



Rapport du ministre de la Justice et procureur général du Canada sur la mise en œuvre et le fonctionnement de l'ancien projet de loi C-46

*Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux
moyens de transport) et apportant des modifications
corrélatives à d'autres lois*

Message du ministre de la Justice et procureur général du Canada

J'ai le plaisir de déposer le présent rapport qui décrit les premiers succès et les défis actuels liés à la mise en œuvre de l'ancien projet de loi C-46, *Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois* (L.C. 2018, ch. 21).

Cette loi a été décrite comme la plus importante réforme du droit de la conduite avec capacités affaiblies depuis une génération. Il s'agissait, et il s'agit toujours, d'une loi ambitieuse dont les objectifs primordiaux, louables et importants, sont de réagir aux préjudices, causés par les conducteurs avec capacités affaiblies sur les routes et les autoroutes canadiennes, afin de les réduire.

Ce rapport présente quelques résultats préliminaires sur les répercussions de ces changements législatifs mais, comme pour beaucoup de choses ces dernières années, les conséquences de la pandémie mondiale de la COVID-19 ne peuvent être surestimées. Qui aurait pu prévoir, lorsque cette étude et ce rapport ont été envisagés pour la première fois, il y a près de trois ans, que les données devraient être assorties d'une telle mise en garde? Mais c'est exactement la situation dans laquelle nous nous trouvons et je suis heureux que, malgré les défis posés par la pandémie, les données disponibles confirment que les changements législatifs ont donné l'effet escompté.

Je reconnais toutefois qu'il n'y a pas que des bonnes nouvelles. Comme le montrent les résultats de la recherche sur l'opinion publique, certains éléments tendent à indiquer que les peuples autochtones et les Canadiens racialisés peuvent être touchés de façon disproportionnée par les contrôles routiers policiers. Je suis encouragé par le fait que les tribunaux reconnaissent de plus en plus le problème pernicieux du profilage racial dans le système de justice pénale, ce qui, je l'espère, contribuera à modifier le comportement des policiers. Des efforts sont également déployés pour recueillir de meilleures données sur le système de justice pénale et l'identité ethnoculturelle des personnes qui entrent en contact avec la police et le système de justice. J'espère que cela conduira à une meilleure prise de décision dans tous les domaines de la politique publique, y compris le droit et le maintien de l'ordre.

Entre-temps, je suis fier de l'impact de l'ancien projet de loi C-46 dans le domaine de la conduite avec capacités affaiblies. Mais ce n'est pas la fin du processus. Bien qu'il n'y ait pas d'exigence législative concernant la présentation de rapports au Parlement sur la mise en œuvre du projet de loi C-46, les parlementaires et le public canadien peuvent être assurés que nous continuerons à surveiller cette question pour veiller à ce que la loi demeure adaptée aux changements scientifiques, judiciaires et sociétaux.

Conduisez de manière responsable.

L'honorable David Lametti, C.P., C.R., député
Ministre de la Justice et procureur général du Canada

Contenu

Liste des tableaux et graphiques	i
Liste des abréviations.....	ii
1.0 Résumé.....	1
1.1 Introduction	3
1.2 Contexte.....	3
1.2.1 Détection et dissuasion de la conduite avec capacités affaiblies	4
1.2.2 Renforcement de la conduite avec capacités affaiblies par la drogue	4
1.2.3 Faciliter les enquêtes et les poursuites relatives à la conduite avec capacités affaiblies et améliorer l'efficacité des procès.....	5
1.2.4. Litiges	6
1.3 Le profilage racial et l'ancien projet de loi C-46	6
2.0 Plan de recherche	7
2.1 Limites des données.....	8
2.1.1 Répercussions de la COVID-19 sur la conduite avec capacités affaiblies	9
3.0 Données pour évaluer l'incidence des modifications législatives	9
3.1 Sécurité routière, décès et blessures au Canada.....	10
3.1.1 Base nationale de données sur les collisions – Transports Canada.....	10
3.1.2 Incidence du DOA sur les décès impliquant un conducteur avec capacités affaiblies par l'alcool	12
3.1.3 Étude nationale sur la conduite sous l'influence de la drogue	13
3.1.4 Répercussions de la légalisation du cannabis sur la conduite avec capacités affaiblies par le cannabis	15
3.2 Prévalence des drogues et de l'alcool sur les routes canadiennes.....	15
3.2.1 Enquêtes routières.....	16
3.2.2 Données autodéclarées sur la prévalence de la consommation d'alcool avant de prendre le volant	16
3.2.3 Données autodéclarées sur la prévalence de la consommation de cannabis ou d'autres drogues avant de prendre le volant.....	17
3.3 Connaissance autodéclarée et incidence des modifications législatives.....	19
3.4 Exécution et intervention par la police.....	21
3.4.1 Formation des agents de police	21
3.4.2 Utilisation par la police des TSN, ERD etMDDA	22
3.4.3 Utilisation par la police du DOA.....	22

3.5 Statistiques relatives aux affaires déclarées par la police	24
3.5.1 Affaires de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool et les drogues, déclarées par la police.....	24
3.5.2 Incidents de conduite avec capacités affaiblies ayant causé des lésions corporelles ou la mort, déclarés par la police	26
3.5.3 Nombre et proportion d'incidents de conduite avec capacités affaiblies classées par mise en accusation	26
3.5.4 Temps de classement des affaires de conduite avec capacités affaiblies.	27
3.6 Statistiques judiciaires	28
3.6.1 Délai de traitement	28
3.6.2 Décisions des tribunaux et détermination de la peine	29
3.7 Caractéristiques des personnes qui conduisent après consommation d'alcool ou de drogue - et expériences vécues lors des contrôles routiers	30
3.7.1 Statistiques déclarées par la police sur les caractéristiques des conducteurs accusés dans des affaires de conduite avec capacités affaiblies	30
3.7.2 Caractéristiques des personnes ayant conduit un véhicule après avoir consommé de l'alcool	32
3.7.3 Caractéristiques des personnes ayant conduit un véhicule après avoir consommé du cannabis en combinaison avec de l'alcool ou une combinaison d'autres drogues.....	32
3.8 Expériences des Autochtones et des groupes racialisés lors des contrôles routiers.....	33
4.0 Conclusion	34
Références	36
Annexe 1 : Tableau des indicateurs et des sources de données	38
Annexe 2 : Bibliographie annotée.....	47

Liste des tableaux et graphiques

Tableau 1 - Pourcentage de blessures survenues dans des collisions impliquant un conducteur avec capacités affaiblies, par usager de la route, 2016-2019, Canada.

Tableau 2 - Pourcentage de décès survenus dans des collisions impliquant un conducteur avec capacités affaiblies, par usager de la route, 2016-2019, Canada.

Tableau 3 - Nombre (pourcentage) de conducteurs blessés dont le test de dépistage de substances causant l'affaiblissement est positif, par âge et par sexe

Tableau 4 - Résumé des données d'enquête sur le comportement autodéclaré en matière de conduite en état d'ébriété

Tableau 5 - Comparaison des statistiques d'arrêts de contrôle du Service de police d'Edmonton avant et après le MAS, 2014-2019

Graphique 1 - Nombre de conducteurs mortellement blessés dans certaines provinces, 2016-2019.

Graphique 2 - Connaissance autodéclarée des modifications législatives sur la conduite avec capacités affaiblies

Graphique 3 - Taux d'affaires de conduite avec capacités affaiblies déclarées par la police, selon la substance ayant affaibli les facultés, Canada, 2009 à 2019

Graphique 4 - Taux d'affaires de conduite avec capacités affaiblies ayant causé la mort ou des lésions corporelles, déclarées par la police, Canada, 1986 à 2019

Graphique 5 - Temps moyen écoulé entre le moment où l'affaire de conduite avec capacités affaiblies est venue à l'attention de la police et le moment où l'affaire a été classée, selon la substance ayant affaibli les facultés, Canada, 2009 à 2019

Graphique 6 - Temps médian de traitement de traitement des causes de conduite avec capacités affaiblies par les tribunaux de juridiction criminelle, selon la substance ayant affaibli les facultés, Canada, 2010-2011 à 2018-2019

Graphique 7 - Auteurs présumés de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool (ou par une combinaison d'alcool et de drogues), selon le groupe d'âge, Canada, 2009 et 2019

Graphique 8 - Auteurs présumés de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue, selon le groupe d'âge, Canada, 2009 et 2019

Liste des abréviations

<i>Abréviation</i>	Signification
<i>BNDC</i>	Base nationale de données sur les collisions (Transports Canada)
<i>CDS</i>	Concentration de drogue dans le sang
<i>DOA</i>	Dépistage obligatoire d'alcool
<i>DUC</i>	Programme de déclaration uniforme de la criminalité (Statistique Canada)
<i>ECC</i>	Enquête canadienne sur le cannabis (Santé Canada)
<i>ECD</i>	Évaluation et classification des drogues
<i>EA</i>	Éthylomètre approuvé
<i>EITJC</i>	Enquête intégrée sur les tribunaux de juridiction criminelle (Statistique Canada)
<i>ENC</i>	Enquête nationale sur le cannabis (Statistique Canada)
<i>ERD</i>	Expert en reconnaissance de drogues
<i>MDDA</i>	Matériel de détection des drogues approuvé
<i>PGC</i>	Procureur général du Canada
<i>SNJ</i>	Sondage national sur la justice (sondage d'opinion publique du ministère de la Justice)
<i>TA</i>	Taux d'alcoolémie
<i>THC</i>	Tétrahydrocannabinol (principal composant psychoactif du cannabis)
<i>TSN</i>	Test de sobriété normalisé

1.0 Résumé

En 2018, le Parlement a adopté l'ancien projet de loi C-46, *Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois*, L.C. 2018, ch. 21 (ci-après appelée « la Loi »), afin de créer de nouvelles lois plus rigoureuses pour lutter contre la conduite avec capacités affaiblies.

La Loi a introduit un solide régime de conduite avec capacités affaiblies par la drogue pour coïncider avec la légalisation du cannabis, et a réformé le régime de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool du *Code criminel* pour créer un nouveau système moderne, simplifié et plus cohérent afin de dissuader, détecter et poursuivre les conducteurs avec capacités affaiblies de manière plus efficace. La Loi a été introduite avec l'objectif ultime de réduire les décès et les blessures causés par les conducteurs ayant capacités affaiblies sur les routes canadiennes. La Loi est entrée en vigueur en deux étapes : les modifications relatives à la conduite avec capacités affaiblies par les drogues sont entrées en vigueur à la suite de la sanction royale le 21 juin 2018 et la réforme plus complète qui consistait en une abrogation et un remplacement complets du régime de transport est entrée en vigueur le 18 décembre 2018.

La Loi exige que le ministre de la Justice entreprenne un examen complet de la mise en œuvre et de l'application des dispositions adoptées et dépose un rapport devant les deux chambres du Parlement. L'examen doit également comprendre une évaluation visant à déterminer si la mise en œuvre et l'application de la Loi ont entraîné un traitement différent d'un groupe spécifique par un motif de discrimination interdit.

À l'appui des modifications législatives, le gouvernement a également annoncé, en 2017, un financement fédéral de 161 millions de dollars pour soutenir le nouveau régime de la conduite avec capacités affaiblies par la drogue (l'initiative de financement). L'initiative de financement était destinée à la formation des agents de première ligne pour la détection des conducteurs avec capacités affaiblies par la drogue, au renforcement des capacités d'application de la loi, à l'accès au matériel de détection des drogues approuvé (MDDA), ainsi qu'aux activités de politique, de recherche et de sensibilisation du public relativement à la conduite avec capacités affaiblies par la drogue.

Ce rapport s'appuie sur de multiples sources de données existantes, qui fournissent une couverture nationale de l'ampleur de la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool et la drogue. Le rapport comprend également les conclusions de projets de recherche commandés par le ministère de la Justice en 2020 pour appuyer l'examen législatif. Les données présentées dans ce rapport couvrent à la fois la période précédant l'entrée en vigueur de la Loi (2016-2018), ainsi que la période suivant l'entrée en vigueur (2019-2021). Le rapport utilise toutes les données disponibles, bien que celles-ci ne permettent pas d'évaluer chaque amendement individuellement. Par conséquent, les données présentées dans ce rapport servent à la fois de base de référence pour certains aspects de la Loi, que d'évaluation préliminaire pour d'autres éléments du régime de conduite avec capacités affaiblies, introduit en vertu de cette même loi. Pour mieux comprendre la mise en œuvre et l'incidence de la Loi, il faudrait effectuer d'autres recherches et recueillir d'autres données sur une plus longue période.

Les données présentées dans ce rapport soutiennent les conclusions suivantes :

Données sur la sécurité routière et sur le comportement et la sensibilisation autodéclarés

- Les données disponibles montrent que les accidents mortels de la circulation liés à la conduite avec capacités affaiblies ont diminué en 2019, soit la première année suivant l'entrée en vigueur de la Loi.

- Les données préliminaires montrent que le dépistage obligatoire d'alcool (DOA) est un moyen efficace et efficient de lutter contre la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool.
- La prévalence de la consommation d'alcool chez les conducteurs a considérablement diminué au cours des vingt dernières années. Toutefois, depuis que l'on dispose de données sur la consommation de cannabis chez les conducteurs, on constate une augmentation du pourcentage de conducteurs qui ont testés positifs au cannabis.
- Les résultats récents d'une étude nationale sur la conduite avec capacités affaiblies par la drogue suggèrent que la consommation de cannabis est un problème émergent au Canada qui pourrait devenir plus répandu que l'alcool.
- Les données indiquent que le public est peu sensibilisé aux changements relatifs à la conduite avec capacités affaiblies introduits par la Loi.

Système de justice pénale

- On a constaté une augmentation des taux de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool et la drogue signalés par la police au cours de la première année suivant la mise en œuvre de la Loi.
- La pandémie de la COVID-19 a entraîné une baisse des incidents liés à la conduite avec capacités affaiblies, y compris ceux ayant causé des lésions corporelles et des décès. Les données montrent qu'il n'y a pas eu d'augmentation marquée de la consommation d'alcool et de drogues pendant la pandémie chez les personnes qui avaient déjà consommé de l'alcool ou des drogues. Cependant, les anciens consommateurs de cannabis étaient plus susceptibles d'avoir augmenté leur consommation pendant la pandémie que les consommateurs d'alcool.
- Les données disponibles mettent en évidence la complexité du régime applicable à la conduite avec capacités affaiblies par la drogue; en effet, les incidents liés à la conduite avec capacités affaiblies par la drogue ont rarement donné lieu à des accusations en vertu des nouvelles limites de concentration de drogue dans le sang (CDS); il faut plus de temps à la police pour mener à bien les enquêtes sur la conduite avec capacités affaiblies par la drogue et ces incidents sont moins susceptibles de mener à des accusations; les dossiers de conduite avec capacités affaiblies par la drogue devant les tribunaux prennent deux fois plus de temps que les affaires liées à l'alcool et sont moins susceptibles de mener à des verdicts de culpabilité.
- L'initiative de financement de la conduite avec capacités affaiblies par la drogue a fait des progrès significatifs dans la réalisation de ses objectifs, à savoir : renforcer la capacité des forces de l'ordre à reconnaître les signes et les symptômes de la conduite avec capacités affaiblies par la drogue, et donner accès à du matériel de détection des drogues approuvé (MDDA).

Profilage racial

- Certains peuples autochtones et certains Canadiens racialisés sont plus susceptibles de craindre d'être accusés de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool ou la drogue, malgré des taux similaires ou inférieurs d'alcool ou de drogue.
- Les résultats de l'enquête nationale sur la justice (ENJ) de 2021 suggèrent que les peuples autochtones sont touchés de manière disproportionnée par les contrôles routiers policiers en général, et que certaines personnes autochtones et certaines personnes racialisées ont le sentiment d'être traitées différemment et perçoivent un risque dans leurs interactions avec la police. Les efforts déployés actuellement pour améliorer la collecte de données déclarées par la police contribueront à une évaluation plus approfondie de l'impact de ces changements et d'autres modifications législatives sur ces groupes.

1.1 Introduction

Le présent rapport est déposé conformément à l'article 31.1 de l'ancien projet de loi C-46 : *Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois*, qui prévoyait que le ministre de la Justice et procureur général du Canada devait, dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur, soit le 18 décembre 2018, entreprendre un examen complet de la mise en œuvre et de l'application des dispositions édictées par la Loi.

L'examen doit également permettre d'évaluer si la mise en œuvre et l'application de la loi ont donné lieu à un traitement différent vis-à-vis un groupe spécifique pour un motif de discrimination interdite. Cet examen est également l'occasion de faire le point sur les données actuelles concernant la conduite avec capacités affaiblies, d'identifier les premières tendances ainsi que les questions à surveiller dans le cadre de la lutte actuelle contre la conduite avec capacités affaiblies par la drogue et l'alcool.

1.2 Contexte

L'objectif ultime de la Loi était de réduire le nombre de décès et de blessures causés par les conducteurs avec capacités affaiblies sur les routes canadiennes. En plus de nécessiter de nouveaux outils et de nouvelles infractions pour lutter contre la conduite avec capacités affaiblies par la drogue avant la légalisation du cannabis, le régime de conduite avec capacités affaiblies du *Code criminel* était complexe et difficile à appliquer. Il contenait des infractions qui se chevauchaient, permettait des défenses de common law qui encourageaient des comportements risqués et constituait un domaine du droit qui comptait parmi les plus contestés, ce qui prenait une part disproportionnée du temps des tribunaux.

Ainsi, la Loi a renforcé l'approche de la conduite avec capacités affaiblies par la drogue et a abrogé le régime actuel d'infractions liées au transport pour le remplacer par un nouveau cadre modernisé, simplifié et cohérent qui vise à : rendre la loi plus facile à comprendre et à appliquer, dissuader et améliorer la détection des conducteurs avec capacités affaiblies, entraîner des gains d'efficacité dans le système de justice pénale et, au final, sauver des vies.

À l'appui de ces modifications législatives, le gouvernement du Canada a également annoncé en 2017 un financement fédéral de 161 millions de dollars pour soutenir le nouveau régime de conduite avec capacités affaiblies par la drogue (l'initiative de financement). L'initiative de financement pour la conduite avec capacités affaiblies par la drogue visait à : former les agents de première ligne à détecter les conducteurs avec capacités affaiblies par la drogue, renforcer capacités d'application de la loi, fournir l'accès au matériel de détection des drogues approuvé (MDDA), ainsi qu'à mener des activités de politique, de recherche et de sensibilisation du public autour de la conduite avec capacités affaiblies par la drogue.

La section suivante donne un aperçu de haut niveau de certains des changements législatifs pour lesquels nous disposons de certaines données permettant d'en évaluer l'impact. Une explication approfondie des changements adoptés se trouve dans le document de Justice Canada intitulé « Document d'information pour l'ancien projet de loi C-46, *Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois*, tel que promulgué » (ministère de la Justice du Canada 2019).

1.2.1 Détection et dissuasion de la conduite avec capacités affaiblies

Dépistage obligatoire de l'alcool (DOA)

L'une des modifications qui a fait l'objet de nombreuses discussions au Parlement est le DOA (désormais le paragraphe 320.27(2) du *Code criminel*). Le DOA autorise un agent de la paix, qui a arrêté légalement un conducteur en vertu d'autres pouvoirs, à exiger un échantillon préliminaire d'haleine au moyen d'un appareil de détection approuvé afin de vérifier la présence d'alcool. La Loi a supprimé l'exigence précédente selon laquelle un agent devait d'abord avoir un motif raisonnable de soupçonner que le conducteur avait de l'alcool dans son organisme avant de pouvoir faire cette demande. La norme de soupçons raisonnables a été supprimée parce que les preuves indiquent qu'il peut être difficile de développer des soupçons lors d'une brève interaction au bord de la route, ce qui fait que les policiers manquent un nombre important de conducteurs en état d'ébriété. Le DOA n'est pas un pouvoir d'interception; un conducteur ne peut être intercepté par un policier que s'il agit dans le cadre de ses autres pouvoirs, notamment en vertu de la common law et des pouvoirs provinciaux en matière de circulation routière. Ce n'est qu'une fois que le conducteur est intercepté légalement que le pouvoir de la DOA peut être utilisé.

1.2.2 Renforcement de la conduite avec capacités affaiblies par la drogue

Infractions relatives à la concentration de drogue dans le sang (CDS) et autorisation des appareils de détection dans le liquide buccal

En réponse aux craintes que la légalisation du cannabis n'entraîne une augmentation du nombre de personnes conduisant sous son influence, la loi a renforcé l'approche de la conduite avec capacités affaiblies par la drogue en autorisant l'utilisation d'un nouvel outil de dépistage au bord de la route et en créant trois infractions pour avoir eût une CDS égale ou supérieure à la limite prescrite pour certaines drogues, substances (y compris le THC) qui affaiblissent capacités dans les deux heures précédant la conduite.

Les outils de dépistage (matériel de détection des drogues approuvé) sont des appareils de détection des drogues dans le liquide buccal qui détectent certaines drogues qui affaiblissent capacités à un seuil précis des conducteurs soupçonnés de conduire avec capacités affaiblies. Le dépistage obligatoire des drogues n'est actuellement pas autorisé par la loi; les agents de la paix ne peuvent exiger un échantillon de liquide buccal que s'ils ont un motif raisonnable de soupçonner la présence de drogue dans l'organisme du conducteur.

Les nouvelles infractions sont fondées sur la concentration de certaines drogues interdites (dont le THC) dans le sang d'un conducteur (les infractions sont énoncées au paragraphe 320.14(1), et les niveaux de drogues interdites sont fixés par règlement (DORS/2018-148)).

Les infractions sont les suivantes :

- une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire qui interdit d'avoir entre 2 et 5 ng de THC par ml de sang;
- une infraction hybride qui interdit la présence de taux plus élevés de certaines drogues prises isolément (par exemple, 5 ng ou plus de THC par ml de sang);
- une infraction mixte qui consiste à avoir un niveau interdit de drogue et d'alcool lorsque ces substances sont combinées (par exemple 2,5 ng de THC par ml de sang et 50 mg d'alcool par 100 ml de sang).

La première infraction est punissable d'une amende maximale de 1 000 \$. Les deuxième et troisième infractions sont punissables de la même manière que les autres infractions de conduite avec capacités affaiblies (c'est-à-dire une amende minimale de 1 000 \$ et un emprisonnement maximal de 2 ans moins un jour pour une première infraction sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, et un emprisonnement maximal de 10 ans par voie de mise en accusation).

Demander d'une évaluation en reconnaissance de drogue

La Loi a modifié la législation afin de clarifier et de renforcer le processus d'évaluation en reconnaissance de drogue (ERD). Par exemple, tout policier ayant des motifs raisonnables de croire qu'une infraction de conduite avec capacités affaiblies par la drogue ou qu'une infraction relative à la CDS a été commise peut, au lieu de demander une ERD, demander un échantillon de sang. La Loi a également confirmé que le témoignage d'un expert en reconnaissance de drogue est admissible au procès, sans qu'il soit nécessaire d'établir qu'il s'agit d'un expert dans chaque cas, et elle a facilité le prélèvement de sang en supprimant l'obligation de le faire sous la supervision d'un médecin.

