

**Compilation d'enquêtes routières
d'administrations canadiennes réalisées
avant la législation du cannabis**

septembre 2019

ISBN : 978-1-927993-60-6

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

1111, promenade Prince of Wales

Bureau 404, Ottawa (Ontario) K2C 3T2

Tél. : 613.736.1003

Télééc. : 613.736.1395

Courriel : info@ccmta.ca

ccatm.ca

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	II
INTRODUCTION	1
ENQUÊTES ROUTIÈRES	1
ENQUÊTES PRÉLÉGALISATION	3
APPROCHE	4
RÉSULTATS	5
TAUX DE RÉPONSE	5
CARACTÉRISTIQUES DE L'ÉCHANTILLON	5
<i>Sexe des conducteurs</i>	5
<i>Âge des conducteurs</i>	6
<i>Type de véhicule</i>	6
<i>Nombre d'occupants et leur sexe</i>	6
<i>Délivrance graduelle des permis de conduire</i>	6
<i>Classe de permis</i>	7
<i>Port de la ceinture de sécurité</i>	7
<i>Origine et destination</i>	7
APERÇU DE L'ALCOOL ET DE LA DROGUE AU VOLANT	8
ALCOOL AU VOLANT	9
CARACTÉRISTIQUES DES CONDUCTEURS QUI AVAIENT BU	10
<i>Sexe des conducteurs</i>	10
<i>Âge des conducteurs</i>	10
<i>Délivrance graduelle des permis de conduire</i>	10
CONTEXTE DE L'ALCOOL AU VOLANT	11
<i>Jour de l'enquête</i>	11
<i>Heure de l'enquête</i>	11
<i>Type de véhicule</i>	11
<i>Nombre d'occupants et leur sexe</i>	12
<i>Origine</i>	12
DROGUE AU VOLANT	13
CARACTÉRISTIQUES DES CONDUCTEURS	14
<i>Sexe des conducteurs</i>	14
<i>Âge des conducteurs</i>	14
CONTEXTE DE LA DROGUE AU VOLANT	15
<i>Jour de l'enquête</i>	15
<i>Heure de l'enquête</i>	15
<i>Type de véhicule</i>	16
<i>Nombre d'occupants et leur sexe</i>	16
<i>Origine et destination</i>	17
EXPÉRIENCES ET SENSIBILISATION	17
<i>Consommation d'alcool et de cannabis</i>	18
DISCUSSION	19
RÉFÉRENCES	21

SOMMAIRE

Dans les deux années précédant la légalisation du cannabis, cinq administrations canadiennes (la Colombie-Britannique, le Manitoba, l'Ontario, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest) ont réalisé des enquêtes routières pour obtenir des données objectives et valables de la prévalence de l'alcool et de la drogue au volant. La compilation des résultats de ces enquêtes fournit une base de données de référence sur la consommation de cannabis par les conducteurs avant la légalisation imminente de cette drogue.

Les conducteurs sélectionnés au hasard à des endroits prédéterminés entre 21 h et 3 h du mercredi au samedi ont été invités à participer à une étude volontaire sur la consommation d'alcool et de drogue. On leur a demandé de fournir un échantillon d'haleine pour mesurer leur alcoolémie et un échantillon de salive pour un test de dépistage de drogue en laboratoire. Sur les 7 265 véhicules sélectionnés, 80,7 % des conducteurs ont accepté de participer à l'enquête. De ceux-ci, 94,7 % ont fourni un échantillon d'haleine et 90,2 %, un échantillon de salive.

Voici les principaux constats :

- 4,4 % des conducteurs avaient une alcoolémie positive :
 - 0,8 % avaient une alcoolémie de moins de 50 mg/dl;
 - 0,7 % avaient une alcoolémie de plus de 80 mg/dl;
- 10,2 % des conducteurs ont été déclarés positifs à la drogue;
- 7,6 % des conducteurs ont été déclarés positifs au cannabis;
- Dans l'ensemble, 12,9 % des conducteurs avaient un résultat positif à l'alcootest, au test de dépistage de drogue ou aux deux;
- Les conducteurs de 25 à 34 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (5,1 %);
- La consommation de drogue était plus élevée chez les conducteurs de 20 à 24 ans (14,0 %) et diminuait avec l'âge;
- Seulement 2,1 % des conducteurs de 16 à 19 ans avaient une alcoolémie positive. Cependant, 10,4 % des conducteurs de ce groupe d'âge ont été déclarés positifs au cannabis;
- La consommation d'alcool était plus fréquente les vendredis et samedis (4,6 % et 6,2 % respectivement), mais celle du cannabis ne variait pas en fonction du jour de la semaine, allant de 6,9 % à 9,0 %.

Comparativement aux données d'enquêtes semblables réalisées au cours des vingt dernières années, les résultats de celles faisant l'objet de la présente compilation indiquent une diminution considérable de la prévalence de l'alcool au volant. Toutefois, il y a eu une augmentation du pourcentage de conducteurs déclarés positifs au cannabis depuis la première étude sur la consommation de cette drogue en 2008 en Colombie-Britannique. Alors que la plus grande disponibilité du cannabis à des fins récréatives fait entrer le Canada dans une nouvelle ère, les professionnels de la santé publique, de l'application de la loi et de la sécurité routière devront être vigilants et réactifs à l'évolution des habitudes de consommation de cannabis afin que les politiques et les programmes ciblent directement les habitudes de consommation de cannabis ou d'une autre drogue à risque élevé des conducteurs.

INTRODUCTION

Les répercussions potentiellement négatives sur la sécurité routière constituent la principale préoccupation quant à l'imminente légalisation de la possession et de la vente de cannabis à des fins récréatives au Canada. Comme un accès plus facile à la drogue pourrait entraîner une hausse de sa consommation par les conducteurs, la *Loi sur la conduite avec les facultés affaiblies* a été modifiée pour donner plus de mordant aux mesures de lutte contre la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. Entre autres, la loi autorise désormais le dépistage salivaire en bord de route et établit les limites propres au cannabis¹.

L'évaluation des effets de la légalisation du cannabis sur la sécurité routière nécessitera l'analyse de nombreuses données, comme le total des incidents de conduite (accusations, collisions et suspensions de permis pour conduite avec les facultés affaiblies). L'ampleur du phénomène du cannabis au volant peut être déterminée au moyen d'enquêtes téléphoniques ou Web et sur la route. Alors que les enquêtes téléphoniques et Web évaluent le comportement autodéclaré, les enquêtes routières sont uniques en ce sens qu'elles fournissent des renseignements objectifs sur l'ampleur de la consommation de cannabis (ainsi que d'alcool et d'autres drogues) à partir d'échantillons d'haleine et de salive prélevés au hasard sur des conducteurs la nuit. De telles enquêtes menées avant et après la légalisation du cannabis nous aideront à mieux comprendre l'incidence de la légalisation sur le comportement des conducteurs.

Des enquêtes routières ont été menées dans cinq administrations canadiennes au cours des deux années précédant la légalisation du cannabis en octobre 2018. Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) a retenu les services de Beirness & Associates pour combiner les données de ces enquêtes dans une seule base de données qui permettra d'évaluer la nature et l'ampleur de la consommation d'alcool et de drogue chez les conducteurs. Cette base de données pourrait ensuite servir de référence pour analyser l'évolution du phénomène du cannabis (et des autres drogues) au volant dans la période suivant sa légalisation. Le présent rapport présente les résultats des enquêtes combinés.

Enquêtes routières

Depuis de nombreuses années, des enquêtes routières sont réalisées périodiquement dans diverses administrations au pays. La méthode d'enquête, élaborée à l'origine pour évaluer l'ampleur de l'alcool au volant, a évolué afin d'améliorer l'efficacité des enquêtes et de permettre le prélèvement d'échantillons de salive pour la détection de drogue. Le CCATM a élaboré une méthodologie normalisée pour ces enquêtes dans le but d'améliorer la comparabilité des données entre les années et les administrations (Boase, 2012).

