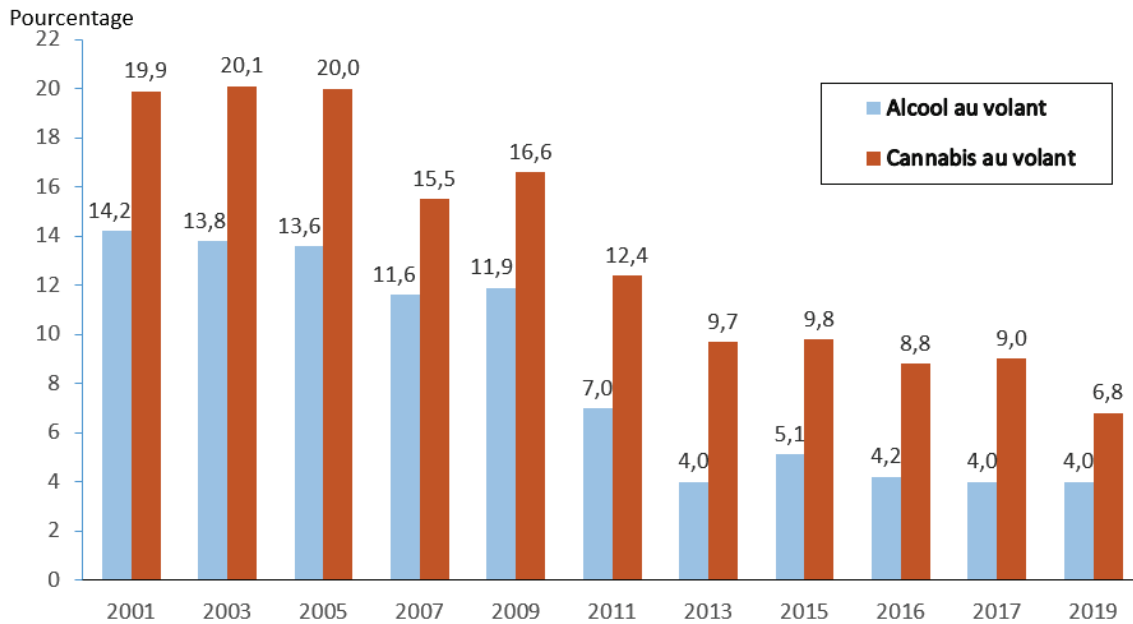
Santé Canada a lancé l'Enquête canadienne sur le cannabis (Santé Canada, 2021) en 2017 pour mieux se renseigner sur la consommation de cannabis, avant et après sa légalisation. L'enquête 2023 a montré que 26 % des répondants avaient consommé du cannabis dans les 12 derniers mois. De ce nombre, 17 % ont dit qu'ils avaient conduit dans les deux heures suivant une consommation de cannabis. Les hommes étaient plus susceptibles que les femmes d'avoir conduit après avoir consommé du cannabis (19 % et 14 %, respectivement).

Les jeunes (15 à 24 ans) étaient plus de deux fois plus susceptibles que les plus vieux de signaler avoir conduit après avoir consommé du cannabis (5 % et 2,3 %, respectivement), mais seulement légèrement plus susceptibles d'avoir conduit après avoir bu de l'alcool (9,6 % et 8,0 %, respectivement).

Le Centre de toxicomanie et de santé mentale effectue depuis 1977 des enquêtes sur la consommation d'alcool et de drogue et ses méfaits auprès des élèves de l'Ontario (Boak et coll., 2020). En 2001, des questions sur le cannabis au volant ont été ajoutées à celles qui portaient jusque-là seulement sur l'alcool au volant. La figure 1 montre le pourcentage d'élèves du secondaire titulaires de permis de conduire qui ont dit avoir pris le volant après avoir consommé de l'alcool et du cannabis.



Figure 1. Alcool au volant et cannabis au volant chez les élèves de l'Ontario



Source : Boak et coll., 2020.

Chaque année où les deux questions ont été posées, les élèves étaient plus susceptibles de dire avoir conduit après avoir consommé du cannabis qu'après avoir consommé de l'alcool. Toutefois, la prévalence signalée des deux comportements a diminué de façon considérable depuis 2001. Les garçons sont environ deux fois plus susceptibles que les filles d'avoir conduit après avoir consommé de l'alcool ou du cannabis.

