

TIRF

LA CONSOMMATION DE MARIJUANA CHEZ LES CONDUCTEURS AU CANADA, 2000 À 2015

Fondation de recherche sur les blessures de la route, octobre 2018

Introduction

Depuis quelques années, la conduite sous l'influence de la drogue en général, et du marijuana en particulier, préoccupe de plus en plus le public. Des études sur le marijuana ont révélé que le composé chimique psychoactif delta 9-transstétrahydrocannabinol (ou THC) pénètre dans le sang et le cerveau du consommateur immédiatement après qu'il l'a fumé ou ingéré, et qu'il affecte ses capacités. De plus, des études sur les conducteurs impliqués dans des collisions mortelles ont démontré que les personnes ayant consommé du THC courent deux fois plus de risques de faire une collision que ceux n'en ayant pas consommé (Grondel, 2016). Des sondages menés auprès de conducteurs canadiens ont également indiqué que la consommation de marijuana est plus fréquente chez les conducteurs âgés de 16 à 19 ans que chez ceux des autres groupes d'âge (Robertson et autres, 2017). La légalisation du marijuana récréatif au Canada rend d'autant plus opportun le suivi continu de cet enjeu de sécurité routière.

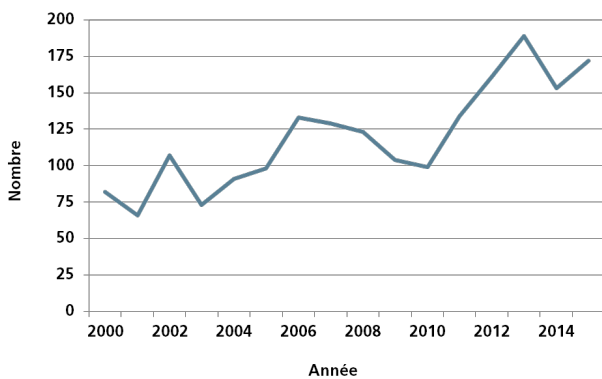
Le présent feuillet d'information, commandité par Desjardins Assurances, traite du rôle joué par le marijuana dans les collisions ayant coûté la vie à des conducteurs au Canada de 2000 à 2015. À l'aide de la Base nationale de données sur les décès (National Fatality Database) de la Fondation

de recherche sur les blessures de la route (FRBR), il présente les tendances relatives à la consommation de marijuana par les conducteurs décédés, et les caractéristiques de ces derniers¹. Il aborde également la consommation de différentes catégories de drogues par les conducteurs décédés de divers groupes d'âge. Enfin, il compare la consommation de marijuana et celle d'alcool chez ces conducteurs.

Tendances relatives à la consommation du marijuana par les conducteurs décédés

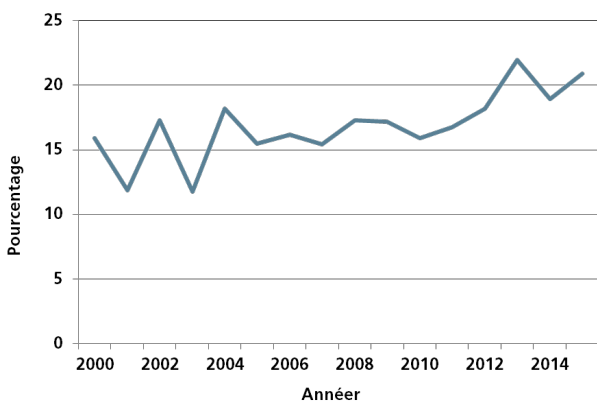
Le nombre de conducteurs décédés chez qui l'on a détecté la présence de marijuana de 2000 à 2015 est présenté à la figure 1. En 2000, 82 conducteurs décédés ont obtenu un résultat positif au test de dépistage du marijuana. Ce nombre a ensuite généralement augmenté jusqu'à atteindre 172 en 2015. On a testé près de la moitié (49 %) des conducteurs décédés de 2000 à 2010 pour détecter la présence de drogues, comparativement à 79,3 % de ceux qui ont été tués de 2011 à 2015. Ces résultats doivent donc être interprétés avec prudence. Un nombre beaucoup plus grand de conducteurs ayant été testés pour le marijuana pendant cette période plus récente, il est normal que le nombre absolu de conducteurs décédés chez qui l'on a détecté sa présence ait été plus important de 2011 à 2015 qu'au cours de la période précédente.