Pendant les enquêtes, on a sélectionné au hasard des véhicules non commerciaux à des endroits (sites) prédéterminés de 21 h à 3 h, du mercredi au samedi. Pendant 90 minutes, une équipe de quatre ou cinq enquêteurs sous la supervision d'un chef interrogeait les conducteurs volontaires. Le nombre d'équipes

¹ Dans le présent rapport, le terme « cannabis » désigne le tétrahydrocannabinol, ou THC, le principal composant psychoactif du cannabis. La réglementation sur le cannabis et les valeurs seuils de dépistage salivaire sont exprimées en termes de concentration de THC.

et le nombre total de sites variaient selon la population. Par exemple, une petite ville s'est vue attribuer deux équipes d'enquête qui ont chacune mené des interrogatoires dans deux sites chaque soir, du mercredi au samedi, pour un total de 16 sites. Un agent de police était présent à chaque endroit pour faciliter la circulation.

La participation aux enquêtes était volontaire et confidentielle. Les conducteurs qui fournissaient un échantillon d'haleine et un échantillon de salive ont reçu une carte-cadeau d'essence de 10 \$². L'interrogatoire commençait par des observations (type de véhicule, sexe du conducteur, nombre d'occupants et leur sexe) et quelques questions (origine et destination, année de naissance, consommation récente d'alcool). Ensuite, les conducteurs devaient subir un alcootest et fournir un échantillon de salive qui serait envoyé à un laboratoire pour dépistage de traces de drogue. Pendant les deux à trois minutes nécessaires au prélèvement de l'échantillon de salive, les conducteurs étaient invités à remplir un questionnaire sur l'alcool, la drogue et la conduite. Les questions variaient quelque peu d'une administration à l'autre.

Les échantillons de salive ont d'abord été examinés au laboratoire à la recherche de cannabis, de cocaïne, d'opioïdes, d'amphétamines, de méthamphétamine et de benzodiazépines par des essais immunoenzymatiques (EIA)³. Les résultats positifs ont été confirmés par couplage de chromatographie en phase liquide et spectrométrie de masse (CPL-SM).

Le Tableau 1 indique le seuil de détection de chaque substance.

Tableau 1 : Drogues recherchées et seuils de détection⁴

Drogue	EIA (ng/ml)	CPL-SM (ng/ml)
<i>THC</i>	4	2
<i>Cocaïne : benzoylecgonine, cocaéthylène</i>	20	8
<i>Amphétamines : MDA, MDEA, phentermine</i>	25	10
<i>Méthamphétamines : MDMA (ecstasy)</i>	25	10
<i>Benzodiazépines : diazépam, nordiazépam, oxazépam, témazépam, clonazépam, alprazolam, lorazépam, tiazolam, chlordiazépoxyde, nitrazépam, estaxolam, fluazépam, midazolam, phénazépam, bromazépam</i>	5	1
<i>Opioides : morphine, codéine, acide 6-aminopénicillanique, hydrocodone, hydromorphone</i>	20	10
<i>Oxycodone : oxymorphone</i>	20	10
<i>Fentanyl : norfentanyl</i>	1	0,5
<i>Zolpidem</i>	10	10

On a fourni un autre moyen de transport aux conducteurs dont l'alcoolémie dépassait 50 mg/dl ou dont les facultés semblaient être affaiblies par la drogue ainsi qu'aux conducteurs novices déclarés positifs à l'alcool ou la drogue.

² MADD Canada a fourni les cartes d'essence. Des cartes-cadeaux Tim Hortons ont été remises à certains endroits.

³ Les analyses toxicologiques ont été réalisées par Immunalysis Corporation.

⁴ Le seuil de détection est la concentration en dessous de laquelle une substance ne peut être détectée de manière fiable.

Enquêtes prélégalisation

Pendant les deux années précédant la légalisation du cannabis, cinq administrations canadiennes ont réalisé des enquêtes routières sur l'alcool et la drogue, aux périodes indiquées au tableau 2.

Tableau 2 : Enquêtes des administrations

<u>Administration</u>	<u>Municipalités/régions</u>	<u>Date</u>
Manitoba	Winnipeg, Brandon, Thompson, Steinbach, Portage la Prairie	Septembre 2016
Ontario	London, comté de Renfrew, North Bay, Timmins, Trenton, Peterborough, région de Peel	Octobre 2017
Colombie-Britannique	Vancouver, Victoria, Abbotsford, Kelowna, Prince George	Juin 2018
Yukon	Whitehorse	Juin 2018
Territoires du Nord-Ouest	Yellowknife	Septembre 2018

Chacune des enquêtes a été menée séparément des autres. Le choix des municipalités et des régions a été dicté par la population, sa répartition à l'intérieur de l'administration, la répartition géographique des municipalités, le désir de la police locale de participer à l'enquête et/ou les exigences spécifiques de l'administration. Bien que les enquêtes aient généralement suivi le protocole standard du CCATM, certaines administrations l'ont légèrement modifié pour tenir compte de la réalité locale.

Par exemple, l'Ontario a demandé l'inclusion des sites « ruraux ». La réalisation de ce type d'enquête en milieu rural présente de nombreux défis. D'abord et surtout, la quantité de voitures en circulation la nuit est généralement trop faible pour justifier le temps et les efforts nécessaires pour obtenir un échantillon de taille suffisante pour produire des estimations fiables de la consommation d'alcool et de drogue. Et dans les collectivités de moins de 20 000 habitants, la circulation est limitée tard le soir et la probabilité de sélectionner les mêmes conducteurs à répétition, plus élevée. La solution consistait à déterminer une région géographique distincte (p. ex. un comté) et à attribuer les sites à chacune des collectivités de cette région en proportion de leur population. Par exemple, Pembroke, Petawawa, Arnprior et Renfrew ont été sélectionnées pour le comté de Renfrew.

Au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest, il n'y a qu'une seule agglomération suffisamment importante pour justifier une enquête. Afin d'éviter la sursaturation, une équipe a été chargée de réaliser des interrogatoires dans trois sites par nuit, d'une durée de 90 minutes chacun, pour un total de 12 sites. Ce compromis a été jugé approprié pour réaliser suffisamment d'interrogatoires dans une variété de sites dans la ville.

Au Manitoba, les interrogatoires ont été menés au-delà des barrages routiers. Par conséquent, les sites devaient être choisis ou approuvés par la police en fonction de ses besoins. Plus important encore, la police arrêtaient les conducteurs qu'elle soupçonnait d'avoir consommé de l'alcool ou de la drogue; ceux-ci subissaient alors une enquête plus poussée et étaient retirés du groupe de conducteurs admissibles à l'enquête routière.

Évidemment, cette façon de faire a diminué la prévalence de l'alcool chez les conducteurs participants. On ne sait pas dans quelle mesure la présence des barrages a influé sur la probabilité que les conducteurs n'y ayant pas été arrêtés veillent bien participer à l'enquête, en particulier ceux qui avaient consommé de l'alcool ou de la drogue. De plus, les enquêtes ont commencé à 20 h à certains sites et certaines ont duré plus de 90 minutes. Par souci d'uniformité, les données du Manitoba sur l'alcool et les interrogatoires menés avant 21 h n'ont pas été incluses aux analyses⁵.

APPROCHE

Les données des cinq enquêtes ont été combinées dans une seule base de données à des fins d'analyse, tâche facilitée par les méthodes et paramètres comparables utilisés. Lorsqu'il y avait des différences dans les options de réponses ou le codage, les valeurs ont été regroupées ou recodées pour correspondre au plus petit dénominateur commun. Par exemple, une administration a inclus plus d'options de réponses que les autres à la question sur l'origine. Ces options supplémentaires, rarement choisies par les participants, ont été consignées comme « autres » pour correspondre aux catégories des autres administrations et éviter que les réponses soient traitées comme des « valeurs manquantes ». Les variables propres à une administration particulière n'ont pas été incluses dans l'analyse.

La somme des données combinées a été considérée comme un ensemble d'enquêtes menées dans des municipalités et régions du Canada plutôt que comme une série d'enquêtes de cinq administrations distinctes. Les données ont été pondérées en fonction de la densité de la circulation et de la population municipale (un substitut au nombre de conducteurs titulaires d'un permis), mais non par province ou territoire.

Les résultats sont présentés ensemble, comme ceux d'une seule et même enquête. Aucune comparaison n'est faite entre les administrations. Ce n'est que dans les cas où un constat unique et pertinent était évident que les résultats d'une administration en particulier ont été mis en évidence.

