



CANNABIS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE: ENJEUX STRATÉGIQUES



Source d'information sur la sécurité

LA FONDATION DE RECHERCHES SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE

La Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) a pour mission de réduire le nombre de décès et de blessures liés aux accidents de la route. La FRBR est un organisme de bienfaisance national indépendant en matière de sécurité routière. Créée en 1964, elle est aujourd'hui reconnue dans le monde entier pour l'étendue de ses recherches sur les causes des accidents de la route et sur la création de programmes et de politiques efficaces.

La présente étude a été rendue possible grâce à un don de l'Association canadienne des automobilistes.



Auteurs :

Robyn D. Robertson, Heather Woods-Fry et Kara Morris

Fondation de recherches sur les blessures de la route
171, rue Nepean, bureau 200
Ottawa (Ontario) K2P 0B4
Tél. : 613-238-5235
Télec. : 613-238-5292

Courriel : tirf@tirf.ca
Site Web : www.tirf.ca

© Fondation de recherches sur les blessures de la route, octobre 2016
ISBN: 978-1-926857-82-4

CANNABIS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE: ENJEUX STRATÉGIQUES

Robyn D. Robertson, Heather Woods-Fry et Kara Morris

REMERCIEMENTS

La Fondation de recherches sur les blessures de la route souhaite remercier les représentants des organismes gouvernementaux fédéraux et provinciaux des secteurs de l'application de la loi, du transport et de la santé de même que les praticiens de première ligne de tout le pays qui ont bien voulu lui faire part de leur expertise et de leurs expériences pour la rédaction du présent rapport. Une meilleure compréhension des priorités ciblées par les politiques et programmes actuels sur la drogue au volant de même que par les stratégies projetées donnera des outils aux praticiens de tout le pays qui cherchent à prévenir et à réduire la conduite sous l'influence de drogues.

Les opinions, résultats et conclusions exprimés dans le rapport n'engagent que ses auteurs.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS.....	i
SOMMAIRE	v
INTRODUCTION.....	1
MÉTHODOLOGIE	3
Objectifs.....	3
Principales modalités d’entrevue.....	3
RÉSULTATS	5
Recherche.....	5
Législation et sanctions	7
Stratégies de mise en œuvre	12
Perceptions du public et campagnes d’éducation	16
Mesure et évaluation	22
CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	27
Recherche.....	27
Législation et sanctions	28
Stratégies de mise en œuvre	29
Perceptions du public et campagnes d’éducation	29
Mesure et évaluation	30
BIBLIOGRAPHIE	31

SOMMAIRE

Depuis dix ans, la question de la conduite sous l'influence de drogues est de plus en plus reconnue comme une priorité. Des discussions de plus en plus fréquentes tenues au sein des organismes gouvernementaux au sujet de la réglementation du cannabis et de la sécurité du public ont attiré l'attention sur la drogue au volant et les stratégies à adopter. Les secteurs de l'application de la loi, du transport et de la santé à l'échelle fédérale, provinciale et territoriale devront coordonner leurs interventions pour assurer la sécurité des Canadiens sur les routes. Les priorités gouvernementales en matière de sécurité routière sont multiples, et la conduite sous l'influence de drogues n'est que l'une d'entre elles. La médiatisation récente du cannabis constitue donc l'occasion de revoir et d'explorer les stratégies efficaces de prévention et de réduction de la conduite sous l'influence de drogues. À cette fin, plusieurs questions prioritaires doivent être étudiées et résolues afin que les gouvernements provinciaux et les intervenants en sécurité routière puissent mettre en place des politiques et des programmes efficaces en ce qui touche la conduite sous l'influence du cannabis : la recherche, la législation et les sanctions, les stratégies de mise en œuvre, les perceptions du public et les campagnes d'éducation, de même que la mesure et l'évaluation. Les décisions prises dans ces domaines auront des répercussions sur l'efficacité de la prévention et de la réduction de la conduite sous l'influence du cannabis.

La définition des stratégies prioritaires, des enjeux pertinents et des plans de mise en œuvre est au cœur de la présente étude, qui peut aider à définir les stratégies de sécurité routière en matière de conduite sous l'influence de drogues. Au total, 46 personnes – des employés et des gestionnaires de 25 organismes qui représentent les intervenants fédéraux et provinciaux dans les secteurs de l'application de la loi, du transport et de la santé – ont été interrogées dans le but d'identifier les priorités législatives et stratégiques en matière de conduite sous l'influence du cannabis, les types de connaissances les plus pertinentes pour étayer les décisions dans ces domaines et les préoccupations relatives à la mise en œuvre.

Les résultats de l'étude soulignent les enjeux prioritaires relatifs à la conduite sous l'influence du cannabis qui nécessitent une attention et des mesures coordonnées. Ces résultats proposent un survol des connaissances et des outils nécessaires pour aider les intervenants à régler les problèmes, ainsi que des obstacles qui restent à surmonter pour assurer l'amélioration de la sécurité routière. Les résultats suivants traduisent les cinq principaux consensus :

Recherche

- > À ce jour, les recherches menées sur les effets du cannabis sont relativement réduites, si on les compare aux recherches menées sur l'alcool; par conséquent, d'importantes questions n'ont toujours pas de réponse, notamment :
 - » Quelle est la relation entre le cannabis et ses effets sur la capacité de conduire, et quelle est l'influence de la concentration en THC¹ et de la méthode d'ingestion sur les facultés?

¹ Tétrahydrocannabinol

- » La légalisation du cannabis aura-t-elle une influence sur les accidents avec facultés affaiblies causant des décès ou des blessures graves?
- » Quelles sont les pratiques exemplaires en matière de programme de rééducation des conducteurs reconnus coupables de conduite sous l'influence du cannabis?

Législation et sanctions

- > Il est possible d'améliorer la législation et les sanctions sur la conduite sous l'influence de drogues; cependant, il faut étudier soigneusement les avantages et inconvénients de chaque approche. La possibilité pour la police d'enquêter raisonnablement et de détecter les facultés affaiblies sera façonnée par ces décisions. Les policiers auront besoin de moyens et d'outils d'enquête pour détecter toute forme de facultés affaiblies dues au cannabis.
 - » Les effets du cannabis peuvent varier dans le temps selon la façon dont la drogue a été ingérée; la période dont les policiers disposent pour faire leur enquête doit tenir compte de ces différences.
 - » De quelles habiletés et compétences les agents ont-ils besoin pour utiliser les dispositifs de dépistage salivaires?

Stratégies de mise en œuvre

- > Il est nécessaire de bien planifier la mise en œuvre des pratiques pour assurer l'efficacité de la législation et donner aux praticiens les directives et les outils qui seront la clé du succès.
- > Les autorités ont absolument besoin de disposer des moyens, du temps et des ressources nécessaires pour appliquer les politiques sur la conduite sous l'influence de drogues conformément aux approches réglementaires. La période d'application des pratiques pourrait s'étaler sur 18 à 24 mois.
- > Les leçons tirées d'autres endroits où l'on a entrepris ce type de changements réglementaires soulignent la nécessité d'être bien préparé, car il est plus difficile de régler les problèmes après coup.
- > Le manque de fonds est l'obstacle le plus important à la mise en œuvre. L'embauche de personnel, la formation et la certification, l'achat de dispositifs de dépistage, l'analyse des tests, l'augmentation de la demande dans les services d'urgence, la collecte et l'évaluation des données de même que les projets d'éducation du public entraînent des coûts importants. Voici les autres priorités :
 - » augmentation du nombre d'agents formés pour reconnaître les facultés affaiblies (test de sobriété normalisé – TSN; experts en reconnaissance de drogues – ERD);
 - » amélioration des connaissances du personnel de l'appareil judiciaire au sujet des facultés affaiblies par la drogue et des preuves des ERD;
 - » étude de la mise en œuvre de dispositifs de dépistage salivaires;

- » augmentation des moyens permettant aux services de santé de s'adapter à l'augmentation des admissions à l'urgence pour cause de surdoses ou d'ingestion accidentelle de cannabis;
 - » examen de la capacité des laboratoires d'analyser un nombre croissant d'échantillons et de fournir les résultats à temps pour éviter des retards indus et assurer l'application régulière de la loi.
- > Nombre de ces initiatives sont déjà en cours, mais il faut poursuivre les efforts.

Perceptions et éducation du public

- > L'omniprésence des messages provenant des groupes favorables au cannabis a rendu plus difficile la diffusion des messages sur la sécurité routière. Il est donc important que les intervenants en sécurité routière se fassent entendre et transmettent leurs messages à tous les Canadiens afin que ceux-ci puissent prendre des décisions éclairées, basées sur une connaissance plus complète de la question.

Voici les principales perceptions erronées:

- » « Le cannabis est inoffensif. » On rapporte souvent que le cannabis est perçu comme une plante médicinale et naturelle, saine et biologique.
 - » « Le cannabis n'a pas d'effet sur la conduite. » On rapporte souvent que les utilisateurs ont l'impression d'être de meilleurs conducteurs après avoir ingéré du cannabis; ils sont convaincus d'être plus prudents, de rouler plus lentement et de prendre moins de risques.
 - » « La police n'est pas capable de détecter les facultés affaiblies par le cannabis ou d'empêcher les conducteurs aux facultés affaiblies de conduire. » Les expériences vécues par les policiers laissent croire qu'au moins une partie des conducteurs ne savent pas qu'il existe des outils pour dépister les facultés affaiblies par le cannabis sur la route.
- > Les campagnes d'éducation du public menées avant les éventuels changements au cadre réglementaire, dans la mesure du possible, permettront au public d'avoir suffisamment de temps pour acquérir des connaissances sur cette question. La diffusion d'un message coordonné et cohérent à l'échelle nationale peut se faire grâce à un partenariat inclusif entre les gouvernements et un ou plusieurs des intervenants nationaux en sécurité routière afin d'atteindre un auditoire élargi.
- > Les campagnes d'éducation du public devraient mettre l'accent sur les facultés affaiblies et les risques associés à la conduite sous l'influence du cannabis. Les messages qui ciblent les jeunes et les populations à risque permettent aux principaux enseignements de résonner dans ces groupes. Cependant, il faut s'assurer que les messages n'encouragent pas indirectement les personnes qui n'auraient pas consommé de cannabis autrement et qui pourraient être prédisposées à l'abus ou à la mauvaise utilisation de drogues à en consommer. Il faut également éviter d'établir des comparaisons avec les facultés affaiblies par l'alcool, car ces drogues ont des effets différents et sont métabolisées différemment.

Mesure et évaluation

- > La capacité de recueillir des données de façon uniforme afin de suivre, de surveiller et d'évaluer les effets du cannabis sur la sécurité routière, de même que les effets des programmes et politiques de réduction et de prévention de la conduite sous l'influence du cannabis, sera essentielle à l'évaluation des stratégies actuelles et futures.
- > L'amélioration des méthodes de collecte et de normalisation des données contribuera à améliorer les connaissances et la coordination des activités dans les différents secteurs, en favorisant la mise en œuvre de stratégies conjointes.
- > L'amélioration de la collecte des données rendra possible la mesure des progrès afin d'obtenir des renseignements à long terme sur l'efficacité des stratégies de prévention de la conduite sous l'influence du cannabis.
- > Les partenariats entre les organismes fédéraux et provinciaux des secteurs de l'application de la loi, du transport et de la santé joueront un rôle important dans la création d'une image nationale de la conduite sous l'influence du cannabis.

En conclusion, la question de la conduite sous l'influence du cannabis est complexe et nécessite un ensemble de stratégies en sécurité routière pour compléter les modifications à la législation sur le cannabis. Pour y arriver, les organismes fédéraux devraient communiquer leurs orientations aux praticiens de première ligne pour étayer les initiatives planifiées ou en cours. Cela est indispensable pour l'affectation des ressources et l'élimination des chevauchements. Heureusement, les intervenants et les praticiens de la sécurité routière sont avides de renseignements, et les différents gouvernements ont déjà entrepris de nombreux travaux.

De plus, la prévention de la conduite sous l'influence du cannabis nécessite des ressources appropriées sous forme de moyens, de temps et de fonds pour appuyer les modifications à grande échelle nécessaires aux politiques et programmes de sécurité routière en vue de mettre l'accent sur la sécurité comme le souhaite le gouvernement fédéral. Étant donné le temps nécessaire pour modifier les politiques et mettre en pratique les stratégies et les programmes, il faudrait s'assurer de donner aux provinces suffisamment de temps pour appliquer les changements.