Figure 1: Nombre de conducteurs décédés ayant consommé du marijuana, Canada, 2000 à 2015



Nous avons aussi analysé les tendances concernant le pourcentage de conducteurs ayant consommé du marijuana parmi l'ensemble des conducteurs décédés qui ont été testés pour la consommation de drogues. La figure 2 indique le pourcentage de conducteurs décédés qui ont obtenu un résultat positif pour le marijuana. Ce pourcentage était de 15,9 % en 2000. Il a ensuite généralement augmenté jusqu'à atteindre 20,9 % en 2015.

Figure 2: Pourcentage de conducteurs décédés ayant consommé du marijuana, Canada, 2000 à 2015



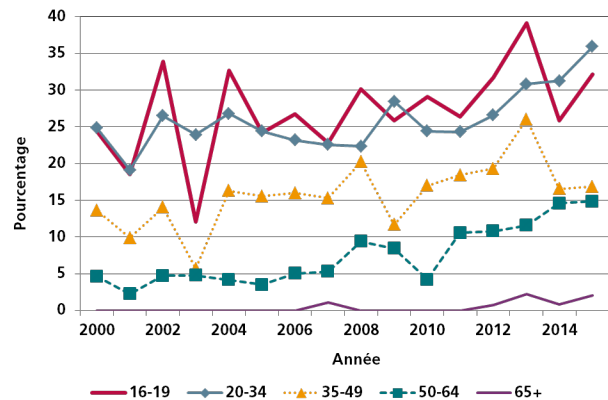
Caractéristiques des conducteurs décédés ayant consommé du marijuana

Dans la présente section, nous analysons les facteurs démographiques pour déterminer leur rôle dans le décès de conducteurs ayant consommé du marijuana de 2000 à 2015. Nous avons examiné leur âge et leur sexe. Nous avons ensuite comparé les

résultats aux données concernant la consommation d'alcool par les conducteurs décédés.

Le pourcentage de conducteurs décédés ayant consommé du marijuana selon le groupe d'âge est présenté à la figure 3. Nous avons regroupé les conducteurs de la façon suivante : 16 à 19 ans, 20 à 34 ans, 35 à 49 ans, 50 à 64 ans, et 65 ans et plus. Le pourcentage de conducteurs de 16 à 19 ans qui sont décédés après avoir consommé du marijuana a généralement diminué de 2000 (24,5 %) à 2003, année où il a atteint son plus bas niveau (12,1 %). Il a ensuite touché un sommet en 2013 (39,1 %), avant de se stabiliser à 32,1 % en 2015. Pour les conducteurs de 20 à 34 ans, ce taux a généralement augmenté de 2000 (24,9 %) à 2015, année où il a atteint son plus haut niveau (35,9 %). Dans le cas des conducteurs âgés de 35 à 49 ans, le pourcentage a graduellement augmenté de 2000 (13,6 %) à 2013 (26,0 %), avant de redescendre à 16,9 % en 2015. Parmi les conducteurs de 50 à 64 ans, seuls 4,7 % ont obtenu un résultat positif en 2000, comparativement à 14,9 % en 2015. En revanche, pendant toute la période de 16 ans, une faible proportion des conducteurs de 65 ans et plus décédés ont obtenu un résultat positif au test de dépistage du marijuana (ce taux variant de 0,0 % à 2,3 %).

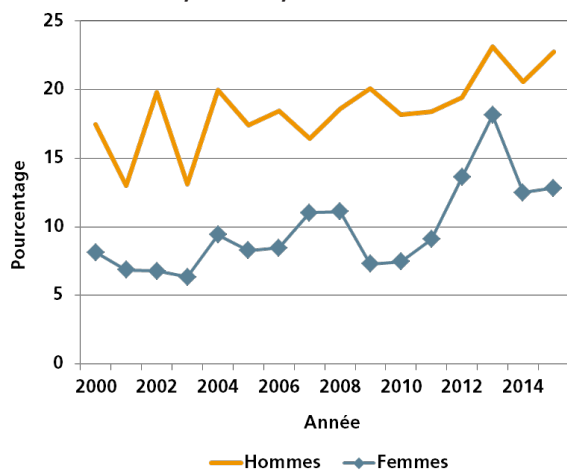
Figure 3: Pourcentage de conducteurs décédés ayant consommé du marijuana selon le groupe d'âge, Canada, 2000 à 2015



Le pourcentage de conducteurs décédés après avoir consommé du marijuana est présenté selon leur sexe à la figure 4. Tout au long de la période de 16 ans, les conducteurs de sexe masculin étaient plus susceptibles d'obtenir un résultat positif au test de dépistage du marijuana que ceux de sexe féminin.

