



ASSOCIATION
CANADIENNE DE
SANTÉ PUBLIQUE

La voix de la santé publique

FOIRE AUX QUESTIONS

sur le pot au volant

MISE À JOUR MARS 2018



LA VOIX DE LA SANTÉ PUBLIQUE

Porte-parole national indépendant et défenseur fidèle de la santé publique, **l'Association canadienne de santé publique** parle au nom des individus et des populations avec tous les ordres de gouvernement.

Nous préconisons l'équité en santé, la justice sociale et la prise de décisions éclairées par les données probantes. Nous misons sur le savoir, repérons et abordons les problèmes de santé publique, et relient diverses communautés de pratique. Nous faisons valoir la perspective et les données probantes de la santé publique auprès des chefs de gouvernement et des responsables des politiques. Nous sommes un catalyseur de changements qui améliorent la santé et le bien-être de tous.

Nous appuyons la passion, le savoir et les perspectives de nos membres dans

toute leur diversité par la collaboration, par de vastes débats et par le partage d'informations. Nous motivons les organisations et les gouvernements à appliquer un éventail de politiques et de programmes de santé publique qui améliorent les résultats sanitaires des populations dans le besoin.

NOTRE VISION

Un monde de santé et de justice

NOTRE MISSION

L'ACSP a pour mission de rehausser la santé des gens au Canada et de contribuer à un monde plus sain et plus équitable.

Pour plus de renseignements, veuillez contacter :

Association canadienne de santé publique

1525, avenue Carling, bureau 404, Ottawa (Ontario) K1Z 8R9

Tél. : 613-725-3769 | Téléc. : 613-725-9826 | info@cpha.ca

www.cpha.ca

Introduction

En 2005, l'Association canadienne de santé publique (ACSP), avec l'aide financière de la Stratégie canadienne antidrogue de Santé Canada*, lançait la campagne « Le pot au volant » pour sensibiliser les jeunes conducteurs et les jeunes conductrices du Canada et leurs passagers et passagères aux méfaits associés à la conduite sous l'influence du cannabis. La campagne a intégré les conseils d'informateurs et d'informatrices et les opinions de jeunes Canadiens et Canadiennes qui ont pris part à des groupes de discussion dans plusieurs villes du pays. La présente Foire aux questions a été révisée en fonction des données de recherche et des résultats d'enquêtes récentes sur la consommation de cannabis en lien avec la conduite d'un véhicule.

Les documents de la campagne sont :

- Une affiche montrant des pilotes d'avions fumant un joint avec le message : « Si ça n'a pas de bon sens ici, pourquoi faire la même chose quand tu conduis? »
- 10 questions pour les adolescentes et les adolescents
- Un guide pour les adultes qui veulent discuter de la question avec des adolescentes ou des adolescents
- Un document explicatif (la présente Foire aux questions)

La situation en 2018

En avril 2017, le gouvernement du Canada a présenté le projet de loi C-45, *Loi sur le cannabis*. Ce projet de loi modifiera la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*, le *Code criminel* et d'autres lois en légalisant et en réglementant la production, la distribution, la vente et la possession de cannabis au Canada. Il se veut aussi un cadre de santé publique pour réduire les effets sanitaires et sociaux négatifs de la consommation de cannabis, de même que les importants effets néfastes de la criminalisation de la possession de cannabis. Simultanément, le gouvernement a présenté le projet de loi C-46 pour modifier le *Code criminel* en renforçant les lois existantes sur la conduite avec capacités affaiblies par le cannabis et d'autres drogues. Ce projet de loi

visait à alourdir les peines imposées aux personnes qui conduisent sous l'influence de toute drogue, dont le cannabis, et à permettre aux agents de la paix de procéder à des tests d'intoxication lors de contrôles routiers. Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont aussi déposé des projets de loi en prévision de la légalisation du cannabis.

TABLE DES MATIÈRES

1. Pourquoi mettre l'accent sur le pot au volant?
2. Quels sont les effets du cannabis sur l'aptitude à conduire?
3. Qui consomme du cannabis et qui conduit sous son influence?
4. Pourquoi mettre l'accent sur les jeunes?
5. Qui est susceptible de monter à bord d'un véhicule conduit par une personne ayant consommé du cannabis?
6. Pendant combien de temps l'aptitude à conduire est-elle affectée par la consommation de cannabis?
7. La dose a-t-elle une influence sur le risque?
8. Et la gueule de bois?
9. Le cannabis médical affecte-t-il aussi la conduite?
10. Comment le cannabis se compare-t-il à l'alcool comme menace à la sécurité routière?
11. Qu'en est-il des messages d'intérêt public?
12. Que disent les lois canadiennes sur la conduite avec facultés affaiblies par le cannabis?
13. Les agents de la paix peuvent-ils repérer et accuser les personnes qui conduisent sous l'influence du cannabis?
14. Quelles sont les modifications proposées en avril 2017 sur la possession et la consommation de cannabis et quels effets auront-elles sur les lois et l'application des lois sur le cannabis au volant?

