

Collisions mortelles liées à la consommation de drogues au Canada | 2000-2021

Steve Brown, Ward G.M. Vanlaar et Robyn D. Robertson

mai 2024



FRBR



FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE



PRINCIPALES CONCLUSIONS

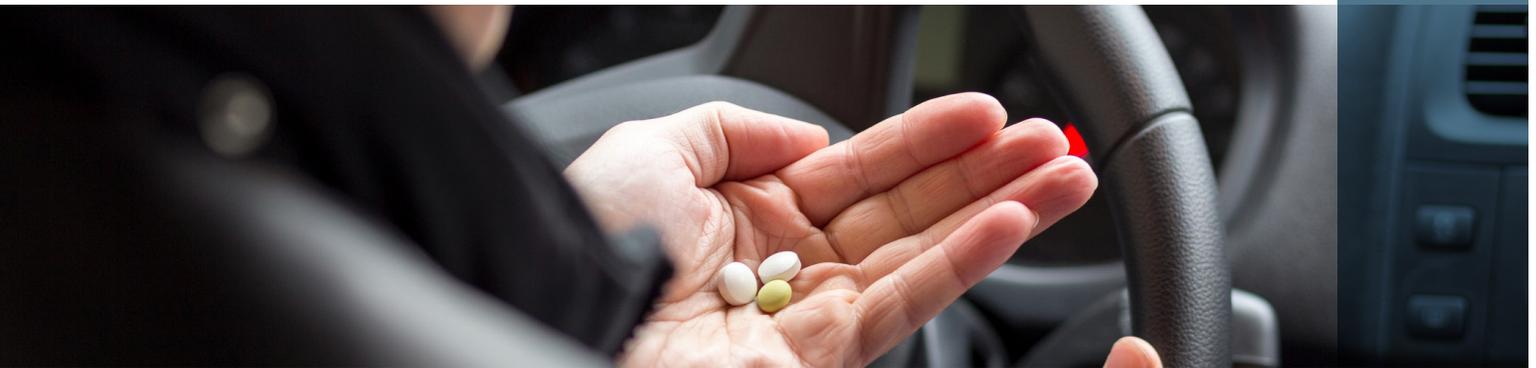
La **Base de données nationale sur les collisions mortelles de la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR)** révèle qu'en 2021, 496 personnes ont perdu la vie suite à des collisions dans lesquelles au moins un des conducteurs en cause avait un résultat positif au dépistage de drogues (p. ex. le cannabis, les drogues illicites, les médicaments sur ordonnance et les médicaments en vente libre), comparativement à 230 en 2000. Ainsi, en 2021, 37 % des collisions mortelles étaient liées à la drogue, contre à 10,7 % en 2000. Depuis 2013, le nombre de victimes de collisions liées à la drogue est plus élevé que celui des collisions liées à l'alcool, à la distraction ou à d'autres facteurs.

Parmi les conducteurs mortellement blessés entre 2017 et 2021 :

- > il y avait peu de différence entre le pourcentage des hommes (52,5 %) ayant obtenu un résultat positif aux tests de dépistage de drogues et celui des femmes (52,1 %)
- > près des deux tiers des conducteurs âgés de 20 à 34 ans (61,1 %) ont obtenu un résultat positif au test de dépistage de drogues, contre 44,6 % de ceux de 16 à 19 ans et 45,4 % de ceux de 65 ans et plus
- > le pourcentage de collisions liées à la drogue était plus élevé pendant la nuit (entre 18 h et 5 h 59) que pendant la journée

Introduction

Ces dernières années au Canada, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif à un test de dépistage de drogues était plus élevé que pour l'alcool. Bien qu'une partie de cette hausse puisse être attribuable à l'amélioration de la collecte des données, la lutte contre la conduite sous l'emprise de drogues est devenue une priorité de la planification de la sécurité routière (Brown et coll., 2022). Cela s'explique en partie par une meilleure compréhension des effets négatifs distincts des différentes drogues sur la conduite d'une personne. Un conducteur sous l'influence de stimulants du système nerveux central peut avoir un comportement agressif et risqué au volant (Valen et coll., 2019), tandis que la consommation de cannabis peut nuire à la capacité du conducteur de rester dans sa voie et influencer négativement sur son temps de réaction (Alvarez et coll., 2021). En outre, la présence combinée de cannabis et d'alcool chez un conducteur est généralement considérée comme plus préjudiciable à la performance au volant que l'une ou l'autre de ces substances prises isolément (Simmons et coll., 2022). Toutefois, d'autres études portent à croire que la consommation associée de cannabis n'augmente pas le risque de collision d'un conducteur qui a déjà consommé de l'alcool (White & Burns, 2023).



Le présent feuillet d'information, parrainé par **Desjardins Assurances**, porte sur l'ampleur du rôle des drogues dans les collisions routières mortelles au Canada, entre 2000 et 2021, ainsi que sur les tendances récentes établies à l'aide des données extraites de la Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR. On y examine aussi les tendances sur le rôle de la consommation de drogues chez les victimes mortellement blessées, et plus particulièrement chez les conducteurs mortellement blessés. Parmi les autres sujets abordés figurent les caractéristiques des collisions mortelles liées à la drogue, telles que l'heure de la journée, le jour de la semaine, la saison et le nombre d'occupants du véhicule. En outre, la consommation de drogues en général et celle du cannabis en particulier sont comparées avant et après octobre 2018, lorsque l'usage du cannabis à des fins récréatives a été légalisé au Canada. Au moment de publier, les données des coroners de la Colombie-Britannique pour 2021 n'étaient pas encore disponibles. Ainsi, les données pour l'ensemble du Canada excluent celles de cette province.

Un décès est défini comme étant lié à la drogue dans une collision, si au moins un conducteur (décédé ou survivant) est considéré comme ayant un résultat positif au dépistage de drogues (y compris le cannabis, les drogues illicites, les médicaments sur ordonnance et les médicaments en vente libre). Ces données sont basées, par ordre d'importance, sur les données toxicologiques fournies par le coroner ou le médecin légiste, les données sur les collisions déclarées par la police et le rapport narratif du coroner ou du médecin légiste.