⁵ Un total de 110 interrogatoires menés avant 21 h ont été exclus de l'échantillon final.

RÉSULTATS

Taux de réponse

Au total, 7 265 conducteurs ont été sélectionnés au hasard pour participer à l'enquête. De ce nombre, 5 866 (80,7 %) ont accepté d'y prendre part. Parmi ceux-ci, 5 556 (94,7 %) ont fourni un échantillon d'haleine et 5 293 (90,2 %), un échantillon de salive.

Malgré des taux de participation relativement élevés, on peut toujours craindre que les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool ou de la drogue aient été plus susceptibles de refuser de participer, par souci de prudence, ce qui fausserait les estimations. Afin d'évaluer l'incidence de ce souci de prudence, l'enquête routière nationale américaine de 2007 a utilisé deux techniques. La première technique a consisté à attribuer une alcoolémie aux personnes ayant refusé de participer à l'enquête en combinant leur résultat au détecteur d'alcool passif⁶ (Lacey et coll., 2009) avec d'autres variables (p. ex. leur sexe, l'heure de la nuit). Cette alcoolémie attribuée était pratiquement identique à celle des conducteurs qui avait subi l'alcootest. La seconde technique a été d'offrir une prime incitative supplémentaire pouvant aller jusqu'à 100 \$ à certains conducteurs qui refusaient d'emblée de participer. Parmi ceux qui l'ont acceptée, le pourcentage d'alcoolémies positives (13 %) était légèrement plus élevé que parmi ceux qui avaient choisi de participer (12,4 %) d'entrée de jeu. Il y avait un pourcentage un peu plus élevé de tests positifs à la drogue parmi ceux qui ont fourni un échantillon de salive en réponse à la prime (17 % contre 14,4 %), mais la différence n'était pas statistiquement significative. Ces résultats confirment raisonnablement que les conducteurs qui ont refusé de fournir un échantillon d'haleine ou de salive ne l'ont pas nécessairement fait parce qu'ils avaient bu ou consommé de la drogue.

On a demandé aux conducteurs refusant de participer d'en indiquer la raison. Les plus communes étaient « je suis pressé » et « je ne suis pas intéressé »; les « droits fondamentaux » ont été mentionnés par un petit nombre de conducteurs. Certains ne voulaient pas « fournir leur ADN »⁷, alors que d'autres estimaient simplement que le prélèvement de salive était trop invasif et les rendait mal à l'aise.

Caractéristiques de l'échantillon

L'échantillon de conducteurs choisis au hasard pour participer à l'enquête a été caractérisé en fonction de données non pondérées.

Sexe des conducteurs

Les hommes (80,4 %) et les femmes (81,9 %) étaient tout autant susceptibles de participer ($\chi^2(1, N=7 190)=2,38, p>0,1$). Toutefois, les hommes comptaient pour 65,0 % de l'échantillon.

La répartition des hommes et des femmes ne variait pas selon le jour de la semaine ($\chi^2(3, N=5 816)=6,20, p>0,10$). La variation était toutefois significative selon l'heure de la nuit ($\chi^2(5, N=5 714)=79,7, p<0,001$) : le pourcentage de conductrices est passé de 40,6 % entre 21 h et 22 h à 21,5 % entre 2 h et 3 h.

⁶ Un détecteur d'alcool passif mesure l'alcool dans l'air ambiant à proximité du visage du conducteur et n'exige pas de celui-ci de fournir un échantillon d'haleine.

⁷ Les échantillons de salive n'ont pas été utilisés pour des analyses d'ADN.

Âge des conducteurs

L'âge des conducteurs a été déterminé à partir de l'année de naissance déclarée⁸. Les participants étaient âgés de 16 à 94 ans, pour une moyenne de 38,1 ans (ET = 15,6). La répartition de l'âge des conducteurs a été comparée à la répartition de l'âge de l'ensemble des conducteurs titulaires d'un permis dans les administrations et a révélé que l'échantillon comprenait une plus grande proportion de conducteurs de moins de 35 ans, ce qui indique que les jeunes conducteurs étaient plus susceptibles de conduire la nuit.

L'âge moyen des conducteurs était semblable chez les hommes (38,2 ans) et les femmes (37,9 ans) ($t(5\ 607)=0,60$, $p>0,5$). La répartition de l'âge variait selon le jour de la semaine ($\chi^2(18, N=5\ 653)=30,08$, $p<0,05$). Bien que la proportion de tous les groupes d'âge augmentait les soirs de fin de semaine, l'ampleur de cette augmentation était plus marquée chez les plus jeunes (16-18 ans). L'âge différait également selon l'heure de la nuit ($\chi^2(30, N=5\ 653)=137,2$, $p<0,001$). Le pourcentage de jeunes conducteurs (16-18 ans) et de conducteurs plus âgés (46 ans et plus) a diminué aux heures tardives de la nuit, tandis que celui des conducteurs âgés de 19 à 25 ans et de 26 à 35 ans a augmenté.

Type de véhicule

La majorité des véhicules sélectionnés étaient des voitures particulières (54,1 %). Les véhicules utilitaires sport (VUS) représentaient 21,5 % des véhicules sélectionnés, suivis des camionnettes (15,7 %), des fourgonnettes (4,7 %) et des minifourgonnettes (3,8 %).

Nombre d'occupants et leur sexe

Plus de la moitié des conducteurs (56,9 %) étaient seuls à bord. Au deuxième rang venaient les véhicules comptant deux passagers, soit le conducteur et un passager du sexe opposé (20,0 %) ou du même sexe (10,4 %). Venaient ensuite les véhicules transportant une famille (4,2 %) ou un groupe de personnes de même sexe (2,0 %) ou de sexes différents (5,6 %).

Le nombre d'occupants et leur sexe variaient selon le jour de la semaine ($\chi^2(15, N=6\ 986)=195,8$, $p<0,001$). Les véhicules comprenant seulement le conducteur comptaient pour les deux tiers des véhicules le mercredi et le jeudi soir, mais pour seulement 53,4 % de ceux-ci le vendredi et 48,5 % le samedi. Le pourcentage de véhicules avec conducteur et passager de sexes opposés est passé de 16,3 % le mercredi soir à 24,1 % le samedi soir. Les véhicules comptant plusieurs personnes de sexes différents étaient également plus nombreux les soirs de fin de semaine.

Délivrance graduelle des permis de conduire

Les programmes de délivrance graduelle des permis ont été mis en place pour réduire le risque de collisions chez les nouveaux conducteurs (« novices »), quel que soit leur âge, en les obligeant à passer par un processus progressif pour obtenir un permis doté de tous les privilèges⁹. Ils exigent que les conducteurs novices respectent un ensemble de restrictions prévues pour réduire leur exposition à des situations de conduite à risque élevé. Restriction digne de mention : tous les conducteurs novices ne doivent avoir consommé ni alcool ni drogue avant de prendre le volant.

⁸ L'âge a été calculé à la fin de l'année civile au cours de laquelle l'enquête a eu lieu. Bien qu'il ne soit pas nécessairement exact, il a été jugé adéquat aux fins de l'enquête.

⁹ Dans les administrations, les nouveaux conducteurs sont désignés de diverses façons : apprenants, novices, stagiaires ou G1/G2. Aux fins du présent document, ils sont appelés « conducteurs novices ».

Au total, 914 (19,8 %) des conducteurs interrogés ont indiqué être des novices en vertu du régime de leur administration. Bien qu'on ait tendance à considérer tous les conducteurs novices comme jeunes, 30,0 % des conducteurs ayant indiqué être novices étaient en fait âgés de plus de 25 ans.

Classe de permis

Le questionnaire que les conducteurs ont rempli pendant le prélèvement de l'échantillon de salive leur demandait la classe de leur permis. Par conséquent, cette information n'est connue que pour ceux qui ont consenti à fournir un tel échantillon. La majorité (65,5 %) a indiqué détenir un permis « régulier » (c.-à-d. pour un véhicule de tourisme). D'autres classes ont été indiquées, dont celles requises pour conduire un semi-remorque, un poids lourd, un autobus, un autocar ou un autobus scolaire. Un petit nombre de conducteurs ont indiqué avoir un permis d'une autre province ou d'un autre État.

