

# Sondage sur la sécurité routière 2002

Les drogues et la conduite ●



FONDATION  
DE RECHERCHES  
SUR LES BLESSURES  
DE LA ROUTE

## **La Fondation de recherches sur les blessures de la route**

La mission de la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) consiste à réduire les décès et les blessures causés par les accidents de la route.

La FRBR est un institut de sécurité routière nationale, indépendante et philanthropique. Depuis sa mise sur pied en 1964, la FRBR s'est fait reconnaître à l'échelle internationale pour ses réalisations dans une gamme de domaines liés à la recherche des causes des accidents de la route et à l'établissement de programmes et de politiques qui visent à les traiter de façon efficace.

### **Fondation de recherches sur les blessures de la route**

**171, rue Nepean, bureau 200**

**Ottawa (Ontario) K2P 0B4**

**Téléphone : (613) 238-5235**

**Télecopieur : (613) 238-5292**

**Courriel : [tirf@trafficinjuryresearch.com](mailto:tirf@trafficinjuryresearch.com)**

**Site Web : [www.trafficinjuryresearch.com](http://www.trafficinjuryresearch.com)**

**Février 2003**

Fondation de recherches sur les blessures de la route

Droits d'auteurs © 2003

ISBN : 0-920071-34-1



# Sondage sur la sécurité routière 2002

Les drogues et la conduite 

Douglas J. Beirness  
Herb M. Simpson  
Katharine Desmond



Soutien financier assuré par :

---

Principaux parrains :

**Transports Canada**

**Canada**



*L'Association des brasseurs du Canada*

---

Parrains secondaires:

**Royal & SunAlliance**

**Jeunes Conducteurs**

---

Soutien supplémentaire assuré par :

**Conseil canadien de la sécurité**

**Affiliated Computer Services, Inc.**



# Table des matières —●

<b>Sommaire</b> .....	<b>iii</b>
<b>Sondage sur la sécurité routière 2002</b> .....	<b>1</b>
Explication .....	1
Structure .....	1
<b>Méthode</b> .....	<b>3</b>
<b>Les drogues et la conduite</b> .....	<b>5</b>
Historique .....	5
<b>Résultats du Sondage</b> .....	<b>9</b>
Est-ce que le public considère les drogues et la conduite comme un problème de sécurité routière important? .....	9
Différences démographiques .....	10
Différences régionales .....	10
Préoccupations à propos de groupes particuliers conduisant sous l'influence des drogues .....	12
Différences démographiques .....	13
Combien de conducteurs canadiens déclarent faire usage de drogues? .....	13
Combien de Canadiens prennent le volant après avoir consommé des drogues? .....	14
Qui conduit après avoir consommé des drogues? .....	15
Autres facteurs .....	16
Connaissance de la loi .....	16
Différences démographiques .....	17
Différences régionales .....	18
Mesures de lutte contre les drogues et la conduite .....	18
Différences démographiques .....	19
<b>Bibliographie</b> .....	<b>21</b>





# Sommaire —●

- ◆ Le Sondage sur la sécurité routière est un sondage d'opinion publique annuel réalisé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) qui prend le pouls de la nation sur les questions clés en matière de sécurité routière à l'aide d'une vaste enquête téléphonique aléatoire auprès d'un échantillon représentatif de conducteurs canadiens.
- ◆ Les résultats de la deuxième édition du Sondage sur la sécurité routière sont publiés dans une série de rapports qui couvrent plusieurs questions clés – le présent rapport met l'accent sur les drogues et la conduite.
- ◆ D'après les résultats, le problème des drogues et de la conduite se place au second rang, devancé uniquement par celui de la conduite en état d'ivresse, dans la liste des problèmes importants de sécurité routière auxquels les Canadiens disent avoir à faire face aujourd'hui.
- ◆ Les Canadiens font une distinction entre la conduite sous l'influence de drogues illégales et la conduite sous l'influence de médicaments délivrés sur ordonnance ou sans ordonnance. La première est considérée comme un problème beaucoup plus grave.
- ◆ La perception de la gravité de la conduite sous l'influence de médicaments délivrés sur ordonnance ou sans ordonnance est la plus répandue dans la région de l'Atlantique et diminue au pays, à mesure que l'on se déplace vers l'ouest.
- ◆ La conduite avec facultés affaiblies par des drogues illégales est considérée comme un problème plus grave dans la région de l'Atlantique et au Québec que dans le reste du Canada.
- ◆ Dans l'ensemble, 17,7 % des conducteurs indiquent avoir conduit un véhicule moins de deux heures après avoir pris soit des médicaments délivrés sous ordonnance, des médicaments sans ordonnance, de la marijuana ou d'autres drogues illégales, à un moment ou à un autre des douze derniers mois.
- ◆ Au cours de l'année écoulée, on estime à 3,7 millions les Canadiens qui disent avoir conduit après avoir pris des médicaments ou des drogues quelconques qui pourraient avoir nui à leur capacité de conduire en toute sécurité.
- ◆ La conduite sous l'effet de médicaments sans ordonnance est la plus fréquente (15,9 %). La conduite sous l'influence de médicaments délivrés sous ordonnance, de marijuana ou de drogues illégales est considérablement moins fréquente (2,3 %, 1,5 % et 0,9 %, respectivement).
- ◆ Les jeunes hommes sont les plus susceptibles de déclarer avoir conduit après avoir consommé de la marijuana ou d'autres drogues illégales.
- ◆ La connaissance qu'ont les Canadiens de la loi relativement à la conduite avec facultés affaiblies varie considérablement. Tandis que 86 % d'entre eux savent qu'une condamnation pour conduite avec facultés affaiblies entraîne l'ouverture d'un casier judiciaire, les deux tiers croient que les sanctions pour la conduite avec facultés affaiblies par les drogues sont moins sévères que pour la conduite avec



facultés affaiblies par l'alcool – ce qui est une fausse impression puisque les sanctions sont les mêmes.

- ◆ Plus de 80 % des conducteurs sont en faveur de deux mesures de lutte contre ce problème : obliger les conducteurs qu'on soupçonne d'être sous l'influence d'une drogue quelconque à se soumettre à des tests de coordination des mouvements (tests de sobriété) et fixer des limites pour les médicaments et drogues, semblables à celles qui sont établie pour la consommation d'alcool pour les conducteurs.
- ◆ Les Canadiens sont un peu moins en faveur de mesures qui exigeraient que tous les conducteurs se soumettent à un prélèvement de sang s'ils sont en cause dans une collision grave ou si on les soupçonne d'être sous l'influence de la drogue. Seulement 70 % des conducteurs sont d'accord avec ce genre de mesures.



