



Public Safety
Canada

Sécurité publique
Canada

BÂTIR UN **CANADA SÉCURITAIRE ET RÉSILIENT**



Sécurité publique Canada
Rapport annuel national sur les données pour
documenter les tendances de la conduite avec
facultés affaiblies par la drogue

Décembre 2020

Canada

Also available in English under the title: Annual National Data Report to Inform Trends and Patterns in Drug-Impaired Driving.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada, 2020.

Numéro de catalogue : PS15-2F-PDF

ISSN : 2563-7134

Table des matières

RÉSUMÉ	2
INTRODUCTION	3
CONTEXTE LÉGISLATIF ET DES PROGRAMMES	5
Dispositions du <i>Code criminel</i> en matière de conduite avec facultés affaiblies par la drogue (CFAD) .	5
L'Initiative fédérale	7
Initiatives provinciales et territoriales	9
TENDANCES EN MATIÈRE DE CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES PAR LA DROGUE	10
Comportement autodéclaré	10
Enquêtes routières	10
Incidents déclarés par la police.....	13
Données toxicologiques des coroners	15
MESURES PRISES POUR LUTTER CONTRE LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES PAR LA DROGUE 20	
Interventions préventives.....	20
Renforcement des capacités d'application de la loi	21
Formation sur l'épreuve de coordination de mouvement (ECM)	22
Formation et certification des experts en reconnaissance de drogues (ERD).....	23
Interventions d'application de la loi.....	24
ECM	24
ERD	25
MDDA.....	26
Analyses de sang.....	26
Accusations	26
Déclarations de culpabilité	28
Pénalités et peines.....	30
ANALYSE ET CONCLUSIONS	32
Références	33

Résumé

Dans le contexte de la légalisation du cannabis, le Gouvernement du Canada a adopté des dispositions législatives créant de nouvelles infractions et fournissant aux agents d'application de la loi des outils additionnels pour détecter et dissuader la conduite avec facultés affaiblies par la drogue (CFAD). De plus, afin d'appuyer la mise en œuvre de ce nouveau cadre législatif, le Gouvernement a investi 161 millions de dollars sur cinq ans pour accroître la formation des policiers pour la reconnaissance des signes et manifestations de la CFAD, augmenter la capacité d'application de la loi, faciliter l'acquisition de matériel approuvé de détection des drogues, élaborer des politiques, soutenir la recherche, et sensibiliser le public aux dangers de la CFAD. Une composante essentielle de cette initiative consiste à informer les Canadiens et Canadiennes sur les actions menées sous cette initiative et leurs résultats. C'est l'objet de ce premier rapport annuel.

Le rapport présente des données disponibles sur: (1) les tendances et caractéristiques des incidents de CFAD mesurés par des enquêtes sur le comportement auto-déclaré de Canadiens et Canadiennes (Enquête nationale sur le cannabis; enquête canadienne sur le cannabis), des enquêtes en bordure de route menées dans 5 provinces et territoires avant la légalisation du cannabis, les incidents signalés par la police (Déclaration uniforme de la criminalité de Statistique Canada), et les données des coroners sur les personnes décédées suite à des accidents routiers; (2) les mesures de prévention adoptées nationalement et dans les régions (campagnes de sensibilisation); (3) les données sur l'augmentation des capacités policières (p.ex., formation); (4) les données sur les interventions du système de justice (p.ex., mises en accusation); et (5) les résultats (p.ex., condamnations, sanctions).

Le rapport démontre que l'initiative fédérale a significativement contribué à augmenter la capacité des organisations policières depuis 2018. L'initiative a aussi permis de modifier positivement les attitudes des Canadiens et Canadiennes quant à la conduite après usage de cannabis. Par ailleurs, les données provenant des corps policiers et des analyses toxicologiques des coroners tendent à indiquer que la proportion d'incidents de CFAD par rapport à l'ensemble des incidents de conduite avec faculté affaiblie a significativement augmenté depuis 2008. Toutefois, les données disponibles ne permettent pas d'établir le rôle spécifique du cannabis.

En conclusion, le rapport conclut qu'il subsiste un certain nombre de lacunes dans les données existantes (p.ex., sur les interventions policières ou les données toxicologiques), ainsi que sur leur exhaustivité et leur comparabilité. Les travaux pour répondre à ces carences se poursuivront en 2020.

Introduction

En dépit des baisses importantes et constantes au cours des 30 dernières années, la conduite avec facultés affaiblies, que ce soit par l'alcool ou la drogue, continue de tuer ou de blesser plus de Canadiens que tout autre crime (Perreault, 2016). Elle demeure également le facteur le plus important contribuant aux accidents de la route graves (Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances [CCDUS], 2019). De plus, les statistiques récentes montrent que le nombre d'incidents de conduite avec facultés affaiblies par la drogue (CFAD) déclarés par la police a augmenté de 43 pour cent de 2018 à 2019 (Statistique Canada, données de la Déclaration uniforme de la criminalité [DUC], 2019).

Il n'est donc pas surprenant que, avec la légalisation du cannabis, les Canadiens aient exprimé des préoccupations au sujet de la sécurité routière. Les sondages d'opinion publique ont révélé que plus de 80 pour cent des Canadiens croyaient que la conduite avec facultés affaiblies par la drogue augmenterait probablement après la légalisation du cannabis¹. C'est pourquoi de nouvelles dispositions du *Code criminel* ont été adoptées en 2018 pour criminaliser la conduite avec une concentration interdite de certaines drogues, renforcer les peines et fournir des outils supplémentaires aux organismes d'application de la loi pour détecter et décourager la conduite avec facultés affaiblies, en particulier la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. De plus, en septembre 2017, le gouvernement fédéral a annoncé un investissement de 161 millions de dollars pour la formation des agents de première ligne sur les moyens de reconnaître les signes et les symptômes d'une conduite avec facultés affaiblies par la drogue, le renforcement de la capacité des services d'application de la loi au pays, l'accès à du matériel de détection des drogues approuvé (MDDA), l'élaboration de politiques, l'intensification de la recherche et la sensibilisation accrue du public sur les dangers de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue.

Une partie de cette initiative comprenait un engagement à faire rapport aux Canadiens sur les activités entreprises pour régler la question de la CFAD et ses résultats; c'est l'objet du présent rapport.

Le rapport se concentre sur trois questions générales, soit :

1. Que pouvons-nous dire au sujet des tendances en matière de CFAD?
2. Quelles mesures sont prises pour lutter contre la CFAD?
3. Quels ont été les résultats de ces mesures?

Le rapport est le fruit d'un effort collectif entrepris en 2018 par le groupe de travail (GT) fédéral-provincial-territorial (FPT) sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. Composé de représentants de toutes les administrations, ainsi que d'intervenants clés de Justice Canada, de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), le GT a entrepris de travailler à l'établissement d'une série d'indicateurs pour aider à répondre à ces questions. Le GT a également collaboré avec des organismes d'experts clés comme Statistique Canada (StatCan) et le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances (CCDUS) ainsi qu'avec des universitaires choisis pour évaluer la pertinence, la fiabilité, la disponibilité et l'accessibilité des données pour ces divers indicateurs. Le GT a d'ailleurs bénéficié d'un exercice exhaustif entrepris par le CCDUS pour établir un ensemble d'indicateurs nationaux sur la CFAD. Le GT a convenu d'un ensemble préliminaire d'indicateurs au printemps 2019, ensemble qui a été peaufiné davantage en septembre 2019. On a par la suite demandé aux administrations de recueillir le plus grand nombre

¹ Voir : <http://www.abc.ca/on/resources/media-centre/media-releases/8-in-10-canadians-concerned-about-impaired-driving-with-cannabis-legalization> (en anglais) et <https://epc.lac-bac.gc.ca/100/200/301/pwgs-c-tps-gc-por-ef/health/2016/046-15-e/report-rapport-fra.html>

possible de données sur ces indicateurs pour les années civiles 2018 et 2019, et de fournir leur rapport à Sécurité publique Canada au début de l'hiver 2020.

Le présent rapport présente les données fournies par les administrations dans leurs rapports annuels, ainsi que d'autres données pertinentes fournies par la GRC et l'ASFC; des données provenant de rapports d'enquête ou de travaux de recherche issues d'autres sources (p. ex., StatCan; CCDUS) sont également utilisées.

La première section du rapport établit le contexte en décrivant le nouveau régime législatif sur la CFAD et l'initiative fédérale connexe. La section suivante présente les données disponibles sur les tendances en matière de CFAD. Les deux dernières sections présentent des données sur ce qui est fait pour lutter contre la CFAD et les résultats obtenus. La conclusion résume les principales constatations et traite des prochaines étapes.

Étant donné que le nouveau régime législatif n'est en vigueur que depuis la fin de 2018 et qu'il faut du temps pour préparer et mettre en œuvre les outils de collecte de données, il est important de souligner que les données de ce premier rapport national demeurent parcellaires. Sécurité publique Canada continue de travailler avec ses partenaires provinciaux, territoriaux et d'application de la loi pour pallier aux principales lacunes de données existantes afin d'améliorer les rapports ultérieurs.

Contexte législatif et des programmes

La conduite avec facultés affaiblies par la drogue est une infraction criminelle depuis 1925, mais cette infraction a toujours été difficile à prouver.

Détecter et prouver l'affaiblissement des facultés causé par les drogues est différent et plus complexe que lorsqu'il s'agit de l'alcool. L'alcool est une molécule simple dont les effets sur les facultés sont prévisibles. Plus le taux d'alcoolémie est élevé, plus les facultés sont affaiblies et plus le risque d'accident grave est élevé. La même corrélation n'existe pas nécessairement pour les autres drogues puisque leurs effets et impacts sur le comportement au volant varient selon la substance, la manière dont elle est ingérée, les caractéristiques de la personne et de son usage de substances. Dans le cas du cannabis, il est généralement admis qu'il peut altérer la capacité de conduire. Toutefois, il n'existe pas de consensus scientifique sur le lien entre la concentration de THC, la principale molécule psychoactive du cannabis, dans le sang et le degré d'affaiblissement des facultés.²

En 2008, de nouveaux outils ont été autorisés pour faciliter les enquêtes sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. Il s'agit notamment des tests d'épreuve de coordination de mouvement (ECM) qui sont utilisés au bord de la route (évaluation en trois étapes : marcher et se tourner, se tenir sur un pied et une analyse de l'absence ou la présence d'un regard horizontal) et de l'évaluation de la présence de drogues. Cette dernière évaluation se fait en 12 étapes au poste de police par un expert en reconnaissance de drogues (ERD) et est conçue pour déterminer si la personne est sous l'influence d'une drogue affaiblissant ses facultés. Pour utiliser l'un ou l'autre de ces outils, l'agent doit recevoir une formation spéciale conformément aux normes établies par l'Association internationale des chefs de police (AICP). Néanmoins, compte tenu de la légalisation du cannabis, il a été jugé essentiel de modifier et de renforcer le régime du droit pénal.

Dispositions du *Code criminel* en matière de conduite avec facultés affaiblies par la drogue (CFAD)

Le nouveau régime législatif en matière de conduite avec faculté affaiblie par la drogue est entré en vigueur en 2018. Il prévoit ce qui suit :

- autorise la police à utiliser du « matériel de dépistage de drogues approuvé » (p. ex., appareils de dépistage de drogues par voie orale) au bord de la route;
- édicte trois nouvelles infractions de conduite avec une concentration de drogue dans le sang (CDS) interdite dans les deux heures suivant la conduite;
- facilite la capacité d'un agent de police d'exiger un échantillon de sang d'un conducteur et élimine l'exigence selon laquelle un échantillon de sang doit être prélevé par un médecin ou sous sa supervision directe;
- permet à un expert en reconnaissance de drogues (ERD) de témoigner sans exiger qu'il soit qualifié comme expert dans chaque cas, conformément à la décision de 2017 de la Cour suprême du Canada dans l'affaire *R. c. Bingley*.

² La littérature de recherche sur le cannabis et ses effets sur la conduite est vaste, et le présent rapport ne peut en résumer la complexité. Néanmoins, on consultera notamment le rapport du Comité sur les drogues et la conduite <https://www.csfs.ca/wp-content/uploads/2017/09/Report-on-Drug-Per-Se-Limit.pdf>; ainsi que Brubacher, J.R., et. al. (2019) *Cannabis use as a risk factor for causing motor vehicle crashes: a prospective study*; Compton, R. (2017) *Marijuana-impaired driving: A report to Congress*. Washington, National Highway Traffic Safety Administration.