* Les points de vue exprimés ici ne sont pas nécessairement ceux de Santé Canada.

DÉFINITIONS

Que voulons-nous dire par le « pot »?

Le mot « pot » dans nos ressources désigne toute drogue dérivée de la plante *Cannabis sativa*.

Le cannabis englobe les diverses préparations psychotropes de cette plante, dont la marijuana (faite à partir des feuilles séchées et broyées et des bourgeons), le haschisch et l'huile de cannabis (faits à partir de la résine des bourgeons) et les extraits de cannabis (comme les huiles ou la cire). Nous avons choisi le mot « pot » parce qu'il est court et facile à prononcer, mais surtout parce que les participantes et les participants des groupes de discussion de l'ACSP en 2005 ont été unanimes à l'employer. Avec « herbe », « pot » est le mot le plus couramment employé pour désigner le cannabis au Canada, en français comme en anglais. Il y a d'autres appellations communes du cannabis, comme « ganja » et « marie-jeanne ».

Que voulons-nous dire par « conduire »?

Quand nous utilisons les mots « conduire un véhicule », nous voulons dire n'importe quel véhicule automobile, dont les voitures, les camions, les motocyclettes, les VTT, les avions, les bateaux à moteur et les motoneiges. Nous employons en général le mot « conduire » pour désigner l'utilisation d'un véhicule sur la route et hors route. Nous ne voulons pas laisser entendre que l'intoxication au volant serait moins dangereuse quand on ne conduit pas sur la voie publique.

Pourquoi l'expression « le pot au volant »?

Les expressions comme « la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool », « l'alcool au volant » ou « la conduite en état d'ébriété » (CEE) sont bien connues. Les expressions équivalentes pour la consommation de drogue en lien avec la conduite—« l'intoxication au volant », « la conduite sous l'influence de la drogue » et « la conduite sous l'emprise de la drogue » (CED) le sont moins, bien que les choses changent. Nous avons choisi d'utiliser des expressions plus familières, comme « conduire gelé », « mélanger le pot et la conduite » ou tout simplement « le pot au volant ».

Qu'est-ce que la conduite avec facultés affaiblies?

Si vous êtes moins apte à conduire un véhicule automobile parce que vous avez pris une drogue, plusieurs drogues ou un mélange de drogue et d'alcool (qui est aussi une drogue, bien qu'il soit d'habitude mentionné séparément en raison de son statut juridique), vous conduisez avec facultés affaiblies. On appelle parfois cela « l'intoxication au volant ». L'expression englobe les effets indésirables des médicaments sur ordonnance, des drogues illicites et des médicaments en vente libre sur la conduite.

Qu'est-ce que le THC?

Le Δ^9 -tétrahydrocannabinol, ou THC, fait partie de la classe de produits chimiques du cannabis appelés « cannabinoïdes ». Le THC est le principal composé psychoactif responsable de l'état d'euphorie souvent recherché par la personne qui consomme. Une substance psychotrope est une substance qui altère la fonction cérébrale, ce qui entraîne des changements temporaires de la perception, de l'humeur, de la conscience et du comportement.

1. Pourquoi mettre l'accent sur le pot au volant?

La conduite sous l'emprise du cannabis augmente le risque de collision. La conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de la drogue continue de tuer et de blesser plus que tout autre crime au Canada¹. Selon une revue systématique (2012) et une méta-analyse de neuf études scientifiques observationnelles des accidents de la route menées, l'affaiblissement des facultés par le cannabis peut nuire à la conduite prudente et multiplier par deux le risque de subir des blessures graves ou mortelles lors d'un accident de la route².

Les jeunes et les jeunes adultes consomment du cannabis. Chez les jeunes de 15 à 24 ans au Canada, le cannabis est la drogue illicite la plus consommée³, et son taux de consommation est le plus élevé au monde (13 %) après celui de la France (15 %)⁴. Selon l'Enquête canadienne sur le tabac, l'alcool et les drogues (ECTAD) de 2015, le taux global de consommation de cannabis au cours de l'année antérieure était le plus élevé chez les jeunes de 15 à 19 ans (20,6 %) et les jeunes adultes de 20 à 24 ans (29,7 %)⁵. Comparativement aux adultes de 25 ans et plus, les 15 à 24 ans sont plus de deux fois plus susceptibles d'avoir consommé du cannabis au cours de l'année antérieure (9,9 % et 25,5 %, respectivement)⁵.