1.2.3 Faciliter les enquêtes et les poursuites relatives à la conduite avec capacités affaiblies et améliorer l'efficacité des procès

Faciliter la preuve d'alcoolémie

La Loi a apporté plusieurs changements aux dispositions relatives à la façon dont la Couronne prouve l'alcoolémie du conducteur lors d'un procès pour l'infraction d'avoir une alcoolémie égale ou supérieure à 80 mg par 100 ml de sang (80 ou plus) dans les deux heures suivant la conduite. Ce changement reflète la confiance du Parlement dans l'exactitude et la fiabilité des éthylomètres approuvés par le procureur général du Canada. Plus précisément, les procédures qui doivent être suivies et les résultats nécessaires de ces procédures sont maintenant énumérés dans le *Code criminel* (paragraphe 320.31(1)). Si la Couronne prouve que les exigences ont été respectées, les résultats de l'alcootest effectué par un EA sont alors prouvés de façon concluante.

En plus de refléter la réalité scientifique des EA et la confiance du Parlement dans leurs résultats, ce changement visait à créer des procès plus efficaces en simplifiant et en facilitant la preuve de l'élément clé de l'infraction de 80 ou plus, c'est-à-dire l'alcoolémie du conducteur.

Élimination de la défense du « dernier verre » et limitation de la défense du « verre d'après »

Selon l'ancienne loi, la défense du « dernier verre » pouvait être invoquée lorsque le conducteur admettait que son taux d'alcoolémie était supérieur à la limite au moment du contrôle, mais prétendait que ce n'était pas le cas au moment de la conduite. Cela était dû au fait qu'il avait consommé une quantité importante d'alcool juste avant ou pendant qu'il conduisait, de sorte que l'alcool était encore en mode « absorption » lorsqu'il était au volant. De même, l'argument du « verre d'après » est invoqué lorsqu'un conducteur prétend avoir consommé de l'alcool après avoir conduit le véhicule mais avant le contrôle. Cela se produit souvent après un accident, lorsque le conducteur prétend avoir pris un verre ou avoir bu pour se calmer avant l'arrivée des policiers.

La défense fondée sur le « dernier verre » a été supprimée parce qu'elle encourageait les comportements à risque et la défense fondée sur le « verre d'après » a été limitée pour exclure toute conduite intentionnelle visant à porter atteinte à l'intégrité du système judiciaire et à faire échouer une enquête policière. Cependant, la Loi a créé une exception pour ceux qui consomment innocemment de l'alcool après avoir conduit, dans des situations où les mêmes préoccupations d'ordre public ne se

posent pas. On s'attendait à ce que la prise en compte des préoccupations d'ordre public par ces deux moyens de défense entraîne également des gains d'efficacité en termes de durée des procès.

Clarification des exigences de divulgation de la Couronne

La Loi a clarifié ce que la poursuite est tenue de divulguer à la défense en ce qui concerne la question de savoir si les alcootests d'un accusé ont donné des résultats exacts. La défense peut demander une divulgation supplémentaire, en indiquant en quoi le matériel est pertinent.

1.2.4. Litiges

La conduite avec capacités affaiblies est l'un des domaines les plus litigieux du droit pénal et, à ce titre, on s'attendait à ce que la nouvelle loi fasse l'objet de nombreux litiges pour les avocats et les tribunaux devant faire face à ces changements. Il s'agit notamment de litiges relatifs à l'interprétation et à la mise en œuvre de la nouvelle loi, ainsi qu'à la constitutionnalité de ses dispositions. La plupart des litiges sont actuellement en cours, ni la Cour suprême du Canada ni les cours d'appel ne se sont prononcées sur la constitutionnalité des nouvelles dispositions.

1.3 Le profilage racial et l'ancien projet de loi C-46

Le profilage racial - qui se produit lorsque la race ou les stéréotypes raciaux concernant la délinquance ou la dangerosité sont utilisés, consciemment ou inconsciemment, à un degré quelconque, dans la sélection des suspects ou le traitement des sujets¹ - est un abus inacceptable du pouvoir de la police.

La Cour d'appel de l'Ontario a déclaré que le profilage racial [TRADUCTION] « porte atteinte aux concepts fondamentaux d'égalité et ... de dignité humaine ». Le profilage racial nuit à l'efficacité des services policiers, alimente les stéréotypes raciaux nuisibles, porte atteinte à l'égalité et à la dignité humaine et [TRADUCTION] « est présent chaque fois que la race ou les stéréotypes raciaux contaminent la prise de décision des personnes en autorité » (*R v Dudhi*, au paragraphe 65, paraphrasant *Peart v Peel Regional Police Services*, 2006 CanLII 37566 (ON CA)). Le profilage racial, entre autres facteurs, contribue aux problèmes de racisme systémique et de surreprésentation des groupes autochtones et des personnes racialisées dans le système de justice pénale.

La question du profilage racial a été soulevée par certains témoins qui ont témoigné sur le projet de loi au cours du processus parlementaire, en particulier en ce qui concerne le pouvoir du DOA. Certains craignaient que le pouvoir d'exiger d'un conducteur un échantillon d'haleine préliminaire sans avoir de motif raisonnable de soupçonner la présence d'alcool dans l'organisme du conducteur n'entraîne une augmentation du nombre de conducteurs interceptés à des fins inappropriées. Cependant, non seulement le DOA n'est pas un pouvoir d'interception (le pouvoir d'intercepter des conducteurs au hasard pour déterminer si un conducteur est titulaire d'un permis, si la voiture est en bon état de marche et si le conducteur est sobre a déjà été confirmé par la Cour suprême du Canada (*R. c. Ladouceur*, [1990] 1 RCS 1257)), mais la législation exige spécifiquement que le DOA ne puisse être utilisé que lors d'une interception légale (c'est-à-dire une interception qui n'est pas motivée par des stéréotypes ou par des préjugés raciaux).

¹ *R. c. Le*, 2019 CSC 34, qui cite le Service de police d'Ottawa, Profilage racial (27 juin 2011), Politique no 5.39 (en ligne), à la p. 2.

Comme l'a indiqué le ministre de la Justice et procureur général du Canada devant le Comité de la justice et des droits de la personne de la Chambre des communes :

[Le dépistage obligatoire de l'alcool] n'aura aucune incidence sur la responsabilité des forces de l'ordre en matière de formation et de surveillance, afin que l'application de la loi soit juste, égale et appropriée².

Au Canada, tous les policiers doivent exercer leurs pouvoirs d'une manière conforme à la *Charte canadienne des droits et libertés*. Comme l'ont reconnu les tribunaux, une interpellation motivée par le profilage racial constituerait un objectif inapproprié et invaliderait l'interpellation, ainsi que tout ce qui en découle. Voir par exemple *R v Khan*, [2004] JO n° 3819. Une sanction judiciaire, y compris l'exclusion de preuves, est possible pour traiter de tels cas. En outre, le préambule de la loi stipule clairement que tous les pouvoirs d'enquête doivent être exercés conformément à la *Charte*. Cela envoie un signal clair du Parlement que le profilage racial dans les enquêtes sur la conduite avec capacités affaiblies est inacceptable.

Il n'existe actuellement aucune donnée nationale sur l'identité autochtone ou ethnoculturelle des personnes interpellées par la police, ce qui rend difficile toute évaluation de l'impact de la DOA et des autres pouvoirs de la police sur les différents groupes. Des efforts sont actuellement en cours pour permettre une vaste collecte systémique de ces données, ce qui permettra de mieux comprendre l'impact des changements législatifs sur ces groupes. Plus précisément, en juillet 2020, l'Association canadienne des chefs de police et Statistique Canada ont annoncé qu'ils s'engageaient à exiger que les policiers communiquent des statistiques sur les groupes autochtones et les groupes ethnoculturels dans les statistiques sur la criminalité déclarées par la police, afin d'améliorer la collecte de données désagrégées dans le système de justice pénale. En 2021, les sous-ministres fédéraux, provinciaux et territoriaux responsables de la justice et de la sécurité publique ont approuvé la collecte et l'analyse des données sur les Autochtones et les groupes racialisés comme priorité de l'Initiative nationale sur les statistiques judiciaires. Justice Canada et Statistique Canada ont également reçu 6,7 millions de dollars dans le budget de 2021 pour améliorer la collecte et l'utilisation de données désagrégées afin d'améliorer les réponses politiques visant à réduire la surreprésentation des Autochtones et des personnes racialisées dans le système de justice pénale. Afin de combler ce manque de données pour l'examen législatif, le SNJ 2021 a été identifié comme un outil qui permettrait la collecte de données limitées dans le délai de l'examen législatif (c'est-à-dire trois ans après l'entrée en vigueur de la Loi). Le projet comprenait une enquête et des entretiens pour évaluer si différents groupes étaient, ou non, touchés de manière disproportionnée par l'application de la loi par les policiers.

2.0 Plan de recherche

Les données utilisées pour ce rapport proviennent de plusieurs sources existantes, qui fournissent une couverture nationale de l'étendue de la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool et la drogue au Canada. Cela comprend les données de Statistique Canada ainsi que la publication annuelle de Sécurité publique Canada sur la conduite avec capacités affaiblies par la drogue, produite à l'appui de l'initiative de financement. L'annexe 1 présente une liste complète des questions de recherche, des indicateurs, des sources de données et de la disponibilité des données.

² Chambre des communes, Comité permanent de la justice et des droits de la personne, Procès-verbal ,42-1, n° 61 (13 juin 2017), p. 1535 (l'Honorable Jody Wilson-Raybould).

Trois projets ont été commandés par le ministère de la Justice pour contribuer à l'examen législatif et combler les lacunes existantes dans les données. Ces projets ont été identifiés et conçus pour être achevés dans le délai de trois ans de l'examen. Le premier de ces projets était une étude de Doug Beirness, Ph. D., sur l'impact initial du DOA sur les conducteurs blessés mortellement ayant capacités affaiblies par l'alcool (Beirness, 2021). Dans le cadre de cette étude, nous avons utilisé les fichiers d'accidents de véhicules à moteur et les résultats toxicologiques en provenance de cinq provinces pour examiner les différences dans les décès de conducteurs avant et après la mise en œuvre du DOA. Bien qu'il n'existe actuellement aucune source de données à l'échelle nationale sur l'utilisation du DOA par les policiers, Beirness (2021) a identifié le service de police d'Edmonton (SPE) comme une organisation qui a fait un suivi du recours au DOA par les agents. Les données du SPE sont utilisées pour évaluer les répercussions du DOA après un an de déploiement.

La deuxième étude était le Sondage national sur la justice (SNJ) (ministère de la Justice, 2021). Le projet comprenait des questions sur la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool et la drogue ainsi que sur les contrôles routiers effectués par la police. L'enquête comprenait un suréchantillonnage de répondants racialisés et de répondants autochtones afin d'évaluer si différents groupes étaient ou non touchés de manière disproportionnée par les contrôles policiers. Le projet comprenait également un petit nombre d'entrevues afin de mieux comprendre les expériences vécues par les groupes autochtones et ethnoculturels dans le contexte des contrôles routiers.

Le Ministère a également commandé au Centre canadien de la statistique juridique et de la sécurité communautaire (CCSJC) de Statistique Canada un article de Juristat dédié à la conduite avec capacités affaiblies pour couvrir la période de 2015 à 2019. L'article a été publié en juillet 2021 (Perreault, 2021). L'article de Juristat porte sur les statistiques de niveau national déclarées par la police et les tribunaux sur la conduite avec capacités affaiblies par la drogue et l'alcool. En outre, une bibliographie annotée de la littérature juridique et des sciences sociales, de 2018 (soit un an avant la promulgation) à 2021, sur la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool et la drogue a été préparée (annexe 2).

2.1 Limites des données

Il y a plusieurs limites à prendre en compte dans l'interprétation des données présentées dans ce rapport d'examen législatif. Les données disponibles pour la période postérieure à la promulgation couvrent à peu près une année, soit 2019, dans le contexte pré-COVID-19. Au cours de cette année, il se peut que la police ait appliqué à des degrés divers les mesures introduites par la Loi. C'est un facteur clé qui doit être pris en considération dans l'interprétation des données. La période de la deuxième et troisième année suivant l'adoption de la loi (2020-2021) est fortement biaisée par l'impact de la pandémie de la COVID-19. La pandémie a affecté à la fois la capacité à recueillir des données, ainsi que l'interprétation des données recueillies dans le contexte de la pandémie. La pandémie de la COVID-19 et les restrictions de santé publique qui en ont découlé ont entraîné des changements fondamentaux dans le fonctionnement de la société (p. ex. en ce qui concerne la consommation d'alcool et de drogue et les comportements au volant) et dans la façon dont la police réagissait aux incidents de conduite avec capacités affaiblies (p. ex. en raison des exigences de distanciation physique). Par conséquent, toute donnée recueillie en 2020-2021 sera faussée et ne donnera pas une image exacte de l'impact des changements législatifs par rapport aux pratiques antérieures à la promulgation de la loi.

Compte tenu des lacunes relevées dans les données, du délai limité et des perturbations qui ont résulté de la pandémie de la COVID-19, les données présentées dans ce rapport servent de base de référence pour certains aspects de la Loi, ainsi que d'évaluation préliminaire pour d'autres éléments du régime de conduite avec capacités affaiblies instauré par la Loi. Pour mieux comprendre la mise en œuvre et

l'incidence de la Loi, il faudrait effectuer d'autres recherches et recueillir d'autres données, et ce sur une plus longue période.

2.1.1 Répercussions de la COVID-19 sur la conduite avec capacités affaiblies

Les données disponibles indiquent que, pour la plupart des gens, il n'y a pas eu d'augmentation marquée de la consommation d'alcool pendant la pandémie. Le stress et l'ennui ont été cités comme des raisons pour certaines personnes ayant augmenté leur consommation, mais comme la pandémie a également entraîné une diminution des occasions de socialisation, cela a conduit à une plus grande proportion de personnes à consommer moins. Les anciens consommateurs de cannabis étaient plus susceptibles d'avoir augmenté leur consommation pendant la pandémie que les consommateurs d'alcool. Parmi ceux qui ont augmenté leur consommation, ils étaient plus susceptibles de signaler des abus. Des recherches menées en 2020 ont également révélé que le groupe le plus susceptible de conduire avec capacités affaiblies, soit les jeunes adultes, était plus susceptible d'avoir augmenté sa consommation de drogue ou d'alcool pendant la pandémie (Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances 2020 ; Statistique Canada 2021a).

Statistique Canada a mené une enquête spéciale auprès d'un échantillon de services de police du Canada afin de mesurer les répercussions de la pandémie de la COVID-19 sur certains types de crimes et d'appels de service, y compris certaines infractions liées à la conduite avec capacités affaiblies (Statistique Canada 2021b). Les services de police qui ont répondu à cette enquête desservent près du trois quarts (71 %) de la population canadienne. L'enquête a révélé que la conduite avec capacités affaiblies a diminué pendant la pandémie, de mars 2020 à février 2021. Il y a eu 57 115 incidents de conduite avec capacités affaiblies, soit une baisse de 14 % par rapport à la même période l'année précédente. Les cas de conduite avec capacités affaiblies causant des lésions corporelles ou la mort ont été encore plus touchés, avec une diminution de 33 % par rapport à l'année précédente.

Dès le début de la pandémie de la COVID-19, le fonctionnement des tribunaux de juridiction criminelle a été considérablement affecté, les tribunaux fermant temporairement ou limitant sévèrement leurs activités à partir du 13 mars 2020 pour certains endroits. Bien qu'il y ait eu des différences régionales, au cours des premiers stades de la pandémie, dans la façon dont les divers tribunaux ont réagi aux déclarations d'urgence de santé publique à travers le Canada, toutes les administrations ont été limitées à traiter uniquement les affaires les plus urgentes, en particulier celles impliquant des accusés sous garde, et souvent par des comparutions vidéo ou audio. Les procès criminels en personne ont généralement commencé à reprendre dans tout le pays entre la fin du mois de mai et octobre 2020; toutefois, certains tribunaux ont connu des interruptions sporadiques depuis.

Alors que le pays lutte contre les vagues suivantes de la pandémie, de nombreux tribunaux ne sont pas en mesure de fonctionner à leur capacité pré-pandémique. Lorsqu'ils seront en mesure de le faire, les tribunaux continueront probablement à lutter pour rattraper les retards qui se sont accumulés. Les répercussions en termes de retards accumulés n'ont pas encore été déterminées et toute incidence des gains d'efficacité adoptés ne peut être évaluée.

3.0 Données pour évaluer l'incidence des modifications législatives

Cette section du rapport présente des données sur la conduite avec capacités affaiblies au Canada, qui sont pertinentes aux fins de l'évaluation de la mise en œuvre et de l'incidence de la loi. La présentation des données commence par celles sur la sécurité routière et les blessures ou décès attribuables aux

accidents de la route (section 3.1), et sur la prévalence de la consommation d'alcool et de drogues chez les conducteurs (section 3.2).

Il y a ensuite une section comportant des renseignements sur la connaissance autodéclarée et l'incidence des modifications législatives (section 3.3), une section sur les données du système de justice pénale, qui comprend des données sur l'exécution et l'intervention par la police (section 3.4), ainsi que des statistiques déclarées par la police (section 3.5) et des statistiques judiciaires (section 3.6).

La dernière section examine les caractéristiques des personnes qui prennent le volant après avoir consommé de l'alcool et des drogues (section 3.7), ainsi que l'expérience qu'ont les Autochtones et les groupes racialisés lors des contrôles routiers (section 3.8).

3.1 Sécurité routière, décès et blessures au Canada

L'objectif général de la Loi est de réduire les décès et les blessures causés par les conducteurs avec capacités affaiblies sur les routes canadiennes. Plusieurs sources de données ont été utilisées pour évaluer l'incidence de la Loi sur la sécurité routière. La première est la base de données nationale sur les collisions. Il y a également deux études récentes (Beirness, 2021; Brubacher et autres, 2021) qui fournissent des données pertinentes sur les décès chez les conducteurs ayant capacités affaiblies par l'alcool, et l'étendue de la consommation d'alcool et de drogues chez les conducteurs blessés. Ces données portent à la fois sur la période antérieure et postérieures à l'adoption de la Loi; par conséquent, elles servent donc de référence pour toute comparaison future et une évaluation initiale de la Loi.

Dans l'ensemble, les données présentées révèlent que les accidents mortels attribuables à la conduite avec capacités affaiblies ont diminué au cours de l'année qui a suivi l'adoption de la Loi. L'étude nationale sur la conduite sous l'influence de la drogue a indiqué que la consommation de cannabis et de substances multiples constitue des problèmes émergents, mais les auteurs estiment que la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool pose encore le plus grand risque de collision sur les routes canadienne (Brubacher et autres, 2021).

3.1.1 Base nationale de données sur les collisions – Transports Canada

Transports Canada tient à jour la Base nationale de données sur les collisions (BNDC), un sous-ensemble de données sur toutes les collisions de véhicules à déclaration obligatoire, survenues sur les routes publiques au Canada. Les provinces et les territoires fournissent ces données à Transports Canada où elles y sont regroupées et utilisées pour suivre le nombre de décès, de blessures et de collisions au Canada. Les données de la BDNC, obtenues au moyen d'une demande spéciale acheminée à Transports Canada, sont présentées ci-après en vue de montrer l'étendue des blessures et des décès chez les différents usagers de la route, qui se sont produits lors de collisions impliquant un conducteur ayant ses capacités affaiblies entre 2016 et 2019.

Selon le tableau 1, la proportion de blessures dans les collisions impliquant un conducteur avec capacités affaiblies est demeurée constante au fil du temps et pour tous les types d'usagers de la route. Exception faite des véhicules agricoles ou de construction, dont la proportion de victimes de blessures est passée avant l'édiction de 3 % à 7 % par la suite (de 2018 à 2019). Il n'existe pas de différence notable pour les autres usagers de la route qui ont subi des blessures dans une collision impliquant un conducteur avec capacités affaiblies.

Tableau 1 - Pourcentage de blessures survenues dans des collisions impliquant un conducteur en état d'ébriété, par usager de la route, 2016-2019, Canada

	2016	2017	2018	2019
Bicycliste	3.0%	2.6%	3.2%	3.0%
Bus/rue Voiture	2.3%	1.7%	1.7%	1.6%
Voiture/Camion/Van/Motorhome	5.9%	5.6%	5.7%	5.8%
Ferme/Construction	7.0%	2.9%	3.1%	6.7%
Moto/Motocyclette	3.3%	3.6%	3.1%	3.7%
Piétons	2.5%	2.4%	2.1%	2.4%
Motoneige/Véhicule hors route	21.1%	18.6%	21.9%	18.4%
Inconnu/Non applicable	9.6%	7.5%	9.0%	9.8%
Total	5.6%	5.3%	5.3%	5.5%

Note : Les juridictions ne font pas toutes rapport de façon uniforme sur les facteurs contributifs et il existe une sous-déclaration connue. Les données de ce tableau ne comprennent que les personnes qui ont été blessées dans la collision.

Source : Transports Canada, Base nationale de données sur les collisions

Il existe davantage de variation entre 2016 et 2019 en ce qui a trait au nombre de décès dans les collisions impliquant un conducteur avec capacités affaiblies. Plus particulièrement, la proportion de décès chez les utilisateurs de voitures/camions/fourgonnettes/autocaravanes dans les collisions impliquant un conducteur avec capacités affaiblies a régressé au cours de la période de quatre ans, passant d'une moyenne de 27 % au cours des trois ans ayant précédé l'entrée en vigueur de la loi, à 20 % en 2019. Il n'y avait pas eu de différence notable dans le pourcentage global de blessures au cours de la période antérieure et postérieure (2018 à 2019) à l'entrée en vigueur de la Loi (tableau 2).

Tableau 2 - Pourcentage de décès survenus dans des collisions impliquant un conducteur en état d'ébriété, par usager de la route, 2016-2019, Canada

	2016	2017	2018	2019
Bicycliste	28.5%	6.9%	7.6%	20.5%
Bus/Tramway	0.0%	40.0%	5.2%	0.0%
Voiture/Camion/Van/Motorhome	33.1%	24.1%	22.6%	20.4%
Ferme/Construction	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%
Moto/Motocyclette	27.6%	14.6%	15.3%	16.8%
Piétons	6.9%	5.0%	12.1%	11.1%
Motoneige/Véhicule hors route	44.1%	23.8%	48.1%	39.2%
Inconnu/Non applicable	33.3%	0.0%	33.3%	0.0%
Total	29.3%	20.7%	20.4%	19.3%

Remarque : Les juridictions ne font pas toutes rapport de manière cohérente sur les facteurs contributifs, et il existe une sous-déclaration connue. Les données de ce tableau ne comprennent que les personnes qui ont été tuées dans la collision.

Les variations importantes pour certaines catégories d'usagers de la route (c'est-à-dire les cyclistes, les autobus et les tramways, les exploitations agricoles et les chantiers de construction, les motoneiges et les véhicules hors route) peuvent être attribuées au faible nombre d'incidents.