Plus précisément, le *Code criminel* comporte maintenant les dispositions suivantes :

320.14 (1) Commet une infraction quiconque :

a) conduit un moyen de transport alors que sa capacité de conduire est affaiblie à un quelconque degré par l'effet de l'alcool ou d'une drogue ou par l'effet combiné de l'alcool et d'une drogue;

b) sous réserve du paragraphe (5), a, dans les deux heures suivant le moment où il a cessé de conduire un moyen de transport, une alcoolémie égale ou supérieure à quatre-vingts milligrammes d'alcool par cent millilitres de sang;

c) sous réserve du paragraphe (6), a, dans les deux heures suivant le moment où il a cessé de conduire un moyen de transport, une concentration de drogue dans le sang égale ou supérieure à celle établie par règlement pour cette drogue;

d) sous réserve du paragraphe (7), a, dans les deux heures suivant le moment où il a cessé de conduire un moyen de transport, une alcoolémie et une concentration de drogue dans le sang égales ou supérieures à celles établies par règlement, pour l'alcool et cette drogue, pour les cas où ils sont combinés.

320.14 (4) Sous réserve du paragraphe (6) commet une infraction, quiconque a, dans les deux heures suivant le moment où il a cessé de conduire un moyen de transport, une concentration de drogue dans le sang égale ou supérieure à celle établie par règlement pour cette drogue, mais inférieure à celle établie pour l'application de l'alinéa 1(c).

Les niveaux prohibés de concentration de drogue ne sont pas au Code criminel mais dans la réglementation.³ Pour l'alinéa 320.14(c), le niveau prohibé est de 5 ng ou plus de THC/ml de sang, 5 mg de GHB par L de sang, et tout niveau détectable de LSD, 6- 6-Monoacetylmorphine (un métabolite de l'héroïne), kétamine, phencyclidine (PSP), cocaïne, psilocybine et méthamphétamine. Pour l'alinéa 320.14(d), les niveaux prohibés sont de 50mg d'alcool par 100ml de sang et 2.5ng de THC par ml de sang. Finalement, pour la section 320.14(4), le niveau prohibé est entre 2ng et 5ng the THC par ml de sang.

Il est intéressant de savoir qu'après le THC et l'alcool, la cocaïne et la méthamphétamine sont les drogues les plus couramment détectées chez les conducteurs canadiens.

Le gouvernement a aussi autorisé l'utilisation d'appareils de détection de drogue par échantillonnage de liquide buccal – ci-après matériel de détection des drogues approuvé (MDDA).

Le MDDA peut être utilisé par les policiers pour détecter la présence de certaines drogues dans le liquide buccal, notamment le THC. Un policier peut demander un échantillon de liquide buccal s'il a un doute raisonnable quant à la présence de drogue chez cette personne. Les facteurs objectifs suivants peuvent justifier un doute raisonnable:

- yeux rouges
- tremblements musculaires
- agitation
- élocution anormale

³ <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2018-148/page-1.html>

Lorsque le résultat du MDDA est positif, révélant la présence d'une drogue, et que d'autres signes de faculté affaiblie sont aussi présents, le policier est justifié de poursuivre l'enquête et de demander le prélèvement d'un échantillon de sang. Des outils similaires sont utilisés dans d'autres pays tels le Royaume Uni et l'Australie.

À l'heure actuelle, les services d'application de la loi ont à leur disposition deux appareils approuvés de détection de drogue à échantillonnage de liquide buccal : le Dräger DrugTest® 5000 et le Dräger DrugTest® 5000 STK-CA lorsqu'utilisés ensemble, et le SoToxa™, de Abbott SoToxa™ Test Cartridge and an Abbott SoToxa™ Oral Fluid Collection Device. Aux fins de ce rapport, ils seront désignés comme : Dräger et SoToxa.

L'Initiative fédérale

En septembre 2017, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il investissait jusqu'à 161 millions de dollars sur cinq ans pour soutenir la mise en œuvre du nouveau régime législatif et renforcer la capacité d'application de la loi au Canada à reconnaître les signes et les symptômes de la CFAD, faciliter l'accès au MDDA, poursuivre l'élaboration de politiques, soutenir la recherche et sensibiliser le public aux dangers de la CFAD.

De cette enveloppe de financement, 81 millions de dollars ont été réservés expressément aux provinces et aux territoires (PT) pour leur permettre de fournir aux policiers la formation et les outils dont ils ont besoin. En particulier, ce financement a été conçu pour accroître la formation sur l'épreuve de coordination de mouvement (ECM) et le programme d'expert de reconnaissance des drogues (ERD); appuyer l'acquisition d'équipement de dépistage de drogues approuvé comme outil de détection supplémentaire pour les organismes d'application de la loi; et recueillir des données nationales normalisées sur les tendances en matière de CFAD.

Au moment où l'initiative a été annoncée, il y avait environ 13 000 policiers formés en ECM et 600 ERD. L'objectif poursuivi est que le tiers de tous les agents d'application de la loi sur le terrain auront été formés à l'ECM et 250 nouveaux ERD ajouté d'ici 2023. Les statistiques disponibles indiquent qu'il y a maintenant plus de 14 400 agents formés en ECM et 1 188 ERD. Sécurité publique Canada continue de travailler avec les provinces et les territoires pour répondre à leurs besoins en matière de formation et de capacité; un financement de plus de 16 millions de dollars était prévu en 2019-2020.

Une partie importante de cette initiative, dans le contexte de la légalisation du cannabis, consiste à surveiller les tendances en matière de CFAD. Plus précisément, Sécurité publique Canada (SP) doit :

- produire des rapports annuels sur l'ampleur et les tendances de la CFAD, la capacité et les mesures d'application de la loi, les répercussions sur la sécurité publique, les réussites et les défis, et les répercussions de la légalisation du cannabis sur la sécurité routière;
- mener des recherches, y compris sur les effets affaiblissant du cannabis fumé et comestible sur les facultés;
- diriger une évaluation horizontale de l'initiative;
- fournir des données sur la CFAD pour l'examen triennal obligatoire de la nouvelle loi sur la conduite avec facultés affaiblies dirigé par Justice Canada.

Un groupe de travail FPT sur la CFAD (GT CFAD) composé d'analystes de données embauchés par les provinces et les territoires avec le financement du programme de contribution, et de représentants de SP et d'intervenants clés (p. ex., GRC, ASFC, Justice) a été créé. Le groupe s'est réuni à plusieurs reprises

en 2019 pour élaborer un cadre commun pour la préparation du rapport annuel sur la CFAD et échanger de l'information sur les pratiques de collecte de données, les lacunes et les difficultés.

Initiatives provinciales et territoriales

Toutes les provinces et tous les territoires ont modifié leurs lois existantes, y compris sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue, conformément au nouveau régime fédéral sur le cannabis et la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. La plupart des administrations ont adopté une politique de tolérance zéro pour certaines catégories de conducteurs, notamment les jeunes, les débutants et les conducteurs de véhicules commerciaux. Les sanctions sont généralement progressives et peuvent comprendre une suspension administrative du permis (immédiate, 30, 45 ou 60 jours), des amendes, un antidémarrreur et la mise en fourrière du véhicule. Le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances (CCDUS) a préparé un aperçu des sanctions administratives dans les provinces et les territoires.

Tendances en matière de conduite avec facultés affaiblies par la drogue

Il y a diverses façons de mesurer les occurrences et les incidents liés à la CFAD : sondages auprès d'un échantillon de Canadiens sur leur comportement au volant après la consommation de drogues; enquêtes routières visant à recueillir des échantillons de salive auprès d'un échantillon de conducteurs volontaires, généralement la nuit et pendant les mois d'été; des incidents signalés à la police; et des analyses toxicologiques de conducteurs mortellement blessés par des coroners et des médecins légistes.

Aucune source unique ne suffit à elle seule, et chacune a ses limites. Les enquêtes en population sur le comportement auto-déclaré sont affectées par la mémoire ou par le refus de divulguer un comportement. Les enquêtes routières comportent les limites suivantes : la méthode de détection des drogues (salive/liquide buccal) indique seulement la présence ou l'absence de drogues; elles sont réalisées à peu d'endroits et à des moments précis et limités; et elles n'incluent que les conducteurs volontaires. Les incidents déclarés par la police ne comprennent que les incidents détectés ou qui sont portés à l'attention des organismes d'application de la loi et sous-estiment probablement considérablement la prévalence réelle de la conduite avec facultés affaiblies. Enfin, les données des analyses toxicologiques des coroners sont limitées par des facteurs comme le niveau des analyses toxicologiques effectuées (p. ex., dans de nombreux cas, l'analyse prend fin dès que de l'alcool est détecté), la méthodologie variable entre les administrations et, s'agissant spécifiquement du cannabis, des caractéristiques particulières du THC dans le sang.

Les sections suivantes présentent les données disponibles provenant de chacune de ces diverses sources.

Comportement auto déclaré

Réalisée par Santé Canada, l'Enquête canadienne sur le cannabis mesure divers indicateurs liés au cannabis, y compris le comportement de conduite auto déclaré après la consommation de cannabis chez un échantillon de Canadiens. Les données les plus récentes montrent qu'environ 26 % des consommateurs ayant un permis de conduire valide ont déclaré avoir conduit un véhicule dans les deux heures suivant la consommation de cannabis⁴. Voici les résultats par administration⁵ :

Tableau 1 – Conduite d'un véhicule moins de deux heures après avoir fumé ou vapoté du cannabis chez les consommateurs des 12 derniers mois, par province ou territoire, au Canada, en 2019

Provinces et territoires	Nombre total de répondants	Pourcentage de personnes qui ont conduit moins de 2 heures après avoir fumé du cannabis	Quand cela s'est-il produit?		
			Dans les 30 derniers jours	Dans les 12 derniers mois	Il y a plus de 12 mois
C.-B.	3 905	32 %	41,3 %	33,8 %	24,9 %
Alb.	3 240	30,5 %	43 %	34,5 %	
Sask.	869	34,6 %			

⁴ <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/publications/medicaments-et-produits-sante/enquete-canadienne-cannabis-2019-sommaire.html>.

⁵ Il est à noter que lorsque le champ est vide, c'est parce que le nombre était trop petit : moins de 30 répondants ou coefficient de variation plus grand que 33.3.

Man.	1 018				
Ont.	11 078	22,3 %	38,7 %	28,8 %	32,5 %
Qué.	6 745	26,5 %	54,9 %	26,9 %	
N.-B.	628	24,8 %			
N.-É.	780	25,1 %			
Î.-P.-É.	118	27,9 %			
T.-N.-L.	440	27,3 %			
Territoires	85				
CANADA	28 907	26,4 %	43,5 %	31,3 %	25,2 %

Certaines provinces ont mené leurs propres enquêtes sur le comportement auto déclaré.

- En Colombie-Britannique, une [enquête](#) menée en 2018 a révélé que 43 % des personnes qui consomment du cannabis ont déclaré conduire dans les deux heures suivant la consommation de cannabis. Les personnes qui ne consomment pas de cannabis étaient plus susceptibles que les consommateurs de cannabis (87 % contre 60 %) de penser que le cannabis affaiblit les capacités de conduite.
- En Ontario, le Centre de toxicomanie et de santé mentale (CTSM) mène une [enquête](#) semestrielle sur la consommation de drogues et les comportements connexes chez les étudiants. En 2019, le pourcentage de conducteurs de la 10^e à la 12^e année qui ont déclaré avoir conduit après avoir consommé du cannabis au moins une fois au cours de la dernière année était de 7 %, comparativement à 9 % en 2017. Il convient de noter que la conduite après la consommation de cannabis est plus fréquente dans cette population que la conduite après la consommation d'alcool (environ 4 %). Néanmoins, la proportion est beaucoup plus faible que dans les années 2000, où elle se situait entre 16 % et 20 %.
- Au Québec, [l'Enquête québécoise sur le cannabis 2019](#) menée auprès de plus de 10 000 québécois a révélé que 16,8 % des consommateurs de cannabis de l'année précédente âgés de 15 ans révèlent avoir conduit un véhicule à moteur dans les 2 heures suivant la consommation de cannabis. Cela se compare à 23,8 % un an plus tôt, ce qui indique peut-être que certains des messages d'éducation et de sensibilisation du public ont été efficaces. Cette diminution s'observe aussi bien chez les hommes que chez les femmes, et en termes de fréquence de conduite après usage (1 ou 2 fois; 3 fois ou plus). La conduite après usage est fortement associée au type de consommation. Les utilisateurs quotidiens sont beaucoup plus susceptibles d'avoir conduit au moins 3 fois ou plus dans les deux heures suivant la consommation (42 %) que les autres types d'utilisateurs, soit les utilisateurs réguliers (18,6 %); occasionnels (4,7 %) ou qui ont consommé moins d'un jour par mois (0,2 %).
- Dans les Territoires du Nord-Ouest, un sondage mené auprès des conducteurs dans le cadre de l'enquête routière a révélé que parmi les 21 % de conducteurs qui ont dit avoir consommé du cannabis au cours des 12 derniers mois, 29 % croyaient que le cannabis affaiblissait leur capacité à conduire et 31 % ont indiqué qu'ils avaient conduit un véhicule dans les deux heures suivant la consommation de cannabis.