# Sondage sur la sécurité routière 2002 —●

Le Sondage sur la sécurité routière est un sondage d'opinion publique annuel réalisé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) qui prend le pouls de la nation sur les questions clés en matière de sécurité routière. Le Sondage révèle :

- ◆ ce que les Canadiens considèrent comme des questions de sécurité routière prioritaires et la mesure dans laquelle ces questions les inquiètent;
- ◆ leur point de vue sur la façon de régler ces problèmes;
- ◆ la façon dont ils se comportent sur la route;
- ◆ ce qu'ils savent et ce qu'ils ne savent pas relativement aux pratiques de sécurité routière.

## Explication

L'information sur la connaissance qu'a le public des questions de sécurité routière est intéressante pour déterminer les secteurs particuliers où la sensibilisation doit être accrue et les connaissances, améliorées. L'information sur les attitudes du public relativement à la sécurité routière et sur les habitudes de conduite et les pratiques sécuritaires est intéressante pour orienter l'élaboration des programmes et la prise de décisions stratégiques.

Un sondage annuel dans ces domaines permet d'évaluer les changements survenus au plan des connaissances et de la sensibilisation, ainsi que des pratiques de sécurité et du degré de préoccupation à propos des problèmes persistants; il aide aussi à connaître les problèmes nouveaux qui font leur apparition.

## Structure

Le Sondage sur la sécurité routière de la FRBR vise à évaluer l'opinion publique, la sensibilisation, les connaissances et les pratiques sur un large éventail de questions



importantes en matière de sécurité routière. Il comporte une série de questions, posées chaque année pour recueillir des renseignements sur l'évolution des attitudes, des opinions et des comportements. Ce sondage est complété par des questions qui permettent d'analyser plus en profondeur des points particuliers, nouveaux, sur un sujet donné.

Les résultats de cette deuxième édition du Sondage sur la sécurité routière sont publiés dans une série de rapports. Le présent rapport, qui porte sur les drogues et la conduite, examine les attitudes, les opinions et les pratiques liées à la conduite d'un véhicule sous l'influence de médicaments délivrés sous ordonnance et sans ordonnance, de la marijuana et d'autres drogues illégales.

Le premier rapport découlant du Sondage sur la sécurité routière 2002, intitulé *La conduite à risque*, a été publié en octobre 2002; un second rapport sur la *Conduite en état d'ivresse* a été publié en décembre 2002.



# Méthode —●

Cette deuxième édition du Sondage sur la sécurité routière de la FRBR contenait 107 points visant à sonder les connaissances, les attitudes et les préoccupations des Canadiens relativement à un éventail de questions touchant la sécurité routière et à obtenir de l'information sur leurs pratiques de conduite. L'utilisation d'une présentation de branchement et d'une procédure consistant à demander au hasard un nombre donné de points différents a permis d'effectuer l'ensemble du sondage dans environ 21 minutes.

Le sondage a été administré par téléphone à un échantillon aléatoire de conducteurs canadiens. Opinion Search Inc. a mené les entrevues en avril 2002. Parmi les 4 670 foyers avec lesquels le sondeur a communiqué pour demander à une personne de participer, 2 722 (58 %) ont refusé, 120 (2,6 %) ont mis fin au questionnaire rapidement, 579 (12 %) n'étaient pas admissibles, 35 (<1 %) étaient admissibles, mais le nombre requis était déjà atteint et 1 214 (26 %) se sont prêtés à l'entrevue jusqu'à la fin.

Les données ont été pondérées pour faire en sorte que les résultats soient représentatifs de la population nationale. D'après la taille de l'échantillon, les résultats peuvent être considérés comme exacts avec une marge d'erreur de 2,8 %, 19 fois sur vingt (l'estimation la plus prudente).

Le présent rapport examine les résultats du Sondage sur la sécurité routière de 2002 en ce qui concerne les drogues et la conduite et, quand c'est possible, les compare aux résultats du Sondage de 2001. Les méthodes utilisées pour les deux sondages étaient presque identiques, la seule différence résidant dans le contenu de certaines des questions. En 2001, l'échantillon comprenait 1 207 entrevues (Beirness et coll., 2001a, b; 2002a, b).





# Les drogues et la conduite —●

## Historique

Depuis une cinquantaine d'années, les recherches dans ce domaine ont démontré sans équivoque que la consommation d'alcool par les conducteurs pouvait nuire à leur capacité de conduire un véhicule en toute sécurité et augmenter leurs risques d'être en cause dans un accident grave. C'est donc un facteur d'une importance substantielle dans les accidents mortels. Au cours des deux dernières décennies, la mise en place d'initiatives réglementaires, l'amélioration de l'application de la loi et les programmes de sensibilisation du public ont contribué à modifier les attitudes du public au sujet de l'alcool au volant et à réduire la fréquence de ce comportement. Il en résulte que l'ampleur du problème de l'ivresse au volant est considérablement moindre aujourd'hui qu'elle l'était il y a vingt ans (Mayhew et coll., 2002).

Par contre, on dispose de beaucoup moins d'information au sujet de l'importance de la consommation de médicaments et drogues par les conducteurs et de la contribution des drogues aux accidents graves (voir Simpson, 1985; 1986; Simpson et Vingilis, 1991). La documentation sur les expériences concernant le degré d'affaiblissement des facultés causé par une multitude de médicaments délivrés sous ordonnance, de remèdes sans ordonnance et de drogues illégales pour l'exécution d'un certain nombre de tâches liées à la conduite sécuritaire d'un véhicule est importante. Mais la fréquence à laquelle les conducteurs consomment ces drogues et à laquelle celles-ci contribuent aux collisions automobiles est relativement peu documentée.

La difficulté de mesurer la consommation de drogues par les conducteurs est l'une des principales explications de l'écart entre l'étendue de nos connaissances sur le rôle de l'alcool dans les accidents et l'étendue de nos connaissances sur le rôle des drogues dans les accidents. Tandis qu'il est facile de détecter et de mesurer la présence d'alcool au moyen d'un échantillon d'haleine, le dépistage et la mesure des drogues sont beaucoup plus complexes. Premièrement, à quelques exceptions près, la plupart des drogues ne produisent aucune odeur distinctive qui pourrait aider à distinguer les



conducteurs susceptibles d'être sous l'influence d'une drogue. Deuxièmement, la mesure fiable et précise des drogues exige le recours à des méthodes d'évaluation perfectionnées et coûteuses au moyen d'échantillons de sang<sup>1</sup>. La situation est d'autant plus complexe que le nombre de drogues qui ont la possibilité de nuire à la capacité de conduire sans danger est important – quand on inclut les drogues illicites, les médicaments délivrés sous ordonnance et les médicaments sans ordonnance – qui exigent tous des tests particuliers.

