

Grands enjeux liés à la drogue au volant

Principales considérations

- Les politiques visant à réduire la prévalence de la drogue au volant doivent prioriser la santé publique en établissant des règlements sur la disponibilité du cannabis et sa consommation dans les lieux publics.
- Pour corriger les perceptions erronées associées au cannabis au volant, les campagnes de sensibilisation du public doivent présenter des messages clairs et sans ambiguïté concernant les effets nuisibles du cannabis sur la conduite. L'accent doit être mis sur les conséquences judiciaires de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue.
- Les sanctions pour la drogue au volant sont les mêmes que pour l'alcool au volant. Elles peuvent comprendre des sanctions administratives (p. ex. suspension immédiate du permis de conduire) et criminelles.
- Afin de faciliter le dépistage de la consommation de drogue chez les conducteurs par les policiers, les décideurs doivent investir dans une formation avancée sur les signes et symptômes courants de l'usage de drogue et dans une formation sur l'utilisation des appareils homologués de dépistage par la salive.
- Pour réduire les récidives de conduite avec facultés affaiblies par la drogue, la prévention doit se concentrer sur la problématique sous-jacente qu'est la consommation de drogue, en misant sur des programmes de traitement répondant aux besoins précis des consommateurs.

L'enjeu

Au moment de l'adoption du projet de loi C-45, qui légalisait la consommation de cannabis à des fins non médicales au Canada, le projet de loi C-46 venait modifier la législation canadienne sur la drogue au volant pour traiter de la consommation de cannabis et d'autres drogues chez les conducteurs. La loi subséquente contient plusieurs nouvelles mesures qui aident les autorités dans le dépistage de la consommation de cannabis chez les conducteurs, ainsi que des mesures qui touchent les conducteurs ayant consommé de l'alcool. Bien que les décideurs puissent s'inspirer des lois sur l'alcool et le tabac pour élaborer des politiques fondées sur des données probantes pour le cannabis, celles-ci doivent tenir compte des caractéristiques uniques de la substance et des risques et méfaits associés à la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis.

Le présent document d'orientation souligne les grands enjeux dans la mise en place de politiques qui arrivent à réduire au minimum les méfaits associés à la conduite sous l'influence du cannabis. Il offre aux décideurs municipaux et provinciaux l'information et les outils nécessaires pour élaborer des politiques sur le cannabis au volant fondées sur des données probantes.



Le contexte

Le cannabis à des fins non médicales est maintenant légal au Canada, et de nombreux enjeux et défis se présentent aux décideurs quant à l'accessibilité et à l'usage de cette substance. Les politiques doivent guider l'élaboration de lois et de règlements qui permettent l'accès au cannabis sans compromettre la santé et la sécurité des consommateurs et des personnes qui pourraient interagir avec eux. L'une des principales inquiétudes liées à la légalisation est les méfaits potentiels causés par la conduite sous l'influence du cannabis.

Comme nous avons passé les quarante dernières années à nous occuper de problèmes associés à l'alcool au volant, on pourrait croire que la sagesse collective ainsi acquise mettrait le Canada dans une excellente position pour bien gérer les cas de conduite avec facultés affaiblies par le cannabis. Il est vrai que certaines leçons sur l'alcool au volant sont applicables, mais le cannabis pose son propre lot de défis. Les deux substances sont très différentes sur de nombreux plans : structure chimique, modes de consommation, modes de dissémination dans le corps et d'élimination, effets sur l'organisme, habitudes de consommation, ampleur de l'usage et potentiel de dépendance.

L'accessibilité et l'usage

Même si c'est le gouvernement fédéral qui a légalisé la vente et la possession de cannabis à des fins personnelles, la responsabilité d'établir des lois et règlements sur le modèle de distribution a été reléguée aux provinces et territoires. Par conséquent, chaque gouvernement applique des règles distinctes. Sans compter que les municipalités peuvent limiter les endroits où la consommation est permise.

Pour un sommaire à jour des réglementations provinciales et territoriales en place sur la légalisation du cannabis non médical au Canada, voir la [carte des réglementations provinciales et territoriales](#) du CCDUS.

Pour emprunter les mots de la littérature scientifique sur l'alcool et la santé publique, le cannabis n'est clairement pas un produit ordinaire (*no ordinary commodity*)¹. Tout comme l'alcool, il a des répercussions de santé publique qu'il faut considérer dans la mise en place de politiques régissant son accessibilité et son usage. Quant au tabac, même s'il n'affaiblit pas les facultés comme l'alcool ou le cannabis, il a aussi des conséquences avérées sur la santé publique, principalement en lien avec la fumée secondaire.

