



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

2022





Lire cette publication en ligne à l'adresse suivante :

<https://www.securitepublique.gc.ca/cnt/rsracs/pblctns/2022-did-fad/index-fr.aspx>

Il s'agit du troisième rapport annuel sur les tendances de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. Il est produit en collaboration avec les provinces et les territoires, la GRC, l'ASFC et d'autres organismes et intervenants partenaires.

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

Pour obtenir la permission de reproduire les documents de Sécurité publique Canada à des fins commerciales, ou pour obtenir de plus amples renseignements concernant les titulaires d'un droit d'auteur ou les restrictions connexes, veuillez communiquer avec :

Sécurité publique Canada, Communications

269 Laurier Ave,

Ottawa, Canada K1A 0P8

communications@ps-sp.gc.ca

© Sa Majesté le Roi du Chef du Canada, représenté par les ministres de la Sécurité publique et de la Protection civile, 2022.

Numéro de catalogue : PS15-2E-PDF

ISSN : 2563-7126

Troisième édition

Table des matières

Tableaux et figures	1
Résumé	2
Introduction	3
Contexte législatif et des programmes	7
L'Initiative fédérale	10
Initiatives provinciales et territoriales.....	11
Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue.....	12
Comportement autodéclaré.....	12
Enquêtes routières	16
Incidents déclarés par les agences d'application de la loi.....	18
Données toxicologiques des conducteurs blessés	22
Données toxicologiques des coroners	27
Mesures prises pour lutter contre la conduite avec facultés affaiblies par la drogue	29
Prévention et détection	29
Renforcement des capacités d'application de la loi.....	36
Formation sur l'épreuve de coordination de mouvement (ECM)	37
Formation et certification des experts en reconnaissance de drogues (ERD)	39
Matériel de détection des drogues approuvé (MDDA).....	42
Interventions d'application de la loi.....	42
ECM	43
ERD	45
MDDA.....	52
Analyses de sang	52
Résultats	56
Accusations	56
Jeunes accusés de conduite avec facultés affaiblies.....	57
Déclarations de culpabilité.....	59
Pénalités et peines	60
Analyse et conclusions.....	63
Documents de référence.....	66

Tableaux et figures

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, 2019 à 2021	13
Tableau 2 – Conduite d’un véhicule dans les 4 heures après avoir ingéré du cannabis chez les consommateurs des 12 derniers mois, par province ou territoire, au Canada, 2020 et 2021	14
Tableau 3 – Tendances des cas de conduite avec facultés affaiblies déclarés par la police au Canada (total, alcool et drogues), 2009 et 2021	20
Tableau 4 – Prévalence des conducteurs blessés par type de substance et province (2018-2021, mise à jour en septembre 2022; n = 7019 conducteurs)	25
Tableau 5 – Prévalence des conducteurs blessés par nombre de substances et province (2018-2021), mise à jour en septembre 2022; n = 7019 conducteurs)	26
Tableau 6 – Nombre d’agents formés par année et coût moyen de la formation ECM par province/territoire, Canada, 2018-2021	38
Tableau 6a – Nombre total et pourcentage d’agents formés sur les ECM par province/territoire, Canada, 2019-2021	39
Tableau 7 – Nombre d’experts en reconnaissance de drogues formés et certifiés 2018 - 2021	40
Tableau 7a – Nombre d’ERD actifs en 2020 et 2021	41
Tableau 8 – Nombre de MDDA acheté, 2018-2021	42
Tableau 9 – Fréquence de la catégorie d’opinion de l’ERD selon la province – Données du PCED national de la GRC, 2018	488
Tableau 10 – Fréquence de la catégorie d’opinion de l’ERD selon la province – Données du PCED national de la GRC, 2019	499
Tableau 11 – Fréquence de la catégorie d’opinion de l’ERD selon la province – Données du PCED national de la GRC, 2020	50
Tableau 12 – Fréquence de la catégorie d’opinion de l’ERD selon la province – Données du PCED national de la GRC, 2021	51
Tableau 13 – Nombre d’analyses de sang en laboratoire demandées pour la CFAD selon le type et la province, 2019-2021	53
Tableau 14 – Limite « per se » de fréquence de drogues, 2019-2020	54
Tableau 15 – Concentration de THC dans le sang, 2019-2020	54
Tableau 16 – Fréquence des catégories des drogues 2019-2021	55
Tableau 17 – Accusations de CFAD au Canada, avant la légalisation (2015-2017) et après la légalisation (2019-2021), par groupe d’âge	58
Tableau 18 – Sanctions administratives en matière de CFAD, Ontario, 2018-2021	61
Figure 1 – Tendances des cas de conduite avec facultés affaiblies déclarés par la police au Canada (alcool et drogues)	20
Figure 2 – Nombre total d’évaluations opérationnelles de l’expert en reconnaissance de drogues (annuel)	455
Figure 3 – Nombre moyen d’évaluations par ERD (annuel)	46
Figure 4 – Évaluations d’ERD : Fréquence des catégories d’opinion, Canada, 2021	477

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 une période initiale de 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 de détection des drogues approuvé (MDDA), élaborer des politiques, soutenir la recherche, et sensibiliser le public aux dangers de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. Une composante essentielle de cette initiative consiste à informer les Canadiens et Canadiennes sur les actions menées pour s'attaquer à la conduite avec facultés affaiblies par la drogue et leurs résultats. C'est l'objet de ce rapport annuel.

Il s'agit du troisième rapport annuel sur les tendances de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. Il est produit en collaboration avec les provinces et les territoires, la GRC, l'ASFC et d'autres organismes et intervenants partenaires.

Dans la mesure du possible, il met à jour les données du rapport de 2021. Toutefois, comme en 2020, la pandémie de COVID-19 a entraîné une diminution importante des activités prévues, en particulier pour ce qui est de la formation des agents d'application de la loi. Néanmoins, les conclusions du rapport montrent que l'initiative fédérale a continué d'améliorer la capacité des organismes d'application de la loi de détecter et de décourager la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. Elle a aussi continué de modifier les attitudes des Canadiens et Canadiennes quant à la conduite après la consommation de cannabis. En outre, les données provenant des incidents signalés à la police et à la frontière ainsi que les analyses toxicologiques des conducteurs blessés ou mortellement blessés indiquent que la proportion d'incidents de CFAD, y compris par le cannabis, par rapport à l'ensemble des incidents de conduite avec faculté affaiblie a augmenté chaque année depuis 2008.

Les travaux visant à améliorer l'exhaustivité et la comparabilité des données se sont poursuivis en 2021. Par conséquent, plus de données sont maintenant recueillies sur l'utilisation et les résultats des épreuves de coordination de mouvement, plus de données sur les conducteurs blessés sont maintenant disponibles et les données sur l'utilisation de l'équipement de dépistage des drogues approuvé ainsi que sur les coroners et les médecins légistes s'améliorent aussi progressivement.

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

Introduction

En dépit des baisses importantes 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 (Moreau, 2021). 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, bien que stable entre 2020 et 2021, le nombre d'incidents de conduite avec facultés affaiblies par la drogue (CFAD) déclarés par la police avait augmenté de 19 % entre 2019 et 2020.

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 % des Canadiens croyaient que la conduite avec facultés affaiblies par la drogue augmenterait probablement après la légalisation du cannabis¹.

Le Canadiens continuent d'être préoccupés par la sécurité routière dans les suites de la légalisation du cannabis. Sécurité publique Canada a commandé une étude d'opinion publique sur les attitudes, les perceptions et les comportements des Canadiens à l'égard du cannabis et de la conduite automobile depuis 2017. Le rapport de 2022² montre que plus de la moitié (56 %; une augmentation par rapport à 49 % en 2020) des Canadiens perçoivent que le taux de conduite sous l'influence du cannabis a augmenté depuis la légalisation, et la plupart sont préoccupés (41 %) ou moyennement préoccupés (31 %) par les autres personnes qui conduisent sous l'effet du cannabis. Toutefois, l'alcool demeure une préoccupation plus importante, 95 % étant d'avis que la consommation d'alcool nuit à la conduite. Près de neuf Canadiens sur dix (86 %; comme en 2020 et une augmentation par rapport à 81 % en 2017) sont d'accord pour dire que la consommation de cannabis nuit aussi à la capacité de conduire. Quatre personnes sur cinq (80%) affirment que le cannabis a un impact sur le temps de réaction et la capacité de concentration et près de deux personnes sur trois (67 %) affirment que le cannabis fait du consommateur un moins bon conducteur. Près d'une personne sur quatre (24 %) continue de

¹ Voir : [8 in 10 Canadians Concerned About Impaired Driving With Cannabis Legalization: IBC Calls for Strict Penalties and Increased Consumer Education Programs](#) (en anglais seulement); et [Sondage de référence sur la conscientisation, les connaissances et les comportements dans le contexte de la consommation récréative de marijuana – Rapport final](#)

² Sécurité publique Canada (2022) *Recherche sur l'opinion publique au sujet de la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue : rapport sur les résultats du sondage*. Rapport préparé par les associés de recherche Ékos.

dire que conduire sous l'influence du cannabis est moins dangereux que conduire sous l'influence de l'alcool.

Dans un sondage mené en mars-avril 2022 auprès d'un échantillon de 1 567 Albertains, dont 637 ayant consommé du cannabis au cours des 12 derniers mois, 52 % des répondants ont dit qu'ils étaient préoccupés par la conduite avec facultés affaiblies par la drogue, les personnes âgées (55 ans et plus) étant beaucoup plus préoccupées (68 %) que les plus jeunes (18-34 ans; à 36 %)³. En outre, seulement 28 % des personnes ayant consommé du cannabis au cours des 12 derniers mois ont indiqué être préoccupés par la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. Environ 83 % des répondants estiment que le cannabis nuit aux capacités de conduite (90 % chez les non-consommateurs, 75 % chez les consommateurs).

C'est en partie pour répondre à ces préoccupations au moment de la légalisation du cannabis que 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. En outre, en réponse aux préoccupations des Canadiens au sujet de la conduite avec facultés affaiblies, le gouvernement fédéral a annoncé en septembre 2017 un investissement de 161 millions de dollars pour former des agents de première ligne, concernant la manière de reconnaître les signes et les symptômes de la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue, renforcer la capacité des services d'application de la loi partout dans le pays, offrir un accès à des appareils approuvés de détection des drogues (AADD), élaborer des politiques, stimuler la recherche et sensibiliser le public aux dangers de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue.

Cette initiative incluait un engagement à rendre compte aux Canadiens des tendances en matière de CFAD, des activités entreprises pour y répondre, et de leurs résultats; c'est l'objet du présent rapport.

Le rapport se concentre sur trois questions générales, soit :

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

³ Advanis (2022) *Justice and Solicitor General Drug Impaired Driving Survey*.

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), de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et de Transports Canada, 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 Statistique Canada (StatCan) et avec des organismes clés comme 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. En effectuant cette analyse, le GT a profité en particulier 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. Par la suite, on a demandé aux administrations de recueillir, de regrouper et de faire rapport sur les données du plus grand nombre possible de ces indicateurs. Le premier rapport annuel sur les tendances a été publié en 2020 et portait sur l'année civile 2019.

Ce rapport présente les données fournies par les provinces et les territoires, la GRC et l'ASFC pour l'année civile 2021. Des données de rapports et d'études de recherche d'autres sources (p. ex. StatCan; CCDUS) sont également utilisées.

La première section présente les principaux aspects du régime législatif sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue (CFAD) adopté en 2018 et l'initiative fédérale qui s'y rattache. Les sections suivantes présentent les données disponibles sur les tendances de la CFAD, les mesures prises pour la prévenir, la détecter et la décourager et les résultats obtenus. La conclusion résume les principales constatations et traite des prochaines étapes.

Comme tous les Canadiens et Canadiennes le savent, la pandémie de COVID-19 a profondément bouleversé nos vies et nos activités depuis le début de 2020. Il en va de même pour les activités prévues dans le cadre de cette initiative. Bien que l'année 2021 ait connu un retour progressif à une certaine normalité, de nombreuses activités ont continué de subir les répercussions de la pandémie, de ce fait, presque aucune formation des agents d'application de la loi, y compris les agents des services frontaliers (ASF), n'a été dispensée en 2021. Il est également probable que les tendances concernant la CFAD ont été touchées par la réduction générale des activités professionnelles et sociales qui obligent les Canadiens et les Canadiennes à utiliser leur véhicule.

De plus, la fermeture de la frontière canado-américaine à la circulation routière, pour au moins une partie de 2021, à l'exception du trafic essentiel a sans doute eu un impact sur les statistiques d'application de la loi. En d'autres termes, bien que dans une moindre mesure que 2020, 2021 a probablement été une autre année inhabituelle.

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.

La tâche de détecter et de prouver un affaiblissement des facultés dû à la drogue est différente et plus complexe que celle de détecter et de prouver un affaiblissement des facultés dû à l'alcool. L'alcool est une molécule simple, dont les effets affaiblissants sont prévisibles. À mesure que l'on consomme de l'alcool, le taux d'alcoolémie (TA) augmente, et plus il augmente, 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 ses habitudes de consommation. 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 tetrahydrocannabinol (THC), la principale substance psychoactive du cannabis, dans le sang et le degré d'affaiblissement des facultés⁴.

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 épreuves de coordination de mouvement (ECM) à utiliser au bord de la route (évaluation en trois étapes : marcher et se tourner, se tenir sur un pied et un test du nystagmus horizontal) et de l'évaluation de reconnaissance de drogues effectuée au poste de police par un expert en reconnaissance de drogues (ERD). L'évaluation de la reconnaissance de drogues est une évaluation en 12 étapes conçue pour déterminer si la personne a les facultés affaiblies par une drogue. Pour utiliser l'un ou l'autre de ces outils, l'agent doit avoir suivi une formation spéciale conformément aux normes établies par l'Association internationale des chefs de police (AICP).

Compte tenu de la légalisation du cannabis, il a été jugé essentiel de modifier et de renforcer le régime du droit pénal en matière de conduite avec facultés affaiblies par la drogue. Ces modifications ont été effectuées dans le cadre de la *Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois* qui

⁴ The 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, vous pouvez consulter entre autres le rapport scientifique du Comité de la drogue au volant à [Report on Drug Per Se Limits, Canadian Society of Forensic Sciences](#) (en anglais seulement), Brubacher, J.R., et. coll. (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.

a permis d'adopter de nouvelles infractions et d'autoriser l'utilisation de nouveaux outils facilitant la reconnaissance de personnes conduisant sous l'influence d'une drogue et leur poursuite en justice.

Cette loi contient plus particulièrement les mesures suivantes :

- Elle autorise les services de police à utiliser du « matériel de détection des drogues approuvé » (p. ex. appareils de détection de drogues à échantillonnage de liquide buccal) au bord de la route;
- Elle crée trois nouvelles infractions pour les conducteurs qui dépassent les taux de concentration de drogues dans le sang dans les deux heures suivant la conduite;
- Elle facilite la capacité d'un agent de police d'exiger un échantillon de sang d'un conducteur;
- Elle permet à un 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.

Après l'ajout des nouvelles infractions, le texte du *Code criminel* sur la conduite avec facultés affaiblies se lit actuellement comme suit :

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 par règlement pour l'application de l'alinéa (1)c).

Les niveaux prohibés de concentration de drogues dans le sang ne figurent pas dans le *Code criminel* mais dans la réglementation⁵. Pour l'application de l'alinéa 320.14c), le niveau prohibé de concentration de drogue dans le sang est établi à 5 ng ou plus de THC/ml de sang, à 5 mg de GHB/l de sang, et à tout niveau détectable de LSD, de 6-monoacetylmorphine (un métabolite de l'héroïne), de kétamine, de phencyclidine (PCP), de cocaïne, de psilocybine et de méthamphétamine. Pour l'application de l'alinéa 320.14d), les niveaux prohibés de concentration sont établis à 50 mg d'alcool par 100 ml de sang combiné à 2,5 ng de THC par ml de sang. Finalement, pour l'application du paragraphe 320.14(4), le niveau prohibé de concentration est établi à entre 2 ng et 5 ng de THC par ml de sang.