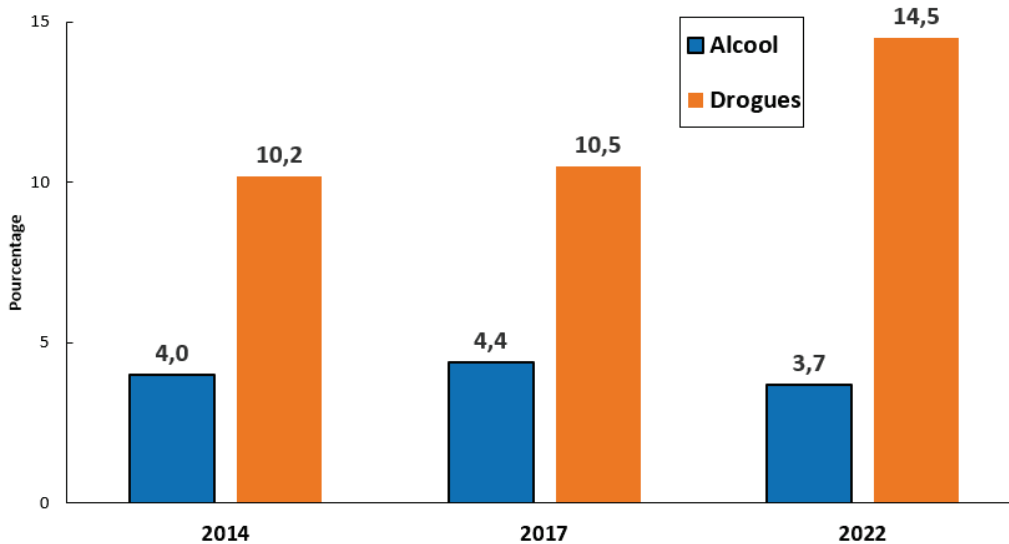
Enquêtes routières

Une autre technique permettant d'établir la prévalence de l'alcool au volant et de la drogue au volant consiste à faire, la nuit, sur une base facultative, des prélèvements d'haleine et de salive auprès d'un échantillon aléatoire de conducteurs pour y détecter la présence d'alcool et de drogue. Des enquêtes de ce genre ont été réalisées en Ontario en 2014, 2017 et 2022 (Beirness et coll., 2015; Beirness et Beasley, 2017; Beirness, 2023).

La figure 2 montre le pourcentage de conducteurs interceptés du mercredi au samedi entre 21 h et 3 h et ayant obtenu un résultat positif pour l'alcool et pour la drogue. Au cours des trois enquêtes, la proportion de conducteurs positifs à l'alcool n'a pas beaucoup changé. Par contre, l'usage de drogue par les conducteurs a considérablement augmenté, passant de 10,5 % en 2017 à 14,5 % en 2022. Cette hausse est attribuée en grande partie aux conducteurs positifs au cannabis.



Figure 2. Pourcentage de conducteurs positifs à l'alcool et à la drogue lors d'enquêtes routières en Ontario (2014-2022)



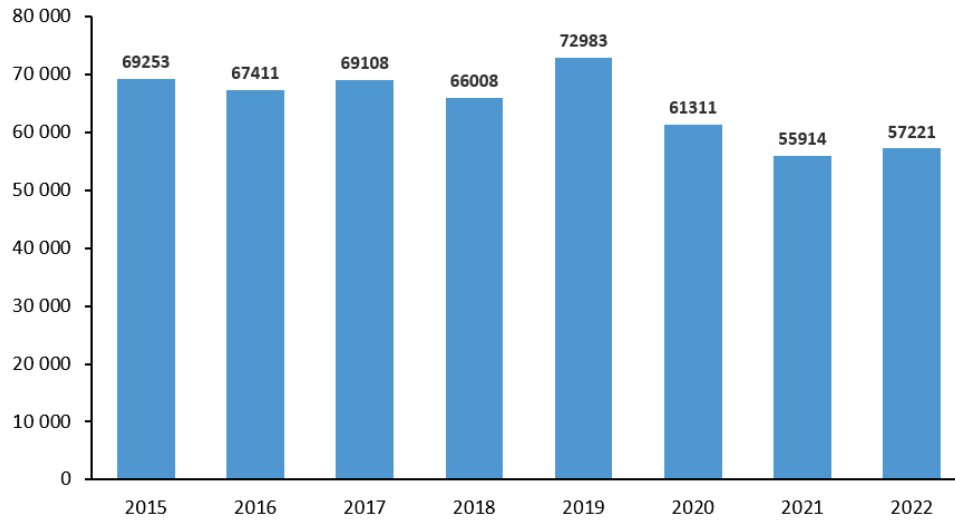
Affaires de conduite avec facultés affaiblies