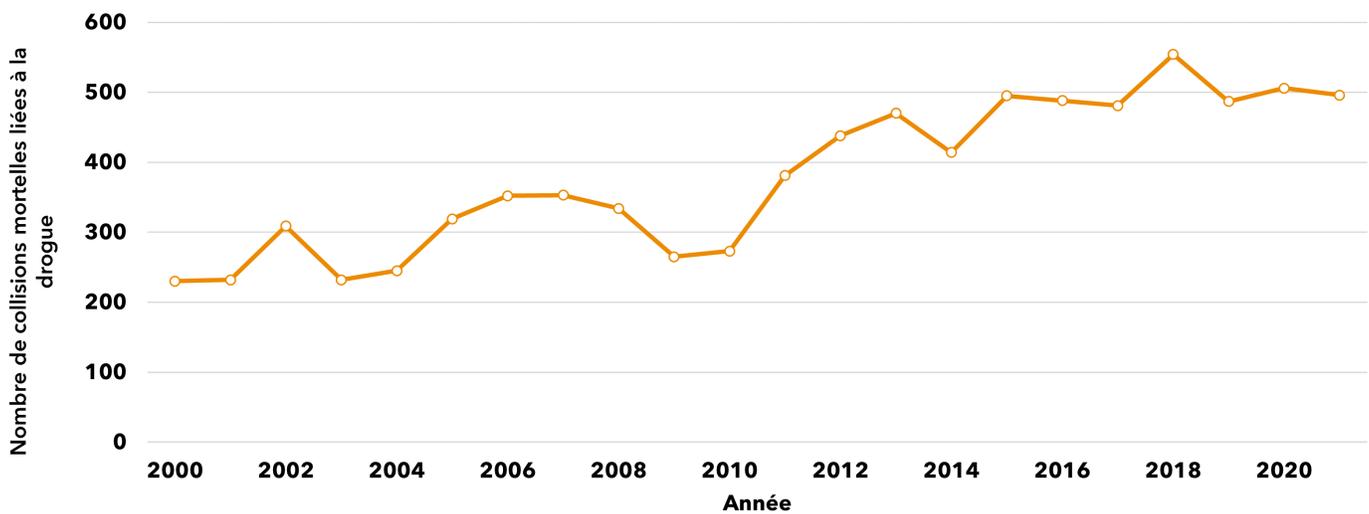
Dans le présent feuillet d'information, la déclaration par la FRBR du rôle de la consommation de drogues par les conducteurs est liée à sa présence et ne signifie pas nécessairement que les drogues ont été la cause principale ou unique de la collision. La présence de drogues ne signifie pas non plus que leur quantité était suffisante pour amoindrir les facultés de conduite d'une personne.

Prévalence des collisions mortelles liées à la drogue

Cette section traite de la prévalence des collisions mortelles liées à la drogue au Canada sur une période de 22 ans (2000 - 2021). Il convient de noter que depuis 2011, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés soumis à des tests de dépistage de drogues se chiffre à 81,7 %, alors qu'il n'était que de 49 % avant 2010.

Le nombre de décès liés à la drogue au Canada entre 2000 et 2021 est illustré à la figure 1. Au cours de ces 22 années, le nombre de décès liés à la drogue a généralement augmenté pour atteindre un maximum de 554 en 2018 par rapport à un minimum de 230 en 2000, mais il a diminué plus récemment pour atteindre 496 en 2021. Comme il est indiqué précédemment, le taux de dépistage de drogues chez les conducteurs mortellement blessés était faible jusqu'en 2011. Il convient donc de faire preuve de prudence dans l'interprétation des décès liés à la drogue entre 2000 et 2011.

Figure 1 | Collisions mortelles liées à la drogue : Canada, 2000-2021



Les décès liés à la drogue entre 2000 et 2021 ont été regroupés en trois catégories afin de déterminer qui est le plus souvent victime des collisions liées à la drogue. Les situations sont les suivantes :

- > la personne décédée était le conducteur qui a eu un résultat positif au dépistage de drogues (« conducteur avec résultat positif au dépistage de drogues »);
- > la personne décédée n'était pas le conducteur avec résultat positif au dépistage de drogues (« autre victime »). Il peut s'agir d'un conducteur qui est entré en collision avec un véhicule conduit par un conducteur avec résultat positif au dépistage de drogues, d'un passager décédé lors d'une collision où au moins un des conducteurs avait un résultat positif au dépistage de drogues ou encore d'un piéton heurté par un conducteur avec résultat positif au dépistage de drogues; ou
- > il n'a pas été possible de déterminer quel conducteur avait un résultat positif au dépistage de drogues ni quelle personne dans le véhicule était le conducteur (« non déclaré »).

La figure 2 montre les collisions mortelles liées à la drogue selon la catégorie de victimes. Comme on peut le constater, la plupart des collisions mortelles liées à la drogue sont causées par des conducteurs avec résultat positif au dépistage de drogues. Le nombre de conducteurs mortellement blessés avec un résultat positif au dépistage de drogues se situait à un sommet de 485 en 2018, puis a chuté à 428 en 2021, comparativement à 178 en 2000. Pendant la même période, le nombre de décès associés à des collisions mortelles liées à la drogue attribuables à l'autre conducteur - survivant - a atteint un sommet à 70 en 2012 avant de descendre à 66 en 2021 par rapport à 52 en 2000. Étant donné qu'il n'y a eu que 11 décès liés à la drogue dans la catégorie « non déclaré », ce groupe de victimes n'est pas inclus dans la figure.

La figure 3 met en évidence l'évolution du nombre de décès liés à la drogue sur les routes comparativement à ceux qui sont associés à d'autres facteurs importants pouvant contribuer à la collision : l'alcool, la distraction, la vitesse et la fatigue. Le pourcentage de décès liés à la drogue a augmenté de manière spectaculaire pour atteindre 37 % en 2021, alors qu'il était de seulement 10,7 % en 2000. Fait à noter, depuis 2013, le pourcentage de collisions mortelles liées à la drogue est plus élevé que celui des collisions dues à d'autres facteurs. Au cours de cette période de 22 ans, il y a également eu des hausses notables, quoique plus modestes, des décès associés à la distraction, qui étaient de 26,1 % en 2021 comparativement à 16,6 % en 2000; les des décès associés à la vitesse ont aussi augmenté à 31,1 % par rapport à 22,3 %. En comparaison, les collisions mortelles liées à la fatigue sont restées stables s'élevant légèrement à 5,9 % en 2021 alors que leur pourcentage était de 4,6 % en 2000. Le pourcentage des collisions mortelles associées à l'alcool a aussi peu changé au cours de ces 22 années (30 % en 2000 comparativement à 26,1 % en 2021). Les collisions mortelles associées à l'alcool avaient été les plus fréquentes pendant la plus grande partie de cette période, mais au cours des sept dernières années, elles ont été surpassées par les collisions mortelles liées à la drogue.