Source : Transports Canada, Base nationale de données sur les collisions

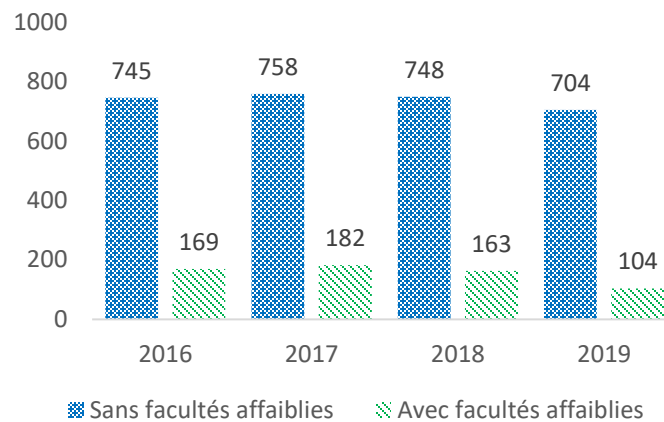
Les données sur les blessures, compilées dans la BNDC, ne montrent pas de tendance claire quant à l'incidence de la Loi sur la sécurité routière; cependant, les données révèlent une légère diminution du nombre d'utilisateurs de voitures/camions/fourgonnettes/autocaravanes qui ont été mortellement blessés dans les collisions impliquant un conducteur avec capacités affaiblies entre 2018 et 2019 lors de l'entrée en vigueur de la Loi. Il faudrait des années supplémentaires de données pour établir si cette tendance à la baisse du nombre de décès se poursuit pour ce groupe d'usagers de la route.

3.1.2 Incidence du DOA sur les décès impliquant un conducteur avec capacités affaiblies par l'alcool

L'objectif du DOA est de réduire le nombre d'accidents et de décès sur les routes, causés par des conducteurs avec capacités affaiblies, à la fois en interceptant davantage de conducteurs avec capacités affaiblies et en dissuadant ceux qui pensaient auparavant pouvoir échapper à la détection policière. Dans une étude visant à évaluer l'incidence initiale du DOA sur les accidents mortels impliquant la consommation d'alcool, Beirness a conclu que le DOA avait une incidence positive (Beirness, 2021). L'étude portait sur un examen des dossiers de collision de véhicules et des résultats toxicologiques en provenance de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, de l'Ontario et du Québec. Les données sur la consommation d'alcool par les conducteurs mortellement blessés dans les collisions survenues entre 2016 et 2019 ont été examinées afin d'établir si le nombre d'accidents mortels impliquant la consommation d'alcool avait changé depuis la mise en œuvre du DOA. Selon l'analyse, au cours des trois années antérieures à la mise en œuvre du DOA, le nombre d'accidents mortels n'impliquant pas la consommation d'alcool avait diminué chaque année de 6 %, soit une moyenne de 750 au cours des trois années en question pour passer à 704 en 2019 (Graphique 1). Au cours de la même période, il y a eu une diminution de 39 % du nombre de décès chez les conducteurs réputés avoir capacités affaiblies par l'alcool, passant d'une moyenne de 171 au cours des trois ans ayant précédé la mise en œuvre du DOA à 104 en 2019 (Graphique 1). Les données ont également révélé une différence dans la proportion de tous les accidents mortels impliquant la consommation d'alcool avant et après la mise en œuvre du DOA. Au cours de la période antérieure à la mise en œuvre du DOA, la proportion de tous les décès impliquant la consommation d'alcool était de 19 %, et de 13 % après la mise en œuvre du DOA.

Graphique 1- Nombre de conducteurs mortellement blessés dans certaines provinces, 2016-2019.

Source : Beirness (2021)



Bien que cette analyse fournit des données encourageantes relatives à l'incidence du DOA sur la réduction des accidents mortels impliquant la consommation d'alcool, il sera nécessaire de procéder à d'autres recherches pour confirmer ces conclusions, notamment dans d'autres provinces et territoires. Il faudra également évaluer d'autres facteurs pour confirmer ce qui pourrait avoir une incidence sur la baisse des accidents mortels impliquant la consommation d'alcool.

3.1.3 Étude nationale sur la conduite sous l'influence de la drogue

La Loi a permis de renforcer l'approche du Canada à l'égard de la conduite avec capacités affaiblies par la drogue, prévue au *Code criminel*, tout particulièrement en réponse à la légalisation du cannabis en 2018. Brubacher et autres (2021) mènent depuis 2018 un projet de recherche national sur la conduite sous l'influence de la drogue. Le projet vise à étudier la consommation de drogues chez les conducteurs modérément ou gravement blessés qui se présentent à l'hôpital et dont les prélèvements sont obtenus dans les six heures suivant une collision de véhicules à moteur. Une mise à jour du projet publié en juin 2021 offre des données pertinentes sur l'étendue et la nature de la consommation de drogues et d'alcool chez les conducteurs blessés. La collecte de données a commencé en Colombie-Britannique en 2018 et s'est étendue à 15 sites hospitaliers à travers le pays³. L'étude vise 6 200 dossiers, dont 4 976 ont fait l'objet d'analyse de prélèvements sanguins.

Le tableau 3 indique que la moitié des conducteurs ont obtenu un résultat positif à l'égard d'au moins une substance qui affaiblit capacités (51 %). Sur le nombre total de conducteurs blessés, la substance la plus couramment détectée était le cannabis, avec 19 % des personnes ayant obtenu un résultat positif pour le THC (dont 8 % avec THC \geq 2 ng/mL et 4 % avec THC \geq 5 ng/mL). La présence d'alcool a été détectée chez 16 % des conducteurs blessés (12 % avec une alcoolémie BAC \geq 0.08%); 11 % ont obtenu un résultat positif pour les opioïdes; 11 % pour les drogues récréatives (cocaïne et méthamphétamine) et 21 % pour les médicaments sédatifs (y compris les antihistaminiques courants disponibles en vente libre).

³ Sites hospitaliers : Vancouver, New Westminster, Victoria, Kelowna, Calgary, Edmonton, Saskatoon, Regina, Toronto, Ottawa, Montréal, Ville de Québec, Saint John, Halifax, St. John's.

Selon les renseignements démographiques, la consommation de cannabis était plus fréquente chez les conducteurs âgés de moins de 35 ans, la proportion la plus élevée étant chez les 19-24 ans (36 %), et les hommes (22 % par rapport à 11 % pour les femmes). En ce qui concerne la consommation d'alcool chez les conducteurs, elle était plus courante dans la tranche des 19 à 34 ans (23 % pour les 19-24 ans et 22 % pour les 25-35 ans). Les hommes étaient plus susceptibles d'avoir consommé de l'alcool que les femmes (18 % par rapport à 10 %). Des tendances similaires ont été observées pour les drogues récréatives. Par contre, la présence de médicaments sédatifs a été plus fréquemment détectée chez les personnes plus âgées (24 % chez les personnes âgées de 55+), et davantage chez les femmes que les hommes (24 % par rapport à 19 %) (Tableau 3). Les auteurs indiquent que le risque de collision associé à d'autres drogues récréatives, à des médicaments sédatifs et à des opioïdes n'est pas bien définie dans la littérature, mais est présumé être de l'ordre de celui associé au cannabis (Brubacher et autres, 2021 :11).

Tableau 3 - Nombre (pourcentage) de conducteurs blessés dont le test de dépistage de substances affaiblissantes est positif, par âge et par sexe

	National	Groupe d'âge						Sexe	
		15-18	19-24	25-34	35-44	45-54	55+	Femme	Homme
Total des conducteurs blessés	4,976 (100)	165 (100)	654 (100)	1,121 (100)	804 (100)	787 (100)	1,445 (100)	1,614 (100)	3,362 (100)
Alcool									
ALCOOLÉMIE > 0	773 (16)	30 (18)	151 (23)	248 (22)	140 (17)	100 (13)	104 (7)	167 (10)	606 (18)
0 < BAC < 0,05%	120 (2)	6 (4)	18 (3)	36 (3)	23 (3)	12 (2)	25 (2)	22 (1)	98 (3)
0.05% ≤ BAC < 0.08%	62 (1)	2 (1)	13 (2)	15 (1)	12 (2)	10 (1)	10 (1)	11 (1)	51 (2)
TAUX D'ALCOOLÉMIE ≥ 0,08 %.	591 (12)	22 (13)	120 (18)	197 (18)	105 (13)	78 (10)	69 (5)	134 (8)	457 (14)
Cannabinoides									
COOH-THC > 0 ¹	1,513 (30)	69 (42)	322 (49)	461 (41)	236 (29)	169 (22)	256 (18)	346 (21)	1,167 (35)
THC > 0	933 (19)	40 (24)	233 (36)	284 (25)	143 (18)	105 (13)	128 (9)	184 (11)	749 (22)
THC ≥ 2 ng/mL	392 (8)	18 (11)	105 (16)	120 (11)	55 (7)	34 (4)	60 (4)	86 (5)	306 (9)
THC ≥ 5ng/mL	174 (4)	7 (4)	39 (6)	64 (6)	25 (3)	11 (1)	28 (2)	38 (2)	136 (4)
Autres drogues récréatives²									
Médicaments sédatifs ³	1,029 (21)	23 (14)	122 (19)	201 (18)	167 (21)	169 (22)	347 (24)	386 (24)	643 (19)
Opiacés	547 (11)	16 (10)	53 (8)	126 (11)	100 (12)	84 (11)	168 (12)	161 (10)	386 (12)
Toute substance⁴	2,526 (51)	85 (52)	407 (62)	630 (56)	443 (55)	359 (46)	602 (42)	724 (45)	1,802 (54)

Les pourcentages sont arrondis

1. Le COOH-THC est le principal métabolite (produit de dégradation) du THC. Le COOH-THC ne provoque pas d'affaiblissement des capacités et persiste dans le sang et l'urine longtemps après la disparition de l'affaiblissement des capacités. Ainsi, le COOH-THC fournit la preuve d'une exposition antérieure au cannabis, mais n'indique pas nécessairement une déficience ou une consommation récente.
2. Cocaïne, amphétamines
3. Antihistaminiques, benzodiazépines, médicaments Z, antidépresseurs, anticonvulsivants, antipsychotiques.
4. Alcool, THC (à l'exclusion du COOH-THC), autres drogues récréatives, médicaments sédatifs et opiacés.

Source : Brubacher JR, Chan H, Masud M, Yuan Y, Erdelyi S, Likhodi S, et le groupe de recherche national sur la conduite sous l'influence de la drogue. L'étude nationale 2021 sur la conduite sous l'influence de la drogue. Vancouver, BC. Département de médecine d'urgence, Université de la Colombie-Britannique.

Les auteurs considèrent la conduite suivant la consommation de cannabis comme un problème émergent au Canada qui pourrait devenir plus répandu que l'alcool; cependant, la littérature n'est pas claire sur le risque de collision après une consommation de cannabis. Parmi les substances qui affaiblissent les capacités, l'alcool demeure celle qui présente le plus grand risque de collision; les risques associés à la conduite avec capacités affaiblies par le cannabis sont atténués par les faibles niveaux de THC détectés chez les conducteurs ayant obtenu un résultat positif à l'égard de cette substance. Les auteurs font également fait ressortir la prévalence de la consommation de substances multiples, 14 % des conducteurs ayant obtenu un résultat positif à l'égard de plus d'une substance qui affaiblit les capacités.

3.1.4 Répercussions de la légalisation du cannabis sur la conduite avec capacités affaiblies par le cannabis

Dans un article commandé par le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances, Asbridge (2021) a examiné les récentes données sur l'incidence de la légalisation du cannabis sur la conduite avec capacités affaiblies par le cannabis au Canada. L'étude est axée sur la littérature au cours des cinq dernières années, et vise notamment un examen de plusieurs aspects de la conduite avec capacités affaiblies par le cannabis dans le contexte avant et après la légalisation. Plus précisément, le document examine la prévalence de la conduite avec capacités affaiblies par le cannabis avant et après la légalisation; l'incidence de la consommation de cannabis sur la capacité de conduire et le risque de collision; la perception du risque de conduire après la consommation de cannabis, et l'incidence de la légalisation sur la surveillance policière par rapport à la conduite avec capacités affaiblies par le cannabis.

Selon un examen de l'incidence de la légalisation du cannabis sur les conducteurs avec capacités affaiblies par le cannabis qui se sont présentés aux services d'urgence en Colombie-Britannique entre les mois de janvier 2013 et mars 2020, après la légalisation, il y a eu une importante augmentation du nombre de conducteurs ayant obtenu un résultat positif au test de dépistage du cannabis. Plus précisément, il y a eu un accroissement de 33 % de conducteurs avec un $\text{THC} > 0$ et une hausse de 129 % des conducteurs avec un $\text{THC} \geq 2\text{ng/mL}$. Il y a eu seulement une augmentation marginalement significative des conducteurs avec un $\text{THC} \geq 5\text{ng/mL}$. Après la légalisation, l'augmentation la plus élevée a été chez les conducteurs de sexe masculin et ceux âgés de 50 ans et plus (Asbridge, 2021).

Une autre étude récente a porté sur l'incidence de la légalisation du cannabis sur les blessures liées aux accidents de la route, tout particulièrement en Ontario et en Alberta au moyen de données allant de 2015 à 2019. Callaghan et autres (2021) ont examiné les liens entre la légalisation du cannabis et les dénombrements hebdomadaires de visites aux services d'urgence pour des blessures liées aux accidents de la route. Les données utilisées pour l'analyse visaient presque toutes les visites aux services d'urgence dans les deux provinces. L'analyse a révélé qu'il n'existait aucun lien entre la mise en œuvre de la *Loi sur le cannabis* et les changements importants survenus dans les habitudes de visite aux services d'urgence pour des blessures liées aux accidents de la route. Cette conclusion était cohérente lorsqu'on examinait l'ensemble des conducteurs et, séparément, les jeunes conducteurs. Les auteurs font état d'un certain nombre de facteurs qui leur ont permis de conclure que la légalisation du cannabis n'avait aucun lien avec toute différence significative dans les visites aux services d'urgence. Ce qui comprend les mesures que la Loi prévoit à l'égard de la conduite avec capacités affaiblies par le cannabis.

3.2 Prévalence des drogues et de l'alcool sur les routes canadiennes

L'objectif ultime de la Loi est de réduire les décès et les blessures causés par les conducteurs avec capacités affaiblies, notamment par une réduction de la prévalence des conducteurs avec capacités affaiblies sur les routes canadiennes; cependant, il faut s'attendre à ce qu'il faille du temps pour que les usagers de la route connaissent les mesures déposées et pour que celles-ci aient un effet de dissuasion sur eux. En fait, selon les données du SNJ de 2021, le public connaît peu les changements apportés à la Loi (ministère de la Justice, 2021). Les données sur la prévalence générale de la consommation d'alcool et de drogues sur les routes canadiennes (non pas seulement parmi les personnes blessées ou décédées) permet d'évaluer dans quelle mesure nous constatons une réduction de la consommation d'alcool ou de drogues avant de prendre le volant après la mise en œuvre de la Loi.

Les enquêtes routières fournissent les meilleures données sur l'étendue de la conduite avec capacités affaiblies dans la population générale puisque la méthodologie comporte une sélection aléatoire des conducteurs sur la route. À l'heure actuelle, les données canadiennes recueillies dans le cadre d'enquêtes routières n'existent que pour la période antérieure à la mise en œuvre. Ces données serviront de base de référence pour de futures comparaisons. Les données présentées ci-après révèlent une diminution marquée dans la prévalence de la consommation d'alcool au cours des deux dernières décennies, ainsi qu'un accroissement du nombre de conducteurs testés positifs pour le cannabis depuis que les données sont devenues disponibles en 2008.

Au nombre des autres sources de données sur la prévalence de la consommation d'alcool et de drogues chez les conducteurs, citons les données autodéclarées tirées des sondages comme le SNJ 2021 (ministère de la Justice, 2021, le Road safety Monitor de la FRBR (Ward et autres 2021) et le Sondage national de MADD Canada sur la conduite après la consommation d'alcool, de cannabis ou de drogues illicites (MADD Canada 2021), l'Enquête nationale sur le cannabis (Rotermann 2020) et l'Enquête canadienne sur le cannabis (Santé Canada, 2020a). Dans l'ensemble, selon les sources de données autodéclarées sur la prévalence de la consommation de l'alcool ou de drogues avant de prendre le volant, il y a eu une diminution de ce comportement au fil du temps.

3.2.1 Enquêtes routières

Les enquêtes routières sont utilisées dans les provinces et territoires afin d'évaluer l'étendue de la consommation d'alcool et (plus récemment) des drogues chez les conducteurs. Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) a élaboré une méthodologie normalisée pour améliorer la comparabilité au fil du temps et entre les administrations. En prévision de la légalisation du cannabis, le CCATM (CCATM 2019) a procédé à une analyse des cinq enquêtes routières effectuées en Colombie-Britannique, au Manitoba, en Ontario, au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest afin d'établir une base de référence de l'étendue de la conduite avec capacités affaiblies par les drogues et l'alcool au cours des deux années avant la légalisation.

Dans les cinq études, il y avait 7 265 véhicules choisis de façon aléatoire – 81 % des conducteurs avaient accepté de participer. Presque la totalité (95 %) de ces personnes ont fourni un échantillon d'haleine et 90 %, un échantillon de salive. Les tests ont révélé que 4 % des conducteurs ont testé positifs pour l'alcool, 10 % pour les drogues, et 8 % pour le cannabis (THC). Les auteurs font ressortir qu'il y a eu des réductions importantes de la prévalence de la consommation d'alcool chez les conducteurs, en examinant les résultats actuels par rapport à ceux des enquêtes routières au cours des vingt dernières années. Conformément à ce qui ressort de l'Étude nationale sur la conduite sous l'influence de la drogue, réalisée par Brubacher, il y a également eu un accroissement du pourcentage de conducteurs qui ont testé positifs pour le cannabis depuis que la consommation de drogues a été évaluée pour la première fois en Colombie-Britannique en 2008 (CCATM 2019).

3.2.2 Données autodéclarées sur la prévalence de la consommation d'alcool avant de prendre le volant

Le SNJ de 2021 (ministère de la Justice 2021) a posé aux répondants des questions sur leurs comportements en ce qui a trait à la conduite d'un véhicule après avoir consommé de l'alcool. Un répondant sur quatre (26 %) a déclaré avoir conduit moins de deux heures après avoir consommé de l'alcool (quantité non précisée) à un moment ou un autre au cours des deux années précédentes. Ceux qui ont affirmé l'avoir fait étaient également plus susceptibles (38 %) d'être au courant des récentes modifications apportées à la loi. Ils avaient aussi plus tendance à croire que cela n'a pas eu d'incidence

sur leur décision de conduire après avoir bu (61 %). La plupart ont affirmé que c'est parce qu'ils limitent leur consommation (71 %) s'ils s'attendent à conduire. Ce même segment était moins enclin à se préoccuper des dangers de la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool. Cependant, ils sont un peu plus préoccupés que les autres répondants lorsqu'il est question d'être accusés et affirment que leurs principales préoccupations sont de se faire prendre par la police et d'avoir un casier judiciaire permanent.

La Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) mène un sondage annuel sur les principaux problèmes de sécurité routière appelé Road Safety Monitor (Ward et autres, 2020). Le sondage en ligne constitue un échantillon représentatif aléatoire des conducteurs canadiens. Le RSM comprend également des données tirées de la Base de données nationale sur les accidents mortels, compilée par la FRBR, qui renferme des données sur le nombre de Canadiens tués dans des accidents de la route impliquant un conducteur en état d'ébriété. Le sondage le plus récent a été mené en 2020, et présente des données sur les accidents mortels de la route remontant à 2017. Interrogés sur la consommation autodéclarée de toute quantité d'alcool avant la conduite au cours des 30 derniers jours, 12 % des conducteurs ont admis l'avoir fait en 2020 par rapport à 15 % en 2019. Une analyse des données sur les tendances a révélé une diminution progressive par rapport à une prévalence plus élevée au début des années 2010, tout particulièrement depuis 2017. En ce qui a trait aux personnes qui ont pris le volant alors qu'ils pensaient avoir une alcoolémie supérieure à la limite légale, en 2020, 8 % des répondants ont admis l'avoir fait au cours des 12 derniers mois, par rapport à 9 % en 2019. Les pourcentages de 2019 et de 2020 demeurent parmi les taux les plus élevés signalés depuis 2004 (Ward et autres, 2020).

En 2021, MADD Canada a publié les résultats du premier Sondage national sur la conduite après la consommation d'alcool, de cannabis et de drogues illicites (MADD 2021). Il s'agissait d'un sondage en ligne mené auprès de 3 002 Canadiennes et Canadiens âgés de 18 à 70 ans détenant un permis de conduire valide. Le sondage portait sur la consommation d'alcool, de cannabis et de drogues illicites (non prescrites) et la conduite subséquente d'un véhicule. Selon les résultats, parmi les conducteurs titulaires d'un permis qui ont déclaré avoir consommé de l'alcool au cours des 30 derniers jours, 10 % d'entre eux avaient conduit au moins une fois au cours des six derniers mois, sachant que leurs capacités étaient affaiblies. Parmi les conducteurs titulaires d'un permis qui avaient consommé du cannabis au cours des 30 derniers jours, 19 % d'entre eux avaient conduit au moins une fois au cours des six derniers mois sachant que leurs capacités étaient affaiblies. Parmi les conducteurs qui avaient consommé une drogue illicite non prescrite (stimulant, dépresseur, hallucinogène, opioïde, etc.), 29 % de ceux qui en avaient consommé au cours des 30 derniers jours avaient conduit au cours des six derniers mois alors qu'ils savaient que leurs capacités étaient affaiblies. Pour tous les groupes, la majorité des conducteurs avaient des passagers. Conformément aux tendances observées dans d'autres enquêtes, les hommes âgés de 18 à 34 ans étaient les plus susceptibles de se livrer à ces comportements (MADD, 2021).

3.2.3 Données autodéclarées sur la prévalence de la consommation de cannabis ou d'autres drogues avant de prendre le volant

Selon l'Enquête canadienne sur le cannabis (ECC), parmi les gens qui ont consommé du cannabis au cours des 12 derniers mois, 22 % ont déclaré avoir conduit dans les deux heures suivant la consommation ou le vapotage de cannabis (ce qui représente une diminution par rapport à 26 % en 2019). Treize pour cent (13%) des répondants ont déclaré avoir conduit dans les quatre heures

suivant l'ingestion d'un produit comestible à base de cannabis (une diminution par rapport à 16 % en 2019) (Santé Canada, 2020a).

Un répondant sur cinq (19 %) a indiqué avoir conduit un véhicule dans les deux heures après avoir consommé du cannabis et de l'alcool, ce qui est demeuré inchangé par rapport à 2019. On leur a également demandé s'ils avaient conduit un véhicule dans les deux heures suivant la consommation de cannabis en combinaison avec d'autres drogues. Sept pour cent (7 %) ont déclaré avoir conduit un véhicule dans les deux heures après avoir consommé du cannabis en combinaison avec d'autres drogues, pourcentage demeurant inchangé par rapport à 2019 (Santé Canada, 2020a).

Selon les données sur les tendances tirées de l'ECC de 2020, il y a eu entre 2018 et 2020 une diminution de la proportion de personnes qui ont indiqué avoir conduit un véhicule après avoir consommé du cannabis au cours des 12 derniers mois. Cette diminution est passée de 27 % en 2018 à 24 % en 2019 et à 19 % en 2020 (Santé Canada, 2020b).

Statistique Canada mène l'Enquête nationale sur le cannabis (ENC) tous les trois mois depuis février 2018. Selon les données de 2019, au cours des trois trimestres suivant la légalisation, 13 % des consommateurs de cannabis ayant un permis de conduire valide ont, dans les trois mois précédant l'enquête, déclaré avoir conduit dans les deux heures suivant leur consommation de cannabis au moins une fois. Cette proportion est semblable à celle observée au cours des trois trimestres de 2018 ayant précédé la légalisation (14 %) (Rotermann, 2020).