Statistique Canada compile chaque année de l'information sur les affaires de conduite avec facultés affaiblies, à l'aide du Programme de déclaration uniforme de la criminalité. Ce programme recueille des données sur toutes les affaires criminelles signalées aux services policiers canadiens (Perreault, 2021; Statistique Canada, 2023). Ainsi, il ne dénombre pas tous les crimes commis, mais bien ceux qui sont signalés à la police et dont elle a établi le bien-fondé. La prévalence de la conduite affaiblie par l'alcool et la drogue dépasse largement la capacité des policiers à repérer les contrevenants et à porter des accusations contre eux. Résultat : de nombreux cas de ce comportement ne viennent jamais à l'attention des policiers. De là la grande influence de l'application de la loi sur les données relatives aux affaires de conduite avec facultés affaiblies, puisque plus la loi est appliquée, plus le nombre d'affaires signalées est grand.

La figure 3 montre le nombre d'affaires de conduite affaiblie par l'alcool signalées aux policiers de 2015 à 2022. Pendant cette période, le nombre total d'affaires a atteint un sommet (72 983) en 2019. Au cours des dernières années, le nombre d'affaires a diminué de plus de 15 000.



Figure 3. Nombre d'affaires de conduite affaiblie par l'alcool déclarées par la police au Canada (2015-2022)

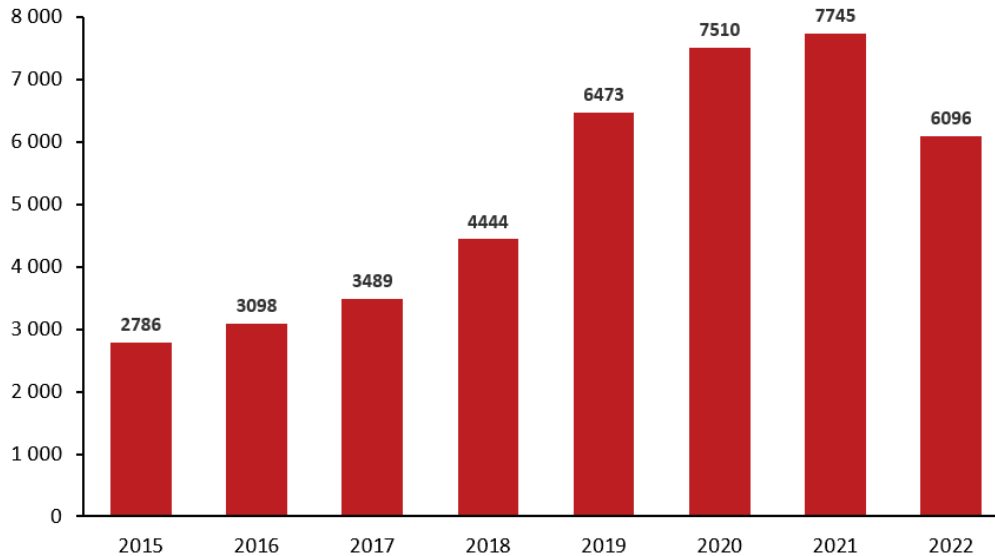


Source : Statistique Canada, 2023

La figure 4 montre le nombre d'affaires de conduite affaiblie par la drogue de 2015 à 2022. Les caractéristiques de ces affaires diffèrent grandement de celles des affaires de conduite affaiblie par l'alcool. Ainsi, alors que le nombre d'affaires de conduite affaiblie par l'alcool a diminué dans les dernières années, le nombre d'affaires de conduite affaiblie par la drogue, lui, a fortement augmenté à partir de 2019, puis est resté élevé dans les années suivantes. Cette hausse coïncide avec la légalisation du cannabis à la fin de 2018.