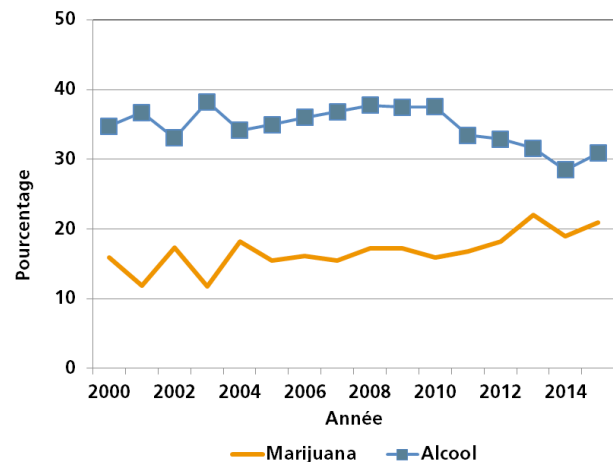
Le pourcentage de conducteurs de sexe masculin décédés après avoir consommé du marijuana a généralement augmenté de 2000 (17,5 %) à 2015 (22,8 %). Pour les conductrices, ce taux a augmenté de 2000 (8,1 %) à 2013 (18,1 %), avant de redescendre à 12,8 % en 2015. Même si le pourcentage de conducteurs décédés après avoir consommé du marijuana a augmenté de 2010 à 2015 tant pour les hommes que pour les femmes, l'augmentation chez les conducteurs de sexe masculin semble plus prononcée.

Figure 4: Pourcentage de conducteurs décédés après avoir consommé du marijuana, selon le sexe, Canada, 2000 à 2015



La figure 5 illustre la comparaison des tendances de la consommation de marijuana et d'alcool par les conducteurs décédés. Elle présente le pourcentage de conducteurs décédés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de chacune de ces substances. Un plus grand pourcentage de conducteurs décédés ont obtenu un résultat positif pour l'alcool que pour le marijuana de 2000 à 2015. En 2000, plus du tiers (34,8 %) des conducteurs décédés ont obtenu un résultat positif pour l'alcool, comparativement à seulement 15,9 % pour le marijuana. Cependant, de 2010 à 2015, le pourcentage de conducteurs décédés ayant consommé de l'alcool a diminué (de 37,6 % à 30,9 %), alors que la proportion de ceux ayant consommé du marijuana a augmenté (de 15,9 % à 20,9 %).

Figure 5: Pourcentage de conducteurs décédés ayant consommé de l'alcool ou du marijuana, Canada, 2000 à 2015



Le marijuana et les autres types de drogues consommées par les conducteurs décédés selon le groupe d'âge

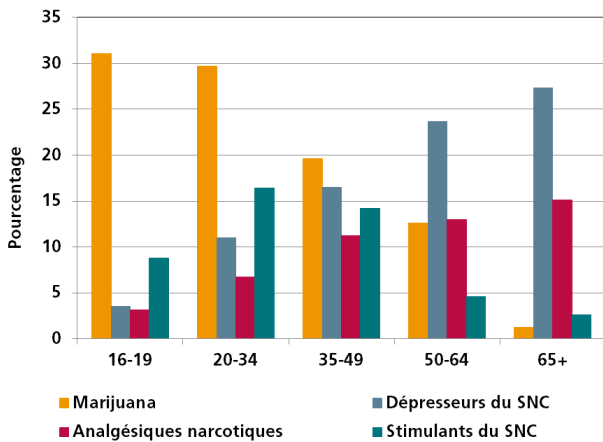
Nous avons classé les drogues selon le Programme d'évaluation et de classification des drogues appliqué par les services policiers dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. Ce système de classification est basé sur les signes et les symptômes courants associés à la consommation de différents types de drogues (Jonah, 2012). Les sept catégories de drogues sont les suivantes :