Enquêtes routières

Aucune province ni territoire n'a mené d'enquête routière en 2019. Toutefois, trois provinces (Manitoba, 2016; Ontario, 2017; et Colombie-Britannique, 2018) et deux territoires (Yukon, 2018; et Territoires du Nord-Ouest, 2018) en ont mené une avant la légalisation du cannabis, fournissant ainsi

une base de référence pour mesurer le changement post légalisation. Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) a produit une synthèse des résultats de ces enquêtes⁶. Sur les 7 265 conducteurs choisis au hasard, 80,7 % ont accepté de participer à ces enquêtes, 97,7 % ont fourni un échantillon d'haleine pour détecter l'alcool et 90,2 % un échantillon de salive pour détecter la présence de drogues.

Parmi les principaux résultats, on note ce qui suit :

- 10,2 % des conducteurs ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues (comparativement à 4,4 % pour l'alcool⁷);
- 7,6 % des conducteurs ont obtenu un résultat positif au test de dépistage du cannabis (THC);
- dans l'ensemble, 12,9 % des conducteurs ont obtenu un résultat positif pour l'alcool, les drogues ou les deux;
- la consommation de drogues était plus prévalente chez les conducteurs de 20 à 24 ans (14 %) et diminuait avec l'âge;
- seulement 2,1 % des conducteurs âgés de 16 à 19 ans ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de l'alcool; toutefois, 10,4 % de ce groupe d'âge a obtenu un résultat positif au test de dépistage du cannabis;
- la consommation d'alcool était la plus courante le vendredi et le samedi soir (4,6 % et 6,2 % respectivement); la consommation de cannabis ne différait pas entre les nuits d'enquête, variant entre 6,9 % et 9 %.

Comparativement aux données des enquêtes précédentes, il y a eu une réduction importante de la prévalence de la consommation d'alcool chez les conducteurs, mais une augmentation importante de la prévalence de la consommation de drogues, en particulier le cannabis. À l'instar d'autres types de données sur la prévalence, les enquêtes routières montrent que les conducteurs de sexe masculin sont plus susceptibles que les conducteurs de sexe féminin (12 % et 7,4 % respectivement) de se soumettre à un test de dépistage de drogues.

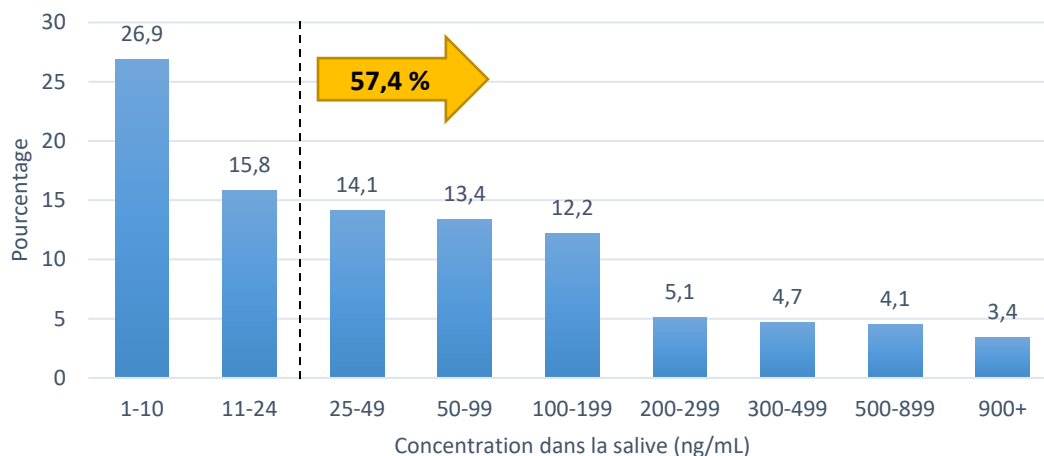
« Ce qui est le plus intéressant, c'est que plus de la moitié (57,4 %) des conducteurs ayant obtenu un résultat positif à un test de détection de THC avaient une concentration de THC suffisante pour déclencher un résultat positif à une épreuve de dépistage de drogue approuvée (EDDA), c'est-à-dire au moins 25 ng/ml. Dans un contexte d'application de la loi, un résultat positif à une EDDA pourrait mener à une enquête plus approfondie, comme une demande de participation à une épreuve de coordination de mouvements (ECM), une évaluation par un expert en reconnaissance de drogues ou un test sanguin. Les concentrations de THC extrêmement élevées dans la salive sont souvent indicatrices d'une consommation très récente, possiblement juste avant ou pendant la conduite. » [traduction] (CCATM, 2019 : 14)

⁶https://ccmta.ca/images/publications/pdf/A_Compliance_of_Jurisdictional_Roadside_Surveys_Conducted_Prior_to_Cannabis_Legalization_-_September_2019.pdf

⁷ Il s'agit de la proportion de conducteurs chez qui la présence d'alcool a été détectée. Parmi ceux-ci, 2,9 % étaient sous .05; 0,8 % étaient entre .05 et .08; et 0,7 % étaient au-dessus de .08.

Figure 1 - Distribution de la concentration en THC (ng/ml) parmi les conducteurs participant aux enquêtes en bordure de route

Distribution de la concentration de THC



En Colombie-Britannique la plus récente enquête a été réalisée au printemps 2018⁸. Elle a utilisé une méthodologie semblable à celle des enquêtes de 2008, 2010 et 2012, facilitant ainsi les comparaisons au fil du temps. De même, sa méthodologie est semblable à celle des enquêtes routières menées en Ontario afin de faciliter les comparaisons interprovinciales.

Au total, 2 510 véhicules dans cinq collectivités différentes (Vancouver, Abbotsford, Prince George, Kelowna et Saanich) ont été échantillonnés au hasard la nuit en mai et en juin. Les conducteurs consentants (n = 1 878; 75 %) ont fourni un échantillon d’haleine (94 %) et un échantillon de salive (89 %). Dans l’ensemble, 13,7 % des conducteurs ont obtenu un résultat positif pour l’alcool, les drogues ou les deux; 4,9 % pour l’alcool et 8,5 % pour les drogues. Chez les conducteurs qui ont obtenu un résultat positif pour la drogue, 70 % ont obtenu un résultat positif pour l’alcool. Les comparaisons avec les enquêtes précédentes montrent que le pourcentage de conducteurs dont le résultat au test de dépistage de l’alcool était positif a diminué, tandis que le pourcentage de conducteurs dont le résultat au test de dépistage du cannabis était positif a augmenté.

Tableau 2 – Pourcentage de conducteurs ayant obtenu un résultat positif pour l’alcool et le cannabis dans les enquêtes routières menées en Colombie-Britannique

	Alcool (% de résultats positifs)*	Cannabis (% de résultats positifs)
1995	18,7	--
1998	13,8	--
2003	12,3	--
2006	11,7	--
2008	7,8	4,6
2010	10,7	4,5
2012	5,8	3,7
2018	4,0	5,3

En 2016, la Société d’assurance publique du Manitoba a commandé l’enquête routière du Manitoba sur l’alcool et les drogues. L’enquête a été menée en septembre 2016 dans cinq collectivités (Winnipeg,

⁸ <https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/driving-and-transportation/driving/publications/2018-roadside-survey-report.pdf>

Brandon, Steinbach, Portage La Prairie et Thompson). Sur les 1 706 conducteurs, 72 % (n=1 230) ont accepté de participer. L'enquête a révélé que moins de 1 % des répondants ont obtenu un résultat positif pour l'alcool, tandis que 10 % ont obtenu un résultat positif pour les drogues (n=124). Parmi ceux qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, 53 % avaient consommé du cannabis, 31 % de la cocaïne et 12 % des opioïdes. L'enquête a permis de relever tous les niveaux de drogue détectés, ce qui indique seulement la présence d'une drogue et ne traite pas des facultés affaiblies du conducteur. Des discussions sur une enquête post-légalisation ont eu lieu entre la Société d'assurance publique du Manitoba et les services de police, mais aucun plan officiel n'a encore été élaboré.

La plus récente enquête routière de l'Ontario a été menée en octobre 2017. Les données ont été recueillies dans 11 collectivités de cinq régions de la province, à l'aide d'une méthodologie semblable à celle de l'enquête de 2014, afin de faciliter la comparaison. À l'instar de l'enquête de 2014 et de celle de la Colombie-Britannique, elle a recueilli des échantillons d'haleine et de salive. Parmi les 2 252 véhicules sélectionnés dans les 11 sites d'enquête, 2 022 (89,8 %) conducteurs ont accepté de participer; près de 93 % ont accepté de fournir un échantillon d'haleine et près de 86 % un échantillon de salive. Parmi les participants, 10,5 % ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, et 82 % de ceux qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de cannabis. Cela se compare au 4,4 % qui avaient bu (0,8 % avaient un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg/dl). Les hommes étaient deux fois plus susceptibles que les femmes d'obtenir un résultat positif au test de dépistage de drogues, et il est intéressant de noter que 10,3 % des 16 à 18 ans ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, mais aucun n'a obtenu un résultat positif pour l'alcool. Les conducteurs âgés de 19 à 24 ans représentaient 32,6 % des personnes dont le test de dépistage de drogues était positif. La proportion de conducteurs qui ont obtenu un résultat positif pour la drogue était généralement semblable à celle de l'enquête de 2014, sauf dans les collectivités du Nord, où elle a augmenté considérablement.

Au Yukon, une enquête routière a été menée à Whitehorse en 2018. Sur les 463 véhicules sélectionnés, 392 (84,7 %) ont accepté de participer à l'enquête, dont 362 ont fourni un échantillon d'haleine et 336 un échantillon de salive. Dans l'ensemble, 22 % ont obtenu un résultat positif pour un certain type de substance : 5,1 % pour l'alcool (0,4 % avait un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg/dl) et 17,8 % ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, dont 77 % pour le cannabis. Les hommes et les personnes de la catégorie des 20 à 24 ans étaient plus susceptibles d'obtenir un résultat positif au test de dépistage de drogues.

Les Territoires du Nord-Ouest ont également mené une enquête routière à l'automne 2018. Menée à Yellowknife, l'enquête a porté sur 334 véhicules, dont 313 ont accepté de participer. Dix-huit pour cent des conducteurs qui ont fourni un échantillon d'haleine ou de salive ont obtenu un résultat positif au test de dépistage d'une forme d'alcool ou de drogue ou un mélange des deux. Au total, 13 % de ceux qui ont fourni un échantillon de salive (n = 296) ont obtenu un résultat positif pour une substance psychoactive, dont 70 % pour le THC et 49 % pour les stimulants.

Toutes ces administrations, ainsi que le Québec, ont manifesté un intérêt à mener des enquêtes routières au cours des prochaines années.

Incidents déclarés par la police

Les agents d'application de la loi entrent habituellement en contact avec des conducteurs aux facultés affaiblies lors d'une interception sur la route. Ils peuvent aussi les détecter lorsqu'ils sont appelés sur les lieux d'un accident ou dans le cadre de contrôles routiers effectués au hasard au cours de l'année (p. ex.,

Noël et Nouvel An). Lorsqu'ils entrent en contact avec un conducteur soupçonné d'avoir les facultés affaiblies par la drogue ou l'alcool, les policiers peuvent faire un certain nombre de choses, notamment : demander un échantillon d'haleine, effectuer une ECM ou prélever un échantillon de liquide buccal à l'aide d'un MDDA. Si l'agent a des motifs raisonnables de croire que le conducteur du véhicule a commis une infraction, il peut l'arrêter immédiatement et exiger un prélèvement sanguin ou demander une ERD, ou lui imposer une sanction administrative (p. ex., amende, suspension du permis) en vertu de la législation provinciale ou territoriale pertinente.