Les jeunes et les jeunes adultes conduisent sous l'emprise du cannabis. Le cannabis au volant est plus courant que l'alcool au volant chez les jeunes Canadiens et Canadiennes qui conduisent^{6,7}. De plus, selon une enquête nationale, les jeunes étaient plus susceptibles de dire avoir conduit moins de deux heures après avoir consommé du cannabis; le taux le plus élevé a été observé chez les 18 et 19 ans (8,3 %), et le suivant chez les 15 à 17 ans (6,4 %)⁸. Selon une enquête menée au bord des routes en Ontario, le cannabis serait la substance illicite la plus communément consommée par les

jeunes conducteurs et conductrices¹, tandis qu'en Colombie-Britannique, une enquête menée au bord des routes a constaté que 6,4 % des conducteurs et des conductrices de 16 à 24 ans avaient été contrôlés positifs au cannabis⁹.

Dans une étude de 2017, le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances (CCDUS) a constaté que les jeunes conducteurs et conductrices de 16 à 34 ans sont surreprésentés dans les accidents mortels dus à la conduite sous l'emprise du cannabis et représentent les deux tiers des collisions avec décès, avec blessures ou avec dommages matériels seulement qui sont attribuables au cannabis⁹. Une autre étude a constaté que chez les conducteurs et les conductrices décédés dans des accidents de la route entre 2000 et 2010, les 16 à 24 ans étaient plus de deux fois plus susceptibles d'avoir eu du cannabis dans leur système que les adultes (35 ans et plus)⁸.

Les jeunes se trompent sur les risques de la conduite sous l'emprise du cannabis. Selon une enquête nationale, seulement 48 % des jeunes Canadiens et Canadiennes (de 16 à 19 ans) ont conscience des risques du cannabis au volant, tandis que 79 % comprennent les risques de l'alcool au volant¹⁰. Les taux élevés de cannabis au volant pourraient s'expliquer en partie par l'idée fautive chez les jeunes que le cannabis ne porte pas atteinte à l'aptitude à conduire⁸. Selon une étude menée en 2012 auprès d'élèves de l'Ontario, la perception des risques de la consommation de cannabis diminue chez les jeunes¹¹. C'est inquiétant, car il semble y avoir une relation inverse entre la perception des risques et la consommation : plus le cannabis est perçu comme une substance à risque modéré, plus la fréquence de consommation augmente¹. En ne percevant pas les risques du cannabis, les jeunes sont donc plus susceptibles d'en consommer¹².

Les chiffres défavorables et le manque de connaissance des risques associés font ressortir

le besoin de sensibiliser les jeunes Canadiens et Canadiennes aux effets et aux conséquences du cannabis au volant. L'alcool fait l'objet de campagnes de sensibilisation à la conduite avec facultés affaiblies depuis plusieurs dizaines d'années; le pot au volant mérite qu'on s'y attarde davantage.

2. Quels sont les effets du cannabis sur l'aptitude à conduire?

Les études d'observation, de simulation et de conduite sur la chaussée montrent que la consommation de cannabis porte atteinte à plusieurs fonctions cognitives (le raisonnement, la mémoire, l'attention et le langage) qui ont divers effets sur l'aptitude à conduire. Les effets du cannabis sur l'aptitude à conduire peuvent varier selon la puissance du produit consommé, l'expérience du conducteur ou de la conductrice et sa fréquence de consommation. Mais même à faible dose, le cannabis peut nuire à la capacité de conduire prudemment¹³, surtout s'il est combiné à l'alcool¹²⁻¹⁴.

Le cannabis affecte la perception, la mémoire à court terme, le traitement de l'information, la prise de décisions et la coordination des mouvements, lesquels affectent la capacité de conduire prudemment⁸.

- Il réduit la capacité de rester dans sa voie et accroît les variations de la distance entre les véhicules et de la vitesse de conduite.
- La consommation de cannabis compromet l'attention et la concentration, ce qui atténue la possibilité d'avoir conscience de plusieurs sources d'information en même temps et d'y réagir;
- En ralentissant les réactions, le cannabis réduit la capacité du conducteur ou de la conductrice de réagir rapidement aux changements soudains sur la route, surtout s'ils sont imprévus (p. ex. lorsqu'il faut s'arrêter brusquement)^{14,15}.

Des consommateurs et des consommatrices de cannabis expérimentés qui conduisent sous

son influence peuvent avoir conscience de l'affaiblissement de leurs facultés et employer des tactiques de réduction des risques pour compenser (p. ex. en conduisant lentement ou en augmentant la distance avec le véhicule d'en avant)¹⁶. Ces personnes ont beau avoir acquis des comportements d'adaptation à l'affaiblissement de leurs facultés, ces adaptations n'éliminent pas les risques du cannabis au volant.

3. Qui consomme du cannabis et qui conduit sous son influence?

Plusieurs enquêtes sur la consommation de drogue au Canada menées auprès des populations scolaires ont constaté que les taux de consommation de cannabis augmentent avec l'âge et le niveau scolaire, et qu'ils sont les plus élevés chez les garçons. En 2014-2015 par exemple, 1,2 % des élèves de 7^e année, 19,2 % des élèves de 10^e année et 33 % des élèves de 12^e année ont dit avoir consommé du cannabis au cours de l'année antérieure¹⁷. Le Rapport pancanadien sur la consommation d'alcool et de drogues des élèves (2014-2015) indique que 5 % des jeunes de la 7^e à la 12^e année avaient conduit moins de deux heures après avoir consommé du cannabis, et que 15 % des élèves de la 7^e à la 12^e année étaient montés à bord d'un véhicule conduit par une personne ayant consommé du cannabis moins de deux heures avant¹⁸.