Le SNJ de 2021 (ministère de la Justice 2021) a révélé que 8 % des Canadiens ont déclaré avoir conduit dans les deux heures suivant la consommation de cannabis au cours des deux dernières années. Comme pour la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool, les personnes ayant qui déclaré l'avoir fait au cours des deux dernières années étaient également plus susceptibles de connaître les changements législatifs (42 % étaient au courant des contrôles routiers et 34 %, des niveaux de THC) et d'indiquer qu'elles n'étaient pas préoccupées par les dangers de conduire après avoir consommé une drogue (une proportion de 52 %), tout particulièrement lorsqu'il s'agissait de cannabis (une proportion de 71 %). Cependant, comme principale préoccupation relative à la conduite suivant la consommation de cannabis, ces personnes étaient plus susceptibles de craindre de faire l'objet d'accusations (29 %) et d'être appréhendées par la police (37 %) ou encore de subir une hausse de primes d'assurance. De plus, selon le sondage, dans le segment des répondants ayant indiqué avoir conduit dans les deux heures après avoir consommé du cannabis, 17 % ont déclaré avoir conduit suivant une consommation d'une combinaison de cannabis et d'alcool. Ce qui laisse entendre, selon les résultats du sondage, que cela se produit chez 1 % des Canadiens âgés de plus de 18 ans.

Tableau 4 - Résumé des données d'enquête sur le comportement autodéclaré en matière de conduite en état d'ébriété

	Alcool	Cannabis	Autre
Enquête nationale sur la justice, 2021	<ul style="list-style-type: none"> • 26 % des personnes interrogées ont déclaré avoir conduit dans les deux heures suivant la consommation d'une quantité non spécifiée d'alcool à un moment donné au cours des deux dernières années. • 1 % des répondants ont conduit après avoir combiné cannabis et alcool au cours des deux dernières années. 	<ul style="list-style-type: none"> • 8 % des répondants ont déclaré avoir conduit dans les deux heures suivant la consommation de cannabis au cours des deux dernières années. 	

<p>Moniteur de sécurité routière TIRF, 2020</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 12 % des répondants ont admis avoir consommé une quantité quelconque d'alcool avant de conduire au cours des 30 derniers jours (2020) ; contre 15 % en 2019. • 8 % des personnes interrogées ont admis avoir conduit alors qu'elles pensaient avoir dépassé la limite légale d'alcool au cours des 12 derniers mois (2020) ; contre 9 % en 2019. 		
<p>MADD Canada - Enquête nationale sur la conduite automobile après consommation d'alcool, de cannabis ou de drogues illicites, 2021</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 10 % des conducteurs titulaires d'un permis de conduire qui avaient consommé de l'alcool au cours des 30 derniers jours avaient conduit sciemment avec capacités affaiblies par l'alcool au moins une fois au cours des six derniers mois. 	<ul style="list-style-type: none"> • 19 % des conducteurs titulaires d'un permis de conduire qui avaient consommé du cannabis au cours des 30 derniers jours avaient conduit en étant sciemment sous l'emprise du cannabis au moins une fois au cours des six derniers mois. 	<ul style="list-style-type: none"> • 29 % des conducteurs titulaires d'un permis de conduire qui avaient consommé des drogues illicites non prescrites (stimulant, dépresseur, hallucinogène, opioïde, etc.) au cours des 30 derniers jours avaient conduit en état d'ébriété volontaire au cours des six derniers mois.
<p>Enquête sur le cannabis canadien, 2020</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 19 % des répondants ont déclaré avoir conduit un véhicule dans les deux heures suivant la consommation de cannabis associé à de l'alcool en 2020, soit le même pourcentage qu'en 2019. 	<ul style="list-style-type: none"> • 22 % des répondants ont déjà conduit dans les deux heures après avoir fumé ou vapoté du cannabis parmi ceux qui ont consommé du cannabis au cours des 12 derniers mois (une baisse par rapport à 26 % en 2019). • 13 % des répondants ont déclaré avoir déjà conduit dans les quatre heures suivant l'ingestion d'un produit à base de cannabis (une baisse par rapport à 16 % en 2019). 	<ul style="list-style-type: none"> • 7 % des personnes interrogées ont déclaré avoir conduit un véhicule dans les deux heures suivant la consommation de cannabis associé à d'autres drogues, ce qui reste inchangé par rapport à 2019.
<p>Enquête nationale sur le cannabis 2019</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Au cours des trois trimestres suivant la légalisation, 13 % des consommateurs de cannabis titulaires d'un permis de conduire ont déclaré avoir conduit dans les deux heures suivant la consommation au moins une fois au cours des trois mois précédant l'enquête. Cette proportion était similaire à celle observée au cours des trois trimestres en 2018 avant la légalisation (14%). 		

3.3 Connaissance autodéclarée et incidence des modifications législatives

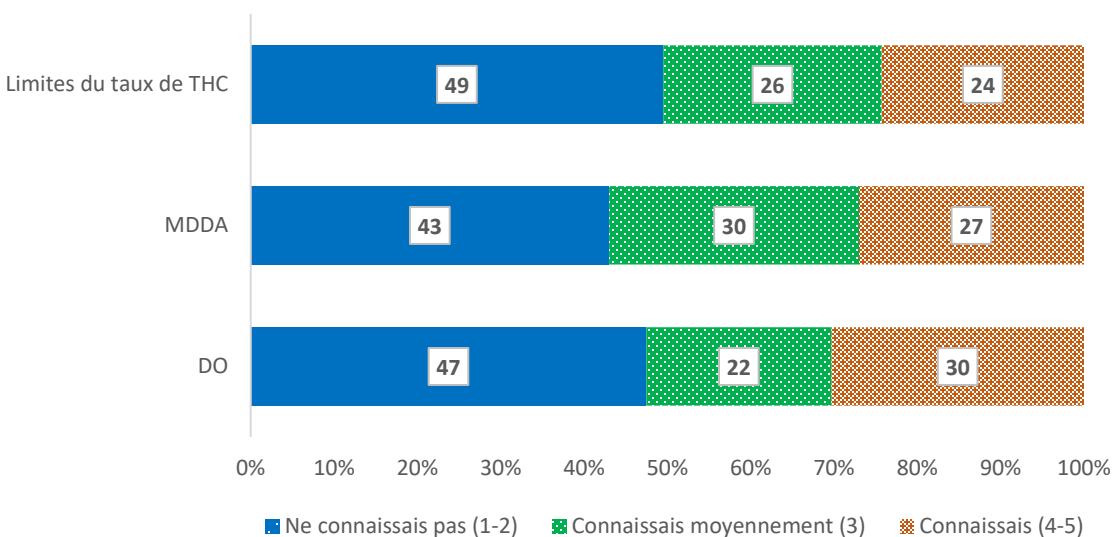
L'objectif ultime de la Loi est de réduire les décès et les blessures causés par les conducteurs avec capacités affaiblies, notamment en réduisant la prévalence des conducteurs avec capacités affaiblies sur les routes canadiennes. Au cours de la période suivant l'adoption de la Loi, on peut s'attendre à ce qu'il y ait une période de faible connaissance des mesures. Il pourrait alors y avoir détection d'un plus grand nombre de conducteurs avec capacités affaiblies en raison de l'accroissement des pouvoirs d'enquête de la police et du fait que l'effet dissuasif des dispositions pourrait bien ne pas s'être concrétisé. Le SNJ de 2021 comportait des questions visant à mieux comprendre la connaissance des mesures déposées en vertu de la Loi (ministère de la Justice, 2021).

Après avoir obtenu une brève description du DOA, 30 % des Canadiens ont affirmé qu'ils étaient au courant que cette mesure avait été déposée en décembre 2018 (Graphique 2). La connaissance du DOA augmentait avec l'âge, les personnes de 65 ans ou plus étaient les moins susceptibles de dire qu'elles

n'étaient pas au courant de cette mesure. La connaissance était plus élevée chez les personnes s'identifiant comme Métis (41 %) que chez les personnes non autochtones (29 %) (ministère de la Justice, 2021).

Graphique 2 - Connaissance autodéclarée des modifications législatives sur la conduite avec capacités affaiblies

Source : Enquête nationale sur la justice, 2021



Les répondants ont dû indiquer si le fait de savoir que la police a le pouvoir d'exiger un échantillon d'haleine lors d'un contrôle routier sans avoir de soupçon qu'une personne a consommé de l'alcool aurait une incidence sur leur décision de conduire après avoir consommé de l'alcool. Un peu plus d'une personne sur trois (35 %) dit que cela ne s'applique pas à leur cas étant donné qu'elle n'a pas de permis ou qu'elle ne conduit pas après avoir consommé de l'alcool. Parmi les 65 % restants, 20 % déclarent que cela aurait une grande incidence et 19 % que cela aurait une incidence moyenne sur leur décision. Les répondants de race noire (41 %) et de l'Asie du Sud et de l'Ouest (35 %) étaient plus susceptibles que les répondants Blancs (18 %) de signaler que cela aurait une grande incidence (ministère de la Justice 2021).

On a demandé aux répondants qui conduisent et qui boivent de l'alcool s'ils étaient préoccupés par la possibilité d'être accusés de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool. Alors que 75 % des personnes affirment ne pas s'inquiéter personnellement, 7 % disent être moyennement inquiets et 17 % déclarent être préoccupés (4 %) ou très préoccupés (14 %). Les répondants de race noire (47 %), de l'Asie du Sud et de l'Ouest (37 %) et de l'Asie de l'Est et du Sud-est (29 %) étaient plus susceptibles d'être préoccupés que celles qui s'identifient comme des personnes de race Blancs (14 %) (ministère de la Justice 2021)

La connaissance par le public des modifications législatives liées à la conduite avec capacités affaiblies par la drogue est semblable à celle qu'il a des changements législatifs relatifs à la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool, 30 % indiquant les connaître. Environ une personne sur quatre affirme connaître les nouvelles dispositions législatives sur le matériel de détection des drogues approuvé (MDDA) et sur les taux de THC (27 % et 24 %, respectivement), 30 % et 26 % affirmant connaître moyennement ces modifications. Près de la moitié des répondants ignorent les modifications apportées (Graphique 2). La connaissance des nouveaux contrôles routiers est plus élevée chez les répondants membres des Premières Nations (35 %) que chez les répondants non autochtones (27 %). On a demandé aux répondants s'ils étaient préoccupés par la possibilité d'être personnellement accusés d'une

infraction liée à la conduite avec capacités affaiblies, dans l'ensemble, 13 % des Canadiens ont affirmé qu'ils le sont. Les répondants du l'Asie de l'Est et du Sud-Est (37 %), les répondants de race noire (34 %) et ceux de l'Asie du Sud et de l'Ouest (31 %) étaient beaucoup plus susceptibles de craindre de faire l'objet d'accusations que les répondants de race blanche (8 %) (ministère de la Justice 2021).

Dans l'ensemble, le public était peu sensibilisé aux modifications législatives relatives à la conduite avec capacités affaiblies prévues dans la Loi. Les données révèlent certaines différences clés entre les peuples autochtones et les groupes racialisés quant aux niveaux de sensibilisation plus élevés, à la probabilité plus élevée que les mesures aient une incidence sur leur décision de conduire avec capacités affaiblies, et aux niveaux plus élevés de crainte d'être accusés d'une infraction de conduite avec capacités affaiblies, comparativement aux répondants de race blanche.

3.4 Exécution et intervention par la police

Afin de contribuer à atteindre un autre objectif de la Loi – celui de créer des gains d'efficacité dans le système – le gouvernement du Canada s'est engagé à offrir davantage de formation aux agents de police pour leur permettre de devenir experts en reconnaissance de drogues (ERD), et a accordé un financement et une formation en vue d'aider les provinces et territoires à assumer le coût d'acquisition du matériel de détection des drogues approuvé (MDDA). Le but de cette technologie et de la formation est de mieux outiller les agents pour détecter et dissuader les conducteurs avec capacités affaiblies par les drogues. En outre, le dépistage obligatoire de l'alcoolémie a été établi, ce qui permet aux agents d'exiger que tout conducteur légalement intercepté fournisse un échantillon d'haleine préliminaire pour détecter la présence d'alcool, sans qu'existe de soupçon raisonnable de la présence d'alcool dans l'organisme du conducteur.

Les données dans la présente section indiquent que des progrès constants ont été réalisés dans l'atteinte des objectifs de formation des agents de police sur la détection des conducteurs avec capacités affaiblies. Il n'y a actuellement pas suffisamment de données disponibles dans le cadre de l'initiative de financement pour évaluer l'utilisation par la police des TNS, de l'ERD, du MDDA et des analyses de sang. Selon l'étude commandée par le ministère de la Justice sur la mise en œuvre par la police du DOA aux fins de la détection des conducteurs avec capacités affaiblies par l'alcool, le DOA constitue un outil efficient et efficace (Beirness 2021).

3.4.1 Formation des agents de police

En 2020, dans le cadre de ses travaux sur la mise en œuvre des dispositions relatives à la conduite avec capacités affaiblies par la drogue, prévues dans la Loi, Sécurité publique Canada a produit le premier rapport annuel sur les tendances, la mise en œuvre et les répercussions des éléments liés aux drogues du régime législatif sur la conduite avec capacités affaiblies par la drogue. La deuxième édition de ce rapport, le *Rapport annuel national sur les données pour documenter les tendances de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue* (Sécurité publique Canada 2021), comprend des statistiques visant à illustrer les progrès du régime de la conduite avec capacités affaiblies du gouvernement fédéral, à partir des données de 2018-2019. L'édition de 2021 du rapport comprend des données relatives aux années civiles 2019 et 2020. Le rapport décrit les progrès réalisés pour atteindre les objectifs de formation établis pour les agents de police.

Dans le cadre de l'initiative de financement, la cible nationale est que 33 %, ou environ 21 000 de tous les agents d'application de la loi de première ligne, aient reçu une formation sur le test normalisé de sobriété (TNS) sur une période de cinq ans. Le TNS est composé d'une batterie de trois tests physiques effectués en bordure de la route pour détecter les conducteurs avec capacités affaiblies par l'alcool ou

la drogue. À la fin de 2020, presque 21 % des agents d'application de la loi de première ligne à travers le pays (approximativement 11 000) avaient reçu une formation sur le TNS, soit environ 60 % de l'objectif quinquennal. Ce pourcentage exclut le Québec où la totalité des agents ont reçu cette formation où 100 % des agents sont formés à la TNS. Parmi les autres provinces et territoires où existent des données, la proportion des agents formés allait de plus de 90 % en Nouvelle-Écosse à 23 % en Saskatchewan.

Le Programme d'expert en reconnaissance de drogues est une procédure systématique et normalisée en 12 étapes utilisée par des agents formés pour reconnaître et évaluer les comportements et les indicateurs physiologiques associés aux sept catégories de drogues différentes : les déprimeurs et les stimulants du système nerveux central, les drogues à inhaler, les anesthésiques dissociatifs, le cannabis, les hallucinogènes et les analgésiques narcotiques. Contrairement au TNS, cette procédure se déroule plus souvent au poste de police afin de recueillir des éléments de preuve relatifs à une infraction de conduite avec capacités affaiblies. En vertu de l'initiative fédérale sur la conduite avec capacités affaiblies par la drogue, les provinces et les territoires ont établi que, d'ici 2025, il y aura 1 250 agents qui auront reçu la formation d'experts en reconnaissance de drogues. Selon les statistiques annuelles du programme national d'ERD de la GRC, en 2020, il y avait 1 077 agents qui avaient reçu cette formation, soit 86 % de l'objectif de 2025. La GRC a également établi un programme de formation sur le matériel de détection des drogues approuvé (MDDA), instauré dans le cadre du régime de 2018 sur la conduite avec capacités affaiblies par la drogue. À la fin de 2020, onze provinces et territoires avaient acheté et déployé du MDDA : Colombie-Britannique (48), Alberta (6), Saskatchewan (30), Manitoba (20), Ontario (178), Nouvelle-Écosse (22), Île-du-Prince-Édouard (3), Terre-Neuve-et-Labrador (21), Nunavut (1), Territoires du Nord-Ouest (2) et Yukon (6).

3.4.2 Utilisation par la police des TSN, ERD, et MDDA

Dans le cadre de l'objectif de l'initiative de financement visant à améliorer la collecte de données relatives à la conduite avec capacités affaiblies par la drogue, des efforts sont en cours pour accroître la collecte et la disponibilité des données sur les interventions policières, telles que l'utilisation du TNS, des ERD, du MDDA et des analyses de sang. Il existe actuellement des données insuffisantes sur l'utilisation du TNS, des ERD et du MDDA pour procéder à des analyses claires. Les données sur les analyses de sang étaient également minimales. Cela indique qu'il faut beaucoup de temps pour procéder aux analyses de sang dans les laboratoires, que l'on estime environ à six mois (Sécurité publique Canada 2021). Selon les données de la GRC, en 2020, 1 389 ERD ont procédé à 5 948 évaluations chez des conducteurs soupçonnés d'avoir capacités affaiblies.

L'achat et l'utilisation de MDDA à travers le Canada sont encore faibles, seulement sept provinces ayant fourni des données sur l'utilisation de ce matériel par les forces de l'ordre en 2020 (Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Nouvelle-Ecosse, Terre-Neuve-et-Labrador et Territoires du Nord-Ouest). Le MDDA a été utilisé 37 fois en Saskatchewan entre et les mois de septembre et de décembre 2020, 29 résultats positifs pour le THC et trois, pour la cocaïne et le THC (Sécurité publique Canada 2021).

3.4.3 Utilisation par la police du DOA

L'un des objectifs du DOA est de réduire la prévalence des conducteurs avec capacités affaiblies sur les routes canadiennes. Il n'existe pas de statistiques nationales sur la mise en oeuvre et l'utilisation du DOA; cependant, Beirness (2021) a recueilli des données du Service de police d'Edmonton (SPE) de 2014 à 2019 sur l'utilisation du dépistage fondé sur des soupçons par rapport au DOA à des points de contrôle de l'alcool par la police (appelés « contrôles routiers »).

Les agents du SPE ont reçu l'ordre d'utiliser le DOA à chaque interaction agent-conducteur à compter du 21 décembre 2018. Le tableau 5 résume les résultats de l'analyse. Le tableau établit une comparaison entre les données obtenues lors des contrôles routiers au cours des trois années antérieures à l'introduction du DOA (2014-2018) et celles de l'année qui a suivi (2019) (ce qui comprend cinq contrôles routiers qui ont eu lieu en 2018 après l'introduction du DOA). Les données révèlent que les agents utilisant le dépistage fondé sur des soupçons ont administré à 12 % des conducteurs des tests à l'aide d'un APA au cours de la période avant l'introduction du DOA. Ce pourcentage est passé à 99 % lorsque le système DOA a été adopté. Ces données révèlent que la puissance de la DOA a permis d'obtenir de bons résultats en permettant de tester pratiquement chaque conducteur intercepté, et que le nombre de véhicules interceptés à chaque opération de contrôle routier n'a pas changé entre la période antérieure ou postérieure à l'introduction du DOA (en moyenne 299 par rapport à 301 véhicules interceptés). Ce qui indique que le temps requis pour le dépistage de l'alcool chez pratiquement tous les conducteurs n'a pas eu d'incidence sur le nombre de véhicules interceptés. Par ailleurs, le temps requis pour le DOA s'est avéré minime lorsqu'un conducteur n'était pas détenu, soit une période allant de 30 à 95 secondes, y compris le test à l'aide d'un ADA (Beirness 2021).

Tableau 5 - Comparaison des statistiques d'arrêts de contrôle du Service de police d'Edmonton avant et après le DOA, 2014-2019

	ASD/véhicule contrôlé	Total des mesures d'exécution prises ¹	Actions coercitives/véhicule contrôlé	Mesures d'exécution/opération de contrôle	Arrestations suspendues/Total des véhicules contrôlés
Pré-DOA (2014-2018)	12%	1,535	3%	10	0.3%
Post-DOA (2019)	99%	530	4%	13	0.3%

¹ Les mesures d'application comprennent : des arrestations, des suspensions immédiates sur le bord de la route et des suspensions graduelles du permis de conduire.

Source : Beirness (2021)

Afin d'examiner l'incidence du DOA sur les mesures d'exécution au cours des périodes antérieure et postérieure à l'introduction du DOA, le tableau 5 indique le nombre de mesures d'exécution à la fois en pourcentage du nombre de véhicules interceptés, et en proportion du nombre de contrôles routiers. En ce qui a trait aux mesures d'exécution en pourcentage du nombre de véhicules interceptés, au cours de la période antérieure à l'introduction du DOA, des mesures d'exécution ont été prises à l'égard de 3 % des véhicules interceptés, par rapport à 4 % pour les véhicules interceptés après l'introduction du DOA. En ce qui concerne les mesures d'exécution en proportion du nombre de contrôles routiers, au cours de la période antérieure à l'introduction du DOA, dix mesures d'exécution avaient été prises par contrôle routier, par rapport 13 par contrôle routier après l'adoption du DOA. Les deux indicateurs révèlent un accroissement de 33 % de la prise de mesures d'exécution entre la période antérieure (2014-2018) et postérieure (2019) à l'introduction du DOA. Ce qui porte à croire que le DOA est [TRADUCTION] « considérablement plus efficace dans la détection des conducteurs avec capacités affaiblies que le dépistage fondé sur des soupçons » (Beirness 2021 : 8). Par ailleurs, Beirness a utilisé les données du tableau 5 pour faire une estimation du nombre de mesures d'exécution qui auraient pu être prises ou qui ne l'auraient pas été au cours de la période antérieure ou postérieure à l'introduction du DOA. Selon Beirness, si le DOA n'avait été utilisé lors des contrôles routiers en 2019, il y a 143 conducteurs avec capacités affaiblies qui n'auraient probablement pas été détectés. De même, si le DOA avait été utilisé

entre 2014 et 2018, un nombre estimatif de 532 conducteurs additionnels auraient fait l'objet de mesures d'exécution.

Selon les données du SPE, la DOA a permis d'accroître à la fois l'efficacité et l'efficacé de la police dans la détéction des conducteurs ayant consommé de l'alcool. Bien que les données du SPE ne soient pas nécessairement indicatives de l'incidence du DOA à l'échelle nationale, elles présentent un portrait encourageant des avantages potentiels du DOA. Il faudra procéder à d'autres recherches pour effectuer une comparaison entre les résultats du SPE et ceux d'autres services de police à travers le Canada.

3.5 Statistiques relatives aux affaires déclarées par la police

La Loi comprenait des réformes qui visaient à aider les policiers à mieux dépister les conducteurs avec capacités affaiblies par l'alcool et les drogues. Le Programme de déclaration uniforme de la criminalité (DUC) de Statistique Canada fournit des données nationales sur les affaires criminelles, qui font état des crimes signalés qui ont été confirmés par la police. Les données sont disponibles pour 2019 et 2020, les deux premières années après l'entrée en vigueur de la loi. Les données dont il est fait état dans cette section sont principalement tirées de l'article Juristat de Statistique Canada, commandé par Justice Canada, intitulé : *La conduite avec les facultés affaiblies au Canada, 2019*, publié en juillet 2021 (Perreault 2021)⁴. Des données sur l'année 2020 sont également fournies lorsqu'elles sont disponibles (Moreau 2021). Les données de 2020 devraient être interprétées dans le contexte de la COVID-19 et des restrictions en matière de santé publique qui ont donné lieu à des changements fondamentaux dans le fonctionnement de la société (p. ex., la consommation d'alcool/de drogues et le comportement des conducteurs). La pandémie a également eu des répercussions dans la façon dont la police intervient dans les affaires de conduite avec capacités affaiblies (p. ex., en raison des exigences relatives au port du masque et à la distanciation physique).