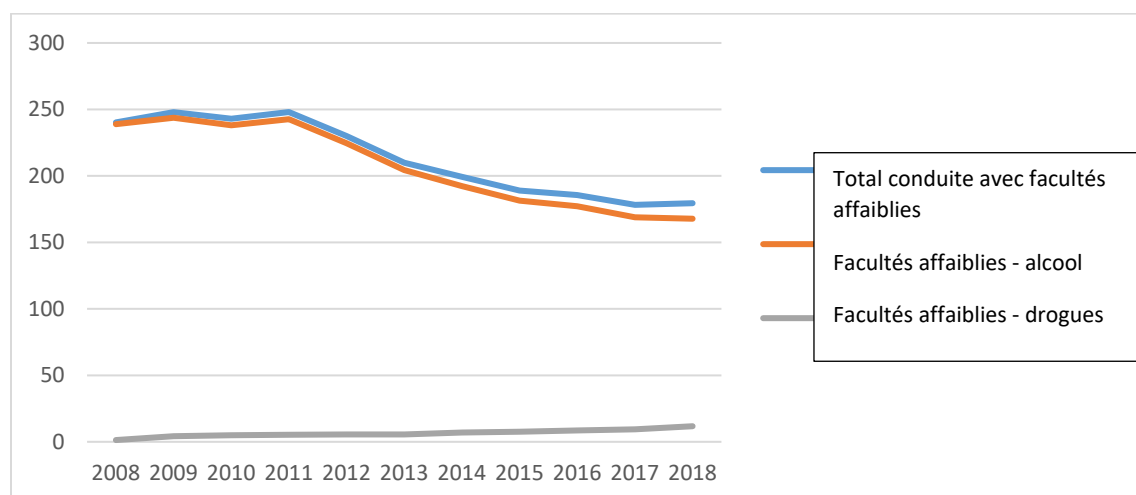
Diverses données peuvent être recueillies à chacune de ces étapes, mais la façon dont elles sont recueillies varie considérablement selon l'administration et le type d'outil utilisé. Les données sur les incidents signalés par la police sont colligées systématiquement et rapportées chaque année dans le rapport Déclaration uniforme de la criminalité de Statistique Canada. De même, les données sont systématiquement recueillies lorsqu'une ERD ou une analyse du sang est effectuée. Toutefois, les données ne sont pas systématiquement recueillies dans les cas où une ECM est effectuée ou lorsqu'un MDDA est utilisé.

En plus d'être limitées aux affaires qui sont portées à leur attention, les données policières sur les incidents de conduite avec facultés affaiblies par la drogue sous-représentent leur occurrence pour diverses raisons. En particulier, chaque fois que la présence d'alcool est établie, les agents n'enquêteront habituellement pas davantage sur la présence de drogues⁹. D'autres facteurs susceptibles d'expliquer la sous-détection et la sous-déclaration peuvent être liés au nombre insuffisant d'agents formés ou disponibles pour mener une ECM ou l'ERD, ainsi qu'en raison du fait que l'entrée manuelle des données peut mener à une perte d'information.

Les données disponibles tendent à indiquer que la proportion d'incidents de conduite avec facultés affaiblies par la drogue déclarés par la police a considérablement augmenté par rapport aux incidents de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool au fil du temps. Cette augmentation est probablement liée à une combinaison de facteurs, dont la sensibilisation et la formation considérablement accrues des agents d'application de la loi au sujet de la façon de détecter les facultés affaiblies par la drogue et le fait qu'un certain nombre d'administrations travaillent à renforcer leur régime de sanctions administratives (p. ex., la politique d'interdiction immédiate de la Colombie-Britannique), qu'elles utilisent plus fréquemment que le système pénal.

⁹ Fort probablement en raison du fait que l'outil de détection et la jurisprudence pour les cas de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool sont bien établis.

Figure 2 – Tendence des cas de conduite avec facultés affaiblies déclarés par la police au Canada (total, alcool et drogues)¹⁰



Le rapport de Statistique Canada sur les conduites avec facultés affaiblies (Perreault, 2016) montrait que les incidents de conduite avec facultés affaiblies déclarés par la police en 2015 (210 pour 100 000 habitants) étaient à leur plus bas niveau depuis 1986 (577 pour 100 000 habitants) lorsque les données ont été recueillies pour la première fois, ce qui correspond à une baisse de 65 %. Le nombre d'incidents causant la mort (n = 122) ou des lésions corporelles (n = 596) était également plus faible en 2015 qu'en 2014 (130 et 605, respectivement). Toutefois, le nombre d'incidents de CFAD signalés par la police au cours de la même période a augmenté. En 2009, la première année complète où les incidents de CFAD ont été signalés de façon distincte, il y en a eu 1 455, ce qui représentait 2 % de tous les incidents liés à la conduite avec facultés affaiblies. En 2015, leur nombre avait presque doublé pour atteindre 2 786 soit 4 % de tous les incidents liés à la conduite avec facultés affaiblies, tandis qu'en 2019 ils comptent maintenant pour 8 % de tous les incidents de conduite avec facultés affaiblies. En 2019, il y a eu 6 453 cas de CFAD déclarés par la police, une augmentation de 43 % par rapport à 2018.

Parmi les provinces, l'Ontario et le Québec affichaient les plus faibles taux d'incidents de conduite avec facultés affaiblies, et la Saskatchewan et l'Alberta, les plus élevés. Pour ce qui est des incidents de CFAD, les provinces de l'Atlantique ont déclaré les taux les plus élevés parmi les provinces, et l'Ontario, la Colombie-Britannique et le Québec, les plus faibles. Il est également intéressant de noter que la proportion des incidents de conduite avec facultés affaiblies classés par mise en accusation a diminué, passant de 89 % en 1998 à 71 % en 2015. Les incidents de CFAD sont encore moins susceptibles d'être classés par mise en accusation : 59 % en 2015 comparativement à 71 % des incidents de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool.

Données toxicologiques des coroners

Les coroners et les médecins légistes rapportent des données provenant d'analyses toxicologiques de différents échantillons corporels (p. ex., sang, urine, cheveux, etc.) chez des conducteurs mortellement blessés. Toutefois, à l'instar des enquêtes policières, de nombreux coroners n'effectueront pas d'autres analyses si l'alcool est présent et s'il peut être clairement établi comme cause probable du décès. De plus, si la cause du décès est évidente, beaucoup ne feront pas d'analyses toxicologiques; cette décision

¹⁰https://www150.statcan.gc.ca/t1/tb11/fr/tv.action?pid=3510017701&pickMembers%5B0%5D=1.1&pickMembers%5B1%5D=2.155&cubeTimeFrame.startYear=2008&cubeTimeFrame.endYear=2018&referencePeriods=20080101%2C20180101&request_locale=fr

est en partie liée au temps et aux coûts associés à la réalisation de telles analyses. De plus, les méthodes peuvent varier d'une administration à l'autre, ce qui rend difficile la comparaison des données.

Une étude menée par des chercheurs de la Fondation de recherches sur les blessures de la route en 2017 (Robertson et coll. 2017) a révélé une augmentation de 16,9 % du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues entre 2000 et 2012 (de 33,56 % à 39,24 %). Le nombre de conducteurs blessés mortellement qui ont obtenu un résultat positif pour la cocaïne a augmenté, passant de 3,6 % en 2000 à 6,2 % en 2012. De même, les conducteurs qui ont été blessés mortellement après avoir consommé du cannabis sont passés de 12,8 % en 2000 à 19,7 % en 2012. Il convient toutefois de noter que des modifications aux façons de mesurer la présence des drogues peuvent expliquer en partie ces résultats.

Tableau 3 – Victimes de collisions mettant en cause un conducteur avec les facultés affaiblies par l'alcool au Canada de 2008 à 2017

	Morts	Blessés	Aucunes blessures signalées	Total
Cyclistes	71	1	2	74
Conducteurs	259	494	491	1 244
Conducteurs avec facultés affaiblies	2 082	773	374	3 229
Motocyclistes	42	19	4	65
Motocyclistes avec facultés affaiblies	251	22	6	279
Passagers d'un véhicule à moteur	1 055	1 874	381	3 310
Piétons	207	30	38	275
Inconnus	206	64	397	667
Total	4 173	3 277	1 693	9 143

Table 3.1 - Victimes de collisions mettant en cause un conducteur avec les facultés affaiblies par la drogue au Canada de 2008 à 2017

	Morts	Blessés	Aucunes blessures signalées	Total
Cyclistes	18	1	0	19
Conducteurs	55	227	252	534
Conducteurs avec facultés affaiblies	504	83	34	621
Motocyclistes	5	10	10	25
Motocyclistes avec facultés affaiblies	110	6	0	116
Passagers d'un véhicule à moteur	137	349	111	597
Piétons	14	6	7	27
Inconnus	15	7	53	75
Total	858	689	467	2 014

Le Saskatchewan Coroners Service a fourni des données toxicologiques pour 2018 et 2019. Les données sont préliminaires, car les enquêtes sur les décès n'étaient pas toutes terminées au moment de l'extraction des données.

En 2018, 67 % des 49 conducteurs décédés avaient des rapports de toxicologie positifs pour l'alcool, 22 % pour le THC, 17 % pour la cocaïne, 6 % pour la méthamphétamine et 47 % avaient pris des médicaments vendus sur ordonnance qui pouvaient causer une intoxication lors de leur examen de toxicologie. En 2019, 39 % des 44 conducteurs décédés avaient des rapports de toxicologie positifs pour l'alcool, 27 % pour le THC, 16 % pour la cocaïne, 7 % pour la méthamphétamine et 48 % avaient pris des médicaments vendus sur ordonnance qui pouvaient causer une intoxication lors de leur examen de

toxicologie. On a rarement trouvé du THC seul. Le plus souvent, c'était en combinaison avec de l'alcool ou d'autres substances. Les hommes représentent la grande majorité des conducteurs mortellement blessés ayant obtenu des rapports de toxicologie positifs (76 % en 2018 et 88 % en 2019).

Même si chacun de ces conducteurs mortellement blessés avait, d'après son rapport de toxicologie, consommé une substance qui pouvait diminuer les facultés, on ne sait pas si la personne avait les facultés affaiblies au moment de l'accident ou si la consommation de la substance était directement liée à l'accident de la route. De plus, les résultats des analyses toxicologiques ne permettent pas de déterminer la quantité de substance consommée et ne tiennent pas compte des médicaments qui peuvent avoir été administrés comme traitement à la personne décédée durant le transport vers l'hôpital ou à son arrivée à l'hôpital avant son décès, ou qui peuvent avoir été pris de façon thérapeutique.

Au Yukon, les dossiers de l'enquête du coroner sur les incidents survenus en 2017 et en 2018 ont fourni des données sur les conducteurs mortellement blessés. Au cours de cette période, il y a eu 14 décès, dont 4 n'étaient pas le résultat d'accidents de la route. Les 10 autres personnes décédées étaient toutes des conducteurs de véhicules automobiles ou d'aéronefs. Trente pour cent (trois conducteurs) ont obtenu des résultats toxicologiques indiquant la présence de drogues, et deux d'entre eux ont obtenu un résultat positif au test de dépistage du cannabis. Il y avait également trois conducteurs (30 %) pour lesquels aucune analyse toxicologique n'avait été effectuée ou qui n'avaient pas consommé d'alcool ni de drogues. Les quatre autres conducteurs avaient tous des résultats toxicologiques qui démontraient la présence d'alcool, mais pas de drogue.

Un rapport du médecin hygiéniste en chef¹¹ comprend des données comparatives tirées des rapports sur les collisions de véhicules automobiles (2011-2015) et les hospitalisations et les visites à l'urgence liées aux rapports de collision de véhicules automobiles. Les cinq principaux facteurs contribuant aux accidents de la route étaient la conduite inattentive ou distraite, la vitesse, l'état de la route, les conditions météorologiques et l'alcool. On a constaté que le taux de conducteurs ayant obtenu un résultat positif à un test de dépistage de drogues (17,8 %) était beaucoup plus élevé au Yukon que dans d'autres administrations, mais qu'il ne s'agissait pas nécessairement d'un facteur contributif important.