L'édition 2011 du Rapport pancanadien sur la consommation d'alcool et de drogues des élèves indique que selon la province ou territoire, entre 3 et 8 % des élèves de 7^e année avaient consommé du cannabis au cours de l'année antérieure. Ce taux augmentait avec le niveau scolaire, car 30 à 53 % des élèves de 12^e année disaient avoir consommé du cannabis au cours de l'année antérieure. Selon la province ou territoire, 14 à 21 % des élèves de 12^e année disaient avoir conduit moins d'une heure après avoir consommé du cannabis¹⁹.

D'après le Sondage sur la consommation de drogues et la santé des élèves de l'Ontario (SCDSEO) de 2015, les garçons de la 10^e à la 12^e année qui conduisaient (11,6 %) étaient plus susceptibles de dire avoir consommé du cannabis au volant que les filles (7,6 %); ces chiffres étaient plus élevés que pour l'alcool au volant¹⁸. En Nouvelle-Écosse, selon l'édition 2012 du Student Drug Use Survey, 21,4 % des élèves de 12^e année avaient conduit moins d'une heure après avoir consommé du cannabis, mais aucun écart selon le sexe n'a été observé¹⁸. Un rapport publié en 2015 par le Centre de toxicomanie et de santé mentale indique que 7,5 % des jeunes conducteurs et conductrices de 18 à 29 ans disaient avoir conduit moins d'une heure après avoir consommé du cannabis, contre 1,8 % dans le groupe d'âge suivant (30 ans et plus). Le rapport indique aussi que les garçons étaient 16 fois plus susceptibles que les filles de dire avoir conduit moins d'une heure après avoir consommé du cannabis²⁰.

Selon les données de 2003 à 2013 du Victoria Healthy Youth Survey, les jeunes de 12 à 18 ans qui disaient consommer fréquemment du cannabis (plus d'une fois par semaine) étaient plus susceptibles que les consommateurs et les consommatrices occasionnels (au maximum une fois par semaine) et les abstinents et abstinents (n'ayant pas consommé de cannabis au cours des 12 mois antérieurs) de dire avoir conduit en état d'euphorie (« gelés ») ou être montés à bord d'un véhicule conduit par une personne ayant consommé du cannabis (80 %, 28 % et 13 %, respectivement) dans les 30 jours précédents²¹. De plus, chez les consommateurs et les consommatrices fréquents, les garçons étaient plus susceptibles de dire avoir conduit gelés ou être montés à bord d'un véhicule conduit par une personne gelée au cours des 30 jours précédents²¹. Dans l'ensemble, ce sont les jeunes garçons consommateurs fréquents de cannabis qui sont le plus susceptibles de conduire gelés. Il faudrait cependant pousser la recherche sur la fréquence du cannabis au volant.

4. Pourquoi mettre l'accent sur les jeunes?

Selon l'édition 2012 de l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes (ESCC), 29,2 % des 15 à 24 ans disaient avoir consommé du cannabis au cours de l'année antérieure, et la prévalence était plus élevée chez les garçons que chez les filles (34,6 % contre 23,4 %)³⁷. Selon l'Enquête canadienne sur le tabac, l'alcool et les drogues chez les élèves de 2014-2015, l'âge moyen d'initiation au cannabis était de 14,2 ans²².

Durant les consultations menées en 2005, l'ACSP a parlé à plusieurs groupes de jeunes Canadiens et Canadiennes de 15 à 25 ans de leur expérience du pot au volant. En général, les plus âgés étaient convaincus que conduire gelé n'était pas un problème et qu'ils et elles ne changeraient sans doute pas d'avis à ce sujet. Les participantes et les participants qui ne conduisaient pas encore ou qui attendaient d'apprendre à conduire semblaient plus ouverts à la suggestion que le pot au volant, comme l'alcool au volant, pouvait poser un risque pour eux et leurs passagers. C'est pourquoi la présente campagne est axée sur les Canadiens et les Canadiennes de 14 à 18 ans. Récemment, d'autres groupes de discussion* menés par le CCDUS auprès des jeunes (14 à 19 ans) ont permis de constater que les jeunes considèrent la conduite sous l'emprise du cannabis comme étant moins risquée, ou moins dangereuse, que la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool, pour une part parce qu'ils et elles n'associent pas l'état d'euphorie (calme, bonheur, détente) aux comportements à risque pouvant compromettre les aptitudes de conduite²³.

* 20 groupes de discussion ont été menés dans six villes canadiennes. Y ont participé 77 jeunes de 14 à 19 ans.