Malgré ces difficultés, un petit nombre d'études spéciales ont été réalisées au Canada afin de déterminer la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs. Par exemple, au début des années 1980, la FRBR, en association avec le Bureau du Coroner en chef et le Centre des sciences judiciaires (Cimbura, 1982), a examiné 401 conducteurs mortellement blessés en Ontario en vue de déterminer la présence d'alcool, ainsi que de près de cent drogues différentes. L'alcool était présent dans 57 % des cas et au moins une drogue a été décelée chez 26 % des conducteurs. Le cannabis (marijuana) et le diazépam (un médicament communément prescrit contre l'anxiété et l'insomnie) étaient les drogues les plus couramment observées.

Cependant, dans environ le tiers seulement de tous les cas où des drogues ont été décelées, soit 9,5 % de tous les cas, le type ou la quantité de drogue ont été jugés suffisants pour avoir des effets négatifs sur la conduite. En outre, plus de la moitié de tous les conducteurs qui ont eu des résultats positifs aux tests de dépistage de drogue avaient aussi consommé de l'alcool.

Une étude subséquente des mêmes partenaires de recherche a porté exclusivement sur la présence de cannabis et d'alcool chez plus de 1 100 conducteurs mortellement blessés en Ontario (Cimbura et coll., 1990). Dans 11 % des cas le cannabis a été décelé, et l'alcool, dans 57 % des cas. Le taux de présence en même temps des deux substances était substantiel – 84 % des conducteurs dont le test de dépistage du cannabis était positif avaient aussi des résultats positifs pour l'alcool. Les conducteurs

---

<sup>1</sup> La salive est de plus en plus souvent utilisée comme milieu de mesure des drogues. Bien qu'elle soit plus facile à prélever qu'un échantillon de sang, les tests visant à déceler la présence et la quantité de drogue au moyen de la salive demeurent complexes et coûteux.



masculins de moins de 25 ans représentaient environ 70 % de tous ceux qui avaient des résultats positifs au test de dépistage du cannabis.

À peu près à la même époque, des chercheurs de Colombie-Britannique ont testé 227 conducteurs tués dans des accidents en 1990 et 1991 afin de déceler la présence d'alcool et de drogues (Jeffery et coll., 1995). Un peu moins de la moitié (48 %) d'entre eux avaient consommé de l'alcool. Quant aux drogues, on les a trouvées dans 20 % des cas. Les drogues les plus courantes étaient le cannabis (13 % -- tel qu'indiqué ci-dessus, l'étude de l'Ontario avait découvert une proportion très semblable de l'incidence du cannabis, soit 11 % des cas), les benzodiazépines (5 %) et la cocaïne (4 %). Plus de la moitié des conducteurs chez qui la présence de drogue a été décelée avaient aussi consommé de l'alcool (ce résultat est aussi largement semblable à ceux des études réalisées en Ontario).

Une récente étude unique effectuée au Québec a porté sur la présence d'alcool et de drogues chez les conducteurs mortellement blessés, de même que chez un échantillon de conducteurs actifs, prélevé au hasard dans le courant de circulation (Dussault et coll., 2002). Dans l'ensemble, l'étude a révélé la présence d'alcool chez 35 % des conducteurs mortellement blessés et la présence de drogue chez 30,2 % d'entre eux. Le cannabis était la drogue la plus souvent détectée (19,5 %), suivi par les benzodiazépines (8,5 %) et la cocaïne (6,8 %). De plus, 41 % de tous ceux qui avaient des résultats positifs aux tests de dépistage de drogues avaient aussi consommé de l'alcool.

Dans l'échantillon routier, 11,8 % des conducteurs avaient consommé des drogues et 5,1 %, de l'alcool. L'alcool et les drogues ont été décelés conjointement dans 5,9 % des cas de conducteurs ayant pris des drogues. Les drogues les plus fréquemment dépistées étaient le cannabis (6,7 %), les benzodiazépines (3,6 %), les opiacés (1,2 %), et la cocaïne (1,1 %). Une comparaison de la fréquence des drogues de l'échantillon routier avec celle de l'échantillon des accidents mortels montre que les drogues étaient surreprésentées chez les conducteurs mortellement blessés et constituent donc un facteur de risque dans les accidents mortels.



Les résultats de ces études révèlent que la consommation de drogues connues pour avoir des effets négatifs sur la conduite n'est pas rare chez les conducteurs et que des drogues sont décelées dans un nombre substantiel d'accidents mortels. Ils confirment également que l'alcool demeure la substance la plus préoccupante sur les routes du Canada. Toutefois, depuis quelques années, tandis que l'ampleur du problème des accidents causés par l'alcool a continué de diminuer, le problème des drogues et de la conduite prend une place de plus en plus dominante.

Ainsi, il semble opportun de prendre le pouls de la nation au sujet de cet important problème de sécurité routière. C'est pourquoi le sujet des drogues et de la conduite a été choisi pour faire l'objet du rapport spécial du deuxième Sondage sur la sécurité routière de 2002, qui visait à évaluer :

- le niveau de préoccupation du public à l'égard des drogues et de la conduite;
- la mesure dans laquelle les Canadiens prennent le volant après avoir consommé des drogues ou pris des médicaments;
- le niveau de soutien du public aux différentes mesures de lutte contre le problème des conducteurs aux facultés affaiblies par les drogues.