Port de la ceinture de sécurité

Les taux de port de la ceinture de sécurité étaient élevés tant chez les conducteurs que chez les passagers avant : 99,3 % des conducteurs et 97,7 % des passagers avant la portaient.

Origine et destination

Pendant l'interrogatoire, on a demandé aux conducteurs d'où ils venaient, depuis combien de temps ils en étaient partis et où ils se rendaient. Le temps de déplacement moyen depuis le point d'origine était de 21,4 minutes (ET=48,3; Mdn=10) et variait de 1 à 840 minutes. La majorité des participants (72,3 %) conduisaient depuis 15 minutes ou moins.

Le tableau 3 montre la répartition des origines et destinations indiquées. La catégorie « services/commissions » fait référence à des endroits comme une station-service, une épicerie ou un dépanneur. « Sports/loisirs » englobe un large éventail d'activités comme le cinéma, les concerts et les événements sportifs, qu'il s'agisse d'y assister ou d'y participer. L'origine la plus souvent mentionnée était le travail ou l'école (22,9 %), suivie de la maison d'un ami ou d'un proche (22,1 %). La majorité des participants (68,4 %) étaient sur le chemin du retour à la maison.

Lieu	Origine (%)	Destination (%)
Travail/école	22,9	5,3
Maison	17,7	68,4
Maison d'un ami ou d'un proche	22,1	11,7
Restaurant	8,4	4,1
Bar/pub/boîte de nuit	3,0	1,2
Sports/loisirs	11,6	2,3
Services/commissions	6,7	2,3
Autre	7,6	4,5

Aperçu de l'alcool et de la drogue au volant

Les données non pondérées ont révélé que 175 conducteurs (4,1 %) ayant fourni un échantillon d'haleine avaient une alcoolémie positive (c.-à-d. ≥ 5 mg/dl)¹⁰. De ce nombre, 118 avaient une alcoolémie inférieure à 50 mg/dl, 32 en avaient une de 50 à 80 mg/dl et 25, de plus de 80 mg/dl, dont 4 avaient une alcoolémie égale ou supérieure à 150 mg/dl. Parmi les conducteurs qui avaient bu, 21,9 % avaient aussi été déclarés positifs à la drogue.

L'examen des données non pondérées a également révélé que 643 conducteurs (12,4 % de ceux qui ont fourni un échantillon de salive) avaient été déclarés positifs à la drogue. Parmi ceux-ci, 84,2 % avaient consommé une seule drogue, 15,7 % en avaient consommé plus d'une et 6,2 % (39 conducteurs) avaient aussi une alcoolémie positive.

Le cannabis était la substance la plus fréquemment détectée : le tétrahydrocannabinol (THC), principal responsable des effets psychoactifs du cannabis, a été détecté chez 72,9 % des conducteurs déclarés positifs à la drogue. Des stimulants (p. ex. cocaïne, méthamphétamine) ont été détectés chez 31,3 % des conducteurs déclarés positifs à la drogue et des opioïdes (p. ex. fentanyl, oxycodone) chez 11,5 %¹¹. Les benzodiazépines ont rarement été détectées¹².

Dans l'ensemble, 15,3 % des conducteurs ayant fourni des échantillons d'haleine et de salive ont été déclarés positifs à l'alcool ou à la drogue ou aux deux¹³.

Dans les sections suivantes, l'alcool et la drogue au volant sont traités séparément. Les données brutes ont été pondérées pour tenir compte des différences dans la circulation aux différents sites. Cette pondération met davantage l'accent sur les interrogatoires provenant de sites où la circulation est plus dense. Les données ont également été adaptées pour tenir compte de la population de chaque collectivité et combinées en un total pondéré. Cette pondération fournit donc une estimation des résultats de l'enquête dans les cinq administrations.

¹⁰ Comme mentionné précédemment, l'analyse n'a pas tenu compte des données manitobaines sur la consommation d'alcool. Un examen des données non pondérées du Manitoba révèle que 14 conducteurs (1,1 %) ont eu une alcoolémie positive. Les données pondérées, à l'exclusion de celles des conducteurs interrogés avant 21 h, indiquent que 0,5 % des conducteurs avaient une alcoolémie positive.

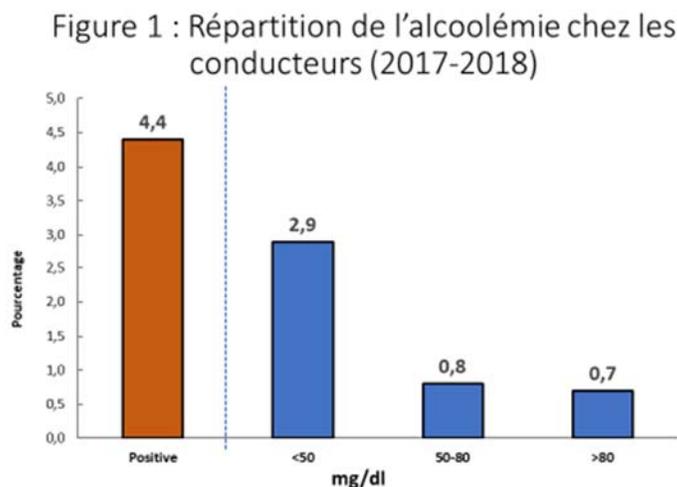
¹¹ Les pourcentages dépassent les 100 % parce que plus d'une drogue a été détectée chez certains conducteurs.

¹² La faible quantité de benzodiazépines décelée est probablement liée au fait que ces substances ne se transfèrent pas bien dans la salive.

¹³ Le pourcentage pondéré est de 12,9 %.

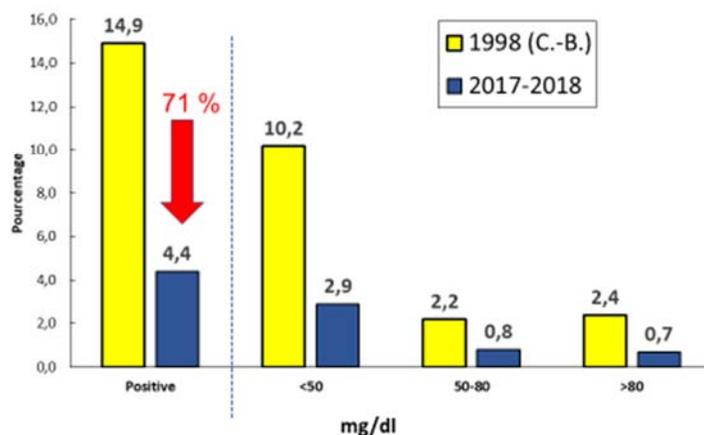
Alcool au volant

La figure 1 présente le pourcentage pondéré de conducteurs ayant une alcoolémie positive et leur répartition. Dans l'ensemble, 4,4 % des conducteurs qui ont passé l'alcootest ont eu un résultat positif. La plupart (2,9 %) avaient une alcoolémie inférieure à 50 mg/dl, mais 0,8 % avaient une alcoolémie de 50 à 80 mg/dl et 0,7 % en avaient une supérieure à 80 mg/dl.



La comparaison de la répartition des conducteurs sous l'influence de l'alcool dans ces récentes enquêtes avec celle des enquêtes précédentes révèle une diminution importante de la prévalence de l'alcool au volant. La figure 2 présente la répartition de l'alcoolémie des cinq enquêtes et celle de l'enquête de 1998 de la Colombie-Britannique (Beirness et coll., 1999). Sur 20 ans, la prévalence de l'alcool au volant a diminué de 71 %; des diminutions dans toutes les catégories d'alcoolémie étaient manifestes.

Figure 2 : Changement dans la répartition de l'alcoolémie chez les conducteurs (2017-2018 par rapport à 1998)



Caractéristiques des conducteurs qui avaient bu

Les données qui suivent sur les conducteurs qui ont eu un résultat positif à l'alcootest, notamment leur âge et leur sexe, servent à identifier ceux qui sont les plus susceptibles de conduire après avoir bu et fournissent des informations précieuses pour mieux cibler les messages de prévention.