Environnement

Les effets indésirables potentiels de la fumée secondaire et son manque d'acceptabilité sociale sont à la source de décisions politiques sur l'usage de cannabis inspirées des politiques sur le tabac. Par exemple, des municipalités ont réglementé l'usage de cannabis dans les espaces publics, les parcs, les bâtiments et les campings. Les propriétaires d'immeubles locatifs (y compris les hôtels) ont aussi établi des règles quant à l'usage sur leur propriété.

Les restrictions sévères sur les lieux de consommation pousseraient certaines personnes à chercher des endroits privés ou clandestins où s'exécuter, comme une voiture, qui est souvent considérée comme un espace personnel privé. La recherche d'un endroit où consommer peut aussi exiger des déplacements motorisés, ce qui a des répercussions sur la conduite avec facultés affaiblies.

¹ Babor, T.F., R. Caetano, S. Casswell, G. Edwards, N. Giesbrecht, K. Graham, ... et I. Rossow. *Alcohol: No Ordinary Commodity. Research and Public Policy*, Oxford (R.-U.), Oxford University Press, 2003.



Au contraire, les politiques trop peu restrictives sur les lieux de consommation du cannabis déclencheraient inévitablement des discussions sur la modification des politiques concernant l'alcool. Par exemple, s'il est autorisé de fumer du cannabis dans les parcs et sur les plages, il serait logique de permettre la même chose pour l'alcool. Or, si certains seraient heureux de pouvoir savourer leur boisson préférée lors d'un pique-nique ou à la plage, l'absence de règles sur la consommation d'alcool dans les lieux publics favorise la consommation par les mineurs et augmente la probabilité de conduite avec facultés affaiblies.

Disponibilité

La disponibilité de l'alcool et la conduite avec facultés affaiblies sont deux facteurs indissociables : il y a une forte corrélation entre le nombre de points de vente d'alcool et l'alcool au volant. Il serait raisonnable de croire à l'existence d'une association semblable pour le cannabis. Il faudrait donc songer, dans une optique de prévention du cannabis au volant, à réglementer l'emplacement des points de vente de cannabis, leur nombre et possiblement les lieux de consommation.

Harmonisation des politiques

Le cannabis est un produit unique, ce qui oblige les décideurs à aller chercher, parmi les politiques existantes sur le tabac et l'alcool, celles qui conviennent le mieux aux caractéristiques de la drogue, aux habitudes de consommation et au niveau d'acceptabilité sociale.

Les propriétés intoxicantes du cannabis et de l'alcool représentent la menace la plus directe à la santé publique. Les politiques à ce sujet doivent être prioritaires et s'inspirer des **politiques sur l'alcool**.

Fumer a des conséquences importantes sur la santé publique, qui se manifestent à long terme (emphysème, cancer du poumon). À court terme, cette pratique peut aussi causer une irritation des yeux et de la gorge chez l'entourage du fumeur. Les politiques régissant les lieux où la consommation de cannabis est permise doivent respecter les personnes qui ne consomment pas et s'aligner sur les **politiques sur le tabac**.

L'affaiblissement des facultés par le cannabis

Le cannabis est une substance psychoactive utilisée largement pour ses propriétés euphorisantes. Beaucoup disent qu'il met dans un état de relaxation agréable, mais paradoxalement, il augmente la fréquence cardiaque et la tension artérielle. De nombreuses recherches ont démontré que l'usage de cannabis altère les fonctions psychomotrices et cognitives. Toutefois, contrairement à l'alcool, pour lequel le lien entre taux d'alcoolémie, affaiblissement des facultés et risque d'accident est fort, la corrélation entre l'affaiblissement des facultés par le cannabis et le taux sanguin de THC est faible : certaines personnes peuvent être affectées par un faible taux de THC, même longtemps après la disparition des premiers effets.