5. Qui est susceptible de monter à bord d'un véhicule conduit par une personne ayant consommé du cannabis?

Les risques du cannabis au volant ne valent pas seulement pour le conducteur ou la conductrice, mais pour toute autre personne à bord. Les jeunes Canadiens et Canadiennes de 15 à 24 ans sont plus susceptibles de dire être montés à bord d'un véhicule conduit par une personne ayant consommé du cannabis au cours des deux heures précédentes (près de 16 %) que d'avoir personnellement conduit un véhicule en étant gelés (6 à 8 %) ^{24,25}. Selon une enquête nationale sur la consommation de drogues des élèves, la probabilité de monter à bord d'un véhicule conduit par une personne ayant consommé une drogue (dont le cannabis) augmente avec le niveau scolaire ¹⁹, tandis qu'un autre rapport indique que cette probabilité diminue après l'école secondaire ²⁶. Les groupes de discussion avec des jeunes (de 14 à 19 ans) indiquent aussi que les jeunes Canadiens et Canadiennes croient qu'il est moins dangereux de monter à bord d'un véhicule conduit par une personne aux facultés affaiblies par le cannabis que par l'alcool ²³.

Une revue de la littérature menée en 2014 par le CCDUS a cerné les caractéristiques pouvant augmenter le risque de monter à bord d'un véhicule conduit par une personne ayant consommé du cannabis (ou de l'alcool ou d'autres drogues). Certains de ces facteurs de risque sont : le faible statut socioéconomique, la propension à prendre des risques, la conduite de véhicules hors route et l'impulsivité. Le rôle du sexe n'est pas clair ²⁵, bien que l'édition 2015 du SCDSEO n'ait trouvé aucun écart entre la probabilité pour un garçon ou pour une fille de monter à bord d'un véhicule conduit par une personne ayant consommé une drogue (dont le cannabis) ¹⁷.

Être à bord d'un véhicule conduit par une personne ayant consommé peut rendre encore plus dangereuse

une situation qui l'est déjà, surtout si les passagers ont aussi les facultés affaiblies. Par exemple, un passager ou une passagère peut distraire la personne qui conduit ou encourager sa propension à prendre des risques au volant. Chez les conducteurs et les conductrices de 24 ans et moins, la présence de passagers dans le véhicule est associée aux accidents mortels avec responsabilité, spécifiquement quand il y a deux passagers ou plus à bord ²⁷.

6. Pendant combien de temps l'aptitude à conduire est-elle affectée par la consommation de cannabis?

Les faits montrent que les capacités cognitives et la motricité nécessaires pour conduire prudemment sont affectées négativement jusqu'à trois heures après la consommation de cannabis ⁸. Plusieurs facteurs individuels peuvent toutefois influencer sur l'affaiblissement des facultés. Par exemple, la dose ou la quantité consommée, la fréquence de consommation (histoire ou tendance de consommation de cannabis), la souche et la puissance, la sensibilité et la tolérance, la morphologie (le tissu adipeux) et la co-consommation de médicaments sur ordonnance ou d'alcool peuvent influencer sur la durée et l'intensité de l'affaiblissement des facultés ^{1,8}. L'état de santé et les antécédents familiaux d'une personne peuvent aussi se répercuter sur les risques associés à sa consommation de cannabis ¹.

La méthode de consommation influence la survenue et la durée de l'affaiblissement des facultés. Par exemple, quand le cannabis est fumé, le THC entre rapidement dans la circulation sanguine, ce qui produit une sensation d'euphorie en quelques minutes. Certains éléments de preuve indiquent également que l'aptitude à conduire est maximale affaiblie environ une heure après avoir fumé un joint ^{28,29}, tandis que d'autres indiquent que les effets du THC se dissipent en général deux à quatre heures après avoir fumé ⁸.

À titre de comparaison, l'euphorie ressentie après la consommation de produits comestibles infusés au cannabis peut prendre plus longtemps à se manifester (jusqu'à quatre heures) et durer plus longtemps (jusqu'à 10 heures). En raison du délai entre la consommation et les effets ressentis, une surconsommation est possible. Après avoir inhalé des vapeurs de préparations de cannabis hautement concentrées (« dabbing ») ou consommé de l'huile de haschisch, les effets se font sentir plus rapidement, car ces produits sont plus puissants et contiennent des niveaux beaucoup plus élevés (jusqu'à 60 ou 80 %) de THC, l'ingrédient psychotrope³⁰. Comme mentionné plus haut, comme les effets du THC se dissipent après deux à quatre heures quand le cannabis est fumé ou plus longtemps quand il est ingéré, **il est recommandé d'attendre au moins six heures avant de conduire si l'on a fumé du cannabis et au moins huit heures si l'on en a ingéré**^{30,39}.