Figure 2 | Nombre de décès liés à la drogue, par catégorie : Canada, 2000-2021

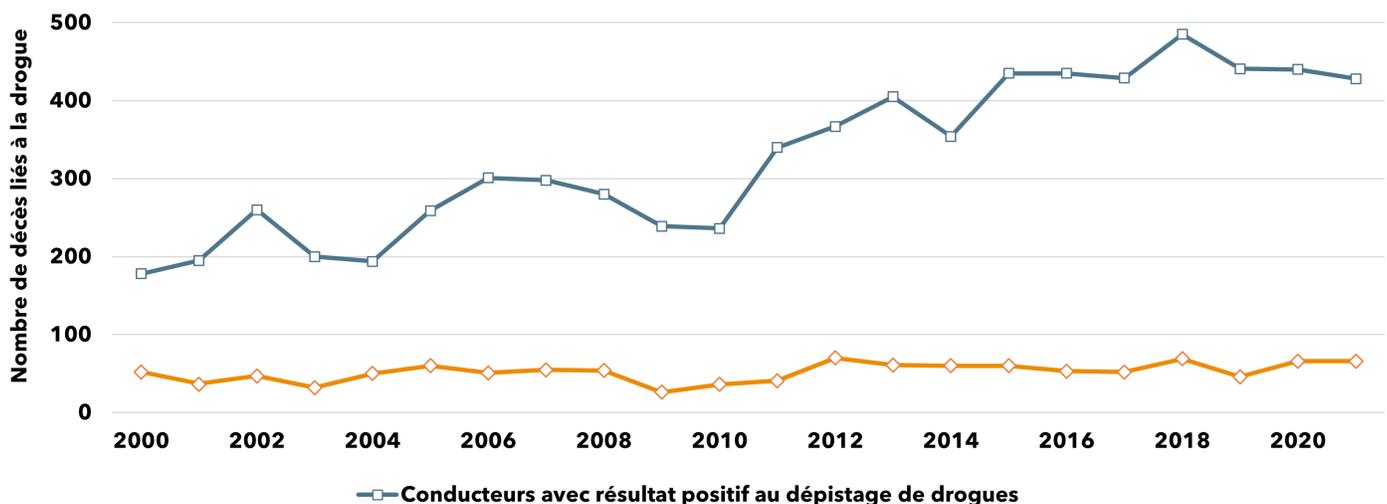
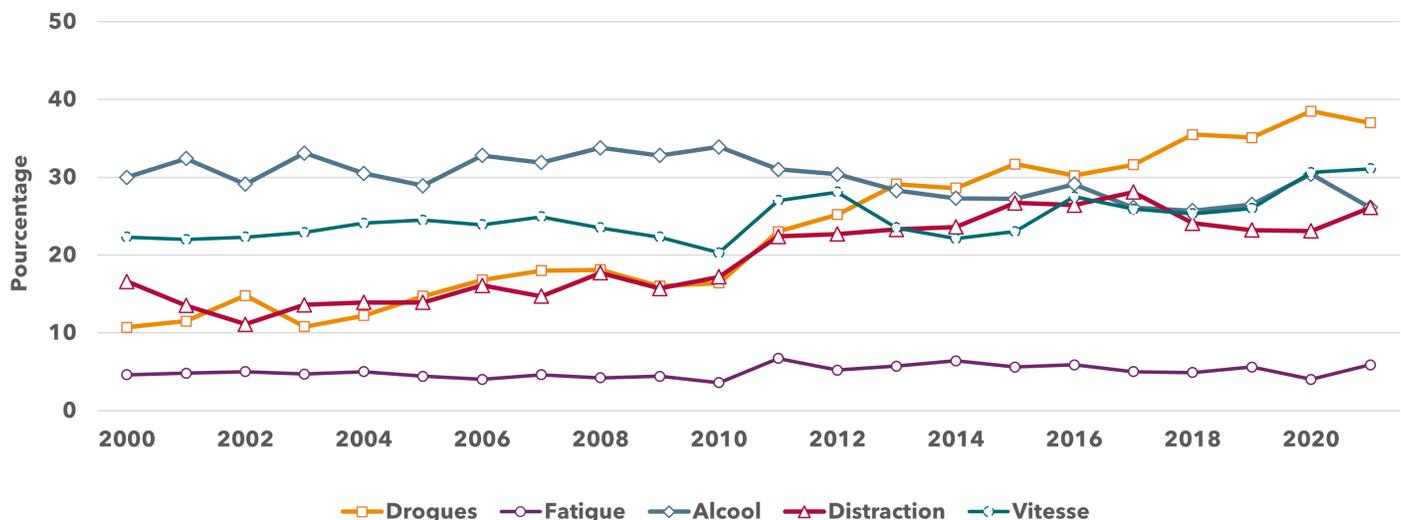


Figure 3 | Pourcentage du total des décès de la route liés à la consommation de drogues, à la consommation d'alcool, à la fatigue, à la vitesse et à la distraction : Canada, 2000-2021

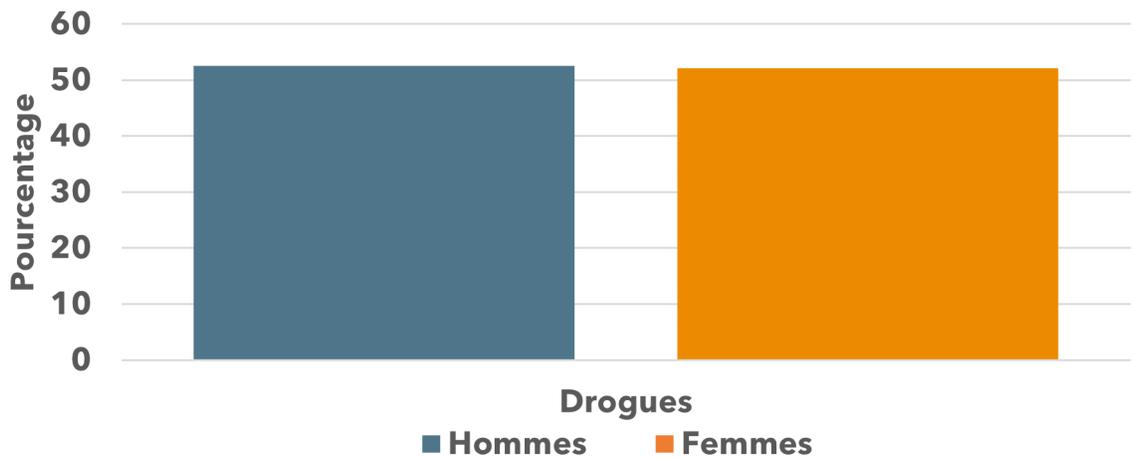


Caractéristiques des conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au dépistage de drogues

Afin de fournir une image plus récente de l'ampleur du problème de la conduite sous l'influence des drogues, la présente section présente le résultat de l'examen des caractéristiques démographiques des conducteurs mortellement blessés, de façon à évaluer les variations sur le plan de la consommation de drogues en fonction du sexe et du groupe d'âge du conducteur ainsi que du type de véhicule, entre 2017 et 2021.