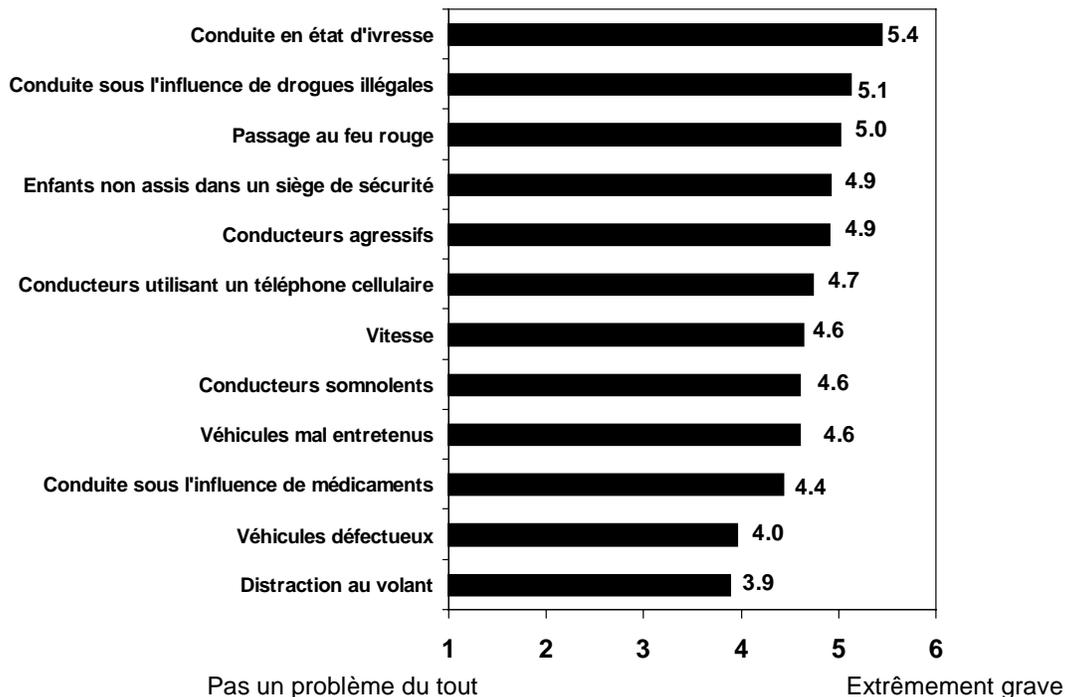


# Résultats du sondage —●

Est-ce que le public considère les drogues et la conduite comme un problème de sécurité routière important?

Les Canadiens considèrent la conduite sous l'influence de drogues illégales comme l'un des plus graves problèmes de sécurité routière auxquels ils ont à faire face. La figure 1 montre les cotes moyennes de perception de la gravité d'un certain nombre de problèmes de sécurité routière – 1 correspondant à « pas un problème du tout » et 6, à « extrêmement grave ». Comme on peut le voir, les Canadiens considèrent la conduite sous l'influence de drogues illégales comme le deuxième plus important problème de sécurité routière, devancé uniquement par la conduite en état d'ivresse.

**Figure 1 : Perception de la gravité des problèmes de sécurité routière**



Cependant, les Canadiens font la distinction entre la conduite sous l'influence de drogues illégales et la conduite sous l'influence d'un médicament délivré sous ordonnance ou sans ordonnance. La conduite avec facultés affaiblies par des drogues illicites est considérée comme un problème plus grave que la conduite sous l'influence de médicaments délivrés sous ordonnance ou sans ordonnance. Comme le montre la figure 1, la conduite sous l'influence d'un médicament délivré sous ordonnance ou sans ordonnance fait partie des problèmes de sécurité routière les moins graves, juste après les véhicules mal entretenus.

*La conduite sous l'influence de drogues illégales est considérée comme un problème plus grave que la conduite sous l'influence de médicaments.*

La cote accordée à la gravité de la conduite sous l'influence des drogues illégales n'a pas changé entre les Sondages sur la sécurité routière de 2001 et de 2002. Cependant, la gravité de la conduite sous l'influence d'un médicament délivré sous ordonnance ou sans ordonnance a diminué passablement en 2002 par rapport à 2001<sup>2</sup> -- d'une cote moyenne de 4,7 en 2001 à 4,4 en 2002.

**Différences démographiques.** Les femmes sont plus susceptibles de considérer la conduite sous l'influence de drogues illégales comme un problème grave – 78 % d'entre elles, comparativement à 72 % des hommes, classent la conduite sous l'influence de drogues illégales comme un problème grave ou extrêmement grave.

Les femmes perçoivent aussi la conduite sous l'influence des médicaments délivrés sous ordonnance ou sans ordonnance comme un problème plus grave que les hommes – 58 % des femmes, par rapport à 47 % des hommes, considèrent la conduite sous l'influence de médicaments délivrés sous ordonnance ou sans ordonnance comme un problème très grave ou extrêmement grave.

Les conducteurs d'un certain âge sont plus susceptibles que ceux de moins de 30 ans de juger la conduite sous l'influence de drogues illégales comme un problème grave. Les conducteurs de tous âges sont cependant tous d'accord quant au degré de gravité

---

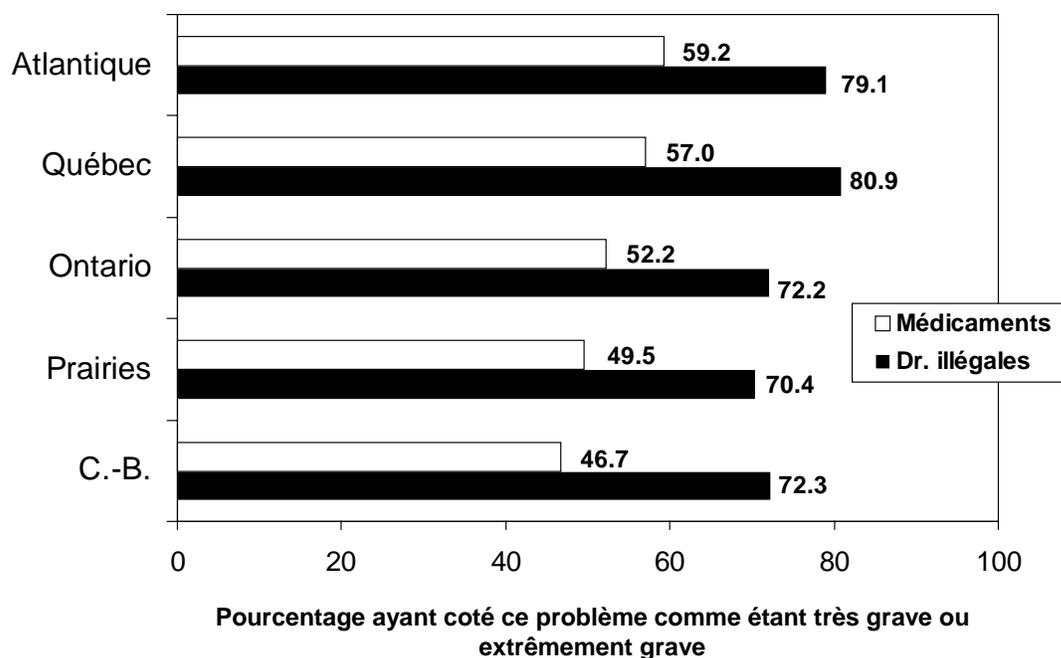
<sup>2</sup>Lorsque les constatations de l'étude sont mentionnées, à moins d'indication contraire, seules les différences qui ont été considérées comme significatives sur le plan statistique ( $p < .05$ ) sont présentées.



accordé à la conduite sous l'influence des médicaments délivrés sous ordonnance ou sans ordonnance.