La conduite est une activité à la fois physique et cognitive : il faut non seulement manier le véhicule, mais aussi faire son chemin dans une circulation complexe et changeante. L'altération des fonctions motrices ou cognitives peut augmenter le risque d'événements indésirables. Et le cannabis peut perturber les deux types de fonctions, mais pas nécessairement de la même façon que l'alcool : en fait, l'affaiblissement des facultés par le cannabis peut se manifester différemment. Effectivement, les signes et symptômes habituels des facultés affaiblies par l'alcool – troubles d'élocution, maladresse et manque de coordination – ne sont pas toujours observés après l'usage de cannabis. L'affaiblissement des facultés par le cannabis se fait davantage sur le plan cognitif, avec des effets



sur la mémoire, la concentration, l'attention partagée, la prise de décisions et la fonction exécutive qui, en règle générale, sont plus subtils que les effets de l'alcool sur les fonctions psychomotrices.

Les propos tenus dans des groupes de discussion montrent que la perception des effets du cannabis varie considérablement et ne traduit pas nécessairement la réalité. Voici certaines affirmations entendues :

- Le cannabis n'a aucun effet sur la conduite.
- Les personnes intoxiquées par le cannabis conduisent mieux.
- Le cannabis rend les gens plus vigilants.
- Les consommateurs de cannabis savent que leurs facultés sont affaiblies et peuvent donc adapter leur conduite.
- Les consommateurs de cannabis conduisent plus lentement.
- Les consommateurs de cannabis ont une meilleure capacité de concentration.
- Le cannabis est moins pire que l'alcool.

Les contradictions entre ces différentes affirmations ne font qu'ajouter à la confusion sur le cannabis au volant. Dans une certaine mesure, ces perceptions sont issues d'une comparaison avec la conduite sous l'effet de l'alcool. Les différences perçues entre les deux situations pourraient pousser les consommateurs de cannabis à croire que leurs facultés sont moins affaiblies par le cannabis que par l'alcool.

Pour contrecarrer ces croyances, il faudra transmettre des messages clairs et sans équivoque sur les effets néfastes du cannabis et les conséquences de la conduite avec facultés affaiblies par cette substance. Les communications portant sur le cannabis au volant doivent refléter le contraste entre les effets de l'alcool et du cannabis, tout en énonçant clairement que ces deux substances affaiblissent les facultés.

Il faut prendre les facultés affaiblies au sérieux

Les campagnes de sensibilisation doivent réitérer que toute substance (alcool, cannabis ou autre) peut affaiblir les facultés d'un conducteur et que les accusations et sanctions adoptées dans le projet de loi C-46 s'appliquent à tous les conducteurs aux facultés affaiblies, y compris les conducteurs de véhicules motorisés comme les bateaux et les véhicules hors route, p. ex. les VTT et les motoneiges.

La formation des serveurs

Plusieurs gouvernements exigent que les personnes qui servent de l'alcool soient formées sur les pratiques de service responsable. Bien que la probabilité qu'il y ait usage de cannabis dans les débits de boisson soit grandement limitée par les politiques sans fumée, il se peut que certains clients en aient consommé avant de s'y rendre ou qu'ils en consomment dans la zone fumeurs. Comme le cannabis et l'alcool affaiblissent davantage les facultés pris ensemble que séparément, les formations sur le service responsable devront expliquer les effets du cannabis pour faciliter l'évaluation du degré d'intoxication des clients. Il s'agit d'un changement relativement mineur aux programmes de formation existants, certes, mais qui n'est pas à négliger.



Les sanctions en cas de cannabis au volant

La loi découlant du projet de loi C-46 prévoit des limites de concentration dans le sang, soit la quantité maximale de drogue permise chez un conducteur, pour dix substances. Le fait de conduire ou d'avoir la garde ou le contrôle d'un véhicule en étant sous l'influence de la drogue ou en ayant une concentration de drogue dans le sang supérieure aux limites établies est une infraction criminelle.

On s'attend à ce que les concentrations de drogue dans le sang aient une utilité semblable à la limite du taux d'alcoolémie de 80 mg/dl. Ce genre de seuil sert essentiellement de raccourci juridique, pour éviter d'avoir à déterminer si le conducteur avait les facultés affaiblies par la drogue. Les sanctions pour le cannabis au volant sont les mêmes que l'alcool au volant.

Même si des limites et des sanctions criminelles pour la conduite avec facultés affaiblies sont prévues dans le *Code criminel*, les provinces et territoires peuvent réduire les limites permises et leur associer des sanctions relatives au permis de conduire. Par exemple, la plupart des provinces et des territoires ont mis en place des sanctions administratives immédiates pour les conducteurs dont le taux d'alcoolémie est de 50 mg/dl ou plus, d'après la mesure donnée par un appareil homologué de dépistage de l'alcool. La suspension du permis va de 24 heures à sept jours et peut s'accompagner d'amendes et de la saisie du véhicule. Les récidives sont habituellement punies plus sévèrement, p. ex. par une suspension plus longue, la saisie du véhicule, la participation à un programme correctif ou la pose d'un antidémarrreur éthylométrique.