INTRODUCTION

Depuis dix ans, la question de la conduite sous l'influence de drogues est de plus en plus reconnue comme une priorité. Des discussions de plus en plus fréquentes tenues au sein des organismes gouvernementaux au sujet de la réglementation du cannabis et de la sécurité du public ont attiré l'attention sur la drogue au volant et les stratégies à adopter. Les secteurs de l'application de la loi, du transport et de la santé à l'échelle fédérale, provinciale et territoriale devront coordonner leurs interventions pour assurer la sécurité des Canadiens sur les routes. Les priorités gouvernementales en matière de sécurité routière sont multiples, et la conduite sous l'influence de drogues n'est que l'une d'entre elles. La médiatisation récente du cannabis constitue donc l'occasion de revoir et d'explorer les stratégies efficaces de prévention et de réduction de la conduite sous l'influence de drogues. À cette fin, plusieurs questions prioritaires doivent être étudiées et résolues afin que les gouvernements provinciaux et les intervenants en sécurité routière puissent mettre en place des politiques et des programmes efficaces en ce qui touche la conduite sous l'influence du cannabis :

- > **Recherche.** La disponibilité et la diffusion des recherches existantes, et la réalisation de nouvelles recherches pour répondre à des questions importantes touchant plusieurs secteurs et organismes. Ces connaissances sont essentielles pour étayer les décisions stratégiques et les programmes.
- > **Législation et sanctions.** Les outils législatifs, les sanctions et les mesures policières qui permettent d'enquêter sur les conducteurs soupçonnés d'avoir les facultés affaiblies par la drogue et de les empêcher de conduire, de même que l'efficacité des lois sur la conduite sous l'influence du cannabis dans la réduction des accidents.
- > **Stratégies de mise en œuvre.** La capacité des organismes à mettre en œuvre les nouveaux programmes et politiques qui reflètent les plus récentes réflexions et perspectives sur le cannabis.
- > **Perceptions du public et campagnes d'éducation.** Le contenu et la portée de campagnes d'éducation du public visant à renseigner les conducteurs sur les nouvelles lois et sanctions et à rectifier les conceptions erronées sur le cannabis et la conduite ainsi que sur l'impossibilité pour la police d'appliquer ces lois.
- > **Mesure et évaluation.** La nécessité de politiques uniformes et exhaustives pour recueillir des données sur la prévalence de la conduite sous l'influence des drogues et pour évaluer les stratégies ainsi que les effets des changements proposés à la législation sur la sécurité routière.

La conduite sous l'influence du cannabis est un enjeu complexe qui nécessite des mesures interdisciplinaires et coordonnées dans les secteurs de l'application de la loi, du transport et de la santé. Le présent rapport décrit les priorités quant aux questions à étudier et à résoudre pour aider les autorités à mettre en œuvre des politiques et des programmes efficaces. Divers organismes ont déjà entrepris de recueillir des éléments de preuve, des expériences et des connaissances afin d'étayer les discussions sur le cannabis et la conduite sous l'influence de drogues. Il faut cependant

s'assurer de bien communiquer les connaissances qui peuvent appuyer la prise de décisions sur les politiques et les programmes pour éviter les chevauchements et assurer une bonne répartition des ressources.

MÉTHODOLOGIE

Objectifs

La présente étude vise à définir les stratégies prioritaires, les enjeux pertinents et les plans de mise en œuvre en ce qui touche la gestion de la conduite sous l'influence du cannabis dans tout le Canada. Afin de cerner les priorités législatives et stratégiques, les types de connaissances les plus pertinents pour la prise de décisions et les préoccupations relatives à l'application, nous avons interrogé, en personne ou par téléphone, des intervenants des gouvernements provinciaux, notamment des organismes de transport, d'application de la loi et de santé de diverses régions du Canada (Colombie-Britannique, Alberta, Ontario, Québec et les Maritimes), de même que des employés de plusieurs organismes fédéraux. L'ensemble des résultats peut contribuer à étayer la création d'outils et de ressources de diffusion de l'information et d'élaboration de programmes et de politiques.

Principales modalités d'entrevue

Les entrevues comprenaient une série de questions structurées regroupées dans un guide de discussion. Cinq grands sujets ont été abordés : la recherche, la législation et les sanctions, les stratégies de mise en œuvre, l'éducation du public, et la mesure et l'évaluation. La FRBR a interviewé 46 personnes au total – des employés et des gestionnaires de 25 organismes représentant les intervenants fédéraux et provinciaux dans les secteurs de l'application de la loi, du transport et de la santé au Canada. Les trois secteurs étaient représentés à peu près également. Les données ont été recueillies en juillet et en août 2016; les résultats ont été regroupés et résumés. Le présent rapport décrit les principaux consensus découlant des entrevues.

RÉSULTATS

La conception et la mise en œuvre de stratégies efficaces de prévention et de réduction de la conduite sous l'influence de drogues constituent un enjeu complexe qui nécessite des mesures coordonnées de la part des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Les répercussions des changements prévus sont importantes : la conduite sous l'influence du cannabis aura des effets sur les politiques, les programmes et les pratiques en matière de sécurité routière dans les secteurs de l'application de la loi, du transport et de la santé. La communication entre les organismes et intervenants est donc essentielle à la mise en œuvre efficace de stratégies de prévention et de réduction de la conduite sous l'influence du cannabis. En cette ère de restriction des ressources, la diffusion de l'information critique est essentielle à la coordination des activités et à l'élimination des chevauchements.

De plus, les organismes doivent avoir les moyens et le temps de planifier et de préparer la mise en œuvre de stratégies harmonisées avant que les changements soient apportés à la législation. En effet, dans les endroits qui ont légalisé l'accès au cannabis, on s'est rendu compte que le manque de planification et d'anticipation des pressions accrues sur les différents services gouvernementaux posait des défis énormes pour la gestion à long terme des conséquences de la conduite sous l'influence du cannabis.

Afin de contribuer aux discussions sur la planification de l'application de la nouvelle législation, le présent rapport résume les enjeux prioritaires qui nécessitent des mesures coordonnées. Il donne des renseignements pratiques sur les connaissances et les outils nécessaires aux gouvernements provinciaux et territoriaux et autres intervenants de la sécurité routière pour régler les problèmes liés à la conduite sous l'influence du cannabis et éliminer certains des dangers qui menacent la sécurité des Canadiens sur la route.

Le rapport donne notamment un aperçu des hypothèses de recherche les plus pertinentes à étudier pour encadrer l'élaboration de politiques et de programmes. Il fournit également des renseignements importants sur la législation et les sanctions déjà en vigueur, de même que sur les leçons à retenir en ce qui touche la mise en œuvre et les obstacles qui subsistent. Le rapport présente également une analyse des perceptions actuelles du public, qui nécessiteront la planification rigoureuse et concertée de campagnes d'éducation. Enfin, le rapport souligne la nécessité de stratégies efficaces de mesure, de suivi et d'évaluation des effets qu'auront les changements proposés à la législation sur le cannabis sur la conduite avec facultés affaiblies.

Recherche

À ce jour, les recherches menées sur les effets du cannabis sont relativement réduites, si on les compare aux recherches menées sur l'alcool. Cela est vraisemblablement dû aux obstacles de nature administrative et éthique associés aux recherches portant sur des sujets humains; il est interdit d'administrer à une personne une ou plusieurs drogues à des niveaux correspondant à un usage récréatif, à un abus ou à une dépendance. Par conséquent, d'importantes questions n'ont toujours pas de réponse, et les réponses disponibles ne peuvent parfois pas être généralisées à

l'ensemble des conducteurs. Voici certaines des hypothèses de recherche communes les plus urgentes :

- > **Comment mieux estimer le lien entre la consommation de THC² et le risque d'accident?** Cette question est extrêmement pertinente pour la prise de décisions sur l'identification des conducteurs aux facultés affaiblies, les façons de mesurer l'intoxication et les stratégies utilisées pour empêcher les personnes intoxiquées de conduire.
- > **Comment les effets du cannabis varient-ils en fonction de la concentration en THC et de la méthode d'ingestion?** Aux endroits où on a légalisé la consommation de cannabis, on rapporte que la consommation de produits comestibles et le vapotage³, notamment chez les jeunes, ont entraîné une augmentation sans précédent des admissions à l'urgence en raison d'épisodes psychotiques (*The Globe and Mail*, 2016). Ces produits contiennent souvent des concentrations très élevées de THC, et leurs effets ne sont pas toujours immédiats. Comme ils connaissent souvent mal les différences entre les produits, les utilisateurs ont tendance à en consommer trop, menant à des conséquences dangereuses. Dans tous les cas, les autorités américaines n'étaient ni assez préparées ni assez équipées pour gérer ces conséquences négatives imprévues, ce qui a entraîné des coûts importants.
- > **Quels sont les effets à court et à long terme du cannabis sur le développement du cerveau chez les jeunes?** La réponse à cette question influencera profondément les stratégies à appliquer en particulier aux jeunes conducteurs, ainsi que les pressions qui s'exerceront sur les services de santé au cours de la prochaine décennie. Cette information devra aussi être communiquée dans le cadre de stratégies d'éducation du public pour que les Canadiens comprennent bien les risques de l'utilisation du cannabis.
- > **Quels sont les effets à long terme de la consommation chronique sur le fonctionnement du cerveau?** Très peu de recherches portent sur les effets de doses élevées de cannabis et de concentrations élevées de THC sur une période prolongée. Les organismes de santé sont très préoccupés par cette question, qui aura de multiples ramifications quant à la planification à long terme des services de santé prodigués aux personnes de tout âge, de même que des services hospitaliers et des services d'urgence.
- > **Comment la disponibilité accrue du cannabis affectera-t-elle les taux de consommation chez les jeunes et les adultes?** Selon certaines recherches, le cannabis sert de porte d'entrée à la consommation d'autres substances illicites. On a également avancé que les personnes les plus susceptibles de consommer des drogues risquent de commencer par des substances faciles à obtenir comme le cannabis, le tabac ou l'alcool, et que les liens ainsi créés avec d'autres consommateurs peuvent ensuite accroître la probabilité d'essayer d'autres drogues (National Institute on Drug Abuse, 2016). Il faut poursuivre les recherches pour répondre à ces questions pertinentes afin d'élaborer les politiques et les pratiques.

² Tétrahydrocannabinol

³ Les produits comestibles sont des produits contenant du cannabis consommés par voie orale. Le vapotage permet aux utilisateurs d'inhaler des cannabinoïdes avec un vaporisateur, plutôt que de le fumer dans une cigarette.

- > **La nouvelle législation sur le cannabis aura-t-elle une influence sur les accidents avec facultés affaiblies causant des décès ou des blessures graves?** Cette question soulève d'importantes préoccupations et nécessite un suivi rigoureux pour protéger la santé et la sécurité de tous les Canadiens.
- > **Quelles sont les pratiques exemplaires qui permettent d'encadrer l'élaboration de programmes de rééducation pour les conducteurs reconnus coupables de conduite sous l'influence du cannabis?** Les autorités mènent depuis longtemps des programmes de rééducation à l'intention des personnes reconnues coupables pour les informer des risques et des conséquences de l'alcool au volant. À ce jour, les connaissances sur l'efficacité des outils d'éducation destinés aux contrevenants sont limitées, mais la recherche montre que les caractéristiques des conducteurs sous l'influence du cannabis sont très différentes de celles des conducteurs sous l'influence de l'alcool (Maxwell, 2012). Cela laisse croire que les stratégies actuelles de rééducation des conducteurs pourraient ne pas s'appliquer aux conducteurs sous l'influence du cannabis.

De façon générale, il est impératif de poursuivre les recherches pour répondre à ces questions et permettre aux autorités de comprendre de quelle façon les services gouvernementaux et la sécurité des Canadiens pourraient être touchés, notamment parce qu'on dispose de très peu d'information sur les effets à long terme du cannabis.

De plus, la formulation d'hypothèses de recherche fondée sur une approche interdisciplinaire impliquant les secteurs de l'application de la loi, du transport et de la santé permettra aux autorités de faire des économies et de mieux utiliser les rares ressources disponibles. Il sera donc aussi important de diffuser l'information sur les études projetées, en cours ou récemment menées par les organismes fédéraux et nationaux pour réduire les chevauchements et maximiser la qualité et la portée des recherches.

Législation et sanctions

L'élaboration de nouvelles lois et politiques provinciales pour la prévention et la réduction de la conduite sous l'influence du cannabis dépendra grandement de l'approche adoptée par le gouvernement fédéral dans sa législation sur l'accessibilité et la consommation du cannabis. À plusieurs endroits, la planification et la préparation de la législation et des politiques sur la sécurité routière ont posé des défis, et les approches réglementaires qui s'offrent au gouvernement fédéral sont multiples. Par exemple, les répercussions des stratégies varieront substantiellement selon que le gouvernement choisira une approche réglementaire semblable à celle qui concerne l'alcool ou à celle qui concerne le tabac, et selon la décision d'imposer ou non une limite fixe quant au taux de THC.