Sexe des conducteurs

Les hommes étaient surreprésentés : ils comptaient pour les deux tiers de tous les conducteurs qui ont fourni un échantillon d'haleine, mais pour 77 % de ceux qui avaient bu. Leur pourcentage (5,2 %) était significativement plus élevé que celui des femmes (2,7 %) ($\chi^2(1, N=4\ 274)=16,1, p<0,001$), et ils étaient également plus susceptibles que les femmes d'avoir une alcoolémie d'au moins 50 mg/dl (2,0 % contre 0,5 %). Cependant, ces chiffres sont faibles et doivent être interprétés avec prudence.

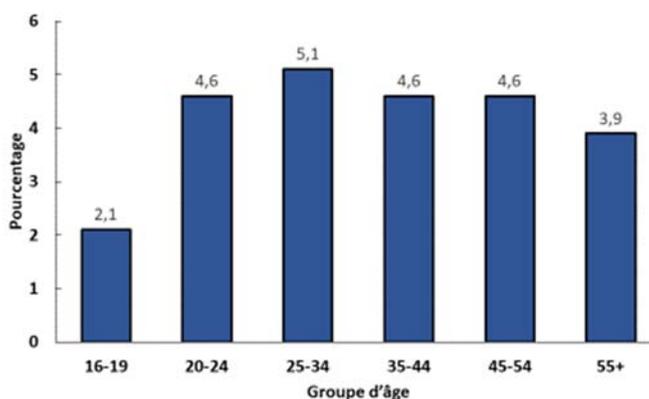
Âge des conducteurs

La figure 3 présente la répartition des conducteurs ayant une alcoolémie positive par groupe d'âge. On remarque que la proportion de ces conducteurs était sensiblement la même d'un groupe à l'autre ($\chi^2(5, N=4\ 242)=5,41, p>0,3$). Les conducteurs de 16 à 19 ans étaient les moins susceptibles d'avoir un résultat positif (2,1 %), tandis que les conducteurs de 25 à 34 ans étaient les plus susceptibles d'avoir bu (5,1 %). Les 20-24 ans avaient le plus haut pourcentage d'alcoolémie supérieure à 50 mg/dl (2,3 %).

Délivrance graduelle des permis de conduire

Dans le cadre des programmes de délivrance graduelle des permis de conduire, les conducteurs titulaires d'un permis de premier ou de deuxième niveau (c.-à-d. les conducteurs novices) sont assujettis à un certain nombre de restrictions, dont la tolérance zéro pour l'alcool et la drogue au volant. Parmi ce groupe de conducteurs novices, 2,9 % avaient une alcoolémie positive; 81 % de ceux-ci avaient 20 ans ou plus.

Figure 3 : Pourcentage de conducteurs ayant une alcoolémie positive selon le groupe d'âge



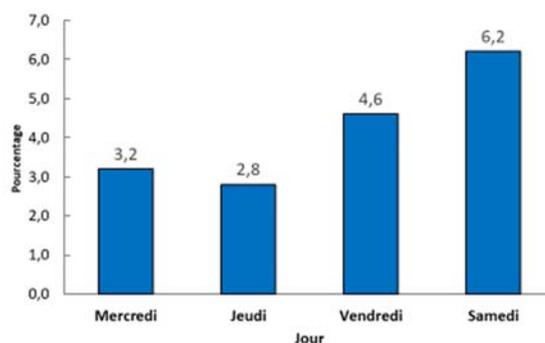
Contexte de l'alcool au volant

Cette section examine le contexte de l'alcool au volant, soit le jour de la semaine, l'heure de la journée, le type de véhicule et l'origine, afin de déterminer les situations dans lesquelles l'alcool au volant est le plus courant et de mieux orienter les efforts de prévention et d'application de la loi.

Jour de l'enquête

La figure 4 présente la répartition des conducteurs ayant une alcoolémie positive selon le jour de la semaine. La proportion de ces conducteurs était plus élevée la fin de semaine que la semaine ($\chi^2(3, N=4\ 262)=18,6, p<0,001$) et à son paroxysme le samedi soir, ce qui reflète une tendance de longue date observée lors de nombreuses enquêtes antérieures.

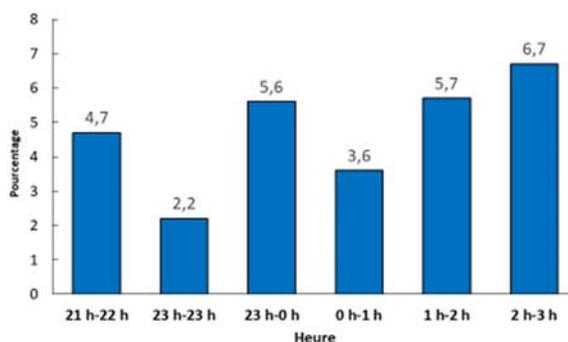
Figure 4 : Conducteurs ayant une alcoolémie positive selon le jour de l'enquête



Heure de l'enquête

Le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool selon l'heure de la nuit est présenté à la figure 5. Ce pourcentage différait considérablement d'une heure à l'autre ($\chi^2(5, N=4\ 263)=19,6, p<0,001$), et les conducteurs étaient plus nombreux après 1 h.

Figure 5 : Conducteurs ayant une alcoolémie positive selon l'heure de l'enquête



Type de véhicule

Le pourcentage de conducteurs qui avaient bu variait également selon le type de véhicule conduit ($\chi^2(4, N=4\ 114)=18,2, p<0,001$). Les conducteurs de camionnettes étaient les plus susceptibles d'avoir une alcoolémie positive (6,1 %), suivis des conducteurs de VUS (5,1 %). Les conducteurs de fourgonnettes et de minifourgonnettes étaient les moins susceptibles d'avoir bu (<1 %).

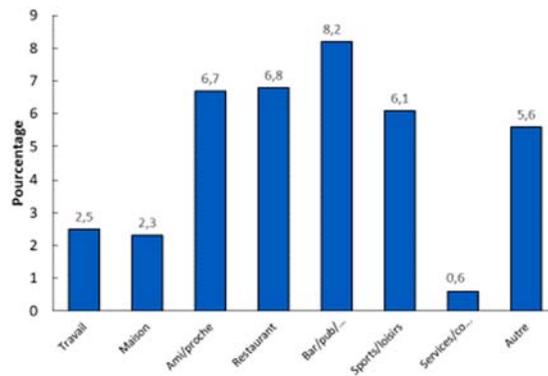
Nombre d'occupants et leur sexe

Il n'y avait aucun lien significatif entre l'alcool au volant et le nombre d'occupants ou leur sexe ($\chi^2(5, N=4\ 253)=7,84, p>0,15$).

Origine

La figure 6 montre le pourcentage de conducteurs ayant une alcoolémie positive selon l'origine déclarée. Ceux qui ont indiqué provenir d'un bar, d'un pub, d'un club ou d'une taverne étaient plus susceptibles d'avoir bu (8,2 %), suivis de ceux provenant d'un restaurant (6,8 %), de la maison d'un ami ou d'un proche (6,7 %) et d'un événement sportif ou récréatif ($\chi^2(7, N=4\ 244)=52,6, p<0,001$). Les conducteurs provenant d'un bar, d'un pub ou d'une taverne étaient plus susceptibles d'avoir une alcoolémie de 50 mg/dl ou plus (3,5 %).

Figure 6 : Conducteurs ayant une alcoolémie positive selon l'origine

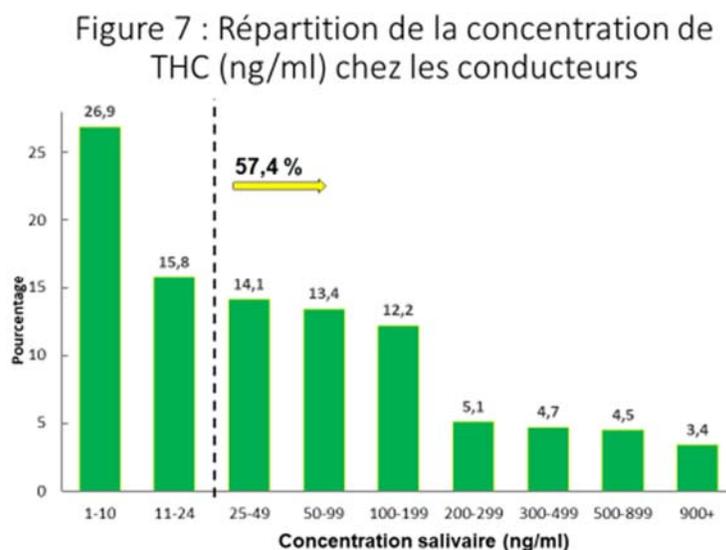


Drogue au volant

Parmi les conducteurs ayant fourni un échantillon de salive, 10,2 % ont été déclarés positifs à au moins une substance affaiblissant les facultés autre que l'alcool; 7,6 % ont eu un test positif au cannabis.