Comme il a été mentionné, le gouvernement a autorisé l'utilisation de matériel de détection de drogues approuvé (MDDA).

La police de même que les agents des services frontaliers peuvent se servir de MDDA pour détecter la présence de certaines drogues, y compris le THC, dans le liquide buccal. Ils peuvent exiger un échantillon de liquide buccal s'ils ont des motifs raisonnables de croire que le conducteur a de la drogue dans son organisme. On peut raisonnablement soupçonner qu'un conducteur a des drogues dans son organisme en se fondant sur des preuves de consommation récente de drogues et d'autres faits objectifs, tels que : la rougeur oculaire, les tremblements musculaires, l'agitation ou les troubles de diction.

Si un conducteur obtient un résultat positif à un MDDA, ce résultat confirme la présence de drogue qui, combiné à d'autres signes d'affaiblissement des capacités ou de consommation de drogues observés par la police au bord de la route, peut fournir des motifs de poursuivre l'enquête en demandant un échantillon de sang ou une évaluation de reconnaissance de drogues. Des appareils 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 soit le Dräger Drugtest® 5000 (qui inclut le Dräger Drugtest® 5000 STK-CA), et le Sotoxa™ (composé du Abbott Sotoxa™ Test Cartridge et du Abbott Sotoxa™ Oral Fluid Collection Device).

⁵ [Règlement sur les concentrations de drogue dans le sang](#)

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 conduite avec facultés affaiblies par la drogue (CFAD), faciliter l'accès au matériel de détection des drogues approuvé (MDDA), poursuivre l'élaboration de politiques, soutenir la recherche et sensibiliser le public aux dangers de la conduite avec des facultés affaiblies par la drogue.

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. Ce financement a été conçu tout particulièrement pour augmenter la formation sur les épreuves de coordination de mouvement (ECM) et le programme d'expert en reconnaissance de drogues (ERD), appuyer l'acquisition de MDDA et recueillir des données nationales normalisées sur les tendances de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. De plus, 12 millions de dollars ont été alloués à l'ASFC pour la formation des agents et l'acquisition des outils permettant la détection de la CFAD aux frontières terrestres.

Au moment où l'initiative fédérale a été lancée, il y avait environ 13 000 agents d'application de la loi formés sur les ECM et près de 600 ERD partout au pays. Avant l'adoption de cette initiative, l'ASFC ne formait pas les agents frontaliers à la détection de la CFAD, seulement à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool. L'ASFC s'est engagée à former 1 425 agents des frontières à l'utilisation de l'ECM. L'objectif est que 33 % des agents d'application de la loi de première ligne et 30 % des agents des frontières aient reçu une formation sur l'ECM, et qu'il y ait 1 250 ERD actifs d'ici la fin de l'initiative, qui devrait prendre fin en mars 2025. Les statistiques actuellement disponibles indiquent qu'il y a maintenant environ 20 000 agents formés en épreuves de coordination de mouvement⁶ et plus de 1 200 experts en reconnaissance de drogues. 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 près de 16 millions de dollars était prévu en 2021-2022.

⁶ Il est à noter que le Québec forme 100 % de ses agents en épreuves de coordination de mouvement.

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

- produire des rapports annuels sur la portée 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 affaiblissants 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.

Comme nous l'avons déjà mentionné, un groupe de travail FPT sur la CFAD (GT CFAD) composé d'analystes de données embauchés par les provinces et les territoires grâce au financement offert par le programme de contribution, et de représentants de SP et d'intervenants clés (p. ex. GRC, ASFC, Justice) a été créé. En 2019, le GT a élaboré un cadre et un ensemble de mesures communs qui ont depuis été utilisés pour la préparation du rapport annuel sur les données. Le GT continue de partager de l'information sur les pratiques actuelles de collecte des données, les lacunes et les défis, ainsi que les prochaines étapes visant à améliorer la couverture et l'intégralité des données. Tenant compte des lacunes dans les données permettant de suivre les tendances de la CFAD, SP a ajouté en 2020 la collecte de données et la recherche parmi les activités remboursables dans les ententes de financement.

Initiatives provinciales et territoriales

En réponse à la légalisation du cannabis, toutes les provinces et tous les territoires ont modifié leurs lois existantes, y compris celles sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. La plupart des administrations ont adopté une politique de tolérance zéro pour certaines catégories de conducteurs, dont 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 ou frais administratifs, un antidémarrreur et la mise en fourrière du véhicule. Le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances (CCDUS) a préparé une [vue d'ensemble des sanctions administratives dans les provinces et les territoires](#), qui peut être consultée en ligne.

Tendances de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue

Il y a diverses façons de mesurer les occurrences et les incidents liés à la conduite avec facultés affaiblies par la drogue (CFAD) : sondages auprès d'un échantillon de Canadiens sur le comportement au volant après la consommation de drogues; des 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 aux agents des services frontaliers; et des analyses toxicologiques de conducteurs blessés dans les hôpitaux et les centres de traumatologie et 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 autodéclaré 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 buccale) 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 comprennent seulement les conducteurs qui acceptent de participer. Les incidents déclarés par la police et les agents des services frontaliers 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. Les données toxicologiques de conducteurs blessés sont limitées aux conducteurs dont l'état de santé nécessite une visite à l'hôpital et aux collectes récentes d'échantillons de sang. Les données des analyses toxicologiques des coroners sont limitées par des facteurs comme le niveau des analyses toxicologiques effectuées (p. ex. dans certains cas, dès que de l'alcool est détecté à des niveaux réduisant les facultés, aucune analyse de recherche de drogues n'est effectuée), 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 différentes sources.

Comportement autodéclaré

Menée par Santé Canada, l'Enquête canadienne sur le cannabis (ECC) mesure divers indicateurs liés au cannabis, notamment le comportement de conduite autodéclaré après la consommation de cannabis chez un échantillon de Canadiens. Les données les plus récentes montrent qu'un peu moins de 21 % des personnes ayant consommé du cannabis au cours des 12 derniers mois

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

ayant un permis de conduire valide ont déclaré avoir conduit un véhicule dans les deux heures suivant la consommation de cannabis, soit une réduction par rapport au taux de 26 % en 2019 et de 22 % en 2020⁷. Voici les résultats par administration⁸ :

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, 2019 à 2021

Provinces et territoires	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		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
C.-B.	32 %	27,5 %	24,1 %	41,3 %	39,4 %	36,5 %	33,8 %	35,8 %	-
AB	30,5 %	22,1 %	20,7 %	43,0 %	35,9 %	42,5 %	34,5 %	34,0 %	-
SK	34,6 %	32,9 %	34,1 %	-	-	-	-	-	-
MB	-	29,2 %	-	-	-	-	-	-	-
ON	22,3 %	20,8 %	19,9 %	38,7 %	38,1 %	28,8 %	28,8 %	28,0 %	29,8 %
QC	26,5 %	17,0 %	13,3 %	54,9 %	39,5 %	-	26,9 %	39,2 %	-
N.-B.	24,8 %	22,4 %	29,1 %	-	-	-	-	-	-
N.-É.	25,1 %	17,4 %	24,2 %	-	-	-	-	-	-
Î.-P.É.	27,9 %	25,4 %	-	-	-	-	-	-	-
T.-N.-L.	27,3 %	25,3 %	-	-	-	-	-	-	-
Territoires	-	-	-	-	-	35,2 %	-	-	-
CANADA	26,4 %	22,0 %	20,6 %	43,5 %	39,2 %	-	31,3 %	32,0 %	28,6 %

En 2021, Sécurité publique Canada a chargé Les associés de recherche Ekos de mener une recherche sur l’opinion publique (ROP) sur la CFAD. Cette ROP, fondée sur un échantillon de 2 193 sondages, a reproduit des études semblables menées depuis 2017 pour surveiller l’évolution des tendances au fil du temps. Conformément aux résultats de 2020 et 2017, plus d’un quart (26 %) des consommateurs de cannabis ont déclaré avoir conduit un véhicule avec des facultés affaiblies au cours de la dernière année, ce qui est un peu plus élevé que les

⁷ [Enquête canadienne sur le cannabis de 2021 : Sommaire - Canada.ca](#)

⁸ Veuillez noter que quand aucun chiffre n’est indiqué, le nombre était trop faible : moins de 30 répondants ou un coefficient d’une variance supérieure à 33,3.

résultats de l'ECC. De plus, près d'un Canadien sur trois a également déclaré avoir pris place dans un véhicule conduit par un conducteur qui était sous l'effet du cannabis.

À compter de 2020, l'ECC a ajouté une question portant sur la conduite de véhicule après avoir utilisé des produits du cannabis ingérés. Il s'agit d'un ajout important puisque les effets des produits alimentaires à base de cannabis sur le comportement au volant sont probablement différents de ceux du cannabis fumé ou vapoté. Le tableau ci-dessous montre que la proportion de répondants qui ont déclaré avoir conduit dans les quatre heures suivant l'ingestion de cannabis est passée de 13,4 % en 2020 à 12,5 % en 2021.

Tableau 2 – Conduite d'un véhicule dans les 4 heures après avoir ingéré du cannabis chez les consommateurs des 12 derniers mois, par province ou territoire, au Canada, 2020 et 2021

Province et Territoire	% de personnes qui ont conduit moins de 4 heures après avoir ingéré du cannabis		Quand cela s'est-il produit ?			
			Au cours des 30 derniers jours		Au cours du dernier mois	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
C.B.	17,5 %	16,0 %	-	-	41,7 %	-
AB	13,2 %	14,0 %	-	-	-	-
SK	-	-	-	-	-	-
MB	-	-	-	-	-	-
ON	13,0 %	12,1 %	30,7 %	-	41,3 %	40,2 %
QC	9,9 %	9,5 %	-	-	40,7 %	-
N.B.	-	-	-	-	-	-
N.E.	-	-	-	-	-	-
I.P.E	-	-	-	-	-	-
T.N-L	-	-	-	-	-	-
Territoires	-	-	-	-	-	-
CANADA	13,4 %	12,5 %	31,6 %	29,4%	39,7 %	39,0 %

En 2021, la C.-B., l'Alberta et le Québec ont mené leurs propres enquêtes auprès de la population.

Le sondage de la C.-B.⁹ a été mené par téléphone pendant 10 semaines entre août et octobre 2021. Il a été administré en anglais, en pendjabi, en cantonais et en mandarin, et seules les personnes âgées de 19 ans et plus pouvaient y participer. Les répondants qui avaient consommé du cannabis au cours des 12 derniers mois ont été invités à remplir un sondage en ligne supplémentaire. Au total, 24 794 personnes ont répondu au sondage téléphonique et 8 473 ont déclaré avoir consommé du cannabis au moins une fois au cours des 12 derniers mois. Parmi ceux qui ont déclaré avoir consommé du cannabis, 2 420 ont répondu au sondage en ligne. Les personnes qui consomment du cannabis et qui ont un permis de conduire valide doivent indiquer si elles ont déjà conduit un véhicule automobile dans les 2 heures suivant l'inhalation de cannabis ou dans les 4 heures suivant l'ingestion de cannabis. 1 Une personne sur cinq en Colombie-Britannique qui consomme du cannabis a déclaré avoir conduit un véhicule à moteur peu de temps après avoir consommé du cannabis à un moment donné de sa vie (22 %). La plupart des répondants ont indiqué que cela s'est produit au cours des 30 derniers jours (39 %), ou que cela s'est produit il y a plus de 30 jours mais au cours de l'année écoulée (30 %). De plus, 27 % des répondants qui ont déclaré avoir conduit après avoir consommé du cannabis ont également déclaré avoir conduit peu de temps après avoir consommé du cannabis en combinaison avec de l'alcool ou une autre drogue (autre que le tabac). Il y a eu une diminution de 2018 à 2021 dans le comportement autodéclaré de conduite après la consommation de cannabis (de 27 % à 14 %). Cela représente environ 4,9 % des adultes en Colombie-Britannique qui déclarent avoir conduit peu après avoir consommé du cannabis au moins une fois au cours de la dernière année, ce qui est une diminution par rapport à 7,7 % en 2018. En outre, par rapport à 2018, moins de personnes qui consomment du cannabis ont déclaré avoir été le passager d'un conducteur ayant récemment consommé du cannabis (de 41 % à 29 %). Prendre place dans un véhicule conduit par un conducteur ayant récemment consommé du cannabis a été déclaré beaucoup plus souvent par les répondants qui consomment du cannabis (64 % au cours de la vie, 28 % au cours de la dernière année) que par ceux qui n'en consomment pas (23 % au cours de leur vie, 3 % au cours de la dernière année).

Le sondage de l'Alberta (mentionné plus tôt dans le présent rapport) a révélé que 8 % de tous les répondants ont indiqué avoir conduit dans les deux heures suivant la consommation de cannabis, mais que la proportion est passée à 20 % parmi les consommateurs de cannabis¹⁰.

⁹ BC Cannabis Secretariat et BC Stats (2022) *Cannabis in British Columbia. Results for the 2021 BC Cannabis Use Survey*. Ministère de la Sécurité publique et du Solliciteur général. Disponible en ligne à : [Appendix A 2021 BC Cannabis Use Survey Report \(gov.bc.ca\)](https://www2.gov.bc.ca/gov/content/safety/cannabis-use-survey-report)

¹⁰ Advanis (2022), op.cit.

En 2021, le Québec a mené une enquête auprès de 24 617 personnes de 15 ans et plus, 14 034 personnes ayant répondu à l'enquête, pour un taux de réponse de 59 %.¹¹ L'enquête portait sur les tendances de la consommation de cannabis, les caractéristiques des consommateurs, les sources de produits de cannabis et les perceptions à l'égard du cannabis et de sa consommation. Plus de 85 % des répondants ont indiqué qu'ils n'avaient pas conduit dans les deux heures suivant la consommation de cannabis; la proportion était de 83 % dans l'enquête de 2019. Toutefois, il convient de noter que 14,8 % l'ont fait au moins une fois dont 8,1 % l'ayant fait moins d'une fois par mois, 2,6 % à chaque mois, 2,4 % à chaque semaine et 1,8 % à tous les jours ou presque. À l'instar des résultats d'autres enquêtes, y compris l'ECC, les consommateurs réguliers de cannabis sont moins susceptibles de déclarer ne pas avoir conduit dans les deux heures suivant la consommation de cannabis : 68 % des consommateurs quotidiens et 74 % des consommateurs réguliers (chaque semaine), comparativement à 90 % chez les consommateurs occasionnels (tous les mois) et à 97 % chez ceux qui consomment du cannabis moins d'une fois par mois. Les proportions étaient respectivement de 50 %, 71 %, 90 % et 96 % en 2019.

Enquêtes routières

Aucune province et aucun territoire n'a mené d'enquête routière en 2020 ou en 2019. Toutefois, cinq administrations ont mené des enquêtes avant la légalisation du cannabis, qui ont fourni une base de référence pour mesurer le changement après la légalisation. Il s'agit des administrations suivantes : Manitoba (2016), Ontario (2017), Colombie-Britannique (2018), Yukon (2018) et Territoires du Nord-Ouest (2018). Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) a produit une synthèse des résultats de ces enquêtes¹².

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.

¹¹ Institut de la Statistique du Québec (2022) *Enquête québécoise sur le cannabis. La consommation de cannabis et les perceptions des Québécois. Portrait et évolution de 2018 à 2021*. Québec, Institut de la Statistique.

¹² [CCATM: Compilation of Jurisdictional Roadside Surveys Conducted Prior to Cannabis Legalization](#) (en anglais seulement)

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'alcool¹³);
- 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 antérieures, 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.

La Colombie-Britannique, le Manitoba et l'Ontario, ainsi que certaines provinces de l'Atlantique, ont indiqué qu'ils envisagent de mener des enquêtes routières en 2022 ou 2023.