À défaut de formuler des orientations claires et pertinentes quant aux approches envisagées ou à celles qui sont les plus pratiques, les décideurs du gouvernement fédéral pourraient nuire à la capacité des autorités de prendre des mesures pour réduire la conduite sous l'influence du cannabis. La communication des grandes orientations des options stratégiques envisagées serait bienvenue et donnerait aux gouvernements provinciaux et territoriaux une base à partir de laquelle élaborer concrètement leurs stratégies respectives.

Les lois adoptées ailleurs sur la conduite sous l'influence de drogues s'inscrivent dans trois catégories : lois basées sur les facultés affaiblies, lois basées sur le taux de THC et lois « tolérance zéro ». Chacune de ces approches a des avantages et des inconvénients qui sont brièvement résumés ci-dessous dans le contexte canadien.

Lois basées sur les facultés affaiblies. Jusqu'à maintenant, le Canada a adopté une approche basée sur les facultés affaiblies en matière de conduite sous l'influence de drogues. De telles lois exigent des policiers qu'ils observent et documentent les comportements directement liés à la consommation d'une drogue. Cela se fait habituellement par l'observation du conducteur, l'utilisation d'un test de sobriété normalisé (TSN), le recours à des experts en reconnaissance des drogues (ERD) et des analyses de confirmation. Le fardeau de présentation est important.

Les responsables de l'application de la loi, et dans une certaine mesure les tribunaux, connaissent de mieux en mieux l'utilisation, la validité et la fiabilité des indicateurs physiologiques et comportementaux des facultés affaiblies par la drogue. Cependant, la science sur laquelle se basent les ERD n'est pas encore bien connue et comprise, ni par les policiers en général, ni par les professionnels du droit. Il faut souligner que, depuis 2008, les tribunaux acceptent de plus en plus les éléments de preuve basés sur les facultés affaiblies; cependant, c'est une victoire durement acquise, et il faut poursuivre les efforts. Pour le moment, les lois basées sur les facultés affaiblies restent difficiles à appliquer sans une reconnaissance élargie des tribunaux, car les facultés affaiblies doivent être démontrées et liées directement à la consommation de drogues. Par exemple, les consommateurs chroniques capables de compenser les effets de l'intoxication arrivent parfois mieux que les utilisateurs occasionnels à éviter le dépistage et les sanctions.

Lois basées sur le taux de THC. On a envisagé la possibilité d'adopter une législation interdisant de conduire un véhicule motorisé à partir d'un niveau précis de THC dans l'organisme, qui correspondrait à une intoxication. Certaines autorités ont opté pour une limite de 5 ng/ml de THC actif, alors que d'autres ont choisi une limite plus réduite de 2 ng/ml. Cette approche compte certains avantages, notamment la similarité avec les lois sur l'alcool au volant et l'établissement d'une limite claire permettant de déterminer si un conducteur est intoxiqué ou non.

Cependant, la validité d'une telle limite suscite beaucoup de débats, surtout en raison de l'absence de consensus scientifique sur le taux de THC dans le sang qui entraîne l'incapacité de conduire (Kelly et coll., 2004). De plus, des recherches récentes laissent croire que la précision de l'évaluation de l'intoxication par les ERD est peu concluante lorsque la limite est de 5 ng/ml (Logan et coll., 2016; Armentano, 2013). Cela signifie qu'en l'absence de dispositifs de dépistage fiables, l'adoption d'une limite fixe pourrait avoir des conséquences négatives imprévues sur l'application de la loi et serait très susceptible de faire l'objet de contestations judiciaires, notamment lorsque les avocats de la défense seront mieux au fait des aspects scientifiques des effets de la drogue sur la conduite.

Ce qui est encore plus préoccupant, c'est qu'il est peu probable qu'on dispose à court terme de preuves convaincantes quant au niveau de THC et à l'intoxication, en raison des obstacles de nature éthique associés à l'administration à des sujets humains de doses élevées de THC correspondant à une consommation réelle (Helm et Leichtman, 2015). C'est pour pallier ce problème que la législation du Colorado permet de présumer qu'un prévenu conduisait sous l'influence du cannabis

en utilisant le niveau de THC dans le sang comme élément de preuve, sans que ce niveau, seul, constitue un signe d'intoxication (lois révisées du Colorado, 2015). Cela pourrait représenter une approche plus viable pour l'application d'une loi basée sur le taux de THC au Canada, conforme à l'acceptation par les tribunaux des éléments de preuve basés sur les facultés affaiblies.

Lois « tolérance zéro ». Enfin, certaines autorités ont choisi de mettre en place des lois « tolérance zéro ». Celles-ci sont souvent considérées comme une variante des lois basées sur le taux de THC, puisque la présence de n'importe quelle drogue, même en très petite quantité, peut entraîner une accusation pour conduite avec facultés affaiblies; le fardeau de présentation est donc très faible. Les opposants avancent souvent que les lois « tolérance zéro » relèvent davantage de la lutte contre la drogue que de la sécurité routière, parce qu'elles ciblent tous les consommateurs de drogue plutôt que les conducteurs aux facultés affaiblies. Ce type de loi pose également d'importants défis, notamment parce que plusieurs drogues restent détectables plusieurs jours après la consommation, alors qu'elles n'ont plus d'effets sur les facultés (Cary, 2006).

Néanmoins, les lois « tolérance zéro » sont le plus souvent privilégiées pour les jeunes conducteurs et les conducteurs débutants; l'âge auquel il sera permis d'acheter du cannabis aura donc des répercussions importantes. Partout au Canada, il existe des programmes d'obtention graduelle du permis de conduire pour les jeunes conducteurs, assortis d'une tolérance zéro pour l'alcool. Les sanctions vont de la suspension du permis de conduire à la participation à certains programmes, en passant par des amendes. De plus, dans certains endroits comme l'Ontario et le Manitoba, les lois « tolérance zéro » ont été étendues à tous les conducteurs de moins de 21 ans.

Cela contraste avec le fait qu'aucune loi sur le cannabis ne fait l'objet d'un programme d'obtention graduelle du permis de conduire, et on a avancé que les jeunes conducteurs pourraient être plus susceptibles d'aller vers le cannabis au lieu de l'alcool pour éviter les sanctions. En d'autres mots, il faudrait envisager des lois « tolérance zéro » pour les jeunes conducteurs de tout le Canada, et l'âge auquel on pourra acheter du cannabis – et la question de savoir si cet âge doit être le même dans tout le pays – aura une grande influence sur la législation provinciale en matière de sécurité routière.

Période d'enquête. La période dont disposent les policiers pour mener une enquête et recueillir des preuves des facultés affaiblies est l'un des volets de l'application des lois basées sur les facultés affaiblies ou sur le taux de THC. Un des principaux problèmes a trait à la période relativement courte pendant laquelle on peut recueillir des preuves des facultés affaiblies. Le cannabis a une demi-vie d'environ deux heures, et le niveau de THC dans le sang atteint un sommet environ dix minutes après l'inhalation (Vestraete et Legrand, 2014). Cela signifie que la rapidité avec laquelle les policiers peuvent administrer le TSN, avoir recours à un ERD, rechercher des signes de la consommation de drogues ou obtenir un mandat pour que des échantillons de sang soient recueillis par un professionnel de la santé jouera un rôle essentiel dans la mise en accusation et la poursuite de conducteurs aux facultés affaiblies.

Dispositifs de dépistage salivaires. Il est peu probable qu'on dispose de dispositifs de dépistage salivaires du THC ou d'autres drogues à court terme. Cependant, la mise en place d'une législation approuvant de tels dispositifs et donnant aux policiers le pouvoir de les utiliser fait également l'objet d'un débat. Cela est dû en partie à la diversité des points de vue quant à l'utilité d'un tel

dispositif pour améliorer l'application des lois sur la conduite avec facultés affaiblies, et en partie au type de compétences que devraient avoir les policiers pour l'utiliser. D'un côté, on a l'impression que les dispositifs de dépistage salivaires seront utilisés par tous les policiers, comme les appareils de détection approuvés, et que cela réduira les besoins en ERD et améliorera l'application de la loi et le dépistage des conducteurs pour les empêcher de conduire. De plus, l'utilisation de ces dispositifs constituerait une preuve précieuse devant les tribunaux, qui démontrerait clairement qu'un conducteur a dépassé la limite établie.

D'un autre côté, on avance que seuls les policiers formés au TSN ou les ERD pourraient recueillir des échantillons de salive. Cela est dû à la nécessité d'établir un soupçon raisonnable d'intoxication par la drogue, ce qui signifie qu'il pourrait être impossible de faire le test de dépistage salivaire sans d'abord recueillir des preuves suffisantes d'incapacité justifiant cette demande. À ce jour, les tribunaux ont exigé des preuves de comportements provenant des ERD pour permettre une poursuite. On pourrait avoir l'impression que les dispositifs de dépistage salivaires, combinés à une loi basée sur le taux de THC, seraient beaucoup plus faciles à appliquer en pratique, mais les résultats de dispositifs de dépistage du cannabis pourraient quand même ne pas remplacer les preuves comportementales produites par les ERD en tant que prérequis d'une poursuite. Ainsi, la valeur de résultats salivaires obtenus en l'absence d'un policier entraîné à recueillir des preuves de facultés affaiblies pourrait être douteuse, même si le test démontre un taux de THC dépassant la limite établie. De plus, le coût des dispositifs de test pourrait les rendre inabordables, notamment pour les services de police importants, qui devraient acheter suffisamment de dispositifs pour équiper chacune des patrouilles.

Pouvoirs d'enquête. D'autres préoccupations ont été soulevées quant aux pouvoirs d'enquête accordés aux policiers en lien avec les lois actuelles et projetées sur la conduite avec facultés affaiblies. Pour le moment, les policiers ne peuvent pas utiliser le TSN ou demander un ERD seulement sur la base de la présence de cannabis dans un véhicule. Concrètement, les policiers ne sont actuellement pas en mesure d'arrêter un conducteur pour lui faire passer un test de dépistage à un barrage routier (programme RIDE), même lorsqu'ils trouvent du cannabis dans son véhicule, en raison du manque de preuve. Certains agents d'application de la loi craignent donc que le dépistage des conducteurs ayant les facultés affaiblies devienne plus difficile lorsque les produits comestibles à base de cannabis et les vaporisateurs – qui ne produisent pas d'odeur – seront plus faciles à obtenir. On s'interroge également sur la possibilité pour les policiers de lancer une enquête uniquement en raison de la présence de cannabis ou d'accessoires de consommation de drogues, ou de saisir de tels dispositifs comme on saisisait des contenants d'alcool ouverts.

Sanctions provinciales pour les infractions liées à la conduite sous l'influence de drogues.

Toutes les provinces ont mis en place un ensemble de sanctions associées aux infractions liées à la conduite sous l'influence de l'alcool, qui s'ajoutent aux sanctions du Code criminel. Il peut s'agir de sanctions appliquées en bordure de la route, de la suspension du permis, de la saisie du véhicule, de l'utilisation d'antidémarrageurs, de programmes de rééducation, de méthodes d'évaluation et de services de traitement qui réduisent la conduite avec facultés affaiblies. Dans le même esprit, les provinces et territoires s'attendent à avoir besoin d'un cadre administratif semblable pour les infractions liées à la conduite sous l'influence de drogues. Dans ce contexte, des indications du gouvernement fédéral quant aux possibles approches réglementaires sur la vente du cannabis et

aux outils et sanctions permettant l'application des lois sur la conduite sous l'influence du cannabis aideraient grandement les gouvernements provinciaux et territoriaux dans leurs réflexions.

Il faut souligner particulièrement que les sanctions appliquées en bordure de la route sont indispensables pour permettre aux policiers d'empêcher les personnes soupçonnées d'avoir les facultés affaiblies de conduire. Pour l'instant, dans certaines provinces, les sanctions appliquées en bordure de la route s'appliquent à tous les conducteurs suspects, peu importe si la source d'incapacité est l'alcool ou la drogue. Cependant, dans la plupart des provinces, l'intoxication est spécifiquement liée à l'alcool. Par conséquent, dans de nombreuses situations où on soupçonne une incapacité due à la drogue, mais où on n'a pas accès à un policier formé à l'utilisation du TSN ou à un ERD, les moyens manquent pour empêcher ces personnes de conduire. Ainsi, à l'échelle nationale, le manque général d'outils administratifs d'application de la loi permettant de composer avec les conducteurs ayant les facultés affaiblies par la drogue mine gravement l'application de la loi et érode ses effets dissuasifs. Il est en effet troublant de constater, dans certains rapports policiers, que les conducteurs soupçonnés d'avoir les facultés affaiblies par le cannabis sont de toute évidence conscients de la faible disponibilité des ERD et des policiers formés à l'utilisation du TSN, ainsi que de la faible probabilité d'une arrestation ou d'une condamnation.