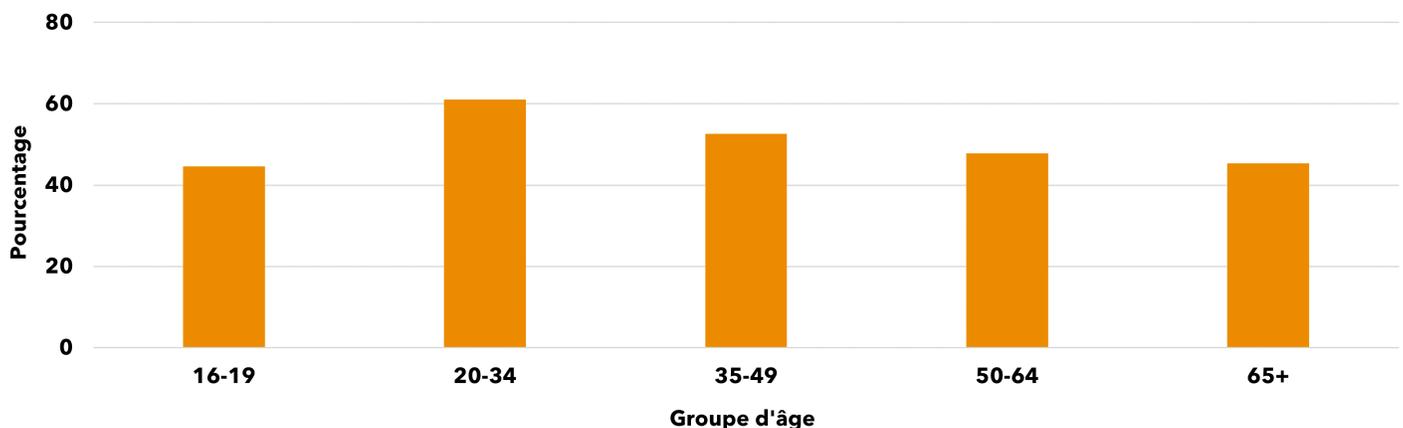
La figure 4 montre que 52,5 % des hommes conducteurs mortellement blessés ont eu un résultat positif au dépistage de drogues, contre 52,1 % des conductrices mortellement blessées pendant cette période.

Figure 4 | Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au dépistage de drogues, selon le sexe : Canada, 2017-2021



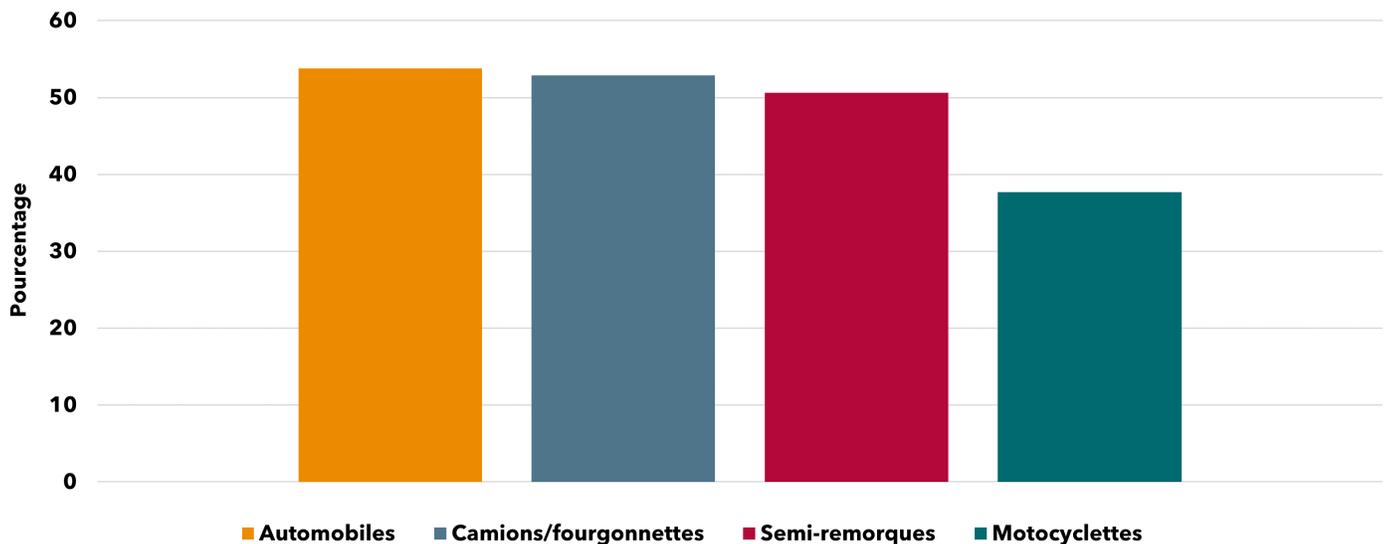
Les conducteurs mortellement blessés ont été ensuite reclassés selon le groupe d'âge (de 16 à 19 ans, de 20 à 34 ans, de 35 à 49 ans, de 50 à 64 ans et 65 ans et plus). Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés de chaque groupe d'âge qui a obtenu un résultat positif au dépistage de drogues est présenté à la figure 5. Les conducteurs âgés de 20 à 34 ans (61,1 %) sont les plus susceptibles d'avoir un résultat positif au dépistage de drogues. À l'inverse, moins de la moitié des conducteurs mortellement blessés de 16 à 19 ans (44,6 %) et de ceux de 65 ans et plus (45,4 %) ont obtenu un résultat positif. De façon générale, les conducteurs mortellement blessés de 65 ans et plus étaient plus susceptibles d'obtenir un résultat positif au dépistage de dépresseurs du système nerveux central (SNC), tandis que chez les conducteurs de 16 à 19 ans et de 20 à 34 ans les résultats positifs au dépistage concernaient davantage le cannabis (Brown et coll., 2020).

Figure 5 | Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au dépistage de drogues, selon l'âge : Canada, 2017-2021



La prévalence de la consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés de différents types de véhicules est présentée à la figure 6. Les conducteurs d'automobiles (53,8 %) et de camions/fourgonnettes (52,9 %) mortellement blessés étaient les plus susceptibles d'obtenir un résultat positif aux tests de dépistage de drogues, comparativement à 50,6 % des motocyclistes et à seulement 37,7 % des conducteurs de semi-remorques.

Figure 6 | Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au dépistage de drogues, selon le type de véhicules : Canada, 2017-2021



Caractéristiques des collisions mortelles liées à la drogue

Cette section porte sur les caractéristiques des collisions mortelles liées à la drogue, telles que le moment de la journée, le jour de la semaine, la saison et le nombre d'occupants du véhicule pour les collisions mortelles survenues au cours des cinq dernières années (2017 - 2021).

Afin d'établir le moment auquel se produisent les collisions mortelles liées à la drogue, la journée est divisée en tranches de trois heures (p. ex. de minuit ou 24 h à 2 h 59). La figure 7 établit une comparaison du nombre de décès liés à la drogue selon le moment de la journée. Le pourcentage le plus élevé de conducteurs avec résultat positif au dépistage de drogues se situe parmi les conducteurs en cause dans des collisions survenues entre minuit et 2 h 59 (42,3 %). On observe une diminution progressive de leur pourcentage jusqu'après la tranche de 9 h à 11 h 59 (32,4 %), et une hausse générale du pourcentage des conducteurs avec résultat positif au dépistage de drogues en fin de journée (37,2 % entre 21 h et 23 h 59).

Les décès liés à la drogue ont également été regroupés en fonction des collisions survenues en fin de semaine (entre 18 h, le vendredi, et 17 h 59, le dimanche) et en semaine (de 18 h, le dimanche, à 17 h 59, le vendredi). Dans la figure 8, 37,7 % des collisions survenues en fin de semaine étaient liées à la drogue, tandis que 34,5 % des collisions qui se sont produites un jour de semaine étaient liées à la drogue.