Figure 4. Nombre d'affaires de conduite affaiblie par la drogue au Canada (2015-2022)



Source : Statistique Canada, 2023

Conducteurs blessés

Depuis 2018, dans le cadre d'une étude réalisée dans 15 hôpitaux participants au Canada, on recueille des échantillons de sang de conducteurs traités pour des blessures dues à un accident de la route (Brubacher et coll., 2021). Les échantillons sont prélevés dans les six heures suivant l'accident et sont soumis au dépistage de nombreuses substances connues pour leurs effets néfastes sur l'aptitude à conduire un véhicule à moteur.

Entre 2018 et 2022, les analyses sanguines ont révélé la présence d'au moins une substance chez 53,7 % des conducteurs – 16,1 % pour l'alcool, 26,5 % pour les déprimeurs du système nerveux central (SNC) (p. ex. antihistaminiques, relaxants musculaires, benzodiazépines), 17,9 % pour le cannabis (THC), 11,8 % pour les stimulants du SNC (p. ex. cocaïne, méthamphétamine) et 11,0 % pour les opioïdes (p. ex. oxycodone, morphine, fentanyl). De façon générale, 21,8 % des conducteurs ont obtenu des résultats positifs pour au moins deux types de substances qui affaiblissent les facultés.

Conducteurs mortellement blessés

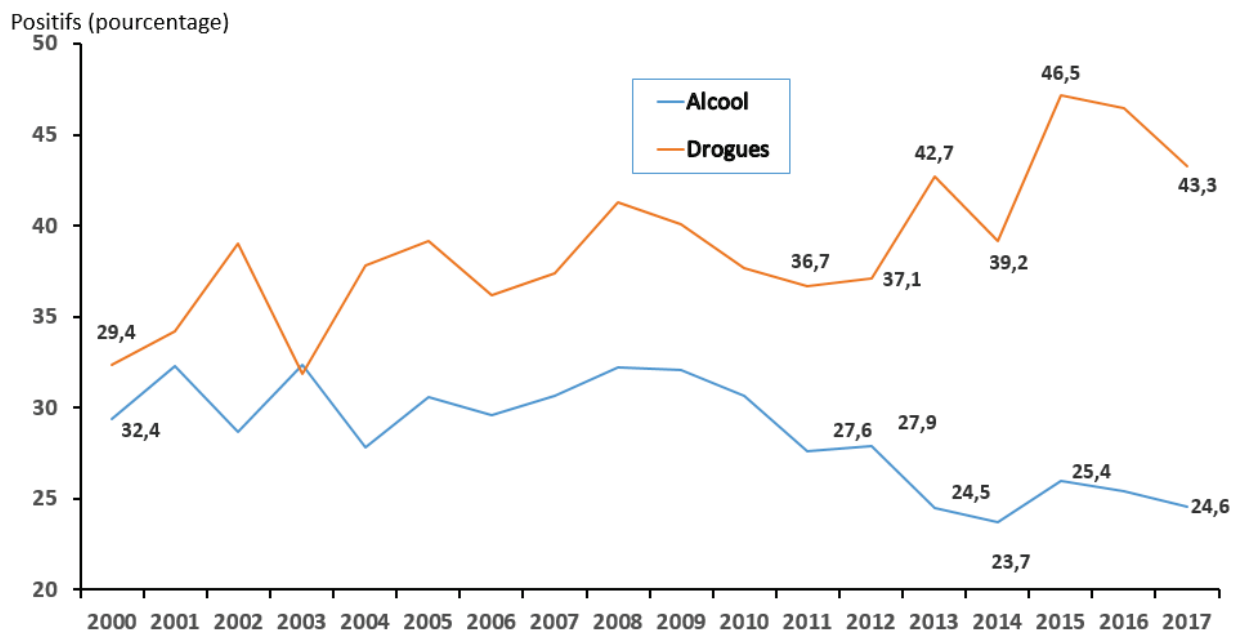
Les résultats des tests de dépistage de l'alcool et de la drogue chez les conducteurs qui perdent la vie sur les routes offrent un indicateur de l'ampleur du rôle de ces substances dans les accidents mortels. Au fil des années, les tests de dépistage de l'alcool sont devenus des pratiques courantes, les coroners et médecins légistes procédant à de tels tests sur plus de 80 % des conducteurs mortellement blessés. Les tests de dépistage de la