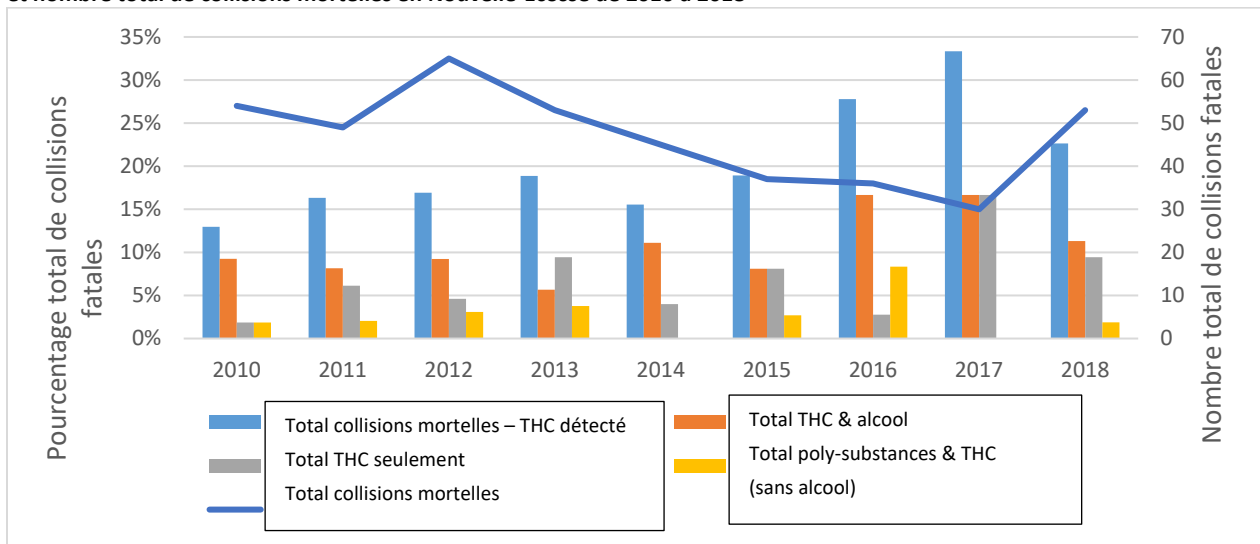
Au Québec, la Société de l'assurance automobile a publié en 2016 un profil des faits et des statistiques clés sur la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues. Le rapport montre que 32 % des 172 conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif pour la drogue¹².

En Nouvelle-Écosse, le nombre total de collisions mortelles a diminué de 54 % de 2012 à 2017. Toutefois, la proportion du nombre total de collisions mortelles pour lesquelles un résultat positif à un test de dépistage du THC a été obtenu a augmenté presque chaque année (sauf en 2013 et en 2015). Un sommet a été atteint en 2017. De 2017 à 2018, il y a eu une diminution de 14 % de la proportion de collisions mortelles pour lesquelles un résultat positif à un test de dépistage du THC a été obtenu. Autre constatation importante à partir de ces données : bien qu'il y ait eu une flambée du nombre total de collisions en 2018 (n=53), le pourcentage du nombre total de collisions mortelles pour lesquelles un résultat positif à un test de dépistage du THC a été obtenu (26 %) représente une proportion beaucoup plus importante que celle observée les autres années où le nombre total de décès était élevé. De 2010 à 2013, il y a eu en moyenne 55 collisions mortelles au total et la proportion moyenne de collisions mortelles positives au THC était de 16 %.

¹¹ https://yukon.ca/sites/yukon.ca/files/hss/hss-imgs/yukon_cmoh_motor_vehicle_report_2019_web.pdf

¹² <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/espace-recherche/stats-alcool-drogues-profil-detaille.pdf>

Figure 3 - Proportion du nombre total de collisions mortelles attribuées au THC, selon le type de résultats toxicologiques et nombre total de collisions mortelles en Nouvelle-Écosse de 2010 à 2018



Mesures prises pour lutter contre la conduite avec facultés affaiblies par la drogue

Comme pour d'autres crimes, il y a diverses façons de lutter contre la CFAD, depuis la prévention jusqu'à la dissuasion. En amont, on cherchera à prévenir son occurrence, notamment par la sensibilisation et l'éducation qui pourront être universelle ou au contraire cibleront des groupes à risque de la population. La détection se fera au moyen des méthodes policières courantes, comme les contrôles routiers et le recours aux outils tels les MDDA ou l'ECM. Lorsqu'un comportement de conduite avec facultés affaiblies est détecté, une enquête supplémentaire peut être menée en demandant une ERD ou des échantillons de sang. Si les agents ont des motifs raisonnables de croire que le conducteur a les facultés affaiblies, des accusations criminelles peuvent être portées ou des sanctions administratives peuvent être imposées, afin de dissuader un comportement semblable dans l'avenir, soit d'une personne en particulier ou de la collectivité en général (dissuasion générale). Cette section présente les activités entreprises par les administrations dans le cadre de ces diverses approches.

Interventions préventives

La plupart des administrations ont procédé à diverses formes d'interventions préventives avant et après la légalisation du cannabis. Ces interventions comprenaient des campagnes de sensibilisation du grand public sur tous les types de médias, mais surtout sur les médias sociaux, ainsi que des campagnes d'éducation ciblées dans les écoles secondaires, à l'intention des conducteurs ou des consommateurs de cannabis dans les magasins de vente au détail de cannabis.

- Le site Web du gouvernement de la Colombie-Britannique a publié de [l'information sur le cadre de vente au détail](#) en décembre 2017, suivi en février 2018 d'informations sur les conditions d'utilisation et de culture de la province, ainsi que sur son cadre réglementaire de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue en décembre 2017
- Avant la légalisation du cannabis, l'Alberta a élaboré et mené en 2018 une campagne intitulée «info2know». En novembre et décembre 2018, la province a également lancé une campagne de [sensibilisation générale](#) contre la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. De plus, plusieurs services de police (Edmonton, Calgary et Medicine Hat) ont créé des pages Web consacrées aux lois sur le cannabis, y compris sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue.
- En Saskatchewan, la Saskatchewan Government Insurance (SGI), Students against Drinking and Driving et Mothers Against Drinking and Driving (MDDA) ont élaboré et diffusé diverses campagnes d'éducation et de sensibilisation du public. La SGI a produit sept campagnes médiatiques pour aborder les préoccupations concernant la conduite avec facultés affaiblies. Même si elles ne portent pas toutes uniquement sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue, elles s'attaquent à la conduite avec facultés affaiblies. Par exemple, *Impaired Driving Laws Are Changing* et la *Driving High is a DUI*, sont des campagnes d'information créées pour informer le public des lois sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. La campagne *Impaired Driving Laws Are Changing* a été lancée en août 2018, avant la légalisation du cannabis. La campagne *Driving High is a DUI* a été créée pour aider les gens à mieux comprendre ce qui constitue une conduite avec facultés affaiblies, et que la conduite sous l'effet d'une substance, qu'elle soit légale ou illégale, est illégale et entraîne les mêmes conséquences que la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool. La SGI n'a pas d'évaluation en place pour ses campagnes médiatiques ou éducatives. Vous pouvez consulter l'ensemble des [campagnes](#) en Saskatchewan.

- En mai 2019, la Société d'assurance publique du Manitoba a lancé une vaste [campagne](#) « Ne conduis pas gelé » qui, selon les estimations, a joint environ quatre Manitobains sur dix et près de la moitié des Winnipegois. La télévision était la source la plus citée où les gens avaient vu la publicité (83 % de ceux qui ont vu la publicité), suivie des panneaux publicitaires extérieurs (48 %). Des sources en ligne suivaient, notamment des sources en ligne pendant la navigation, dans les médias sociaux et sur YouTube (27 %). Dans un sondage mené auprès du public, on a constaté que la campagne avait donné de bons résultats pour ce qui est de transmettre le message voulu selon lequel il ne faut pas conduire quand on est gelé, 72 % des téléspectateurs manitobains étant d'accord avec la publicité ayant livré le message. Au total, 65 % des téléspectateurs étaient convaincus qu'il n'est pas sécuritaire de conduire gelé.
- L'Ontario a mené des [campagnes](#) de sensibilisation et d'éducation en collaboration avec l'Association canadienne des automobilistes (CAA, et avec MDDA Canada, en particulier auprès des jeunes et des élèves du secondaire.
- Au Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec mène depuis 2013 des [campagnes annuelles](#) de sensibilisation sur la drogue au volant. Chacune de ces campagnes sont évaluées. En 2019, deux campagnes ont été diffusées sur le web, les médias sociaux à la télévision et à la radio sur les thèmes : « Le cannabis plus fort qu'on pense » et « Alcool ou drogue au volant, mêmes conséquences »
- Le gouvernement du Nouveau-Brunswick maintient une présence en ligne qui fournit des liens vers le site Web du gouvernement du Canada sur la conduite avec facultés affaiblies.
- Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a lancé une campagne en juillet 2018 qui met l'accent sur la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis chez les adultes et agit sur les normes sociales en encourageant les gens à se mettre dans une situation potentielle liée au cannabis légalisé et à évaluer leurs choix. Toutes les [publicités](#) ont conduit les gens au site Web du gouvernement.

Le site Web est entièrement bilingue, et tout le contenu est disponible en français et en anglais. Dans la mesure du possible, le contenu est harmonisé avec celui d'autres sources de confiance, comme Santé Canada. Une récente recherche sur l'opinion publique a révélé que les Néo-Écossais continuent de considérer la conduite avec facultés affaiblies comme une préoccupation majeure liée à la légalisation du cannabis à des fins récréatives. Par conséquent, la publicité dans ce domaine d'intérêt continuera dans le cadre de la « phase 2 » de la campagne de sensibilisation sur le cannabis en 2020.



- L'Île-du-Prince-Édouard a produit deux vidéos de 15 secondes sur la légalisation du cannabis et ce que cela signifie pour les Prince-Édouardiens, et deux autres vidéos de 30 secondes sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue, intitulées « Impaired is Impaired » et « Distracted Driving ». On peut les trouver sur la page YouTube du gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard, sous Messages publicitaires et messages d'intérêt public. Des annonces sur Google et YouTube ont été achetées, de même que des annonces à la radio et à la télévision locales. De plus, l'Île-du-Prince-Édouard a bénéficié des campagnes nationales et a acheté des envois postaux à toutes les adresses de l'Île-du-Prince-Édouard. La province a collaboré avec le ministère de l'Éducation et de la Petite enfance pour améliorer le programme d'études sur la santé concernant l'éducation sur le cannabis.
- Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador et la Royal Newfoundland Constabulary offrent une présence en ligne sur les questions liées au cannabis, y compris les lois et les règlements sur la conduite avec facultés affaiblies.

De plus, dans la plupart des administrations, les organismes locaux et régionaux d'application de la loi mènent également des campagnes de sensibilisation et d'éducation très ciblées à certaines périodes de l'année, comme Noël et le Nouvel An, et des opérations de contrôle routier très médiatisées, comme les opérations RIDE (Reduced Impaired Driving Everywhere/réduction de l'alcool au volant partout) menées par la PPO.

La campagne de Sécurité publique Canada, [Ne conduis pas gelé](#), a connu un franc succès et a été reconnue à l'échelle internationale. Voici quelques-unes des mesures de la campagne pour 2019 :

- plus de 218 millions d'impressions d'annonces numériques, dont : 103 M sur Facebook et Instagram, 23 M sur YouTube, 54 M sur Snapchat et Spotify, 38 M dans d'autres tactiques numériques (Google Display, Bell Media, Mobile);
- plus de 394 millions d'impressions de publicités extérieures dans les restaurants et les bars, les campus universitaires, les autobus de transport en commun et les magazines Cineplex;
- 223 millions d'impressions à la télévision et au cinéma, en vidéo en ligne | Salles de cinéma | Vidéo misant sur la télévision
- 913 000 impressions grâce aux partenariats avec les festivals d'été de 2018;
- 308 000 visites sur la page d'accueil de la campagne Ne conduis pas gelé.

Au total, 84 % des jeunes Canadiens âgés de 16 à 24 ans qui ont été sondés en mai 2019 ont dit qu'ils étaient d'accord avec l'énoncé « La marijuana a une incidence négative sur la capacité d'une personne de conduire », soit une augmentation de 12 % depuis février 2018.