Les données affichent une augmentation des taux de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool et la drogue, déclarés par la police en 2019. Ce qui laisse entendre que les pouvoirs d'enquête que la Loi a conférés à la police peut avoir donné lieu à la détéction d'un plus grand nombre de conducteurs avec capacités affaiblies au cours de la première année après l'entrée en vigueur de la Loi. Les données de 2020 révèlent une diminution des affaires de conduite avec capacités affaiblies, soit 8 200 affaires de moins qu'en 2019 (Moreau 2021). Il faudrait obtenir d'autres années de données pour évaluer les tendances après l'adoption de la Loi et la question de savoir s'il existe d'autres facteurs contributifs.

3.5.1 Affaires de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool et les drogues déclarées par la police

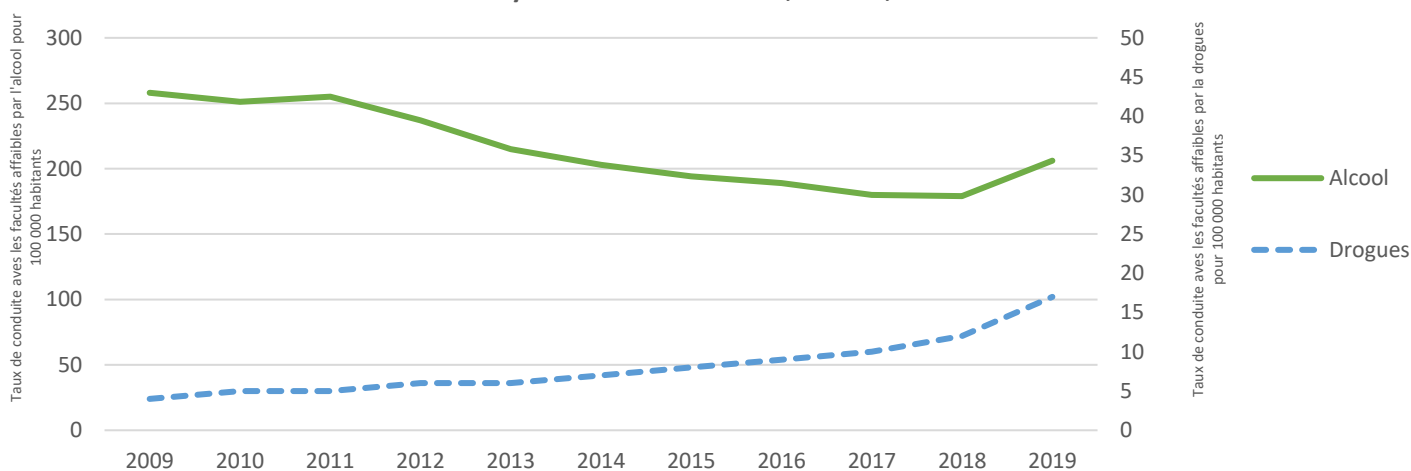
Au cours de la première année après la mise en œuvre de la Loi, il y a eu une augmentation des taux d'affaires de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool et les drogues (graphique 3). En 2019, les services de police ont déclaré un total de 85 673 affaires de conduite avec capacités affaiblies, soit le nombre le plus élevé enregistré depuis 2011. Ce qui représente un taux de 228 affaires pour 100 000 habitants, en hausse de 19 % par rapport à l'année 2018, et de 21 % par rapport au creux atteint en 2017. Il est possible que la hausse observée en 2019 soit en partie attribuable à une meilleure détéction par la police à la suite des modifications de la Loi. En 2020, la police a déclaré un peu plus de 77 600 affaires de conduite avec capacités affaiblies, soit 8 200 affaires de moins que l'année précédente. La majorité de ces affaires (79 %) mettait en cause l'alcool, et les drogues, dans 10 %

⁴ Les statistiques sur les crimes déclarés par la police présentées dans le présent rapport pourraient être légèrement différentes de celles d'autres rapports ou tableaux, car Statistique Canada met à jour les données de l'année précédente chaque fois que de nouvelles statistiques sont publiées.

des affaires, et une combinaison d'alcool et de drogues dans 9 % des affaires. Au cours des dernières années, il y a eu une augmentation des affaires dans lesquelles des drogues étaient en cause ou des affaires dans lesquelles une combinaison d'alcool et de drogues était en cause (Moreau 2021).

En 2019, la police a déclaré 6 453 affaires de conduite avec capacités affaiblies par la drogue, ce qui s'est traduit par un taux de 17 affaires pour 100 000 habitants. Bien que ces affaires ne représentent que 8 % de l'ensemble des affaires de conduite avec capacités affaiblies, le taux a progressé de 43 % par rapport à l'année précédente et était quatre fois plus élevé que le taux enregistré en 2009 (4,3 affaires pour 100 000 habitants). Le taux d'infractions de conduite avec capacités affaiblies par la drogue a continué d'augmenter en 2020, soit une augmentation de 15 % par rapport à l'année précédente (un total de 7 510 affaires en 2020) (Moreau 2021). En 2019, il y a eu 40 affaires de conduite avec capacités affaiblies par la drogue causant la mort ou des lésions corporelles; ce nombre est demeuré stable en 2020 et l'avait été au cours des trois années précédentes. Cependant, il était le double de ce qui était déclaré il y a une décennie (Perreault 2021 : Statistique Canada).

Graphique 3 - Taux d'affaires de conduite avec les facultés affaiblies déclarées par la police, selon la substance ayant affaibli les facultés, Canada, 2009 à 2019



Note :

- Aux fins d'analyse des tendances, les infractions de conduite avec capacités affaiblies par une combinaison d'alcool et de drogues sont comprises dans cette catégorie puisque ces infractions étaient plus susceptibles d'être consignées comme telles avant la mise en place en 2018 de catégories spécifiques à la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool et les drogues. La catégorie de conduite avec capacités affaiblies par la drogue comprend les infractions de moindre concentration dans le sang.
- Les différentes façons dont les services de police traitent les délits peuvent avoir une incidence sur les statistiques déclarées par la police. Les chiffres sont fondés sur l'infraction la plus grave dans l'affaire. Une affaire peut comprendre plus d'un délit de la route prévu au *Code criminel*. Exclut les affaires de conduite avec capacités affaiblies par une substance non précisée.

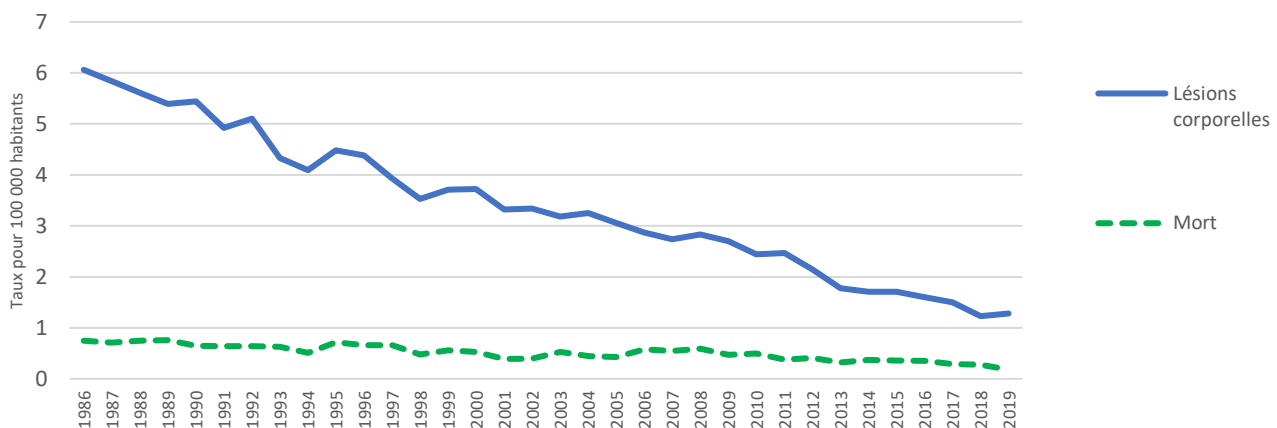
Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique et de la sécurité des collectivités, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

En 2019, le taux d'incidents de conduite avec capacités affaiblies par une combinaison d'alcool et de drogues était de 12 pour 100 000 habitants. Les nouvelles infractions prévues dans la Loi - qui comportaient des limites *per se* pour certaines drogues (alinéas 320.14(1b), c) et d)) - ont été rarement utilisées par la police en 2019 pour porter ou recommander des accusations. En 2020, le nombre d'incidents impliquant une combinaison d'alcool et de drogues a continué de grimper, soit une hausse de 59 % par rapport à l'année précédente, passant de 4 479 à 7 105 incidents (Moreau 2021).

3.5.2 Incidents de conduite avec capacités affaiblies ayant causé des lésions corporelles ou la mort, déclarés par la police

Les incidents de conduite avec capacités affaiblies ayant causé des lésions corporelles ou la mort sont plus susceptibles d'être signalés à la police en raison du caractère grave de ces infractions. En 2019, il y a eu 66 incidents de conduite avec capacités affaiblies ayant causé la mort, ce nombre est demeuré constant en 2020, par rapport à 105 l'année précédente, et il s'agit du nombre le plus faible enregistré depuis que des données comparables ont commencé à être recueillies en 1986. Le taux d'incidents de conduite avec capacités affaiblies causant des lésions corporelles a également connu une baisse au fil du temps, soit un taux de 1,28 incident pour 100 000 habitants en 2019, soit la moitié de ce qu'il était dix ans plus tôt et près de cinq fois moins que ce qu'il était en 1986 (6,06 incidents pour 100 000 habitants) (Graphique 4). En 2020, ce taux a connu une diminution pour passer à 1,13 incident pour 100 000 habitants, ce qui pourrait être attribuable à la pandémie de COVID-19 (Statistique Canada).

Graphique 4 - Taux d'affaires de conduite avec les facultés affaiblies ayant causé la mort ou des lésions corporelles, déclarées par la police, Canada, 1986 à 2019



Note : Les différentes façons dont les services de police traitent les délits peuvent avoir une incidence sur les statistiques déclarées par la police. Les chiffres sont fondés sur l'infraction la plus grave dans l'affaire. Une affaire peut comprendre plus d'un délit de la route prévu au *Code criminel*.

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique et de la sécurité des collectivités, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

3.5.3 Nombre et proportion d'incidents de conduite avec capacités affaiblies classés par mise en accusation

En 2018, Statistique Canada a mis à jour la définition d' « affaire criminelle fondée » et d' « affaire criminelle non fondée » dans les statistiques déclarées par la police. Les définitions reflètent une approche de déclaration des crimes davantage axée sur la victime et incluent plus d'affaires pour lesquelles il n'existe aucune preuve crédible confirmant que l'affaire *n'a pas* eu lieu et celle qui sont fondées sur des rapports fournis par une tierce partie (p. ex. un usager de la route signalant un conducteur ayant potentiellement capacités affaiblies). Ce changement, même s'il est mis en œuvre graduellement par la police, a probablement donné lieu à un accroissement du nombre d'incidents de conduite avec capacités affaiblies.

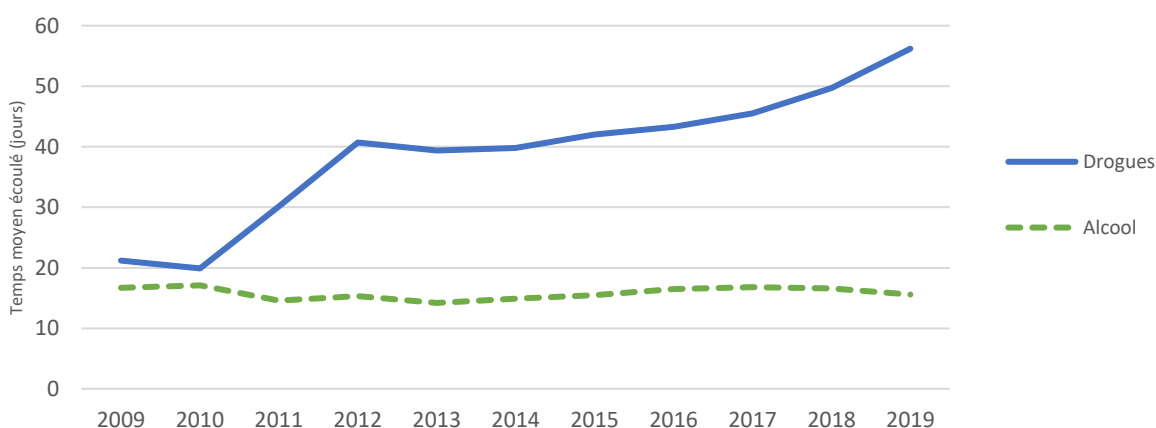
En 2019, 56 % des incidents de conduite avec capacités affaiblies déclarés par la police ont été classés par mise accusation, environ 10 % ont été classés sans mise en accusation (c.-à-d. affaires sous enquête, preuves insuffisantes, refus de collaborer par la victime ou le plaignant). Au cours de la

même période, 49 % des affaires de conduite avec capacités affaiblies ont été classées par mise en accusation, 46 % des affaires ne l'avaient pas été et 5 % ont été classées sans mise en accusation. La proportion d'affaires classées par mise en accusation a diminué entre 2009 et 2019, tendance observée tant pour la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool que pour la conduite avec capacités affaiblies par la drogue. Cette baisse s'explique surtout par une hausse de la proportion des affaires non classées, qui, entre 2018 et 2019, est passée de 22 % à 33 % des affaires de conduite avec capacités affaiblies déclarées par la police. La grande majorité d'entre elles n'avaient pu être classées en raison de preuves insuffisantes. Les modifications apportées aux définitions d'affaires criminelles fondées et non fondées pourraient avoir mené à une hausse d'affaires non classées.

3.5.4 Temps de classement des affaires de conduite avec capacités affaiblies

En plus d'être moins susceptibles d'être classées par mise en accusation, les affaires de conduite avec capacités affaiblies par la drogue sont plus susceptibles de prendre un certain temps à classer. En 2019, 59 % des affaires de conduite avec capacités affaiblies par la drogue ont été classées en un jour ou moins, par rapport à un taux de 76 % pour les affaires de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool, et à 84 % pour les affaires de conduite avec capacités affaiblies par une combinaison de drogues et d'alcool. Le temps moyen requis pour classer une affaire de conduite avec capacités affaiblies par la drogue a presque triplé depuis 2009 (le pourcentage d'affaires qui nécessitaient au moins 180 jours à classer est passé de 10 à 29 %), alors qu'il demeurait presque inchangé pour la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool (Graphique 5). Comme il a été indiqué, il faut beaucoup de temps pour procéder aux analyses de sang dans les laboratoires, soit une durée estimative d'environ six mois. Par conséquent, les retards en laboratoire auraient une plus grande incidence sur les accusations relatives à la conduite avec capacités affaiblies par la drogue que celles relatives à la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool parce que les analyses de laboratoire ne sont pas aussi fréquemment utilisées dans ce dernier cas.

Graphique 5 - Temps moyen écoulé entre le moment où l'affaire de conduite avec les facultés affaiblies a été portée à l'attention de la police et le moment où l'affaire a été classée, selon la substance ayant affaibli les facultés, Canada, 2009 à 2019



Note : Comprend les affaires ayant été classées avec ou sans mise en accusation. Exclut les affaires de conduite avec capacités affaiblies par une substance non précisée. Les différentes façons dont les services de police traitent les délits peuvent avoir une incidence sur les statistiques déclarées par la police. Les chiffres sont fondés sur l'infraction la plus grave dans l'affaire. Une affaire peut comprendre plus d'un délit de la route prévu au *Code criminel*. La catégorie alcool comprend les affaires de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool ou par une combinaison d'alcool et de drogues.

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique et de la sécurité des collectivités, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

3.6 Statistiques judiciaires

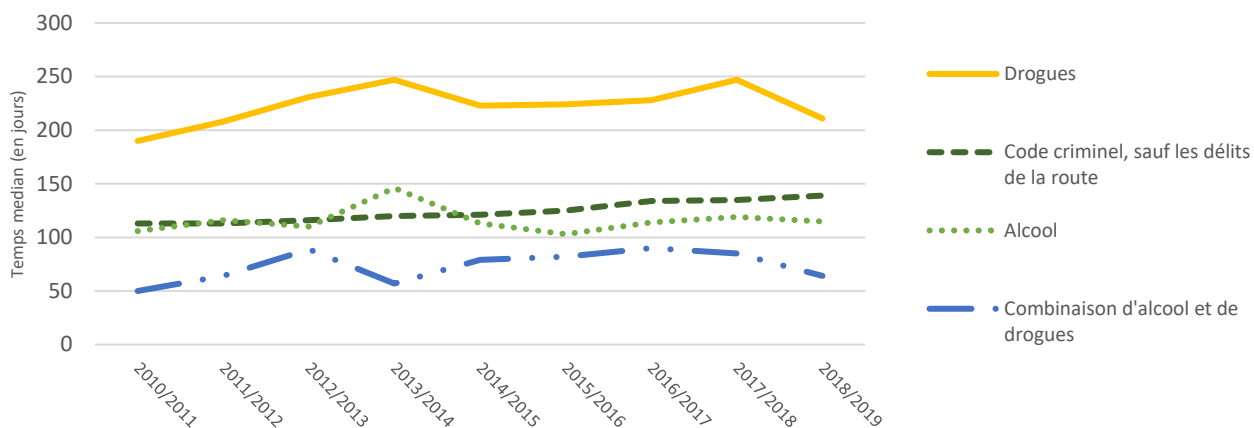
Les dispositions sur la conduite avec capacités affaiblies sont celles qui font l'objet du plus grand nombre de litiges dans le *Code criminel*. En conséquence, les mesures édictées visaient à créer des gains d'efficacité dans le système de justice pénale et à faciliter les poursuites, ce qui a permis d'accélérer les procès. L'Enquête intégrée sur les tribunaux de juridiction criminelle (EITJC) de Statistique Canada fournit des données nationales sur les comparutions, les accusations et les affaires devant les tribunaux pour adultes et les tribunaux pour adolescents. À l'heure actuelle, les données de l'EITJC existent pour l'exercice 2018-2019, ce qui signifie qu'il y aurait peu de cas soumis à la loi qui seraient parvenus jusqu'aux tribunaux. Les données actuellement disponibles ne permettent pas de procéder à une évaluation des répercussions de la Loi sur l'efficacité des tribunaux; cependant, elles constituent une base de référence pour toute comparaison pour les années à venir. Toutes les données dans cette section sont tirées de l'article de Juristat intitulé : *La conduite avec les facultés affaiblies au Canada, 2019* (Perreault 2021). Dans cette section, les infractions de conduite avec capacités affaiblies comprennent la conduite avec capacités affaiblies, le refus d'obtempérer, la conduite avec capacités affaiblies causant des lésions corporelles et la conduite avec capacités affaiblies causant la mort.

3.6.1 Délais de traitement

En 2018-2019, la conduite avec capacités affaiblies était la deuxième infraction la plus souvent traitée par les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes au Canada. Le délai de traitement de ces dossiers était également plus susceptible de dépasser le plafond présumé imposé pour les tribunaux de juridiction criminelle. Selon le graphique 6, le temps médian de traitement d'une affaire de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool est demeuré relativement stable au cours des trois dernières années, soit une médiane de 115 jours en 2018-2019. Le temps médian de traitement des affaires de conduite avec capacités affaiblies par la drogue est presque deux fois plus élevé que celui des affaires de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool (211 jours par rapport à 115 jours). Malgré tout, en 2018-2019, le temps médian de traitement des affaires de conduite avec capacités affaiblies par la drogue a diminué de 14 % pour la première fois en quatre ans (passant de 247 à 211 jours).

En 2018-2019, les affaires de conduite avec capacités affaiblies par la drogue ont nécessité en moyenne 7,8 comparutions pour être menées à terme, ce qui est plus élevé que pour les affaires de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool, qui ont nécessité 5,5 comparutions. Ces moyennes sont demeurées constantes au cours de la dernière décennie. Lorsque l'on examine les affaires de conduite avec capacités affaiblies par une combinaison d'alcool et de drogues, ces affaires ont pris un temps médian de traitement de 64 jours, soit une baisse de 25 % par rapport à l'année précédente.

Graphique 6 - Temps médian de traitement des cas de conduite avec les facultés affaiblies par les tribunaux de juridiction criminelle, selon la substance ayant affaibli les facultés, Canada, 2010-2011 à 2018-2019



Note : Comprend les causes ayant été réglées. Une cause comprend une ou plusieurs accusations portées contre une personne qui ont été traitées en même temps et qui ont fait l'objet d'une décision finale. Comprend les causes où la conduite avec capacités affaiblies était l'infraction la plus grave. Les données excluent les affaires où la police a indiqué qu'une substance non précisée était à l'origine des capacités affaiblies. Avant 2019, le Programme de déclaration uniforme de la criminalité ne comprenait pas de code pour la conduite avec capacités affaiblies par une combinaison d'alcool et de drogues. Cependant, la police peut fournir jusqu'à quatre codes d'infraction. Ainsi, les affaires pour lesquelles la police avait fourni un code d'infraction de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool et un autre de conduite avec capacités affaiblies par la drogue ont été classés dans la catégorie « combinaison d'alcool et des drogues ». Les données excluent les renseignements provenant des cours supérieures de l'Île-du-Prince-Édouard (années précédant 2018-2019), du Québec, de l'Ontario, du Manitoba et de la Saskatchewan et des cours municipales du Québec en raison de la non-disponibilité des données.

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique et de la sécurité des collectivités, Programme de déclaration uniforme de la criminalité et Enquête intégrée sur les tribunaux de juridiction criminelle (fichier combiné).

Le traitement des affaires de conduite avec capacités affaiblies par la drogue a pris plus de temps devant les tribunaux; cependant, 62 % de ces affaires ne comportaient qu'une seule accusation, comparativement à celles de capacités affaiblies par l'alcool qui donnent le plus souvent lieu à deux accusations. Plus précisément, les affaires de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool mènent le plus souvent à des accusations en vertu d'un article du *Code criminel* portant sur la conduite avec capacités affaiblies de façon générale, et de l'article qui prévoit la limite *per se* pour l'alcool. Les affaires de conduite avec capacités affaiblies par la drogue ne donnent habituellement lieu qu'à des accusations sur le fondement de l'article général; toutefois, jusqu'en 2018, il n'existait pas d'autre accusation pour la conduite avec la conduite avec capacités affaiblies par la drogue.