Plusieurs gouvernements ont indiqué que des mesures administratives semblables à celles en place pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie d'au moins 50 mg/dl seront instaurées pour les conducteurs sous l'influence de la drogue. Toutefois, le dépistage de l'usage de drogue est plus complexe que l'utilisation d'un alcootest. Certains gouvernements ont proposé que les sanctions administratives soient déterminées par une évaluation des facultés lors de l'interception sur la route (test de sobriété normalisé sur le terrain) ou par un outil homologué de dépistage par la salive.

Pour en savoir plus sur les sanctions administratives pour la conduite avec facultés affaiblies par la drogue, consultez le [document d'orientation](#) actualisé du CCDUS sur le sujet.

Le test de sobriété normalisé sur le terrain est un indicateur de facultés affaiblies valide largement utilisé par les autorités policières au Canada et aux États-Unis. Pour l'effectuer, les policiers doivent avoir reçu une formation sur la procédure et sur la reconnaissance des signes et symptômes de l'usage de drogue. L'échec du test et la présence d'indices d'usage de drogue devraient suffire pour appliquer une suspension administrative.

Si les gouvernements choisissaient d'utiliser les outils homologués de dépistage de l'usage de drogue par la salive pour imposer des sanctions administratives, le contrôle serait limité au cannabis, à la cocaïne et à la méthamphétamine. Les tests de dépistage peuvent être effectués par un policier formé qui sait reconnaître les signes et symptômes de l'usage de drogue. Comme la procédure pour la suspension de permis liée à l'alcool permet habituellement au conducteur de demander un deuxième test sur un autre appareil de dépistage homologué, une procédure parallèle pour la drogue donnerait la possibilité de réclamer un autre test de dépistage par la salive ou un test de dépistage sanguin au choix.

La tolérance zéro pour l'alcool et la drogue chez les jeunes conducteurs et les conducteurs débutants est une politique courante au Canada. Cette restriction est souvent intégrée au programme progressif d'obtention du permis de conduire ou est déterminée par l'âge. Par exemple, certaines provinces l'imposent aux conducteurs de moins de 22 ans, quel que soit le type de permis.



Il faut néanmoins garder en tête que bon nombre de nouveaux titulaires ont plus de 25 ans. L'application de ces règles fait en sorte qu'il faut vérifier l'âge et le type de permis de tout conducteur pour déterminer s'il enfreint la quantité limite d'alcool ou de drogue qui s'applique à lui.

Le dépistage obligatoire

Depuis de nombreuses années, les services policiers du Canada peuvent exiger un alcootest immédiat en cas de doute raisonnable sur la consommation d'alcool d'un conducteur. Le seuil de doute est assez bas et peut être une simple odeur d'alcool, un aveu de consommation ou la présence de boissons alcoolisées dans le véhicule.

Plusieurs pays ont mis en place ce qu'on appelle souvent le test d'haleine obligatoire ou aléatoire, qui permet à la police d'exiger qu'un conducteur se soumette à un alcootest à tout moment, en l'absence de doute sur sa consommation d'alcool. En Australie, la réalisation à grande échelle de ces tests a considérablement réduit le nombre d'accidents, de blessures et de décès liés à l'alcool. L'effet dissuasif des tests obligatoires ou aléatoires est indéniable.

Principalement en raison de son efficacité dans d'autres pays, le test d'haleine obligatoire ou aléatoire est un sujet d'intérêt et de débat depuis plusieurs années au Canada. Certains croient que son utilisation viole les articles 8, 9 et possiblement 10 de la *Charte canadienne des droits et libertés*, tandis que de nombreux autres soutiennent que le problème des accidents liés à l'alcool est assez grave pour justifier une infraction aux droits individuels. Cette infraction doit aussi être considérée à la lumière des autres limites aux libertés individuelles dans notre société, comme les fouilles à l'aéroport, dans les concerts, dans les événements sportifs et à l'entrée de certains bâtiments publics.

