



Des données améliorées sur la conduite affaiblie par la drogue au Canada : données sur les conducteurs de véhicules commerciaux



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). De par la nature du travail, conduire un véhicule commercial (gros camion de transport, autobus, etc.) est l'une des professions associées à un risque accru d'usage de drogue et d'affaiblissement des facultés au travail (Frone, 2006; Girotto et coll., 2014). 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 au Canada. Aucune enquête routière n'a été menée auprès de conducteurs de véhicules commerciaux au pays, et il n'existe à peu près aucune donnée sur le sujet, à l'exception des incidents déclarés par la police.

L'importance des données

On en sait peu sur l'ampleur de la conduite affaiblie par la drogue chez les conducteurs de véhicules commerciaux et sur ses effets sur les autres usagers de la route au Canada. Compte tenu du risque accru de collisions, de blessures graves et de décès que posent les gros véhicules commerciaux pour les autres usagers de la route (Mayhew et coll., 2017), il faut se pencher sur la conduite affaiblie par la drogue dans cette population de conducteurs. Sans informations supplémentaires, il n'y a aucun moyen de savoir combien de personnes conduisent des véhicules commerciaux après avoir consommé de la drogue ou comment prévenir ce comportement. De telles informations seraient utiles aux responsables des politiques, aux décideurs, aux intervenants en sécurité routière et aux conducteurs de véhicules commerciaux eux-mêmes.

Indicateurs recommandés

Quatre indicateurs sont recommandés pour recueillir des données normalisées des enquêtes routières provenant des conducteurs de véhicules commerciaux au Canada. 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 auprès des conducteurs de véhicules commerciaux au Canada, les indicateurs proposés sont tous nouveaux. 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, selon la période (p. ex. minuit à 3 h), le jour de la semaine et la date <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 <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^b, de substances, selon les caractéristiques du véhicule et du déplacement^d• 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^e

^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 Parmi les caractéristiques, mentionnons le type de véhicule et le type de marchandises transportées, entre autres.

^e 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

- Les enquêtes routières sont coûteuses à administrer, mais importantes à réaliser. Le comité consultatif recommande de mettre en place un mécanisme de financement pour favoriser la collecte et la déclaration régulières des données des enquêtes routières provenant des conducteurs de véhicules commerciaux de partout au Canada.
- La réalisation d'enquêtes auprès de conducteurs commerciaux pose des problèmes logistiques, notamment en ce qui concerne la prise en charge des conducteurs aux facultés affaiblies. Il faudra instaurer une procédure pour assurer le transport sécuritaire des conducteurs et des



véhicules, tout en protégeant l'anonymat et la vie privée des conducteurs. Cette procédure pourrait s'inspirer de celle utilisée lors d'enquêtes routières auprès de conducteurs de véhicules à passagers. À noter qu'une procédure est en cours d'élaboration, mais n'a pas encore été rendue publique.

- 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>
- Frone, M.R. « Prevalence and distribution of alcohol use and impairment in the workplace: A U.S. national survey », *Journal of Studies on Alcohol*, vol. 67, n° 1, 2006, p. 147–156.
<https://doi.org/10.15288/jsa.2006.67.147>
- Giroto, E., A.E. Mesas, S.M. de Andrade et M.M. Birolim. « Psychoactive substance use by truck drivers: A systematic review », *Occupational and Environmental Medicine*, vol. 71, n° 1, 2014, p. 71–76. <https://doi.org/10.1136/oemed-2013-101452>
- Mayhew, D.R., R.D. Robertson et S.W. Brown. *Road safety bulletin: A question of size*, Fondation de recherches sur les blessures de la route, 2017. https://tirf.ca/wp-content/uploads/2017/01/TIRF_Trucking_Driving_Bulletin_9_published.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 978-1-77871-005-6

© 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.