La saison au cours de laquelle sont survenues les collisions est définie de la manière suivante : printemps (de mars à mai), été (de juin à août), automne (de septembre à novembre) et hiver (de décembre à février). Les variations saisonnières du pourcentage de décès liés à la drogue sont présentées dans la figure 9.

Le plus haut pourcentage de décès liés à la drogue a été observé en été (37,4 %) et le plus faible, en hiver (31,7 %).

Figure 7 | Pourcentage des collisions mortelles liées à la drogue, selon le moment de la journée : Canada, 2017-2021

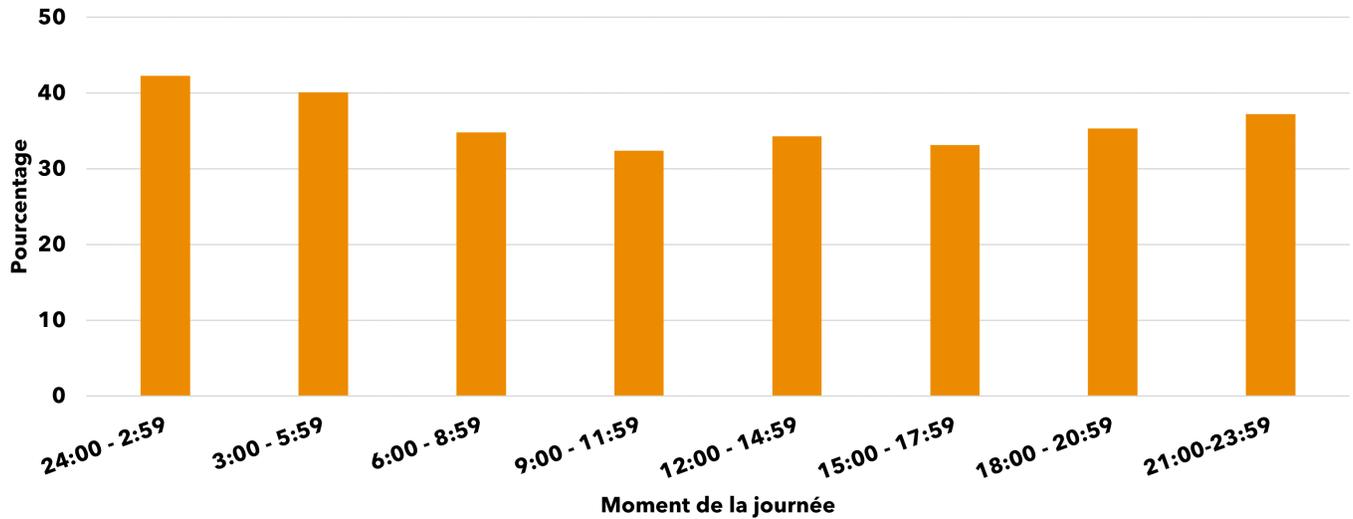


Figure 8 | Pourcentage des décès liés à la drogue survenus en fin de semaine et en semaine : Canada, 2017-2021

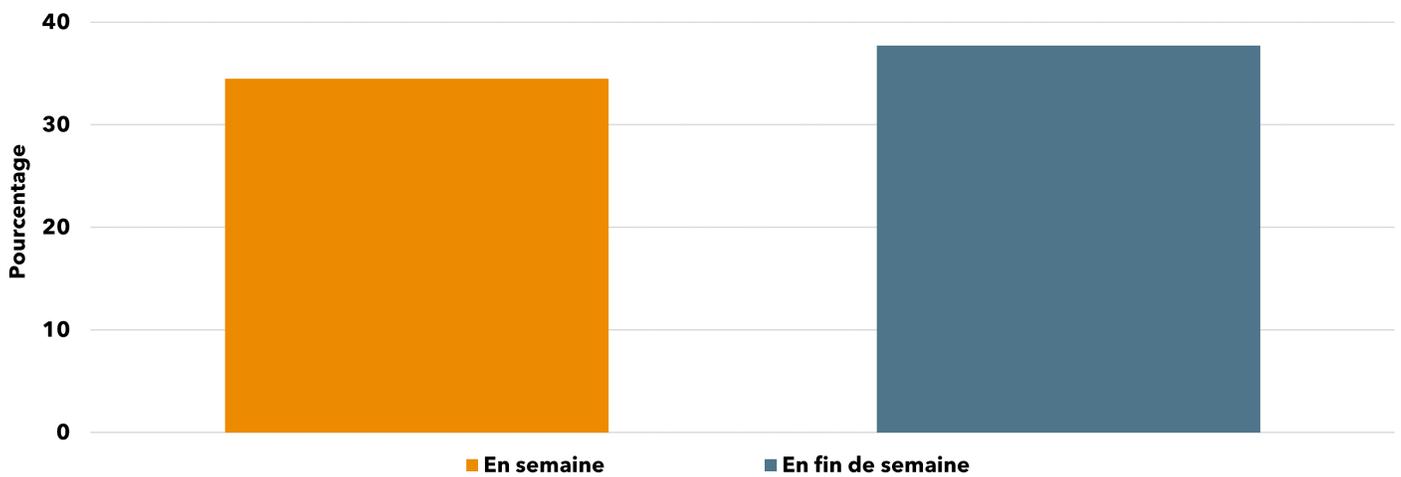
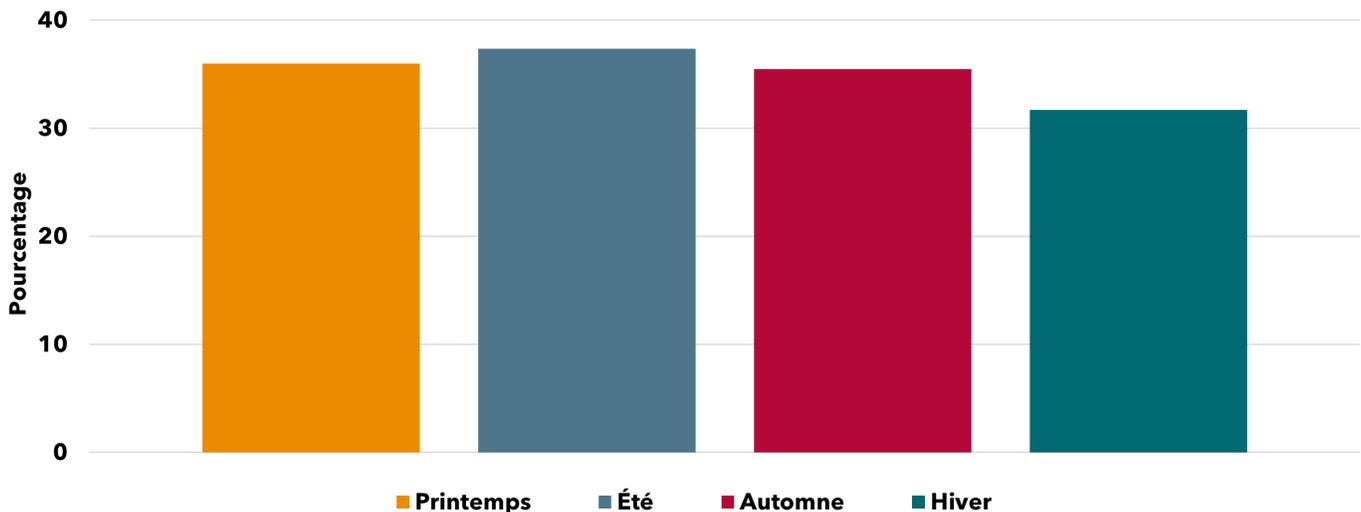