En plus de cette campagne dans les médias sociaux, SP a tenu la [troisième Semaine nationale de la prévention de la conduite avec facultés affaiblies](#) (SNPCFA) du 15 au 21 mars 2020.

Renforcement des capacités d'application de la loi

Comme il a été mentionné précédemment, les principaux moyens mis à la disposition des organismes d'application de la loi pour détecter les CFAD comprennent l'utilisation des MDDA et de l'ECM, ainsi que l'ERD et les prélèvements de sang pour soutenir les accusations portées pour des infractions de CFAD. L'initiative du gouvernement fédéral visant à appuyer la mise en œuvre du nouveau régime législatif de CFAD par les organismes d'application de la loi prévoit notamment l'augmentation de la formation des policiers sur l'utilisation de l'ECM et de l'ERD, une capacité accrue d'approvisionnement en MDDA et un financement accru pour le laboratoire de la GRC chargé d'effectuer des analyses toxicologiques.

Formation sur l'épreuve de coordination de mouvement (ECM)

Conçu à l'origine pour détecter la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool, l'ECM est composé d'une batterie de trois tests clés : marcher et à tourner, équilibre sur un pied, et le nystagmus horizontal. Bien qu'utilisé pour détecter la conduite avec facultés affaiblies par la drogue aux États-Unis depuis 1981, la validité de l'ECM pour les drogues n'a pas été fermement établie jusqu'à maintenant (Porath et Beirness, 2014). Au Canada, l'ECM a été officiellement approuvé en 2008 comme outil utilisé par les agents d'application de la loi pour détecter la CFAD, et une formation sur son utilisation a été offerte dans toutes les provinces et tous les territoires.

La formation sur l'ECM prend différentes formes. Dans certaines administrations, elle n'est offerte que dans les collèges de police (p. ex., Québec), mais dans la plupart des cas, elle est offerte par une combinaison de collèges et d'organismes locaux d'application de la loi (p. ex., C.-B., Ontario). Au Québec, la [formation](#) en ECM est une composante obligatoire de la formation initiale des policiers à l'École nationale de police (cours de 7 heures). Une formation additionnelle est aussi offerte aux policiers en fonction (24 heures).

Dans le cadre de l'initiative fédérale visant à appuyer la mise en œuvre du nouveau régime législatif sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue, la cible nationale est que 33 % (ou environ 21 000) de tous les agents d'application de la loi de première ligne aient reçu une formation sur le ECM sur une période de cinq ans¹³. À l'exception du Québec, qui forme 100 % de ses policiers sur le ECM¹⁴, il y avait environ 10 500 agents formés sur le ECM dans l'ensemble du pays à la fin de 2019, ce qui représente près de 20 % de tous les policiers au pays. La répartition entre les administrations est la suivante :

Tableau 4 – Agents formés sur l'ECM par province/territoire

Provinces et Territoires	# d'agents formés en ECM		Nombre total d'agents formés en ECM à la fin 2019	% d'agents de première ligne formés en ECM	Coût moyen de la formation à l'ECM par agent
	2018	2019			
C.-B.	329	402	1 445	30 %	
Alb.	356	348	1 435	25 %	
Sask.	46	83	251	21 %	1 709.75 \$
Man.	98	101	455	25 %	
Ont.	2 124	1 036	5 332	35 %	1 149.71 \$
Qué.			15 884	100 %	
N.-B.	279	419	430	41 %	
N.-É.	350	106	609	90 %	750.00 \$
Î.-P.-É.	38	344	108	50 %	
T.-N.-L.	45	13	244		131.79 \$
Yn	19	18	-	-	
T. N.-O.	32	37	-	-	3 000.00 \$
NU	6	7	12		
CANADA	3 722	2 512	10 321 excl. QC 26 205 with QC		

¹³ Selon l'Enquête sur l'administration policière menée par Statistique Canada, il y avait 68 562 policiers au Canada en 2018.

¹⁴ Au Québec, 12 195 policiers ont suivi la formation sur le ECM depuis 2008.

Le coût moyen de la formation sur l'ECM varie considérablement d'une administration à l'autre, de quelques centaines de dollars à quelques milliers de dollars. Cela peut dépendre de facteurs comme la méthode de prestation des cours, l'emplacement géographique (p. ex., nécessité de voyager), la durée des cours, etc.

Formation et certification des experts en reconnaissance de drogues (ERD)

Les experts en reconnaissance de drogues (ERD) reçoivent une [formation](#) sur la façon d'utiliser le Programme d'évaluation et de classification des drogues (PECD). Le PECD est une procédure systématique et normalisée en 12 étapes utilisée par des agents formés pour reconnaître et évaluer les comportements et les indicateurs physiologiques associés aux sept catégories de drogues différentes : les dépresseurs et les stimulants du système nerveux central, les drogues à inhaler, les anesthésiques dissociatifs, le cannabis, les hallucinogènes et les analgésiques narcotiques. Les résultats de l'évaluation en 12 étapes, lorsqu'ils sont corroborés par des preuves toxicologiques de la consommation de drogues, fournissent suffisamment de preuves pour porter des accusations de conduite avec facultés affaiblies par la drogue (Porath et Beirness, 2019).

L'Association canadienne des chefs de police reconnaît le PECD comme le seul fournisseur de formation approuvé sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue pour la police canadienne et, depuis 2005, le programme est sous la gérance des Services nationaux de sécurité routière de la Gendarmerie royale du Canada. Le programme national d'ERD est géré par la GRC, qui recueille des statistiques annuelles sur la formation, la certification et le renouvellement de la certification des agents partout au Canada. Les données du bureau national de la GRC indiquent que 385 agents ont reçu une formation d'ERD en 2018 et 387 en 2019, ce qui porte le total national d'ERD à 1 321. Cela représente 72 % de la cible quinquennale (n=1 824) établie dans le cadre de l'initiative fédérale.

Tableau 5 – Nombre d'ERD formés et attestés en 2018 et 2019 (GRC)

Provinces et territoires	# ERD formés en 2018	# ERD formés en 2019	ERD actifs au 1er janvier 2020 ¹⁵
C.-B.	55	63	186
Alb.	53 (13,77 %)	76 (19,64 %)	172 (14,38 %)
Sask.	17 (4,42 %)	32 (9,27 %)	80 (8,02 %)
Man.	9 (2,34 %)	12 (3,1 %)	43 (4,69 %)
Ont.	123 (31,95 %)	127 (32,82 %)	395 (31,95 %)
Qué.	56 (14,55 %)	34 (8,79 %)	160 (10,6 %)
N.-B.	23 (5,97 %)	11 (2,84 %)	51 (3,86 %)
N.-É.	31 (8,05 %)	15 (3,88 %)	78 (6,96 %)
Î.-P.-É.	7 (1,82 %)	1 (0,26 %)	12 (1,21 %)
T.-N.-L.	9 (2,34 %)	14 (3,62 %)	41 (3,03 %)
Yn	0	1 (0,26 %)	2 (0,15 %)
T. N.-O.	2 (0,52 %)	1 (0,26 %)	4 (0,30 %)
NU	0	0	0 (0,08 %)
CANADA	385	387	1 221 (72 %)

¹⁵ Ces chiffres sont fournis tous les mois par la GRC. Les ERD actifs renvoient au nombre d'ERD actifs une journée donnée. Le nombre d'ERD actifs comprend tous les ERD attestés auprès de l'AICP. Ce nombre change tous les jours, car les attestations des ERD expirent ou sont renouvelées à différents moments.

La Gendarmerie royale du Canada (GRC) a mis en œuvre un programme national de « formation des formateurs » sur le matériel approuvé de détection des drogues pour les services de police partout au pays.

Sept provinces ont acheté et déployé le MDDA, soit :

Tableau 6 – Nombre d'EADD achetés

Provinces et territoires	2018	2019	Total
C.-B.		16	16
AB	6		
Sask.		30	30
Man.	20	0	20
Ont.	154	1	155
N.-É.	5	0	5 ¹⁶
Î.-P.-É.		3	3

Interventions d'application de la loi

La collecte de données sur les interventions d'application de la loi pour s'attaquer à la CFAD a été difficile pour toutes les administrations pour diverses raisons. Pour commencer, il s'agissait dans la plupart des cas d'une nouvelle exigence pour tous les organismes d'application de la loi du pays. Par conséquent, il était nécessaire de travailler en étroite collaboration avec les provinces et les territoires pour déterminer la faisabilité et la capacité de recueillir des données sur les interventions d'application de la loi dans les cas de CFAD. Ce travail a commencé à la fin de 2018 et s'est poursuivi pendant une bonne partie de 2019. Une entente a été conclue avec toutes les administrations en décembre 2019 sur la liste des indicateurs nationaux et des sources de données. Une fois qu'une entente a été conclue sur la liste des indicateurs et des sources de données, les administrations devaient élaborer des outils de collecte de données et établir des protocoles avec les organismes d'application de la loi. Étant donné que la collecte de données prend du temps, et que la priorité des agents d'application de la loi est de répondre aux appels et de mener des enquêtes, des discussions avec les organismes d'application de la loi sont en cours quant aux façons appropriées et efficaces de recueillir les données requises.

ECM

La police n'a jamais recueilli de données sur l'utilisation (fréquence, circonstances comme le jour de la semaine ou l'heure, résultats, etc.) de l'ECM, mais quelques administrations ont commencé à mettre en œuvre un registre des résultats de l'épreuve en 2019.

Les données sur la fréquence d'utilisation et les résultats de l'ECM par les organismes d'application de la loi pour 2019 ont été déclarées par quatre provinces (Alberta, Saskatchewan, Manitoba et Terre-Neuve-et-Labrador), et seulement quatre ont fait état de la proportion de résultats positifs (allant de 40 % à 75 %), ainsi que par la GRC dans sa base de données nationale, qui renferme les données de toutes les administrations, sauf le Québec et l'Ontario.

Cependant, comme peu d'organismes d'application de la loi au pays et certainement pas tous les agents d'un organisme donné collectent systématiquement des données sur l'utilisation de l'ECM, et que même lorsque recueillies elles ne sont pas toujours complètes ou prennent du temps avant d'être disponibles, le présent rapport ne présente aucune donnée sur ces questions.

¹⁶ La Nouvelle-Écosse utilise cinq appareils; trois ont été achetés avec l'argent de l'entente de contribution, mais la GRC en a acheté deux de façon indépendante. Les cinq appareils sont utilisés par la GRC.

ERD

Les données sur les ERD sont recueillies en grande partie par le programme national de la GRC et, au Québec, par la Sûreté du Québec en collaboration avec l'École nationale de police. Les ERD attestés remplissent une fiche d'évaluation de l'influence des drogues (connue sous le nom de « facesheet »), un rapport narratif et le rapport d'évaluation de l'ERD (le formulaire de suivi). La « facesheet » peut contenir de grandes quantités de renseignements qualitatifs, mais aucun n'est systématiquement saisi dans les dossiers électroniques. De plus, la base de données est encore en grande partie sur papier et probablement incomplète, car les « facesheets » des ERD ne peuvent être transmises aux collecteurs de données qu'une fois les rapports de toxicologie terminés et recueillis, ce qui peut prendre des mois.