Le Yukon a complété son enquête routière en juillet 2022, portant à la fois sur les véhicules commerciaux et de tourisme. Il s'agit de la première enquête au Yukon qui inclut les véhicules commerciaux. En raison de retards pour l'analyse des résultats par les laboratoires, les résultats ne seront disponibles qu'en fin octobre 2022.

¹³ 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.

Incidents déclarés par les agences d'application de la loi

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). Les agents des services frontaliers peuvent entrer en contact avec la CFAD lors des contrôles aux frontières. Lorsqu'ils entrent en contact avec un conducteur, les policiers et agents des services frontaliers peuvent faire un certain nombre de choses en fonction des circonstances, notamment : demander un échantillon d'haleine préliminaire, effectuer une épreuve de coordination de mouvement (ECM) ou prélever un échantillon de liquide buccal à l'aide d'un matériel de détection des drogues approuvé (MDDA). Si l'agent a des motifs raisonnables de croire que le conducteur du véhicule a commis une infraction, il peut exiger un prélèvement sanguin ou demander au conducteur de se soumettre à une évaluation de reconnaissance de drogues (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 (DUC) de Statistique Canada. De même, les données sont systématiquement recueillies lorsqu'une ERD est effectuée ou une analyse du sang exigée. Toutefois, les données ne sont pas systématiquement recueillies dans les cas où une ECM est effectuée ou lorsqu'un MDDA est utilisé. L'ASFC maintient une base de données sur les actions entreprises aux postes frontières.

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 peuvent sous-représenter 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 drogues¹⁴. D'autres facteurs peuvent expliquer la sous-détection et la sous-déclaration, comme le nombre et la disponibilité de la capacité de détection ainsi qu'en raison du fait que l'entrée manuelle des données peut mener à une perte d'information.

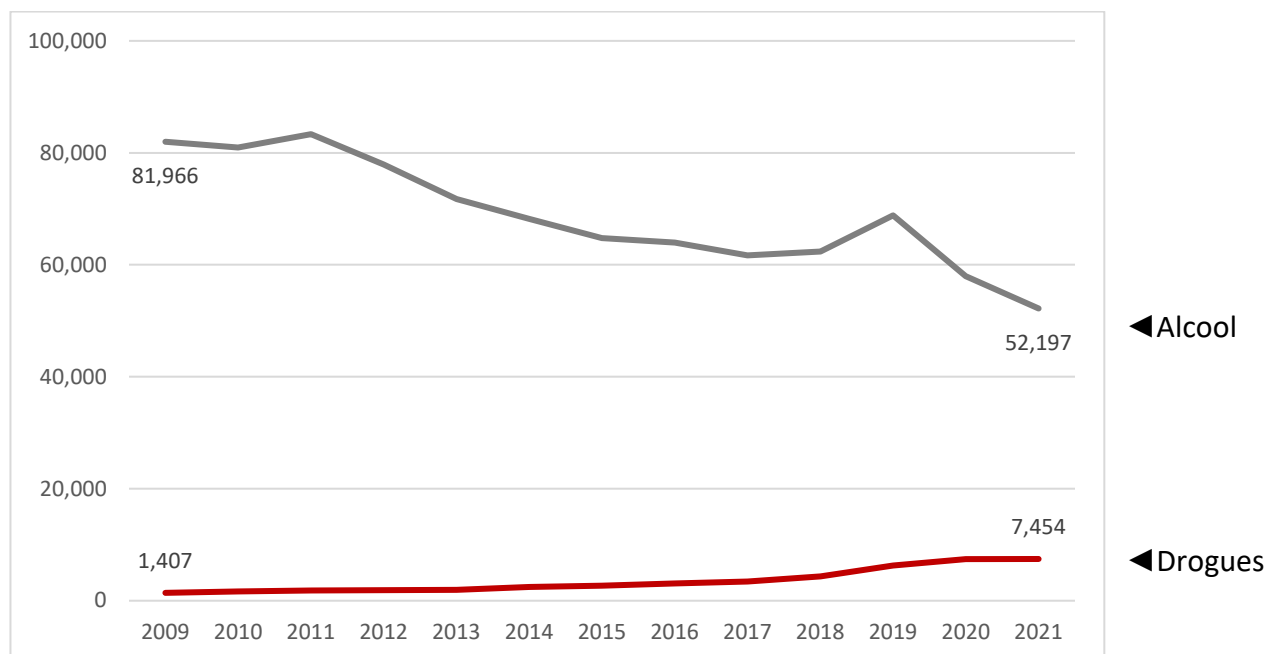
¹⁴ Fort probablement en raison du fait que l'outil de détection et la jurisprudence pour les cas de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool sont bien établis, plus rapides et l'accusation qui en résulte plus facile à prouver.

Les données de la Déclaration uniforme de la criminalité (DUC) 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 les modifications législatives qui ont facilité l'enquête et la mise en accusation pour CFAD, 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.

Les données de l'ASFC montrent des données similaires pour les arrestations pour CFAD et pour conduite affaiblie par l'alcool. En 2021, l'Agence a procédé à 103 arrestations pour CFAD, comparativement à 119 lorsque l'alcool était en jeu; 88% de ces arrestations étaient basées sur l'ECM. En 2020, l'ASFC a procédé à 126 arrestations pour CFAD, et à 128 lorsque l'alcool était en jeu; 88 % de ces arrestations étaient basées sur l'ECM. En 2019, il y a eu 223 pour CFAD et 285 arrestations pour des facultés affaiblies par l'alcool.

Les données déclarées par la police pour 2021 indiquent que dans tout le Canada, la police a déclaré 71 495 incidents de conduite avec facultés affaiblies, soit une diminution de près de 6 000 incidents par rapport à 2020 (Statistique Canada, 2022). Les taux (nombre d'incidents par 100 000 habitants) les plus élevés ont été signalés à l'Île-du-Prince-Édouard, au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, et les plus faibles en Ontario et au Québec. Alors que le nombre total d'incidents de conduite avec facultés affaiblies a diminué, les incidents de CFAD signalés par la police ont continué d'augmenter en proportion de tous les incidents de conduite avec facultés affaiblies, comme c'est le cas depuis 2009. En 2021, il y a eu 7 454 incidents de CFAD déclarés par la police, une augmentation par rapport à 7 411 en 2020 et 6 285 en 2019. Au niveau provincial, l'Ontario (+686) et le Québec (+316) sont à l'origine de la quasi-totalité de cette augmentation. Les provinces de l'Atlantique ont déclaré les taux les plus élevés de CFAD parmi les provinces, tandis que l'Ontario, la Colombie-Britannique et le Québec en ont déclaré les plus faibles.

Figure 1 – Tendence des cas de conduite avec facultés affaiblies déclarés par la police au Canada (alcool et drogues)¹⁵



Le graphique montre que le nombre total d’incidents de conduite avec facultés affaiblies par la drogue déclarés par la police a augmenté de façon significative au fil du temps par rapport aux incidents de conduite avec facultés affaiblies par l’alcool, qui ont diminué de façon significative (à l’exception de 2019).

Tableau 3 – Tendence des cas de conduite avec facultés affaiblies déclarés par la police au Canada (total, alcool et drogues), 2009 et 2021

Année	Type d’infraction		
	Conduite avec facultés affaiblies (total)	Conduite avec facultés affaiblies (alcool)	Conduite avec facultés affaiblies (drogues)
2009	88 303	81 966	1 407
2010	87 231	80 958	1 679
2011	89 607	83 337	1 836
2012	84 149	77 947	1 912
2013	77 558	71 720	1 937

¹⁵ Statistique Canada. [Tableau 35-10-0177-01 – Statistiques des crimes fondés sur l’affaire, par infractions détaillées, Canada, provinces, territoires et régions métropolitaines de recensement II convient de noter que, aux fins du présent rapport, seules les deux catégories d’infractions les plus graves pour l’alcool et les drogues sont incluses \(conduite avec facultés affaiblies\).](#)

Année	Type d'infraction		
	Conduite avec facultés affaiblies (total)	Conduite avec facultés affaiblies (alcool)	Conduite avec facultés affaiblies (drogues)
2014	74 577	68 178	2 460
2015	71 870	64 781	2 698
2016	71 304	63 968	3 073
2017	69 108	61 711	3 416
2018	70 832	62 366	4 356
2019	85 804	68 823	6 285
2020	77 838	57 996	7 411
2021	71 495	52 197	7 454

Source : Statistique Canada

Les incidents de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool représentaient 79 % de tous les incidents de conduite avec facultés affaiblies en 2021; le taux d'incidents pour 100 000 habitants est passé de 183 en 2019 à 146 en 2021. Les incidents de CFAD ont représenté 11 % (une augmentation par rapport à 9 % l'année précédente), un taux de 20 pour 100 000 habitants, alors que ceux impliquant une combinaison d'alcool et de drogues ont représenté 8 %, un taux de 15 pour 100 000 habitants. (Statistique Canada. 2022).

Il est également intéressant de noter que la proportion d'affaires de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool qui ont été classées par mise en accusation a eu tendance à diminuer au fil des ans : 56,4 % en 2019, contre 51,7 % en 2021. Inversement, dans le cas de la CFAD, la proportion est passée de 47,4 % en 2019 à 59,2 % en 2021.

Comme l'a fait remarquer Perreault¹⁶ :

La baisse de la proportion d'affaires classées avec ou sans mise en accusation s'explique surtout par une hausse de la proportion d'affaires non classées, qui est passée de 22 % en 2018 à 33 % de l'ensemble des affaires de conduite avec les facultés affaiblies déclarées par la police en 2019. Parmi ces affaires, la grande majorité d'entre elles n'avaient pu être classées en raison de preuves insuffisantes (97 % des affaires non classées). Les affaires encore sous enquête au moment de transmettre les données à Statistique Canada représentaient 2 % des affaires de conduite avec facultés affaiblies non classées. Des changements apportés aux définitions d'affaires criminelles fondées

¹⁶ Perreault, op.cit. 2021 : 14.

et non fondées pourraient avoir mené à une hausse du nombre d'affaires non classées, et donc en grande partie explique la baisse de la proportion des affaires classées.

Perreault a également observé que les incidents de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool prennent moins de temps pour être classés par mise en accusation que les incidents avec facultés affaiblies par l'alcool : alors que plus de 76 % des incidents de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool ont été classés par mise en accusation en un jour ou moins; la proportion pour les affaires de CFAD était de 59 %. De plus, 37 % des incidents liés à la CFAD ont pris 31 jours ou plus pour être classés avec mise en accusation, comparativement à 17 % des cas de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool.

Données toxicologiques des conducteurs blessés

L'une des méthodes les plus fiables pour mesurer la prévalence et le niveau de diverses substances dans le cadre d'incidents de circulation est d'analyser les échantillons de sang chez les conducteurs blessés qui se présentent dans les hôpitaux et les centres de traumatologie. Une équipe de chercheurs de l'Université de la Colombie-Britannique sous la direction du professeur J.F. Brubacher mène actuellement une étude novatrice au Canada.

Cette étude d'observation prospective obtient des données auprès de conducteurs blessés traités dans les services d'urgence (SU) dans quinze villes canadiennes (Calgary, Edmonton, Halifax, Kelowna, Montréal, New Westminster, Ottawa, Québec, Regina, Saskatoon, Saint John, St. John's, Toronto, Vancouver et Victoria). Le plan actuel prévoit l'inscription de 2 500 participants par année. Ce nombre permettra de mesurer la prévalence de la conduite sous l'effet de la drogue selon la substance (cannabis, médicaments affaiblissant les capacités, etc.), ventilée par gravité de la blessure, région, sexe et groupe d'âge. La collecte continue de données permettra aussi de suivre l'évolution de la CFAD dans le temps. Les critères d'admissibilité comprennent les conducteurs modérément ou gravement blessés de véhicules motorisés (p. ex. voitures, motocyclettes, camions) qui se rendent aux SU d'un hôpital participant et qui donnent des échantillons de sang dans les 6 heures suivant l'accident. Les échantillons de sang sont destinés à la prise de décisions cliniques et ne sont pas collectés aux fins d'examen toxicologique. Les conducteurs de véhicules tout-terrain, les cas où il n'y a plus d'excédent de sang après l'utilisation clinique et les cas qui meurent à l'hôpital sont exclus. La gravité des blessures est définie de façon pragmatique comme le besoin d'obtenir du sang à des fins cliniques (blessure modérée) ou le besoin de passer la nuit à l'hôpital (blessure grave). La méthodologie permet de surmonter de nombreuses limites de recherches antérieures. Elle permet de mesurer la quantité de drogues dans le sang, ce qui, pour la plupart des drogues, est mieux corrélé avec les facultés affaiblies que les niveaux de drogue mesurés dans la salive ou l'urine. Plutôt que de simplement détecter la présence ou l'absence de drogues, les méthodes permettent de quantifier les taux d'alcool, de THC, de THC-COOH et de 83 autres drogues et médicaments affaiblissant les facultés. D'autres substances « nouvellement émergentes » peuvent être ajoutées au tableau toxicologique en réponse à de nouveaux renseignements. Il s'agit d'une amélioration marquée par rapport à la plupart des enquêtes routières, car on peut détecter plus de substances et de concentrations de drogues dans le sang, ce qui permet de formuler des commentaires sur l'affaiblissement des facultés probable. De plus, le sang est obtenu peu après l'accident, dans la plupart des cas en moins d'une heure et demie, de sorte que les résultats toxicologiques sont très proches des concentrations de drogues au moment de l'accident, ce qui simplifie l'interprétation des résultats toxicologiques. La décision de prélever du sang dans cette étude n'est pas fondée sur des soupçons de consommation de drogue. Le sang collecté pour l'étude est recueilli lorsque cela est cliniquement justifié pour la gestion des blessures du patient, en fonction du mécanisme d'accident et/ou de l'examen physique. Les cliniciens ne reçoivent pas les résultats de dépistage de drogues obtenus par cette étude. Ce processus élimine le biais de sélection qui se produirait si le dépistage de drogues était fondé sur des soupçons de consommation de drogues. De plus, comme la présente étude a l'approbation éthique en ce qui concerne la renonciation au consentement, elle évite la partialité qui se produirait si les conducteurs ayant consommé des drogues étaient moins susceptibles de consentir à un dépistage, comme cela pourrait être le cas dans le cadre des enquêtes routières.

Dans un article publié au début de 2022¹⁷, Brubacher et son équipe font état des résultats d'un échantillon de 4339 conducteurs blessés de Colombie-Britannique, – 3 550 avant la légalisation (janvier 2013 à octobre 2018) et 789 après la légalisation (novembre 2018 à mars 2020) – offrant ainsi une occasion unique d'examiner les effets potentiels de la légalisation du cannabis sur la prévalence de la consommation de cannabis chez les conducteurs blessés.

L'étude a révélé qu'après la légalisation du cannabis, la prévalence des conducteurs modérément blessés avec un taux de THC d'au moins 2 ng par millilitre avait plus que doublé. L'augmentation a été plus importante chez les conducteurs âgés et les conducteurs de sexe masculin. Plus précisément, avant la légalisation, un taux de THC supérieur à 0 a été détecté chez 9,2 % des conducteurs, un taux de THC d'au moins 2 ng par millilitre chez 3,8 % des conducteurs et un taux de THC d'au moins 5 ng par millilitre chez 1,1 % des conducteurs. Les valeurs après la légalisation étaient respectivement de 17,9 %, 8,6 % et 3,5 %. Après la légalisation, le rapport de prévalence ajusté des conducteurs ayant un taux de THC supérieur à 0 était de 1,33; de 2,29 pour ceux qui présentent un taux de THC d'au moins 2 ng par millilitre, et de 2,05 pour ceux qui ont un taux de THC d'au moins 5 ng par millilitre. Les augmentations les plus importantes d'un taux de THC d'au moins 2 ng par millilitre ont été observées chez les conducteurs âgés de 50 ans ou plus (rapport de prévalence ajusté, 5,18) et chez les conducteurs de sexe masculin (rapport de prévalence ajusté, 2,44). Il est à noter qu'il n'y a pas eu de changements significatifs dans la prévalence des conducteurs ayant eu un résultat positif au test de dépistage de l'alcool.