**Différences régionales.** De consensus général, la conduite sous l'influence de drogues illégales est classée comme un problème plus grave que la conduite sous l'influence de médicaments délivrés sous ordonnance ou sans ordonnance au Canada. Toutefois, la perception de la gravité de la conduite sous l'influence de drogues licites ou illicites varie selon les régions du pays. La figure 2 montre le pourcentage de conducteurs dans chacune des cinq grandes régions du Canada qui ont coté la conduite sous l'influence des drogues illégales et la conduite sous l'influence des médicaments délivrés sous ordonnance ou sans ordonnance comme un problème extrêmement grave. Comme on peut le constater, la perception de la gravité est plus grande dans l'Est que dans l'Ouest. Par exemple, les répondants de la Colombie-Britannique sont moins susceptibles de considérer la conduite sous l'influence des médicaments délivrés sous ordonnance ou sans ordonnance comme un problème très grave ou extrêmement grave (46,7 %) que les conducteurs du Canada atlantique (59,2 %).

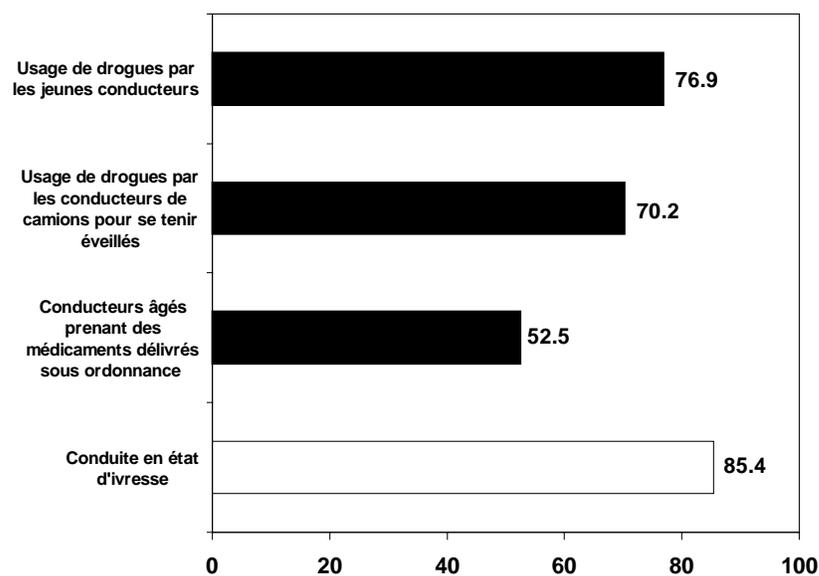
**Figure 2 : Gravité perçue de la conduite sous l'influence de médicaments ou de drogues illégales, selon la région**



## Préoccupations à propos de groupes particuliers conduisant sous l'influence des drogues

Le problème des drogues et de la conduite est complexe puisqu'il touche plusieurs groupes particuliers au sein de la population. Bien que les Canadiens considèrent la conduite sous l'influence des drogues comme un problème grave, leur degré de préoccupation varie selon le groupe qui a consommé ces drogues. On a demandé aux répondants de coter leur niveau de préoccupation à propos de l'usage des drogues par trois groupes de conducteurs (les jeunes conducteurs, les conducteurs âgés et les conducteurs de camions) susceptibles d'utiliser des drogues, sur une échelle de 1 (pas du tout préoccupé) à 6 (extrêmement préoccupé). La figure 3 montre le pourcentage de répondants qui se disent très préoccupés ou extrêmement préoccupés par ces groupes. Les jeunes conducteurs sont ceux qui suscitent le plus d'inquiétude, puisque 77 % des répondants étaient très préoccupés ou extrêmement préoccupés par cette question. Ils sont suivis par les conducteurs de camions dont on craint qu'ils utilisent des drogues pour demeurer éveillés pendant de long parcours (70 %), et par les conducteurs âgés qui prennent des médicaments sous ordonnance (52 %). Aux fins de la comparaison, la figure 3 montre aussi le pourcentage des répondants (85 %) qui sont très préoccupés ou extrêmement préoccupés par la conduite en état d'ivresse.

**Figure 3 : Préoccupation à propos de groupes particuliers conduisant sous l'influence des drogues**



Pourcentage de répondants très préoccupés ou extrêmement préoccupés



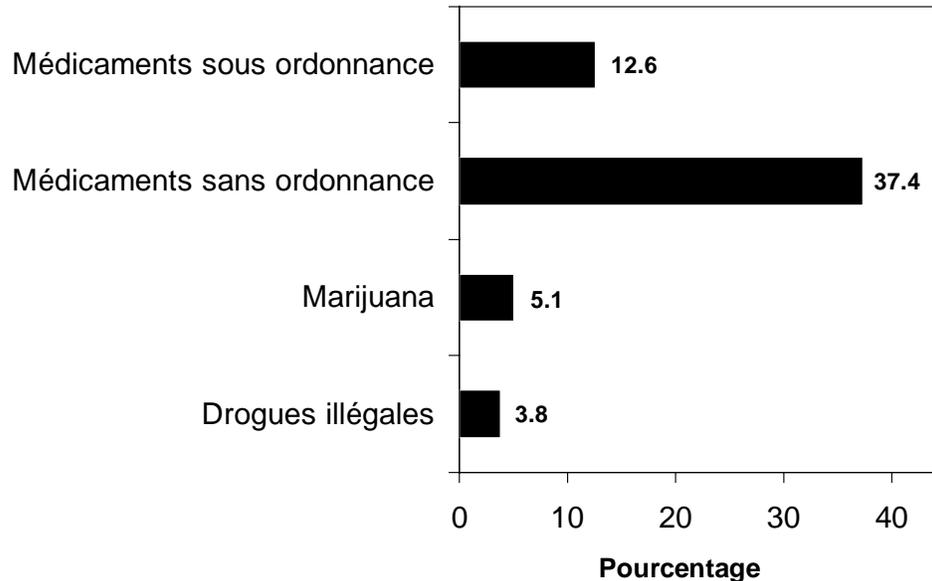
**Différences démographiques.** Les femmes expriment une plus grande inquiétude que les hommes à propos de l'usage de drogues par les trois groupes de conducteurs. Les préoccupations à propos des jeunes conducteurs qui consomment des drogues et des camionneurs qui prennent des drogues pour se tenir éveillés sur de long parcours augmentent progressivement avec l'âge des répondants au sondage. Les préoccupations à propos des conducteurs âgés sous l'influence de médicaments délivrés sous ordonnance augmentent parmi les répondants jusqu'à l'âge de 59 ans. Cependant, les répondants de 60 ans ou plus sont moins préoccupés par l'usage de médicaments délivrés sous ordonnance que même le plus jeune groupe de conducteurs.

## Combien de conducteurs canadiens déclarent faire usage de drogues?

Les Canadiens considèrent la conduite sous l'influence des drogues comme un problème de sécurité routière grave, mais l'usage de drogues et de médicaments susceptibles d'influer sur la conduite est assez courant et un bon nombre admet même avoir conduit un véhicule après avoir consommé une de ces catégories de drogues. Comme le montre la figure 4, en réponse à certaines questions à propos de leurs habitudes personnelles au cours des douze derniers mois, 12,6 % de tous les répondants indiquent avoir pris un médicament délivré sous ordonnance qui aurait pu avoir des effets sur leur capacité de conduire en toute sécurité; 37,4 % disent avoir pris des médicaments sans ordonnance tels que des remèdes contre les allergies ou le rhume des foins ou des médicaments contre le rhume, la grippe, la toux ou l'insomnie – dont un bon nombre peuvent nuire à une conduite sécuritaire. L'usage de marijuana et d'autres drogues illégales est beaucoup plus rare. Seulement 5,1 % des répondants admettent avoir pris de la marijuana et 3,8 % mentionnent avoir pris d'autres drogues illégales au cours des douze derniers mois.



**Figure 4 : Pourcentage déclarant l'usage de médicaments et de drogues**



Combien de Canadiens prennent le volant après avoir consommé des drogues?

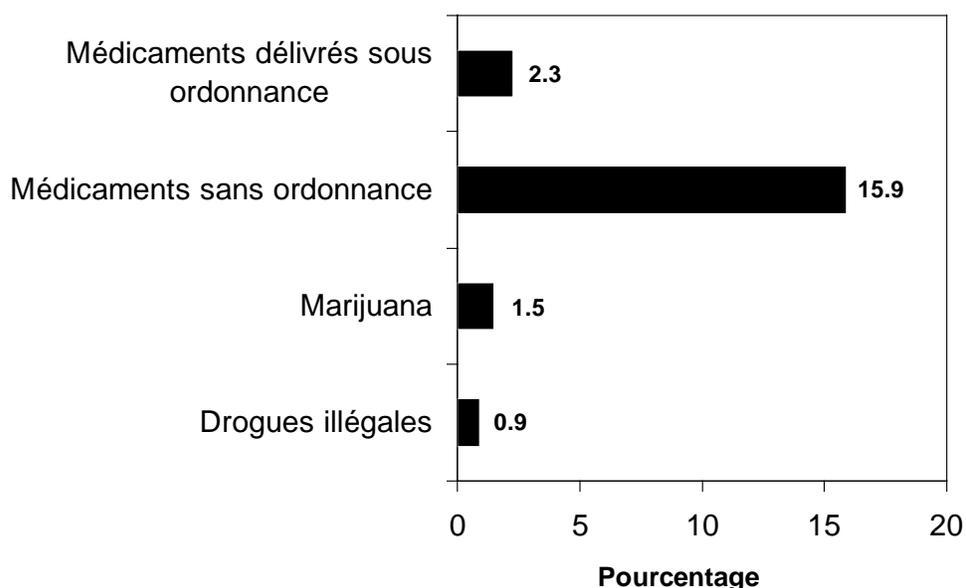
Bien que les Canadiens soient convaincus que les drogues et la conduite constituent un problème grave, bon nombre d'entre eux admettent avoir conduit après avoir consommé une drogue quelconque. Dans l'ensemble, 17,7 % des répondants au Sondage disent avoir conduit moins de deux heures après avoir pris une forme ou une autre de drogue au cours des douze derniers mois. Lorsqu'on l'extrapole à l'ensemble de la population des conducteurs détenteurs de permis, cette proportion révèle qu'environ *3,7 millions de Canadiens admettent avoir conduit après avoir consommé une forme ou une autre de drogue au cours des douze derniers mois*. De ce point de vue, ce comportement est loin d'être occasionnel.

*3,7 millions de Canadiens ont pris le volant au cours de la dernière année moins de deux heures après avoir pris une forme quelconque de drogue.*



La fréquence à laquelle les conducteurs prennent le volant après avoir consommé une drogue quelconque varie considérablement selon la forme de drogue. La figure 5 montre le pourcentage de ceux qui admettent avoir conduit moins de deux heures après avoir pris divers types de drogues au cours des douze derniers mois. La conduite après la prise de médicaments sans ordonnance contre les allergies, le rhume des foins, le rhume, la grippe, la toux ou l'insomnie est la plus fréquente puisque 15,9 % des conducteurs indiquent l'avoir fait au moins une fois au cours de l'année écoulée. La conduite après la consommation de médicaments délivrés sous ordonnance (2,2 %), de marijuana (1,5 %) et de drogues illégales (0,9 %) est beaucoup moins fréquente.

**Figure 5 : Pourcentage déclarant avoir conduit après avoir pris des médicaments ou des drogues**



### Qui conduit après avoir consommé des drogues?

Dans une certaine mesure, tout dépend de la catégorie de drogues. Par exemple, ceux qui conduisent après avoir pris un médicament délivré sous ordonnance sont tout aussi bien des hommes que des femmes, jeunes ou âgés. Pas plus qu'il n'y a vraiment de différence régionale quant à la possibilité de prendre le volant sous l'influence d'un médicament délivré sous ordonnance.



Par ailleurs, dans l'ensemble, les hommes sont plus susceptibles que les femmes de déclarer avoir conduit moins de deux heures après avoir pris des médicaments en vente libre (19,2 % comparativement à 13,0 %, respectivement). Les jeunes conducteurs sont aussi plus susceptibles de le faire que les conducteurs âgés (soit 22,7 % des conducteurs du groupe des 16 à 24 ans, par rapport à seulement 5,8 % chez les 65 ans et plus).