Tableau 7 – Fréquence de la catégorie d'opinion de l'ERD selon la province – Données du PCED national de la GRC (2018)¹⁷

	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qué ¹⁸	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.	Yukon	T.-N.-O.	Nu.	Total
Dépresseurs	111	76	34	18	100	NR ¹⁹	22	32	7	29	0	0	0	429
Stimulants	247	66	25	9	87	NR	15	15	5	15	0	0	0	484
Hallucinogènes	0	0	2	0	4	NR	0	1	0	1	0	0	0	8
Anesthésiques dissociatifs	4	1	1	1	4	NR	0	0	0	0	0	0	0	11
Analgésiques narcotiques	199	69	32	6	100	NR	28	20	15	13	1	0	0	483
Cannabis	113	95	28	12	120	NR	22	35	7	18	0	1	0	451
Inhalants	1	0	0	0	1	NR	0	0	0	0	1	0	0	3
Médicaments	9	1	2	0	6	NR	1	4	1	2	0	0	0	26
Alcool	14	8	7	1	15	NR	4	9	0	7	0	0	0	65
Facultés non affaiblies	25	40	6	6	66	NR	16	16	6	9	1	0	0	191
Refus	28	36	1	4	8	NR	1	3	0	1	0	0	0	82
Total	751	392	138	57	511	-	109	135	41	95	3	1	0	2 333

Tableau 7.1 Fréquence de la catégorie d'opinion de l'ERD selon la province – Données du PCED national de la GRC (2019)²⁰

	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qué	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.	Yukon	T.-N.-O.	Nu.	Total
Dépresseurs	167	84	12	15	222	388	12	24	3	18	0	0	0	945
Stimulants	329	86	19	7	260	499	13	12	2	10	1	0	0	1 238
Hallucinogènes	4	0	0	0	1	7	0	0	0	0	0	0	0	12
Anesthésiques dissociatifs	6	0	0	0	10	13	1	2	0	0	0	0	0	32
Analgésiques narcotiques	279	68	15	1	346	90	21	21	7	17	1	0	0	866
Cannabis	187	79	17	6	277	299	28	51	8	16	0	0	0	968
Inhalants	1	1	1	1	3	7	0	0	0	0	1	0	0	15
Médicaments	8	4	3	NR	34	NR	3	NR	1	2	0	0	0	55
Alcool	33	7	4	1	27	NR	1	NR	NR	0	0	0	0	73
Facultés non affaiblies	28	29	9	8	278	227	19	60	7	11	0	1	0	677
Refus	20	29	3	NR	45	32	5	11	NR	0	0	0	0	145
Total	1 062	387	83	39	1 503	1 562	103	181	28	74	3	1	0	5 026
Plusieurs drogues	356	28	12	NR	433	247	21	23	6	17	1	0	0	1 144

¹⁷ Ces chiffres ne sont pas représentatifs d'une substance en particulier; ils peuvent comprendre les cas de consommation de plusieurs drogues.

¹⁸ Aucune donnée d'évaluation pour le Québec pour 2018. Les données du tableau fournies pour 2018 ont été tirées de la base de données du Programme national d'ERD et ne constituent pas des données d'évaluation précises étant donné les diverses lacunes en matière de déclaration.

¹⁹ NR = Not reported/aucune donnée déclarée

²⁰ Ces chiffres ne sont pas représentatifs d'une substance en particulier; ils peuvent comprendre les cas de consommation de plusieurs drogues.

Dans l'ensemble, aucune tendance claire ne se dégage entre les administrations, les années et les résultats. Certaines administrations ont mené beaucoup plus d'évaluations d'ERD en 2019 qu'en 2018 (p. ex., C.-B., Ont.), d'autres beaucoup moins (p. ex., Sask. et Man.) ce qui pourrait s'expliquer par les retards à transmettre les informations au programme ERD national de la GRC.

MDDA

Comme il a été mentionné plus tôt, sept administrations ont acheté du MDDA depuis son approbation, mais toutes ne l'ont pas utilisé. Six provinces (Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard) ont fourni des données sur l'utilisation de ce matériel, et seulement trois ont fait état de la proportion de résultats positifs (allant de 41 % à 86 % à 231 pour la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool).

L'expérience de la Nouvelle-Écosse en matière d'utilisation de MDDA est intéressante. Selon le rapport de l'administration, le matériel approuvé a été utilisé dans 30 % des interactions liées à un cas de CFAD en 2019, et des résultats positifs pour le THC ou la cocaïne ont été enregistrés dans 86 % des cas. L'utilisation de MDDA a entraîné une demande d'enquête dans tous les cas (prélèvement de sang=16; ERD=9; ou les deux=17). De plus, un dispositif d'EADD a été utilisé comme outil de dépistage dans 83 % des cas où des accusations ont été recommandées (n=35).

Analyses de sang

La GRC a fourni des données sur le nombre d'analyses de sang demandées dans les juridictions où elle fournit les services de police provinciaux ou municipaux (toutes les administrations à l'exception de l'Ontario et du Québec). Le tableau 8.1 présente les données pour chaque administration.

Tableau 8 – Nombre d'analyses de sang en laboratoire demandées pour la CFAD selon le type et la province (2019)

	Alcool et drogue		Drogue seulement		Total	
	N	%	n	%	n	%
C.-B.	47	24,87 %	61	18,43%	108	20,77 %
Alb.	53	28,04 %	114	34,44 %	167	32,12 %
Sask.	31	16,40 %	26	7,85 %	57	10,96 %
Man.	22	11,64 %	54	16,31 %	76	14,62 %
N.-B.	14	7,41 %	6	1,81 %	20	3,85 %
N.-É.	9	4,76 %	50	15,11 %	59	11,35 %
Î.-P.-É.	5	2,65 %	11	3,32 %	16	3,08 %
T.-N.	6	3,17 %	9	2,72 %	15	2,88 %
Yn	1	0,53 %	0	0,00 %	1	0,19 %
NU	1	0,53 %	0	0,00 %	1	0,19 %
Total	189	100,00%	331	100,00 %	520	100,00 %

Le faible niveau de résultats est attribuable au temps nécessaire pour recevoir les résultats des analyses de sang. Les premières données indiquent qu'il faudra peut-être jusqu'à six mois pour recevoir les résultats des laboratoires toxicologiques nationaux de la GRC.

Accusations²¹

Le rapport Juristat 2016 de Statistique Canada sur la conduite avec facultés affaiblies (Perreault, 2016) indiquait que le taux d'incidents de conduite avec facultés affaiblies classés par mise en accusation était généralement en baisse; il était de près de 90 % en 1989 et d'environ 71 % en 2015. Les données pour

²¹ Il faut noter que les processus de mise en accusation varient selon les provinces, et que dans plusieurs cas, ce sont les directions des poursuites pénales qui décident d'une mise en accusation.

2018 confirment cette tendance avec un taux de 63 %. De plus, les données de 2015 montrent que moins d'incidents de conduite avec facultés affaiblies par la drogue ont mené à des accusations criminelles (59 %) que d'incidents de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool; la proportion est de 57 % en 2018. Cela peut s'expliquer en partie par l'augmentation du recours aux sanctions administratives de préférence aux accusations criminelles, ainsi qu'en raison des défis que présentent les enquêtes et les poursuites sur les cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue, comme il a été mentionné précédemment.

Tenant compte que la législation a été adoptée au deuxième semestre de 2018 et que le processus de mise en accusation peut être long, les données ci-dessous ne représentent sans doute pas la totalité des cas en traitement en 2019 dans le système judiciaire. Dans leurs rapports annuels de 2019, les administrations ont fourni les renseignements suivants²² :

- En Colombie-Britannique, selon les données de la GRC (qui excluent celles des services de police municipaux), 2 848 enquêtes sur la conduite avec facultés affaiblies ont donné lieu à des accusations en vertu du *Code criminel* en 2019; de ce nombre, 374 (7,6 %) concernaient la conduite avec facultés affaiblies par la drogue ou par l'effet combiné de l'alcool et d'une drogue, une augmentation par rapport à 2018, alors que ce nombre était de 267 (40 %)]
- En Alberta, entre juin 2018 et février 2020, 5 112 accusations de conduite avec facultés affaiblies ont été déposées en vertu de l'alinéa 320.14(1)a) du *Code criminel*, 49 en vertu de 320.14(1)c), et 2 en vertu de 320.14(d).
- En Saskatchewan, 2 739 mises en accusation ont été portées en 2019 en vertu de l'article 320.14(1)(a) et 11 en vertu de 320.14(1)(c).
- En Ontario il y a eu 162 mises en accusation en vertu de 320.14(1)(c) en 2019.
- Au Nouveau-Brunswick, 36 (56 %) des 64 ERD signalées ne présentaient aucun résultat, car certains cas sont peut-être encore devant les tribunaux. Pour ce qui est des autres cas, 13 (20 %) ont connu un verdict de non-conduite avec facultés affaiblies, 4 (6 %) n'ont pas donné lieu à des accusations, 10 (16 %) sont devant les tribunaux, et 1 (2 %) a donné lieu à l'imposition d'une sanction administrative provinciale.
- En Nouvelle-Écosse, 34 accusations de conduite avec facultés affaiblies par la drogue [320.14(1)c)] ont été déposées de décembre 2018 à décembre 2019.
- À Terre-Neuve-et-Labrador, 10 accusations de conduite avec facultés affaiblies par la drogue ont été déposées pour les six premiers mois de 2019.
- Au Yukon, 9 accusations de conduite avec facultés affaiblies par la drogue ont été déposées en 2019.
- Dans les T.N.-O., 3 des 44 incidents de conduite avec facultés affaiblies par la drogue ont mené à des mises en accusation en 2019, et 22 des 80 cas impliquant une combinaison d'alcool et de drogues.

Notons par ailleurs qu'en 2019, dans les administrations où elle fournit des services de police provinciaux ou municipaux, la GRC a déposé 23 097 mises en accusation pour conduite avec faculté affaiblie, dont 450 pour drogues seulement et 695 pour une combinaison de drogues et alcool.

²² Il est utile de garder à l'esprit que l'alinéa 320.14(1)a) porte sur la capacité de conduire affaiblie à un quelconque degré par l'effet de l'alcool ou d'une drogue ou par l'effet combiné de l'alcool et d'une drogue; que l'alinéa c) porte sur la concentration de drogue dans le sang supérieure à la limite établie; et que l'alinéa d) porte sur l'alcoolémie et la concentration de drogue supérieures ou égales aux limites établies.

Déclarations de culpabilité

Au cours de la période quinquennale examinée dans le rapport Juristat de 2016 de Statistique Canada sur la conduite avec facultés affaiblies (Perreault, 2016), les cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue (61 %) étaient moins susceptibles d'entraîner une déclaration de culpabilité (par plaidoyer ou décision) que les incidents de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool (81 %) ²³.

Compte tenu du temps nécessaire pour traiter les accusations de conduite avec facultés affaiblies par la drogue devant les tribunaux (estimé à 227 jours en 2015; Perreault, 2016 :15), peu d'administrations ont présenté des données pour 2018 ou 2019 sur les condamnations pour conduite avec facultés affaiblies par la drogue dans leur rapport annuel, et elles étaient incomplètes dans la plupart des cas.

Afin d'éviter toute confusion avec les données provenant du régime juridique antérieur aux modifications de juin 2018, seules les données pour 2019 sont présentées ci-dessous :

- En Colombie-Britannique, seulement cinq des 948 accusations criminelles étaient pour conduite avec une concentration de drogue dans le sang égale ou supérieure à la limite [320.14(1)c)], et une pour conduite avec une alcoolémie et une concentration de drogue dans le sang supérieures à la limite [320.14(1)d)]. Sur les 948 cas, 33 % (n=315) ont été réglés, et 295 ont abouti à une déclaration de culpabilité. Les données ne précisent pas si les cinq cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue ont été réglés. En outre, certains des cas restants pourraient impliquer des facultés affaiblies par la drogue selon l'alinéa 320.14(1)a), mais il est impossible de déterminer si la personne était sous l'effet de la drogue ou de l'alcool.
- En Alberta, il y a eu 59 condamnations en 2019 en vertu de l'alinéa 320.14(1)a) et 1 sous 320.14(1)(c).
- En Saskatchewan, des 2 739 accusations relatives à l'alinéa 320.14(1)a), il y a eu 610 (ou 22 %) déclarations de culpabilité; et trois (ou 27 %) des onze accusations relatives à l'alinéa 320.14(1)c) se sont soldées par une déclaration de culpabilité.
- En Nouvelle-Écosse, il y a eu deux déclarations de culpabilité pour CFAD en particulier [alinéa 321.14(1)c) en 2018 et en 2019].
- Au Yukon, 98 des 214 cas de poursuites pour conduite avec faculté affaiblie ont été entendus par les tribunaux en 2019, et 68 (70 %) ont été déclarées coupables; les données ne font pas de distinction entre la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et la conduite avec facultés affaiblies par la drogue.
- Dans les Territoires du Nord-Ouest, sur les 264 accusations déposées en 2019 dans des cas où la consommation d'alcool, de drogues ou d'une combinaison des deux était en cause [alinéa 320.14(1)a)], 177 étaient en instance au moment de fournir les données et 10 ont mené à une déclaration de culpabilité.