Des données sont également disponibles pour chaque province et territoire participant à l'étude. Le tableau suivant présente les résultats du nombre total de conducteurs blessés par type de substance. Veuillez noter que les données ne sont pas ventilées par année pour le moment.

¹⁷ Brubacher, J.R., et autres. (2022) Cannabis Legalization and Detection of Tetrahydrocannabinol in Injured Drivers. *New England Journal of Medicine*

Tableau 4 – Prévalence des conducteurs blessés par type de substance et province (2018-2021, mise à jour en septembre 2022; n = 7019 conducteurs)

	National		C.-B.		AB		SK		ON		QC		PA	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Nombre total de conducteurs blessés	7 019	100 %	2 365	100 %	1 600	100 %	508	100 %	1 351	100 %	724	100 %	471	100 %
Alcool														
Taux d'alcoolémie (TA) > 0	1 163	16,7 %	269	11,5 %	271	17,0 %	101	20,0 %	246	18,3 %	139	19,2 %	137	29,1 %
0 < TA < 0,05 %	204	2,9 %	55	2,3 %	30	1,9 %	14	2,8 %	31	2,3 %	39	5,4 %	35	7,4 %
0,05 % ≤ TA < 0,08 %	86	1,2 %	22	0,9 %	16	1,0 %	8	1,6 %	22	1,6 %	13	1,8 %	5	1,1 %
TA ≥ 0,08 %	873	12,5 %	192	8,2 %	225	14,1 %	79	15,6 %	193	14,4 %	87	12,0 %	97	20,6 %
Cannabinoïdes														
THC- COOH > 0	2 112	30,2 %	602	25,5 %	454	28,4 %	178	35,2 %	463	34,4 %	190	26,4 %	225	48,0 %
THC > 0	1 283	18,3 %	357	15,1 %	255	15,9 %	112	22,2 %	250	18,6 %	171	23,8 %	138	29,4 %
THC ≥ 2 ng/mL	557	8,0 %	140	5,9 %	110	6,9 %	57	11,3 %	104	7,7 %	69	9,6 %	77	16,4 %
THC ≥ 5 ng/mL	246	3,5 %	51	2,2 %	54	3,4 %	29	5,7 %	40	3,0 %	35	4,9 %	37	7,9 %
Autres drogues récréatives¹⁸														
Sédatifs ¹⁹	1 838	26,3 %	508	21,5 %	452	28,4 %	157	31,3 %	335	24,8 %	191	26,9 %	195	41,8 %
Opiacés	788	11,3 %	193	8,2 %	218	13,7 %	72	14,4 %	171	12,7 %	64	9,0 %	70	15,0 %
Toute substance²⁰	3 777	53,8 %	1 049	44,4 %	926	57,9 %	310	61,0 %	734	54,3 %	416	57,5 %	342	72,6 %

¹⁸ Cocaïne, amphétamines.

¹⁹ Antihistaminiques, Benzodiazépines, non-enzodiazépines, antidépresseurs, anticonvulsants, antipsychotiques.

²⁰ L'alcool, le THC, d'autres drogues récréatives, les antisédatifs et les opiacés sont considérés comme des substances distinctes.

Le tableau suivant présente les données par nombre de substances détectées chez les conducteurs blessés.

Tableau 5 – Prévalence des conducteurs blessés par nombre de substances et province (2018–2021), mise à jour en septembre 2022; n = 7019 conducteurs)

	National		C.-B.		AB		SK		ON		QC		PA	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Nombre total de conducteurs blessés	7 019	100 %	2 365	100%	1 600	100 %	508	100 %	1 351	100 %	724	100 %	471	100 %
Nombre de substances														
1	2 230	31,8 %	654	27,6 %	568	35,5 %	170	33,5 %	438	32,4 %	245	33,8 %	156	33,1 %
2	1 071	15,3 %	287	12,1 %	260	16,2 %	95	18,7 %	202	15,0 %	124	17,1 %	103	21,8 %
3 ou plus	476	6,8 %	108	4,6 %	98	6,1 %	45	8,8 %	94	7,0 %	47	6,5 %	84	17,8 %
Alcool et THC														
TA > 0 & THC > 0	362	5,2 %	76	3,2 %	83	5,2 %	41	8,1 %	63	4,7 %	49	6,8 %	50	10,6 %
TA ≥ 0,05 % & THC ≥ 2 ng/mL	114	1,6 %	24	1,0 %	23	1,4 %	17	3,3 %	21	1,6 %	16	2,2 %	13	2,8 %
Alcool et autres substances														
TA > 0 et autres drogues récréatives	272	3,9 %	60	2,5 %	54	3,4 %	21	4,1 %	57	4,2 %	34	4,7 %	46	9,8 %
TA > 0 et sédatifs	351	5,0 %	74	3,1 %	83	5,2 %	26	5,1 %	68	5,0 %	39	5,4 %	61	13,0 %
TA > 0 et opiacés	146	2,1 %	26	1,1 %	31	1,9 %	14	2,8 %	38	2,8 %	15	2,1 %	22	4,7 %
THC et autres substances														
THC > 0 et autres drogues récréatives	252	3,6 %	59	2,5 %	46	2,9 %	30	5,9 %	48	3,6 %	36	5,0 %	33	7,1 %
THC > 0 et sédatifs	367	5,2 %	87	3,7 %	68	4,2 %	41	8,1 %	69	5,1%	46	6,4 %	56	12,0 %
THC > 0 et opiacés	172	2,5 %	35	1,5 %	37	2,3 %	17	3,4 %	37	2,7 %	22	3,1 %	24	5,1 %

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 de la mort. De plus, si la cause du décès est évidente, beaucoup ne feront pas d'analyses toxicologiques. Cette décision 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.

Aucune nouvelle donnée toxicologique nationale des coroners n'est disponible pour le moment. Pour en savoir plus sur la recherche effectuée par la Fondation de recherches sur les blessures de la route en 2017, veuillez consulter le précédent [Rapport annuel national sur les données pour documenter les tendances de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue](#).

Toutefois, dans son rapport 2021, le Québec fournit une série de données provenant notamment du Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale (LSJML) et des Bureaux des coroners. Dans le premier cas, il s'agit d'analyses provenant d'échantillons d'urine ou de sang parmi les conducteurs interceptés pour facultés affaiblies. Il convient de rappeler que, alors que les échantillons sanguins indiquent une consommation relativement récente, il n'est pas possible d'en dire autant pour ceux d'urine puisque le THC, la molécule principale du cannabis, peut demeurer plusieurs jours dans l'urine voir même jusqu'à 30 jours chez les consommateurs réguliers. Selon les statistiques les plus récentes du LSJML (2019), les méthamphétamines arrivent au premier rang dans les substances détectées, suivi du cannabis et de la cocaïne (LSJML, 2021). Parmi les cas avec présence de cannabis, 20 % avaient une concentration entre 0,5 et 1,9 ng/mL, 44 % se situaient entre 2,0 et 4,9 ng/mL et 36 % avaient plus de 5 ng/mL dans le sang. Un taux de THC sous la barre de 2 ng/ml n'est pas nécessairement un indicateur d'une consommation récente, tandis qu'un niveau au-delà de 5 ng/ml est associé aux facultés affaiblies et une consommation récente. De plus, à un niveau de THC plus élevé que 5 ng/ml, les chances sont plus grandes d'être responsables d'un accident routier. Par ailleurs, 79% des dossiers analysés étaient des cas de polyconsommation.

Les données provenant du Bureau des coroners pour la période 2019-2021 ne représentent pas l'entièreté des conducteurs décédés puisqu'en moyenne, environ 72 % de ceux-ci sont testés pour la présence de drogue. Il importe de mentionner que les données de 2019 sont complètes à 98 %, et celles de 2020 le sont à 92 %, tandis que les données de 2021 sont complétées

seulement à 58 % en raison des délais de transmission des rapports d'analyse. Les drogues les plus souvent détectées dans les échantillons depuis 2019 sont le cannabis, la cocaïne et la méthamphétamine, ce qui correspond aux données provenant du LSJML. On observe peu de changement entre les années puisque chacune des drogues est présente dans des proportions semblables au fil du temps. Cependant, une tendance à la baisse semble être légèrement présente pour les cas de polyconsommation et la présence de cocaïne. Les cas de polyconsommation chez les consommateurs de cannabis ne semblent cependant pas être en diminution. Parmi ceux ayant testé positif au cannabis, 41,6 % avaient aussi consommé au moins une autre drogue en 2019 alors que ce pourcentage diminuait à 36,9 % en 2020 pour ensuite remonter à 50 % en 2021. Examinées en fonction de l'âge et du sexe, les données pour 2021 montrent que la présence d'une drogue se retrouve plus souvent chez les 15 à 44 ans et chez les hommes.

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 conduite avec des facultés affaiblies par la drogue (CFAD), de la prévention jusqu'à la dissuasion. En amont, des efforts sont mis en œuvre pour prévenir son occurrence, notamment par la sensibilisation et l'éducation qui pourront être universelles ou au contraire cibler 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 de détection tels les matériels de détection des drogues approuvés (MDDA) ou les épreuves de coordination de mouvement. Lorsqu'un comportement de conduite avec facultés affaiblies est détecté, une enquête supplémentaire peut être menée en demandant une évaluation de reconnaissance de drogues (ERD) ou des échantillons de sang. Si l'agent a 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 décourager un comportement semblable dans l'avenir, soit d'une personne en particulier ou de la collectivité en général (dissuasion du public). Cette section présente les activités entreprises par les administrations dans le cadre de ces diverses approches.

Prévention et détection

La plupart des administrations ont procédé à diverses formes d'interventions préventives et de détection de la CFAD avant et après la légalisation du cannabis. Ces interventions comprenaient des campagnes de sensibilisation du 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.

Colombie-Britannique

En Colombie-Britannique, il n'y a pas eu de campagnes médiatiques préventives générales ni d'interventions propres à la CFAD en 2021. Toutefois, au printemps 2022, la Liquor Distribution Branch (LDB) est en train de mettre sur pied une campagne d'éducation publique intitulée « Don't Drive High » (Ne conduisez pas sous l'effet de la drogue) qui vise à mettre en évidence les risques et les conséquences de la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis. La Colombie-Britannique a été engagée au cours des 35 dernières années dans une tactique de barrage routier dirigée par la police intitulée « CounterAttack », dont l'objectif est d'arrêter les conducteurs aux facultés affaiblies par l'alcool et la drogue et de réduire les blessures et les

décès. En juillet et en décembre 2021, la Colombie-Britannique a mené deux campagnes CounterAttack, au cours desquelles, selon les données préliminaires, 528 infractions de conduite avec facultés affaiblies ont été prononcées (Code criminel et sanctions administratives), dont 24 infractions spécifiques à la CFAD.

Alberta

L'Alberta compte de nombreuses interventions préventives mises en œuvre par différents services de police, ciblant divers groupes comme les jeunes conducteurs, les étudiants conducteurs, les conducteurs dans la ville et les quartiers, les conducteurs sur autoroute, les conducteurs de camions, etc. Ces mesures sont appliquées à différentes heures et à différentes occasions, y compris, mais sans s'y limiter, les longues fins de semaine, la saison des Fêtes, les zones scolaires, les sites de construction ou les événements sportifs et de divertissement. Par exemple, le Service de police d'Edmonton (EPS) applique ce qu'il appelle les événements « Big Ticket », où à certaines périodes de l'année, de nombreux barrages routiers sont mis en place et des contraventions sont émises aux conducteurs commettant des infractions. Les limitations de vitesse tout au long de l'année scolaire sont strictement appliquées et enfin, la police maintient parfois une présence sur les chantiers de construction de routes et dans les zones où des panneaux « amende de vitesse doublée » sont visibles, pour dissuader la conduite dangereuse et promouvoir la sécurité.

Le 4 décembre 2021, la GRC de l'Alberta a retiré 91 conducteurs avec facultés affaiblies des routes provinciales lors de sa Journée nationale de lutte contre la conduite avec les capacités affaiblies. Cette initiative pancanadienne favorise la conduite sécuritaire et sobre et au cours de celle-ci, les membres ont surveillé les routes ciblant les automobilistes aux facultés affaiblies par les drogues et/ou l'alcool. En outre, l'Alberta a tenu divers événements notables au cours de l'année 2021. La Sécurité routière de St. Paul a tenu des postes de contrôle d'application de la loi et d'éducation en collaboration avec les membres du détachement, les agents de la paix de la collectivité de St. Paul et des bénévoles de MADD. Parmi ces 91 automobilistes aux facultés affaiblies, 47 ont reçu des sanctions routières immédiates (SRI) ÉCHEC et 26 ont reçu des SRI AVERTISSEMENT. En outre, 14 conducteurs titulaires d'un permis de conduire progressif ont fait l'objet d'une suspension et d'une saisie de véhicule, en raison de leur taux d'alcoolémie supérieur à zéro.

Le 4 décembre 2021, la GRC de l'Alberta a retiré 91 conducteurs avec facultés affaiblies des routes provinciales lors de sa Journée nationale de lutte contre la conduite avec les capacités affaiblies. Cette initiative pancanadienne favorise la conduite sécuritaire et sobre et au cours de

celle-ci, les membres ont surveillé les routes ciblant les automobilistes aux facultés affaiblies par les drogues et/ou l'alcool. En outre, l'Alberta a tenu divers événements notables au cours de l'année 2021. La Sécurité routière de St. Paul a tenu des postes de contrôle d'application de la loi et d'éducation en collaboration avec les membres du détachement, les agents de la paix de la collectivité de St. Paul et des bénévoles de MADD. Parmi ces 91 automobilistes aux facultés affaiblies, 47 ont reçu des sanctions routières immédiates (SRI) ÉCHEC et 26 ont reçu des SRI AVERTISSEMENT. En outre, 14 conducteurs titulaires d'un permis de conduire progressif ont fait l'objet d'une suspension et d'une saisie de véhicule, en raison de leur taux d'alcoolémie supérieur à zéro.

Saskatchewan

En Saskatchewan, les intervenants, les services de police, la *Saskatchewan Government Insurance* (SGI), *Students Against Drinking and Driving* (SADD) et *Mothers Against Drinking and Driving* (MADD) ont organisé divers événements et campagnes de sensibilisation visant à mettre en évidence les répercussions de la conduite avec facultés affaiblies tout au long de 2021. Bien qu'il y ait de nombreux obstacles en raison de la COVID-19 et que certains événements en personne ne puissent pas se produire, la SGI a utilisé des campagnes médiatiques pour accroître la sensibilisation à la circulation, établir une présence constante et continue sur le marché et réduire les infractions/blessures/décès/collisions de la route. De plus, en 2021, MADD Canada a organisé une campagne de sensibilisation aux accidents de voiture, où des voitures impliquées dans des accidents ont été exposées à Regina, Saskatoon, Prince Albert, Estevan et Meadow Lake pour mettre en évidence les réalités des accidents de voiture. En outre, le programme de la *Campagne 911* pour signaler les conducteurs aux facultés affaiblies a mis en place 120 panneaux le long des routes et a permis l'arrestation de conducteurs aux facultés affaiblies dans toute la Saskatchewan. Parmi toutes les initiatives, MADD Canada a tenu divers événements tout au long de 2021, comme la *Campagne de contraventions positives*, où 23 points de contrôle ont été établis tout au long de l'année pour récompenser des conducteurs sobres avec des cartes-cadeaux et des rafraîcheurs d'air. MADD Canada a participé activement aux campagnes de sensibilisation éducatives et a tenu diverses présentations, comme la présentation « *SmartWheels* » qui a été présentée 397 fois dans 139 écoles pour les élèves de la 4e à la 6e année, la présentation « *Programme scolaire de MADD* » qui a été présentée 120 fois dans 42 écoles pour les élèves de la 7e à la 12e année et la présentation « *Pot au volant : c'est pas trippant* » présentée 80 fois, dans 23 écoles pour les élèves de la 7e à la 12e année. Enfin, MADD Canada a lancé le programme *SmartWheels Bus* en Saskatchewan, qui utilise la réalité virtuelle pour stimuler l'expérience virtuelle de la conduite sous l'effet du cannabis ou de l'alcool.