L'implantation des tests d'haleine obligatoires au Canada pourrait annoncer un passage au dépistage obligatoire de l'usage de drogue. L'expérience d'utilisation de ces tests dans les prochaines années donnera un bon aperçu de ses avantages potentiels et des responsabilités connexes.

Les habitudes de conduite après l'usage de drogue

Les efforts d'application des lois sur l'alcool au volant sont généralement concentrés durant la nuit, pendant les fins de semaine et les périodes de vacances. Ce sont les moments où les conducteurs sont le plus susceptibles d'être sous l'influence de l'alcool et, le cas échéant, d'être impliqués dans un accident.

La recherche montre que l'usage de drogue n'est pas aussi prévisible. Bien qu'il y ait un pic dans les cas de facultés affaiblies par la drogue en fin de soirée, l'usage est courant à d'autres moments de la journée et en semaine. Il faudrait élargir ou adapter les périodes de surveillance en fonction des moments où les consommateurs de drogue se trouvent sur la route.

Les programmes correctifs et de traitement pour les contrevenants

Les programmes correctifs et de traitement pour les personnes reconnues coupables de conduite avec facultés affaiblies sont devenus courants au Canada. Ces programmes visent d'abord à prévenir les récidives en tentant de régler le problème d'usage d'alcool qui est à l'origine du



comportement. Ils peuvent aussi faire le pont entre le système judiciaire et le système de santé, facilitant ainsi l'accès aux programmes de traitement de l'usage de substances, s'il y a lieu.

Les programmes conçus pour les personnes coupables d'alcool au volant pourraient être moins efficaces et inappropriés pour les conducteurs dont le principal problème de consommation est plutôt lié à la drogue. La demande de programmes correctifs adaptés aux besoins des personnes reconnues coupables de conduite avec facultés affaiblies par la drogue devrait suivre la hausse du nombre de verdicts de culpabilité pour ce type d'infraction.

En outre, l'adoption du projet de loi C-46 a donné aux tribunaux le droit de reporter le jugement des conducteurs aux facultés affaiblies après la réussite d'un programme de traitement de l'usage de substances. Les coupables n'ont pas le droit de conduire pendant le traitement. Il n'y a pas de peine minimale prévue après la réussite du traitement, mais une absolution complète est impossible. L'attrait d'une sentence réduite pourrait motiver les contrevenants à participer à un programme de traitement. Les décideurs doivent anticiper une hausse de la demande pour les services de traitement et agir proactivement.

L'antidémarrreur pour les contrevenants

Toutes les provinces ainsi que le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest ont un programme d'antidémarrreur éthylométrique pour les personnes coupables d'alcool au volant. La réglementation de ces programmes varie, mais bon nombre d'entre eux exigent que les conducteurs reconnus coupables participent au programme pour retrouver leur permis de conduire. Cette exigence s'applique aussi aux personnes condamnées pour conduite avec facultés affaiblies par la drogue. L'antidémarrreur éthylométrique n'empêche pas la conduite après l'usage de drogue. L'imposition de ce programme aux contrevenants ayant consommé de la drogue semblerait peu utile, outre que pour faire en sorte que tous les contrevenants sont traités de la même façon et ainsi empêcher quiconque de croire que les conducteurs aux facultés affaiblies par la drogue sont traités inéquitablement.

La contradiction flagrante dans cette politique ne passe pas inaperçue aux yeux des contrevenants et n'est pas à même de réduire la probabilité de récidive. Les décideurs devraient étudier la possibilité d'imposer l'installation d'un antidémarrreur éthylométrique dans le véhicule des personnes condamnées pour conduite avec facultés affaiblies par la drogue et explorer d'autres moyens d'assurer l'équité pour tous les contrevenants dans les sanctions et les programmes.

Ressources à connaître

- [Dépistage obligatoire de l'alcoolémie \(document d'orientation\)](#)
- [Sanctions administratives de courte durée pour consommation d'alcool ou de drogue chez les conducteurs \(document d'orientation\)](#)
- [La conduite avec facultés affaiblies au Canada](#)
- [Programme d'évaluation et de classification des drogues \(document d'orientation\)](#)
- [Lois per se en matière de drogues \(document d'orientation\)](#)
- [Carte interactive des réglementations provinciales et territoriales sur le cannabis](#)
- [Dissiper la fumée entourant le cannabis : cannabis au volant \(version actualisée\)](#)
- [Dépistage de drogue par la salive \(document d'orientation\)](#)