²³ Il convient de noter qu'une affaire peut comporter plusieurs accusations (dont certaines peuvent ne pas être liées à la conduite avec facultés affaiblies) et si l'une de ces accusations aboutit à une condamnation, l'affaire peut être considérée comme un verdict de culpabilité dans cet ensemble de données. Il est important de noter qu'une affaire peut comporter plus d'une accusation et que les accusations peuvent faire l'objet de plusieurs décisions. Il n'est pas rare qu'une accusation soit suspendue, retirée ou résolue par un verdict de non-culpabilité, tandis qu'une autre accusation aboutit à une condamnation avec deux décisions (par exemple, une amende et une interdiction de conduire). Dans les données présentées ici, si une accusation a fait l'objet de plusieurs décisions, chaque peine est comptée comme un résultat distinct. Il est également possible que la condamnation ne soit pas liée à l'accusation de conduite avec facultés affaiblies.

Pénalités et peines

Le rapport Juristat de 2016 de Statistique Canada sur la conduite avec facultés affaiblies (Perreault, 2016 : 19) indique qu'au cours de la période de cinq ans allant de 2010 à 2015, les peines imposées le plus souvent pour conduite avec facultés affaiblies étaient des amendes ou une interdiction de conduire, les amendes pour conduite avec facultés affaiblies par la drogue étant légèrement plus élevées en moyenne que pour les cas de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool. Des peines d'emprisonnement de moins de 31 jours ont été imposées dans 58 % des cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue, comparativement à 51 % des cas de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool.

Les administrations qui suivent ont fourni des données sur les sanctions et les peines imposées selon le régime pénal ou le régime administratif :

- En Colombie-Britannique, les pénalités pour des accusations criminelles liées à la conduite avec facultés affaiblies comprenaient une amende dans 36 % des cas, une interdiction de conduire dans 31 % des cas, une probation dans 7 % des cas et une peine d'emprisonnement dans 4 % des cas. Le régime de sanctions administratives pour la conduite avec facultés affaiblies est très bien établi et largement utilisé. Il comprend des interdictions immédiates sur la route si le taux d'alcoolémie d'un conducteur est supérieur à 0,05 ou s'il omet ou refuse de fournir un échantillon; une interdiction administrative de conduire de 90 jours si le conducteur a les facultés affaiblies par la drogue ou l'alcool (ce qui peut s'accompagner d'une accusation criminelle); et une interdiction de 24 heures si l'agent a des motifs raisonnables de croire que la personne est affectée par la drogue ou l'alcool. Au total, 17 474 interdictions de conduire immédiates en bord de route et interdictions administratives de conduire ont été imposées en 2019, mais les données ne permettent pas d'isoler les cas impliquant des drogues.
- En Alberta, les sanctions pénales imposées en 2019 en vertu de 320.12(1)(a) ont été les suivantes : 105 amendes d'un montant moyen de 1 224 dollars; 51 peines de détention d'une durée moyenne de 36 jours, et 32 sentences de probation. Deux personnes ont été condamnées en vertu de 320.14(1)(c), l'une recevant une amende de 1 500 dollars, l'autre une sentence de 30 jours de détention. L'Alberta impose quatre types de sanctions administratives : la suspension du permis de conduire lorsque le conducteur dépasse les limites établies, quand il y a des motifs raisonnables de croire qu'il a les facultés affaiblies ou quand il a omis ou refusé de fournir un échantillon; le programme de tolérance zéro du Programme de délivrance graduelle des permis de conduire; la suspension immédiate sur le bord de la route applicable aux conducteurs dont le taux d'alcoolémie se situe entre 0,05 et 0,79; et le programme de suspension de 24 heures pour les conducteurs soupçonnés d'avoir les facultés affaiblies. En 2019, il y a eu 611 suspensions de 24 heures et 217 suspensions de permis pour les cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue (22 et 76 respectivement dans les cas où les drogues et l'alcool étaient combinés).
- En Saskatchewan, 1 467 (30 %) des cas ayant entraîné une déclaration de culpabilité selon les alinéas 320.14(1)a, b) ou c) (n=4 905) ont reçu une amende, dont deux sur onze précisément liés à l'alinéa 320.14(1)c), et 241 et deux ont obtenu une probation relativement aux alinéas a), b) et c), dont 77 spécifiquement en vertu de l'alinéa c). Il y a eu 3 960 suspensions au bord de la route en 2019, dont 76 spécialement pour la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. En plus de la suspension sur le bord de la route, ces 76 conducteurs ont également reçu une formation sur la conduite avec facultés affaiblies.

- En Ontario, les pénalités administratives suivantes ont été imposées en 2019 : 864 suspensions de 90 jours suite à une ERD; 165 suspensions de courte durée (3, 7 ou 30 jours) lorsque le conducteur échoue au test ECM; 6 suspensions de courte durée pour les apprentis conducteurs suite à la détection de drogue par un MDDA; 6 suspensions de courte durée pour les conducteurs de moins de 22 ans suite à la détection de drogue par un MDDA; et 4 suspensions de trois jours pour les conducteurs commerciaux suite à la détection de drogue par un MDDA.
- En Nouvelle-Écosse, les deux conducteurs condamnés en vertu de 320.14(1)(c) ont reçu une suspension de permis d'un an assortie d'une amende de 1 000 dollars. Les sanctions administratives imposées pour les cas de CAFD de décembre 2018 à décembre 2019 comprenaient les suivantes : une suspension de 90 jours pour conduite avec faculté affaiblie dans 51 % des cas (n=91), une suspension de 24 heures dans 14 % des cas (n=25), et une suspension de 7 jours pour avoir échoué l'ECM, dans 13 % des cas (n=23).
- À Terre-Neuve-et-Labrador, sur les 18 conducteurs déclarés coupables, une amende a été imposée dans 14 cas, une peine d'emprisonnement dans 4 cas chacun, et une interdiction de conduire dans les 18 cas.
- Au Yukon, la sentence la plus fréquemment imposée (n=47; 70 % des cas) pour conduite avec faculté affaiblie (alcool et/ou drogues) était une interdiction de conduite de 1 à 2 ans, assortie d'une amende entre 1 000 et 2 500 dollars. Dans les 21 autres cas il s'agissait généralement de sentence conditionnelle d'une durée moyenne de 52 jours, s'accompagnant d'interdiction de conduite (n=13), de peine d'incarcération d'une durée moyenne de 56 jours (n=6), ou de probation d'une durée moyenne de 6 mois (n=2).
- Aux TNO, 298 peines administratives ont été imposées pour conduite avec faculté affaiblie en 2019, dont 10 impliquant les drogues ou l'alcool et les drogues ensemble, incluant 5 suspensions de 24 heures, 1 de 30 jours, et 1 de 90 jours. Les informations sur les sanctions pénales n'ont pu être utilisées car elles ne différenciaient pas entre celles qui avaient été imposées sous l'ancienne ou sous la nouvelle législation.

Analyse et conclusions

Dans l'ensemble, les données présentées dans le présent rapport indiquent que :

- Dans la plupart des administrations du Canada, toutes les sources de données (enquêtes sur la population, enquêtes routières, incidents déclarés par la police, ainsi que les analyses toxicologiques des coroners) semblent indiquer une tendance au cours des 10 à 12 dernières années à la hausse des cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue parmi tous les cas de conduite avec facultés affaiblies. Le cannabis est la drogue la plus souvent détectée chez les conducteurs. L'augmentation des incidents de conduite avec facultés affaiblies par la drogue déclarés par la police pourrait être davantage liée à la sensibilisation accrue, à la formation et aux nouvelles capacités de détection et d'enquête du personnel d'application de la loi qu'à la consommation de drogue et de cannabis, qui tendait à diminuer dans les dix ans précédant la légalisation.
- Les données d'enquêtes tendent à indiquer que les campagnes d'éducation et de sensibilisation du public menées à l'échelle nationale par Sécurité publique Canada et dans les provinces et territoires semblent modifier efficacement les perceptions des Canadiens concernant la conduite automobile après la consommation de cannabis, car un nombre croissant de répondants estiment que la consommation de cannabis nuit aux capacités de conduite. Toutefois, les consommateurs de cannabis, en particulier les consommateurs quotidiens ou quasi quotidiens, sont plus susceptibles de penser que la consommation de cannabis n'altère pas les capacités de conduite.
- Malgré l'intensification des campagnes de sensibilisation du public et les outils nouveaux ou améliorés à la disposition de la police pour appliquer la loi relative à la conduite avec facultés affaiblies par la drogue, seuls 25 % des Canadiens croient qu'il est extrêmement probable qu'ils se feront prendre s'ils conduisent avec les facultés affaiblies par le cannabis.
- Les capacités du personnel d'application de la loi sont renforcées, et le nombre d'agents formés sur l'ECM, l'ERD et l'utilisation de le MDDA a considérablement augmenté depuis 2018.
- Bien que des données limitées soient recueillies sur l'utilisation de l'ECM par les organismes d'application de la loi, elles semblent augmenter. De plus, lorsqu'une ERD ou un échantillon de sang sont demandés à la suite d'une ECM échoué, il y aurait un niveau élevé de corrélation (c.-à-d. qu'une ECM échouée a tendance à être confirmée par un ERD ou une analyse de sang).
- Le recours aux ERD par les organismes d'application de la loi est clairement en hausse dans la plupart des administrations, à un rythme supérieur à l'augmentation du nombre d'agents formés : le recours aux ERD a doublé depuis 2018, et le nombre d'agents accrédités pour l'ERD a augmenté d'environ 51 %, passant de 775 en 2018 à 1 174 en 2019. La proportion de résultats positifs des ERD est variable, mais tend à être plus élevée pour les « drogues » en général que pour le cannabis en particulier.
- L'adoption du MDDA étant limitée parmi les organismes d'application de la loi, il n'est pas possible pour le moment de présenter les résultats de son utilisation.
- Il y a une tendance qui se maintient depuis longtemps, à savoir que des accusations de conduite avec faculté affaiblie sont déposées plus fréquemment et entraînent des niveaux plus élevés de déclarations de culpabilité pour l'alcool que pour la drogue.
- Il semble y avoir plus de cas où l'on a recours à des sanctions administratives en vertu des lois provinciales ou territoriales qu'à des accusations criminelles.
- Le traitement des cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue par la police et les tribunaux a tendance à être beaucoup plus long et plus complexe que celui des cas de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool.

Comme on l'a mentionné plus tôt, les données présentées dans le présent rapport sont incomplètes, et le travail se poursuit pour les améliorer. Voici quelques-uns des principaux enjeux qui seront abordés en 2020-2021 par le GT FPT :

- élaborer et mettre en œuvre un outil de collecte de données sur l'ECM;
- veiller à ce qu'un plus grand nombre d'organismes d'application de la loi dans les administrations (p. ex., les services de police municipaux) fournissent des données pertinentes et requises;
- recueillir des données sur les accusations et les déclarations de culpabilité;
- explorer les possibilités d'entreprendre des contrôles routiers dans un plus grand nombre d'administrations en 2021.

Malgré ses limites, ce rapport jette les bases d'une surveillance à plus long terme de l'évolution des opinions, des attitudes et des comportements du public en ce qui a trait à la consommation de drogues et à la conduite, à la capacité et aux interventions des organismes d'application de la loi, ainsi qu'aux résultats de diverses mesures visant à prévenir, détecter et décourager la conduite après la consommation de drogues. Le prochain rapport national s'appuiera sur cette base. Au fil du temps, les données présentées dans ces rapports constitueront une solide base de données probantes pour mesurer les répercussions du régime législatif sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue et de la légalisation du cannabis sur la sécurité routière.

Documents de référence

Brubacher, J.R., et. al. (2019) [Cannabis use as a risk factor for causing motor vehicle crashes: a prospective study;](#)

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (2019) [A Compilation of Jurisdictional Roadside Surveys Conducted prior to Cannabis Legalization.](#) (anglais seulement) Ottawa.

Compton, R. (2017) *Marijuana-impaired driving: A report to Congress.* Washington, National Highway Traffic Safety Administration.

Perreault, S. (2016) La conduite avec facultés affaiblies au Canada, 2015. Statistique Canada : Centre canadien de la statistique juridique.

Porath-Waller, A.J. et D.J. Beirness (2014) « [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*, 15, 125-131.

Porath, A.J. et D.J. Beirness (2019) « [Predicting categories of drugs used by suspected drug-impaired drivers using the Drug Evaluation and Classification Program Tests.](#) » *Traffic Injury Prevention*.

Robertson, R.D. et coll. (2017) « [Prevalence and Trends of Drugged Driving in Canada](#) » *Accident Analysis and Prevention*. Vol.99, partie A.