- > Cannabis (marijuana)
- > Les dépresseurs du système nerveux central (SNC) (ex., benzodiazépines et antihistaminiques)
- > Les stimulants du système nerveux central (SNC) (ex., cocaïne, amphétamines et ecstasy)
- > Les hallucinogènes (ex., LSD et champignons magiques)
- > Les anesthésiques dissociatifs (ex., kétamine et phencyclidine)
- > Les analgésiques narcotiques (ex., morphine, fentanyl, héroïne, codéine et oxycodone);
- > Les inhalants (ex., toluène, essence et solvants de nettoyage)

La figure 6 indique pour chaque groupe d'âge le pourcentage de conducteurs décédés ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage de chaque type de drogue de 2011 à 2015. Les types de

drogues indiqués sont le marijuana, les dépresseurs du SNC, les analgésiques narcotiques et les stimulants du SNC. Comme moins de 2 % des conducteurs décédés ont obtenu un résultat positif pour les anesthésiques dissociatifs, les hallucinogènes et les inhalants, nous n'avons pas inclus ces catégories de drogues dans le graphique.

Figure 6: Pourcentage de conducteurs décédés ayant consommé différents types de drogues, selon le groupe d'âge, Canada, 2011 à 2015



Le marijuana est la drogue qui a été détectée le plus fréquemment chez les conducteurs âgés de 16 à 19 ans, de 20 à 34 ans et de 35 à 49 ans (31,1 %, 29,7 % et 19,6 % respectivement). La fréquence de sa consommation chez les conducteurs âgés de 16 à 19 ans décédés est semblable à celle dont font état d'autres études sur les conducteurs décédés menées précédemment (TIRF, 2017). Elle correspond également aux résultats d'un sondage en ligne mené de 2002 à 2015 auprès de conducteurs canadiens, qui a indiqué que la consommation de marijuana était plus fréquente chez les conducteurs de 16 à 19 ans (6,1 %) que chez ceux âgés de 25 à 44 ans (2,8 %), de 46 à 64 ans (0,9 %) et de plus de 65 ans (0,1 %) (Robertson et autres, 2017). Seulement 1,2 % des conducteurs décédés de 65 ans et plus ont obtenu un résultat positif pour le marijuana.

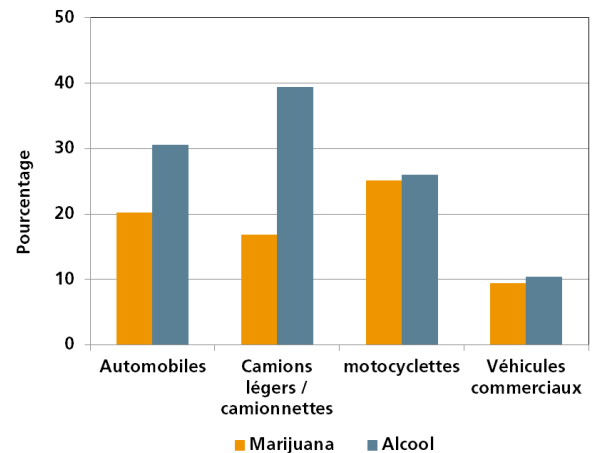
Les dépresseurs du SNC étaient le type de drogues le plus communément détecté chez les conducteurs décédés âgés de 50 à 64 ans et de 65 ans et plus (23,7 % et 27,3 % respectivement). Les conducteurs âgés de 20 à 34 ans étaient les plus susceptibles d'obtenir un résultat positif pour les

stimulants du SNC (16,4 %), et les analgésiques narcotiques étaient le plus souvent détectés chez les conducteurs décédés de 65 ans et plus (15,1 %).

Caractéristiques des collisions impliquant des conducteurs ayant consommé du marijuana ou de l'alcool

Nous avons comparé la consommation de marijuana et celle d'alcool chez les conducteurs décédés de 2011 à 2015. Nous avons examiné les caractéristiques suivantes : le type de véhicule conduit par le conducteur décédé et le nombre de passagers présents dans le véhicule.