drogue, eux, deviennent de plus en plus courants, avec un taux de dépistage qui est passé de 37 % en 2000 à 83 % en 2017.

Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec un test de dépistage positif pour l'alcool ou la drogue sert souvent d'indicateur de l'ampleur du problème de l'alcool et de la drogue au volant. La figure 5 fournit des données pour la période de 2000 à 2017. Jusqu'en 2010, environ un tiers des conducteurs mortellement blessés obtenaient un test de dépistage de l'alcool positif, puis une tendance générale à la baisse a été observée. En comparaison, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés positifs pour la drogue a augmenté dans les dernières années et se maintient en moyenne à plus de 40 % par année depuis 2010. Comme le montre la figure 5, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés positifs pour la drogue dépasse celui des conducteurs positifs pour l'alcool depuis plusieurs années. Cela dit, tel que mentionné précédemment, la fréquence à laquelle les tests de dépistage de la drogue sont faits a aussi considérablement augmenté dans les dernières années. Ce qui signifie que la hausse du nombre de conducteurs décédés ayant pris de la drogue pourrait au moins en partie découler d'une hausse du nombre de dépistages faits.

Figure 5. Pourcentage de conducteurs mortellement blessés aux tests de dépistage de l'alcool ou de la drogue positifs



À noter que les données de Terre-Neuve-et-Labrador ne sont pas incluses.

Source : Brown et coll., 2020.



Perspectives d'avenir

Au Canada, la légalisation du cannabis à des fins non médicales est appuyée par de nouvelles mesures législatives sur la conduite avec facultés affaiblies. Parmi les modifications apportées au *Code criminel* qui ciblent les conducteurs, mentionnons l'ajout de limites per se de 2 et 5 ng/ml pour le cannabis et de limites nulles pour huit autres substances, le dépistage de drogue par test salivaire lors de contrôles routiers, le fait qu'un technicien qualifié peut maintenant faire les prises de sang nécessaires et le dépistage obligatoire de l'alcoolémie. Il faudra suivre de près les répercussions de ces dispositions législatives pour en évaluer les effets sur la sécurité routière et déterminer si des contre-mesures et des programmes de prévention nouveaux ou révisés pourraient être mis en place.

Bibliographie

- Beirness, D.J. 2022 *Roadside survey of alcohol and drug use by drivers in Ontario: Final Report*, Toronto (Ont.), ministère des Transports de l'Ontario, 2023.
<https://www.library.mto.gov.on.ca/SydneyPLUS/Sydney/Portal/default.aspx?component=AAAAY&record=983dae99-27e7-4847-8957-896fe5b8433b>
- Beirness, D.J. et E.E. Beasley. *Alcohol and drug use by drivers in Ontario: Findings from the 2017 roadside survey*, Toronto (Ont.), ministère des Transports de l'Ontario, 2017.
<https://www.library.mto.gov.on.ca/SydneyPLUS/Sydney/Portal/default.aspx?component=AAAAY&record=983dae99-27e7-4847-8957-896fe5b8433b&lang=en-US>
- Beirness, D.J., E.E. Beasley et K. McClafferty. *Alcohol and drug use among drivers in Ontario: Findings from the 2014 roadside survey*, Toronto (Ont.), ministère des Transports de l'Ontario, 2015.
<https://www.library.mto.gov.on.ca/SydneyPLUS/Sydney/Portal/default.aspx?component=AAAAY&record=55f521d4-5a18-459b-aa4d-2699868844ee>
- Beirness, D.J., K. Gu, N. Lowe, K.L. Woodall, N. Desrosiers, B. Cahill, ... et A. Peaire.
« Cannabis, alcohol and other drug findings in fatally injured drivers in Ontario », *Traffic Injury Prevention*, vol. 22, n° 1, 2021, p. 1-6.
<https://doi.org/10.1080/15389588.2020.1847281>
- Boak, A., T. Elton-Marshall, R.E. Mann et H.A. Hamilton. *Drug use among Ontario students, 1977-2019: Detailed findings from the Ontario Student Drug Use and Health Survey*, Toronto (Ont.), Centre de toxicomanie et de santé mentale, 2020.
https://www.camh.ca/-/media/files/pdf--osduhs/drugusereport_2019osduhs-pdf.pdf?la=en&hash=7F149240451E7421C3991121AEAD630F21B13784



