



Des données améliorées sur la conduite affaiblie par la drogue au Canada : application de la loi : données sur les affaires



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). Les policiers sont parmi les premiers intervenants à arriver sur les lieux des affaires de conduite affaiblie par la drogue (aussi appelée drogue au volant). Ils doivent généralement soumettre les conducteurs à des tests de dépistage et recommander l'imposition de sanctions pénales et non pénales. Les forces de l'ordre recueillent et échangent déjà certaines données importantes sur les affaires de conduite affaiblie par la drogue, mais elles ne recueillent pas ni ne déclarent les mêmes données.

L'importance des données

Il est essentiel de recueillir des données sur les affaires de conduite avec facultés affaiblies pour déterminer à quelle fréquence se produit la conduite affaiblie par la drogue et ses répercussions sur les passagers et les autres usagers de la route (autres conducteurs, cyclistes, piétons, etc.). Pour comprendre la véritable ampleur de la drogue au volant au Canada et élaborer des stratégies de réduction et de prévention des blessures graves et des décès, le Canada a besoin de données complètes et normalisées provenant de l'ensemble des organismes d'application de la loi. Les forces de l'ordre, les responsables des politiques et les intervenants en sécurité routière pourront utiliser ces données pour mieux agir dans le dossier.

Indicateurs recommandés

Sept indicateurs sont recommandés aux organismes d'application de la loi pour élargir, améliorer et normaliser les données sur les affaires de conduite affaiblie par la drogue au Canada. Ces indicateurs ont été élaborés par et en consultation avec des experts de partout au pays.

Le tableau qui suit présente les sept indicateurs, qui sont regroupés selon le niveau de collecte en place dans les organismes d'application de la loi. Les indicateurs existants (p. ex. caractéristiques des conducteurs) sont ceux que les organismes recueillent déjà. Dans la plupart des cas, avec des ajustements mineurs aux procédures de déclaration, la collecte de ces indicateurs ne nécessite qu'un effort minimal. Les indicateurs ajustés (p. ex. catégorie de substances) regroupent des données déjà recueillies par les organismes et de nouveaux éléments proposés. Selon les mécanismes de collecte déjà en place, la mise en œuvre de ces indicateurs pourrait nécessiter un investissement minimal à modéré. Les nouveaux indicateurs (p. ex. sanctions administratives) sont ceux que les organismes d'application de la loi au Canada ne recueillent pas couramment. Dans



certains cas, il faudra peut-être déployer des efforts et des investissements importants pour les mettre en œuvre.

| Sources de données | Indicateur |
|------------------------|--|
| Existantes | <p>Caractéristiques démographiques des conducteurs</p> <ul style="list-style-type: none">• Nombre et pourcentage de conducteurs accusés ou sanctionnés au criminel (p. ex. amendes), selon la catégorie de substances (si disponible) et selon le sexe (ou le genre lorsque c'est possible)• Nombre et pourcentage de conducteurs accusés ou sanctionnés au criminel, selon la catégorie de substances (si disponible) et les groupes d'âge normalisés^a <p>Concentration sanguine de tétrahydrocannabinol (THC) chez les conducteurs testés</p> <ul style="list-style-type: none">• Nombre et pourcentage de conducteurs dont les résultats toxicologiques se situent entre des limites per se^b établies pour le THC |
| Ajustées | <p>Catégorie^c de substances et consommation polycatégorique 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 polycatégorique, de THC et d'alcool, ou de THC et d'autres substances |
| Nouvelles ^d | <p>Conducteurs ayant reçu des sanctions administratives</p> <ul style="list-style-type: none">• Nombre de conducteurs ayant reçu des sanctions administratives pour conduite affaiblie par la drogue, par personne et par conducteur avec permis, selon la province ou le territoire• Nombre de conducteurs ayant reçu des sanctions administratives pour conduite affaiblie par la drogue <p>Conducteurs pour lesquels une ou des accusations pénales^e sont recommandées</p> <ul style="list-style-type: none">• Nombre de conducteurs pour lesquels une ou des accusations pénales pour conduite affaiblie par la drogue sont recommandées, par personne et par conducteur avec permis, selon la province ou le territoire• Nombre de conducteurs pour lesquels une ou des accusations pénales pour conduite affaiblie par la drogue sont recommandées <p>Recours à du matériel approuvé de détection des drogues (MADD) et résultats</p> <ul style="list-style-type: none">• Nombre et pourcentage d'organismes ou d'unités qui font des tests MADD• Nombre et pourcentage de détections MADD (substance présente), sur l'ensemble des détections MADD (détections plus aucune détection) <p>Résultats à l'épreuve de coordination de mouvements (ECM)</p> <ul style="list-style-type: none">• Nombre et pourcentage d'échecs à l'ECM (affaiblissement des facultés probable), sur l'ensemble des résultats ECM (échecs plus réussites) |