Figure 9 | Pourcentage des décès liés à la drogue, selon la saison : Canada, 2017-2021



Pour la période de 2017 à 2021, nous avons établi une comparaison du pourcentage des décès liés à la drogue en fonction du nombre d'occupants du véhicule. La figure 10 montre que le pourcentage des décès liés à la drogue diminue avec l'augmentation du nombre de personnes dans le véhicule. Par exemple, près de la moitié des décès (47,5 %) attribuables à des collisions où il y avait un seul occupant dans le véhicule étaient liés à la drogue, tandis que le pourcentage était de seulement 14 % pour ceux qui se sont produits lorsqu'il y avait cinq occupants ou plus dans le véhicule.

Consommation de cannabis des conducteurs mortellement blessés avant et après octobre 2018

Le 16 octobre 2018, l'usage récréatif du cannabis a été légalisé par le gouvernement du Canada. Dans la présente section, nous avons comparé le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage du cannabis au cours des trois années ayant précédé la légalisation (du 1er janvier 2015 au 15 octobre 2018) et ayant suivi la légalisation (du 16 octobre 2018 à la fin de 2021). La figure 11 montre que le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au test de dépistage du cannabis s'est élevé, passant de 21,3 % en 2015 à 30,5 % en 2020, avant de descendre à 28,2 % en 2021. On note aussi une hausse (de 23,3 % à 28,3 %) du pourcentage moyen de conducteurs dont le résultat était positif pendant la période précédant la légalisation par rapport à la période suivant la légalisation.

Figure 10 | Pourcentage des décès liés à la drogue selon le nombre d'occupants : Canada, 2017-2021

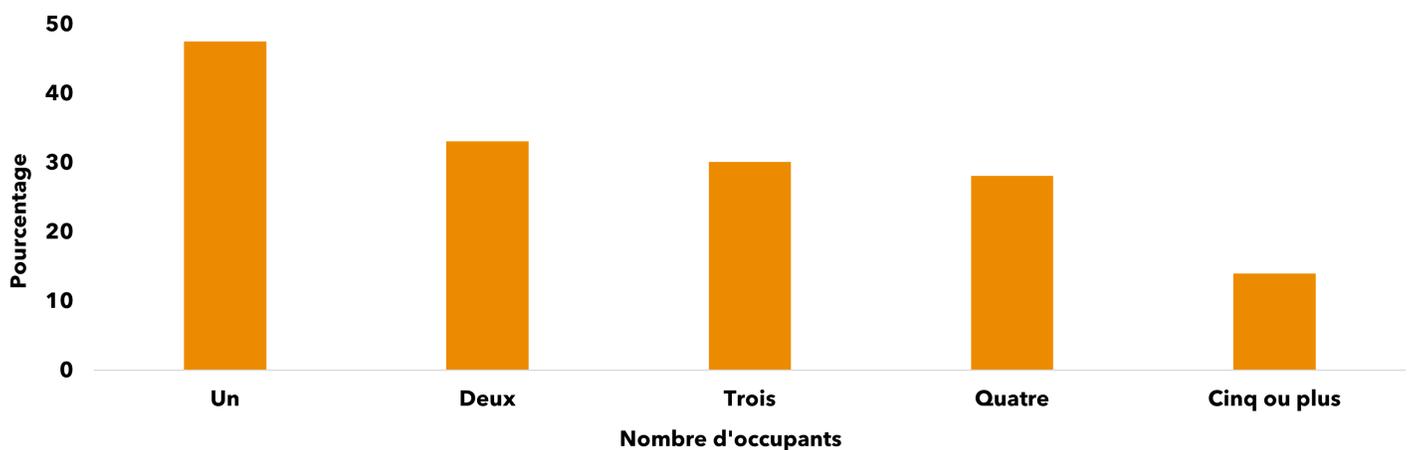
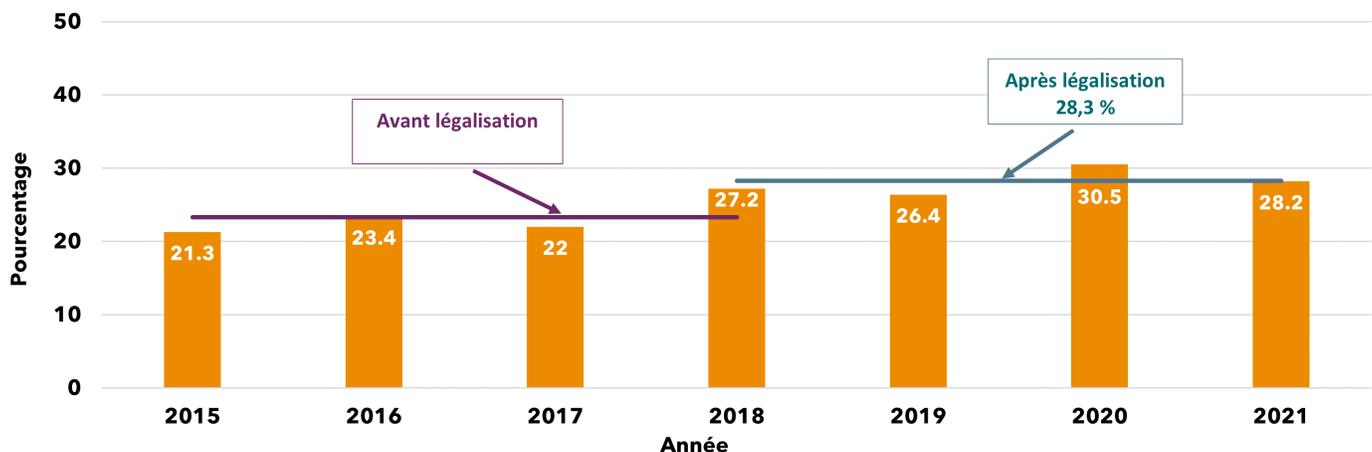


Figure 11 | Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au dépistage du cannabis pendant les périodes d'avant et d'après la légalisation : Canada, 2017-2021



En utilisant les mêmes périodes d'avant et d'après la légalisation pour la consommation de cannabis des conducteurs mortellement blessés, on peut comparer le pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec un résultat positif au dépistage du cannabis parmi les conducteurs de différents groupes d'âge. La figure 12 montre que le pourcentage de conducteurs mortellement blessés de 16 à 19 ans ayant obtenu un résultat positif a baissé, passant de 38,3 % pendant la période d'avant la légalisation à 31,1 % pendant la période d'après la légalisation. En comparaison, dans tous les autres groupes d'âge, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés dont le résultat était positif a augmenté après la légalisation, en particulier chez les conducteurs de 20 à 34 ans (de 36,1 % avant à 45,6 % après) et chez les conducteurs de 65 ans et plus (de 3,9 % à 7,9 %).