Alors que la concentration d'alcool dans l'haleine peut être directement liée au taux d'alcool dans le sang, comme le précise la législation sur la conduite avec facultés affaiblies, il n'en va pas de même pour le THC dans la salive. Au mieux, la concentration de THC dans la salive peut être comparée à la concentration seuil du matériel de détection des drogues approuvé que la police est autorisée à utiliser sur la route, c'est-à-dire 25 ng/ml.

La figure 7 présente la distribution des concentrations de THC dans la salive chez les conducteurs déclarés positifs. Chez plus de la moitié (57,4 %) d'entre eux, la concentration de THC était suffisante pour obtenir un résultat positif avec le matériel de détection de drogue approuvé. Dans un contexte d'application de la loi, un résultat positif à un matériel de détection approuvé pourrait mener à une enquête plus approfondie, comme un test de sobriété normalisé administré sur place, une évaluation par un expert en reconnaissance de drogue ou un test sanguin. Des concentrations extrêmement élevées de THC dans la salive sont souvent le signe d'une consommation très récente, peut-être juste avant – ou pendant – la conduite.



Compte tenu du grand intérêt porté au cannabis, la consommation de cette drogue par les conducteurs est présentée séparément dans les sections qui suivent, comme un sous-ensemble de la consommation globale de drogue. La différence entre le pourcentage de conducteurs déclarés positifs au cannabis et le pourcentage de ceux déclarés positifs à la drogue représente donc le pourcentage de conducteurs déclarés positifs à une drogue autre que le cannabis.

Caractéristiques des conducteurs

La présente section examine les caractéristiques des conducteurs déclarés positifs à au moins une drogue afin d'identifier ceux qui sont le plus susceptibles de conduire après avoir consommé de la drogue.

Sexe des conducteurs

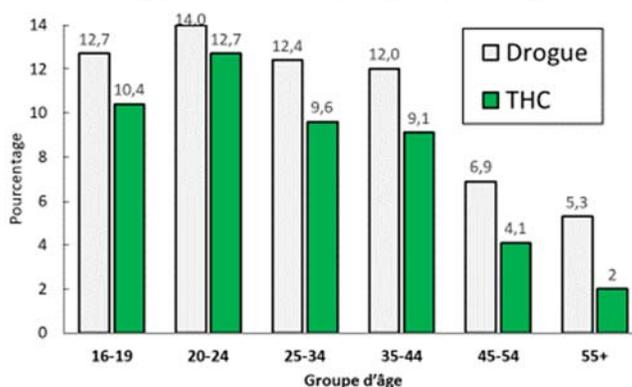
Les hommes étaient plus susceptibles que les femmes (12,0 % contre 7,4 %) d'être déclarés positifs à la drogue ($\chi^2(1, N=5\ 177)=27,9, p<0,001$), et significativement plus susceptibles d'être déclarés positifs au cannabis (9,4 % contre 4,7 %) ($\chi^2(1, N=5\ 178)=38,3, p<0,001$).

Âge des conducteurs

La figure 8 présente le pourcentage de chaque groupe d'âge de conducteurs déclarés positifs à la drogue et au cannabis. La consommation de drogue variait de façon significative selon l'âge ($\chi^2(6, N=5\ 116)=64,0, p<0,001$); elle était la plus répandue chez les conducteurs de 20 à 24 ans (14,0 %) et diminuait avec l'âge. Rares étaient les conducteurs de plus de 55 ans qui avaient été déclarés positifs à la drogue (2,0 %).

Les conducteurs âgés de 20 à 24 ans étaient également les plus susceptibles d'être déclarés positifs au cannabis (12,74 %), et les conducteurs âgés de plus de 55 ans, les moins susceptibles de l'être (2,0 %) ($\chi^2(6, N=5\ 119)=101,8, p<0,001$).

Figure 8 : Conducteurs déclarés positifs à la drogue et au THC par groupe d'âge



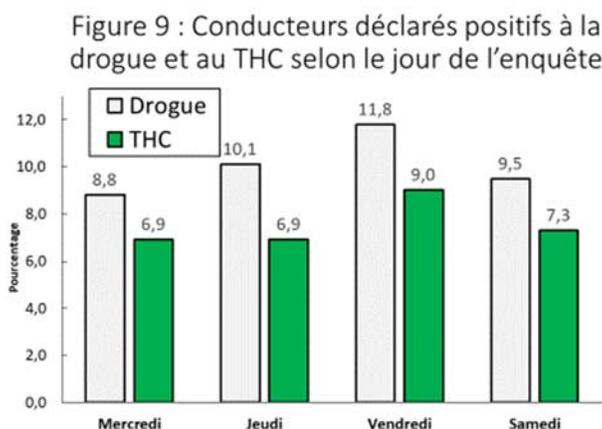
On a mentionné précédemment que 2,9 % des conducteurs des programmes de délivrance graduelle des permis de conduire avaient bu. Parmi les conducteurs novices qui ont fourni un échantillon de salive, 14,9 % ont été déclarés positifs à la drogue et 12,1 % au cannabis. La majorité d'entre eux (67,8 %) étaient âgés de 20 ans ou plus.

Contexte de la drogue au volant

Cette section examine le contexte de la drogue au volant, soit le jour de la semaine, l'heure de la journée, le type de véhicule et l'origine, afin de déterminer les situations dans lesquelles la drogue au volant est la plus courante et de mieux orienter les efforts de prévention et d'application de la loi.

Jour de l'enquête

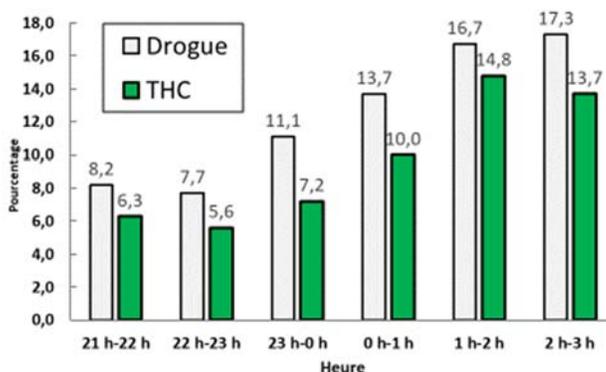
La figure 9 présente le pourcentage de conducteurs déclarés positifs à la drogue selon le jour de l'enquête. Bien que la consommation globale de drogue et de cannabis était la plus répandue le vendredi soir, les différences entre les jours de la semaine n'étaient pas statistiquement significatives (toutes les drogues : $\chi^2(3, N=5\ 218)=7,39, p>0,06$; THC : $\chi^2(3, N=5\ 219)=6,02, p>0,1$).



Heure de l'enquête

La figure 10 illustre que le pourcentage de conducteurs déclarés positifs à la drogue variait selon l'heure de la nuit, atteignant son paroxysme entre 2 h et 3 h (17,3 %) ($\chi^2(3, N=5\ 220)=55,3, p<0,001$), et que celui des conducteurs déclarés positifs au cannabis suivait une tendance similaire, avec une hausse marquée après 1 h ($\chi^2(3, N=5\ 218)=54,7, p<0,001$).

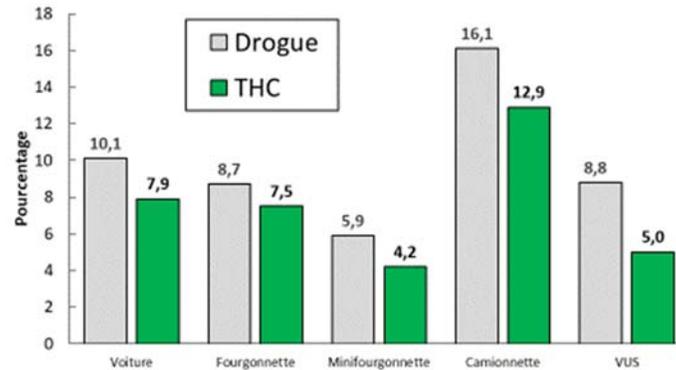
Figure 10 : Conducteurs déclarés positifs à la drogue et au THC selon l'heure de l'enquête



Type de véhicule

La figure 11 montre le pourcentage de conducteurs déclarés positifs à la drogue et au cannabis selon le type de véhicule. Les conducteurs de camionnettes étaient les plus susceptibles d'avoir des résultats positifs à la drogue ($\chi^2(5, N=5\ 080)=32,13, p<0,001$) et au cannabis ($\chi^2(5, N=5\ 080)=32,13, p<0,001$).