- British Columbia Coroners Service. *Motor vehicle incident deaths 2005–2016*, Burnaby (C.-B.), ministère de la Justice, Bureau du coroner en chef, 2019.
- Brown, S., W. Vanlaar et R. Robertson. *Le problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada : 2017, série des rapports du CCATM sur la sécurité routière*, Ottawa (Ont.), Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, 2020. <https://www.ccmta.ca/web/default/files/PDF/2017-Alcohol-and-Drug-Crash-Problem-Report-FINAL-FR.pdf>
- Brubacher, J.R., H. Chan, S. Erdelyi, S. Simmons, S. Lekhodi et National Drug Driving Research Group. *The 2021 national drug driving study*, Vancouver (C.-B.), Département de médecine d'urgence, Université de la Colombie-Britannique, 2021. <https://med-fom-rsph.sites.olt.ubc.ca/files/2021/06/National-Drug-Driving-Study-June-2021-Final.pdf>
- Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances. *Dépistage obligatoire de l'alcoolémie*, Ottawa (Ont.), chez l'auteur, 2021. <https://www.ccsa.ca/sites/default/files/2020-06/CCSA-Mandatory-Alcohol-Screening-Policy-Brief-2020-fr.pdf>
- Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances. *Mesurer les répercussions de la conduite affaiblie par la drogue : recommandations d'indicateurs nationaux*, Ottawa (Ont.), chez l'auteur, 2022. <https://www.ccsa.ca/sites/default/files/2022-09/CCSA-Measuring%20the%20Impact%20of%20Drug-Impaired%20Driving%20-%20Indicator%20Recommendations-fr.pdf>
- Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances. *Sanctions administratives pour consommation d'alcool et de drogue chez les conducteurs*, Ottawa (Ont.), chez l'auteur, 2024. <https://www.ccsa.ca/sites/default/files/2024-09/CCSA-Administrative-Sanctions-Impaired-Driving-Policy-Brief-2024-Update-fr.pdf>
- Code criminel. L.R.C. (1985), ch. C-46. <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-46/>
- Perreault, S. *La conduite avec les facultés affaiblies au Canada*, 2019 (n° 85-002-X au catalogue), Ottawa (Ont.), Statistique Canada, 2021. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/85-002-x/2021001/article/00012-fra.htm>
- Santé Canada. *Enquête de surveillance canadienne de la consommation d'alcool et de drogues*, Ottawa (Ont.), chez l'auteur, 2014. <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/preoccupations-liees-sante/prevention-traitement-toxicomanie/enquete-surveillance-canadienne-consommation-alcool-drogues.html>
- Santé Canada. *Enquête canadienne sur le cannabis de 2020 : sommaire*, Ottawa (Ont.), chez l'auteur, 2021. <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/drogues-medicaments/cannabis/recherches-donnees/enquete-canadienne-cannabis-2020-sommaire.html>



Statistique Canada. « Statistiques sur les crimes déclarés par la police au Canada, 2022 », *Le Quotidien*, Ottawa (Ont.), chez l'auteur, 27 juillet 2023.

<https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/230727/dq230727b-fra.htm>

Citation proposée : Beirness, D. *La conduite avec facultés affaiblies au Canada*, Ottawa (Ont.), Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances, 2024.

Au sujet du CCDUS

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 tirant parti 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 de Santé Canada.

ISBN 978-1-77871-173-2

© Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances, 2024