3.6.2 Décisions des tribunaux et détermination de la peine

Les affaires de conduite avec capacités affaiblies par la drogue sont moins susceptibles de se solder par un verdict de culpabilité, ce qui reflète probablement la plus grande complexité de ces affaires par rapport de celles de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool. Pendant la période allant de 2010-2011 à 2018-2019, environ 82 % des causes de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool ont abouti à un verdict de culpabilité, comparativement à 64 % des causes de conduite avec capacités affaiblies par la drogue. Par ailleurs, on observe cet écart même lorsqu'on ne tient compte que des affaires dans lesquelles un plaidoyer de non-culpabilité a été enregistré. Parmi ces affaires, 41 % de celles relatives à l'alcool se sont soldées par un verdict de culpabilité, comparativement à 30 % des affaires relatives à la drogue. Plus particulièrement, la proportion d'affaires de conduite avec capacités

affaiblies par la drogue ayant abouti à un verdict de culpabilité a augmenté au fil du temps, allant de 64 % en 2010-2011 à 70 % en 2018-2019.

Les peines les plus souvent infligées dans les affaires de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool et la drogues étaient des amendes et des ordonnances de saisie ou d'interdiction (dans environ neuf affaires sur dix). Ce qui correspond aux peines minimales prévues pour ces infractions, en l'occurrence une amende de 1 000 \$ et une interdiction de conduire pendant une période d'un an. Moins de 10 % des affaires de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool ou la drogue se sont soldées par une peine d'emprisonnement. Ce pourcentage était légèrement plus élevé (11 %) pour les affaires comportant une combinaison d'alcool et de drogues.

3.7 Caractéristiques des personnes qui conduisent après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue - et expériences vécues lors des contrôles routiers

L'un des objectifs de l'examen des dispositions législatives est d'évaluer si « la mise en œuvre et l'application des dispositions édictées [ont entraîné] un traitement différent de tout groupe de personnes fondé sur un motif de distinction illicite ». Comme il a été indiqué précédemment, des travaux sont en cours pour élargir les statistiques déclarées par la police afin de les ventiler par groupes autochtones et ethnoculturels en vue de mieux évaluer l'incidence des changements de nature politique et législative sur les différents groupes. Puisque ces données ne sont pas encore disponibles, les statistiques actuelles déclarées par la police et certaines enquêtes nationales (c.-à-d. l'Enquête nationale sur le cannabis et l'Enquête canadienne sur le cannabis) ne fournissent que des données sur le sexe et l'âge des conducteurs qui consomment de l'alcool ou des drogues avant de prendre le volant. Le Sondage national sur la justice (SNJ) de 2021 comportait un sur-échantillonnage de peuples autochtones et de répondants racialisés afin d'évaluer si différents groupes étaient touchés de manière disproportionnée par l'application de la loi. Le projet comportait également la réalisation d'un petit nombre d'entrevues afin de mieux comprendre les expériences vécues par les Autochtones et les groupes ethnoculturels dans le contexte des contrôles routiers effectués par la police.

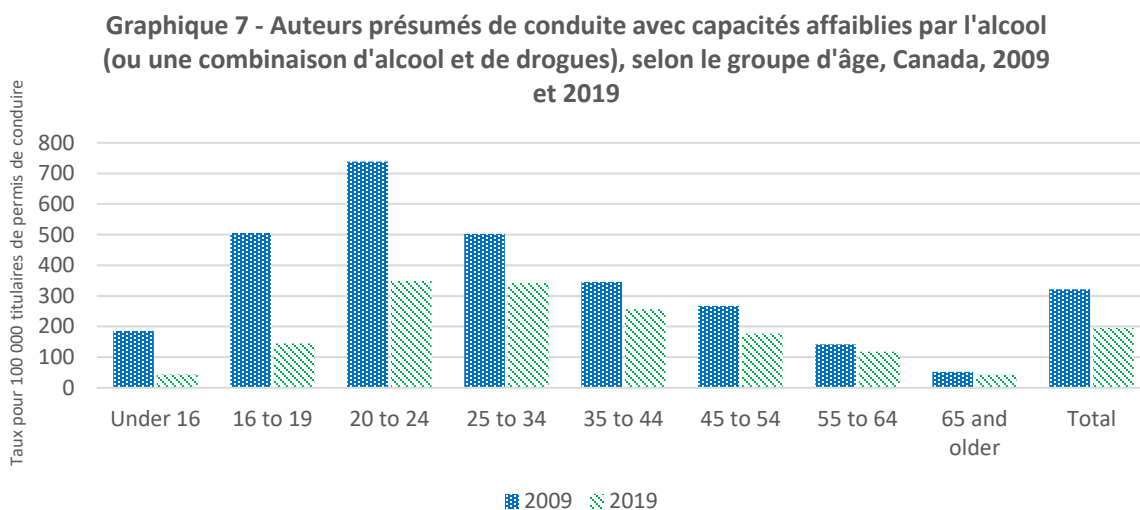
Les résultats révèlent que les peuples autochtones et les groupes racialisés sont plus susceptibles de craindre d'être accusés d'une infraction de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool ou la drogue, même s'ils ont des taux similaires ou inférieurs de comportements autodéclarés de conduite avec capacités affaiblies. L'étude a également indiqué que les Autochtones étaient plus susceptibles de faire l'objet d'un contrôle routier que les personnes de race blanche (ministère de la Justice 2021). Ces données ne fournissent pas de conclusions définitives sur l'incidence des dispositions législatives; cependant, elles constituent une évaluation initiale qui nécessitera des recherches supplémentaires pour confirmer et comprendre.

3.7.1 Statistiques déclarées par la police sur les caractéristiques des conducteurs accusés dans des affaires de conduite avec capacités affaiblies

Selon les données de la DUC (Perreault 2021), les conducteurs avec capacités affaiblies au Canada sont principalement des hommes et de jeunes adultes. En 2019, les hommes représentaient 77 % des personnes inculpées de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool ou par une combinaison d'alcool et de drogues. Cette proportion a diminué au fil des ans, passant de 92 % en 1986 à 84 % en 2009. Cette tendance est également observable pour les conducteurs avec capacités affaiblies par la drogue : en 2019, 77 % des personnes inculpées d'une infraction de conduite avec capacités affaiblies par la drogue étaient des hommes, par rapport à 81 % en 2009.

Les personnes dans le groupe d'âge de 20 à 34 ans sont celles qui sont le plus souvent accusées de conduite avec capacités affaiblies; ces personnes représentaient 44 % des conducteurs accusés de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool ou par une combinaison d'alcool et de drogues, ainsi que 25 % des titulaires de permis en 2019. Ce groupe d'âge représentait aussi la proportion la plus élevée des accusations relatives à la conduite avec capacités affaiblies par la drogue, 44 % de ces accusations ayant été portées contre des personnes dans le groupe des 20 à 34 ans.

C'est chez les conducteurs les plus jeunes que les plus fortes baisses d'affaires de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool ou une combinaison d'alcool et de drogues ont été observées depuis 2009 (Graphique 7). Cette baisse a été de 71 % chez les titulaires de permis âgés de moins de 20 ans et de 53 % pour ceux âgés de 20 à 24 ans (par rapport à une réduction globale de 39 %).



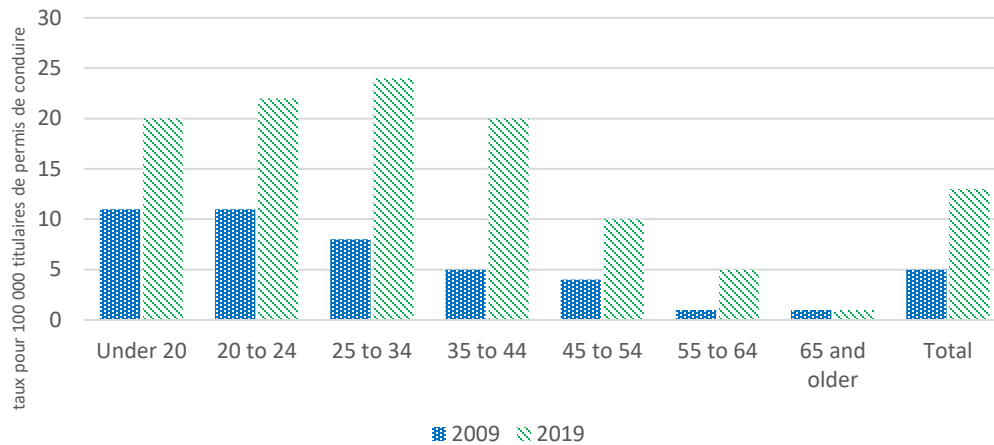
Note : Les différentes façons dont les services de police traitent les délits peuvent avoir une incidence sur les statistiques déclarées par la police. Les chiffres sont fondés sur l'infraction la plus grave dans l'affaire. Une affaire peut comprendre plus d'un délit de la route prévu au *Code criminel*. Les données sur les titulaires de permis de conduire sont tirées du rapport Statistiques sur les collisions de la route au Canada (2009 et 2018) publié par Transports Canada. En raison de l'indisponibilité des données sur le nombre de titulaires de permis de conduire en 2019 au moment de rédiger le présent rapport, les taux de 2019 sont fondés sur le nombre de titulaires de permis de conduire enregistré en 2018. Comprend les auteurs présumés âgés de 12 à 89 ans.

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique et de la sécurité des collectivités, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

Par contre, entre 2009 et 2019, le taux de conduite avec capacités affaiblies par la drogue a doublé chez les conducteurs de 20 à 24 ans (passant de 11 à 22 affaires par 100 000 habitants), et a triplé chez ceux de 25 à 34 ans (passant de 8 à 24 incidents pour 100 000 habitants) (Graphique 8). Ce taux a le plus augmenté chez les conducteurs âgés de 35 à 44 ans (une hausse de 281 %) et chez ceux âgés de 55 à 64 ans (une hausse de 292 %), la plus faible augmentation a été notée chez les conducteurs âgés de moins de 20 ans (une hausse de 90 %). Pour les personnes âgées de moins de 20 ans, la diminution la plus faible peut être attribuable aux politiques provinciales qui ont élargi les politiques de tolérance zéro pour l'alcool avant de prendre le volant afin d'inclure la consommation de drogues. Au moment de la légalisation du cannabis en 2018, il y avait eu aussi d'importantes campagnes de sensibilisation dans les écoles secondaires⁵.

⁵ <https://www.publicsafety.gc.ca/cnt/rsrscs/pblctns/2020-did-fad/2020-did-fad-en.pdf>

Graphique 8 - Auteurs présumés de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue, par groupe d'âge, Canada, 2009 et 2019



Les différentes façons dont les services de police traitent les délits peuvent avoir une incidence sur les statistiques déclarées par la police. Les chiffres sont fondés sur l'infraction la plus grave de dans l'affaire. Une affaire peut comprendre plus d'un délit de la route prévu au *Code criminel*. Le nombre d'auteurs présumés âgés de moins de 16 ans était trop faible pour pouvoir être publié. Les données sur les titulaires de permis de conduire sont tirées du rapport Statistiques sur les collisions de la route au Canada, (2009 et 2018), publié par Transports Canada. En raison de l'indisponibilité des données sur le nombre de titulaires de permis de conduire en 2019, les taux de 2019 sont fondés sur le nombre de titulaires de permis de conduire enregistré en 2018. Exclut les affaires de conduite avec les facultés affaiblies par une combinaison d'alcool et de drogues. Comprend les accusés auteurs présumés âgés de 12 à 89 ans.

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique et de la sécurité des collectivités communautaire, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

3.7.2 Caractéristiques des personnes ayant conduit un véhicule après avoir consommé de l'alcool

Les conclusions du SNJ de 2021 concordent avec les statistiques déclarées par la police, indiquant que la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool est plus répandue chez les hommes jeunes. Selon ce sondage, l'incidence de la conduite dans les deux heures suivant la consommation d'alcool est plus élevée chez les hommes (33 %) que chez les femmes (20 %), et était la plus élevée chez les personnes âgées entre 35 et 44 ans (33 %). Selon les conclusions, l'incidence de la conduite dans les deux heures suivant la consommation d'alcool est inférieure chez les répondants des Premières Nations (16 %) que chez les répondants non autochtones (27 %). De plus, les répondants qui s'identifient comme des Asiatiques de l'Est ou du Sud-Est, comme des Noirs (10 %) et comme des Asiatiques du Sud ou de l'Ouest (16 %) étaient beaucoup moins susceptibles que les Blancs (30 %) de déclarer avoir conduit dans les deux heures suivant la consommation d'alcool.

3.7.3 Caractéristiques des personnes ayant conduit un véhicule après avoir consommé du cannabis en combinaison avec de l'alcool ou d'autres drogues

Les hommes sont plus susceptibles que les femmes de déclarer avoir conduit dans les deux heures suivant une consommation combinée d'alcool et de cannabis (21 % contre 11 %). L'incidence est la plus élevée chez les personnes qui ont des études collégiales (24 %) et plus faible chez celles qui ont fait des études universitaires (17 %) ou secondaires (11 %). Les personnes qui ont antérieurement été arrêtées ou accusées d'un crime sont plus susceptibles d'avoir conduit dans les deux heures suivant la consommation de cannabis (23 %) que d'autres personnes ayant été impliquées autrement dans le système de justice pénale (par ex., à titre de victime ou de témoin) (5 à 12 %), ou qui n'y ont pas été impliqués (6 %). Il n'existe pas de différence statistiquement significative entre les Autochtones et les

groupes racialisés en ce qui concerne la consommation de cannabis avant de prendre le volant (ministère de la Justice du Canada 2021).

L'ECC de 2020 a également conclu que la conduite dans les deux heures après avoir fumé ou vapoté du cannabis ou dans les quatre heures après avoir ingéré un produit du cannabis est plus répandue chez les hommes (28 % pour les hommes par rapport à 15 % pour les femmes), les personnes âgées entre 20 et 24 ans (22 %) et les personnes âgées de 25 ans et plus (23 %) (Santé Canada 2020a). Selon les données de l'ENC, en 2019, les hommes étaient plus susceptibles que les femmes de déclarer avoir conduit dans les deux heures suivant la consommation de cannabis (16 % contre 9 % respectivement). La proportion de personnes qui ont déclaré avoir conduit dans les deux heures était aussi cinq fois plus élevée chez les conducteurs qui ont déclaré avoir consommé du cannabis tous les jours ou presque tous les jours que chez les conducteurs qui ont déclaré ne pas consommer tous les jours ou presque tous les jours (p. ex., 29 % par rapport à 5 % respectivement en 2019). L'enquête n'a également révélé aucun changement en ce qui concerne le groupe d'âge des personnes qui ont déclaré avoir conduit dans les deux heures suivant la consommation de cannabis, que ce soit avant ou après la légalisation (Rotermann 2020).

Une étude de 2020 du Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances a examiné les caractéristiques des conducteurs avec capacités affaiblies par la drogue et les circonstances des collisions dans lesquelles ils ont été impliqués. L'étude a utilisé les données et les enquêtes autodéclarées sur les conducteurs arrêtés pour la conduite avec capacités affaiblies par la drogue. L'auteur note que la recherche visant à repérer les personnes à risque de conduite avec capacités affaiblies par la drogue n'est toujours pas équivalente à celle sur les conducteurs sous l'influence de l'alcool. Même s'il peut exister un recoupement entre les caractéristiques et la motivation des personnes qui conduisent avec capacités affaiblies par la drogue, il faut procéder à des recherches supplémentaires pour tirer des conclusions et établir des façons de gérer ces comportements. Ce sont les jeunes conducteurs qui ont été impliqués le plus souvent; cependant, il y a une gamme d'autres facteurs qui ont eu une incidence selon la substance utilisée. Les conducteurs avec capacités affaiblies par la drogue ont tendance à se livrer à des comportements à risque, comme le tabagisme, la consommation d'autres drogues et le fait d'être passager d'un conducteur qui a consommé de l'alcool ou des drogues (Beirness 2020).

3.8 Expériences des Autochtones et des groupes racialisés lors des contrôles routiers

Les données du SNJ ont été recueillies entre le 1^{er} février et le 5 mars 2021, et des entretiens de nature qualitative ont été réalisés en mars. L'échantillon se composait de 3 211 Canadiennes et Canadiens, âgés de 18 ans et plus, et comportait un suréchantillon de groupes autochtones et racialisés. Il est possible de généraliser les données du sondage à la population canadienne⁶. En tout, 27 entretiens ont été menés, d'une durée de 20 à 30 minutes chacun. Plus précisément, des entretiens ont été menés auprès de sept participants s'identifiant comme des Noirs, de sept participants s'identifiant comme des Autochtones (quatre Métis et trois personnes des Premières nations), de cinq participants s'identifiant comme des Blancs, de quatre participants s'identifiant comme des Asiatiques de l'Est ou du Sud-est, et de quatre participants s'identifiant comme des Asiatiques du Sud ou de l'Ouest. Six entretiens se sont déroulés en français, et les autres ont été menés en anglais. Les participants ont été invités à décrire

⁶ Cet échantillon probabiliste recruté de façon aléatoire présente une marge d'erreur de +/-1,7 %. La marge d'erreur de la plupart des sous-groupes se situe entre 2,6 et 7,0 % à un intervalle de confiance de 0,95 (c.-à-d., 19 fois sur 20).

leurs expériences lors des contrôles routiers et à partager leurs impressions générales des tendances dans ce domaine.

Selon les résultats, au cours des deux dernières années, les Autochtones étaient plus susceptibles que les non-Autochtones de faire l'objet d'un contrôle routier par la police. Vingt-deux pour cent des Canadiens ont été interpellés par la police au moins une fois au cours des deux dernières années; les répondants des Premières Nations (30 %) étaient plus susceptibles que les répondants non autochtones (21 %) d'avoir été interpellés au cours des deux dernières années. Dans l'ensemble, au cours des cinq dernières années, 59 % ont été interpellés pour une infraction mineure, et 41 % l'ont été lors d'un contrôle routier. Quarante pour cent des personnes interpellées ont reçu une contravention (ministère de la Justice 2021).

La plupart des participants aux entretiens qualitatifs ont été interpellés par la police pour des infractions au Code de la route, certains d'entre eux sachant la raison avant même de parler à l'agent. La plupart des participants aux entretiens indiquent que le contrôle routier était plutôt « routinier » et n'ont pas perçu qu'ils étaient ciblés d'une façon ou d'une autre par la police. Ceux qui ont été appréhendés dans le cadre d'un contrôle routier ont l'impression que toutes les interpellations se faisaient de façon équitable et ne se sentaient pas ciblés pour quelque raison que ce soit. Dans l'ensemble, peu de cas de profilage racial, que ce soit par les répondants ou par des membres de leur famille, ont été perçus lors des contrôles routiers depuis décembre 2018. Cependant, quelques participants autochtones affirment s'être fait interpellé sans qu'ils aient commis une infraction apparente, quelques participants originaires d'Asie du Sud-Ouest ont perçu un traitement différent et de nombreux participants noirs disent qu'ils étaient conscients qu'ils couraient un risque lors d'un contrôle routier. Tous les participants ont vu des nouvelles où des policiers adoptaient un comportement agressif envers des membres de groupes racialisés. Cela est particulièrement notable dans la couverture des nouvelles des États-Unis, selon les participants, bien qu'ils aient l'impression que cela se produit au Canada avec les Autochtones et avec les Noirs (ministère de la Justice, 2021).

Une étude publiée en 2020 par Wortley et Jung pour la Commission ontarienne des droits de la personne est arrivée à des résultats similaires relativement aux expériences des personnes noires lors des contrôles routiers. Dans le cadre de l'examen des données sur les interpellations et les accusations du Service de police de Toronto de 2013 à 2017, l'analyse a révélé que les personnes noires étaient surreprésentées en ce qui a trait aux infractions de la route « hors de vue » (par ex., conduite sans permis valide, conduite sans assurance valide, conduire sans un permis de conduire valide, conduite sous le coup d'une suspension). Ces personnes ne représentent que 9 % de la population de Toronto, mais représentaient 35 % des personnes accusées d'infractions de la route « hors de vue », ce qui signifie qu'elles sont quatre fois plus susceptibles d'être accusées d'une infraction de la route « hors de vue » que ne le laisse présager leur représentation dans la population générale. Les personnes blanches et celles issues d'autres groupes racialisés de race blanche étaient sous-représentées (Wortley et Jung 2020).

4.0 Conclusion

Bien qu'il y ait des limites à prendre en considération dans l'interprétation des données présentées dans ce rapport sur l'examen législatif, celui-ci comprend des constatations visant à la fois la période avant l'entrée en vigueur de la Loi (2016 à 2018) et les quelques premières années qui ont suivi (2019-2021). Ce qui permet une certaine évaluation de la mise en œuvre et de l'incidence des changements. En raison des exigences sur le plan du temps et des ressources pour la collecte de données, il n'existe actuellement pas de données postérieures à la mise en œuvre pour évaluer tous les aspects de la Loi. Par conséquent, les données présentées servent de référence pour certains aspects de la Loi, et

d'évaluation préliminaire d'autres éléments du régime de conduite avec capacités affaiblies, établi dans la Loi.

En ce qui a trait à l'atteinte de l'objectif de réduire les décès et les lésions corporelles causés par les conducteurs avec capacités affaiblies sur les routes canadiennes, selon les données disponibles de la première année suivant la mise en œuvre, il y a eu une diminution du nombre de décès liés à la conduite avec capacités affaiblies. Selon les statistiques déclarées par la police, il y a eu une augmentation du nombre d'incidents de conduite avec capacités affaiblies signalés par la police, ce qui pourrait être attribuable aux pouvoirs d'enquête accrus de la police en vertu de la Loi. Une étude commandée pour le présent rapport (Beirness 2020) montre des données préliminaires prometteuses sur le fait que le DOA constitue un outil efficace et efficace dans la lutte contre la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool.

La Loi avait également été conçue pour créer un cadre législatif plus efficace sur la conduite avec capacités affaiblies, en partie en vue d'accroître l'efficacité des tribunaux de juridiction criminelle qui instruisent ces affaires. Il n'existe actuellement pas suffisamment de données judiciaires sur la période postérieure à la mise en œuvre pour permettre d'évaluer l'incidence de la loi sur l'efficacité des tribunaux.

La Loi a créé un régime nouveau et renforcé relatif à la conduite avec capacités affaiblies par la drogue parallèlement à la légalisation du cannabis en 2018. Les données disponibles montrent que les objectifs fixés pour la formation des agents de police sont sur la bonne voie d'être atteints ou sont dépassés. Selon des données sur la sécurité routière (Brubacher et autres 2021, Asbridge 2021), la conduite avec capacités affaiblies par le cannabis constitue un problème émergent qui doit être suivi de près, mais la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool continue de présenter le plus grand risque de collision sur les routes. Les données préliminaires tirées du système de justice pénale montrent la complexité du régime de la conduite avec capacités affaiblies par la drogue (les affaires prennent plus de temps à être classées, et sont moins susceptibles d'être classées par mise en accusation), et à ce jour, les nouvelles dispositions relatives à la concentration de drogue dans le sang (CDS) ont donné lieu à peu d'incidents déclarés par les services de police.

Selon les travaux de recherche commandés pour le présent rapport en vue d'évaluer l'incidence de la Loi sur les peuples autochtones et les groupes racialisés, ces groupes sont plus susceptibles de craindre d'être accusés d'une infraction de conduite avec capacités affaiblies par l'alcool ou la drogue, même s'ils ont des taux similaires ou inférieurs de comportements autodéclarés de conduite avec capacités affaiblies. L'étude révèle également que les Autochtones sont plus susceptibles de faire l'objet d'un contrôle routier que les Blancs (ministère de la Justice 2021).