Manitoba

À l'instar de 2021, la *Manitoba Liquor, Gaming & Cannabis Authority* a fait la promotion de diverses campagnes d'éducation publique sur le cannabis, axées sur les lois sur le cannabis, la consommation à faible risque et les produits. Toutefois, en 2021, ces campagnes n'ont pas porté spécifiquement sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue.

Ontario

En 2021, l'Ontario a sensibilisé le public aux effets des drogues et de l'alcool au moyen de plusieurs campagnes médiatiques. Ces efforts incluaient des webinaires, des vidéos sur YouTube, des campagnes sur les médias sociaux ou encore des programmes éducatifs. Cela incluait, par exemple : [Arrive Alive Drive Sober](#) (en anglais seulement); la campagne #MakeThePledge de MADD Durham; la campagne du CAA « Do anything but drive »; Thunder Bay Indigenous Injury Prevention Strategies (TIIPS); et un webinaire sur la conduite avec faculté affaiblie par la drogue ainsi que la journée Students Against Impaired Driving (SAID) organisés par Ontario Students Against Impaired Driving.

Québec

En 2002, le Québec a connu une préoccupation croissante à l'égard de la conduite en état d'ébriété, et chaque année depuis 2013, la SAAQ du Québec mène des campagnes sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue et effectue une évaluation annuelle de ses campagnes Cannabis et Alcool [CCA]. La campagne CCA mesure les perceptions et le rendement en matière de conduite en état d'ébriété. La première campagne de 2021 s'est déroulée entre avril et mai numériquement (TV et Internet) pour mettre en évidence les effets négatifs importants du cannabis et la conduite au moyen d'une vidéo; « Le cannabis est plus fort qu'on pense ». La deuxième campagne a eu lieu à la fin de l'année, lorsque la SAAQ a mis en ligne une vidéo sur Facebook intitulée « Pas de drogues au volant ». Dans le cadre de la stratégie de prévention de la sécurité routière 2021-2023, la SAAQ a établi des lignes directrices sur la conduite avec facultés affaiblies et promouvra des activités de prévention pour les prochaines années, dans l'espoir de dissuader les personnes de conduire après une consommation modérée et de renforcer la perception selon laquelle la conduite avec facultés affaiblies ne se limite pas à un seul profil type de conducteur ou uniquement aux récidivistes et en renforçant « la perception qu'il n'y a pas de seuil sécuritaire où l'on peut prendre, sans risque (d'accident ou d'arrestation), de l'alcool ou des drogues avant de prendre le volant ». Certains policiers ont aussi utilisé les médias sociaux pour promouvoir la prévention de [CCA]. Tout au long de 2021, la police québécoise a utilisé Twitter et Facebook pour promouvoir les efforts de la police; on peut y trouver 116 publications sur les facultés affaiblies par la drogue. La campagne la plus notable a

été l'Opération nationale concertée Alcool-Drogues, qui s'est déroulée en novembre et décembre 2021, et qui a mis en évidence divers thèmes liés à la sécurité routière, y compris la conduite avec facultés affaiblies. Le Comité de Concertation des organisations policières en sécurité routière (COPS) est chargé d'organiser l'opération nationale concertée. Ce comité sensibilise la population par des activités et des campagnes publiques de la SAAQ, et plus de 3 500 contrôles routiers ont eu lieu. Cette opération, qui s'est concentrée sur l'action du territoire québécois, s'est déroulée dans le cadre d'un partenariat entre la Sûreté du Québec, le Service de police de la Ville de Montréal, l'Association des directeurs de police du Québec et la SAAQ (Sûreté du Québec, 2022).

Nouveau-Brunswick

Le Nouveau-Brunswick poursuit son initiative de 2018 avec le ministère de la Santé dans le cadre d'une campagne d'éducation et de sensibilisation du public sur le cannabis, appelée « I'm in Control », dont l'objectif est de sensibiliser le public à la CFAD et à ses risques associés au cannabis légalisé et de réduire au minimum ses dommages. Cette campagne cible les jeunes pour qu'ils connaissent les faits et comprennent le risque associé à la consommation de cannabis et vise à les aider à prendre des décisions éclairées dans le cadre de leur consommation personnelle. La deuxième partie de la campagne a été lancée en 2019. Ces campagnes ont été menées par divers types de forums tels que les médias sociaux et les médias traditionnels, c'est-à-dire les blogues, les applications de téléphone intelligent, les affiches, etc. Cette campagne continue comprend plusieurs modes de prestation, avec une présence dans les festivals, des semaines de sensibilisation, une présence dans les écoles et les campus, et ses évaluations sont adaptées à chaque tactique particulière. Enfin, le GNB tient à jour un site Web intitulé « Suivez la voie légale » (Cannabis au Nouveau-Brunswick (gnb.ca)), qui fournit des liens informatifs factuels vers le site Web du gouvernement du Canada en faisant la promotion de programmes « Ne conduis pas gelé ».

Nouvelle-Écosse

Le site Internet du gouvernement de la Nouvelle-Écosse rend disponible de l'information pour le public sur divers sujets [relatifs au cannabis](#). Bien que le gouvernement n'ait pas mené de campagne de sensibilisation spécifique à la CFAD en 2021, les organisations policières mènent des efforts réguliers pour informer le public sur la CFAD et les infractions afférentes, afin de dissuader ce comportement.

Île-du-Prince-Édouard

En 2021, l'Île-du-Prince-Édouard a lancé une campagne de sensibilisation du public à la conduite avec facultés affaiblies, qui comprenait des publicités radio, des affiches sur les abris de bus, des panneaux publicitaires, du contenu de médias sociaux et des bandes de patinoire pour démontrer les effets néfastes de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues sur les premiers intervenants de la collectivité. Suite à la légalisation du cannabis en 2018, l'Île-du-Prince-Édouard poursuit sa campagne de sensibilisation du public sur les lois concernant le cannabis, les risques pour la santé, la consommation responsable, la façon de parler aux jeunes et les dangers liés à la conduite avec facultés affaiblies. Cette campagne a lieu au moyen des médias sociaux, des chaînes de radio, des journaux, de publicités numériques, d'affiches, et peut être explorée plus en détail sur le [site internet de la province](#). En outre, la PEI Cannabis Management Corporation mène deux campagnes d'éducation publique tout au long de l'année; « Don't drive impaired » ciblant le grand public et les étudiants de niveau postsecondaire, qui comprennent diverses formes d'affichage, de marquage dans les installations sportives locales et de publicité radiophonique, et « Stash your Stash » ciblant le grand public par de la publicité radio et sur les billets d'installations sportives. Enfin, en 2021, le ministère de la Justice et de la Sécurité publique a financé une initiative sur la conduite avec facultés affaiblies avec des organismes locaux d'application de la loi où la police a effectué une surveillance dans des zones qui ne sont généralement pas surveillées par les forces de l'ordre. Cette initiative a été couronnée de succès, a recueilli des commentaires positifs de la part du grand public et va s'étendre jusqu'en 2022.

Terre-Neuve-et-Labrador

Terre-Neuve-et-Labrador continue d'organiser des campagnes de sensibilisation au moyen de tableaux publicitaires, de documents imprimés et des médias. Les auditoires cibles varient selon la plateforme, mais comprennent les jeunes, les consommateurs de cannabis légal, ainsi que les parents, les éducateurs et le personnel de sensibilisation. Les agents des services communautaires de la Force constabulaire royale (FCR) de Terre-Neuve font la promotion de l'éducation et de la sensibilisation aux drogues auprès des jeunes d'âge scolaire et des enfants. Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador tient à jour le site Web suivant pour informer le public sur les [questions liées au cannabis](#).

La GRC de Terre-Neuve-et-Labrador n'a pas vu de campagne officielle à l'égard de la CFAD. Cependant, l'Unité de la communication stratégique et des relations avec les médias a régulièrement fait la promotion de communiqués de presse auprès des médias sociaux et des

chaînes sur la CFAD et les arrestations. Ces efforts visaient non seulement à éduquer le public, mais aussi à dissuader les personnes de conduire avec des facultés affaiblies par la drogue.

Territoires du Nord-Ouest

En 2021, les Territoires du Nord-Ouest se sont concentrés sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue et l'alcool, faisant la promotion de publicités contre la CFAD; comme « Don't Drive Impaired », approuvées sur les stations de radio, dans les journaux et les pages Web. Cette campagne s'est poursuivie sur d'autres forums comme sur les applications de téléphones intelligents, les publicités pour les autobus et sur les dessous de verre et les affiches dans les restaurants de la province. De plus, le ministère de l'Infrastructure du GTNO n'a pas mené de campagnes sur la conduite avec facultés affaiblies comme il l'a fait par le passé. À l'heure actuelle, le ministère de l'Infrastructure collabore avec un fournisseur pour évaluer les campagnes sur la conduite sécuritaire et proposer une nouvelle initiative qui vise à diffuser des messages informatifs et pertinents auprès de son public cible. L'évaluation a été achevée à la fin de 2021 et entre dans sa nouvelle phase de proposition qui doit être lancée en 2022.

Yukon

En 2021, la Sécurité routière de la GRC du Yukon a collaboré avec des agents d'application de la loi du Ministère de la Voirie et des Travaux publics (VTP) - Conformité des transporteurs et Code national de sécurité pour mener des activités d'application de la loi pendant quatre jours sur les véhicules utilitaires dans le nord du Yukon. Au cours de ce projet de quatre jours, les agents de l'opération « Corridor » ont parcouru plus de 3 800 kilomètres, inspectant plus de 50 véhicules commerciaux, ce qui a donné lieu à un taux moyen de violation de 40 %. De plus, la section locale de MADD à Whitehorse a régulièrement publié des campagnes médiatiques comme le projet Ruban rouge promu pendant la saison des fêtes pour promouvoir la sobriété au volant. Comme la pandémie de COVID-19 a fait obstacle à la pleine mise en œuvre des campagnes, le projet Ruban rouge n'a pas pu être exécuté dans toute son ampleur, qui consiste en des postes de contrôle par la GRC et d'autres représentants du gouvernement pour mettre en évidence les dangers de la conduite avec facultés affaiblies. VTP prépare présentement, en coordination avec le ministère de la Justice, une campagne médiatique sur la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et par la drogue. Cette campagne inclure des thématiques propres aux longs congés afin de promouvoir la conduite sobre.

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 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 continué de sensibiliser les jeunes Canadiens d'avril 2020 à mars 2021. Voici des mesures de cette campagne :

- Une nouvelle [vidéo](#) sous forme de dessin animé, conçue pour le contexte de la pandémie, montrant que la décision de ne pas conduire gelé est facile à prendre
- 64 millions d'impressions de publicité numérique, dont 5 millions sur Facebook et Instagram, 25 millions sur Snapchat, 13,5 millions sur TikTok, 19,5 millions sur YouTube et 1 million sur d'autres sites Web
- 20,7 millions de visionnements complets de la nouvelle vidéo, avec un taux de visionnement complet de 86 % sur YouTube, dépassant de loin le point de repère de 15 % du gouvernement du Canada
- Plus de 2 000 interventions avec les comptes Facebook et Instagram dédiés à la campagne
- 634 000 visites sur la page d'accueil de la campagne « Ne conduis pas gelé »

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 cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue (CFAD) comprennent l'utilisation de matériel de détection des drogues approuvé (MDDA) et de l'épreuve de coordination de mouvement, ainsi que des évaluations de reconnaissance de drogues (ERD) et des prélèvements de sang²¹ pour soutenir les accusations portées pour des infractions liées à la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. 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 des ERD, l'amélioration de la capacité de leur procurer du matériel de détection des drogues approuvé (MDDA) et l'augmentation du financement destiné au laboratoire de la GRC chargé d'effectuer des analyses toxicologiques.

²¹ Les administrations ne sont pas toutes en mesure de mettre en œuvre le prélèvement sanguin.

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 un test d'observation composé de trois éléments clés : l'épreuve consistant à marcher et à tourner, l'épreuve d'équilibre sur un pied et le test du nystagmus horizontal. Alors que l'épreuve de coordination de mouvement (ECM) est utilisée aux États-Unis depuis 1981 pour détecter la conduite avec facultés affaiblies, incluant par la drogue, au Canada, cette méthode a été officiellement approuvée en 2008 comme outil utilisé par les agents d'application de la loi pour détecter la CFAD, et une formation sur son utilisation est offerte dans toutes les provinces et tous les territoires. Bien que des recherches soient toujours en cours pour déterminer la validité scientifique des épreuves de coordination de mouvement (ECM) pour les cas de facultés affaiblies par la drogue (Porath et Beirness, 2014), une jurisprudence canadienne approfondie reconnaît leur utilisation.

La formation sur les ECM prend différentes formes. Dans certaines administrations, elle n'est offerte que dans les collèges de police (p. ex. École nationale de police du 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 sur les ECM est une composante obligatoire de la [formation](#) initiale des policiers à l'École nationale de police. Une formation additionnelle est aussi offerte aux policiers en fonction (cours de 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 les ECM sur une période de cinq ans²². L'ASFC a commencé à former les agents de ses services à l'ECM en 2018 dans le cadre de l'initiative fédérale.

Comme on peut le voir au tableau 6, le nombre d'agents formés sur les ECM a continué à diminuer en 2021, toujours en raison des restrictions imposées par les organismes de santé publique du pays pour contrer la pandémie de COVID-19.

²² Selon le rapport *Les ressources policières au Canada, 2019* de Statistique Canada, il y avait 68 718 policiers au Canada au 15 mai 2019 et 15 622 au Québec.

Tableau 6 – Nombre d’agents formés par année et coût moyen de la formation ECM par province/territoire, Canada, 2018-2021

Provinces et territoires	Nombre d’agents formés sur les ECM				Coût moyen par agent		
	2018	2019	2020	2021	2019	2020	2021
C.-B.	329	402	116	141	-	1 737 \$	3 580 \$
AB	356	348	39	35	-	886 \$	1 134 \$
SK	46	83	22	16	1 709 \$	1 652 \$	2 487 \$
MB	98	101	37	0	-	-	-
ON	2 083	1 584	512	475	1 149 \$	2 110 \$	1 873 \$
QC	NS	NS	NS	NS	-	-	-
N.-B.	279	419	11	0	-	365 \$	0
N.-É.	350	106	18	-	-	750 \$	-
Î.-P.É.²³	51	2	0	11 agents	-	-	-
T.-N.-L.	45	13	9	-	131 \$	-	543 \$
YT	19	18	2	-	-	3 494 \$	-
NT	32	37	-	-	3 000 \$	-	3 500 \$
NU	6	7	-	-	-	-	-
CANADA	3 694	3 120	766	678 (cadets non inclus)	-	-	-
ASFC	-	567	149	-	-	2 479 \$	-

Tenant compte du Québec qui forme 100 % de ses policiers sur les ECM, il y avait près de 20 000 policiers formés dans l’ensemble du pays à la fin de 2021, ce qui représente près de 21 % de tous les policiers du pays. La répartition entre les administrations est la suivante :

²³ En plus des officiers réguliers, des cadets ont été formés à l’Î.-P.É.: 37 en 2019, 32 en 2020, et 101 en 2021.