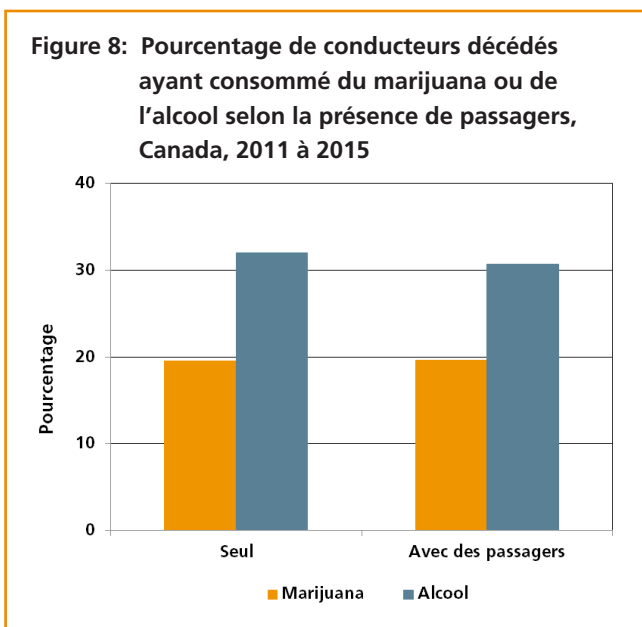
Figure 7: Pourcentage de conducteurs décédés ayant consommé du marijuana ou de l'alcool selon le type de véhicule, Canada, 2011 à 2015



La figure 7 compare les pourcentages de conducteurs de différents véhicules ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage du marijuana et de l'alcool pendant la période de cinq ans. Les types de véhicules sont les automobiles, les camions légers et fourgonnettes, les motocyclettes, et les véhicules commerciaux (poids lourds et semi-remorques). On remarque que les conducteurs de camions légers et de fourgonnettes décédés avaient deux fois plus de risques d'obtenir un résultat positif pour l'alcool (39,4 %) que pour le marijuana (16,8 %). De même, parmi les conducteurs d'automobiles décédés, un plus grand pourcentage a obtenu un résultat positif pour l'alcool (30,5 %) que pour le marijuana (20,2 %). Cependant, la différence entre la consommation d'alcool et celle de marijuana chez les conducteurs d'autres types de véhicules décédés n'était pas aussi prononcée.

Par exemple, 26,0 % des motocyclistes décédés ont obtenu un résultat positif pour l'alcool comparativement à 25,1 % pour le marijuana. De plus, alors que seuls 9,4 % des conducteurs de véhicules commerciaux décédés ont obtenu un résultat positif pour le marijuana, ce résultat se rapproche des 10,4 % de ceux ayant obtenu un résultat positif pour l'alcool.

La figure 8 présente une comparaison des pourcentages de conducteurs décédés ayant obtenu un résultat positif pour le marijuana ou l'alcool selon qu'ils voyageaient seuls ou accompagnés de passagers. Environ 50 % plus de conducteurs décédés qui voyageaient seuls ont obtenu un résultat positif pour l'alcool (32,0 %) que pour le marijuana (19,5 %). On observe une proportion presque identique chez les conducteurs décédés qui voyageaient accompagnés de passagers, 30,7 % d'entre eux ayant obtenu un résultat positif pour l'alcool et 19,6 %, pour le marijuana.



Conclusions

Au cours des 16 dernières années, le pourcentage de conducteurs décédés au Canada ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage du marijuana a généralement augmenté. Auparavant, les conducteurs âgés de 16 à 19 ans étaient les plus susceptibles parmi les conducteurs décédés d'obtenir un résultat positif pour le marijuana. Cependant, depuis 2014, un pourcentage plus élevé de conducteurs décédés âgés de 20 à 34 ans ont obtenu un résultat positif pour le marijuana. Il semble donc nécessaire de continuer à observer la

consommation de marijuana chez les conducteurs décédés en fonction de leur âge.

Les conducteurs décédés de sexe masculin étaient presque deux fois plus susceptibles d'obtenir un résultat positif au test de dépistage du marijuana que ceux de sexe féminin. Quoique leur sexe puisse expliquer les différences dans l'ampleur de la consommation de marijuana chez les conducteurs décédés, il ne semble pas expliquer les différences dans les tendances de 2000 à 2015.

De 2000 à 2015, un pourcentage plus élevé de conducteurs décédés ont obtenu un résultat positif pour l'alcool que pour le marijuana. De 2010 à 2013, le pourcentage des conducteurs ayant consommé de l'alcool a diminué alors que celui de ceux ayant consommé du marijuana a augmenté. Dans les deux dernières années cependant, les tendances de consommation de ces substances semblent comparables.