Le ministre de la Justice poursuivra ses efforts auprès des provinces et des territoires afin de suivre de près la mise en œuvre de la Loi et l'incidence des changements, notamment au moyen de recherches supplémentaires et de collecte de données.

Références

- Asbridge, M. 2021. *Cannabis-impaired driving*. Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances. (à paraître).
- Beirness, D. 2021. *Assessment of the Initial Impact of Mandatory Alcohol Screening on Alcohol-involved Driver Fatalities in Canada*. Ministère de la Justice du Canada (à paraître).
- Beirness, D. 2020. *Qui conduit après avoir consommé des drogues ? Un examen des principales caractéristiques*. Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances. Ottawa (Ontario).
- Brubacher JR, Chan H, Masud M, Yuan Y, Erdelyi S, Likhodi S, et le National Drug Driving Research Group. 2021. *National Drug Driving Study*. Vancouver (Colombie-Britannique). Département de médecine d'urgence, Université de la Colombie-Britannique.
- Callaghan, R C, Sanches, M, Vander Heiden, J, Asbridge, M, Stockwell, T, Macdonald, S, Hughes Peterman, B, and Stephen J. Kish. 2021. Canada's cannabis legalization and drivers' traffic-injury presentations to emergency departments in Ontario and Alberta, 2015-2019. *Drug and alcohol dependence* 228.
- Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances. 2020. *COVID-19, Consommation d'alcool et de cannabis (Infographie)*. Ottawa, Ontario.
- Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. 2019. *Compilation d'enquêtes routières d'administrations canadiennes réalisées avant la législation du cannabis*. Ottawa (Ontario).
- Ministère de la Justice du Canada. 2021. *Sondage national sur la justice*. Bibliothèque et Archives Canada.
- Ministère de la Justice du Canada. 2019. Document d'information pour l'ancien projet de loi C-46, *Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois*, tel que promulgué. <https://www.justice.gc.ca/fra/jp-cj/rlcfa-sidl/c46b/c46-fra.pdf>
- Santé Canada. 2020a. *Enquête canadienne sur le cannabis 2020 : Sommaire*. Ottawa, Ontario.
- Santé Canada. 2020b. *Blogue de données : Consommation de cannabis à des fins non médicales chez les Canadiens (16 ans et plus)*. Ottawa, Ontario.
- MADD Canada. 2021. *Sondage national sur la conduite après la consommation d'alcool, de cannabis et de drogues illicites*. Oakville, Ontario.
- Perreault, S. 2021. "La conduite avec facultés affaiblies au Canada, 2019". *Juristat*. Statistique Canada, no de catalogue 85-002-X202100100012.
- Moreau, G. 2021. "Statistiques sur les crimes déclarés par la police au Canada, 2020". *Juristat*. Statistique Canada, no 85-002-X au catalogue.
- Sécurité publique Canada. 2021. *Rapport annuel national sur les données pour documenter les tendances de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue*. No de Catalogue. PS15-2E-PDF.
- Rotermann, M. 2020. *Qu'est-ce qui a changé depuis la légalisation du cannabis ?* Statistique Canada, no de catalogue 82-003-X.

Statistique Canada. 2021a. " Consommation d'alcool et de cannabis pendant la pandémie : Série d'enquêtes sur les perspectives canadiennes 6". *Le Quotidien*, 4 mars 2021.

Statistique Canada. 2021b. " Certains crimes déclarés par la police et demandes d'intervention pendant la pandémie de COVID-19". Tableau 35-10-0169-01.

Statistique Canada. Tableau 35-10-0177-01 " Statistiques des crimes fondés sur l'affaire, par infractions détaillées, Canada, provinces, territoires et régions métropolitaines de recensement ".
https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=3510017701&request_locale=fr

Ward, G.M., V., et al. 2020. *Sondage sur la sécurité routière 2020 : L'alcool au volant au Canada*. Fondation de recherches sur les blessures de la route. ISBN : 978-1-989766-49-1.

Wortley, S., et Jung, M. 2020. *Racial Disparity in Arrests and Charges: An analysis of arrest and charge data from the Toronto Police Service*. Commission ontarienne des droits de la personne.

Annexe 1 : Tableau des indicateurs et des sources de données

(mis à jour en septembre 2021)

Section du rapport	Questions de recherche	Indicateurs	Sources des données	Disponibilité des données (calendrier, facilité d'accès, limites, etc.)
Application et réponse de la police	Quel est le nombre d'agents formés ?	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'agents formés au TSN (terminé) • Nombre d'agents formés comme ERD (terminé) • Taux de policiers certifiés TSN/ERD/Alcool pour 100 000 habitants 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport annuel de la Sécurité publique sur la conduite avec capacités affaiblies par la drogue • Enquête sur l'administration de la police (EAP) de la CCSJSC 	<ul style="list-style-type: none"> • Annuel ; Rapport annuel de la Sécurité publique sur la conduite avec capacités affaiblies par la drogue - Disponible en janvier 2021 (avec les données de 2018-2019) ; les données de 2020 pourraient être disponibles fin 2021. • Annuel ; EAP du CCSJSC - 2019 données disponibles automne 2020 ; 2020 données disponibles automne 2021 <ul style="list-style-type: none"> • Juristat sur la conduite avec capacités affaiblies commandé par Justice Canada à la CCSJSC, publié en juillet 2021.
	Quels sont les outils disponibles dans les juridictions ?	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'appareils de dépistage achetés • Nombre d'appareils de dépistage en service • Nombre de dispositifs de dépistage déployés 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport annuel de la Sécurité publique sur la conduite avec capacités affaiblies par la drogue 	<ul style="list-style-type: none"> • Annuel ; Rapport annuel de la Sécurité publique sur la conduite avec capacités affaiblies par la drogue - Disponible en janvier 2021 (avec les données de 2018-

				2019) ; les données de 2020 pourraient être disponibles fin 2021.
Procédures d'enquêtes de la police	Quels outils et techniques sont utilisés dans les enquêtes sur la conduite avec capacités affaiblies ?	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de fois où le TSN a été utilisé (total ; par les forces policière si possible) • Résultats du TSN (% de positifs) • Nombre de fois où l'ADSE a été utilisé (total ; par les forces policière si possible) • Résultats du MDDA (% positif) • Nombre de demandes d'ERD (total ; par les forces policière si possible) • Résultats des ERD (% positif ; par type de substance) • Nombre de demandes d'échantillons sanguins (total ; par les forces policière si possible) 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport annuel de la Sécurité publique sur la conduite avec capacités affaiblies par la drogue 	<ul style="list-style-type: none"> • Annuel ; Rapport annuel de la Sécurité publique sur la conduite avec les capacités affaiblies par la drogue - Disponible en janvier 2021 (avec les données de 2018-2019) ; les données de 2020 pourraient être disponibles fin 2021. <ul style="list-style-type: none"> • Limitation - étendue de la couverture des données limitée aux incidents liés à l'alcool
		<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de détection d'alcool obligatoire (DAO) effectués 	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi individuel des organisations de police 	<ul style="list-style-type: none"> • Ces données ne sont pas recueillies/rapportées à l'échelle nationale ; certains services de police effectuent un suivi des DAO (p. ex. la PPO et xx Calgary), mais l'étendue de la couverture est inconnue. • Beirness, 2021.
	Quel est le résultat de la procédure d'enquête ?	<ul style="list-style-type: none"> • Résultats des analyses de sang (% positif ; par type de substance) 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport annuel de la Sécurité publique sur la 	<ul style="list-style-type: none"> • Annuel ; Rapport annuel de la Sécurité publique sur la conduite avec capacités

		<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accusations portées en vertu du <i>Code criminel</i> ; nombre de sanctions administratives P/T imposées 	conduite avec capacités affaiblies par la drogue	<p>affaiblies par la drogue - Disponible en janvier 2021 (avec les données de 2018-2019) ; les données de 2020 pourraient être disponibles fin 2021.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limitation - étendue inconnue de la couverture des données pour les incidents liés à l'alcool
Données de la police : incidents fondés et non fondés et conducteurs inculpés	Quelles sont les caractéristiques des conducteurs arrêtés par la police ?	<ul style="list-style-type: none"> • Combien de conducteurs sont arrêtés et la personne est dédouanée • Âge ; • Genre ; • Ethnicité ; • Citoyenneté ; • Antécédents judiciaires et de conduite 	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi des services de police locaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Beirness, 2021. • Enquête nationale sur la justice de 2021 - Enquête d'opinion publique avec sur-échantillonnage des groupes racialisés; certaines informations seront recueillies sur les expériences en matière de contrôles routiers.
	Caractéristiques des conducteurs accusés de conduite avec capacités affaiblies ?	<ul style="list-style-type: none"> • Âge ; • Genre ; • État civil ; • Ethnicité ; • Citoyenneté ; • Antécédents criminels et de conduite 	<ul style="list-style-type: none"> • Le Programme de déclaration uniforme de la criminalité (DUC) (comprend des variables d'âge et de sexe) 	<ul style="list-style-type: none"> • Annuel ; les données de 2019 du DUC seront publiées à l'automne 2020 ; les données du DUC de 2020 seront publiées en juillet 2021.

	<p>Quelles sont les tendances en matière de conduite dangereuse et avec capacités affaiblies signalées par la police ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'incidents de conduite avec capacités affaiblies (différenciés par l'alcool, la drogue ou les deux) • Nombre d'incidents de conduite dangereuse • Nombre d'incidents de conduite avec capacités affaiblies causant la mort (différenciés par l'alcool, la drogue ou les deux) • Nombre et proportion d'incidents de conduite avec capacités affaiblies classés par une mise en accusation (différenciés selon l'alcool, la drogue ou les deux) • Nombre et proportion d'incidents de conduite dangereuse classés par une mise en accusation • Nombre et proportion d'incidents de conduite avec capacités affaiblies ayant causé la mort, classés par une mise en accusation (différenciés selon l'alcool, la drogue ou les deux) • Délai de classement des incidents de conduite avec capacités affaiblies (différencié par l'alcool, la drogue ou les deux) 	<ul style="list-style-type: none"> • Autres caractéristiques : potentiellement disponibles par le biais du couplage avec les données du DUC et des impôts/recensements (ou autres) dans l'Environnement de couplage de données sociales (ECDS) (SDLE) du CCSJSC. 	<ul style="list-style-type: none"> • Juristat sur la conduite avec capacités affaiblies commandé par Justice Canada à la CCSJSC, publié en juillet 2021.
Tribunaux	<p>Quelles sont les tendances judiciaires</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de cas de conduite avec capacités affaiblies 		<ul style="list-style-type: none"> • Annuel ; les données 2018-2019 du EITJC (tribunaux)

	<p>en matière de conduite avec capacités affaiblies au Canada ?</p>	<p>(différencié par l'alcool ou les drogues)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proportion de cas de conduite avec capacités affaiblies menant à un verdict de culpabilité • Conduite avec capacités affaiblies par la drogue contre conduite avec capacités affaiblies par l'alcool • Conducteur précédemment accusé ; par sexe • Montant moyen des amendes (dollars) • Peines pour les cas de conduite en état d'ébriété 		<p>seront publiées à l'automne/hiver 2020 ; les données 2019-2020 des tribunaux seront publiées à l'automne/hiver 2021.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Juristat sur la conduite avec capacités affaiblies commandé par Justice Canada à la CCSJSC, publié en juillet 2021.
	<p>Efficacité des affaires de conduite avec capacités affaiblies</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Délai de traitement des affaires de conduite avec capacités affaiblies • Conduite avec capacités affaiblies par la drogue contre conduite avec capacités affaiblies par l'alcool • Nombre moyen d'apparitions 	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête intégrée sur les tribunaux de juridiction criminelle (EITJC) 	
<p>Sécurité routière, décès et blessures sur les routes au Canada</p>	<p>Quelles sont les tendances en matière de collisions au Canada ? Comment ont-elles évolué?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de collisions • Nombre de décès • Nombre de blessés 	<ul style="list-style-type: none"> • Transports Canada - Base de données nationale sur les collisions (BDNC). La BNCD contient des données sur toutes les collisions de véhicules automobiles à déclaration obligatoire au Canada 	<ul style="list-style-type: none"> • Les chiffres de 2017 ont été publiés en 2019. Prochaine publication : Données de 2018 attendues en 2020 ; données préliminaires de 2019 sur demande spéciale à Transports Canada.
	<p>Quelles sont les tendances en matière de décès et de</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Décès par catégorie d'usagers de la route (conducteur, passager, 		

	blessures sur les routes au Canada ? Comment ont-elles évolué?	piéton, cycliste, motocycliste)	que les provinces et les territoires fournissent chaque année.	
	Quelles sont les tendances en matière de décès et de blessures sur les routes du Canada impliquant l'alcool ou les drogues, ou les deux ? Comment ont-elles évolué?	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre et proportion de conducteurs blessés (par âge et par sexe) ayant une drogue, en particulier du cannabis, détectée dans leurs fluides corporels, seule ou en combinaison avec une autre substance, et leur niveau • Nombre et proportion de conducteurs mortellement blessés (par âge et par sexe) ayant une drogue, en particulier du cannabis, détectée dans leurs fluides corporels, seule ou en combinaison avec une autre substance, et leur niveau 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport annuel de la Sécurité publique sur la conduite avec capacités affaiblies par la drogue <p>La base de données sur les décès de La Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) -</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Annuel ; Rapport annuel de la Sécurité publique sur la conduite avec capacités affaiblies par la drogue - Disponible en janvier 2021 (avec les données de 2018-2019) ; les données de 2020 pourraient être disponibles fin 2021. <ul style="list-style-type: none"> • Limitation - étendue inconnue de la couverture des données pour les incidents liés à l'alcool uniquement • La base de données de la FRBR comprend des données sur les accidents signalés par la police combinées à des données sur les tests d'alcoolémie et de drogue recueillies auprès des coroners et des médecins légistes dans chaque juridiction. Les données les plus récentes de 2017 seront publiées à la fin de 2020.

Prévalence des drogues et de l'alcool sur les routes canadiennes	Quelle est la prévalence de la consommation de cannabis dans la population générale ?	<ul style="list-style-type: none"> Pourcentage de Canadiens de 15 ans et plus ayant consommé du cannabis au cours des 12 derniers mois 	<ul style="list-style-type: none"> Enquête canadienne sur le tabac, l'alcool et les drogues (ECTAD) (inactive à partir de 2017) - À partir de 2017, l'ECTAD est séparée en deux enquêtes indépendantes. Ces deux enquêtes ont été menées en 2019, en commençant par l'Enquête canadienne sur l'alcool et les drogues (ECAD (numéro d'enregistrement : 5289), suivie de l'Enquête canadienne sur le tabac et la nicotine (ECTN ; numéro d'enregistrement 5305). Enquête canadienne sur le tabac, l'alcool et les drogues chez les élèves(ECTADE). Effectué par Statistique Canada pour le compte de Santé Canada tous les 2 ans 	<ul style="list-style-type: none"> Données de l'ECAD 2019 attendues en (date de publication inconnue) ECTN - Données 2020 publiées en mars 2021 ECTADE- les données 2018-2019 sont disponibles, la prochaine enquête devrait être menée au cours de l'année scolaire 2020-2021.
	Quelle est la prévalence de la consommation de cannabis dans la population générale ?	<ul style="list-style-type: none"> Pourcentage de Canadiens âgés de 15 ans et plus ayant consommé du cannabis au cours des 3 derniers mois 	<ul style="list-style-type: none"> Enquête nationale sur le cannabis (enquête trimestrielle de Statistique Canada) 	<ul style="list-style-type: none"> Trimestrielle ; les données de 2020 seront publiées en avril 2021.
	Prévalence de la consommation d'alcool	<ul style="list-style-type: none"> Pourcentage de Canadiens âgés de 12 ans et plus ayant déclaré avoir consommé 5 	<ul style="list-style-type: none"> Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes (enquête 	<ul style="list-style-type: none"> Annuel ; les données de 2019 seront publiées à l'été 2020 ; les données de 2020

	dans la population générale	consommations ou plus (hommes) ou 4 consommations ou plus (femmes) en une occasion, au moins une fois par mois, au cours de l'année écoulée.	annuelle de Statistique Canada)	seront publiées à l'automne 2021.
	Quelles sont les caractéristiques des personnes qui ont conduit un véhicule après avoir consommé de l'alcool et à quelle fréquence les gens conduisent-ils après avoir consommé de l'alcool ?	<ul style="list-style-type: none"> • Autodéclaration de conduite après avoir consommé au moins deux boissons alcoolisées une heure avant de conduire. • Nombre de fois où l'on a conduit après avoir consommé au moins deux boissons alcoolisées une heure avant de conduire au cours des 12 derniers mois. 	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes (enquête annuelle de Statistique Canada) 	<ul style="list-style-type: none"> • Annuel ; les données de 2019 sont publiées à l'été 2020 ; les données de 2020 sont publiées à l'automne 2021.
	Quelles sont les caractéristiques des personnes qui ont conduit un véhicule après avoir consommé du cannabis et à quelle fréquence les gens conduisent-ils après avoir consommé du cannabis ?	<ul style="list-style-type: none"> • Autodéclaration de conduite dans les deux heures suivant la consommation de cannabis • Déclaration volontaire d'un passager dans un véhicule dont le conducteur a consommé du cannabis au cours des deux heures précédentes. • Conducteurs ayant eu une interaction avec les forces de l'ordre en rapport avec la conduite sous influence • Avis sur l'impact du cannabis sur la conduite • Avis sur la probabilité d'être pris au volant sous 	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête canadienne sur le cannabis (annuelle depuis 2017) (Santé Canada). 	<ul style="list-style-type: none"> • Annuel ; données 2020 publiées en décembre 2020

		l'influence de l'alcool ou du cannabis		
	Quelles sont les caractéristiques des personnes qui ont conduit un véhicule après avoir consommé du cannabis en combinaison avec de l'alcool ou d'autres drogues ?	<ul style="list-style-type: none"> • Autodéclaration de conduite dans les deux heures suivant la consommation de cannabis en combinaison avec de l'alcool • Autodéclaration de conduite dans les deux heures suivant la consommation de cannabis en combinaison avec d'autres drogues. 		
Hôpitaux et laboratoires de dépistage des drogues et de l'alcool	Quelles sont les caractéristiques des conducteurs blessés qui visitent les salles d'urgence au Canada ?	<ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage de conducteurs blessés dont le sang contenait de l'alcool ou d'autres drogues, prélevé à l'hôpital. 	<ul style="list-style-type: none"> • Étude nationale sur les drogues au volant 	Publications et liste de projets de Brubacher ICI

Annexe 2 : Bibliographie annotée

Bibliographie annotée sur la conduite avec capacités affaiblies

Citation

Beirness, D.J., Gu, K.W., Lowe, N.J., Woodall, K.L., Desrosiers, N. A., Cahill, B., Porath, A.J., et Peaire, A. (2021). Cannabis, alcohol and other drug findings in fatally injured drivers in Ontario. *Traffic Injury Prevention*, 22(1), 1-6.

Objectif

Cet article examine la prévalence de la consommation de cannabis, d'alcool et d'autres drogues chez les conducteurs ontariens décédés dans des accidents entre janvier 2016 et décembre 2018.

Méthodologie

Les chercheurs ont examiné les résultats toxicologiques des échantillons de sang de 921 conducteurs décédés soumis à l'analyse du Centre des sciences judiciaires. L'échantillon représente 86,7 % des conducteurs décédés en Ontario au cours de cette période.

Constatations

- Dans l'échantillon de conducteurs mortellement blessés, les hommes étaient 4 fois plus nombreux que les femmes.
- Plus de la moitié des conducteurs tués ont testé positivement à l'alcool et/ou aux drogues (53,7 %).
- Les substances les plus fréquemment détectées étaient le THC (27%) et l'alcool (26%).
- Les auteurs soulignent une proportion plus élevée de conducteurs positifs au THC que d'alcool, ainsi qu'une proportion notable de décès associés à des tests positifs pour la consommation de plusieurs substances. Les caractéristiques de l'accident et du conducteur diffèrent selon s'il s'agit de décès dus à l'alcool ou à la drogue, ce qui suggère que des approches différentes sont nécessaires pour la prévention.
- Les résultats soulignent la nécessité d'accorder une plus grande attention et de mener des recherches sur la consommation de cannabis et d'autres drogues chez les conducteurs.

Citation

Fell, J. (2019). Approaches for reducing alcohol-impaired driving: Evidence-based legislation, law enforcement strategies, sanctions, and alcohol-control policies. *Forensic Science Review*, 31(2), 161–184.

Objectif

L'objectif de cet article est de fournir un résumé de la recherche actuelle concernant les politiques et les programmes créés pour aider à minimiser le nombre d'accidents de la route liés à la conduite avec capacités affaiblies.

Méthodologie

Les chercheurs ont examiné les politiques et programmes actuels qui offrent des moyens efficaces pour réduire les incidents liés à la conduite avec capacités affaiblies.

Constatations

- La façon la plus efficace de réduire la conduite avec capacités affaiblies est de mettre en place des points de contrôle et des contrôles aléatoires d'alcoolémie qui soient « très médiatisés, visibles et fréquents ».
- À l'échelle mondiale, "l'abaissement du taux d'alcoolémie légal pour la conduite à 0,05 g/dL " a eu un effet positif sur la réduction des accidents dus à la conduite avec capacités affaiblies.
- Aux États-Unis et dans d'autres pays, l'augmentation de l'âge légal de la consommation d'alcool a permis de réduire le nombre d'incidents mortels liés à la conduite avec capacités affaiblies.
- Pour les personnes qui ont été impliquées dans des accidents de conduite avec capacités affaiblies, des tribunaux spécialisés dans la conduite sous influence et la conduite avec capacités affaiblies ont des programmes qui proposent des contrôles obligatoires de l'alcoolémie régulièrement et les « antidémarrageurs obligatoires » sont toutes des injonctions et/ou mesures visant à réduire les taux de récurrence dans les accidents de conduite avec capacités affaiblies.

Citation

Yost, G. (2020). Evidential breath testing for alcohol, Parliament, the science and the courts (Part 2). *Le journal de la Société canadienne des sciences judiciaires*, 53(2), 83–94.

Objectif

Comme suivi du premier article de Yost, ce rapport se concentre sur la réponse parlementaire qui a mené à la décision de la Cour suprême du Canada en 2018 concernant les dossiers de conduite avec capacités affaiblies.

Méthodologie

Cet article examine les réponses juridiques, scientifiques et gouvernementales aux dossiers antérieurs de conduite avec capacités affaiblies et aux changements actuels.