Tableau 6a – Nombre total et pourcentage d’agents formés sur les ECM par province/territoire, Canada, 2019-2021

Provinces et territoires	Nombre total d’agents formés sur les ECM en date du 31 décembre			% d’agents de police de première ligne formés sur les ECM		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
C.-B.	1 445	1 560	1 701	30 %	33 %	35,4 %
AB	1 435	1 360	1 332	25 %	24 %	23 %
SK	251	273	289	21 %	23 %	73 %
MB	455	492	492	25 %	28 %	-
ON	5 291	6 392	4 178	35 %	25 %	-
QC²⁴	10 241	10 468	10 229	100 %	100 %	100 %
N.-B.	430	430	430	41 %	41 %	41 %
N.-É.	609	627	184	90 %	34 %	-
Î.-P.É.	108	118	125	55 %	61 %	60,5 %
T.-N.-L.	244	364	136	-	44 %	38,66 %
YT	-	39	32	-	30 %	-
NT	-	27	-	-	18 %	53 %
NU	12	-	-	-	-	-
	10 280	11 682	8 899			-
CANADA	excluant le QC	Excluant le QC	Excluant le QC			
	20 521	22 150	19 128	-	-	
	incluant le QC	Incluant le QC	Incluant le QC			
ASFC	-	716	716	-	24 %	50,2 %

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

²⁴ Les données pour le Québec portent sur l’année antérieure : ainsi le nombre pour 2019 renvoie au nombre d’agents au 31 décembre 2018.

drogues différentes : les dépresseurs et les stimulants du système nerveux central, les produits 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 consommation de drogues, fournissent suffisamment de preuves pour porter des accusations de conduite avec facultés affaiblies par la drogue (Porath et Beirness, 2019).

Le *Code criminel* reconnaît le PECD de l'Association internationale des chefs de police (IACP) comme le programme de formation approuvé pour l'ECM et l'ERD pour la police canadienne et, depuis 2005, le programme est sous la gérance des Services nationaux de sécurité routière et des technologies opérationnelles de la GRC. Le PECD national 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 39 agents ont reçu une formation d'experts en reconnaissance de drogues en 2021, alors que 91 avaient été formés en 2020 et près de 400 en 2018 et 2019. À la fin de 2021, le nombre total d'experts en reconnaissance de drogues (ERD) actifs au niveau national était de 1 211, soit une légère diminution par rapport à 2020. Cela représente près de 97 % de la cible quinquennale (n=1 250) établie par les provinces et les territoires dans le cadre des ententes de financement de l'initiative fédérale. La diminution du nombre d'agents formés et du nombre total d'ERD actifs est attribuable en grande partie à l'impossibilité de tenir des séances de formation et des séances de renouvellement de la certification en raison de la pandémie de COVID-19.

Tableau 7 – Nombre d'experts en reconnaissance de drogues formés et certifiés 2018 - 2021

Provinces et territoires	ERD formés en 2018	ERD formés en 2019	ERD formés en 2020	ERD formés en 2021
C.-B.	55	63	13	17
AB	53	76	0	-
SK	17	32	0	-
MB	9	12	0	-
ON	123	127	42	-
QC	56	34	21	22
N.-B.	23	11	4	-

Provinces et territoires	ERD formés en 2018	ERD formés en 2019	ERD formés en 2020	ERD formés en 2021
N.-É.	31	15	6	-
Î.-P.É.	6	1	1	-
T.-N.-L.	9	14	3	-
YT	0	1	1	-
NT	2	1	0	-
NU	0	0	0	-
CANADA	384	387	91	39

Tableau 7a – Nombre d’ERD actifs en 2020 et 2021

Provinces et territoires	ERD actifs à la fin de 2020 ²⁵	ERD actifs à la fin de 2021
C.-B.	186	185
AB	172	160
SK	80	74
MB	43	40
ON	450	390
QC	160	186
N.-B.	51	47
N.-É.	78	67
Î.-P.É.	12	19
T.-N.-L.	41	36
YT	2	4
NT	4	3
NU	0	0
CANADA	1 279	1 211

²⁵ Ce chiffre est fourni et déclaré chaque mois par la GRC. Les ERD actifs désignent le nombre d’ERD actifs au cours d’une journée donnée. Le nombre d’ERD actif compte tous les ERD qui sont actuellement certifiés par l’AICP. Ce nombre change tous les jours à mesure puisque les certifications d’ERD expirent et se renouvellent à différents moments.

Matériel de détection des drogues approuvé (MDDA)

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

Onze provinces et un territoire ont acheté et déployé le MDDA, comme suit :

Tableau 8 – Nombre de MDDA acheté, 2018-2021

Provinces et territoires	2018	2019	2020	2021	Total
C.-B.	15	15	32	-	62
AB	6	-	0	63	69
SK	-	30	0	15	45
MB	20	0	0	25	45
ON	154	24	10	6	194
N.-É.	5	0	17	-	22 ²⁶
Î.-P.É.	-	3	3	15	20
T.-N.-L.	-	-	21	23	44
NT	2	-	-	21	23
NU	-	1	-	13	14
YK	-	-	6	-	6
Total – Canada	48	206	107	166	537

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, et ce, pour diverses raisons. Lorsque l'initiative fédérale a été lancée, il s'agissait dans la plupart des cas d'une nouvelle exigence pour 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, après la légalisation du cannabis, et s'est poursuivi pendant une bonne partie de 2019. Une entente a été conclue avec toutes les administrations

²⁶ La Nouvelle-Écosse utilise 22 appareils dont 20 ont été achetés à partir des fonds reçus de l'accord de contribution, et la GRC en a acheté 2 indépendamment.

en décembre 2019 sur la liste des indicateurs nationaux et des sources de données. Sur la base de cette entente, 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.

ECM

Avant cette initiative fédérale, les données sur l'utilisation (p. ex. fréquence, circonstances comme le jour de la semaine ou l'heure de la journée et les résultats) de l'ECM n'étaient pas recueillies par la police. Étant donné que cet outil était à la disposition des organismes d'application de la loi depuis 2009 et qu'il est souvent un outil de détection clé, répondre à ce manque était une priorité essentielle pour les hauts fonctionnaires FPT et pour le groupe de travail FPT sur la CFAD.

Depuis 2019, certaines administrations ont commencé à mettre à l'essai la mise en œuvre d'un registre des résultats de l'ECM. La GRC et l'ASFC ont également commencé à mettre en œuvre des processus de suivi chaque fois que l'ECM est administrée à un conducteur.

En 2021, il y a beaucoup plus de données disponibles sur l'ECM. En Colombie-Britannique, en raison de l'utilisation par la GRC d'un système de collecte de données différent des autres détachements, aucune donnée sur l'utilisation et les résultats de l'ECM n'est actuellement disponible. Dans toutes les administrations, sauf l'Ontario et le Québec, les données comprennent les résultats des forces policières et des forces non policières de la GRC (p. ex. municipales), à l'exception des trois territoires où la GRC est la seule police. Les données présentées ci-dessous font état de tous les cas connus où l'ECM a été utilisé comme outil de dépistage, et ne font état de mauvais rendement que dans les cas où des drogues étaient en cause. Les données sont les suivantes :

Alberta

L'ECM a été utilisé 123 fois, et le conducteur a obtenu de mauvais résultats dans 88 cas (71 %)

Saskatchewan

L'ECM a été utilisé 45 fois, et le conducteur a obtenu de mauvais résultats dans 35 cas (69 %)

Manitoba

L'ECM a été utilisé 19 fois, et le conducteur a obtenu de mauvais résultats dans 13 cas (68 %) dont 6 en raison de drogues.

Ontario (PPO seulement)

L'ECM a été utilisé dans 523 cas, et le conducteur a obtenu de mauvais résultats dans 411 cas (78 %) dont 371 en raison de drogues.

Québec (SQ seulement)

L'ECM a été utilisé 767 fois, et 24 % des cas ont mené à des arrestations.

Nouveau-Brunswick

L'ECM a été utilisé 36 fois (17 fois par la police municipale et 19 fois par la GRC). Dans 47 % des cas le conducteur a obtenu de mauvais résultats (32 % pour la police municipale et 71 % pour la GRC).

Nouvelle-Écosse

L'ECM a été utilisé 29 fois (20 fois par la police municipale et 9 fois par la GRC), menant chaque fois à une évaluation d'ERD.

Île-du-Prince-Édouard²⁷

Pour ce qui concerne les 39 évaluations rapportées, 32 ont été menées par les corps policiers municipaux et dans chaque cas le conducteur a obtenu de mauvais résultats, et 7 ont été menées par la GRC, et le conducteur a obtenu de mauvais résultats dans 6 cas (85 %)

Terre-Neuve-et-Labrador

L'ECM a été utilisé 26 fois, et dans 17 cas (65 %), le conducteur a obtenu de mauvais résultats.

Nunavut

L'ECM a été utilisé 5 fois, et dans 2 cas (40 %), le conducteur a obtenu de mauvais résultats.

Territoires du Nord-Ouest

L'ECM a été utilisé 6 fois, et dans 2 cas (33 %), le conducteur a obtenu de mauvais résultats.

²⁷ On ne connaît pas le nombre total de fois où l'ECM a été utilisé puisque tous les services de police n'ont pas mis en place de système permettant de comptabiliser tous les cas.

Yukon

L'ECM a été utilisé 5 fois, et dans 4 cas (80 %), le conducteur a obtenu de mauvais résultats.

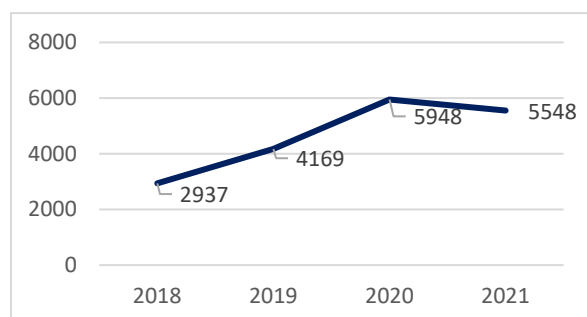
Il est intéressant de noter que la proportion de cas où le conducteur a eu de mauvais résultats varie considérablement. Cela est très probablement dû au fait que la fréquence d'utilisation et les résultats ne sont pas toujours communiqués. Néanmoins, il y a clairement des progrès importants dans la couverture des données à travers le pays.

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 certifiés 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.

En dépit d'une légère diminution en 2021 par rapport à 2020 (5 548 contre 5 948), le nombre d'ERD menées annuellement a presque doublé depuis 2018, passant de 2 937 à 5 548. De même, le nombre moyen d'évaluations par ERD a augmenté de façon significative, et cette tendance s'est poursuivie en 2021.

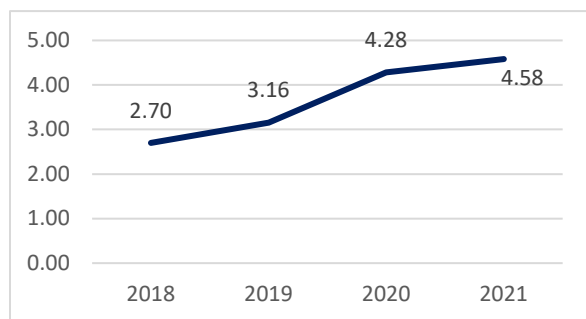
Figure 2 – Nombre total d'évaluations opérationnelles de l'expert en reconnaissance de drogues (annuel)



Année **Nombre total d'évaluations opérationnelles d'ERD**

2018	2 937
2019	4 169
2020	5 948
2021	5 548

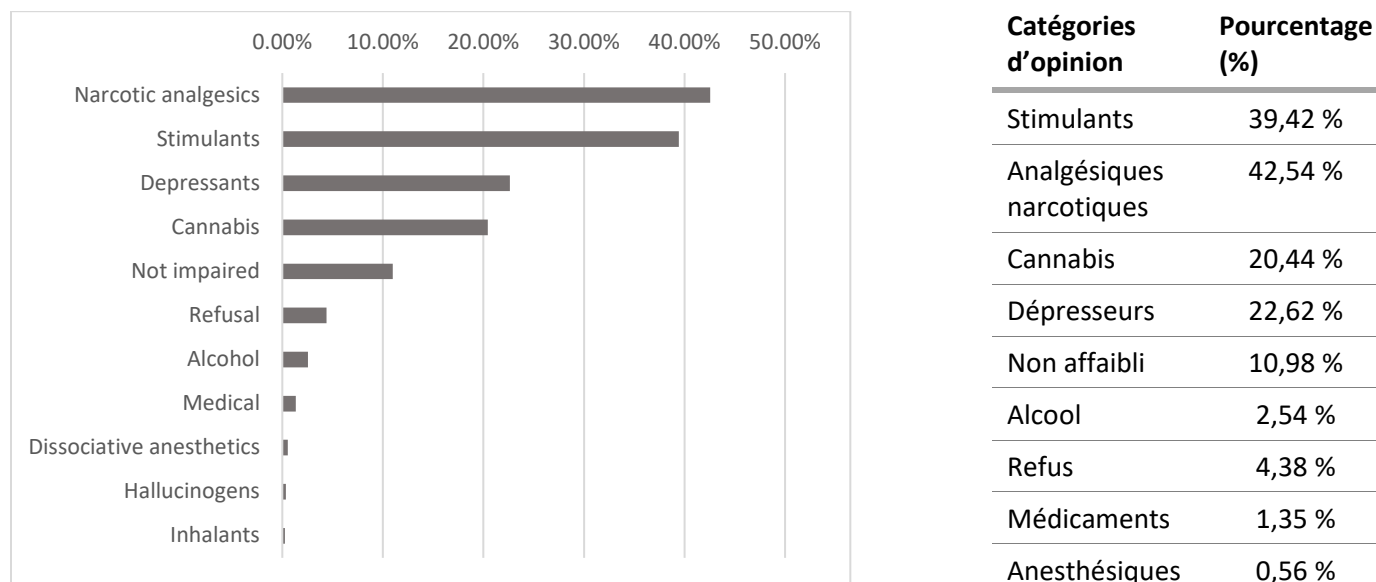
Figure 3 – Nombre moyen d'évaluations par ERD (annuel)



Année	Nombre moyen d'évaluations par ERD
2018	2,70
2019	3,16
2020	4,28
2021	4,58

La plupart des opinions de catégories de substances formées par les ERD ont augmenté en 2020.²⁸ Toutefois, le cannabis a diminué 1 249 à 1 136 et est maintenant au quatrième rang, derrière les stimulants, analgésiques, et dépresseurs. La figure 3 ci-dessous présente les catégories d’opinion des ERD pour 2021.

Figure 4 - Évaluations d’ERD : Fréquence des catégories d’opinion, Canada, 2021



Il convient de noter que les tableaux ci-dessous représentent le nombre total de fois où une catégorie de substances a été formée par l’ERD, et non le total des incidents. De plus, un même incident peut mener à identifier plusieurs catégories de substances.

²⁸ En effet, l’ERD détermine s’il y a faculté affaiblie selon la catégorie de substances, et non une drogue spécifique.

Tableau 9 – Fréquence de la catégorie d'opinion de l'ERD selon la province – Données du PCED national de la GRC, 2018²⁹

	C.-B.	AB	SK	MB	ON	QC ³⁰	N.-B.	N.-É.	Î.-P.É.	NFLD	YK	T.N.-O.	NU	Total
Dépresseurs	111	76	34	18	100	NS ³¹	22	32	7	29	0	0	0	429
Stimulants	247	66	25	9	87	NS	15	15	5	15	0	0	0	484
Hallucinogènes	0	0	2	0	4	NS	0	1	0	1	0	0	0	8
Anesthésiques dissociatifs	4	1	1	1	4	NS	0	0	0	0	0	0	0	11
Analgésiques narcotiques	199	69	32	6	100	NS	28	20	15	13	1	0	0	483
Cannabis	113	95	28	12	120	NS	22	35	7	18	0	1	0	451
Inhalants	1	0	0	0	1	NS	0	0	0	0	1	0	0	3
Médicaments	9	1	2	0	6	NS	1	4	1	2	0	0	0	26
Boissons alcoolisées	14	8	7	1	15	NS	4	9	0	7	0	0	0	65
Utilisation bénéfique non altérée	25	40	6	6	66	NS	16	16	6	9	1	0	0	191
Refus	28	36	1	4	8	NS	1	3	0	1	0	0	0	82
Total	751	392	138	57	511	-	109	135	41	95	3	1	0	2 333

²⁹ Ces chiffres ne reflètent pas seulement une substance en particulier et peuvent comprendre des cas d'utilisation de multiples drogues.