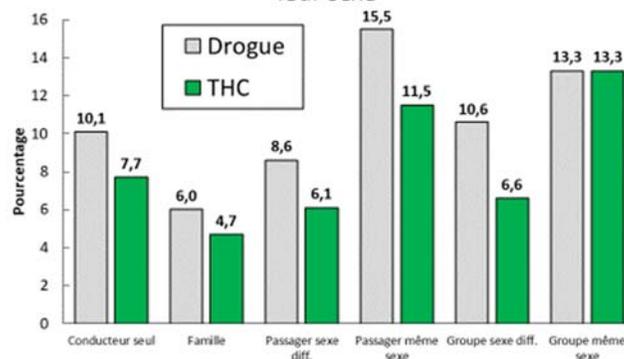
Figure 11 : Conducteurs déclarés positifs à la drogue et au THC selon le type de véhicule



Nombre d'occupants et leur sexe

La figure 12 montre le pourcentage de conducteurs déclarés positifs à la drogue et au cannabis selon le nombre d'occupants et leur sexe. Les conducteurs ayant un ou plusieurs passagers du même sexe étaient les plus susceptibles d'être déclarés positifs à la drogue (15,5 % et 13,3 %, respectivement) ($\chi^2(5, N=5\ 161)=26,97, p<0,001$) et au cannabis ($\chi^2(5, N=5\ 162)=22,34, p<0,001$). Les conducteurs seuls à bord du véhicule représentaient plus de la moitié de tous les conducteurs déclarés positifs à la drogue.

Figure 12 : Conducteurs déclarés positifs à la drogue et au THC selon le nombre d'occupants et leur sexe



Origine et destination

Les conducteurs dont l'origine était leur maison ou celle d'un ami ou d'un proche étaient plus susceptibles d'être déclarés positifs à la drogue (13,9 % et 12,4 %, respectivement).

Parmi les conducteurs dont la destination était la maison d'un ami ou d'un proche, 17,1 % ont été déclarés positifs à la drogue, et c'était le cas de 16,2 % de ceux qui se rendaient au restaurant.

De tous les conducteurs interrogés, 22,3 % ont indiqué revenir du travail. De ce groupe, 7,2 % ont été déclarés positifs.

Les conducteurs qui ont indiqué se rendre au travail ne représentaient que 4,5 % des personnes interrogées. Toutefois, de ce groupe, 10,3 % ont été déclarés positifs.

Expériences et sensibilisation

Dans le cadre de l'enquête, on a demandé aux conducteurs d'indiquer sur une échelle de 1 à 7, où 1 représentait « pas du tout probable » et 7, « très probable », la probabilité qu'une personne soit arrêtée par la police si elle conduisait sous l'effet de l'alcool ou de la drogue. Les conducteurs estimaient qu'il était un peu plus probable qu'un conducteur soit arrêté par la police après avoir trop bu ($M=4,41$, $ET=1,78$) qu'après avoir consommé de la drogue ($M=3,94$, $ET=1,91$) ($t(5\ 641)=28,7$, $p<0,001$).

Il n'y avait aucune différence significative entre les réponses des conducteurs qui avaient bu et ceux qui n'avaient pas bu en ce qui a trait à la probabilité qu'une personne qui avait bu soit arrêtée par la police ($t(5\ 386)=1,29$, $p>0,11$). Par contre, les conducteurs déclarés positifs à la drogue estimaient la probabilité qu'une personne soit arrêtée après avoir consommé de la drogue plus élevée que ceux déclarés négatifs ($t(5\ 092)=3,25$, $p<0,001$).

On a demandé aux conducteurs ayant accepté de fournir un échantillon de salive de remplir un questionnaire pendant les deux ou trois minutes nécessaires au prélèvement. Les questions variaient quelque peu d'une administration à l'autre, mais elles portaient essentiellement sur la connaissance de la législation sur la conduite avec facultés affaiblies et la consommation d'alcool et de drogue. Les réponses aux questions communes à toutes les administrations sont présentées dans les paragraphes suivants.

On a demandé aux conducteurs quelle était l'alcoolémie maximale permise par les programmes de délivrance graduelle des permis de conduire. Dans l'ensemble, 73,4 % des conducteurs savaient que c'était tolérance zéro pour les conducteurs novices, et 79,4 % de ces derniers le savaient aussi.

Lorsqu'on leur a demandé combien de verres il faut boire pour atteindre une alcoolémie de 50 mg/dl, 22,4 % des conducteurs ont répondu « je ne suis pas sûr » et 19,9 %, « je ne sais pas ». Un peu moins de la moitié des répondants (47,5 %) ont indiqué un ou deux verres, 7,1 % ont répondu trois verres et 2,6 %, quatre ou plus.

On a demandé aux conducteurs ce qu'être conducteur désigné signifiait, avec un choix de trois réponses¹⁴. Dans l'ensemble, la plupart des répondants (97 %) ont indiqué qu'il s'agissait de « ne pas boire d'alcool ou ne consommer aucune drogue », tandis que 2,5 % ont choisi « boire de l'alcool ou prendre quelques bouffées d'un joint, mais pas assez pour avoir les facultés affaiblies ». Moins de 1 % ont indiqué « boire moins d'alcool ou consommer moins de drogue que les passagers ».

Consommation d'alcool et de cannabis

La consommation d'alcool était courante : 73,0 % des conducteurs qui ont répondu au questionnaire ont reconnu avoir consommé de l'alcool au cours des 12 derniers mois, et 27,2 % des conducteurs buveurs ont admis consommer cinq verres ou plus à une même soirée au moins une fois par mois.

Parmi les conducteurs ayant reconnu consommer de l'alcool, ceux déclarés positifs ont affirmé boire plus souvent que ceux qui avaient une alcoolémie de zéro. Les conducteurs buveurs étaient plus susceptibles que les conducteurs non buveurs de consommer de l'alcool quatre jours ou plus par semaine (15,8 % contre à 5,1 %) ($\chi^2(3, N=3\ 045)=61,8, p<0,001$). Ils étaient aussi plus susceptibles de consommer cinq verres ou plus à une même soirée au moins une fois par semaine (16,9 % contre 8,1 %) ($\chi^2(1, N=2\ 957)=13,6, p<0,001$).

La grande majorité des conducteurs ont indiqué ne pas avoir consommé de cannabis (77,9 %). Parmi ceux qui en avaient consommé, 2,4 % ont admis en consommer quotidiennement et 4,9 %, au moins une fois par semaine. L'inhalation était le mode de consommation le plus courant utilisé lors de la dernière consommation (83,3 %), suivie des produits comestibles (7,3 %) et des concentrés (6,1 %).

Les conducteurs déclarés positifs au cannabis ont reconnu une fréquence de consommation de cannabis considérablement plus élevée que ceux déclarés négatifs ($\chi^2(6, N=701)=94,7, p<0,001$). Parmi les conducteurs déclarés positifs au cannabis, 23,7 % ont admis en consommer quotidiennement; parmi les conducteurs ayant admis en consommer, mais déclarés négatifs, 6,4 % ont indiqué en consommer quotidiennement.

¹⁴ Cette question n'a pas été posée au Manitoba.

DISCUSSION

Les enquêtes routières permettent d'obtenir une estimation objective et scientifiquement valable de la prévalence de l'alcool et de la drogue au volant dans des paramètres géographiques et temporels précis. Utilisant une technique normalisée bien conçue, elles constituent un outil précieux pour déterminer l'ampleur et les caractéristiques de ce phénomène. De plus, comme elles utilisent des méthodes comparables, elles permettent de suivre l'évolution des comportements et d'évaluer l'incidence des programmes et politiques.