7. La dose a-t-elle une influence sur le risque?

La consommation de fortes doses de cannabis est un facteur établi de risque d'accidents d'automobile^{2,31}, et le risque augmente beaucoup quand la consommation est jumelée avec l'alcool, même en très petite quantité⁶¹³. Certains éléments de preuve indiquent aussi que même la consommation d'une petite quantité de cannabis est associée à un risque de collision accru²¹³.

Comme pour l'alcool, il est démontré qu'il y a une relation dose-effet entre le cannabis et l'affaiblissement des facultés nécessaires pour conduire avec prudence³². Contrairement à l'alcool, les concentrations en THC du cannabis présentent des variations considérables, et leurs effets sur l'affaiblissement des facultés varient aussi d'une personne à l'autre. Il est donc difficile d'établir une relation exacte entre la dose et le risque. Néanmoins,

les doses élevées de cannabis peuvent susciter des sentiments d'anxiété, de peur et de paranoïa qui posent des risques pour la conduite prudente⁸. De façon générale, il est conseillé « d'y aller petit à petit » si l'on consomme³⁰.

8. Et la gueule de bois?

On en sait peu sur les effets résiduels (la « gueule de bois ») du cannabis sur la conduite. Les études sur le sujet sont rares^{33,34}, et la plupart des données ne sont pas scientifiques (elles proviennent de consommateurs et de consommatrices), mais les symptômes caractéristiques de la « gueule de bois au cannabis » sont le manque de salive, la somnolence, une légère confusion, le mal de tête, les nausées et les yeux secs ou rouges. Ces symptômes peuvent aussi être présents chez une personne gelée. Par mesure de prudence, il vaut mieux attendre qu'ils se dissipent avant de prendre le volant. Les rares études indiquent que comme pour l'alcool, la gueule de bois au cannabis est habituellement le fait d'une surconsommation. Pour éviter de trop consommer, il faut prendre garde aux produits du cannabis dont la teneur en THC est élevée ou dont les effets tardent à se faire sentir, comme les produits comestibles.

Il faudra pousser la recherche pour comprendre les effets résiduels du cannabis en lien avec la conduite d'un véhicule, mais à titre anecdotique, les participantes et les participants des groupes de discussion de 2005 ont indiqué que la gueule de bois était un problème au volant. Certains ont même avoué se sentir plus en sécurité en conduisant gelés qu'en éprouvant les symptômes d'une gueule de bois au cannabis.

9. Le cannabis médical affecte-t-il aussi la conduite?

En vertu du *Règlement sur l'accès au cannabis à des fins médicales*, les Canadiens et les Canadiennes en possession d'une ordonnance médicale ont l'autorisation légale de cultiver leur propre cannabis ou de se procurer du cannabis médical auprès d'un producteur autorisé sous licence par Santé Canada.

Pour certains troubles médicaux, les études cliniques indiquent que le cannabis peut avoir des effets bénéfiques ou thérapeutiques, selon les concentrations en cannabidiol (CBD) et en THC³⁵. Le cannabis peut par exemple présenter des avantages thérapeutiques pour les adultes souffrant de certains types de douleur chronique¹. Malgré ses avantages thérapeutiques cependant, le cannabis médical affecte quand même les capacités cognitives, et donc l'aptitude de conduire prudemment³⁶. C'est pour la même raison que certains médicaments sur ordonnance s'accompagnent d'avertissements de ne pas conduire et de ne pas utiliser de machines lourdes quand on les prend.

10. Comment le cannabis se compare-t-il à l'alcool comme menace à la sécurité routière?

Au Canada, la conduite en état d'ébriété est largement reconnue comme étant dangereuse et socialement inacceptable. Les données actuelles confirment que l'alcool est l'un des principaux facteurs de blessures ou de décès dus aux accidents de la route, et la conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de la drogue continue de tuer et de blesser plus que tout autre crime au Canada¹.

Après l'alcool, le cannabis est la deuxième substance la plus souvent trouvée chez les conducteurs et les conductrices blessés ou tués au volant. Toutefois, quand la consommation d'alcool est combinée à celle

du cannabis, les risques de collision sont supérieurs à ceux de la conduite avec facultés affaiblies par l'une ou l'autre substance seulement³². Les faits montrent que le cannabis au volant multiplie par deux le risque de subir des blessures graves ou mortelles lors d'un accident d'automobile, mais les risques de collision associés à l'alcool sont mieux compris. Par exemple, une alcoolémie de 0,8 g/100 mL est associée à un risque de collision 2,69 fois supérieur, particulièrement chez les conducteurs et conductrices relativement jeunes (35 ans et moins)². C'est pour cela que les lois d'un grand nombre de provinces et de territoires du Canada établissent le seuil criminel d'alcoolémie au volant à 0,8 g/100 mL.

Par ailleurs, le comportement au volant d'une personne ivre est très différent de celui d'une personne ayant consommé du cannabis. Par exemple, le conducteur ou la conductrice ivre aura tendance à prendre plus de risques et à dépasser les limites de vitesse, tandis que la personne gelée aura tendance à conduire lentement ou à une vitesse variable¹.