Certaines provinces réétudient également l'utilisation de dispositifs antidémarrage en cas de conduite sous l'influence de drogues. Cette approche se justifie par le fait que de nombreux conducteurs aux facultés affaiblies consomment plusieurs substances, c'est-à-dire qu'ils combinent le cannabis avec l'alcool ou d'autres drogues. Par conséquent, l'utilisation obligatoire d'un dispositif antidémarrage à l'alcool pour les conducteurs aux facultés affaiblies par le cannabis pourrait avoir des avantages, et au minimum aider à éviter un niveau d'intoxication plus élevé résultant de l'utilisation combinée du cannabis et de l'alcool, dont les effets s'additionnent.

Le plus préoccupant, c'est peut-être le peu de connaissances dont on dispose sur les pratiques exemplaires des programmes de rééducation destinés aux conducteurs ayant les facultés affaiblies par la drogue, et la non-disponibilité actuelle de ces programmes. Les intervenants ont en commun une certaine appréhension quant à l'utilisation de mesures de rééducation pour réduire le risque de récidive dans cette population. Les autorités sont mal outillées pour créer ou mettre en œuvre de tels programmes, et il faut poursuivre la recherche à cet égard.

Résumé. La nouvelle législation sur le cannabis envisagée par le gouvernement fédéral nécessitera une réflexion rigoureuse pour trouver un équilibre entre les avantages et les limites potentiels des différentes approches. Il est particulièrement important que la loi donne à la police des moyens raisonnables de dépister les conducteurs soupçonnés d'avoir les facultés affaiblies et de faire enquête. Parallèlement, les preuves recueillies par la police doivent pouvoir résister aux normes rigoureuses appliquées par les tribunaux quant aux éléments de preuve, et doivent être basées sur des fondements scientifiques valides, fiables et avérés, largement acceptés, qui résistent à un examen méticuleux de l'avocat de la défense. À cet égard, les lois fondées sur les facultés affaiblies ont gagné en reconnaissance auprès des tribunaux, même s'il a fallu se battre pour y arriver. Par conséquent, la poursuite de cette approche devrait être encouragée.

Les gouvernements provinciaux ont également besoin d'un signal clair quant aux plus récentes réflexions sur la législation fédérale pour faire avancer leurs propres mesures de planification. Des

communications claires sur l'évolution de l'élaboration de la législation et de ses caractéristiques pourraient leur fournir des orientations quant aux moyens les plus efficaces de mettre en place des régimes administratifs complémentaires et efficaces en matière de sécurité routière, qui renforceraient l'application des lois fédérales.

Stratégies de mise en œuvre

La législation est une première étape importante de toute stratégie d'amélioration de la sécurité routière. Cependant, le succès réside dans la création de pratiques éclairées et bien planifiées pour assurer l'application complète de la loi, et pour fournir aux praticiens de première ligne l'autorité et les outils nécessaires. La prise en compte des pratiques actuelles de réduction de la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue doit constituer une priorité.

De plus, les autorités ont absolument besoin de disposer des moyens, du temps et des ressources nécessaires pour se préparer au nouveau régime, et pour éviter les effets négatifs sur la sécurité des Canadiens. La leçon la plus importante à retenir des autres endroits qui se sont lancés dans une telle entreprise, c'est qu'il est extrêmement difficile de compenser un manque de préparation une fois l'initiative en place. Les lacunes dans la réponse aux perceptions du public, l'insuffisance des services d'application de la loi et des services d'urgence, de même que les lacunes du système judiciaire ont été difficiles à surmonter à l'aide de stratégies rétroactives. Le manque de préparation a notamment érodé l'effet dissuasif de la législation et entraîné des pertes de vie et des coûts importants.

Certains enjeux de mise en œuvre sont critiques et doivent être étudiés et résolus afin d'éviter les résultats négatifs qui pourraient se produire à défaut d'une préparation adéquate pour renforcer les stratégies de sécurité routière.

Augmentation du nombre de policiers formés à l'utilisation du TSN. Une formation normalisée de toutes les recrues ainsi que d'un nombre adéquat de policiers en service est nécessaire pour assurer l'application efficace des lois sur la conduite sous l'influence de drogues. Sans formation à l'utilisation du TSN, les policiers ne sont pas en mesure de repérer les conducteurs aux facultés affaiblies par la drogue, de recueillir suffisamment de preuves pour justifier leur arrestation ou de justifier le recours à un ERD. Une formation à l'école de police est essentielle pour qu'un nombre raisonnable de policiers soient disponibles pendant tous les quarts de travail, car on sait que des conducteurs sous l'influence de drogues prennent la route peu importe l'heure de la journée, contrairement à ce qui se produit pour la conduite sous l'influence de l'alcool, plus susceptible de survenir dans la soirée, très tôt le matin ou pendant les nuits de fin de semaine.

Un exemple illustre bien la valeur de cette formation : depuis plus de deux décennies, tous les policiers des États-Unis reçoivent la formation à l'utilisation du TSN à l'école de police, et les policiers en service suivent régulièrement une formation de rafraîchissement. Cette approche entraîne bien sûr des coûts (la formation à l'utilisation du TSN dure à peu près quatre jours), mais un certain nombre de services de police l'ont déjà intégrée à leurs pratiques, notamment le Service de police régional de Waterloo et le Service de police d'Ottawa. Cependant, cette approche nécessite temps et argent (réaffectation des fonds ou financement additionnel). Le Service de police d'Ottawa, qui a mis environ cinq ans à s'assurer que toutes les recrues recevaient la formation à l'utilisation du TSN, estime ce coût à 100 000 \$.

La formation de tous les policiers à l'utilisation du TSN comporte deux inconvénients majeurs. D'abord, il est difficile au début d'obtenir les services d'un nombre suffisant de policiers déjà formés qui peuvent agir comme instructeurs à l'école de police et auprès des policiers en service. Deuxièmement, une fois la formation reçue, les policiers doivent être encouragés à la mettre régulièrement en application; en utilisant quotidiennement les outils, ils prendront confiance et acquerront de l'expérience.

Augmenter le nombre d'ERD. Les estimations quant au nombre d'ERD actifs et formés au Canada vont d'un extrême à l'autre. Cependant, on s'entend pour constater que le nombre de policiers formés est trop peu élevé, notamment en dehors des centres urbains, et que le roulement chez les policiers formés est important. Les demandes d'ERD sont fréquemment refusées, et cela renforce la perception des conducteurs selon laquelle la drogue ne peut pas être détectée. Il est encore plus préoccupant de constater que les ERD ne sont pas toujours disponibles sur les scènes d'accident avec victimes, et que cela nuit au dépistage des conducteurs sous l'influence de drogues dans les circonstances les plus graves. Dans les régions rurales, des ERD n'ont pas eu accès à des professionnels de la santé pour recueillir des échantillons à des fins d'analyse.

Ces problèmes sont en partie dus au manque de ressources, en partie aux politiques de rétention des services de police (mais on cherche activement des solutions), et en partie à la pression considérable qui s'exerce sur ces policiers. Comparativement aux autres types de formation, cette formation est exigeante; le programme d'ERD est parmi les plus difficiles. De plus, les coûts du programme (estimés à 5 000 \$ par policier), actuellement assumés par chaque service de police (le financement de la GRC a été interrompu), sont beaucoup trop élevés. Le cours nécessite plus de deux semaines de formation en classe, en plus d'un voyage aux États-Unis (dans une clinique de méthadone de Jacksonville, en Floride, ou dans une prison de Phoenix, en Arizona) pour faire des analyses auprès d'une population de contrevenants afin de recevoir la certification de l'Association internationale des chefs de police (IACP). Des démarches sont en cours pour obtenir un accès contrôlé à une population adéquate de consommateurs de drogues pour les fins d'examen au Canada, mais les diverses tentatives ont échoué à ce jour en raison de questions relatives à la protection des renseignements personnels et à des obstacles de nature syndicale. Au Québec, un projet est en cours avec des acteurs formés, mais l'évaluation de cette stratégie n'est pas complète et l'IACP doit toujours l'approuver.

La possibilité de tenir la formation et la certification des ERD au Canada contribuerait beaucoup à réduire les investissements en temps et en argent pour les services de police. À cet égard, Sécurité publique Canada a entrepris de déterminer la faisabilité d'une formation des ERD dans les établissements de formation provinciaux; cependant, la faisabilité de cette approche fait toujours l'objet de discussions, et il faudrait un nombre important d'instructeurs ERD pour l'appliquer.

Dans le même esprit, une fois formés et certifiés, les ERD ont besoin de temps pour prendre confiance en leurs compétences et peaufiner leurs capacités d'évaluation, ainsi que pour préparer leurs témoignages en tant qu'experts. De tels témoignages durent parfois plusieurs heures et nécessitent une connaissance importante de la science qui sous-tend les preuves afin de résister aux contestations de plus en plus souvent soumises par les avocats de la défense. À ce jour, l'expérience au tribunal a représenté pour les policiers un moment critique à la suite duquel ils ont décidé s'ils continuent ou non à participer au programme d'ERD.

À la lumière des pressions importantes qui s'exercent sur les policiers qui choisissent d'acquérir les compétences d'ERD, la disponibilité des stratégies de financement et la sélection de policiers qui s'engagent pleinement dans le programme d'ERD sont des prérequis essentiels à sa réussite au Canada.

Améliorer la formation des avocats de la Couronne et des membres de l'appareil judiciaire sur le programme d'ERD. Des possibilités de formation mieux harmonisées et plus cohérentes doivent être offertes aux avocats de la Couronne et aux membres de l'appareil judiciaire. Le programme d'ERD et la science qui le sous-tend sont généralement mal connus. Aussi bien les avocats de la Couronne que les membres de l'appareil judiciaire ont hésité à étudier ou à accepter de tels éléments de preuve, et la réception des témoignages des ERD est variable. C'est pourquoi des policiers ont collaboré étroitement avec les avocats de la Couronne pour s'assurer de présenter des dossiers de grande qualité au tribunal, et cela a facilité la création d'une solide jurisprudence, cependant inégale dans les différentes régions du pays.

Il faut également du temps pour que les avocats de la Couronne et les juges comprennent bien les preuves présentées par les ERD, car elles deviendront de plus en plus fréquentes avec l'augmentation prévue des cas de conduite sous l'influence de drogues qui iront devant les tribunaux. À ce jour, le programme d'ERD n'a pas constitué une priorité parmi les programmes de formation offerts aux avocats de la Couronne et aux juges. Les occasions d'apprentissage qui leur ont été offertes ne sont pas proportionnelles au niveau de formation offert aux policiers. Cette disparité pourrait être résolue grâce à des mesures visant à nouer des relations plus étroites entre les ERD et les avocats de la Couronne afin de jeter les bases d'une amélioration des connaissances sur les preuves présentées par les ERD et sur leur rôle.

Possibilités de mise en place de dispositifs de dépistage salivaires. L'utilisation de dispositifs de dépistage salivaires pour mesurer le taux de THC en bordure de la route améliorera certainement le dépistage des personnes soupçonnées de conduite avec facultés affaiblies. La mise en place de ces dispositifs nécessite un examen soigneux pour en maximiser les avantages. En particulier, la consultation avec les services de police pour déterminer quel type de policiers peut avoir besoin d'utiliser ces dispositifs est importante. Par exemple, le dispositif pourrait présenter peu d'intérêt pour un policier qui n'est pas en mesure de repérer – à l'aide du TSN – un conducteur qui pourrait avoir les facultés affaiblies, ou les preuves recueillies grâce au dispositif pourraient ne pas être recevables au tribunal si des preuves complémentaires sur les facultés affaiblies n'ont pas été recueillies par les policiers. À cet égard, les avis sont partagés quant à la question de savoir si tous les policiers devraient avoir accès à un dispositif (comme pour les dispositifs de dépistage approuvés pour l'alcool) ou si seuls les policiers formés à l'utilisation du TSN et les ERD devraient en avoir, en raison de leur capacité de témoigner sur les résultats des tests. Les décisions en cette matière auront des répercussions importantes sur l'application des lois sur la conduite sous l'influence de drogues.

Veiller à ce que les autorités aient suffisamment de temps pour élaborer et déployer des régimes administratifs de sécurité routière qui complètent la législation fédérale. Il faudra beaucoup de travail à l'échelle provinciale pour garantir la mise en place de politiques et de programmes de sécurité routière adéquats prévoyant des sanctions graduelles en bordure de la route, la suspension du permis et des programmes de rééducation pour les conducteurs sous

l'influence du cannabis. Cela nécessitera une nouvelle législation étayée par les recherches, l'examen des pratiques exemplaires et des analyses du contexte. Alors que l'Ontario a adopté, le 2 octobre 2016, une nouvelle législation sur les sanctions administratives s'appliquant aux conducteurs sous l'influence de drogues, de nombreuses autres provinces ne l'ont pas encore fait. L'approche réglementaire en matière de cannabis aura notamment d'importantes répercussions sur l'élaboration des régimes administratifs. Il faut également souligner qu'il existe peu de recherches sur l'efficacité des programmes de rééducation destinés aux conducteurs sous l'influence de drogues.

Améliorer les moyens des salles d'urgence et des services de santé connexes. Parmi les conséquences de la disponibilité accrue du cannabis, l'une des plus préoccupantes est l'augmentation de la demande de services d'urgence. Pour le moment, les hôpitaux ne sont pas prêts à gérer l'augmentation de ce type de cas, et de nombreux praticiens de la santé manquent de connaissances et de formation sur les effets spécifiques du cannabis. Concrètement, le personnel des urgences doit être préparé à reconnaître les signes des effets du cannabis et à décider de la nécessité de vérifier le taux de THC lors d'accidents causant des blessures graves ou des décès. Le temps consacré à la formation continue est assez réduit, mais il faudra prévoir des formations afin que le personnel de la santé ait suffisamment de connaissances pour offrir des soins et des services aux patients dont les facultés sont affaiblies par le cannabis; la création d'outils virtuels serait très profitable.

De plus, les cas de conducteurs soupçonnés d'avoir les facultés affaiblies par le cannabis ont également fait augmenter le nombre de mandats permettant de prélever des échantillons de sang, notamment lors d'accidents causant des blessures graves ou des décès. Actuellement, les policiers ne connaissent généralement pas les applications de tels mandats en raison de leur rareté, et les pratiques entourant la collecte de telles preuves varient selon les centres de santé. La formation du personnel d'application de la loi et de la santé quant aux politiques appropriées pour faciliter le prélèvement d'échantillons de sang avec un mandat adéquat serait très précieuse. Un exemple de stratégie pour régler ce problème réside dans les efforts coordonnés de l'Hôpital Sunnybrook et des services de police régionaux pour créer une vidéo de formation. De telles initiatives doivent être encouragées et appuyées à l'échelle nationale.

Revoir la capacité des laboratoires d'analyse. Si le nombre d'ERD et de policiers formés à l'utilisation du TSN augmente, cela entraînera certainement une augmentation de la demande dans les laboratoires qui analysent les échantillons de salive et de sang, de même que les échantillons de drogues. Cela signifie que ces laboratoires doivent être bien préparés et disposer d'un personnel adéquatement formé, capable de traiter ces échantillons et de rapporter les résultats rapidement. Il est impératif d'éviter les retards, qui pourraient avoir des effets négatifs en raison de l'obligation du principe d'application régulière de la loi. Sécurité publique Canada examine actuellement cette question, et il sera important de prévoir des aménagements pour assurer le traitement rapide des résultats des enquêtes des ERD, et la possibilité pour le personnel de laboratoire de témoigner en cour au besoin.

Examen des besoins en financement. L'embauche de personnel dans les secteurs de l'application de la loi, du transport et de la santé afin de réaliser les tâches essentielles aux stratégies de réduction de la conduite sous l'influence de drogues entraînera des coûts qui ne peuvent pas être

ignorés. Le financement inadéquat représente l'obstacle le plus important à la mise en œuvre de stratégies de sécurité routière visant à prévenir et à réduire la conduite sous l'influence de drogues. Le financement est nécessaire pour permettre :

- > l'embauche de personnel supplémentaire;
- > la formation, la certification et la formation de rafraîchissement des policiers;
- > l'achat de dispositifs de dépistage, l'analyse des liquides corporels et l'achat d'équipement connexe;
- > l'augmentation des admissions à l'urgence;
- > la collecte et l'évaluation des données;
- > les initiatives d'éducation du public.

Sans l'appui financier du gouvernement fédéral, il sera impossible pour les organismes d'entreprendre raisonnablement ces tâches sans risque de nuire à l'exécution d'autres tâches en raison des réaffectations nécessaires.

Résumé. L'efficacité des stratégies de sécurité routière dépendra en fin de compte de la capacité et de la volonté des organismes à les mettre en place. Le leadership fédéral visant à garantir que les organismes d'application de la loi, de transport et de santé ont les outils nécessaires pour appliquer les programmes de sécurité routière constitue une priorité absolue, et les ressources appropriées doivent être consacrées à cette fin. À ce jour, les progrès effectués dans la mise en œuvre du programme d'ERD sont louables, mais il subsiste d'importantes lacunes qui méritent notre attention; des mesures concertées sont nécessaires pour assurer la réussite du programme d'ERD.

Perceptions du public et campagnes d'éducation

Les changements proposés au cadre législatif relativement au cannabis soulèvent plusieurs enjeux en ce qui a trait à la conscientisation et à l'éducation du public. Les entreprises et les groupes de défense des intérêts, dans un camp comme dans l'autre, s'emploient activement à formuler leurs revendications sur plusieurs fronts. On y retrouve notamment les intervenants du domaine de la sécurité routière, qui cherchent à contrer les messages propagés par les militants pro-cannabis, la plupart du temps au diapason des croyances populaires. Par conséquent, il faudra veiller à ce que le message des gouvernements et des intervenants de la sécurité routière repose sur des renseignements fiables et rigoureux, non seulement pour communiquer les effets du cannabis sur les facultés de la conduite automobile, mais aussi pour souligner l'entrée en vigueur de toute nouvelle législation ainsi que des sanctions pénales éventuellement imposées à cet égard.

Perceptions du public. À l'heure actuelle, des perceptions erronées sont largement répandues au pays en ce qui concerne l'utilisation du cannabis et les dangers qui y sont associés pour la conduite automobile. Il y a lieu d'y remédier résolument et sans tarder en communiquant au public de l'information fiable et pertinente en vue d'accroître la sensibilisation au sujet des risques associés à la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis. Sur cette question, on a constaté que les perceptions fautives à dissiper tournent généralement autour de trois axes, soit les suivants :

- > « **Le cannabis est inoffensif.** » Cette perception erronée est très répandue au Canada et pose de véritables préoccupations. Voici quelques-unes des idées reçues :
 - » le cannabis est inoffensif ou sans effet, et son usage est « sécuritaire » pour tous;
 - » le cannabis est un produit sain et biologique;
 - » le cannabis est une « herbe naturelle » ayant des vertus médicinales.

L'une des principales inquiétudes résulte de l'ardeur manifestée par les groupes de pression en faveur du cannabis pour faire valoir ses éventuels bénéfices pour la santé, ce qui s'ajoute au fait qu'une importante portion du grand public ignore les risques ou les effets néfastes de cette substance sur le développement cérébral des jeunes. De même, les gens ne sont pas toujours au courant que les séquelles physiologiques ou cognitives à long terme sont encore mal comprises. Puisqu'il n'existe essentiellement aucune étude ayant mesuré ou quantifié clairement ces effets néfastes à long terme, une large proportion de la population en conclut que ces impacts sont nuls. Il en résulte une banalisation de l'usage régulier – voire chronique – de cette substance, ce qui risque de contribuer à l'augmentation importante du nombre de consommateurs de cannabis qui décident néanmoins de prendre le volant au quotidien.

- > « **Le cannabis n'a pas d'effet sur la conduite.** » Les gens considèrent généralement que le cannabis a moins d'incidences que l'alcool sur les facultés de conduite, et qu'il est plus « sécuritaire » de conduire après en avoir consommé qu'après avoir bu. Il n'est pas rare d'entendre certaines personnes affirmer qu'ils « conduisent mieux » s'ils ont consommé du cannabis, puisque cet état les inciterait à conduire plus prudemment, moins rapidement et en prenant moins de risques. Or, ces effets sont imputables à une diminution de l'acuité des sens et à l'incapacité du conducteur d'assurer efficacement le suivi et le traitement de la multitude de données provenant de l'environnement routier. À terme, le public ne tient pas compte du fait que le cannabis affaiblit les facultés, et finit par croire que les risques d'accidents causés par la conduite sous l'influence du cannabis sont somme toute négligeables.

De même, les adultes plus âgés sont généralement mal informés à l'égard du fait que le cannabis et ses niveaux de THC sont beaucoup plus puissants qu'à l'époque où ils en auraient peut-être fumé eux-mêmes, il y a vingt ou trente ans. On peut donc supposer que, parmi les adultes plus âgés, ceux et celles qui sont susceptibles de recommencer à consommer du cannabis agiraient sans savoir que les substances disponibles aujourd'hui ont des effets beaucoup plus marqués sur les facultés de conduite que ce qu'ils ont déjà connu.

Par ailleurs, les gens sont peu sensibilisés au fait que le mode de consommation (inhalation, vapotage, ingestion) affecte à la fois la vitesse d'apparition des effets ainsi que le taux de concentration de THC. Autrement dit, les différentes formes de cannabis n'entraînent pas toutes les mêmes effets sur les facultés. Par exemple, l'état d'euphorie survient rapidement après avoir fumé du cannabis, et les effets sont relativement brefs. En contrepartie, la puissance est plus importante avec les substances comestibles, mais les effets apparaissent plus tardivement (Hancock-Allen et coll., 2015). Cet aspect est d'ailleurs responsable d'une

importante augmentation des admissions dans les urgences aux États-Unis pour des épisodes psychotiques causés par des niveaux extrêmes de THC dus à la surconsommation (MacCoun et Mello, 2015). Or, ce délai entre la consommation en tant que telle et l'apparition ultérieure des effets risque non seulement d'inciter le sujet à ingérer des quantités dangereuses de THC, mais pose aussi des dangers importants sur la route puisque les effets pourraient survenir derrière le volant.

Au surplus, le fait que le cannabis soit admis sur prescription à des fins thérapeutiques alimente aussi l'idée que le cannabis ne comporte aucun danger pour la conduite puisqu'il s'agit justement d'une substance prescrite tout à fait légalement. Partout au pays, on a rapporté plusieurs cas de consommateurs qui n'avaient pas été informés des risques potentiels d'une telle substance pour la conduite automobile, ce qui tranche nettement avec l'approche systématique des pharmaciens pour tous les autres médicaments susceptibles d'affecter la conduite. Les gens sont donc portés à croire que les consommateurs de cannabis à des fins thérapeutiques ne sont pas assujettis aux lois sur la conduite avec facultés affaiblies, ce qui est tout à fait faux.

- > « **La police n'est pas capable de détecter les facultés affaiblies par le cannabis ou d'empêcher les conducteurs aux facultés affaiblies de conduire.** » Il importe d'accroître la sensibilisation du public à l'égard des mécanismes législatifs permettant de détecter et de sanctionner la conduite avec facultés affaiblies par les drogues, afin de consolider l'effet dissuasif de ces mesures. Non seulement le public doit-il savoir qu'un tel comportement est facilement détectable et punissable, mais il doit prendre conscience par ailleurs que les risques d'être pris en défaut sont bien réels. Jusqu'ici, les interventions des policiers sur la route donnent à penser qu'au moins une portion des conducteurs ignore qu'il existe des moyens de déceler l'affaiblissement des facultés par le cannabis sur les lieux d'interception. En effet, même si les conducteurs savent pertinemment que les policiers peuvent procéder à des tests d'alcoolémie, ils ne sont pas toujours au courant que des tests détectent aussi la présence de cannabis, ou pensent que les agents de la paix n'ont pas le pouvoir de leur interdire de conduire pour cette raison (alors qu'ils le peuvent dans certaines provinces ou certains territoires).

D'après les policiers, les conducteurs canadiens sont généralement mal informés au sujet du programme d'ERD, si bien qu'ils sont souvent surpris qu'un agent les soumette sur-le-champ à un TSN ou leur demande de subir une évaluation en vertu du programme d'ERD. Ils reconnaissent toutefois que les conducteurs font preuve de collaboration en règle générale. Il est particulièrement pertinent de souligner ici les constatations de certains policiers à l'égard du fait que les conducteurs interceptés pour facultés affaiblies par le cannabis considèrent dans bien des cas qu'il était peu probable que l'agent de la paix soit formé pour faire passer un TSN, ou qu'il puisse faire intervenir un agent du programme d'ERD dans un délai raisonnable. Selon certains rapports de police, plusieurs contrevenants disent avoir été interceptés plus d'une fois pour des soupçons de facultés affaiblies par le cannabis, mais qu'on ne leur avait jamais demandé auparavant de se soumettre aux tests prévus à ces fins. Il s'agit là d'une situation préoccupante puisque la propagation de telles

anecdotes entrave l'effet dissuasif de la loi, et pourrait même inciter certains contrevenants à repousser les limites de leur conduite sous l'influence de drogues.

Éléments clés des messages d'éducation du public. Pour contrer les principales perceptions erronées citées précédemment quant aux effets du cannabis sur les facultés de conduite, il faudra mettre en lumière des données factuelles et pertinentes qui illustrent clairement les risques associés à de tels comportements. Il sera particulièrement important d'accorder une attention particulière au contenu, au ton employé, ainsi qu'au style et au traitement de ces messages, soit des facteurs primordiaux qui détermineront le degré de réceptivité des Canadiens et leur ouverture à un changement de comportement. À cet égard, voici quelques aspects à privilégier (ciblés par des praticiens de toutes les régions du pays) pour éviter les écueils éventuels dans le cadre de campagnes publicitaires.

- > **Éviter de promouvoir involontairement l'usage de cannabis.** L'une des principales préoccupations en lien avec les modifications au cadre réglementaire sur l'utilisation du cannabis concerne la possibilité d'en faire involontairement la promotion, particulièrement auprès des personnes à risque de développer de mauvaises habitudes ou une dépendance aux drogues (notamment les jeunes ou les personnes qui, autrement, n'auraient peut-être pas consommé de cannabis). Les praticiens de la santé se disent particulièrement inquiets qu'un nombre accru de Canadiens (particulièrement les personnes vulnérables à une certaine dépendance) interprètent mal le degré d'acceptation du cannabis au regard des normes sociales, ce qui les inciterait éventuellement à tenter l'expérience. On s'inquiète notamment du fait que ces individus ne sont peut-être pas conscients de leurs propres facteurs de vulnérabilité à la dépendance. De telles conséquences auraient des répercussions négatives à long terme pour le réseau de soins de santé au Canada.
- > **Privilégier la neutralité du message.** Le Canada compterait actuellement 2,3 millions de consommateurs réguliers de cannabis (Rotermann et Langlois, 2015), la substance illégale la plus répandue au pays (Santé Canada, 2013). Compte tenu de la prévalence du cannabis à l'heure actuelle, il faudra s'assurer que les messages véhiculés soient neutres et sans jugement de valeur, en misant d'abord sur les risques liés à l'usage du cannabis pour la conduite automobile. L'approche axée sur la réduction des méfaits s'avère plus pertinente que les stratégies prônant l'abstinence, ce qui s'inscrit dans le droit fil des méthodes de traitement éprouvées. Autrement dit, même si le message concède implicitement qu'une certaine portion de la population canadienne consomme du cannabis, il évitera de présenter cette habitude comme normale ou acceptable. Il faudra nécessairement trouver un juste équilibre : reconnaître la réalité sans toutefois banaliser un tel comportement ni inciter les personnes qui n'en auraient pas consommé à l'essayer.
- > **Insister sur les effets affaiblissants du cannabis tout en évitant les comparaisons avec l'alcool.** Les campagnes axées sur les effets affaiblissants du cannabis semblent les plus prometteuses sur le plan de l'éducation publique auprès des Canadiens. En effet, une vaste proportion de la population croit que le cannabis est « plus sécuritaire » que l'alcool et qu'il entraîne moins d'effets affaiblissants. Les gens cherchent aussi à établir des comparaisons avec l'alcool parce que le cadre réglementaire leur est familier. De nombreuses études éprouvées ont montré que les effets de l'alcool sont liés à la dose ingérée, et que les

facultés sont affectées similairement d'un sujet à l'autre lorsqu'un seuil minimum d'alcoolémie est atteint (Howatt et coll., 1991). Cet état de fait a certainement contribué à l'établissement de limites imposées.

En revanche, les effets affaiblissants des différents niveaux de THC varient d'un consommateur à l'autre en fonction de l'âge, du sexe, de la fréquence d'usage et de la présence ou non d'autres substances psychoactives, comme l'alcool (Sewell et Sofuoglu, 2009). Dans un tel contexte, il ne sera pas facile de définir une limite imposée pour le cannabis qui soit étayée scientifiquement, même qu'une telle limite pourrait être mise en doute en cour. Pour ces motifs, il convient d'éviter les comparaisons avec l'alcool.

En outre, les leçons apprises au cours des trois dernières décennies en lien avec la définition de limites imposées pour l'alcool permettent de dégager quelques effets négatifs non souhaitables d'une telle approche. Là-dessus, le volet le plus préoccupant tient au fait que la définition d'une limite imposée suggère, dans l'esprit du conducteur, qu'il est « sécuritaire » de conduire tant que le seuil n'a pas été franchi, ce qui est faux puisque rien n'indique que ses facultés ne seraient pas trop affaiblies pour prendre le volant. En d'autres termes, les conducteurs ont peu à peu appris à jauger la quantité d'alcool qu'ils peuvent consommer tout en respectant la limite imposée, plutôt que d'intégrer l'idée qu'il vaut mieux ne pas conduire après avoir bu puisque l'alcool, même en faible quantité, affaiblit les facultés.

- > **Lancer les campagnes de sensibilisation préalablement aux nouvelles dispositions.** Il est primordial de prévoir l'opportunité des campagnes de sensibilisation et de s'assurer que celles-ci soient médiatisées avant l'entrée en vigueur de toute nouvelle disposition législative, et aussi avant que certaines habitudes s'installent. L'importance de procéder à des initiatives d'éducation publique avant l'entrée en vigueur des dispositions constitue l'une des importantes leçons que l'on peut tirer de l'expérience de certains gouvernements ayant choisi d'élargir l'accessibilité au cannabis. Par ailleurs, il existe un fort consensus à l'égard du fait que les campagnes devraient être échelonnées sur l'ensemble de l'année en ciblant toutes les saisons et tous les moments de la journée. À la différence de l'alcool, qui cause davantage d'accidents de la route à certaines périodes (au printemps et à l'été, par exemple, ou encore en soirée et durant les fins de semaine), la consommation de cannabis n'a rien de saisonnier et les accidents de la route ne sont pas plus ni moins susceptibles de survenir à un temps de l'année ou de la journée (Beirness et Beasley, 2011).
- > **Mettre l'accent sur la prévention pour les jeunes.** Malgré les avantages de procéder à des initiatives d'éducation du public auprès des Canadiens de tous âges, les intervenants de plusieurs secteurs soulignent l'importance d'accorder une attention particulière à l'efficacité des stratégies ciblant les jeunes, afin de leur faire valoir les risques inhérents à l'usage du cannabis en lien avec la conduite automobile. Il est permis de croire que la stratégie similaire adoptée il y a deux décennies pour la sensibilisation aux dangers de l'alcool au volant a entraîné de nombreuses retombées, si bien que les adolescents comprennent aujourd'hui les dangers d'un tel comportement. Toutefois, les croyances au sujet de la conduite sous l'influence du cannabis sont beaucoup plus nuancées et il faut nécessairement en tenir compte.

- > **Concevoir des messages adaptés à certains groupes très vulnérables.** Des leçons importantes sont à retenir de campagnes de sensibilisation antérieures dans le secteur de la santé. C'est le cas notamment des campagnes antitabac. Bien qu'elles se soient révélées plutôt pertinentes pour favoriser la réduction du tabagisme auprès de la population canadienne en général, ces campagnes ont eu des effets indésirables sur certaines tranches de la population très à risque. En effet, les messages véhiculés dans le cadre de ces campagnes ne tenaient pas compte de l'éventail complexe des situations personnelles vécues par certains groupes marginalisés ou désavantagés sur le plan socioéconomique. Par conséquent, des messages simples dénonçant l'usage du tabac ne trouvaient que peu d'écho auprès de ces personnes compte tenu de leur réalité, et ces dernières ont fini par les ignorer. À terme, des études ont montré que le taux de tabagisme et ses effets néfastes avaient même augmenté au sein de ces groupes sociaux (Brown et coll., 2014). Les conclusions de ces études suggèrent qu'il est essentiel de tenir compte de la réalité de consommation de certaines portions plus désavantagées et vulnérables de la population canadienne, et de les cibler différemment afin d'éviter de les marginaliser davantage et d'aggraver leur situation. À cet effet, il pourrait être indiqué de privilégier une approche en deux volets pour s'assurer de la pertinence et du réalisme du message, en ciblant la moyenne des Canadiens, d'une part, et les groupes très vulnérables, d'autre part.

Enfin, les praticiens de la santé se disent très préoccupés par la sécurité des très jeunes enfants prenant place à bord de véhicules conduits par des automobilistes ayant consommé du cannabis. Ils soulignent l'importance de transmettre des outils aux enfants d'âge scolaire pour maximiser leur propre sécurité et leur bien-être, et reconnaissent le caractère potentiellement très persuasif du message s'il provient d'un jeune qui évoque lui-même auprès d'un adulte les dangers associés à la conduite sous l'influence du cannabis.

Résumé. Les principaux thèmes retenus dans le cadre de ces campagnes de sensibilisation devraient permettre de déboulonner les mythes entourant le cannabis au volant, et mettre l'accent sur les risques inhérents à la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis. Toutefois, il pourrait s'avérer difficile de communiquer clairement ces risques puisqu'il n'existe pas de consensus scientifique autour de telles conclusions, ce dont il faudra tenir compte dans l'élaboration du message. À cet effet, les comparaisons entre le cannabis et l'alcool risqueraient de nuire à l'efficacité de toute campagne, et il convient d'éviter un tel rapprochement afin que les Canadiens comprennent que le seuil dans ce domaine n'est pas fixé par une limite imposée, mais bien par l'apparence de facultés affaiblies. En outre, il convient de faire ressortir dans ces campagnes que les forces policières disposent d'outils pour déterminer sur les lieux d'interception si un conducteur a les facultés affaiblies par le cannabis, et que ce dernier pourra être arrêté et poursuivi pour conduite sous l'influence du cannabis.

À terme, il sera judicieux d'inciter les partenaires fédéraux et provinciaux ainsi que les intervenants communautaires dans le domaine de la sécurité routière à déployer les ressources suffisantes pour réaliser des stratégies d'éducation du public dans le but de contrer les perceptions fautives au sein de la population sur la question du cannabis au volant. Parallèlement, puisqu'il s'agit d'une initiative majeure, il serait pertinent d'examiner les moyens d'assurer un financement adéquat à divers intervenants crédibles et réputés pour faire passer le message d'éducation du public auprès

d'auditoires diversifiés et élargis. Il importe également que les gouvernements se mobilisent rapidement et efficacement. À cet égard, plusieurs provinces et territoires se montrent ouverts à ce que le gouvernement fédéral chapeaute cet enjeu. Certains organismes provinciaux doutent de leur propre capacité d'entreprendre un tel mandat compte tenu des autres politiques et programmes prioritaires en lien avec la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis. À ces fins, il est permis d'envisager des retombées importantes grâce à des mécanismes facilitant les partenariats, la mise en commun de l'information entre les intervenants du domaine de la sécurité, ainsi que les économies d'échelle dans la conception de messages porteurs et cohérents. Cet aspect sera certainement central dans les efforts de prévention de la conduite sous l'influence du cannabis, et le succès de telles initiatives repose largement sur la coordination du contenu et des messages.

Mesure et évaluation

L'un des volets les plus fondamentaux pour l'implantation d'un nouveau cadre réglementaire concerne sans doute la capacité de colliger uniformément les données et de suivre, surveiller et évaluer les incidences du cannabis sur la sécurité routière ainsi que les progrès pour contrer la conduite sous l'influence du cannabis. La collecte de données joue aussi un rôle de premier plan pour cibler les lacunes actuelles dans les politiques et programmes, et pour déterminer quelles sont les améliorations nécessaires pour accroître l'efficacité au fil du temps.

Jusqu'ici, les initiatives de collecte de données sont réalisées sur une base ponctuelle et fragmentaire, et parfois circonscrites à certaines organisations. Cet état de fait constitue un obstacle important pour mieux comprendre l'ampleur ainsi que les particularités de la problématique de la conduite sous l'influence des drogues. De plus, il existe un manque criant d'uniformité et d'harmonisation des sources de données au sein d'un même secteur, ou d'un secteur à l'autre (application de la loi, transport ou santé), voire d'une province ou d'un territoire à l'autre. Le manque de personnel et de ressources est le principal facteur qui nuit à la capacité de colliger des données rigoureuses et utiles. Les mesures pour remédier à cette situation devraient faire partie intégrante de la stratégie canadienne pour contrer la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis. Les paragraphes suivants illustrent brièvement diverses questions qui méritent considération.