Comme il a été signalé dans les années précédentes, près du tiers des conducteurs âgés de 16 à 19 ans décédés ont obtenu un résultat positif pour le marijuana, et le pourcentage de ceux de 20 à 34 ans était presque aussi élevé. Même si la consommation de marijuana n'était pas aussi commune chez les conducteurs âgés de 35 à 49 ans, il s'agit tout de même de la drogue la plus fréquemment détectée. Les campagnes de sensibilisation mises en place pour réduire la consommation de marijuana chez les conducteurs de 16 à 19 ans pourraient également être appropriées pour lutter contre la conduite sous l'influence du marijuana chez les 20 à 34 ans et les 35 à 49 ans.

Par ailleurs, les conducteurs âgés de 50 à 64 ans et de 65 ans et plus qui sont décédés étaient plus susceptibles d'obtenir un résultat positif au dépistage de dépresseurs du SNC et d'analgésiques narcotiques. Il est nécessaire de continuer à observer les tendances pour voir si la consommation de marijuana augmentera chez tous les groupes d'âge. En outre, une approche unique pour réduire la conduite sous l'influence de toute drogue chez tous les groupes d'âge risque de donner des résultats inégaux d'un groupe de conducteurs à l'autre.

Comme on pouvait s'y attendre, les conducteurs décédés étaient plus susceptibles d'obtenir un résultat positif au dépistage d'alcool qu'à celui du marijuana, particulièrement les conducteurs

d'automobiles, de camions légers et de fourgonnettes. Quoique les données récentes indiquent que les motocyclistes et les conducteurs de véhicules commerciaux qui sont décédés étaient presque aussi susceptibles d'obtenir un résultat positif pour le marijuana que pour l'alcool, il faut prendre en compte le fait que les conducteurs de ces types de véhicules sont en moins grand nombre. Enfin, il semble que tant la consommation de marijuana que celle d'alcool chez les conducteurs ne dépendent pas du fait que ceux-ci voyagent seuls ou accompagnés. Il serait pertinent de mener des études supplémentaires sur la consommation de marijuana chez les conducteurs décédés selon le type de véhicule et la présence ou l'absence de passagers.

Références

Brown, S.B., Vanlaar, W.G.M. et Robertson, R.G. (2017). The Alcohol and Drug-Crash Problem in Canada 2014 Report. Ottawa : Canadian Council of Motor Transport Administrators.

Grondel, D. (2016). Driver Toxicology Testing and the Involvement of Marijuana in Fatal Crashes, 2010–2014: A Descriptive Report. Olympia, Washington : Washington Traffic Safety Commission.

Jonah, B. (2012). Drugs and Driving Framework. Ottawa : Canadian Council of Motor Transport Administrators.

Robertson, R.D., Mainegra Hing, M., Pashley, C.R., Brown, S.W. et Vanlaar, W.G.M. (2017). « Prevalence and trends of drugged driving in Canada. » Accident Analysis and Prevention, 99 : 236–241.

Traffic Injury Research Foundation (2017). Marijuana Use Among Drivers in Canada, 2000–2014. Ottawa : Traffic Injury Research Foundation.

¹ Les données de 2011 à 2015 sur les décès en Colombie-Britannique n'étaient pas disponibles lors de la rédaction de ce feuillet. En conséquence, les données canadiennes ont été recalculées pour exclure cette province et faire des comparaisons justes.

Fondation de recherche sur les blessures de la route

La mission de la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) est de réduire le nombre de décès et de blessures de la route. Indépendante et sans but lucratif, la FRBR est un institut de recherche national sur la sécurité routière. Créée en 1964, elle s'est bâtie une renommée internationale grâce à sa grande variété d'études sur les différentes causes des collisions de la route et aux programmes et politiques qu'elle a conçus pour y remédier.

Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR)

171, rue Nepean, bureau 200

Ottawa, Ontario, K2P 0B4

Téléphone : (877) 238-5235

Télécopieur : (613) 238-5292

Courriel : tirf@tirf.ca

Site Web : tirf.ca

ISBN: 978-1-988945-73-6

Remerciements

La réalisation de ce feuillet d'information a été rendue possible grâce au soutien financier de Desjardins Assurances. Les données qui y sont présentées proviennent de la base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR, pour le maintien de laquelle Desjardins Assurances offre également des fonds.



Inscrivez-vous aujourd'hui à www.tirf.ca pour recevoir des annonces, des mises à jour et des versions.