11. Qu'en est-il des messages d'intérêt public?

Les messages d'intérêt public ont beaucoup contribué à changer les mentalités face à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool. Le gouvernement fédéral s'est maintenant engagé à éduquer et à sensibiliser le public aux méfaits du cannabis au volant. Les jeunes sont vivement encouragés à ne pas conduire sous l'influence du cannabis, surtout qu'ils n'ont souvent pas beaucoup d'expérience au volant et que l'âge minimum établi par le gouvernement fédéral pour consommer, acheter ou posséder du cannabis après la légalisation sera de 18 ans. Sécurité publique Canada appelle aussi les provinces et les territoires à former du personnel de première ligne pour pouvoir repérer les conducteurs et les conductrices aux facultés affaiblies par le cannabis (et d'autres drogues) et à renforcer les capacités de maintien de l'ordre.

Le projet de loi C-46 par exemple (voir la question 12) autoriserait de nouveaux dispositifs pour aider les forces policières à détecter les conducteurs et les conductrices ayant consommé du cannabis (ou d'autres drogues), comme des dispositifs de dépistage de drogues lors de contrôles routiers. Il est important de connaître les lois de votre province ou territoire sur le cannabis au volant, car elles différeront d'une région à l'autre du Canada et iront d'un système de sanctions progressif à une démarche de tolérance zéro.

Les messages d'intérêt public s'appliquent aussi au foyer. Les participantes et les participants des groupes de discussion de 2005 ont indiqué que les parents peuvent avoir un effet dissuasif, ne serait-ce que parce qu'ils contrôlent d'habitude les clés de la voiture. Selon les participantes et les participants, il est plus difficile de duper ses parents : « Quand je conduis gelé, j'ai surtout peur de ma mère, parce que la police n'a aucun moyen de savoir [si j'ai consommé]. Mais si ma mère me dit "tu es gelé", je ne peux pas prétendre que non, elle ne va pas me croire ». Les parents peuvent aussi être des modèles de prudence dans leur consommation et leurs habitudes de conduite.

12. Que disent les lois canadiennes sur le cannabis au volant?

Il est illégal de conduire sous l'influence de l'alcool, du cannabis ou d'autres drogues. Les jeunes des groupes de discussion ont toutefois souvent semblé ignorer les conséquences juridiques possibles du cannabis au volant et ne craignaient pas beaucoup les conséquences que cela pourrait avoir pour eux et elles personnellement²³. Il est important que les jeunes connaissent les sanctions auxquelles ils s'exposent en conduisant gelés. Un casier judiciaire, par exemple, pourrait réduire leurs perspectives de faire des études supérieures ou de trouver un emploi.

En vertu du *Code criminel* du Canada, le cannabis au volant est illégal, et les personnes qui conduisent sous l'emprise du cannabis (et/ou d'autres drogues) s'exposent aux mêmes sanctions que celles qui conduisent en état d'ébriété. Selon l'article 253, « Commet une infraction quiconque conduit un véhicule à moteur, un bateau, un aéronef ou du matériel ferroviaire, ou aide à conduire un aéronef ou du matériel ferroviaire, ou a la garde ou le contrôle d'un véhicule à moteur, d'un bateau, d'un aéronef ou de matériel ferroviaire, que ceux-ci soient en mouvement ou non, dans les cas suivants : a) lorsque sa capacité de conduire ce véhicule, ce bateau, cet aéronef ou ce matériel ferroviaire est affaibli par l'effet de l'alcool ou d'une drogue. » Cela s'applique aussi aux véhicules tout-terrain, qu'ils soient conduits sur la voie publique ou sur une propriété privée.

13. Les agents de la paix peuvent-ils repérer et accuser les personnes qui conduisent sous l'influence du cannabis?

Un nombre croissant d'agentes et d'agents de la paix au Canada sont formés à reconnaître les signes particuliers de l'affaiblissement des facultés par le cannabis chez les personnes qui conduisent, comme l'odeur de cannabis (sur la personne qui conduit ou dans le véhicule), la difficulté à se concentrer, les yeux rougis et les pupilles dilatées. Quand un conducteur ou une conductrice présente un ou plusieurs de ces signes, l'agent ou l'agente a des motifs raisonnables d'exiger un test de sobriété normalisé (TSN). D'habitude, ce test a lieu en bordure de la route et comporte une série d'étapes pour déterminer la sobriété. Le conducteur ou la conductrice peut cependant être accusé sans avoir passé ce test, sur la base des observations de l'agent ou de l'agente. Si l'agent ou l'agente a des motifs raisonnables de croire que la personne qui conduit a les facultés affaiblies après le test, il ou elle peut exiger qu'elle se prête à l'évaluation d'une experte ou d'un expert

en reconnaissance de drogues (ERD) (une personne certifiée par le Programme de classification et d'évaluation de drogues) et qu'elle fournisse un échantillon de liquide organique pour confirmer ces constatations. L'ERD détermine si le conducteur ou la conductrice a les facultés affaiblies, et si oui, par quelle catégorie ou combinaison de drogues. Si les résultats confirment l'affaiblissement des facultés, la personne peut faire face à des accusations criminelles de conduite avec facultés affaiblies, comme pour la conduite en état d'ébriété. L'omission ou le refus de se conformer aux exigences d'un agent ou d'une agente de la paix peut aussi mener à des accusations.