³⁰ Aucune donnée d'évaluation disponible pour Québec pour l'année 2018. Les données fournies pour le tableau de 2018 ont été compilées à partir de la base de données nationale des ERD et ne reflètent pas les chiffres d'évaluation exacts compte tenu des diverses lacunes en matière de rapports.

³¹ NS = Non signalé

Tableau 10 – Fréquence de la catégorie d’opinion de l’ERD selon la province – Données du PCED national de la GRC, 2019³²

	C.-B.	AB	SK	MB	ON	QC	N.-B.	N.-É.	Î.-P.É.	NFLD	YK	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	NS	34	NS	3	NS	1	2	0	0	0	55
Boissons alcoolisées	33	7	4	1	27	NS	1	NS	NS	0	0	0	0	73
Utilisation bénéfique non altérée	28	29	9	8	278	227	19	60	7	11	0	1	0	677
Refus	20	29	3	NS	45	32	5	11	NS	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	NS	433	247	21	23	6	17	1	0	0	1 144

³² Ces chiffres ne reflètent pas seulement une substance en particulier et peuvent comprendre des cas d’utilisation de multiples drogues.

Tableau 11 – Fréquence de la catégorie d'opinion de l'ERD selon la province – Données du PCED national de la GRC, 2020³³

	C.-B.	AB	SK	MB	ON	QC	N.-B.	N.-É.	Î.-P.É.	NFLD	YK	T.N.-O.	NU	Total
Dépresseurs	219	55	39	9	371	441	27	33	6	40	-	0	0	1 240
Stimulants	541	85	52	11	474	591	41	18	15	22	-	0	0	1 850
Hallucinogènes	0	1	0	1	9	13	0	0	0	0	-	0	0	24
Anesthésiques dissociatifs	7	1	0	0	22	27	1	1	0	0	-	0	0	59
Analgésiques narcotiques	497	108	38	9	829	86	35	34	11	27	-	0	0	1 674
Cannabis	205	74	61	11	445	356	32	24	13	28	-	0	0	1 249
Inhalants	1	0	0	0	6	1	0	0	0	0	-	0	0	8
Médicaments	21	5	2	NS	49	21	5	0	1	0	-	0	0	104
Boissons alcoolisées	21	20	15	0	30	157	5	9	0	0	-	0	0	257
Utilisation bénéfique non altérée	56	52	33	6	380	217	30	11	9	13	-	0	0	807
Refus	NS	37	0	NS	106	65	6	4	0	5	-	0	0	223
Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	7 495
Plusieurs drogues	541	26	31	9	865	334	42	32	15	33	NS	0	0	1 928

³³ Ces chiffres ne reflètent pas seulement une substance en particulier et peuvent comprendre des cas d'utilisation de multiples drogues.

Tableau 12 – Fréquence de la catégorie d'opinion de l'ERD selon la province – Données du PCED national de la GRC, 2021³⁴

	C.-B.	AB	SK	MB	ON	QC	N.-B.	N.-É.	Î.-P.É.	NFLD	YK	T.N.-O.	NU	Total
Dépresseurs	224	60	14	5	503	375	19	25	14	15	1	NS	NS	1 255
Stimulants	668	58	17	2	847	505	36	17	10	21	7	NS	NS	2 188
Hallucinogènes	4	1	0	1	6	7	0	1	0	1	0	NS	NS	21
Anesthésiques dissociatifs	7	1	0	0	15	7	0	0	0	1	0	NS	NS	31
Analgésiques narcotiques	713	131	47	7	1 278	97	26	22	14	18	8	NS	NS	2 361
Cannabis	222	43	32	7	524	225	21	27	11	22	2	NS	NS	1 136
Inhalants	0	0	0	0	5	5	0	4	0	0	-	NS	NS	14
Médicaments	7	7	0	0	28	24	4	2	0	3	0	NS	NS	75
Boissons alcoolisées	20	2	3	1	30	77	2	3	1	2	0	NS	NS	141
Utilisation bénéfique non altérée	47	25	4	3	316	146	13	18	14	23	1	NS	NS	610
Refus	47	28	4	1	106	44	8	NS	1	4	1	NS	NS	244
Total	1 959	356	121	27	3 858	1 512	129	119	55	113	20	NS	NS	8 269
Plusieurs drogues	701	25	30	4	1 007	240	26	19	10	47	7	NS	NS	2 116

NS = Non signalé

Lorsqu'il est considéré seul, le cannabis représentait 19 % des catégories d'opinions en 2018 et 2019, 16 % en 2020 et 14 % en 2021.

³⁴ Ces chiffres ne reflètent pas seulement une substance en particulier et peuvent comprendre des cas d'utilisation de multiples drogues.

MDDA

Comme il a été mentionné plus tôt, onze administrations ont acheté du MDDA depuis son approbation, mais toutes ne l'ont pas utilisé. Les données sur l'utilisation du MDDA par les organismes d'application de la loi pour 2021 ont été déclarées par sept provinces (Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador) comme suit³⁵ :

- Alberta : utilisé 8 fois, 4 résultats positifs (50 %)
- Saskatchewan : utilisé 485 fois, 257 résultats positifs (53 %)
- Manitoba : utilisé 44 fois (39 par la GRC, 5 par le Service de police de Winnipeg), 39 (89 %) résultats positifs pour le cannabis seul ou en association avec la cocaïne
- Ontario : utilisé 30 fois, 20 (67 %) résultats positifs
- Nouvelle-Écosse : utilisé 67 fois par la GRC, avec 67 (100 %) résultats positifs pour le THC (seul ou en combinaison)
- Île-du-Prince-Édouard : utilisées 17 fois (y compris 4 fois par la GRC), 12 (71 %) résultats positifs
- Terre-Neuve : utilisé 32 fois, 100 % résultats positifs

Il semble y avoir un niveau croissant d'utilisation du MDDA dans les provinces qui ont acheté le matériel. La proportion de résultats positifs (c.-à-d. une drogue affaiblissant les facultés détectée au-delà des niveaux autorisés) variait de 50 % à 100 %.

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). Les données pour 2021 sont plus faibles en raison du fait que les laboratoires de toxicologie concentraient leurs ressources sur la pandémie de COVID-19. De plus, en raison de contraintes de ressources ainsi que des délais pour obtenir les résultats, il est vraisemblable qu'il manque une quantité significative de données.

³⁵ Toutes les provinces n'ont pas fourni de résultats spécifiques selon le type de substance

Le Tableau 13 présente le nombre total d'analyses sanguines demandées par type d'analyse et les données reçues des laboratoires de la GRC (ceux de l'Ontario et du Québec ne sont pas incluses). Dans plusieurs cas, les rapports d'analyse sont encore en cours.

Tableau 13 – Nombre d'analyses de sang en laboratoire demandées pour la CFAD selon le type et la province, 2019-2021

	Analyses de drogues et alcool demandées			Analyses de drogues seulement demandées			Total		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
C.-B.	48	47	18	63	60	41	111	107	59
AB	56	55	7	122	122	20	178	177	27
SK	33	19	6	28	24	22	61	43	28
MB	23	27	9	56	33	10	79	60	19
ON	17	18	4	8	8	7	25	26	11
N.-É.	8	9	7	51	11	18	59	20	25
Î.-P.É.	5	3	0	18	19	6	23	22	6
T.-N.-L.	6	8	6	9	12	14	15	20	20
NT	1	1	0	0	0	1	1	1	1
NU	1	0	0	0	0	0	1	0	0
YK	0	0	0	0	1	0	0	1	0
Total	198	187	57	355	290	139	553	477	196

*11 cas ont été supprimés, car le type d'analyse demandé n'a pas été précisé.

Parmi les cas où une analyse sanguine a été requise, le tableau ci-dessous présente les données sur la fréquence des cas où l'analyse a révélé la présence d'une drogue aux niveaux de concentration prescrits dans la réglementation. Lorsque l'analyse sanguine s'est avérée négative pour les drogues, il se peut que ces cas impliquaient une combinaison de drogues et d'alcool et qu'ils étaient donc positifs pour l'alcool.

Tableau 14 – Limite « per se »³⁶ de fréquence de drogues, 2019-2020

	2019		2020	
	<i>n</i>	%	<i>n</i>	%
THC	140	44,7 %	49	38,3 %
Méthamphétamine	89	28,4 %	49	38,3 %
Cocaïne	29	9,3 %	14	10,9 %
Négatif - Aucune drogue décelée	25	8,0 %	8	6,3 %
GHB³⁷	14	4,5 %	5	3,9 %
Métabolite de THC	11	3,5 %	0	0,0 %
Kétamine	4	1,3 %	2	1,6 %
LSD	1	0,3 %	1	0,8 %
Total	313	100 %	128	100 %

Le tableau suivant montre la prévalence de THC en fonction des divers niveaux de concentration prescrits par la réglementation, lorsque l'analyse sanguine a révélé la présence de THC. Les données ne sont pas spécifiques à l'ECM et ne montrent que la fréquence de concentration selon chaque catégorie. Il peut y avoir plusieurs niveaux per se pour chaque incident.

Tableau 15 – Concentration de THC dans le sang, 2019-2020^{38,39}

	2019		2020	
	<i>n</i>	%	<i>n</i>	%
≥5 ng/ml	72	51,4 %	27	55,1 %
≥2 ng/ml et < 5 ng/ml	44	31,4 %	12	24,5 %
<2 ng/ml	24	17,1 %	10	20,4 %
Total	140	100,0 %	49	100 %

³⁶ Le tableau de la limite « per se » de fréquence de drogues affiche la fréquence des drogues qui sont visées par les infractions relatives à la concentration de drogues dans le sang reconnues dans le *Code criminel*. Il peut y avoir plus d'une drogue ou d'une catégorie de drogues par rapport toxicologique.

³⁷ La limite « per se » de fréquence de drogues du GHB ne précise pas si la concentration de GHB était supérieure ou inférieure à la limite de 5 mg/l dans le sang. Elle est seulement signalée comme prévalence.

³⁸ En 2019 et 2020, aucun résultat toxicologique n'était disponible pour 419 et 428 cas.

³⁹ L'infraction mixte relative à la concentration de THC dans le sang est établie à ≥ 5 nanogrammes (ng) par millilitre de sang. L'infraction punissable par voie de déclaration sommaire de culpabilité pour la concentration de THC dans le sang est établie entre ≥2 et <5 ng par millilitre de sang.

Le tableau 15 fournit la fréquence des catégories de drogues révélées par l'analyse sanguine. Ces données n'incluent que la fréquence des drogues qui ne font pas partie de celles ayant un niveau de concentration prescrit. Ainsi, puisque la cocaïne fait partie des drogues à concentration prescrite, elle a été exclue de ce tableau même s'il s'agit d'un stimulant; elle se retrouvera plutôt au tableau 9. Un même incident peut impliquer plusieurs catégories de drogues et de drogues à concentration prescrite.

Tableau 16 – Fréquence des catégories des drogues⁴⁰ 2019-2021

	2019		2020	
	<i>n</i>	%	<i>n</i>	%
Stimulants	86	41,7 %	5	55,6 %
Dépresseurs	46	22,3 %	3	33,3 %
Analgésiques narcotiques	34	16,5 %	1	11,1 %
Boissons alcoolisées	35	17,0 %	0	0,0 %
Hallucinogènes	2	1,0 %	0	0,0 %
Anesthésiques dissociatifs	2	1,0 %	0	0,0 %
Inhalants	1	0,5 %	0	0,0 %
Total	206	100,0 %	9	100,0 %

⁴⁰ Le tableau de la fréquence des catégories des drogues indique la fréquence des drogues classées dans cette catégorie, mais qui ne font pas partie des drogues visées par la limite « per se », p. ex. la catégorie des stimulants exclurait la cocaïne puisqu'elle est déclarée dans le tableau de la fréquence des drogues visées par la limite « per se ».

Résultats

Accusations⁴¹

L'article Juristat 2021 de Statistique Canada sur la conduite avec facultés affaiblies (Perreault, 2021) indique que le taux de tous les incidents de conduite avec facultés affaiblies classés par mise en accusation est généralement en baisse; il était de près de 90 % en 1989, d'environ 71 % en 2015, de 63 % en 2018 et de 56 % en 2019. Une proportion encore plus faible d'incidents de CFAD sont classés avec mise en accusation : 57 % en 2018 et 49 % en 2019. Cela peut s'expliquer en partie par l'augmentation du recours aux sanctions administratives dans les cas de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool plutôt qu'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 présentées ci-dessous et qui proviennent des rapports annuels des provinces et des territoires pour l'année 2020 ne représentent sans doute pas la totalité des mises en accusation pour la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. Les mises en accusation pour la conduite avec facultés affaiblies par la drogue analysées dans cette section comprennent : 320.14(1)a), c), d) et 320.14(4). De plus, et c'est le plus important, les données provinciales et territoriales sur l'alinéa 320.14(1)a) comprennent des cas de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool, ce qui introduit un biais dans les conclusions. Les mises à jour fournies par les administrations pour 2021 sont les suivantes :

- En Colombie-Britannique, 2 577 accusations ont été portées en vertu des alinéas 320.14(1)a), c), d) ou du paragraphe 320.14(4), dont 574 accusations spécifiques à la conduite avec facultés affaiblies par la drogue ou par une combinaison de drogues et d'alcool.
- En Alberta, il y a eu 540 mises en accusation en vertu des alinéas 320.14(1)a), c), d), ou du paragraphe 320.14(4).

⁴¹ Il faut noter que les processus de mise en accusation varient selon les provinces, et que en Colombie Britannique, au Québec et au Nouveau-Brunswick, les procureurs de la couronne font une première évaluation avant de décider si des mises en accusation sont pertinentes.

- En Saskatchewan, 3 190 accusations ont été portées en vertu des alinéas 320.14(1)a), c), d) ou du paragraphe 320.14(4).
- Au Manitoba, il y a eu 194 mises en accusation en vertu des alinéas 320.14(1)a), c), d), ou du paragraphe 320.14(4).
- En Ontario, il y a eu 4 382 mises en accusation en vertu des alinéas 320.14(1)a), c), d), ou du paragraphe 320.14(4).
- Au Nouveau-Brunswick, un total de 59 accusations ont été portées en vertu des alinéas 320.14(1)a), c), d) ou du paragraphe 320.14(4), dont 49 ont été portées par la GRC.
- En Nouvelle-Écosse il y a eu 1 495 mises en accusation en vertu des alinéas 320.14(1)a), c), d), ou du paragraphe 320.14(4).
- Aux T-N.O, il y a eu 105 accusations portées en vertu des alinéas 320.14(1)a), c), d) ou du paragraphe 320.14(4).
- Au Yukon, il y a eu une accusation portée en vertu des alinéas 320.14(1)a), c), d) ou du paragraphe 320.14(4).

Jeunes accusés de conduite avec facultés affaiblies

Une équipe de recherche a mené une étude commandée par le Centre canadien de lutte contre les toxicomanies (CCLT) pour examiner les répercussions de la légalisation du cannabis sur les jeunes, en particulier les jeunes vulnérables⁴². L'un des éléments examinés était la conduite avec facultés affaiblies par la drogue.

Les auteurs ont examiné les accusations liées à la conduite avec facultés affaiblies par la drogue à partir de données de Statistique Canada. Les accusations datant d'avant l'entrée en vigueur de la légalisation comprenaient la conduite d'un véhicule avec facultés affaiblies par la drogue. Les accusations après la légalisation comprenaient : 1) la conduite d'un véhicule avec facultés affaiblies par la drogue, 2) la conduite d'un véhicule avec facultés affaiblies par la drogue et l'alcool, et 3) la conduite d'un véhicule avec facultés affaiblies (non précisé).

Les données indiquent que les accusations de conduite avec facultés affaiblies (à noter que cela comprend toutes les drogues, pas seulement le cannabis, ainsi que la combinaison d'alcool et de drogues) au Canada, ont augmenté considérablement après la légalisation du cannabis. En

⁴² Owusu-Bempah, A., Wortley, S. et Schlapak, R., (2021) What's changed? Cannabis Legalization and Youth Contact with the Justice System.