Le pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec un résultat positif au dépistage du cannabis, de l'alcool, des dépresseurs du SNC, des analgésiques narcotiques et des stimulants du SNC est comparé pendant les deux périodes d'avant et d'après la légalisation, soit de 2015 à 2021. La figure 13 présente le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ont obtenu un résultat positif au dépistage de ces substances au cours des périodes d'avant et d'après la légalisation. Comme nous l'avons mentionné précédemment, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au dépistage du cannabis a augmenté, passant d'une moyenne de 23,3 % au cours de la période précédant la légalisation à 28,3 % au cours de la période qui a suivi la légalisation. De même, le pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au dépistage de stimulants du SNC a connu une hausse, soit

Figure 12 | Pourcentage de conducteurs mortellement blessés des différents groupes d'âge avec résultat positif au dépistage du cannabis pendant les périodes d'avant et d'après la légalisation : Canada, 2017-2021

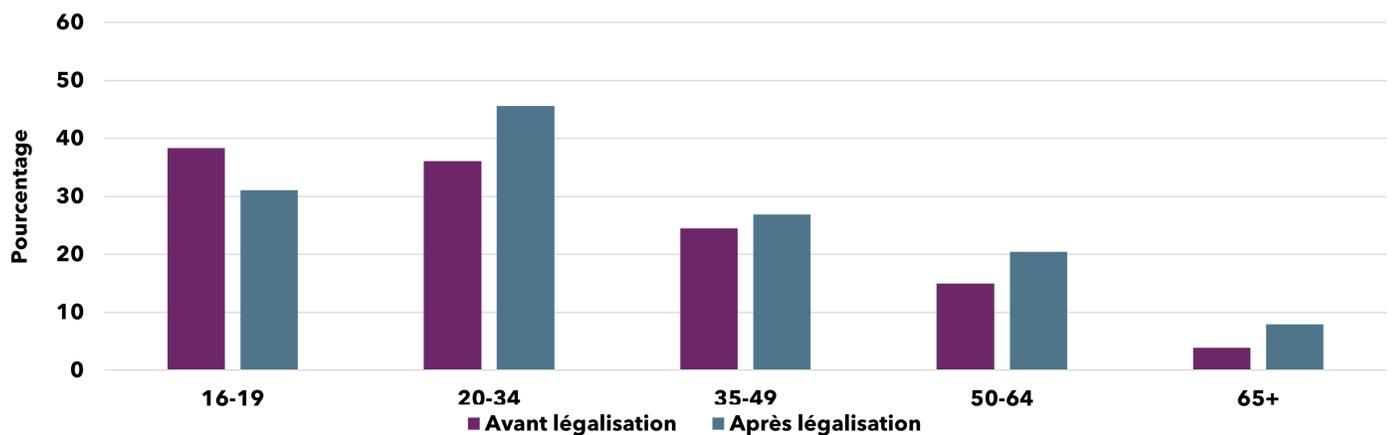
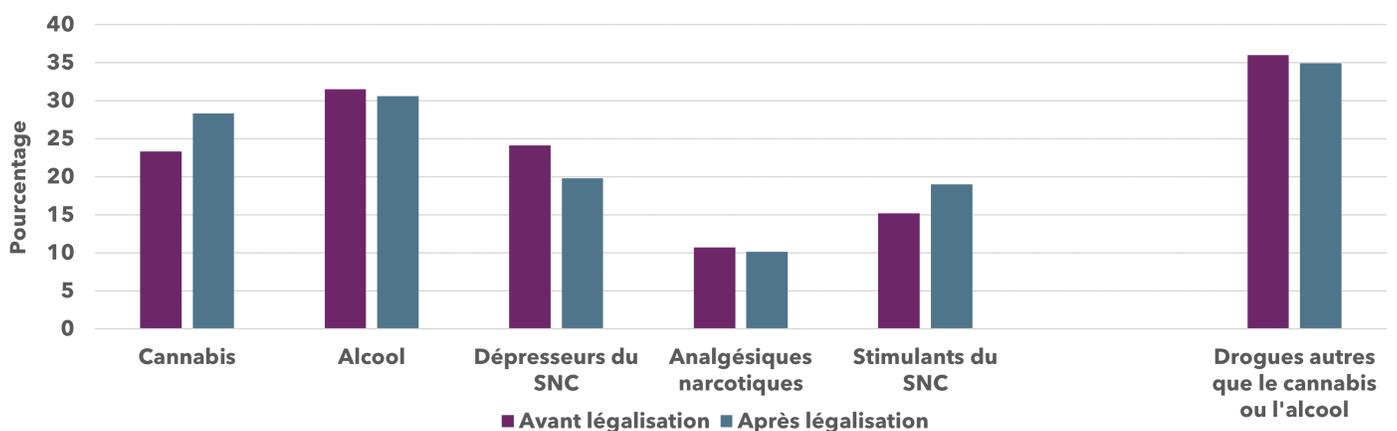


Figure 13 | Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec résultat positif au dépistage du cannabis et d'autres drogues pendant les périodes d'avant et d'après la légalisation : Canada, 2017-2021



de 15,2 % à 19 %. En comparaison, on observe une légère baisse du pourcentage de conducteurs mortellement blessés dont le résultat était positif au dépistage de l'alcool, des dépresseurs du SNC et des analgésiques narcotiques entre la période précédant la légalisation et celle qui a suivi la légalisation. En outre, le pourcentage de conducteurs dont le résultat était positif au dépistage de drogues autres que le cannabis et l'alcool a légèrement diminué entre la période d'avant la légalisation (36 %) et la période d'après la légalisation (34,9 %).

Conclusions

Selon la Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR, le nombre de collisions mortelles liées à la drogue au Canada a connu une tendance à la hausse entre 2000 et 2021. Cela s'explique peut-être, en partie, par le pourcentage accru de conducteurs mortellement blessés soumis à des tests de dépistage de drogues après 2011. Dans les collisions liées à la drogue, la majorité des victimes sont des conducteurs mortellement blessés qui ont été soumis à un test de dépistage de drogues. Cette situation s'apparente à celle des collisions mortelles liées à l'alcool où la plupart des personnes décédées étaient les conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool.

Parmi les conducteurs mortellement blessés, un pourcentage à peu près identique d'hommes et de femmes a été soumis au dépistage de drogues. Les conducteurs mortellement blessés de 20 à 34 ans sont les plus susceptibles d'avoir obtenu un résultat positif au dépistage de drogues tandis qu'on observe une baisse progressive chez les groupes d'âge plus élevés.