Constatations

- En 2008, la défense des "deux bières" a été supprimée, car il a été démontré qu'elle ne permettait pas de réduire les accidents liés à la conduite avec capacités affaiblies.
- En 2018, les lois ont changé concernant le taux d'alcoolémie et la nécessité d'une preuve à l'aide d'un test d'alcoolémie a été mise en place

- Le 18 décembre 2018, le projet de loi C-46 est entré en vigueur intégralement. La partie VIII.1 a remplacé toutes les dispositions antérieures concernant les infractions liées au transport.
- Cette nouvelle partie tient désormais compte des « infractions reposant sur une limite légale de conduite avec capacités affaiblies par la drogue, autorise le dépistage des drogues sur la route, harmonise les peines et les interdictions, simplifie les poursuites pour les infractions de conduite avec capacités affaiblies par la drogue, autorise le dépistage obligatoire de l'alcool sur la route, énonce de nouvelles règles pour prouver l'alcoolémie et établit des règles de divulgation ».
- « La nouvelle partie fait donc en sorte que l'alcoolémie au moment du test soit prouvée de manière concluante si : 1) pour les deux tests du conducteur, les tests à blanc du système ont donné une alcoolémie ne dépassant pas 10, 2) les vérifications de l'étalonnage étaient à 10 % de la valeur cible, s'il y avait au moins 15 minutes entre les deux tests et 3) les alcoolémies produites par les tests étaient séparés d'une valeur de 20 l'une de l'autre. »

Citation

Solomon, R., MacLeod, L. et Dumschat, E. (2020). The shifting focus of Canadian impaired driving enforcement: The increased role of provincial and territorial administrative sanctions. *Revue canadienne de droit pénal*, 25(1), 25-58.

Objectif

Ce rapport examine le rôle croissant que jouent les suspensions de permis et les mises en fourrière de véhicules dans l'application des lois et des sanctions relatives à la conduite avec capacités affaiblies.

Méthodologie

Les chercheurs ont examiné les effets actuels de la suspension administrative du permis de conduire et de la mise en fourrière administrative des véhicules et leur relation avec la dissuasion de la conduite avec capacités affaiblies. Une analyse documentaire a également été réalisée.

Constatations

- Les tribunaux ont reconnu que les provinces ont l'autonomie nécessaire pour autoriser et établir leurs propres sanctions administratives liées à la conduite avec capacités affaiblies. Les provinces se sont de plus en plus orientées dans cette direction pour assurer le retrait rapide des conducteurs potentiellement dangereux qui présentent un risque de conduite avec capacités affaiblies, ainsi que pour limiter les personnes reconnues coupables d'accusations liées à la conduite avec capacités affaiblies.
- L'article recommandait diverses pratiques, soit que les suspensions administratives du permis de conduire et les mises en fourrière administratives des véhicules devraient être réparties en trois catégories pour leur mise en œuvre :
 - les suspensions administratives du permis de conduire obligatoires de 24 heures et les mises en fourrière administratives des véhicules discrétionnaires de 24 heures

- la police devrait utiliser ces mesures pour retirer de la circulation les personnes soupçonnées d'avoir conduit avec capacités affaiblies (alcool ou drogues).
- les suspensions administratives du permis de conduire obligatoires de sept jours et les mises en fourrière administratives des véhicules obligatoires de sept jours
 - alcool
 - utilisées pour toute personne dont le taux d'alcoolémie se situe entre 0,05 % et 0,079 % ou qui échoue à un test de sobriété sur le terrain.
 - drogues
 - utilisées pour toute personne qui échoue un test de dépistage par liquide buccal ou à un test de sobriété sur le terrain.
 - les suspensions administratives du permis de conduire obligatoires de 90 jours et les mises en fourrière administratives des véhicules obligatoires de 30 jours
 - utilisées pour toute personne qui échoue un test d'alcoolémie avec un taux de 0,08% ou plus effectué avec un appareil de détection approuvé (ADA).

Citation

Train, A., et Snow, D. (2019). Cannabis policy diffusion in Ontario and New Brunswick: Coercion, learning, and replication. *Administration publique du Canada*, 62(4), 549-572.

Objectif

La diffusion des politiques fait référence à la nature interdépendante du processus d'élaboration des politiques, par lequel les décisions politiques prises par un gouvernement affectent l'élaboration des politiques dans d'autres gouvernements. Cette étude examine les facteurs qui ont affecté la diffusion de la politique sur le cannabis à des fins récréatives au Canada, en se concentrant spécifiquement sur deux provinces, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick.

Méthodologie

Les auteurs ont analysé les audiences des comités, les débats du Hansard et les rapports du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux pour évaluer les mécanismes qui ont facilité la diffusion de la politique sur le cannabis du gouvernement fédéral (et d'autres juridictions) à l'Ontario et au Nouveau-Brunswick.

Constatations

- À l'aide du cadre d'apprentissage social élaboré par Hall (1993), les facteurs identifiés comme étant les plus importants dans la diffusion de la politique sur le cannabis en Ontario et au Nouveau-Brunswick étaient : la "contrainte", soit lorsqu'une juridiction plus puissante ou influente encourage et/ou incite une autre juridiction à adopter une politique, et l' « apprentissage », soit lorsque les gouvernements utilisent les succès ou les échecs des autres juridictions comme guide. Les auteurs ont également constaté que ces provinces reproduisaient des politiques comparables (comme celles concernant l'alcool et le tabac) de leur propre juridiction.
- Les auteurs ont souligné que « le cadre de la légalisation du cannabis a été entièrement défini au niveau fédéral ». Pour les gouvernements provinciaux, les variations possibles de la politique concernaient « le lieu de consommation, la vente au détail, la distribution, la sécurité sur le lieu de travail et l'âge minimum », bien que l'âge minimum ne pouvait être inférieur à 18 ans.

Citation

Lancione, S., Wade, K., Windle, S., Filion, K., Thombs, B. et Eisenberg, M. (2020). Non-medical cannabis in North America: an overview of regulatory approaches. *Public Health* (Londres), 178, 7-14.

Objectif

L'objectif de cette étude était d'examiner les réglementations actuelles concernant la légalisation du cannabis non médical en Amérique du Nord afin de mieux appliquer les politiques futures.

Méthodologie

En juin 2019, les chercheurs ont effectué une recherche sur internet pour identifier des ressources de santé publique qui sont publiées et disponibles (depuis le 1er janvier 2012).

Constatations

- Le projet de loi C-46 a mis en place des sanctions pour la conduite avec capacités affaiblies pour les conducteurs qui dépassent les seuils de THC ($2 \leq 5$ ng/mL et > 5 ng/mL), et pour ceux qui ont également de l'alcool dans leur organisme ($> 2,5$ ng/mL de THC avec une concentration d'alcool dans le sang $> 0,5$).
- La police est également autorisée à effectuer des tests d'alcoolémie sur le bord de la route (un test de salive pour détecter la présence de THC et d'autres substances). Si un conducteur échoue à un test de sobriété sur le terrain ou à un test salivaire, la police peut également demander un échantillon de sang.
- Une préoccupation qui s'est présentée est que les personnes ayant une tolérance élevée au THC et qui consomment fréquemment peuvent ne pas montrer de signes d'affaiblissement des capacités, alors qu'une personne qui ne consomme pas fréquemment du cannabis peut avoir des capacités considérablement affaiblies.

Citation

Wigmore, J. (2020). Mandatory breath alcohol screening in Canada - No more "Reasonable Suspicion". *Forensic Science Review*, 32(1), 6-7.

Objectif

Le but de cet article est d'examiner le nouveau projet de loi C-46 et le dépistage obligatoire de l'alcool.

Méthodologie

Un examen de l'(ancien) projet de loi C-46 et de la littérature et des lois concernant le dépistage obligatoire de l'alcool a été effectué.

Constatations

- En vertu du projet de loi C-46, le dépistage obligatoire de l'alcool n'exige pas de soupçon raisonnable, mais il exige que « le véhicule soit arrêté légalement, que le conducteur ait la garde et le contrôle du véhicule et que la police ait l'appareil de détection approuvé à portée de main ».
- Ce dépistage obligatoire n'est approuvé que lors des interceptions sur la route.
- Il a été démontré que le système de dépistage obligatoire de l'alcool a permis de réduire le nombre de conducteurs avec capacités affaiblies et d'augmenter le nombre d'arrêts et d'arrestations de ces conducteurs.
- Les médias ont souligné que le dépistage obligatoire constituait une atteinte aux droits et libertés individuels, comme en témoignent plusieurs reportages et articles (page 7).

Citation

Windle, S., Sequeira, C., Fillion, K., Thombs, B., Reynier, P., Grad, R., Ells, C. et Eisenberg, M. (2021). Conduite avec facultés affaiblies après la légalisation du cannabis à usage récréatif. *Journal de l'Association médicale canadienne (JAMC)*, 193(14), E481-E485.

Objectif

L'objectif de cet article est d'examiner la relation entre la légalisation du cannabis à des fins récréatives et les taux d'accidents mortels (par véhicules automobiles).

Méthodologie

Un examen et une revue des statistiques et de la littérature ont été effectués.

Constatations

- Bien qu'il soit prévu que la légalisation du cannabis entraîne une légère augmentation du nombre de collisions mortelles entre véhicules automobiles, cette augmentation est tout de même considérée significative car elle entraînera également des milliers de blessures dues à des accidents non mortels survenus lors de la consommation récréative de cannabis.
- On pense que les seuils de conduite fixés pour le THC, ainsi qu'une bonne sensibilisation du public, contribueront à réduire le nombre de collisions liées à la conduite avec capacités affaiblies.
- La sensibilisation du public et l'éducation dispensées par les professionnels de la santé joueront un rôle crucial dans la réduction des collisions, qu'elles soient mortelles ou non.

Citation

Solomon, R. et Chamberlain, E. (2018). The road to traffic safety: Mandatory breath screening and Bill C-46. *Revue canadienne de droit pénal*, 23(1), 1-42.

Objectif

Le but de cet article est d'examiner et de discuter du dépistage obligatoire de l'alcool dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau projet de loi C-46.

Méthodologie

Un examen des lois courantes et de la littérature actuelle a été effectué.

Constatations

- Pour qu'un programme de dépistage obligatoire de l'alcoolémie soit complet et couronné de succès, il faudra arrêter beaucoup plus de conducteurs et leur faire passer un test d'alcoolémie.
- Il a été démontré que le dépistage obligatoire de l'alcool dans le monde entier minimise : le risque d'accidents mortels liés à la conduite avec capacités affaiblies, les blessures causées par des collisions non mortelles liées à la conduite avec capacités affaiblies et le pourcentage global de la population qui conduit avec capacités affaiblies.
- Les programmes de dépistage obligatoire de l'alcool devraient être « bien annoncés » et promus politiquement.

Citation

Brubacher, J., Chan, H., Erdelyi, S., Zed, P., Staples, J. et Etmnan, M. (2021). Medications and risk of motor vehicle collision responsibility in British Columbia, Canada: a population-based case-control study. *The Lancet*. Santé publique.

Objectif

Il s'agissait d'une étude portant sur le risque de collision lors de la prise de divers médicaments.

Méthodologie

Les chercheurs ont examiné « les dossiers de conduite et de santé, de façon liée, en Colombie-Britannique, Canada, du 1^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2016 ». Les participants étaient des conducteurs impliqués dans une « collision avec incident » ayant donné lieu à un rapport de police. Les facteurs de risque de collision ont ensuite été comparés entre les différents médicaments que les conducteurs prenaient (nouveaux contre anciens utilisateurs).

Constatations

- Le risque le plus élevé de collision était associé à l'utilisation de médicaments cholinergiques, d'agents anticholinergiques pour la maladie de Parkinson, d'agents dopaminergiques et d'anticonvulsivants.
- Les conducteurs à qui l'on a prescrit des benzodiazépines et/ou des opioïdes à forte puissance ont été jugés comme présentant un risque plus élevé d'être responsables d'accidents et/ou collisions.

Citation

Herrera-Gómez, F., García-Mingo, M., Colás, M., González-Luque, J., et Álvarez, F. (2018). Opioids in oral fluid of Spanish drivers. *Drug and Alcohol Dependence*, 187, 35-39.

Objectif

L'objectif de cette étude était d'examiner la "présence et la concentration" d'opioïdes chez les conducteurs espagnols, avec l'utilisation combinée d'autres drogues.

Méthodologie

Le dépistage obligatoire de l'alcool et le dépistage par liquide buccal ont été effectués en Espagne. Les résultats ont ensuite été examinés afin de trouver des liens entre des drogues spécifiques et leur utilisation combinée chez les conducteurs.

Constatations

- Les opioïdes ont été confirmés dans 8,6 % des cas positifs, notamment 7,2 % étaient positifs à la 6-acétylmorphine (6-AM), 6,5 % à la morphine, 5,4 % à la codéine et 4,1 % à la méthadone. La majorité des tests confirmés pour la morphine (96,5%), la codéine (88,4%) et la méthadone (81,9) étaient également positifs pour la 6-AM.
- La cocaïne et le cannabis étaient également souvent utilisés en conjonction avec des opioïdes.
- Les conducteurs arrêtés et testés positivement à la morphine, à la codéine et à la méthadone avaient une probabilité plus élevée d'être testés positifs à l'héroïne, au THC, à la cocaïne et à d'autres drogues illicites.

Citation

Herrera-Gómez, F., García-Mingo, M., et Álvarez, F. (2020). Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in motor vehicle drivers in Spain, 2018: Cross-sectional dataset analysis with studies from 2008 and 2013. *Forensic Science International*, 313, 110266-110266.

Objectif

L'objectif de ce rapport est d'examiner la fréquence et la présence de tests, dont les résultats sont positifs, pour l'alcool et les substances psychoactives chez les conducteurs espagnols.

Méthodologie

Les rapports de tests en bordure de route, dont les résultats ont été positifs, ont été examinés pour les années 2008, 2013 et 2018.

Constatations

- Les rapports de 2008 présentaient plus de cas positifs pour la présence d'alcool ou la consommation de drogues que ceux de 2013 et 2018.
- Les rapports montrent que la conduite avec capacités affaiblies est plus fréquente avec le cannabis qu'avec l'alcool.
- L'occurrence de conducteurs consommant diverses drogues (plusieurs tests positifs pour des drogues différentes) sans la présence d'alcool était plus fréquente en 2018 qu'en 2008.
- La présence du dépistage obligatoire a diminué le nombre de conducteurs avec capacités affaiblies par la drogue.

Citation

Solomon, R., MacLeod, L. et Dumschat, E. (2020). The increasing role of provincial administrative sanctions in Canadian impaired driving enforcement. *Traffic Injury Prevention*, 21(5), 298-302.

Objectif

L'objectif de cet article est de noter les changements qui ont lieu au Canada en ce qui concerne le changement dans la répression de la conduite avec capacités affaiblies, ainsi que l'impact dissuasif de ces mises en œuvres.

Méthodologie

- En se penchant sur les suspensions de permis et les mises en fourrière de véhicules, cet article propose un examen complet de leurs effets dissuasifs sur la conduite avec capacités affaiblies.

Constatations

- En Colombie-Britannique et en Alberta, le dépistage sur le bord de la route ainsi que les sanctions par la suspension de permis et les mises en fourrière de véhicules se sont avérés efficaces pour dissuader et éliminer la conduite avec capacités affaiblies dans ces provinces.
- Les sanctions pécuniaires et les frais de rétablissement du permis de conduire se sont également avérés efficaces pour décourager la conduite avec capacités affaiblies.

Citation

Wadsworth, E., et Hammond, D. (2019). International differences in patterns of cannabis use among youth: Prevalence, perceptions of harm, and driving under the influence in Canada, England & United States. *Addictive Behaviors*, 90, 171-175.

Objectif

L'objectif de cette étude était d'examiner les tendances de la consommation de cannabis chez les jeunes au Canada, en Angleterre et aux États-Unis.

Méthodologie

Les chercheurs ont mené une étude en ligne en juillet 2017 auprès de jeunes âgés de 16 à 19 ans. L'enquête comprenait des questions concernant leur consommation de cannabis, leur compréhension des méfaits associés à la consommation de cannabis, l'accessibilité au cannabis et la conduite sous l'influence du cannabis.

Constatations

- Les données de l'enquête ont montré que les jeunes des États-Unis ont déclaré des taux plus élevés de consommation et de conduite après la consommation de cannabis, et des taux plus faibles de perception des méfaits que les jeunes d'Angleterre et du Canada.
- Les jeunes Canadiens ont déclaré avoir un accès plus facile au cannabis, conduire plus souvent après avoir consommé le cannabis et avoir des taux de consommation plus élevés que les jeunes Anglais.
- Dans l'ensemble, les données américaines et canadiennes ont montré des taux plus élevés de consommation, de conduite après consommation et d'accès plus facile au cannabis que les données des jeunes en Angleterre.
- Les chercheurs ont considéré que la politique plus clémente des États-Unis et du Canada par rapport à celle de l'Angleterre pouvait expliquer les tendances observées dans les données.

Citation

Masud, M., Chan, H., Erdelyi, S., Yuan, Y. et Brubacher, J. (2020). Epidemiology of drug driving: protocol from a national Canadian study measuring levels of cannabis, alcohol and other substances in injured drivers. *BMC Public Health*, 20(1), 1070-1070.

Objectif

L'objectif de cet article était d'examiner les limites actuelles de la recherche concernant la réglementation de la conduite avec capacités affaiblies ("conduite sous l'emprise de drogues").

Méthodologie

Dans cette étude, les chercheurs ont utilisé des échantillons de sang "résiduels" prélevés des conducteurs blessés impliqués dans des collisions non mortelles. Ces échantillons de sang ont été prélevés auprès des services d'urgence après les collisions. Le consentement a été obtenu afin de procéder à l'analyse toxicologique.

Constatations

- En utilisant des échantillons de sang, plutôt que des échantillons de salive ou d'urine, la toxicologie a pu montrer des corrélations plus fortes avec l'affaiblissement des capacités par les drogues.
- Les échantillons de sang offrent de meilleurs résultats que les tests d'affaiblissement des capacités sur le bord de la route, car ils sont capables de montrer des perceptions plus précises de l'affaiblissement probable des capacités.
- En utilisant des échantillons de sang qui ont été prélevés peu de temps après que les collisions aient eu lieu, les résultats de la toxicologie sont "des niveaux approximatifs de drogue au moment de l'accident" plus précis.

Citation

Porath, A., et Beirness, D. (2019). Predicting categories of drugs used by suspected drug-impaired drivers using the Drug Evaluation and Classification Program tests. *Traffic Injury Prevention*, 20(3), 255-263.

Objectif

Les chercheurs ont mené cette étude afin de comprendre le(s) meilleur(s) moyen(s) de prédire quels sont les médicaments desquels le conducteur est sous l'influence, à l'aide des symptômes connus de l'affaiblissement des capacités par les drogues, tirés de la classification et l'évaluation des drogues.

Méthodologie

Les chercheurs ont examiné 1512 évaluations de la classification et l'évaluation des drogues des conducteurs soupçonnés d'avoir capacités affaiblies qui avaient "ingéré des dépresseurs du système nerveux central, des stimulants du système nerveux central, des analgésiques narcotiques et du cannabis". Des évaluations ont également été effectuées sur un groupe de participants qui n'avaient pas consommé de drogues. "Des mesures cliniques, comportementales et d'observation" permettent de prédire une éventuelle déficience et d'indiquer la catégorie de drogues dont une personne peut être sous l'influence.

Constatations

- Les chercheurs ont trouvé 13 indicateurs qui permettaient de prédire la "catégorie de drogue" :
 - "être sous les soins d'un médecin ou d'un dentiste, état des yeux, état des paupières, pouls moyen, évaluation du nystagmus du regard horizontal, convergence, performance au test de la station debout sur une jambe, tremblements des paupières, taille de la pupille dans l'obscurité, réaction à la lumière, présence de sites d'injection visibles, tension artérielle systolique et tonus musculaire".
- L'indicateur ayant le plus grand impact sur la prédiction de la catégorie de drogue était "l'apparence et la réponse physiologique de l'œil".

Citation

Brubacher, J., Chan, H. et Staples, J. (2020). Cannabis-impaired driving and Canadian youth. *Paediatrics & Child Health*, 25(Supplement_1), S21-S25.

Objectif

L'objectif de cet article était d'examiner et d'expliquer pourquoi le cannabis peut avoir des effets plus graves sur la conduite avec capacités affaiblies chez les personnes plus jeunes et inexpérimentées en matière de consommation de cannabis.

Méthodologie

Une analyse documentaire a été réalisée.

Constatations

- "Le cannabis altère capacités psychomotrices nécessaires à une conduite sécuritaire".
 - Bien que le cannabis soit connu pour son effet relaxant et/ou euphorisant, l'expérience avec le cannabis de chacun est différente et beaucoup ressentent de l'anxiété et/ou de la paranoïa.
 - Les simulateurs de conduite ont montré que les personnes sous l'emprise du cannabis se fauillent davantage dans la circulation que celles qui ne le sont pas. Le cannabis affecte également "l'attention, la coordination et le temps de réaction". Les personnes sous l'emprise du cannabis ont également du mal à maintenir leur vitesse ou à respecter la limite de vitesse.
- "La consommation combinée de cannabis et d'alcool est très dangereuse".
 - Il a été démontré que l'affaiblissement des capacités par l'alcool et le cannabis combinés est plus dangereux et provoque un affaiblissement plus grave que le cannabis ou l'alcool seuls.
 - La combinaison de substances a également montré un risque accru d'accidents ou de collisions.

Citation

Brubacher, J., Chan, H., Erdelyi, S., Macdonald, S., Asbridge, M., Mann, R., Eppler, J., Lund, A., MacPherson, A., Martz, W., Schreiber, W., Brant, R. et Pursell, R. (2019). Cannabis use as a risk factor for causing motor vehicle crashes: a prospective study. *Addiction* (Abingdon, Angleterre), 114(9), 1616-1626.

Objectif

Cette étude a été menée pour savoir si les conducteurs dont le test de dépistage du THC (ou d'autres drogues) est positif lors d'une collision y contribuent davantage que ceux dont le test est négatif.

Méthodologie

Les participants étaient des personnes qui devaient subir une analyse de sang à la suite d'une collision ; le sang était analysé pour détecter la présence de THC, d'alcool ou d'autres drogues. Les tests positifs et négatifs ont ensuite été comparés pour voir si les personnes testées positivement étaient plus susceptibles d'être jugées "responsables" de la collision ou "non responsables". "

Constatations

- Parmi les conducteurs blessés non mortellement, ceux dont le taux de THC était inférieur à 5ng/mL n'ont pas montré de signes de responsabilité accrue dans la collision.
 - Toutefois, les personnes dont le taux de THC était supérieur à 5ng/mL présentaient un risque accru de responsabilité dans la collision.
- Il a également été constaté que l'affaiblissement des capacités au volant dû à l'alcool ou à d'autres substances affaiblissantes présente des facteurs de risque plus élevés pour les collisions routières que l'affaiblissement des capacités par le THC.

Citation

Watson, T., Mann, R., Wickens, C., & Brands, B. (2019). Deterring driving under the influence of cannabis: Knowledge and beliefs of drivers in a remedial program. *Revue canadienne de criminologie et de justice pénale*, 61(3), 1-20.

Objectif

L'objectif de cet article était de passer en revue la littérature et les études menées antérieurement afin de documenter l'efficacité des programmes de réhabilitation pour la conduite sous l'influence du cannabis.

Méthodologie

Une étude a été menée auprès de participants à un programme de rattrapage pour "l'alcool au volant" ainsi qu'une revue de la littérature.

Constatations

- Les points de contrôle routiers pour la conduite sous l'influence du cannabis se sont avérés avoir les effets les plus dissuasifs sur la conduite sous influence.
- Les participants ont exprimé leur inquiétude concernant les tests de dépistage du THC sur la route, car les personnes qui consomment du cannabis plus fréquemment peuvent avoir une tolérance plus élevée que celles qui n'en consomment pas - elles peuvent donc tester positivement pour des niveaux de THC supérieurs à la limite légale, mais ne pas avoir capacités affaiblies.