Insuffisance des données colligées. La proposition d'instaurer un nouveau cadre réglementaire met en lumière la question de la disponibilité des données de référence pour évaluer l'état actuel de la situation au Canada en matière de conduite avec facultés affaiblies par le cannabis. À l'heure actuelle, les données les plus fiables et étoffées relativement à la sécurité routière proviennent de la base de données nationale sur les accidents mortels de la Fondation de recherches sur les blessures de la route. Cette base de données contient de l'information détaillée sur tous les accidents mortels survenus au Canada, y compris les résultats d'éthylométrie et de tests de dépistage des drogues menés par les coroners et médecins légistes dans toutes les provinces et tous les territoires au Canada. À l'heure actuelle, environ 87 % de tous les conducteurs décédés dans un accident de la route sont soumis à des tests d'éthylométrie, et 82 % à un dépistage des drogues. Il est à noter que la proportion de cas testés est généralement plus élevée ici qu'ailleurs dans le monde, et continue d'augmenter. Les sondages annuels d'opinion publique de la FRBR (« Road Safety Monitor ») constituent une autre source rigoureuse de données de référence au sujet de la conduite avec facultés affaiblies par les drogues. Depuis une décennie, la Fondation utilise un

questionnaire normalisé pour faciliter l'analyse des tendances. Ceci étant, les autres sources de données sur la sécurité routière, même si elles sont nombreuses, se limitent généralement à une province ou un territoire, ou à un organisme en particulier. Dans certains cas, ces données reposent sur une base trop restreinte ou sont difficilement comparables à d'autres sources de données pertinentes. Il existe par ailleurs un déficit de données permettant de déterminer l'ampleur de l'usage du cannabis chez les conducteurs autres que ceux interceptés par les policiers ou impliqués dans un accident. De telles données seraient particulièrement valables non seulement pour mesurer les tendances, mais aussi pour établir un indice de référence pour l'estimation des risques associés à la consommation de cannabis par les usagers de la route. Enfin, même si les tests de dépistage d'alcool ou de drogues sur les lieux d'interception ainsi que les enquêtes nécessitant l'analyse d'échantillons de fluides corporels en laboratoire exigent des ressources considérables, ils demeurent une source importante d'information. En somme, il n'existe pas à proprement parler de données qui permettraient actuellement de broser un tableau complet de la problématique de la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis, et des volets importants du problème demeurent toujours méconnus.

Sur une note plus positive, certaines initiatives ont été mises en œuvre pour élargir la collecte de données, mais il faudra davantage de personnel, de temps et de ressources pour y parvenir. À titre d'exemple, la Gendarmerie royale du Canada (GRC) a commencé en 2008 à compiler des données nationales à propos des arrestations pour conduite avec facultés affaiblies ayant nécessité l'intervention d'ERD. À ces fins, on a demandé à tous les corps de police qui comptent de tels experts dans leurs rangs de fournir annuellement leurs données à partir d'un questionnaire normalisé à transmettre à des coordonnateurs provinciaux désignés au sein du programme d'ERD. Ces coordonnateurs se chargent ensuite de relayer les données à la GRC pour le suivi et l'analyse. Toutefois, faute de personnel et de ressources suffisants, certains corps policiers ne sont pas en mesure de fournir de telles données.

Par ailleurs, sur le plan pratique, la plupart des agents de la paix n'ont pas nécessairement à préciser dans le registre de leurs activités s'ils ont procédé ou non à un TSN. Autrement dit, il est impossible de déterminer à quelle fréquence les policiers recourent à ces tests ou de connaître les résultats qu'ils obtiennent. En outre, ces mécanismes d'application de la loi ne sont pas très reconnus ni valorisés par les policiers, si bien que ces derniers, confrontés à de multiples priorités, ne sont pas toujours assidus dans l'application des lois sur la conduite avec facultés affaiblies par les drogues.

Il faut souligner que la GRC a amorcé la planification d'une base de données du programme d'ERD qui recenserait des variables touchant les interceptions routières et les tests réalisés sur les lieux d'interception, les titres de compétences des ERD, l'examen au programme d'ERD et les résultats obtenus, ainsi que les débouchés dans chaque dossier. Malheureusement, divers retards ont repoussé les phases de conception et de mise à l'essai de la base de données envisagée, notamment à cause de priorités concurrentes et de considérations financières au sein de la GRC. À moins d'autres retards, on pense toutefois que la base de données de la GRC serait fonctionnelle dès le printemps 2017.

Incapacité de distinguer les données relatives à l'alcool ou aux autres drogues. En règle générale, il est ardu d'établir une distinction entre les données concernant l'alcool et les autres drogues, ou de déterminer le type de drogues le cas échéant, que ce soit à partir des principales

sources de données alimentées par les corps de police et les tribunaux, ou encore à partir des dossiers de conduite, des rapports d'accident ou des dossiers médicaux. Dans plusieurs cas, les définitions et les descripteurs de variables qui concernent ces données ne sont pas facilement décodables, ce qui risque de fausser les analyses comparatives lorsque des données apparemment similaires sont mises en parallèle. Par exemple, les rapports d'accident ne contiennent pas systématiquement d'information qui permettrait d'établir une distinction entre différents types de drogues. De même, il est impossible d'analyser les condamnations pour conduite avec facultés affaiblies sur la base de la substance incriminante (alcool ou drogues). Enfin, le type de drogue en cause n'apparaît que dans les dossiers médicaux, mais encore au terme d'une consultation intégrale du libellé des faits. Dans de nombreux cas, les données sont surtout colligées parce que les autorités l'exigent, ou pour évaluer le processus et ses résultats en vue de l'allocation des ressources. D'autre part, il existe une grande diversité dans les systèmes de gestion de cas des différentes entités, ce qui mine la capacité de compiler et de fusionner les données pour dégager des statistiques provinciales ou nationales à propos de la conduite avec facultés affaiblies par les drogues, ou pour mieux cerner l'incidence des différents types de drogues dans ces accidents.

Une initiative en cours a été lancée conjointement par l'Association canadienne des chefs de police (ACCP) et le Comité des informations et statistiques policières (CISP) de Statistique Canada. Cette initiative a comme objectif de faciliter l'analyse des données d'interception pour conduite avec facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues, compte tenu du fait qu'il est actuellement impossible de distinguer autrement l'un et l'autre à partir des données obtenues par l'entremise du Programme de déclaration uniforme de la criminalité. Ici encore, il s'avère difficile d'atteindre ces objectifs faute de personnel, de temps et de ressources au sein des organismes.

Manque de coordination pour standardiser la collecte de données. Outre l'initiative ponctuelle de la GRC pour la collecte des données du programme d'ERD, il n'existe actuellement aucune stratégie nationale pour standardiser la collecte de données relatives à la conduite sous l'influence des drogues. Dans la plupart des cas, les corps de police ont élaboré chacun de leur côté divers moyens de colliger ces données pour répondre aux exigences à l'interne, et ces banques dissemblables sont ensuite réunies pour l'établissement de priorités au sein des organismes ou pour mettre en relief certaines lacunes dans l'allocation des ressources. Dans un tel contexte, pour consolider toute stratégie de collecte de données au pays, il serait plus que souhaitable de transmettre des directives précises aux différents corps de police concernant la nature des données à colliger à propos des drogues impliquées en situation de conduite avec facultés affaiblies. Il s'agit là d'une étape cruciale si l'on souhaite disposer des éléments nécessaires pour suivre, analyser et évaluer les incidences d'un nouveau cadre réglementaire sur la conduite sous l'influence du cannabis, ou sur la sécurité routière en soi.

Du reste, la collecte de données sur la sécurité routière varie également d'une province ou d'un territoire à l'autre, en fonction des différents organismes de délivrance des permis. Ces variations sont bien connues et résultent du fait que la sécurité routière est un champ de compétence provincial. D'ailleurs, les organismes provinciaux ont abordé la question à plusieurs reprises par l'entremise du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, et des mesures ont été entreprises pour favoriser l'uniformité et la compatibilité. De plus, ces données ont fait l'objet d'un suivi serré ayant permis à la FRBR de fusionner et de comparer des données générées dans diverses provinces afin

d'obtenir un portrait national du problème. Toutefois, il faudra en faire davantage, notamment pour accroître le niveau de détail des formulaires provinciaux de rapports d'accident, ainsi que le nombre de tests réalisés sur les conducteurs décédés dans un accident de la route.

Les lacunes les plus préoccupantes relativement à la collecte de données concernent sans doute l'accès aux données des organismes de santé. Les pratiques à cet égard en milieu hospitalier sont très variables, et sont souvent tributaires du système de gestion des dossiers adopté dans un hôpital en particulier ou pour une région donnée. À l'heure actuelle, on ignore s'il est envisageable de centraliser et de standardiser la collecte de données concernant les personnes blessées dans une collision impliquant un conducteur sous l'effet de drogues. Il s'agit d'une lacune importante, et y remédier faciliterait grandement l'évaluation du niveau d'efficacité de la nouvelle approche réglementaire sur la prévalence des accidents causés par la conduite sous l'influence du cannabis, tout en favorisant une meilleure compréhension de cette tranche d'utilisateurs de la route.

Faible indice de comparabilité des données. Les méthodes de collecte de données ainsi que les systèmes de gestion des dossiers souffrent d'un manque d'uniformité et de comparabilité d'un corps de police à l'autre, ou entre le secteur du transport et celui de la santé. Au sein même du secteur de la santé, il faut préalablement établir des protocoles d'entente pour l'échange ou la mise en commun de données, ce qui n'est pas de nature à faciliter la recherche et l'analyse. Par voie de conséquence, ce manque d'uniformité complique l'analyse comparative qui permettrait de déterminer l'ampleur et les particularités de la conduite sous l'effet du cannabis dans les différentes régions du pays. Le leadership fédéral sera particulièrement important dans ce domaine, faute de quoi le problème sera long et difficile à régler.

Résumé. Trois principales priorités sont à privilégier en ce qui a trait à la collecte de données. Premièrement, si l'on souhaite mieux comprendre la question, il est essentiel de procéder à l'élaboration et à l'implantation d'indicateurs de référence concernant la problématique de la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis. Il faudra s'employer à déterminer quelles sont les données colligées à l'heure actuelle et cibler les déficits en la matière pour pouvoir y remédier.

Deuxièmement, il faudra compter sur un cadre clair et efficace, dans une perspective sectorielle et intersectorielle, pour l'établissement de priorités relativement à la collecte de données, y compris l'élaboration de définitions normalisées et d'une liste des variables pertinentes pour pouvoir évaluer les stratégies ainsi que les incidences éventuelles sur le comportement des conducteurs et sur les accidents de la route.

Troisièmement, il importe de favoriser la coordination et la collaboration. Le manque d'uniformité nuit à la communication entre les organismes, à la définition de priorités communes, ainsi qu'à l'analyse à des fins de recherche. Il est particulièrement préoccupant de constater que le manque d'uniformité entrave la coordination des activités intersectorielles ou la mobilisation envers des stratégies conjointes pour contrer ce problème. En somme, il s'avère impossible de mesurer et de surveiller les habitudes de conduite sous l'effet de drogues et de déterminer l'efficacité d'un nouveau cadre réglementaire de la sécurité routière si l'on ne dispose pas d'un processus minimalement standardisé et coordonné de collecte de données pour l'ensemble des organismes fédéraux et provinciaux responsables de l'application de la loi, du transport et de la santé.



Sur cette question, le leadership et l'encadrement du gouvernement fédéral aideraient les provinces à définir des méthodes de collecte standardisées et pertinentes, ce qui permettrait de dresser un portrait national de la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis et de prêter une attention continue à cette problématique. En l'absence de leadership pour définir un cadre de collecte de données, il est permis d'imaginer que les connaissances ou les perspectives pour contrer la conduite sous l'effet du cannabis seront les mêmes dans cinq ans qu'aujourd'hui.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

La mise en œuvre d'une nouvelle approche réglementaire relativement au cannabis en vue d'améliorer la sécurité des Canadiens représente un défi qui comporte plusieurs priorités concurrentes. À cet égard, parallèlement aux mesures législatives, il est essentiel d'envisager et d'élaborer des stratégies complémentaires axées sur la sécurité routière afin de prévenir et de réduire la conduite sous l'influence du cannabis.

Deux questions fondamentales suscitent d'importantes préoccupations chez les intervenants du domaine de la sécurité routière. D'abord, afin d'aider les différentes entités à s'attaquer efficacement à la problématique, il serait crucial que les organismes fédéraux communiquent et encadrent clairement les initiatives en cours ou à venir. D'importants travaux ont déjà été entrepris par le Comité sur la conduite sous l'influence des drogues, par Santé Canada, par Sécurité publique Canada, ainsi que par les ministères de la Justice et des Transports. Ces travaux s'avèrent plus que pertinents pour orienter les activités des différents organismes dans chacune des provinces, qui pourraient par ailleurs s'en servir dans l'allocation de leurs ressources pour cibler judicieusement les initiatives prioritaires et éviter les chevauchements. Bref, il serait extrêmement profitable d'optimiser les voies de communication au sujet des initiatives en cours, et de s'assurer que l'information soit accessible non seulement aux décideurs politiques, mais aussi aux gestionnaires et au personnel de première ligne qui sont responsables d'appliquer les politiques et programmes de sécurité routière.