2015, seulement 2 549 accusations de conduite avec facultés affaiblies ont été portées. En 2019, ce chiffre était passé à 11 958 accusations, soit une augmentation de 369 %.

Tableau 17 – Accusations de CFAD au Canada, avant la légalisation (2015-2017) et après la légalisation (2019-2021), par groupe d'âge⁴³

Groupe d'âge	Année						Changement (%) 2015 - 2021
	Pré-légalisation			Post-légalisation			
	2015	2016	2017	2019	2020	2021	
12-17	56	54	59	77	57	49	-12,50
18-24	578	698	711	673	885	638	10,38
25-34	826	957	1 085	1 242	1 882	1 734	109,93
35+	1 134	1 230	1 305	1 927	2 476	2 658	134,49
Total	2 594	2 939	3 160	3 919	5 300	5 079	95,80

Les accusations de CFAD ont connu une hausse importante dans toutes les provinces et tous les territoires après la légalisation⁴⁴, à l'exception du Yukon et du Nunavut. Toutefois, l'ampleur de cette augmentation variait considérablement selon la région et le groupe d'âge. Trois provinces (Terre-Neuve-et-Labrador, Nouveau-Brunswick et Manitoba) ont connu des augmentations de moins de 100 %. Cinq régions (Île-du-Prince-Édouard, Québec, Saskatchewan, Colombie-Britannique et Territoires du Nord-Ouest) ont connu des augmentations entre 100 % et 200 %. Deux provinces (Nouvelle-Écosse et Alberta) ont connu une augmentation des accusations de conduite avec facultés affaiblies entre 200 % et 500 %. L'Ontario a de loin connu la plus forte augmentation des accusations de conduite avec facultés affaiblies après la légalisation : de seulement 439 en 2015 à 6 334 en 2019, soit une augmentation de 1 185 % des accusations de conduite avec facultés affaiblies (drogues) au cours de cette période de cinq ans.

Les jeunes âgés de 12 à 17 ans représentent une faible minorité des personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies (moins de 3 % pendant la période à l'étude). Même si ce groupe d'âge a également connu une augmentation importante des accusations de conduite avec facultés affaiblies à la suite de la légalisation du cannabis, elle a été de loin inférieure à

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ Ainsi qu'il en a été fait mention plus tôt dans ce rapport, il est possible que l'ajout de nouveaux outils et la plus grande sensibilisation des policiers à la détection de la CFAD expliqueraient ces augmentations au moins pour partie.

celle des jeunes plus âgés. En 2015, avant la légalisation du cannabis, seulement 54 accusations de conduite avec facultés affaiblies ont été portées contre de jeunes contrevenants. Ce chiffre passe à seulement 127 accusations en 2019, soit une augmentation de 135 %. Chez les jeunes âgés de 18 à 24 ans, en revanche, le taux a augmenté de 258 %.

Seulement sept des treize provinces et territoires – Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse, Québec, Ontario, Manitoba, Alberta et Territoires du Nord-Ouest – ont connu une augmentation des accusations de conduite avec facultés affaiblies des jeunes après la légalisation. Dans toutes les autres régions, les chiffres sont demeurés stables ou ont connu une diminution après la légalisation. Après la légalisation, les Territoires du Nord-Ouest ont le taux d'accusation de conduite avec facultés affaiblies le plus élevé chez les jeunes (59,1 pour 100 000 habitants). Le taux d'accusation des jeunes après la légalisation est supérieur à la moyenne nationale (5,2 pour 100 000 habitants) pour l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse, le Québec et l'Alberta. Les taux d'accusation dans les autres provinces et territoires sont inférieurs à la moyenne nationale.

Déclarations de culpabilité

Au cours de la période examinée dans le rapport Juristat de 2019 de Statistique Canada sur la conduite avec facultés affaiblies (2010/2011 à 2018/2019) [Perreault, 2021], les cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue (64 %) étaient moins susceptibles d'entraîner une déclaration de culpabilité (par plaidoyer ou décision) que les incidents de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool (82 %). Toutefois, la proportion d'accusations de conduite avec des facultés affaiblies par la drogue ayant abouti à un verdict de culpabilité a augmenté au cours de la même période, passant de 64 % en 2010-2011 à 70 % en 2018-2019.

Compte tenu du temps nécessaire pour traiter les accusations de conduite avec facultés affaiblies par la drogue devant les tribunaux (médiane à 115 jours en 2018-2019; Perreault, 2021:2022), peu d'administrations ont présenté des données sur les condamnations pour conduite avec facultés affaiblies par la drogue dans leur rapport annuel, et elles étaient incomplètes dans la plupart des cas. En effet le temps requis pour compléter une enquête (incluant les résultats des analyses toxicologiques) est l'un des facteurs contribuant à un taux de déclaration de culpabilité plus faible en matière de CFAD comparativement à la conduite avec faculté affaiblie par l'alcool. Il est très rare qu'un dossier aboutira la même année que l'occurrence de l'incident, sauf lorsque l'accusé plaidera coupable. Le délai de traitement de ces

dossiers signifie qu'ils seront jugés l'année suivante, et pourront résulter en une déclaration de culpabilité.

Il convient également de noter que les condamnations en vertu de l'alinéa 320.14a) comprennent un certain nombre de cas (probablement la majorité) où l'alcool était également en cause.

Les données présentées par les administrations pour 2021 sont les suivantes :

- En Colombie-Britannique, il y a eu 2 141 condamnations en vertu des alinéas 320.14a), c) ou d), avec un taux de condamnation de 89 %.
- En Alberta, il y a eu 86 condamnations en vertu des alinéas 320.14a), c) ou d), avec un taux de condamnation de 15,93 %.
- En Saskatchewan, il y a eu 694 condamnations en vertu des alinéas 320.14a), c) ou d), avec un taux de condamnation de 29 %.
- En Ontario, il y a eu 4 276 condamnations en vertu de 320.14a), c) ou d) en 2020⁴⁵.
- En Nouvelle-Écosse, il y a eu 171 condamnations en vertu des alinéas 320.14a), c) ou d), avec un taux de condamnation de 12 %.
- Aux T-N.O, il y a eu 4 condamnations, toutes en vertu de 320.14a)
- Au Yukon, il y a eu 16 condamnations en vertu des alinéas 320.14a), c) ou d).

Pénalités et peines

Le rapport Juristat sur la conduite avec facultés affaiblies (Perreault, 2021:21) indique qu'au cours de la période de neuf ans allant de 2010 à 2019, les peines imposées le plus souvent pour conduite avec facultés affaiblies étaient des amendes et une interdiction de conduire, les amendes pour conduite avec facultés affaiblies par la drogue étant légèrement plus basses en moyenne que pour les cas de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool.

Les administrations suivantes ont fourni des données sur les condamnations et les sanctions administratives imposées sous le régime criminel ou administratif pour 2021:

⁴⁵ Ces données ont été fournies avec le consentement de la Cour de justice de l'Ontario (CJO) aux fins de ce rapport. Elles ne devraient pas être utilisées à d'autres fins ou partagées avec d'autres personnes ou organisations sans le consentement de l'OCJ.

- En Colombie-Britannique, 1 % des condamnations ont abouti à une peine d'emprisonnement, tandis que 32 % ont abouti à des amendes et 9 % à une ordonnance de probation. Dans tous les cas où une mesure administrative était imposée, il s'agissait toujours d'une combinaison de diverses mesures (suspension de permis, saisie du véhicule, amende, etc.).
- En Alberta, 52 condamnations ont abouti à une peine d'emprisonnement, 36 à une amende et 18 à une ordonnance de probation.
- En Saskatchewan, il y a eu 101 peines d'emprisonnement, 587 amendes, 279 ordonnances de probation et 684 suspensions de permis de conduire.
- En Ontario, les amendes demeurent la peine la plus grave imposée, ce qui représente 73 % de tous les cas de condamnation. La probation représentait 14 % de tous les cas de condamnation, l'ordonnance de sursis 10 %, et une peine de détention seule représentait 7 % de toutes les condamnations en 2021. La détention a été prononcée dans 281 cas, et les amendes dans 3 135. En outre, il y a eu 21 563 sanctions administratives imposées aux conducteurs aux facultés affaiblies par la drogue.

Tableau 18 – Sanctions administratives en matière de CFAD, Ontario, 2018-2021

Type de Suspension	Description	Total			
		2018	2019	2020	2021
Suspension de permis de conduire	Suspension 90 jours lorsque BAC > 0.08%	12 644	13 473	12 277	12 908
Suspension de permis de conduire, BAC 90 jours, ERD	Suspension 3, 7, ou 30 jours lorsque BAC > 0.05%	7 287	6 683	4 904	4 946
Court terme – ECM	Suspension 90 jours lorsque ERD détermine facultés affaiblies	864	1 230	2 197	2 555
Zero BAC, Novice	Suspension 3, 7 ou 30 jours lorsque ECM non réussi	165	140	111	179
Zero BAC, moins de 22 ans	Suspension 3, 7 ou 30 jours pour les conducteurs novices lorsque présence d'alcool	301	526	542	638
Zero drogues, Novice	Suspension 3, 7, ou 30 jours pour les conducteurs novices de moins de 22 ans lorsque présence d'alcool	63	139	108	89
	Suspension de 3, 7 ou 30 jours suspension pour les conducteurs	6	63	104	110

Type de Suspension	Description	Total			
		2018	2019	2020	2021
	novices lorsque détection au moyen de MADD*				
Zero drogues, moins de 22 ans	Suspension de 3, 7 ou 30 jours pour les conducteurs de moins de 22 ans non-novices lorsque drogues détectées au moyen de MADD	6	15	16	15
Zero BAC, véhicule commercial	Suspension 3 jours pour conducteurs de véhicule commercial lorsque présence d'alcool	43	110	103	97
Zero drogues, véhicule commercial	Suspension 3 jours pour conducteurs de véhicule commercial lorsque présence de drogues détectée au moyen de MADD	4	11	20	26
Total		21 383	22 390	20 382	21 563

- En Nouvelle-Écosse, la suspension du permis de conduire était aussi la peine la plus souvent imposée (156 cas). En outre, les condamnations ont donné lieu à 141 amendes, à 10 peines avec sursis, à 38 ordonnances de probation et à 24 détentions. En 2021, 119 mesures administratives pour infractions relatives à la CFAD ont été imposées.
- Au Yukon, la peine la plus courante des condamnations pour conduite avec facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue était une interdiction de conduire de 1 à 2 ans et des amendes allant de 1 000 \$ à 3 000 \$. En 2021, il y a eu 134 amendes émises, 51 cas de détention, 41 peines avec sursis et sursis au prononcé de la peine, 18 ordonnances de probation et 9 autres décisions de justice.

Analyse et conclusions

Dans la plupart des administrations du Canada, 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 à la hausse des cas de conduite avec facultés affaiblies par la drogue au cours des 10 à 12 dernières années et le cannabis est l'une des catégories de drogue les plus souvent détectées.

D'un côté, il y a des indicateurs préoccupants. 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. De plus, 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 des facultés affaiblies par la drogue, seuls 25 % des Canadiens interrogés dans l'enquête canadienne sur le cannabis croient qu'il est très probable qu'ils se feront prendre s'ils conduisent avec les facultés affaiblies par le cannabis. Et même si les données déclarées par la police indiquent une diminution importante du nombre total d'incidents de conduite avec des facultés affaiblies au cours des dix dernières années, la proportion d'incidents de conduite avec facultés affaiblies par la drogue déclarés par la police a considérablement augmenté, passant d'environ 2 % du nombre total en 2009 à environ 11 % en 2021. Il est possible que l'augmentation de la proportion d'incidents de conduite avec des facultés affaiblies par la drogue déclarés par la police soit davantage liée à une sensibilisation accrue et à l'augmentation de la formation et des nouvelles capacités de détection et d'enquête parmi le personnel d'application de la loi qu'à des tendances du comportement réel de conduite après la consommation de cannabis et/ou d'autres drogues. Un autre résultat inquiétant a été fourni par l'étude de la C.-B. montrant une prévalence accrue de conducteurs blessés avec des taux de THC dans le sang dans les limites prescrites ou dépassant ces limites après la légalisation. Les données des années à venir sur les tendances des comportements autodéclarés et détectés pourraient aider à déterminer s'il y a effectivement davantage de personnes qui conduisent avec des facultés affaiblies par la drogue.

De l'autre côté, 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 ont peut-être contribué à modifier 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 altère les capacités de conduite. En particulier, la proportion de Canadiens qui déclarent conduire après avoir consommé du cannabis a continué de diminuer en 2021.

Il n'est pas possible de déterminer si les niveaux actuels de capacité d'application de la loi pour détecter et décourager efficacement la conduite avec des facultés affaiblies par la drogue sont suffisants. Quoiqu'il en soit, malgré l'arrêt imposé par la pandémie de COVID-19 en 2020, il y a eu une augmentation importante du renforcement des capacités des organismes d'application de la loi grâce à une formation améliorée sur les ECM, l'ERD et l'utilisation de MDDA. Il y a près de 20 000 agents formés à l'ECM, soit un nombre inférieur à celui de 2020, en raison des répercussions continues de la pandémie sur les activités de formation. Les données sur l'utilisation de l'ECM sont maintenant recueillies par un plus grand nombre d'administrations que les années précédentes, et montrent des résultats significatifs au niveau du dépistage des conducteurs qui ont récemment consommé du cannabis. Onze des treize administrations ont maintenant acquis du MDDA et son utilisation augmente, ce qui donne une corrélation généralement élevée avec d'autres enquêtes sur les conducteurs, que ce soit par analyse d'échantillons de sang ou par une ERD. On peut s'attendre à ce que leur utilisation augmente à mesure que les organismes d'application de la loi se familiarisent davantage avec ces outils. Les données indiquent qu'il y avait 1 211 ERD actifs à tout moment en 2021, comparativement à 1 150 en 2020. De plus, les données sur l'utilisation des ERD montrent qu'elle a continué à augmenter en 2021, 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 certifiés pour l'ERD a augmenté d'environ 51 % entre 2018 et 2021. Les agents ont mené 5 548 ERD en 2021, soit une légère diminution par rapport à 2020. La proportion d'opinions de catégorie des ERD est variable, mais tend à être plus élevée pour les « drogues » en général que pour le cannabis en particulier.

De plus, les données dont on dispose indiquent que ces outils sont très fiables : lorsqu'une ERD ou un échantillon de sang sont demandés après que le conducteur ait échoué à une ECM, il y aurait un niveau élevé de corrélation (c.-à-d. qu'une ECM échouée a tendance à être confirmée par une ERD ou une analyse de sang).

Étant donné que le temps de traitement des cas de conduites affaiblies par la drogue par la police et les tribunaux tend à être beaucoup plus long que dans les cas de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool, les données sur les accusations et leurs résultats demeurent

préliminaires. Il y a une tendance qui se maintient depuis longtemps, à savoir que des accusations sont déposées plus fréquemment et entraînent des niveaux plus élevés de déclarations de culpabilité pour la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool que pour la conduite avec facultés affaiblies par 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. Cependant, il faudra des données pour les années à venir et des analyses supplémentaires pour valider ces premières tendances.

Enfin, le travail se poursuit à la table FPT et avec des intervenants clés comme l'Association canadienne des chefs de police pour continuer d'améliorer davantage l'exhaustivité et l'exactitude des données disponibles.

Documents de référence

Brubacher, J.R., et. coll. (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.

Owusu-Bempah, A., Wortley, S. and Schlapak, R., (2021) *What's changed? Cannabis Legalization and Youth Contact with the Justice System*. Ottawa, Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances.

Moreau, G. (2021) Statistiques sur les crimes déclarés par la police au Canada, 2020.
Statistique Canada

Perreault, S. (2021) La conduite avec les facultés affaiblies au Canada, 2019. Statistique Canada.

Perreault, S. (2016) [La conduite avec les facultés affaiblies au Canada. Statistics Canada](#),
Statistics Canada.

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.

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