Entre 2015 et 2021, on observe un pourcentage croissant de conducteurs mortellement blessés ayant obtenu un résultat positif au dépistage de cannabis. Bien que l'on ait pu s'attendre à ce qu'un pourcentage élevé de conducteurs mortellement blessés soumis à des tests de dépistage de drogues aient un résultat positif au cannabis pendant la période qui a suivi sa légalisation par rapport à la période qui l'a précédée, il convient de noter qu'il y a aussi eu une hausse du pourcentage de conducteurs dont les résultats étaient positifs au dépistage des stimulants du SNC. Il n'en est pas de même pour l'alcool, les dépresseurs du SNC et les analgésiques narcotiques, car un pourcentage inférieur de conducteurs mortellement blessés ont obtenu un résultat positif au dépistage de ces substances pendant la période qui a suivi la légalisation par rapport à la période qui l'a précédée.

Les collisions mortelles liées à la drogue se produisent le plus souvent entre minuit et six heures du matin. Le pourcentage de personnes décédées dans des collisions liées à la drogue varie peu entre les jours de semaine et de fin de semaine. C'est en été que les collisions mortelles liées à la drogue sont les plus fréquentes. En général, les facteurs temporels jouent un rôle moins important comme prédicteurs des collisions mortelles liées à la drogue que des collisions mortelles associées à l'alcool.

Le pourcentage de collisions mortelles liées à la drogue est plus faible dans les véhicules à plusieurs occupants que dans ceux à un seul occupant. Il est possible que les conducteurs qui transportent des passagers se sentent plus responsables. Cette constatation diverge du cas de la distraction, car il semble que le pourcentage de décès liés à la distraction soit plus élevé dans les véhicules à occupants multiples (Brown et coll., 2023). Depuis longtemps, les campagnes de sensibilisation informent les passagers des dangers de voyager avec un conducteur en état d'ébriété. Le public devrait également être informé des risques de rouler avec un conducteur sous l'influence de drogues. Il est tout aussi important de diffuser des messages ciblés pour s'assurer que les conducteurs comprennent les risques associés à la consommation de cannabis seul ou associé à l'alcool. En particulier, il faut mettre en évidence les similitudes et les différences entre les effets de ces deux substances sur la conduite afin de lutter contre la perception erronée selon laquelle le cannabis est « plus sûr ».

L'interprétation des données sur les tendances doit tenir compte des limites antérieures associées à la déclaration du rôle des drogues dans les collisions. Depuis 2011, les taux de dépistage de la consommation de drogues chez les conducteurs mortellement blessés ont considérablement augmenté, ce qui explique que les tendances soient examinées de plus près au cours de la période 2017-2021. Les données sur

les collisions déclarées par la police ont été améliorées pour rendre compte plus systématiquement de la consommation de drogues chez les conducteurs survivants et pour inclure également des renseignements sur le type de drogue(s) consommée(s) par les conducteurs. Il convient également de noter que puisque de plus en plus de policiers reçoivent une formation et une certification d'expert en reconnaissance de drogues (ERD), il est possible que la consommation de drogues chez les conducteurs survivants soit documentée plus fréquemment et avec plus de précision.

En conclusion, les données montrent une augmentation des collisions mortelles liées à la drogue depuis 2000. En outre, depuis 2013, le pourcentage de collisions mortelles liées à la drogue a dépassé celui des collisions mortelles liées à l'alcool, à la distraction et à la vitesse. Les collisions liées à la drogue présentent souvent des caractéristiques différentes de celles qui sont liées à l'alcool. En outre, les caractéristiques démographiques des conducteurs avec résultat positif au dépistage de drogues peuvent être différentes de celles des conducteurs ayant consommé de l'alcool. Par conséquent, les activités de contrôle et les initiatives de sensibilisation visant à lutter contre la drogue au volant doivent être adaptées au public cible en fonction de ces caractéristiques.

Bibliographie

- Alvarez, L., Colonna, R., Kim, S., Chen, C., Chippure, K., Grewal, J., Kimm, C., Randell, T., Leung, V. (2021). Young and under the influence: A systematic literature review of the impact of cannabis on the driving performance of youth. *Accident Analysis and Prevention*, 151, 105961.
- Brown, S.W., Vanlaar, W.G.M., Robertson, R.D. (2020). La consommation de marijuana chez les conducteurs au Canada, 2000 à 2017. Ottawa, Ontario. Fondation de recherche sur les blessures de la route.
- Brown, S.W., Vanlaar, W.G.M., Robertson, R.D. (2022). Le problème des collisions liées à l'alcool et aux drogues au Canada : Rapport de 2018. Ottawa, Ontario. Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.
- Brown, S.W., Vanlaar, W.G.M., Robertson, R.D. (2023). Collisions mortelles causées par la distraction, 2000 - 2020. Ottawa, Ontario. Fondation de recherche sur les blessures de la route.
- Simmons, S.M., Caird, J.K., Sterzer, F., Asbridge, M. (2022). The effects of cannabis and alcohol on driving performance and driver behaviour: a systematic review and meta-analysis. *Addiction*, 117(7): 1843-56.
- Valen, A., Bogstrand, S.T., Vindenes, V., Frost, J., Larsson, M., Holtan, A., Gjerde, H. (2019). Driver-related risk factors of fatal road traffic crashes associated with alcohol or drug impairment. *Accident Analysis and Prevention*, 131, 191-9.
- Vanlaar, W.G.M., Brown, S.W., Robertson, R.D. (2021). Collisions mortelles associées aux drogues et à la fatigue au Canada | 2000 à 2018. Ottawa, Ontario. Fondation de recherche sur les blessures de la route.
- White, M., & Burns, N. (2023). Does the co-use of cannabis exacerbate the effect of alcohol on the risk of crashing? A systematic review and meta-analysis. *Drug Science, Policy and Law*, 9, 1-10.

Avertissement à propos de la base de données sur les collisions mortelles

Les données que contient la **Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR** peuvent être modifiées au fur et à mesure de la clôture des dossiers. Ainsi, il pourrait y avoir des différences mineures dans ce document par rapport à des documents antérieurs portant sur le même sujet.



WWW.TIRF.CA/DONATE

La vision de la **Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR)** est de s'assurer que les usagers de la route rentrent chez eux en toute sécurité chaque jour, en éliminant les décès sur la route, les blessures graves et leurs coûts sociaux. La mission de la FRBR est d'être une source de connaissances pour la sécurité des usagers de la route et un chef de file mondial en matière de recherche, de développement de programmes et de politiques, d'évaluation et de transfert de connaissances. La FRBR est un organisme de bienfaisance canadien enregistré qui dépend de bourses, de contrats et de dons afin d'offrir des services au public. Pour plus d'informations, visitez tirf.ca ou bien consultez tous les sites Web et les médias sociaux de la FRBR sur le site linktr.ee/tirfcanada

Email | tirf@tirf.ca

Registered Charity No. 10813 5641 RR0001

© Traffic Injury Research Foundation 2024

ISBN | 978-1-77874-030-5

Remerciements

La production de ce feuillet d'information a été rendue possible grâce au soutien financier de **Desjardins Insurance**. 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 offre aussi une aide financière.