Ensuite, il faut souligner l'importance de disposer de ressources adéquates en personnel, en temps et en argent pour procéder aux changements à grande échelle nécessaires à l'intégration dans les programmes de sécurité routière de la problématique de la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis. Pour être efficaces, la conception et la mise en œuvre de politiques et de programmes doivent reposer sur une planification et une analyse soigneuses. Il faudra veiller parallèlement à ce que de tels programmes et politiques s'intègrent judicieusement aux pratiques existantes, puisque d'éventuelles lacunes dans la prestation pourraient permettre à des conducteurs sous l'influence du cannabis de passer entre les mailles du filet, au détriment de l'évolution souhaitée dans les comportements.

Certaines recommandations plus particulières sont énoncées ci-dessous, qui pourront servir à étayer et à améliorer les stratégies de sécurité routière visant à prévenir et à réduire la conduite sous l'influence du cannabis. Parmi les principaux volets abordés : la recherche, la législation et les sanctions, les stratégies de mise en œuvre, les perceptions du public et les campagnes d'éducation, ainsi que les mécanismes de mesure et d'évaluation.

Recherche

- > Procéder à des travaux de recherche pour consolider les connaissances et la compréhension des effets affaiblissants des différents niveaux de THC selon les usagers. Des études sont en cours au Centre de toxicomanie et de santé mentale (CAMH) en collaboration avec le ministère des Transports de l'Ontario, mais il faudra aussi compter sur d'autres recherches à cet égard. Puisqu'il n'existe toujours pas d'études concluantes à propos de ces effets, il faudra jouer de prudence sur la question des limites imposées, et ce, afin de favoriser la

validité des preuves devant les tribunaux et de réduire les possibilités de récusation de la défense en lien avec le programme d'ERD.

- > Examiner la possibilité d'autres volets prioritaires en recherche, notamment en ce qui concerne les liens entre la disponibilité du cannabis et le taux de consommation, les effets à long terme et les conséquences de la consommation chronique de cannabis pour les jeunes et les adultes, ou encore les éventuelles retombées de nouvelles législations sur le bilan des accidents causés par la conduite avec facultés affaiblies.
- > Entreprendre des recherches ciblant des programmes de rééducation efficaces à l'intention des conducteurs reconnus coupables de conduite sous l'influence du cannabis. Ces études seraient similaires à celles menées antérieurement par Santé Canada relativement aux programmes de réhabilitation destinés aux conducteurs sous l'effet de l'alcool. De tels travaux permettront notamment de mettre en lumière les recherches existantes, les pratiques exemplaires, les analyses de contexte, ainsi que les évaluations de recherche.

Législation et sanctions

- > Jouer de prudence dans l'éventuelle adoption de limites imposées, c'est-à-dire s'assurer qu'elles soient fondées sur des données scientifiques concluantes et ne contribuent aucunement à miner involontairement la crédibilité, acquise au fil du temps devant les tribunaux, des dispositions législatives sur la conduite avec facultés affaiblies. Pour évaluer la meilleure approche en la matière, il y aurait lieu de tirer des leçons de l'expérience d'autres pays où des limites imposées ont été adoptées. Sur cette question, le Comité sur la conduite sous l'influence des drogues de la Société canadienne des sciences judiciaires a entrepris des travaux pour examiner des limites imposées dans d'autres pays concernant la conduite sous l'effet de drogues; ces travaux seront certainement pertinents dans le processus actuel.
- > Uniformiser la limite d'âge minimum pour se procurer du cannabis afin d'en empêcher l'accès aux jeunes conducteurs qui seraient plus à risque d'être impliqués dans un accident, et d'éviter que les jeunes conducteurs puissent contourner les restrictions à leur endroit par des déplacements transfrontaliers.
- > Examiner les pouvoirs policiers en lien avec les dispositions législatives existantes au Canada sur la question de la conduite avec facultés affaiblies par les drogues, en tenant compte du laps de temps à respecter pour les contrôles (selon les différentes voies d'absorption) et des défis posés par la détection de formes de cannabis inodores (comme le cannabis comestible ou vapoté). À ces fins, il serait utile de se pencher sur les pouvoirs des policiers lorsque ces derniers constatent que du cannabis ou des accessoires pour la consommation de drogues se trouvent à l'intérieur du véhicule intercepté. Il serait également pertinent d'examiner la possibilité de dépêcher systématiquement un ERD sur les lieux d'un accident avec décès ou blessé grave afin de déterminer si la conduite sous l'influence de drogues est un facteur contributif.

Stratégies de mise en œuvre

- > Consolider les possibilités de formation relativement au TSN et au programme d'ERD afin de disposer d'un nombre suffisant de spécialistes pour appliquer rigoureusement les dispositions régissant la conduite sous l'influence de drogues. Il sera essentiel de fournir aux corps de police les moyens d'assumer les coûts de formation de toutes les recrues ou des agents déjà en service en vue d'atteindre cet objectif, et de leur allouer suffisamment de temps pour retenir les services d'instructeurs qualifiés pour former des agents en nombre suffisant. Sécurité publique Canada travaille actuellement à l'élaboration de documents de formation pour épauler les écoles de police sur cette question. Par ailleurs, il serait pertinent d'envisager diverses interventions auprès des agents pour leur faire valoir l'importance du TSN et les inciter à obtenir et à maintenir leur certification au programme d'ERD.
- > Envisager la production d'un outil d'éducation plus général, c'est-à-dire un guide complet pour renseigner tous les agents de la paix au Canada au sujet des nouvelles dispositions législatives concernant la conduite sous l'influence de drogues, et pour les informer des procédures liées au dépistage sur les lieux d'interception (documentation et collecte de preuves, intervention d'agents formés au TSN, participation d'ERD, sollicitation d'un mandat pour prélèvement sanguin, assistance du personnel hospitalier pour l'obtention d'échantillons de fluides corporels).
- > Créer des centres de certification au Canada pour les ERD afin de réduire les coûts en temps et en argent actuellement nécessaires pour la formation qui se donne aux États-Unis. Certains corps de police (dont la GRC et le Service de police de Toronto) ont déjà commencé à évaluer de telles options, même si les résultats sont mitigés jusqu'ici. Le modèle en vigueur au Québec (où l'on recourt à des acteurs professionnels) fait actuellement l'objet d'une évaluation, mais il reste à savoir si une telle stratégie serait approuvée par l'IACP. L'existence de centres de certification au Canada entraînerait des effets positifs et inciterait les corps de police et les agents eux-mêmes à s'intéresser davantage au programme d'ERD.
- > Consulter les autorités policières sur les moyens les plus pratiques d'utiliser des dispositifs de dépistage salivaires. Rien n'a encore été autorisé quant à l'implantation de tels dispositifs, mais le cas échéant, il serait important de connaître les qualifications nécessaires pour les agents qui auraient à les utiliser. Ces outils sont susceptibles de fournir des éléments de preuve supplémentaires en cour pour les cas de conduite avec facultés affaiblies, entre autres pour compléter et consolider les preuves d'ERD, déjà reconnues et moins sujettes à contestation.
- > Orienter les provinces concernant les éventuelles dispositions du cadre réglementaire sur le cannabis, afin de leur permettre de prévoir des régimes administratifs conséquents pour prévenir et contrer la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis.

Perceptions du public et campagnes d'éducation

- > Lancer une campagne nationale claire et pertinente pour influencer la perception du public quant aux effets affaiblissants du cannabis et aux conséquences sur la conduite automobile. Il

est essentiel que toute campagne nationale soit menée avant l'entrée en vigueur de nouvelles dispositions sur l'usage du cannabis. Il faudra prendre garde à ce que les messages véhiculés ne soient pas de nature à promouvoir involontairement le cannabis (étant donné qu'ils reconnaîtront implicitement l'usage de cette substance) et éviter les comparaisons avec l'alcool au volant puisque les effets sont différents du cannabis. Enfin, certains volets de cette campagne devraient viser particulièrement les jeunes et les groupes très vulnérables.

Mesure et évaluation

- > Recenser et définir des indicateurs de référence liés à la problématique du cannabis au volant pour favoriser une meilleure compréhension de la question.
- > Créer un cadre clair et efficace, dans une perspective sectorielle et intersectorielle, pour l'établissement de priorités relativement à la collecte de données (y compris l'élaboration de définitions normalisées et d'une liste des variables pertinentes), et ce, pour pouvoir évaluer les stratégies mises en œuvre de même que les retombées éventuelles sur le comportement des conducteurs et le bilan des accidents de la route.
- > Privilégier une approche nationale de leadership et d'encadrement dans le but de promouvoir la collecte de données et d'aider les provinces et territoires à adopter des méthodes de collecte standardisées et pertinentes, ce qui permettrait de dresser un portrait national de la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis et de prêter une attention continue à cette problématique.

BIBLIOGRAPHIE

Armentano, P. (2013). « Should per se limits be imposed for cannabis? Equating cannabinoid blood concentrations with actual driver impairment: practical limitations and concerns », dans *Humboldt Journal of Social Relations*, vol. 35, n° 1.

Beirness, D. et Beasley, E. (2011). *Alcohol and Drug Use Among Drivers: British Columbia Roadside Survey 2010*, Ottawa, CCSA.

Brown, T., Platt, S. et Amos, A. (2014). « Equity impact of population-level interventions and policies to reduce smoking in adults: a systematic review », dans *Drug and alcohol dependence*, vol. 138, p. 7-16.

Santé Canada (2013). *Enquête canadienne sur le tabac, l'alcool et les drogues*. Disponible à l'adresse : http://canadiensensante.gc.ca/science-research-sciences-recherches/data-donnees/ctads-ectad/summary-sommaire-2013-fra.php?_ga=1.71114896.1840404091.1477401432 (Page consultée le 9 septembre 2016)

Centre de toxicomanie et de santé mentale (2014). *Cannabis Policy Framework*, Toronto (Ontario).

Cary, P. L. (2006). *Drug Court Practitioner*, National Drug Court Institute, vol. IV, n° 2.

Colorado Revised Statutes, §42-4-1301 (2015).

Hancock-Allen, J. B., Barker, L., VanDyke, M. et Holmes, D. B. (2015). « Notes from the Field: Death Following Ingestion of an Edible Cannabis Product-Colorado », dans *MMWR Morbidity & Mortality Weekly Report* (mars 2014), vol. 64, n° 28, p. 771-772.

Helm, K. et Leichtman, L. (2015). « Implementation of Oregon's Measure 91 in the State Legislature », dans *Willamette Law Review*, vol. 52, n° 1.

Howat, P., Sleet, D. et Smith, I. (1991). « Alcohol and driving: is the 0.05% blood alcohol concentration limit justified? », dans *Drug and alcohol review*, vol. 10, n° 2, p. 151-166.

Kelly, E., Darke, S. et Ross, J. (2004). « A review of drug use and driving: epidemiology, impairment, risk factors and risk perceptions », dans *Drug and alcohol review*, vol. 23, n° 3, p. 319-344.

Logan, Kacinko et Beirness (2016). *An Evaluation of Data from Drivers Arrested for Driving Under the Influence in Relation to Per Se Limits for Cannabis*. Disponible à l'adresse : <https://www.aaafoundation.org/evaluation-data-drivers-arrested-driving-under-influence-relation-se-limits-cannabis> (Page consultée le 16 août 2016)

MacCoun, R. J. et Mello, M. M. (2015). « Half-baked—the retail promotion of cannabis edibles », dans *New England Journal of Medicine*, vol. 372, n° 11, p. 989-991.

Maxwell, J. C. (2012). « Drunk versus drugged: How different are the drivers? », dans *Drug and alcohol dependence*, vol. 121, n° 1, p. 68-72.



National Institute on Drug Abuse (NIDA) (2016). *Research Report Series: Marijuana*. Disponible à l'adresse : <https://www.drugabuse.gov/publications/research-reports/marijuana/marijuana-gateway-drug> (Page consultée le 6 septembre 2016)

Rotermann, M. et Langlois, K. (2015). « Prevalence and correlates of marijuana use in Canada, 2012 », dans *Health reports*, vol. 26, n° 4, p. 10.

Sewell, R. A., Poling, J. et Sofuoglu, M. (2009). « The effect of cannabis compared with alcohol on driving », dans *American journal on addictions*, vol. 18, n° 3, p. 185-193.

Statutes, C. R. (2015). Colorado Department of Health Care Policy & Financing, p. 2, 7-8, 19.

The Globe and Mail (2016). *Doctors urge government not to sell pot to Canadians under 21*. Disponible à l'adresse : <http://www.theglobeandmail.com/news/national/cma-urges-government-not-to-sell-pot-to-canadians-under-21/article31764725/> (Page consultée le 9 septembre 2016)



Fondation de recherches sur les blessures de la route

171, rue Nepean, bureau 200

Ottawa, Ontario

Canada K2P 0B4

www.tirf.ca

Sans frais: 1-877-238-5235

Télocopieur: 613-238-5292

Numéro d'organisme de bienfaisance enregistré: 10813 5641 RR0001