Malgré le petit nombre de répondants au Sondage qui déclarent avoir pris le volant après avoir consommé de la marijuana ou d'autres drogues illégales, il est évident que les hommes sont plus susceptibles de le faire que les femmes. La plus grande proportion de ceux qui conduisent après avoir pris de la marijuana ou d'autres drogues illégales ont moins de 30 ans.

On note aussi une forte tendance, parmi ceux qui déclarent avoir pris le volant après avoir pris des remèdes en vente libre, de la marijuana ou d'autres drogues illégales, à conduire après avoir consommé de l'alcool. Par exemple, environ le tiers de ceux qui mentionnent avoir pris le volant après avoir pris de la marijuana disent aussi avoir conduit après avoir consommé de l'alcool.

**Autres facteurs.** On ne constate aucune différence, d'une région à l'autre du Canada, quant à la fréquence de la conduite sous l'influence d'une forme ou une autre de drogue, ni dans la fréquence de la conduite sous l'influence des drogues chez les résidents des régions urbaines ou rurales.

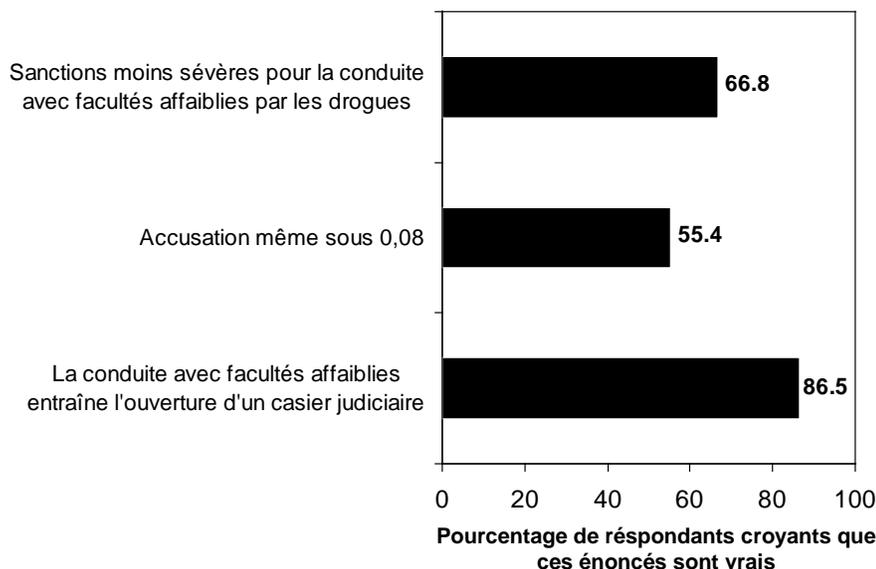
## Connaissance de la loi

Au Canada, la conduite d'un véhicule avec facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues est une infraction criminelle. Il n'est pas nécessaire d'avoir le résultat d'un alcootest de plus de 0,08 % ou un niveau particulier de drogue dans le sang pour démontrer que les facultés du conducteur étaient affaiblies. De plus, les sanctions sont les mêmes pour toute forme de conduite avec facultés affaiblies, qu'elle résulte de la consommation d'alcool ou de drogues.



Dans le cadre du Sondage sur la sécurité routière, les conducteurs devaient indiquer si chacun des trois énoncés au sujet des lois relatives à la conduite avec facultés affaiblies au Canada était « vrai » ou « faux ». La figure 6 présente les pourcentages de répondants qui ont qualifié chacun des trois énoncés de « vrai ». La plupart des conducteurs (86,5 %) savaient que la conduite avec facultés affaiblies était une infraction criminelle et qu'une condamnation menait à l'ouverture d'un casier judiciaire. Cependant, à peine plus de la moitié (55,4 %) savaient qu'ils pouvaient être accusés de conduite avec facultés affaiblies même si leur concentration d'alcool dans le sang était inférieure à 0,08 %. Il est tout particulièrement intéressant de noter que les deux tiers croient que les sanctions pour la conduite avec facultés affaiblies par la consommation de drogues sont moins sévères que pour la conduite avec facultés affaiblies par la consommation d'alcool – ce qui est une fausse impression puisque les sanctions sont les mêmes.

**Figure 6 : Connaissance de la loi relative à la conduite avec facultés affaiblies**



**Différences démographiques.** Les femmes sont plus susceptibles que les hommes de croire que les sanctions pour la conduite avec facultés affaiblies sont moins sévères pour les drogues que pour l'alcool (70,8 %, comparativement à 63,0 %, respectivement). Les jeunes conducteurs (entre 16 et 24 ans) et les conducteurs âgés (65 ans et plus), ainsi que ceux qui ont eu une contravention pour infraction aux règlements de la circulation au cours de l'année écoulée sont moins susceptibles que



les autres de croire que les sanctions pour conduite avec facultés affaiblies par les drogues sont moins sévères. Les conducteurs qui déclarent avoir pris le volant après avoir consommé une forme ou une autre de drogue ne sont pas plus susceptibles que ceux qui ne prennent pas le volant après avoir pris des drogues de répondre correctement à l'une ou l'autre des trois questions.

**Différences régionales.** Il n'y a pas de différence chez les conducteurs des diverses régions du Canada quant à la mesure dans laquelle ils savent qu'une condamnation pour conduite avec facultés affaiblies entraîne l'ouverture d'un casier judiciaire. Cependant, seulement 35 % des conducteurs au Québec savent qu'il est possible d'être accusé de conduite avec facultés affaiblies même si son taux d'alcoolémie est inférieur à 0,08 %. En comparaison, le pourcentage de conducteurs de Colombie-Britannique qui ont répondu correctement à cette question est de 75 %.