^a 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).

^b Les limites per se sont les limites de concentration légalement autorisées pour différentes substances qui affaiblissent les facultés. Il y a trois limites pour le THC, selon le contexte.

^c 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.

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

^e Accusations portées par les organismes d'application de la loi seulement (c'est-à-dire exclut les accusations portées devant les tribunaux).



^f L'ECM est une série de tests comportementaux (se tenir sur un pied, marcher et se retourner, et mouvement horizontal des yeux) qui permet de détecter un affaiblissement des facultés, mais pas de déterminer la substance en cause. Bien que l'outil ait été développé à l'origine pour détecter l'affaiblissement des facultés par l'alcool, des études soutiennent son utilisation comme outil de dépistage de l'affaiblissement des facultés par les substances de certaines autres catégories (p. ex. stimulants du SNC, déprimeurs du SNC, cannabis ou analgésiques narcotiques) (Papafotiou, Carter et Stough, 2005; Porath-Waller et Beirness, 2014).

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

- Pour tirer pleinement parti des indicateurs, la collecte, l'analyse et la déclaration des données doivent être normalisées dans l'ensemble des organismes d'application de la loi. Des examens ou des audits réguliers des pratiques pourraient contribuer à une plus grande cohérence entre les organismes.
- Comme les données sont généralement stockées par les organismes, elles sont parfois inaccessibles aux autres organismes travaillant à réduire l'incidence de la drogue au volant. Les organismes doivent collaborer à la mise en place d'un organisme centralisé qui stockera de façon sécuritaire les données anonymisées afin d'améliorer l'échange des données, l'utilisation des ressources et la coopération interorganismes et, ainsi, de gérer et prévenir efficacement la conduite affaiblie par la drogue au Canada.
- Lorsque les policiers détectent un affaiblissement des facultés par l'alcool, nombre d'entre eux ne vont pas plus loin pour voir s'il y a aussi présence de drogue, d'où une sous-estimation du nombre d'affaires de conduite affaiblie par la drogue. Lorsqu'un affaiblissement des facultés par l'alcool et la drogue est détecté, le comité consultatif recommande que les policiers poursuivent l'investigation pour détecter la présence d'autres substances.

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>
- Papafotiou, K., J.D. Carter et C. Stough. « An evaluation of the sensitivity of the Standardised Field Sobriety Tests (SFSTs) to detect impairment due to marijuana intoxication »,



Psychopharmacology, vol. 180, n° 1, 2005, p. 107–114. <https://doi.org/10.1007/s00213-004-2119-9>

Porath-Waller, A.J. et D.J. Beirness. « An examination of the validity of the standardized field sobriety test in detecting drug impairment using data from the Drug Evaluation and Classification program », *Traffic Injury Prevention*, vol. 15, n° 2, 2014, p. 125–131. <https://doi.org/10.1080/15389588.2013.800638>

ISBN 978-1-77871-019-3

© 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.