Contrairement au test de l'ivressomètre, la présence de cannabis (et d'autres drogues) est détectée par l'analyse des liquides organiques comme l'urine, la salive ou le sang. Le test de salive peut détecter la consommation récente de drogue, tandis que le test sanguin fournit des précisions sur le niveau de concentration de la drogue.

Comme le cannabis est liposoluble, il se métabolise différemment de l'alcool et peut rester dans l'organisme plus longtemps, selon la morphologie individuelle. Cela rend la consommation de cannabis et l'affaiblissement des facultés plus difficiles à mesurer; c'est la raison pour laquelle elles font l'objet de recherches à l'heure actuelle.

14. Quelles sont les modifications proposées en avril 2017 sur la possession et la consommation de cannabis et quels effets auront-elles sur les lois et l'application des lois sur le cannabis au volant?

Le projet de loi C-45, *Loi sur le cannabis*, légalisera et réglementera la production, la distribution, la vente et la possession de cannabis par les adultes au Canada. Cette loi établit l'âge minimum de consommation à 18 ans, mais les provinces et les territoires peuvent relever l'âge légal. Le projet de loi C-45 continue de faire appel au système de justice pénale pour restreindre l'accès des jeunes au cannabis.

Il est proposé que la loi soit promulguée à l'automne 2018, mais d'ici là, le cannabis figure sur la liste des drogues de l'Annexe II de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*. Ainsi, la culture, la possession, la distribution et la vente de cannabis sont encore illégales, exception faite du cannabis médical.

Jusqu'à l'entrée en vigueur du projet de loi C-45, les sanctions pourraient mener à un casier judiciaire avec une peine d'emprisonnement d'au plus cinq ans pour possession et une peine minimale obligatoire d'un an pour production et trafic.

En même temps que le projet de loi C-45, le gouvernement a présenté le projet de loi C-46 pour renforcer l'application des lois existantes sur la conduite avec capacités affaiblies par le cannabis. Entre autres modifications, le projet de loi C-46 prévoit une nouvelle « limite permise » pour la conduite avec facultés affaiblies. Il renforcerait la réglementation actuelle de l'intoxication au volant en vertu du *Code criminel* et permettrait de nouvelles méthodes de détection des conducteurs et des conductrices aux facultés affaiblies par le cannabis. Par exemple, si une agente ou un agent soupçonne légalement un conducteur ou une conductrice d'avoir

consommé du cannabis (ou une autre drogue) lors d'un contrôle ou d'un dépistage au bord de la route, il ou elle peut lui demander de fournir un échantillon de salive. En cas d'analyse positive, un échantillon de sang et une évaluation par une ou un ERD pourraient suivre.

De nouvelles sanctions plus strictes sont proposées, si des niveaux de THC sont détectés dans le sang moins de deux heures après que la personne a pris le volant et si le cannabis (ou une autre drogue) a été consommé avec de l'alcool. Ces sanctions pourraient aller d'une amende (p. ex. la présence de 2 nanogrammes (ng) mais de moins de 5 ng de THC pourrait entraîner une amende maximale de 1 000 \$), à l'emprisonnement (p. ex. les sanctions prévues pour les récidivistes vont de 30 jours à 10 ans pour une demande de déclaration de délinquant dangereux, et à l'emprisonnement à vie en cas de conduite dangereuse entraînant la mort).

Comme pour le projet de loi C-45, il est proposé que le projet de loi C-46 soit promulgué à l'automne 2018. D'ici là, les sanctions pour intoxication au volant restent semblables aux sanctions pour conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et peuvent entraîner la suspension du permis de conduire, une amende, un casier judiciaire et/ou une peine d'emprisonnement.

La conduite avec facultés affaiblies par le cannabis (et/ou d'autres drogues) est une infraction criminelle. Elle restera illégale si les projets de loi C-45 et C-46 entrent en vigueur.



ASSOCIATION
CANADIENNE DE
SANTÉ PUBLIQUE

La voix de la santé publique

Porte-parole national indépendant et
défenseur fidèle de la santé publique,
l'Association canadienne de santé publique
parle au nom des individus et des populations
avec tous les ordres de gouvernement.

Pour plus des renseignements, veuillez contacter :

Association canadienne de santé publique

1525, avenue Carling, bureau 404, Ottawa (Ontario) K1Z 8R9

Tél. : 613-725-3769 | Téléc. : 613-725-9826 | info@cpha.ca

www.cpha.ca