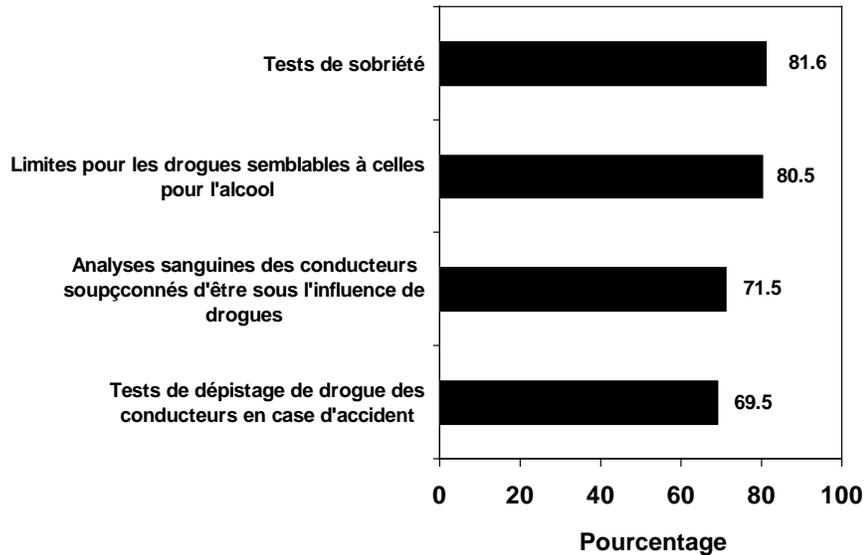
Les conducteurs du Canada atlantique sont les plus susceptibles de croire que les sanctions pour la conduite avec facultés affaiblies sont moins sévères pour les drogues que pour l'alcool (81,7 %), tandis que les conducteurs de l'Ontario sont les moins susceptibles d'avoir cette conviction (60,5 %).

## Mesures de lutte contre les drogues et la conduite

On a demandé aux répondants du Sondage de classer sur une échelle de 1 (pas du tout d'accord) à 6 (tout à fait d'accord), la mesure dans laquelle ils appuient un certain nombre de mesures visant à lutter contre le problème des drogues et de la conduite. Ainsi, on leur a demandé de préciser le niveau de soutien qu'ils accordent à quatre initiatives différentes pour contrer le problème des drogues et de la conduite – imposition de tests de coordination des mouvements aux conducteurs soupçonnés d'être sous l'influence de l'alcool ou de drogues (tests de sobriété), analyse sanguine de dépistage des drogues obligatoire pour tous les conducteurs en cause dans des accidents de la route graves, analyse sanguine de dépistage des drogues obligatoire pour tous les conducteurs soupçonnés d'être sous l'influence de drogue et établissement de limites pour les drogues semblables aux limites d'alcool pour les conducteurs. Les résultats sont indiqués à la figure 7.



**Figure 7 : Pourcentage d'accord avec les mesures visant à contrer la conduite sous l'influence de drogues**



Deux mesures – les tests de coordination des mouvements des conducteurs soupçonnés d'être sous l'influence d'alcool ou de drogue et l'établissement de limites absolues pour les drogues, comme pour l'alcool – ont obtenu l'appui d'au moins 80 % des conducteurs. Les Canadiens sont cependant moins enthousiastes à l'idée de soumettre obligatoirement les conducteurs à des prélèvements sanguins. Les analyses sanguines obligatoires pour le dépistage de drogues chez tous les conducteurs en cause dans une collision grave et les tests de dépistage de drogue pour les conducteurs soupçonnés d'être sous l'influence de drogue ont reçu l'appui d'environ 70 % des Canadiens.

**Différences démographiques.** Le soutien accordé aux différentes initiatives diffère selon les caractéristiques des conducteurs. Par exemple, les femmes expriment un soutien aux quatre mesures supérieur à celui des hommes. Le soutien aux analyses sanguines obligatoires pour les conducteurs en cause dans un accident grave et ceux qu'on soupçonne d'être sous l'influence de drogue augmente progressivement avec l'âge. Les Canadiens qui parcourent plus de kilomètres chaque mois sont aussi moins enclins à appuyer l'analyse sanguine obligatoire pour les conducteurs qu'on soupçonne d'être sous l'influence de drogue.





# Bibliographie —●

- Beirness, D.J., Simpson, H.M. et Desmond, K. (2002) *Sondage sur la sécurité routière : Conduite en état d'ivresse*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M. et Desmond, K. (2002) *Sondage sur la sécurité routière : La conduite à risque*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M., Mayhew, D.R. et Pak, A. (2001a) *Sondage sur la sécurité routière : La conduite agressive*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M., Mayhew, D.R. et Pak, A. (2001b) *Sondage sur la sécurité routière : Conduite en état d'ivresse*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M., Mayhew, D.R. et Pak, A. (2002a) *Sondage sur la sécurité routière : La distraction au volant*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M. et Pak, A. (2002b) *Sondage sur la sécurité routière : Les véhicules utilitaires et leurs conducteurs*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- Cimbura, G., Lucas, D.M., Bennett, R.C. et Donelson, A.C. (1990) Incidence and toxicological aspects of cannabis and ethanol detected in 1394 fatally injured drivers and pedestrians in Ontario (1982-1984). *Journal of Forensic Sciences* 35(5): 1035-1041.
- Cimbura, G., Lucas, D.M., Bennett, R.C., Warren, R.A. et Simpson, H.M. (1982) Incidence and toxicological aspects of drugs detected in 484 fatally injured drivers and pedestrians in Ontario. *Journal of Forensic Sciences* 27(4):855-867.
- Dussault, C., Brault, M., Bouchard, J. et Lemire, A.M. (2002) The Contribution of Alcohol and Other Drugs Among Fatally Injured Drivers in Quebec: Some Preliminary Results in D.R. Mayhew et C. Dussault (éd.) *Actes de la 16<sup>e</sup> Conférence internationale sur l'alcool, les drogues et la sécurité routière*, pp 423-430. Québec: Société de l'Assurance Automobile du Québec.
- Jeffery, W.K., Leslie, J.M. et Mercer, G.W. (1995) Drug and Alcohol Concentrations of Drivers Involved in Fatal Motor Vehicle Accidents in British Columbia, Canada: A One Year Study in C.N. Kloeden et A.J. McLean (éd.) *Proceedings of the 13<sup>th</sup> International conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, pp 746-751. Adelaide: NHMRC Road Accident Research Unit, The University of Adelaide, Australia.
- Mayhew, D.R., Brown, S.W. et Simpson, H.M. (2002) *Le problème des accidents liés à l'alcool au Canada : 2000*. Ottawa : Transports Canada.
- Simpson, H.M. (1985) Polydrug effects and traffic safety. *Alcohol, Drugs and Driving* 1: 17-24.



Simpson, H.M. (1986) Epidemiology of road accidents involving marijuana. *Alcohol, Drugs and Driving* 2: 15-30.

Simpson, H.M. et Vingilis, E. (1991) Epidemiology and special population surveys *in* S.D. Ferrara et R. Giorgetti (éd.) *Methodology in Man-Machine Interaction and Epidemiology on Drugs and Traffic Safety*. Padoue, Italie: Addiction Research Foundation of Italy.