Les cinq enquêtes décrites dans le présent rapport ont été réalisées dans les deux années précédant la légalisation du cannabis et, par conséquent, servent de base de référence pré-légalisation de la prévalence du cannabis au volant. En outre, elles fournissent des informations objectives sur l'ampleur et les circonstances de la consommation de cannabis ainsi que sur les caractéristiques des conducteurs en consommant.

Dans l'ensemble, 10,2 % des conducteurs ont été déclarés positifs à une drogue susceptible d'affaiblir leurs capacités, et 7,6 %, au cannabis. La consommation de drogue (et de cannabis en particulier) par les conducteurs a largement dépassé la consommation d'alcool (4,4 %). Les données d'enquêtes antérieures comparables révèlent que la prévalence de l'alcool au volant a considérablement diminué. Par exemple, une enquête menée en Colombie-Britannique en 1998 a révélé que 14,9 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool (Beirness et coll., 1999). La diminution de 71 % au cours des 20 dernières années du pourcentage de conducteurs ayant bu témoigne du succès des programmes, politiques, lois et campagnes de sensibilisation conçus pour encourager des comportements responsables et un changement social.

Relativement peu d'enquêtes antérieures ont examiné le phénomène de la drogue au volant. Toutefois, des enquêtes récentes menées en Colombie-Britannique indiquent que celui-ci a globalement augmenté. Par exemple, la consommation de cannabis par les conducteurs est passée de 3,3 % en 2010 à 6,0 % en 2018, soit une augmentation de 82 % (Beirness, 2018; Beirness et Beasley, 2011). Les tendances opposées de la prévalence de l'alcool et de la drogue au volant sont préoccupantes, car il semble que certains des gains réalisés du côté de l'alcool soient érodés par l'augmentation de la consommation de cannabis, avant même la légalisation. Il est possible que certains conducteurs substituent le cannabis à l'alcool, croyant que le cannabis ne nuit pas à leur conduite ou que la police n'a pas les moyens de le détecter ou de détecter l'affaiblissement des facultés par celui-ci (Porath-Waller et coll., 2013).

La prévalence du cannabis était la plus importante chez les conducteurs âgés de 20 à 24 ans et diminuait avec l'âge. La consommation d'alcool par les conducteurs était la plus répandue chez les 25 à 34 ans et demeurait juste en deçà de ce niveau chez les groupes plus âgés. La consommation de cannabis dépasse la consommation d'alcool chez les conducteurs de moins de 45 ans. Passé cet âge, la consommation d'alcool dépasse celle du cannabis. Une exception à cette tendance a été notée lors de l'enquête de 2018 en Colombie-Britannique, où le groupe des conducteurs les plus âgés (c.-à-d. 55 ans et plus) a été celui le plus susceptible d'être déclarés positifs au cannabis (Beirness, 2018). Depuis toujours, ce groupe d'âge est celui qui consomme le plus de médicaments sur ordonnance. L'augmentation substantielle de la prévalence du cannabis dans ce groupe refléterait peut-être une substitution du cannabis aux médicaments sur ordonnance et/ou une perception que le cannabis est moins nocif. Bien que les taux élevés de consommation de cannabis chez les conducteurs âgés soient propres à la Colombie-

Britannique, ils justifient une surveillance étroite et une enquête plus poussée pour déterminer leur cause et leur incidence potentielle sur la sécurité de ce groupe déjà exposé à un risque élevé de collision.

Les conducteurs les plus jeunes (16 à 19 ans) étaient les moins susceptibles d'avoir une alcoolémie positive. En fait, dans l'enquête ontarienne de 2017, aucun conducteur de ce groupe d'âge n'avait bu (Beirness et Beasley, 2018). Cette constatation pourrait bien être le reflet du succès de l'imposition de la tolérance zéro aux conducteurs novices. Des rapports isolés suggèrent que les jeunes ont largement compris le message contre l'alcool au volant et qu'ils prennent des mesures positives pour éviter ce comportement à risque. Néanmoins, le fait que 20 % des conducteurs novices n'étaient pas au courant de la tolérance zéro témoigne de la nécessité de renforcer et de répéter le message, en particulier auprès du grand groupe de conducteurs novices en âge de consommer de l'alcool.

Le taux relativement élevé de jeunes conducteurs ne conduisant pas sous l'effet de l'alcool est toutefois neutralisé par le taux de jeunes conducteurs qui conduisent sous l'effet du cannabis. Parmi les conducteurs de 16 à 19 ans, 10,4 % ont été déclarés positifs au cannabis; chez ceux âgés de 20 à 24 ans, 12,7 % l'ont été. Il faut donc redoubler d'efforts pour encourager les jeunes conducteurs à ne pas conduire sous l'effet de la drogue.

La fréquence déclarée de consommation d'alcool ou de cannabis était plus élevée chez les conducteurs déclarés positifs à l'alcool ou au cannabis, respectivement. Ainsi, la probabilité qu'ils conduisent sous l'influence de l'alcool ou du cannabis serait liée à la fréquence de leur consommation. Par conséquent, cibler les consommateurs fréquents pour la diffusion des messages de prévention pourrait s'avérer efficace pour réduire les risques généraux associés à la drogue au volant.

Les circonstances du cannabis au volant différaient quelque peu de celles de l'alcool au volant. Par exemple, la prévalence de l'alcool au volant augmente généralement les soirs de fin de semaine, en particulier tard la nuit. Le cannabis au volant était plus marqué tard la nuit (après 1 h). Toutefois, les conducteurs déclarés positifs au cannabis étaient aussi nombreux les soirs de semaine que de fin de semaine. Les efforts de prévention et d'application de la loi devraient donc être ajustés ou élargis pour inclure ces jours-là.

Dans cette série de cinq enquêtes, il est apparu clairement que la prévalence globale de la drogue au volant dépasse celle de l'alcool au volant. Le cannabis est la principale drogue consommée par les conducteurs, et les caractéristiques des conducteurs consommateurs de cannabis et les circonstances du cannabis au volant diffèrent quelque peu de celles de l'alcool. Cette information est d'une valeur considérable pour cibler les activités d'application de la loi et l'élaboration de programmes de prévention. Il convient toutefois de noter qu'il reste encore beaucoup à apprendre sur les habitudes de consommation de cannabis, surtout en ce qui concerne les choix en matière de transport. De plus, les normes sociales entourant la consommation de cannabis sont susceptibles d'évoluer à mesure qu'il émergera de l'ombre de l'illégalité vers une plus grande acceptation culturelle et sociale. À l'avenir, il sera essentiel de surveiller ces changements et leur incidence sur la sécurité routière.

RÉFÉRENCES

- Beirness, D.J. (2018). *Alcohol and Drug Use Among Drivers in British Columbia: Findings from the 2018 Roadside Survey*. Victoria : RoadSafetyBC.
- Beirness, D.J. et Beasley, E.E. (2018). *Alcohol and Drug Use Among Drivers in Ontario. Findings from the 2017 Roadside Survey*. Toronto (Ontario) : ministère des Transports de l'Ontario, 2018.
- Beirness, D.J. et Beasley, E.E. (2011). *Alcohol and Drug Use Among Drivers. British Columbia Roadside Survey 2010*. Ottawa : Centre canadien de lutte contre l'alcoolisme et les toxicomanies.
- Beirness, D.J., Foss, R.D. et DesGroseillier, M. (1999). *ICBC Roadside Breathtesting Survey: Final Report*. Victoria : Insurance Corporation of British Columbia.
- Boase, P. (2012). *A Roadside Survey Protocol for Determining the Prevalence of Alcohol and Drug Use by Drivers*. Ottawa (Ontario) : Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.
- Lacey, J.H., Kelley-Baker, T., Furr-Holden, C.D.M., Voas, R., Moore, C., Brainard, K., Tippetts, A.S., Romano, E., Torres, P. et Berning, A. (2009). *2007 National Roadside Survey of Alcohol and Drug Use by Drivers: Methodology*. (Report No. DOT HS 811 237). Washington, DC : National Highway Traffic Safety Administration.
- Porath-Waller, A.J., Brown, J.E., Frigon, A.P. et Clark, H. (2013). *Ce que la jeunesse pense du cannabis : Rapport technique*. Ottawa (Ontario) : Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances.