

Conduite automobile sous l'influence du cannabis

Cahier de l'intervenant

2^e édition



cannabis au volant



Conduite automobile sous l'influence du cannabis

Cahier de l'intervenant

2^e édition

Coordination du projet

Carmen Trottier
Directrice générale, AITQ

Recherche, rédaction et animation

Shirley Émond
Criminologue et chargée de projet

Collaboration à la rédaction

Sylvie Tremblay, SAAQ

Mise à jour


Shirley Émond, AITQ
Sylvie Tremblay, SAAQ

Infographie

Versicolore design graphique

Édition et distribution

Association des intervenants en toxicomanie du Québec inc.
505, rue Sainte-Hélène, 2^e étage, Longueuil (Québec) J4K 3R5
Téléphone : (450) 646-3271
Site Web : www.aitq.com



L'AITQ remercie les membres du Comité consultatif qui ont participé à l'élaboration des outils de promotion (affiche, jeu-questionnaire et brochure) dans le projet *Si t'en roules un, roule pas l'autre* pour leur collaboration et leurs judicieux conseils :

- Mohamed Ben Amar, Université de Montréal
- Jacques Bergeron, Université de Montréal
- Michel Dubé, intervenant en toxicomanie
- Mylène Legault, étudiante
- Luce Marineau, Société de l'assurance automobile du Québec
- Sylvie Tremblay, Société de l'assurance automobile du Québec

2^e édition
ISBN 978-2-923571-04-1
Dépôt légal premier trimestre 2007
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
Bibliothèque et Archives Canada

Le générique masculin est utilisé sans aucune discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte.

Les vues exprimées ici ne représentent pas nécessairement la position officielle de Santé Canada ou de l'AITQ.

La production de ce document a été rendue possible grâce à une contribution financière provenant de la Stratégie antidrogue et substances contrôlées - Fonds des initiatives communautaires, Santé Canada.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	5
1. Points saillants du bilan routier au Québec	7
1.1. Évolution du bilan routier au Québec: de 1980 à 2005	7
1.2. Évolution du bilan routier chez les jeunes: de 1980 à 2005	8
1.3. Évolution du bilan routier au regard de l'alcool au volant: de 1994 à 2004	9
2. Conduite automobile	10
2.1. Accès graduel à la conduite	10
2.2. Réglementation de la conduite automobile avec facultés affaiblies	10
3. Cannabis et conduite automobile	12
3.1. Consommation de cannabis	12
3.1.1. Consommation de cannabis chez la population générale	12
3.1.2. Consommation de cannabis chez les jeunes	12
3.1.3. Âge d'initiation	12
3.1.4. Fréquence de la consommation de cannabis chez les usagers de cannabis	12
3.1.5. Fréquence de la consommation de cannabis chez les usagers de cannabis au secondaire	13
3.1.6. Effets du cannabis	13
3.1.7. Quand prévention rime avec réduction des méfaits	13
3.2. Usage de cannabis dans un contexte routier	14
3.2.1. Prévalence de la conduite automobile sous l'influence du cannabis	14
3.2.1.1. Prévalence de la problématique chez la population générale	14
3.2.1.2. Prévalence de la problématique chez des groupes ciblés	14
3.2.2. Impact du cannabis sur la capacité de conduire	15
3.2.3. Perception des risques associés à la conduite automobile sous l'influence du cannabis	15
3.2.4. Seuil sécuritaire de consommation et conduite automobile	15
3.2.5. Impact du cannabis sur le bilan routier	16
3.2.6. Travaux à réaliser pour améliorer la connaissance de la problématique	16
3.2.6.1. Complexité de la problématique	16
3.2.6.2. Différentes approches pour améliorer la connaissance de la problématique	16

4. Substances psychoactives et conduite automobile	16
4.1. Impact des substances sur la capacité de conduire	17
4.2. Consommation simultanée de plus d'une substance	20
5. Outils préventifs développés par l'AITQ	20
5.1. Population visée par le projet	20
5.2. Connaissances des besoins-terrain: les jeunes au premier plan	20
5.3. Outils préventifs développés: le fruit d'une énorme concertation	20
5.4. Réduction des méfaits: sensibiliser, éduquer et responsabiliser	21
6. Guide d'activités pour l'animation d'un atelier	21
Un défi: je suis partant!	23
Facultés affaiblies: quoi de neuf?	27
Cannabis: ça me fait penser à.....	29
Cannabis: c'est comme l'œuf de Christophe Colomb... Réfléchissons!	32
Cannabis au volant: cool ou risqué?	34
Cannabis et conduite automobile: un drôle de mariage	37
Francis	39
Suis-je responsable?	46
Partage des risques?	48
Conducteur désigné: ça implique beaucoup de choses et beaucoup de monde!	49
Faites ce que je dis, mais pas ce que je fais...	50
7. Outils existants pour prévenir la conduite sous l'influence du cannabis	52
7.1. Outils québécois	52
7.2. Outils canadiens	53
7.3. Outil australien	54
7.4. Outils états-uniens	54
7.5. Outils français	54

Introduction

Dans le cadre d'un projet pilote financé par Santé Canada, l'Association des intervenants en toxicomanie du Québec (AITQ) a mis sur pied des outils de sensibilisation et d'éducation pour prévenir la conduite automobile sous l'influence du cannabis. Le projet-pilote, qui s'est déroulé entre les mois de novembre 2004 et mars 2005, a été réalisé en Montérégie.

Compte tenu de la réaction positive du milieu, l'AITQ a proposé d'implanter le projet à l'ensemble du Québec. Pour ce faire, un transfert de connaissances a été effectué via la tenue de sessions de formation jusqu'en décembre 2006. Une telle mesure, tout en assurant une large diffusion des outils préventifs, a permis aux intervenants d'être suffisamment outillés pour diminuer la prévalence de la conduite automobile sous l'influence du cannabis chez la clientèle ciblée, soit les 16 à 25 ans.

Le présent cahier comporte sept (7) sections. Dans un premier temps, les faits saillants reliés au bilan routier au Québec sont présentés ainsi que la réglementation en vigueur au niveau de la conduite automobile avec facultés affaiblies. La section suivante est consacrée au cannabis et plus particulièrement à ses méfaits dans un contexte routier. Afin de mieux cerner la problématique, les effets des différentes substances psychoactives sur la conduite automobile sont également abordés. Dans un deuxième temps, les éléments entourant la création des outils préventifs développés par l'AITQ sont présentés. Finalement, le guide propose plusieurs activités pour faciliter l'animation d'un atelier sur la problématique et présente les différents outils développés pour diminuer la prévalence du cannabis au volant.

1. Points saillants du bilan routier au Québec

La prochaine section présente les points saillants du bilan routier au Québec. Pour ce faire, l'évolution du bilan routier au Québec chez la population générale et chez les jeunes de 16 à 24 ans est présentée ainsi que l'évolution au regard de l'alcool au volant.

1.1. Évolution du bilan routier au Québec : de 1980 à 2005¹

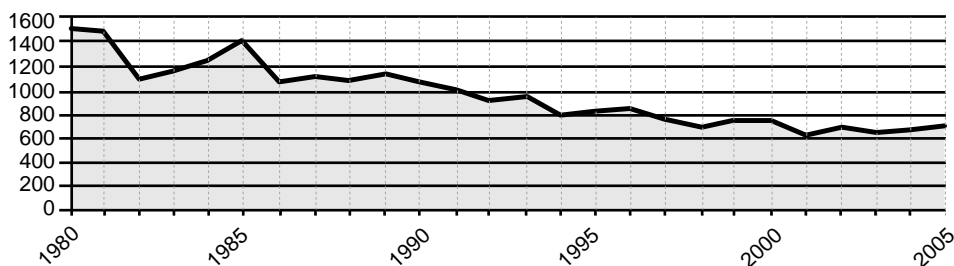
Au Québec, les accidents de la route impliquant des décès et blessés, graves ou légers, constituent depuis quelques décennies une problématique sociale dont les coûts sont évalués annuellement à environ 4 milliards de dollars².

En termes de santé publique, les traumatismes routiers représentent, au Québec, la première cause de mortalité par traumatismes non intentionnels (sur la route, à domicile, lors d'activités sportives ou récréatives). Il est démontré que les jeunes et les personnes les plus pauvres sont les plus susceptibles de subir un traumatisme routier non intentionnel³. La plupart du temps, c'est le comportement du conducteur qui est à l'origine de l'accident et les principaux facteurs contribuant aux accidents de la route, ou à leur gravité, sont l'alcool et les drogues au volant, la vitesse, le non-port de la ceinture de sécurité, la fatigue et la distraction.

Les conséquences de l'insécurité routière ne sont pas uniques au Québec. Devant l'ampleur de la problématique, en 2004, l'Organisation mondiale de la Santé et la Banque mondiale ont produit un document intitulé : *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. Ce rapport mentionne, entre autres, que le problème est croissant et touche particulièrement les jeunes adultes âgés de 15 à 44 ans⁴.

Les deux graphiques qui suivent présentent l'évolution des décès et des blessés graves à la suite d'un accident routier depuis 1980 au Québec.

**Graphique 1 : Nombre de décès à la suite d'un accident routier
Évolution de 1980 à 2005**



Le graphique 1 nous indique que le nombre annuel de décès liés aux accidents routiers a diminué de 52,8% entre 1980 et 2005 passant ainsi de 1492 à 704.

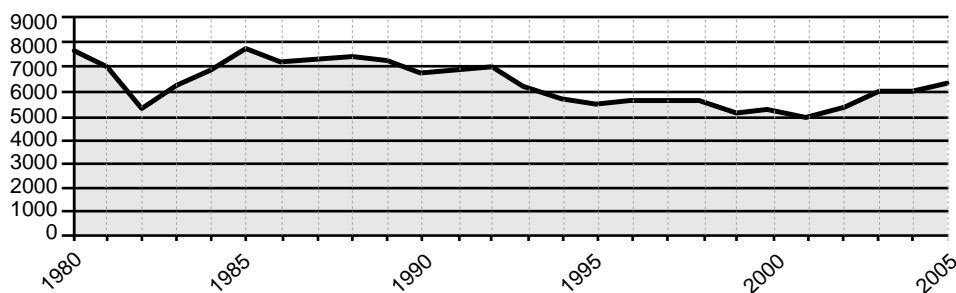
¹ Les statistiques, les graphiques et les informations relatives au bilan routier proviennent de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

² Société de l'assurance automobile du Québec (2006). *Rapport annuel de gestion 2005 : Le rapport du président-directeur général*, Québec, Gouvernement du Québec.

³ Ministère de la Santé et des Services sociaux (2005). *Rapport national sur l'état de santé de la population du Québec : Produire la santé*, Québec, Gouvernement du Québec, p. 11.

⁴ Peden, M., et al. (2004). *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, Genève, Organisation mondiale de la Santé, p. VII-VIII.

**Graphique 2: Nombre de blessés graves à la suite d'un accident routier
Évolution de 1980 à 2005**



Le graphique 2 illustre une diminution du nombre annuel de blessés graves de 17 % pour la période de référence chutant ainsi de 7685 à 6397.

Somme toute, le bilan routier s'est amélioré depuis 1980 au Québec. Une telle amélioration est d'autant plus remarquable étant donné que durant cette période, le nombre de titulaires de permis a augmenté de 45 % alors que le nombre de véhicules en circulation a connu une croissance de 75 %.

Au Québec, les gains obtenus en matière de sécurité routière sont attribuables d'une part aux efforts consentis pour entretenir et améliorer le réseau routier et ses équipements de sécurité et, d'autre part, à la stratégie mise en place et reposant sur trois axes d'intervention combinés : l'éducation et la sensibilisation, la législation et le contrôle policier.

1.2. Évolution du bilan routier chez les jeunes : de 1980 à 2005⁵

Les accidents de la route et le suicide représentent les principales causes de décès chez les jeunes de 16 à 24 ans.

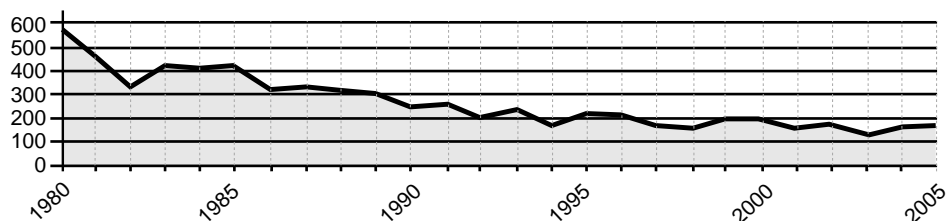
En 2005, les jeunes conducteurs constituent 23 % des conducteurs impliqués dans les accidents routiers avec dommages corporels alors qu'ils représentent 10 % de tous les titulaires de permis (les conducteurs âgés de 16 à 19 ans sont titulaires de 3 % des permis et ceux âgés de 20 à 24 ans de 7 %). L'inexpérience et la prise de risque expliquent cette surreprésentation.

- De 2000 à 2004, 33 % des jeunes conducteurs décédés dans un accident routier avaient un **taux d'alcoolémie** dépassant 80 mg d'alcool par 100 ml de sang. Ce pourcentage est inférieur aux conducteurs âgés de 25 à 44 ans (40 %), mais supérieur aux 45 ans et plus (23 %).
- Entre 2000 et 2004, 44 % des conducteurs décédés âgés de 16 à 24 ans avaient de l'alcool dans le sang. Cette proportion est inférieure à celle des conducteurs âgés de 25 à 44 ans (48,5 %), mais beaucoup plus élevée que celle des 45 ans et plus (29,6 %).
- En 2004, les jeunes sont surreprésentés dans les **infractions associées à des points d'inaptitude** (excès de vitesse, feu rouge, signal d'arrêt, etc.). Ils sont responsables de 19 % des infractions associées à des points d'inaptitude alors qu'ils ne représentent que 10 % des titulaires de permis.
- En 2004, ils sont responsables de 33 % des infractions liées aux **grands excès de vitesse** (plus de 45 km/h en excès).
- De 2000 à 2004, la **vitesse** était un des deux facteurs contributifs dans 46 % des accidents mortels de la route impliquant un jeune conducteur. Cette proportion est de 29 % chez les conducteurs de plus de 25 ans.

⁵ Idem 1.

Le graphique suivant montre l'évolution des décès à la suite d'un accident routier depuis 1980 au Québec.

**Graphique 3 : Nombre de décès à la suite d'un accident routier chez les 16 à 24 ans
Évolution de 1980 à 2005**

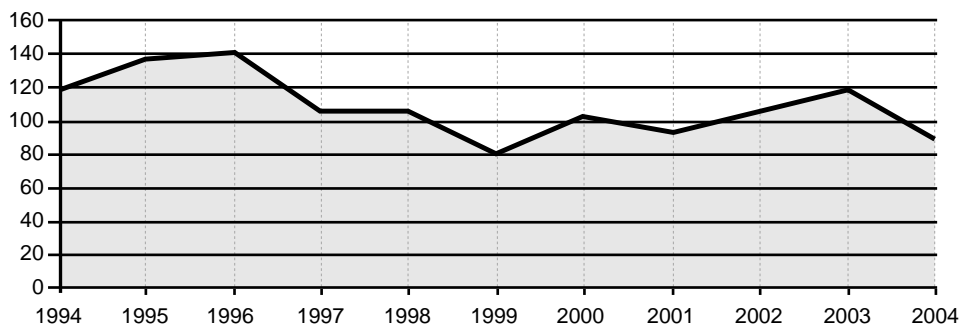


Le graphique 3 illustre une diminution de 70 % du nombre de décès chez les 16 à 24 ans entre 1980 et 2005. Cette diminution est plus importante que celle observée chez l'ensemble de la population (52,8 %). Par contre, pour bien interpréter ce résultat, il faut tenir compte que, pour la même période, le nombre de titulaires de permis de conduire chez les jeunes a diminué de 31 % alors que celui de l'ensemble des conducteurs a augmenté de 45 %. À la lumière de ces données, il est possible de conclure que le bilan routier s'est amélioré chez les jeunes de 16 à 24 ans au cours des dernières décennies.

1.3. Évolution du bilan routier au regard de l'alcool au volant : de 1994 à 2004⁶

Le graphique 4 montre l'évolution du nombre de conducteurs décédés avec un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg/100 ml de sang au Québec entre 1994 et 2003.

**Graphique 4 : Nombre de conducteurs décédés (taux d'alcoolémie > 80 mg/100 ml de sang)
Évolution de 1994 à 2004**



Le graphique 4 nous indique que les efforts déployés pour réduire l'alcool au volant ont permis d'obtenir des gains significatifs jusqu'en 1999. En 2003, les résultats indiquent une augmentation substantielle du pourcentage de conducteurs décédés et testés (tests effectués par le Bureau du Coroner) ayant un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg/100 ml de sang. Depuis 2000, la moyenne des conducteurs décédés et testés avec un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg/100 ml de sang s'établit autour de 30 % sauf pour l'année 2003, où ce pourcentage a été de 38,5 %.

⁶ Idem 1.

2. Conduite automobile

2.1. Accès graduel à la conduite⁷

En 1997, la Société de l'assurance automobile du Québec a mis en place des nouvelles normes d'accès à la conduite. Elle a également déréglementé les cours de conduite en s'appuyant sur des études concluant que les cours de conduite n'ont pas d'effet significatif sur la réduction du nombre d'accidents. Elle laisse donc aux conducteurs la liberté de choisir les moyens d'apprentissage qui leur conviennent.

Les nouvelles normes découlant de l'accès à la conduite mettent l'emphase sur l'acquisition de l'expérience de conduite de façon progressive et sécuritaire.

Voici un résumé des principales normes mises en place en 1997.

- La période de conduite accompagnée passe de trois à douze mois (huit mois si un cours de conduite dans une école reconnue est réussi) et l'accompagnateur doit détenir un permis de conduire depuis au moins deux ans.
- La période probatoire est de deux ans ou jusqu'à l'âge de 25 ans.
- Le total des points d'inaptitude, qui doit être inscrit au dossier de conduite d'un nouveau conducteur pour entraîner la suspension du permis pour une période de trois mois, a été abaissé de dix à quatre points d'inaptitude.
- Pendant cette période de conduite accompagnée et probatoire, le nouveau conducteur est soumis au zéro alcool en plus de la réglementation relative à la conduite avec les facultés affaiblies. Le non-respect de la règle du zéro alcool est passible d'une suspension immédiate du permis pour 30 jours et de l'inscription de quatre points d'inaptitude au dossier du titulaire, ce qui a pour conséquence de suspendre le permis pour une période de trois mois supplémentaires.

Une évaluation de ces nouvelles normes d'accès, portant sur la période de deux ans suivant leur implantation, montre des résultats encourageants : baisse de 4,9 % des décès et de 14,4 % des blessés parmi les conducteurs soumis à l'accès graduel à la conduite.

2.2. Réglementation de la conduite automobile avec les facultés affaiblies⁸

En 1994, l'alcool était responsable de 45 % des décès de la route, de 28 % des blessés graves et de 15 % des blessés légers. Afin d'améliorer le bilan routier à cet égard, la SAAQ a procédé à des changements législatifs au *Code de la sécurité routière*, en 1997 et en 2002. Ainsi, les mesures suivantes ont été adoptées :

- le zéro alcool pour les nouveaux conducteurs;
- la suspension immédiate du permis pour une période de 30 jours (90 jours dans les cas de récidive) à la suite d'une infraction pour alcool au volant pour les conducteurs soumis au zéro alcool;
- la suspension immédiate du permis pour une période de 30 jours (90 jours dans les cas de récidive) à la suite d'une mise en accusation pour une alcoolémie supérieure à 80 mg/100 ml de sang;
- à la suite d'une déclaration de culpabilité pour une infraction au Code criminel relative à l'alcool au volant, le permis de conduire est révoqué pour une durée allant d'un an à 5 ans;
- pour ré-obtenir son permis à la suite d'une révocation, le conducteur doit se soumettre aux mesures suivantes :
 - programme d'Alcofrein obligatoire pour une première infraction,
 - évaluation sommaire pour une première infraction et évaluation complète pour les récidivistes,
 - programme d'antidémarrage;
- la saisie du véhicule pour conduite durant la sanction;
- l'augmentation de la période de référence pour déterminer la récidive qui passe de cinq ans à dix ans.

⁷ Société de l'assurance automobile du Québec, *Topo sur les jeunes conducteurs*, mise à jour le 18 mai 2005.

⁸ Les informations proviennent de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Ces changements législatifs ont été appuyés par des campagnes de sensibilisation, des activités éducatives en milieux scolaires et diverses activités de contrôle par les corps policiers. La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a développé des partenariats avec des organismes qui proposent des services de accompagnement tels Nez Rouge et Tolérance Zéro et des activités de sensibilisation ont maintenant lieu en entreprise.

La législation en matière d'alcool au volant relève en premier lieu du *Code criminel*. Cette législation est dite « mixte » puisqu'elle fait appel à deux approches législatives en matière de conduite automobile et de capacité affaiblie, à savoir : 1) l'évaluation de l'affaiblissement de la capacité à conduire due à l'alcool ou à la drogue et 2) une approche en fonction d'un taux d'alcoolémie. À noter que certains pays appliquent une approche tolérance zéro pour certains types de drogue (par exemple, l'Australie utilise cette approche pour le cannabis et la méthamphétamine, pour les autres drogues, elle utilise l'approche de l'affaiblissement de la capacité à conduire).

Ainsi, au Canada, un conducteur peut être sanctionné si sa capacité de conduite est affaiblie par l'alcool ou la drogue (article 253a du *Code criminel*). Dans ce cas, le taux d'alcoolémie peut être inférieur à la limite légale, ce qui importe c'est l'affaiblissement de sa capacité à conduire. L'autre article du *Code criminel* (253b) prévoit une sanction si le conducteur a un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale de 80 mg/100 ml de sang.

En novembre 2006, un projet de modification du *Code criminel* (projet de loi C-32) a été déposé à la Chambre des communes et est actuellement à l'étude. Il vise à améliorer le processus d'enquête en matière de capacité de conduite affaiblie, particulièrement par les drogues. Ainsi, les agents de la paix ayant reçu une formation comme experts en reconnaissance de drogue pourront faire passer un test normalisé développé aux États-Unis au début des années 1970. Ce test normalisé vise à déterminer l'affaiblissement des facultés par des drogues ou une combinaison de drogue et d'alcool et consiste en l'observation d'indices visuels et des signes vitaux, en une série de questions et au prélèvement d'un échantillon de fluide corporel (sang) à des fins d'analyse. Des accusations criminelles seraient portées au conducteur qui refuse de se prêter à ce processus. Ces tests sont actuellement utilisés dans 43 états américains et les pays suivants : Australie, Angleterre, Norvège, Suède et Allemagne. Ces nouveaux pouvoirs d'enquête ne modifieront pas l'approche législative qui sera utilisée au Canada en matière de drogue et de conduite automobile. L'agent de la paix devra avoir des motifs raisonnables de croire que la capacité de conduire est affaiblie par la drogue pour faire passer le test normalisé par un expert en reconnaissance de drogue.

Au Canada, la majorité des provinces prévoit des suspensions du permis de courte durée (12 à 24 heures) pour des taux d'alcoolémie variant entre 40 et 80 mg/100 ml de sang. Le Québec étudie présentement la possibilité d'introduire une suspension du permis de courte durée.

3. Cannabis et conduite automobile

Bien que la capacité de conduite affaiblie soit principalement associée à l'alcool, plusieurs éléments peuvent affecter notre capacité de conduire tels la fatigue⁹, les émotions, les médicaments ou les substances illicites dont le cannabis.

La prochaine section aborde différents aspects reliés à la consommation de cannabis et présente les principaux méfaits associés à son usage dans un contexte routier.

3.1. Consommation de cannabis

Pour bien comprendre la consommation de cannabis, les taux de prévalence, la fréquence d'utilisation, les effets ainsi que les éléments caractérisant son usage inapproprié seront présentés.

3.1.1. Consommation de cannabis chez la population générale

Le cannabis s'avère de loin la substance illicite la plus consommée au Québec et au Canada. Selon la dernière enquête disponible au moment d'aller sous presse¹⁰, 44,5 % des Canadiens ont déclaré avoir consommé du cannabis au cours de leur vie et 14,4 % en ont fait usage au cours des douze mois précédant l'enquête. Par ailleurs, la consommation de cannabis est en hausse et on estime que son usage a plus que doublé en dix ans au Québec. À cet effet, entre 1989 et 1998, le nombre de personnes en ayant fait usage au cours de la dernière année est passé de 6,5 % à 13,5 %¹¹.

3.1.2. Consommation de cannabis chez les jeunes

La substance illicite la plus consommée chez les jeunes québécois est également le cannabis. Selon une enquête récente, 36 % des élèves du secondaire ont déclaré avoir fait usage de cannabis au cours des douze derniers mois et 98 % des élèves ayant utilisé des drogues illicites ont également mentionné avoir consommé du cannabis. D'autres substances illicites sont également utilisées, les hallucinogènes et les amphétamines sont les produits les plus consommés avec un taux de prévalence de 11 %¹². En ce qui concerne les autres groupes d'âge, 47 % des Canadiens âgés entre 18 et 19 ans mentionnent avoir fait usage de cannabis au cours des douze derniers mois¹³.

Au niveau de la prévalence au cours d'une période de douze mois, tout comme pour beaucoup d'autres substances, la proportion de jeunes qui consomment du cannabis tend à augmenter avec l'année d'étude; elle passe donc de 15 % en 1^{re} secondaire à près de 58 % en 5^e secondaire¹⁴. Cette tendance se maintient au delà de cette période puisque tout près de 70 % des jeunes âgés entre 18 et 24 ans rapportent avoir fait usage de cannabis au moins une fois dans leur vie¹⁵.

3.1.3. Âge d'initiation

L'initiation aux différents psychotropes se fait de plus en plus tôt, et ce, tant pour les drogues licites qu'illicites¹⁶. Dans une enquête récente, 86 % des jeunes rapportent avoir consommé pour la première fois des drogues illicites entre 12 et 15 ans¹⁷. De façon générale, le cannabis s'avère la drogue d'initiation illicite la plus souvent utilisée par l'ensemble des jeunes.

3.1.4. Fréquence de la consommation chez les usagers de cannabis

La fréquence de consommation chez les usagers de cannabis varie beaucoup. Ainsi, parmi ceux ayant mentionné avoir consommé du cannabis au cours des douze mois précédant l'enquête – soit

⁹ Des informations sur les conséquences de la fatigue au volant sont présentées dans la section 7 du cahier, soit dans les *Saviez-vous que...* rattachés à l'activité 2.

¹⁰ Santé Canada, Conseil exécutif canadien sur les toxicomanies, Centre for Addiction Research de la Colombie-Britannique, autorités provinciales de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de la Colombie-Britannique (2004). *Enquête sur les toxicomanies au Canada (ETC)*, Ottawa, Centre canadien de lutte contre l'alcoolisme et les toxicomanies, 14 p.

¹¹ Collectif (2003). *La consommation de psychotropes: portrait et tendances au Québec*, Montréal, Comité permanent de lutte à la toxicomanie, 51 p.

¹² Pica, L. (2005). « Consommation d'alcool et de drogues », dans Gaétane Dubé (sous la dir. de), *Enquête québécoise sur le tabac, l'alcool, la drogue et le jeu chez les élèves du secondaire, 2004. Quoi de neuf depuis 2002?*, Québec, Institut de la statistique du Québec, chapitre 2, p. 95-130.

¹³ Idem 10.

¹⁴ Idem 12.

¹⁵ Idem 10.

¹⁶ Idem 11.

¹⁷ Idem 12.

14,1 % de la population canadienne –, 24,9 % d'entre eux déclarent en avoir pris une fois ou deux au cours des trois derniers mois, 18 % en ont consommé sur une base mensuelle, 20,3 % sur une base hebdomadaire et 18,1 % sur une base quotidienne.

3.1.5. Fréquence de la consommation chez les usagers de cannabis au secondaire

Au niveau de la fréquence de consommation chez les élèves du secondaire, 14 % d'entre eux consomment du cannabis sur une base occasionnelle, 11 % en font un usage régulier (au moins une fois par semaine) alors que 4 % en consomment sur une base quotidienne. Il est intéressant de noter qu'on retrouve plus de consommateurs quotidiens de cannabis que d'alcool chez ce groupe d'âge et que les garçons consomment plus souvent que les filles¹⁸.

De façon générale, la fréquence de consommation augmente avec l'année d'étude. Ainsi, l'usage occasionnel de cannabis passe de 6 % à 25 % entre le secondaire I et le secondaire V, l'usage régulier de 3,8 % à 15 % et l'usage quotidien de 0,8 % à 9,5 %¹⁹. De telles statistiques signifient que parmi les élèves en âge de conduire dans ce groupe, un élève sur six consomme du cannabis au moins une fois par semaine alors que plus d'un élève sur 10 en consomme sur une base quotidienne.

3.1.6. Effets du cannabis

Les effets du cannabis varient d'une personne à l'autre, mais généralement la consommation s'accompagne d'une phase euphorique (bien-être, sentiment de calme et de détente) suivie d'un état de torpeur (ralentissement physique et mental). Habituellement, la mémoire et la concentration à court terme sont moins efficaces et il devient plus difficile d'accomplir des tâches complexes. À cet effet, la capacité de concentration et d'attention est diminuée, le temps de réaction est augmenté, les réflexes affaiblis et la coordination affectée. Finalement, le cannabis étant un perturbateur du système nerveux central, la perception du temps et de l'espace peut être modifiée ainsi que les perceptions sensorielles. Les effets du cannabis varient toutefois selon la dose consommée et ceux-ci peuvent durer de cinq à douze heures et plus²⁰⁻²¹.

3.1.7. Quand prévention rime avec réduction des méfaits

Bien que la consommation de cannabis soit de plus en plus répandue, la majorité des usagers ne développe pas de lien problématique avec le produit. Par contre, un consommateur sur 20 rapporte néanmoins être préoccupé par sa consommation²². De telles données soulignent l'importance d'adopter un discours préventif qui évite de dramatiser la consommation ou de banaliser les conséquences négatives pouvant y être associées.

Pour sa part, l'AITQ privilégie l'approche de la réduction des méfaits et distingue par conséquent l'usage approprié de l'usage inapproprié. Une telle approche permet d'adopter un discours réaliste face à la consommation tout en éduquant sur les différents méfaits pouvant y être associés. La définition de l'usage inapproprié retenue ici est celle de Brisson²³ : « La consommation inappropriée recouvre toutes formes d'usage susceptibles d'entraîner des méfaits pour soi ou l'entourage : l'usage excessif (intoxication ponctuelle), l'usage abusif (intoxication chronique susceptible d'entraîner la dépendance) et l'usage dans des circonstances ou selon des modalités impropres ou dangereuses (durant la grossesse, lors de la conduite automobile, pendant les heures de classe ou de travail, selon un mode intraveineux, etc.). »

Les outils préventifs développés par l'AITQ permettent aux jeunes de réfléchir à leur consommation²⁴. Pour ce faire, bien que l'accent soit mis sur l'usage du cannabis dans un contexte routier, les différents aspects associés à un usage inapproprié sont abordés.

¹⁸ Idem 12.

¹⁹ Idem 12. Coefficients de variation supérieurs à 25 %; estimations imprécises fournies à titre indicatif seulement.

²⁰ Ben Amar, M. (sous la dir. de) (2004). « Le Cannabis », *Drogues, santé et société*, vol. 2, n° 2, avril.

²¹ Ministère de la Santé et des Services sociaux (2002). *Les jeunes et le cannabis*, Québec, Gouvernement du Québec, 22 p.

²² Idem 10.

²³ Brisson, P. (2002). « La banalisation de la consommation de drogues chez les jeunes : une perspective socioculturelle », *L'intervenant*, vol. 18, n° 2, janvier, p. 11.

²⁴ Voir les activités 3 et 4 présentées dans la section 7 du cahier.

3.2. Usage de cannabis dans un contexte routier

Afin de bien cerner la problématique, différentes notions sont abordées dont la prévalence du cannabis au volant, son impact sur la conduite automobile et sur le bilan routier, la perception des risques encourus et la notion de seuil sécuritaire. Quelques-unes des difficultés associées à la complexité de la problématique seront présentées.

3.2.1. Prévalence de la conduite automobile sous l'influence du cannabis

L'intérêt entourant la problématique de la conduite automobile sous l'influence du cannabis est relativement nouveau. De ce fait, les données disponibles actuellement sont peu nombreuses et portent principalement sur la prévalence de ce comportement²⁵. Il serait toutefois intéressant de connaître la fréquence de l'adoption d'un tel comportement pour mieux cerner la problématique. La prochaine section présente la prévalence de la problématique chez la population en général ainsi que chez des groupes ciblés.

3.2.1.1. Prévalence de la problématique chez la population générale

En ce qui concerne la prévalence de la problématique chez la population générale, des données sont disponibles pour l'Ontario, le Québec et pour le Canada concernant l'adoption de ce comportement au cours des douze mois précédant la consultation.

Au Canada, le pourcentage de Canadiens qui auraient conduit dans les deux heures suivant la consommation de cannabis est passé de 2,1 % en 1988 à 4,8 % en 2004²⁶. En ce qui concerne le Québec, un sondage récent révèle que 4 % des conducteurs auraient conduit dans un intervalle de deux heures après avoir consommé du cannabis²⁷. En Ontario, une étude révèle que 2,9 % des conducteurs adultes ontariens auraient pris le volant dans l'heure suivant la consommation de cannabis²⁸.

3.2.1.2. Prévalence de la problématique chez des groupes ciblés

D'après l'analyse tirée de l'enquête canadienne réalisée en 2004²⁹, 20,6 % des conducteurs âgés de 16 à 19 ans ont déclaré avoir pris le volant sous l'influence du cannabis. La conduite sous l'influence du cannabis est un comportement plus fréquent chez les jeunes. Ainsi, le pourcentage décroît avec l'âge : 12,2 % pour le groupe des 20-24 ans, à 1,1 % pour les 45 ans et plus. Il est intéressant de noter que pour le groupe des 16-19 ans, le pourcentage des conducteurs qui ont déclaré avoir conduit sous l'influence du cannabis est plus élevé que ceux du même groupe d'âge ayant déclaré avoir conduit sous l'influence de l'alcool (19,6 %).

Quelques études ont porté sur la prévalence de la problématique chez les élèves du secondaire et les résultats démontrent que le phénomène est somme toute assez répandu chez ce groupe. Ainsi, selon un sondage effectué en Ontario, 20 % des élèves du secondaire qui détiennent un permis de conduire déclarent avoir conduit moins d'une heure après avoir consommé du cannabis³⁰ et ce pourcentage s'élève à 26 % pour les élèves de la Nouvelle-Écosse³¹. Ce comportement est plus fréquent chez les garçons que chez les filles (Ontario : 24,5 % des garçons et 13,7 % des filles; Nouvelle-Écosse : 30 % des garçons et 20 % des filles). Au Québec, un sondage récent révèle que 10 % des conducteurs âgés de 20 à 24 ans ont conduit dans un intervalle de deux heures après avoir consommé du cannabis³². Compte tenu de la popularité du cannabis chez ce groupe d'âge, les occasions de se retrouver au volant sous l'influence du cannabis sont bien présentes.

²⁵ Les données portent sur la prévalence de la problématique sur une période donnée (prévalence à vie, prévalence au cours des douze derniers mois) sans égard à la fréquence à laquelle ce comportement se produit.

²⁶ Centre canadien de lutte contre l'alcoolisme et les toxicomanies (décembre 2006). Le cannabis et la conduite automobile. Analyse tirée de l'Enquête sur les toxicomanies au Canada de 2004.

²⁷ Sondage Léger et Marketing, Campagne « Alcool 2005 », Évaluation post-campagne.

²⁸ Centre de toxicomanie et de santé mentale (2003). « Cannabis Use and Driving Among Ontario Adults », *CAMH Population Studies eBulletin*, n° 20, mai-juin.

²⁹ Idem 26.

³⁰ Idem 28.

³¹ Department of Health Addiction Services et Dalhousie University (2002). *Nova Scotia Student Drug Use 2002: Highlights Report*, Province de la Nouvelle-Écosse, 18 p.

³² Idem 27.

3.2.2. Impact du cannabis sur la capacité de conduire

Bien que la littérature sur les psychotropes au volant soit relativement récente, les impacts du cannabis sur la conduite automobile sont néanmoins bien documentés.

Les effets du cannabis varient d'une personne à l'autre et plusieurs facteurs tels que la forme physique, l'état de fatigue, la quantité consommée et la prise simultanée d'autres substances jouent un rôle important sur la capacité de conduire. De façon générale, le conducteur sous l'influence du cannabis risque de moins bien percevoir l'environnement. Sa coordination ainsi que sa capacité à rester attentif à l'environnement routier risquent également d'être affectées. Il peut aussi éprouver de la difficulté à maintenir une trajectoire en ligne droite, à rouler à une vitesse constante et à évaluer les distances. Son temps de réaction est augmenté, ses réflexes ralentis et sa conduite est hésitante. Finalement, il risque de ne pas reconnaître les signaux de danger et de ne pas réagir adéquatement lors d'une situation imprévue.

3.2.3. Perception des risques associés à la conduite automobile sous l'influence du cannabis

Au niveau de la perception des risques associés à la conduite automobile sous l'influence du cannabis, plusieurs facteurs contribuent au fait que ceux-ci sont souvent sous-estimés. Tout d'abord, les conducteurs sous l'influence du cannabis sont habituellement plus conscients de leur intoxication que les conducteurs ayant les facultés affaiblies par l'alcool. Ils adoptent donc moins de comportements à risque que les conducteurs ayant les facultés affaiblies par l'alcool (vitesse, dépassements, distances entre les véhicules...). Comme ils sont moins téméraires, il est plus difficile pour eux de réaliser l'impact réel du cannabis sur la conduite automobile. Parallèlement à ce constat, le peu de sensibilisation envers la problématique de la conduite automobile sous l'influence du cannabis contribue au fait que les gens éprouvent de la difficulté à percevoir les risques encourus³³. Les difficultés associées aux pouvoirs d'enquête en la matière et la non-disponibilité d'outils de dépistage semblent également renforcer cette perception³⁴. Finalement, soulignons une certaine banalisation envers le produit étant donné les taux de consommation de plus en plus élevés.

Certains groupes minimisent davantage les risques associés au cannabis au volant. Ainsi, les gens ayant expérimenté la conduite automobile sous l'influence de cette substance³⁵ ainsi que les consommateurs réguliers de cannabis³⁶ sous-estiment plus les risques liés au cannabis au volant. Finalement, soulignons le fait que le cannabis au volant semble plus acceptable que l'alcool au volant³⁷ chez les élèves du secondaire au Manitoba. À cet effet, 19,2% des sondés approuvent le cannabis au volant alors que seulement 4,4% partagent cet avis en ce qui concerne l'alcool au volant. Finalement, précisons que plus d'élèves de sexe masculin (26%) que d'élèves de sexe féminin (13%) sont d'accord avec la conduite automobile sous l'influence du cannabis.

3.2.4. Seuil sécuritaire de consommation et conduite automobile

Il n'existe pas de seuil sécuritaire de consommation de cannabis pour la conduite automobile, et ce, pour différentes raisons. Tout d'abord, même à faible teneur, le THC – le principal ingrédient psychoactif – peut entraîner un amoindrissement des facultés. Par ailleurs, la quantité d'ingrédient psychoactif consommée ne peut être mesurée étant donné que le cannabis est accessible via le marché noir. Le message préventif véhiculé au regard de la problématique doit donc permettre de dissocier la consommation de cannabis d'avec la conduite automobile.

³³ Émond, S. (2005). *Résultats des focus group réalisés auprès de conducteurs d'automobiles âgés entre 16 et 25 ans*, Longueuil, AITQ, 11 p.

³⁴ Assailly, J.P. (2001). « Alcool, drogues illicites, médicaments : Sur la route les conduites à risques... », *Revue Toxibase*, n° 2, juin, 15 p.

³⁵ Idem 33.

³⁶ Idem 34.

³⁷ Patton, D., et al. (2001). *Substance Use among Manitoba High School Students*, Winnipeg, Addictions Foundation of Manitoba, 36 p.

3.2.5. Impact du cannabis sur le bilan routier

Selon la SAAQ, un conducteur ayant consommé du cannabis court un risque accru d'être impliqué dans un accident mortel et ce risque augmente lorsque l'alcool s'ajoute au cannabis³⁸. Selon cette étude, la présence de cannabis est associée à un risque deux fois plus élevé de décéder dans un accident de la route comparativement à un conducteur sobre.

Des études réalisées dans divers pays démontrent que 4 à 12 % des conducteurs tués ou blessés lors d'accidents routiers avaient consommé du cannabis³⁹. Au Québec, les résultats de l'étude de la SAAQ réalisée de 1999 à 2002⁴⁰ ont révélé la présence de cannabis (d'après des analyses du sang) chez 13 % des conducteurs décédés durant cette période. De l'alcool a également été retrouvé chez 50 % des conducteurs positifs au cannabis.

3.2.6. Travaux à réaliser pour améliorer la connaissance de la problématique

Les recherches sur la conduite automobile sous l'influence de substances illicites accusent un retard important comparativement à celles portant sur l'alcool au volant. De ce fait, il y a encore plusieurs zones grises reliées à cette problématique et les questions sont parfois plus nombreuses que les réponses⁴¹.

3.2.6.1. Complexité de la problématique

Bien que la présence de substances psychoactives autres que l'alcool ne soit pas rare parmi les conducteurs grièvement blessés dans un accident de la route ou qui en décèdent, il est néanmoins difficile d'évaluer la portée des risques de collision. La conduite sous l'influence de ces substances est une problématique beaucoup plus complexe que celle de l'alcool compte tenu de la diversité des produits pouvant affecter les habiletés de conduite (drogues illicites, médicaments prescrits ou en vente libre). L'étude des effets de chacune de ces substances sur la conduite automobile se fait à partir d'échantillons de fluides corporels (sang, salive) ce qui est beaucoup plus intrusif qu'un échantillon d'haleine. Par ailleurs, les métabolites de certains produits, dont le cannabis, peuvent être décelés dans l'urine plusieurs jours après la consommation. Ainsi, il est difficile de faire des liens directs comme avec l'alcool sur la consommation d'une substance psychoactive et l'affaiblissement des capacités à la conduite.

3.2.6.2. Différentes approches pour améliorer la connaissance de la problématique

La recherche en matière de conduite automobile sous l'influence de substances psychoactives doit se poursuivre avec les mêmes approches que celles utilisées pour l'alcool (études de prévalence, études expérimentales en laboratoire, études cas-témoins, etc.).

4. Substances psychoactives et conduite automobile

La prochaine section aborde la conduite automobile avec facultés affaiblies par différentes substances psychoactives (alcool, substances illicites et médicaments). Les effets de ces substances sur la conduite automobile seront présentés ainsi que leurs impacts sur le bilan routier. Même si le transfert de connaissances porte sur l'usage de cannabis, il s'avère essentiel de connaître les effets de l'ensemble des substances, car souvent plusieurs produits sont présents dans les situations de conduite automobile avec facultés affaiblies⁴².

³⁸ Brault, M., et al. (2004). *Le rôle de l'alcool et des autres drogues dans les accidents mortels de la route au Québec*, Québec, SAAQ, 9 p.

³⁹ Centre canadien de lutte contre l'alcoolisme et les toxicomanies (2003). *FAQ sur le cannabis au volant*, Ottawa, CCLAT, 6 p.

⁴⁰ Bouchard, J., Brault, M. (2004). *Le lien entre le dossier de conduite et la présence d'alcool et/ou de drogues chez les conducteurs décédés*, SAAQ, 7 p.

⁴¹ Beirness, J.D., et Mann, R. (2005). « Conduite sous l'influence de stupéfiants », *Toxicomanie au Canada : Enjeux et options actuels*, Ottawa, CCLAT, p. 17-22.


⁴² Idem 41.

4.1. Impact des substances psychoactives sur la capacité de conduire

Chaque substance psychoactive possède ses propres propriétés pharmacologiques et affecte par conséquent le système nerveux central différemment. Afin de décrire l'impact de ces substances sur la capacité de conduire, trois tableaux sont présentés, soit un sur l'alcool, un sur les substances illicites et un autre sur les médicaments. Seul le tableau portant sur l'alcool distingue les différents impacts en fonction des quantités consommées.

Les tableaux présentent les effets couramment ressentis lors de l'absorption de ces différentes substances. Par contre, tout comme pour le cannabis, les effets varient d'une personne à l'autre et plusieurs autres facteurs ont un impact sur la conduite automobile.

Tableau 1 : Impact de l'alcool sur la capacité de conduire⁴³

Taux d'alcoolémie mg/100 ml de sang		Effets sur la conduite
20		<ul style="list-style-type: none">• Baisse des fonctions visuelles (dépiéage moins rapide d'un objet qui se déplace)• Diminution de la capacité à exécuter deux tâches en même temps (attention divisée)
40		<ul style="list-style-type: none">• Coordination réduite• Habilité réduite à dépiéger les objets en mouvement• Difficulté de direction• Réponse réduite aux situations d'urgence
80		<ul style="list-style-type: none">• Difficulté de concentration• Perte de la mémoire à court terme• Problème de contrôle de la vitesse• Baisse de la capacité à traiter de l'information (détection des signaux, recherche visuelle)• Perception altérée
100		<ul style="list-style-type: none">• Habilité réduite à maintenir la trajectoire et à freiner adéquatement
150		<ul style="list-style-type: none">• Incapacité substantielle à contrôler le véhicule, à porter attention aux tâches de conduite et à traiter l'information visuelle et auditive

Le tableau 1 montre que les effets de l'alcool sur la conduite automobile se font sentir à des concentrations aussi basses que 20 mg/100 ml de sang. Ainsi, la capacité de conduire peut être affectée bien avant d'atteindre la limite légale permise. De façon générale, la conduite automobile est davantage affectée lorsque la quantité consommée est plus élevée. En 2004, au Québec, la proportion de conducteurs décédés, testés pour l'alcoolémie par le Bureau du Coroner, se répartissait comme suit : 5,9% des conducteurs avaient une concentration d'alcool dans le sang entre 1 et 50 mg, 3,7% entre 51 et 80 mg, 10,6% entre 81 et 150 mg et 20,9% de 150 mg et plus.

⁴³ Informations provenant de la NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration).

Tableau 2: Impact des substances psychoactives sur la conduite automobile⁴⁴

Les effets des substances psychoactives sur la conduite automobile		
	TYPE DE DROGUE	EFFETS SUR LA CONDUITE
Perturbateur du SNC*	Tranquillisant et somnifère Barbiturique Benzodiazépine GHB (drogue du viol)	<ul style="list-style-type: none"> • Somnolence • Vertige • Perte de la vision périphérique • Augmentation du temps de réaction • Perte de conscience
	Opiacé Morphine Héroïne Méthadone	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des capacités physiques et mentales nécessaires à la conduite automobile • Conduite lente • Perte de coordination • Perte de contrôle du véhicule • Augmentation du temps de réaction • Somnolence • Vision trouble
	Solvant Colle Aérosol (<i>Poppers</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des habiletés psychomotrices et cognitives • Diminution de la perception visuelle • Incapacité à se concentrer • Diminution de la rapidité des mouvements • Augmentation du temps de réaction
Stimulant du SNC	Cocaïne Amphétamine <i>Speed</i> Méthamphétamine <i>Crystal meth</i> MDMA (Ecstasy)	<ul style="list-style-type: none"> • Comportements à haut risque comme la vitesse excessive, virage devant d'autres véhicules, agressivité • Faux sentiment de confiance • Somnolence, état dépressif, inattention (après la phase euphorique) • Perte de coordination • Dilatation des pupilles, ce qui a pour conséquence de diminuer l'adaptation à une lumière vive
Dépresseur du SNC	Cannabis Haschich Résine Marijuana	<ul style="list-style-type: none"> • Difficultés à se concentrer, à rester attentif à l'environnement routier • Risque de moins bien percevoir l'environnement • Perte de coordination • Difficulté à maintenir une trajectoire en ligne droite • Difficulté à rouler à une vitesse constante et à évaluer les distances • Temps de réaction augmenté, réflexes ralentis et conduite hésitante • Risque de ne pas pouvoir faire face à l'imprévu
	Hallucinogène LSD Mescaline Champignon magique Kétamine	<ul style="list-style-type: none"> • Hallucination • Problèmes de coordination • Perte du sens de la réalité • Vision déformée • Diminution importante des habiletés psychomotrices et cognitives

* SNC: Système nerveux central

Le tableau 2 illustre très clairement que la capacité de conduire est affectée par la prise de ces différentes substances psychoactives. Il s'avère important de diffuser un message préventif à l'effet que la consommation de ces différentes substances psychoactives s'avère incompatible avec la conduite automobile. Ce constat repose sur le fait qu'il est impossible de déterminer un seuil sécuritaire de consommation compte tenu du fait que ces substances sont accessibles via le marché noir. Par conséquent, la quantité d'ingrédient psychoactif consommée ne peut être mesurée.

⁴⁴ - Ben Amar, M. (2004). « Cannabis : Pharmacologie du cannabis et synthèse des analyse des principaux comité d'experts » *Drogues, santé et société*, Volume 2, numéro 2, - NHTSA, Drugs and Human Performance Fact Sheets, 2004. - SFA/ISPA (2004). « Alcool, drogues illégales, médicaments et circulation routière », *Intodrogues* « en ligne », disponible sur < www.sfa-ista.ch > (consulté le 20 septembre 2005).

Tableau 3 : Impact des médicaments sur la capacité de conduire⁴⁵

Médicaments	Effets sur la conduite
Somnifères et tranquillisants	Somnolence, augmentation du temps de réaction, réduction des capacités psychomotrices, apathie, troubles de la concentration, mais aussi état d'excitation
Antalgiques	Léthargie, somnolence, euphorie
Autres analgésiques	Vertiges et nausées (surtout en cas de surdosage)
Médicaments contre l'allergie (antihistaminiques)	Somnolence, léthargie et, parfois, des états d'excitation sont possibles.
Médicaments contre les maux du voyage	Somnolence et allongement du temps de réaction
Relaxants musculaires	Temps de réaction allongé, somnolence et réduction des capacités psychomotrices
Antiépileptiques	Effet soporifique, temps de réaction allongé, réduction des capacités psychomotrices. En cas de changement de dosage, des modifications importantes de l'état général peuvent survenir.
Médicaments contre l'hypertension	Allongement du temps de réaction, troubles de la concentration, somnolence. En cas d'usage de vasodilatateur : maux de tête, vertiges et troubles circulatoires
Médicaments contre la toux	Allongement du temps de réaction et somnolence
Médicaments contre l'hyperglycémie	Du fait d'un sous-dosage ou d'un surdosage passager, la glycémie peut s'avérer trop élevée ou trop basse. La vision crépusculaire et l'acuité visuelle peuvent être diminuées.
Diurétiques	Diminution de la capacité visuelle. Dans des situations de stress, une hypertension peut survenir.
Médicaments entraînant une dilatation ou un rétrécissement de la pupille	Réduction de la vision crépusculaire et de l'acuité. Il y a risque d'éblouissement en cas de pupilles dilatées.
Cortisone	Limitation de l'acuité visuelle
Neuroleptiques	Réduction des capacités psychomotrices et perturbation de la faculté de concentration
Antidépresseurs	Troubles circulatoires, diminution de l'acuité visuelle, tendance à être vite fatigué, surestimation des capacités
Stimulants et médicaments coupe-faim agissant sur le cerveau	Tendance à surestimer ses capacités et brusques accès de fatigue
Lithium	Au début du traitement surtout, allongement du temps de réaction, tremblements et nausées
Médicaments contre le syndrome de Parkinson	Certaines substances peuvent allonger le temps de réaction, une fatigue peut survenir.
Médicaments contre la diarrhée	Certaines substances peuvent allonger le temps de réaction, une fatigue peut survenir.
Substances anesthésiantes	Réactions après une narcose (pouvant se manifester durant 48 heures) : léthargie, allongement du temps de réaction, somnolence
Médicaments à base de plantes contenant de l'alcool	Lors de la prise de doses importantes, les effets de l'alcool se font sentir.

Le tableau 3 permet de constater que la prise de médicaments a un impact bien réel sur la capacité de conduire. De ce fait, il importe d'insister sur l'importance de consulter les professionnels de la santé (médecins, pharmaciens) afin de connaître les effets secondaires ainsi que les contre-indications associées à la conduite automobile.

⁴⁵ SFA/ISPA (2004). « Alcool, drogues illégales, médicaments et circulation routière », *Intodrogues* « en ligne », disponible sur < www.sfa-ista.ch > (consulté le 20 septembre 2005).

4.2. Consommation simultanée de plus d'une substance

Bien qu'il ne soit pas possible de détailler les effets combinés de diverses substances sur la conduite automobile, il importe de se rappeler que toute combinaison de substances (alcool, substances illicites ou médicaments) augmente de façon très importante le risque d'accident routier. Il s'agit donc d'un mélange explosif incompatible avec la conduite automobile puisque selon les différentes combinaisons, les effets peuvent être additionnés ou multipliés⁴⁶.

En ce qui se rapporte plus spécifiquement au cannabis, sa consommation festive est souvent accompagnée d'alcool. La combinaison de cannabis et d'alcool augmente considérablement les risques d'accidents.

5. Outils préventifs développés par l'AITQ

Dans le cadre d'un projet-pilote, l'AITQ a développé différents outils de sensibilisation et d'éducation afin de responsabiliser les conducteurs d'automobiles envers les méfaits associés à la conduite automobile sous l'influence du cannabis. La prochaine section du document présente la population visée, le contexte de création des outils préventifs mis sur pied ainsi que la philosophie entourant leur développement.

5.1. Population visée par le projet

Le projet-pilote développé par l'AITQ s'adresse aux conducteurs d'automobiles âgés entre 16 et 25 ans. Ce groupe a été ciblé pour plusieurs raisons. D'une part, le cannabis s'avère la substance illicite la plus consommée au Québec et les 25 ans et moins sont largement responsables de cette augmentation⁴⁷. D'autre part, les jeunes sont plus susceptibles que le reste de la population d'avoir un accident d'automobile – ils sont titulaires de 10 % des permis de conduire et sont responsables de 23 % des accidents avec dommages corporels – et ils sont également bien représentés dans les statistiques d'accidents impliquant les facultés affaiblies. Finalement, il importe de véhiculer les messages préventifs le plus tôt possible⁴⁸ soit au moment où les jeunes sont en âge de conduire.

5.2. Connaissances des besoins-terrain: les jeunes au premier plan

Afin de s'assurer que les outils développés correspondent aux besoins de la population visée par le projet, le point de vue de plus d'une vingtaine de conducteurs d'automobiles âgés entre 16 et 25 ans a été recueilli via l'animation de *focus groups*. La cueillette de données réalisée a confirmé l'importance de développer des outils préventifs sur la conduite automobile sous l'influence du cannabis. À cet effet, tous les participants ont mentionné un manque de sensibilisation concernant la problématique ainsi qu'un intérêt certain envers le sujet. Ces échanges ont également permis d'identifier les thèmes à aborder, les mythes et préjugés entourant la problématique ainsi que les attentes concernant les outils développés.

5.3. Outils préventifs développés: le fruit d'une énorme concertation

Suite à ces échanges, l'AITQ a produit différents outils préventifs tels une affiche, un jeu-questionnaire et une brochure. Ceux-ci ont été validés par un comité consultatif ainsi que par des conducteurs d'automobiles âgés entre 16 et 25 ans. Cette façon de procéder a grandement favorisé la concertation entre les différents milieux (universitaire, recherche, éducation aux adultes, Société d'assurance automobile du Québec et jeunes de 16 à 25 ans). Parallèlement à ces outils de sensibilisation, des ateliers furent également offerts au cours desquels les participants pouvaient accomplir un geste concret en signant un engagement écrit afin de diminuer la prévalence de la conduite automobile sous l'influence du cannabis.

⁴⁶ Ben Amar, M. (2004). *La polyconsommation de psychotropes et les principales interactions pharmacologiques associées*, Montréal, Comité permanent de lutte à la toxicomanie, 184 p.

⁴⁷ Centre canadien de lutte contre l'alcoolisme et les toxicomanies (2004). « L'ETC fait état d'une augmentation de la consommation excessive d'alcool et de cannabis chez les jeunes », *Action nouvelles*, vol. XIV, n° 4, p. 1.

⁴⁸ Vitaro, F., et Carboneau, R. (2000). « La prévention de la consommation abusive ou précoce de substances psychotropes chez les jeunes », dans Frank Vitaro et Claude Gagnon (sous la dir. de), *Prévention des problèmes d'adaptation chez les enfants et les adolescents*, tome II, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, p. 335-378.

5.4. Réduction des méfaits : sensibiliser, éduquer et responsabiliser

Les outils développés dans le cadre du projet-pilote s'inscrivent tous à l'intérieur de l'approche de la réduction des méfaits. L'accent est donc mis sur les conséquences négatives pouvant être associées à la consommation de cannabis dans un contexte routier distinguant ici l'usage approprié de l'usage inapproprié. Le slogan de la campagne préventive reflète d'ailleurs assez bien l'esprit dans lequel ont été développés les outils : *Cannabis au volant : Si t'en roules un, roule pas l'autre.*

6. Guide d'activités pour l'animation d'un atelier

La prochaine section présente des suggestions d'activités en vue d'outiller les intervenants dans l'animation d'ateliers portant sur la conduite automobile sous l'influence du cannabis. La durée de chacune des activités peut varier de celle suggérée et le contenu peut également être adapté aux besoins et réalités des différents milieux rencontrés.

Afin de sensibiliser les jeunes à la conduite automobile sous l'influence du cannabis, onze (11) activités sont proposées dont six (6) ont été expérimentées au cours du projet-pilote⁴⁹. Les différentes activités présentées tiennent compte des forces et des difficultés rencontrées lors de l'implantation du projet-pilote ainsi que des commentaires émis par tous les acteurs impliqués. Une fiche technique comprenant le titre de l'activité, le type d'activité, sa durée, le matériel requis, les objectifs et le déroulement est proposée pour chacune des activités. De plus, de l'information complète chacune des sections afin de permettre à l'animateur de disposer de suffisamment de connaissances pour alimenter les discussions avec les participants.

À travers les différentes activités proposées, cinq (5) grands thèmes sont abordés et certains d'entre eux présentent plus d'une activité. Afin d'introduire la notion de cannabis et conduite automobile, il importe tout d'abord d'élargir le concept de facultés affaiblies (activité 2). Par la suite, une réflexion sur les habitudes de consommation est proposée via les activités 3 et 4. Ces activités permettent de se questionner sur sa consommation et d'identifier les éléments permettant de distinguer l'usage approprié de l'usage inapproprié. Il importe d'aborder la consommation de cannabis pour en arriver à modifier les habitudes développées au regard de cette substance psychoactive. La notion d'impact du cannabis sur la conduite automobile est abordée via les activités 5 et 6. Il s'avère essentiel que les participants puissent établir un lien direct entre la consommation de cannabis et son impact sur la conduite automobile. Finalement, compte tenu de la pression des pairs très importante dans la prise de décision de conduire ou non avec les facultés affaiblies, deux activités (7 et 8) portent sur le rôle de l'entourage dans la prévention de la prévalence de la problématique tandis que la notion de risque⁵⁰ (prise de risque, non perception du risque et acceptation du risque) est abordée via les activités 9, 10 et 11.

Pour compléter ces activités, il serait intéressant de renseigner l'entourage des participants au regard de la conduite automobile sous l'influence du cannabis. Pour ce faire, des séances d'information peuvent être offertes sur cette thématique aux parents. L'utilisation d'une approche multimodale s'avère habituellement prometteuse en prévention⁵¹.

⁴⁹ Les activités 1, 2, 3, 5, 7 et 9 ont été expérimentées durant le projet-pilote.

⁵⁰ Assailly, J.P. (2003). « Les conduites à risque : du danger à la loi, des gènes aux pairs... Que nous apprend l'épidémiologie des influences familiales et sociales? », *Revue Toxicbase*, n° 11, septembre, p. 1-14.

⁵¹ Idem 48.

ACTIVITÉ 1

 Titre de l'activité	<i>Un défi: je suis partant!</i>
 Type d'activité	Jeu-questionnaire
 Durée de l'activité	5 minutes
 Matériel requis	Jeu-questionnaire
 Objectifs	Sensibiliser les participants à la problématique de la conduite automobile sous l'influence du cannabis et augmenter leurs connaissances.
 Déroulement	<p>Les participants disposent de cinq minutes pour répondre par « Vrai » ou « Faux » aux dix énoncés présentés. L'animateur précise que les feuilles sont ramassées après l'exercice dans le but d'évaluer leurs connaissances sur la conduite automobile sous l'influence du cannabis. Les participants doivent répondre au mieux de leurs connaissances et ils n'ont pas à inscrire leurs noms. L'animateur mentionne que les réponses au jeu-questionnaire seront données au fur et à mesure que le contenu sera présenté durant l'atelier⁵² et les informe du fait que les énoncés et les réponses sont présentés dans la brochure qui leur sera distribuée à la fin de l'atelier.</p>

⁵² Il est également possible d'utiliser le jeu-questionnaire et en faire une activité en soi.

JEU-QUESTIONNAIRE

SUR LA CONDUITE AUTOMOBILE ET LA CONSOMMATION DE CANNABIS

Afin de te permettre d'augmenter tes connaissances concernant l'impact du cannabis sur la conduite automobile, un jeu-questionnaire t'est proposé. Mets donc tes connaissances à l'épreuve en répondant par « Vrai » ou « Faux » aux énoncés suivants.

- 1 Les conducteurs sous l'effet du cannabis ont tendance à augmenter leur vitesse.
VRAI FAUX
- 2 Il est plus difficile de conduire en ligne droite lorsqu'on est sous l'influence du cannabis.
VRAI FAUX
- 3 Les conducteurs sous l'influence du cannabis sont moins conscients de leur intoxication que les conducteurs sous l'influence de l'alcool.
VRAI FAUX
- 4 On doit s'abstenir de conduire lorsqu'on a consommé du cannabis, et ce, peu importe la quantité consommée.
VRAI FAUX
- 5 Conduire alors qu'on a les facultés affaiblies par le cannabis est un acte criminel.
VRAI FAUX
- 6 La décriminalisation du cannabis diminuera les sanctions prévues au niveau de la conduite automobile sous l'influence du cannabis.
VRAI FAUX
- 7 Le cannabis est la deuxième substance illicite la plus consommée au Québec.
VRAI FAUX
- 8 Au Québec, l'alcool et le cannabis sont les deux substances les plus fréquemment trouvées chez les conducteurs décédés.
VRAI FAUX
- 9 Le fait d'être sous l'influence du cannabis et de l'alcool augmente considérablement le risque d'être impliqué dans un accident routier.
VRAI FAUX
- 10 Les mesures alternatives à la conduite automobile sous l'influence de l'alcool telles que le taxi, le recours à un conducteur désigné ou à un service de raccompagnement, peuvent être utilisées pour le cannabis.
VRAI FAUX

RÉPONSES AU JEU-QUESTIONNAIRE

1 FAUX

Les conducteurs sous l'influence du cannabis réduisent habituellement leur vitesse. Par contre, leur temps de réaction est augmenté, leurs réflexes sont ralentis, leur conduite est hésitante et ils risquent de ne pas pouvoir faire face à l'imprévu.

2 VRAI

Le cannabis a effectivement un impact sur la trajectoire tout comme la fatigue ou certaines substances qui agissent sur le cerveau humain.

3 FAUX

Les conducteurs sous l'influence du cannabis sont habituellement plus conscients de leur intoxication que les conducteurs qui ont les facultés affaiblies par l'alcool. Ils adoptent donc moins de comportements à risque que les conducteurs ayant les facultés affaiblies par l'alcool (vitesse, dépassements, distance entre les véhicules). Un tel élément contribue au fait que les risques associés à la conduite automobile sous l'influence du cannabis sont souvent sous-estimés.

4 VRAI

On doit s'abstenir de conduire lorsqu'on a consommé du cannabis, car il n'est pas possible d'établir un seuil sécuritaire de consommation. Même des doses faibles de THC – le principal ingrédient psychoactif du cannabis – peuvent entraîner un amoindrissement des facultés. En règle générale, la conduite automobile est davantage affectée lorsque la quantité consommée est plus élevée.

5 VRAI

Selon le *Code criminel* canadien, conduire avec les facultés affaiblies par la drogue, dont le cannabis, entraîne des sanctions au même titre que les facultés affaiblies par l'alcool.

6 FAUX

La décriminalisation du cannabis ne modifiera pas les sanctions prévues au niveau de la conduite automobile. La décriminalisation du cannabis vise principalement à remplacer les sanctions pénales par des amendes dans le cas de possession de petites quantités de cannabis.

7 FAUX

Le cannabis s'avère de loin la drogue illicite la plus consommée au Québec.

8 VRAI

Des données récentes indiquent que l'alcool et le cannabis sont effectivement les deux substances les plus souvent présentes chez les conducteurs décédés.

9 VRAI

Toute combinaison de substances (alcool, substances illicites ou médicaments) constitue un mélange explosif incompatible avec la conduite automobile. La combinaison de substances augmente de façon très importante le risque d'accident routier mortel, davantage que si chacune des substances étaient prises séparément.

10 VRAI

Toutes les mesures alternatives recommandées pour l'alcool peuvent être envisagées pour prévenir la conduite automobile sous l'influence du cannabis.

RÉSUMÉ DE LA COMPILATION DES RÉSULTATS DU JEU-QUESTIONNAIRE ADMINISTRÉ AUPRÈS DE PLUS DE 330 PARTICIPANTS

Lors de l'implantation du projet-pilote, les 330 répondants ont obtenu un score global de 69,3% au jeu-questionnaire portant sur le cannabis et la conduite automobile.

Dans l'ordre, les questions ayant un meilleur score traitent des accidents où sont impliquées des personnes avec des facultés affaiblies, des difficultés liées aux gestes de conduite, des sanctions en cas de décriminalisation, de la notion de seuil sécuritaire ainsi que des mesures alternatives (taxi, chauffeur désigné, service d'accompagnement).

- On doit s'abstenir de conduire lorsqu'on a consommé du cannabis, et ce, peu importe la quantité consommée. **VRAI : 91 %** (question 4)
- Le fait d'être sous l'influence du cannabis et de l'alcool augmente considérablement le risque d'être impliqué dans un accident routier. **VRAI : 91 %** (question 9)
- Conduire alors qu'on a les facultés affaiblies par le cannabis est un acte criminel. **VRAI : 84 %** (question 5)
- Au Québec, l'alcool et le cannabis sont les deux substances les plus fréquemment trouvées chez les conducteurs décédés. **VRAI : 83 %** (question 8)
- Il est plus difficile de conduire en ligne droite lorsqu'on est sous l'influence du cannabis. **VRAI : 75 %** (question 2)
- La décriminalisation du cannabis diminuera les sanctions prévues au niveau de la conduite automobile sous l'influence du cannabis. **FAUX : 75 %** (question 6)
- Les mesures alternatives à la conduite automobile sous l'influence de l'alcool, telles que le taxi, le recours à un conducteur désigné ou un service d'accompagnement, peuvent être utilisées pour le cannabis. **VRAI : 71 %** (question 10)

À l'encontre, les questions ayant obtenu le plus faible score traitent de la comparaison entre le niveau de conscience au regard de l'intoxication à l'alcool et au cannabis, de vitesse à laquelle conduisent les conducteurs étant sous l'influence du cannabis ainsi que des substances illicites les plus consommées au Québec.

- Les conducteurs sous l'influence du cannabis sont moins conscients de leur intoxication que les conducteurs sous l'influence de l'alcool. **FAUX : 52 %** (question 3)
- Les conducteurs sous l'effet du cannabis ont tendance à augmenter leur vitesse. **FAUX : 49 %** (question 1)
- Le cannabis est la deuxième substance illicite la plus consommée au Québec. **FAUX : 22 %** (question 7)

ACTIVITÉ 2

	Titre de l'activité	<i>Facultés affaiblies : quoi de neuf ?</i>
	Type d'activité	Remue-méninges entourant le concept de facultés affaiblies
	Durée de l'activité	10 minutes
	Matériel requis	Tableau
	Objectif	Élargir le concept de facultés affaiblies pour que celui-ci englobe d'autres éléments que l'alcool.
	Déroulement	Les participants sont invités à mentionner avec quoi ils associent le concept de facultés affaiblies. L'animateur inscrit au centre du tableau « Facultés affaiblies » et écrit les idées des participants. À la fin de l'exercice, l'animateur fait un résumé du remue-méninges en regroupant sous différents thèmes les éléments énoncés et fait ressortir que le concept de facultés affaiblies ne se réduit pas uniquement à l'alcool.
	Commentaires	L'animateur peut poser des sous-questions ou mentionner des éléments lorsque le groupe participe peu à l'activité.

? Saviez-vous que...

... en 2005, au Québec, on dénombre 42 095 accidents de la route avec dommages corporels, soit en moyenne 115 accidents par jour et que les collisions routières ont fait 57 922 blessés, graves ou légers, et 704 décès⁵³ ?

... au Canada, l'alcool au volant est un acte criminel depuis 1921⁵⁴ ?

... au Canada, la limite légale du taux d'alcoolémie (TA) est établie à 80 mg/100 ml de sang et que la conduite avec un TA supérieur à 80 mg/100 ml de sang est passible d'une sanction criminelle ? Les provinces du Canada, à l'exception du Québec, prévoient des suspensions de permis de courte durée (douze à quatorze heures) pour des TA variant de 40 mg/100 ml de sang à 80 mg/100 ml de sang. Il importe de se rappeler que l'affaiblissement des capacités de conduire commence dès la première consommation⁵⁵.

... les peines prévues par le *Code criminel* pour la conduite automobile avec facultés affaiblies pour une première infraction sont une amende minimale de 600 \$ et la suspension minimale du permis de conduire pour un an alors que le *Code de la sécurité routière* prévoit, pour sa part, une suspension du permis de 30 jours dès la première mise en accusation⁵⁶ ?

... en 2002, au Canada, 73 % des causes judiciaires de conduite avec facultés affaiblies ont entraîné un verdict de culpabilité⁵⁷ ?

... la plupart des pays de l'Union européenne ont un taux d'alcoolémie de 50 mg/100 ml de sang (France, Italie, Espagne, etc.) ? Les pays de l'Europe de l'Est (Pologne, République Tchèque, Hongrie, etc.) ont quant à eux un TA de zéro et quelques pays ont un TA de 20 mg/100 ml de sang (Suède) et de 80 mg/100 ml de sang (Irlande, Royaume-Uni). Aux États-Unis, la majorité des états ont un taux de 80 mg/100 ml de sang⁵⁸.

... un conducteur de 20 ans et plus avec un taux d'alcoolémie à 80 mg/100 ml de sang court un risque cinq fois plus grand d'avoir un accident routier mortel qu'un conducteur sobre du même âge ? Par contre, un jeune de 16 à 19 ans, avec un même taux d'alcoolémie, court un risque 40 fois plus élevé qu'un jeune du même âge qui conduit sobriement⁵⁹.

... la fatigue, au même titre que l'alcool et les autres substances psychoactives, affecte nos facultés⁶⁰ ?

... un manque de cinq heures de sommeil vous fera le même effet que si vous aviez bu deux ou trois verres de vin ? C'est pire que si vous aviez un taux d'alcool de 50 mg/100 ml de sang⁶¹.

... les facteurs suivants sont associés à la somnolence au volant : détenir des emplois multiples ; travailler de nuit ; dormir moins de six heures par nuit ; faire usage plus fréquent de somnifères ; conduire de longues périodes⁶² ?

... 20 % des conducteurs rapportent s'être assoupis ou endormis au volant au moins une fois au cours des douze derniers mois au Québec ? Chez les conducteurs âgés entre 20 et 24 ans, la fréquence est de 35 %⁶³.

... l'usager du cellulaire au volant a 38 % plus de risque d'accident que le non-utilisateur et le risque augmente avec la fréquence d'utilisation⁶⁴ ?

... l'utilisation d'un système « mains libres » n'est pas sans danger puisque le risque d'accident est principalement relié à la diminution de l'attention attribuable à la conversation téléphonique plutôt qu'au type de téléphone utilisé⁶⁵ ?

⁵³ Informations provenant de la Société de l'assurance automobile du Québec.

⁵⁴ Comité permanent de la justice et des droits de la personne (1999). *Vers l'élimination de la conduite avec facultés affaiblies*, Gouvernement du Canada.

⁵⁵ Idem 53.

⁵⁶ Idem 53.

⁵⁷ Brochu, S., et Savard, C. (2004). « Automobile et cannabis – Un mariage pas si simple », *Le devoir*, 30 janvier.

⁵⁸ < <http://www.info-europe.fr/document.dir/fich.dir/QR000343.htm> > (consulté le 4 novembre 2005).

⁵⁹ Informations provenant de la Société de l'assurance automobile du Québec.

⁶⁰ Idem 59.

⁶¹ Société de l'assurance automobile du Québec (2005). *Fatigue au volant*, Gouvernement du Québec, 7 p.

⁶² Stutts et coll., 2003

⁶³ Sondage sur la sécurité routière 2004, *La somnolence au volant*, Fondation de recherches sur les blessures de la route.

⁶⁴ Laberge-Nadeau, et al., 2004.

⁶⁵ Idem 59.

ACTIVITÉ 3

 Titre de l'activité	<i>Cannabis : ça me fait penser à...</i>
 Type d'activité	Remue-méninges entourant le cannabis
 Durée de l'activité	20 minutes
 Matériel requis	Tableau, feuille ou affiche sur la loi de l'effet, affiche <i>Si t'en roules un, roule pas l'autre</i> , cartons de trois couleurs différentes
 Objectif	Faire ressortir les éléments positifs et négatifs associés au cannabis afin de distinguer son usage approprié de son usage inapproprié.
 Déroulement	<p>Les participants sont invités à mentionner les associations qu'ils font avec le mot « cannabis ». L'animateur inscrit au centre du tableau « cannabis » et écrit les idées des participants. À la fin de l'exercice, l'animateur fait un résumé du remue-méninges en faisant remarquer aux participants que des éléments positifs et négatifs ont été associés au cannabis. L'animateur présente la loi de l'effet afin d'expliquer pourquoi la consommation de cannabis varie d'une personne à l'autre. Une feuille illustrant la loi de l'effet est remise à chacun des participants. Ensuite, l'animateur distribue à chacun des participants un carton vert, jaune et rouge et divise le groupe en deux. Les élèves utilisent l'un des trois cartons pour faire connaître leurs réponses aux questions 6 et 7 du jeu-questionnaire (vrai, faux, ne sait pas). Un point est accordé par bonne réponse à chacun des groupes et le décompte se fait en tenant compte de la réponse majoritaire de chacun des groupes. Ensuite, l'animateur répond aux deux énoncés et donne certaines informations sur le cannabis (prévalence de la consommation au Québec, âge d'initiation, taux de THC). Finalement, l'animateur aborde l'usage inapproprié (usage excessif, usage abusif, usage dans des contextes inappropriés) et introduit le volet portant sur le cannabis et la conduite automobile.</p>

La loi de l'effet

$$E = P \times I \times C$$

Produit

quantité,
fréquence
de consommation,
tolérance au produit,
combinaison avec
d'autres produits,
qualité,
etc.

Individu

taille,
sexe,
poids,
état de santé,
état d'esprit,
etc.

E

lieu,

moment de la journée,
relations avec les autres
(famille, amis),
conflits, lois,
etc.

Contexte

Les effets des drogues peuvent varier d'une personne à l'autre, et même d'une fois à l'autre, tout comme le plaisir ressenti lors d'une fête avec des amis. L'expérience vécue lors de la consommation d'une drogue peut aussi être différente.

L'effet dépend non seulement du type de produit consommé (dépresseur, stimulant, perturbateur), mais aussi de l'interaction de plusieurs facteurs tels que les caractéristiques liées à la personne ou aux produits utilisés et le contexte dans lequel on consomme.

? Saviez-vous que...

... le cannabis est la substance illicite la plus consommée dans le monde ?

... le cannabis contient plus de 460 produits connus, dont plus de 60 sont des cannabinoïdes⁶⁶ ?

... le principal ingrédient psychoactif du cannabis est le tétrahydrocannabinol, communément appelé THC ?

... aucun cas de décès n'est associé à un surdosage de cannabis ?

... le règlement sur l'accès à la marijuana à des fins médicales permet aux Canadiens atteints d'une maladie grave d'être admissibles à une consommation thérapeutique de cannabis ? Ce règlement est en vigueur depuis le 31 juillet 2001.

... selon les critères du DSM-IV-TR, environ 9% des gens qui utilisent du cannabis au cours de leur vie en deviennent dépendants⁶⁷ ?

... une consommation fréquente de doses élevées de cannabis peut amener une dépendance psychologique modérée et qu'une dépendance physique légère peut-être observée chez un faible nombre de consommateurs⁶⁸ ?

... la marijuana est aussi appelée pot, cannabis, mari, herbe, *buzz*, TH ou *weed* alors que *cube*, *dime*, *bag*, chocolat sont des mots utilisés pour désigner le haschich⁶⁹ ?

... 53% des Québécois se disent d'accord avec le fait que le gouvernement fédéral légalise la vente et la consommation de marijuana⁷⁰ ?

... le taux de THC du cannabis est beaucoup plus élevé actuellement que durant les années 70 ? Cette augmentation est due aux nouveaux procédés de culture et l'effet ressenti est, par conséquent, beaucoup plus puissant⁷¹.

... les Canadiens trouvent plus immoraux les liaisons extraconjugales, l'évasion fiscale et l'abus d'alcool que la consommation de cannabis⁷² ?

⁶⁶ Ben Amar, M. (2004). « Cannabis : aperçu des connaissances actuelles », *L'intervenant*, vol. 21, n° 1, octobre, p. 5-11.

⁶⁷ Idem 66.

⁶⁸ Idem 66.







⁶⁹ Idem 21.

⁷⁰ Presse canadienne/Léger Marketing (2001). *Étude sur le comportement et les attitudes des Canadiens face à la légalisation de la vente et de la possession de la marijuana*, Montréal, Léger Marketing, juin, p. 4.

⁷¹ Idem 21.

⁷² Presse canadienne/Léger Marketing (2002). *Les Canadiens et l'immoralité*, Montréal, Léger Marketing, février, p. 2.

ACTIVITÉ 4







	Titre de l'activité	<i>Cannabis: c'est comme l'œuf de Christophe Colomb... Réfléchissons!</i>
	Type d'activité	Discussion en petits groupes
	Durée de l'activité	20 minutes
	Matériel requis	Feuille sur l'usage approprié et l'usage inapproprié
	Objectif	Permettre aux participants de réfléchir aux éléments permettant de distinguer l'usage approprié de l'usage inapproprié.
	Déroulement	<p>Les participants sont invités à former des petits groupes de discussion de quatre à cinq personnes. Chaque équipe trouve trois exemples de consommation inappropriée de cannabis et identifie les éléments permettant de distinguer l'usage approprié de l'usage inapproprié.</p> <p>L'animateur supervise chacune des équipes et demande à chacun des groupes d'identifier un porte-parole. À la fin de l'exercice, chaque équipe présente les résultats de la discussion à la classe lors du retour en grand groupe.</p> <p>L'animateur fait un résumé des éléments permettant de distinguer l'usage approprié de l'usage inapproprié (conséquences négatives pour soi et pour l'entourage, usage abusif et usage excessif) et demande d'identifier les difficultés vécues par l'équipe dans la réalisation de cet exercice.</p>

USAGE INAPPROPRIÉ DE CANNABIS

Identifiez trois exemples d'usage inapproprié de cannabis.

Identifiez les éléments permettant de distinguer un usage approprié d'un usage inapproprié.

ACTIVITÉ 5

 Titre de l'activité	<i>Cannabis au volant : cool ou risqué ?</i>
 Type d'activité	Exposé et discussion
 Durée de l'activité	15 à 20 minutes
 Matériel requis	Tableau, feuille sur l'impact du cannabis au volant, cartons de couleurs
 Objectif	Sensibiliser les participants aux risques inhérents à la conduite automobile sous l'influence du cannabis
 Déroulement	<p>L'animateur demande aux participants si un lien doit être établi entre le cannabis et la conduite automobile. Les participants sont invités à mentionner les impacts du cannabis sur la conduite automobile.</p> <p>Après cet échange, l'animateur demande aux participants de répondre aux questions 1, 2 et 3 du jeu-questionnaire. Par la suite, une feuille sur l'impact du cannabis sur la conduite automobile est remise à chacun des participants et l'animateur complète l'information sur ce volet en distinguant les mythes et les préjugés entourant cette problématique.</p> <p>La notion de seuil sécuritaire de consommation, les effets de la combinaison de cannabis et d'alcool et quelques données statistiques sur la conduite automobile sont présentés via notamment les questions 4, 5, 8 et 9 du jeu-questionnaire.</p>

IMPACT DU CANNABIS SUR LA CONDUITE AUTOMOBILE

Les impacts du cannabis sur la conduite automobile sont bien réels. Voici comment les facultés du conducteur sont affaiblies :

- Difficulté à se concentrer, à rester attentif à l'environnement routier
- Risque de moins bien percevoir l'environnement
- Coordination affectée
- Difficulté à maintenir une trajectoire en ligne droite
- Difficulté à rouler à une vitesse constante et à évaluer les distances
- Temps de réaction augmenté, réflexes ralentis et conduite hésitante
- Risque de ne pas pouvoir faire face à l'imprévu

? Saviez-vous que...

... les effets du cannabis varient d'une personne à l'autre, mais peu importe le conducteur, les situations suivantes sont dangereuses : conduite prolongée monotone, situations d'urgence et consommation concomitante de cannabis et d'alcool⁷³ ?

... que la prévalence du cannabis dans les accidents de la route est supérieure dans les pays nord-américains que dans les pays européens⁷⁴ ?

... la conduite automobile sous l'influence de drogues illicites est nettement reliée à la conduite de nuit, aux hommes et à la jeunesse⁷⁵ ?

... dans les cas de conduite automobile avec facultés affaiblies par le cannabis, un mandat peut être émis par un juge de paix en vue d'obtenir un échantillon sanguin seulement dans les cas où le conducteur est impliqué dans un accident ayant causé des lésions corporelles ou provoqué la mort ?

⁷³ Sécurité routière (2002). Quels impacts d'une consommation de stupéfiants dans les accidents de la route? République française, mai.

⁷⁴ Idem 34.

⁷⁵ Informations provenant de la SAAQ.

ACTIVITÉ 6

	Titre de l'activité	<i>Cannabis et conduite automobile : un drôle de mariage</i>
	Type d'activité	Jeu d'association
	Durée de l'activité	20 minutes
	Matériel requis	Aucun
	Objectif	Sensibiliser les participants aux problèmes vécus sur la route dans les situations de conduite automobile sous l'influence du cannabis.
	Déroulement	<p>L'animateur demande aux participants de former des groupes de quatre à cinq personnes et chaque équipe doit associer les impacts du cannabis aux différents problèmes vécus sur la route.</p> <p>L'animateur informe les élèves que plus d'un élément de réponse peut être associé à chacun des impacts.</p> <p>L'animateur effectue ensuite un retour en grand groupe et demande aux équipes de mentionner leurs réponses. Il compare les réponses des élèves avec le corrigé.</p>







IMPACT DU CANNABIS SUR LA CONDUITE AUTOMOBILE⁷⁶

Impact du cannabis sur la conduite automobile		Illustration des problèmes vécus sur la route	
Difficulté à se concentrer, à rester attentif à l'environnement routier	①	a	Difficulté à reconnaître les signaux de danger
Risque de moins bien percevoir l'environnement	②	b	Somnolence
Coordination affectée	③	c	Difficulté à rouler dans sa voie
Difficulté à maintenir une trajectoire en ligne droite	④	d	Difficulté à suivre le trafic
Difficulté à rouler à une vitesse constante	⑤	e	Difficulté à entrer sur l'autoroute, à changer de voie, à stationner
Difficulté à évaluer les distances	⑥	f	Difficulté à percevoir les feux rouges
Temps de réaction augmenté, réflexes ralentis et conduite hésitante	⑦	g	Difficulté à freiner à temps
Risque de ne pas pouvoir faire face à l'imprévu	⑧	h	Difficulté à embrayer

Solution : Les liens les plus importants à faire dans cet exercice sont : **1bg, 2af, 3cgh, 4c, 5d, 6eg, 7dg et 8a.**

⁷⁶ Cette activité est inspirée d'un manuel suisse destiné aux enseignants où l'association entre l'impact et les difficultés ressenties portent sur l'alcool et non sur le cannabis. Pour plus de détails : SFA/ISPA et Éducation+ santé (2005). *Les jeunes et l'alcool*, cahier 3, Lausanne, SFA/ISPA, 12 p.

ACTIVITÉ 7

 Titre de l'activité	Francis
 Type d'activité	Discussion en petits groupes
 Durée de l'activité	20 minutes
 Matériel requis	Feuilles d'exercice
 Objectifs	<p>Permettre aux participants d'identifier les arguments utilisés pour justifier le fait de conduire sous l'influence du cannabis ainsi que les contre-arguments permettant de dissuader quelqu'un d'adopter un tel comportement.</p> <p>Identifier les solutions de rechange à la conduite sous l'influence du cannabis et différentes façons de refuser d'accompagner un conducteur dont la capacité de conduite est affaiblie.</p>
 Déroulement	<p>L'animatrice présente la mise en contexte de l'exercice sur Francis. Ensuite, les participants forment des petits groupes de discussion de quatre à cinq personnes.</p> <p>Chaque équipe identifie un contre-argument à chacun des arguments qu'apporte Francis pour justifier le fait qu'il est apte à conduire sa voiture. Chaque équipe doit identifier trois solutions de rechange et deux façons de refuser d'accompagner Francis.</p> <p>L'animatrice demande à chacun des groupes d'identifier un porte-parole et chaque équipe présente les résultats de la discussion à la classe lors du retour en grand groupe.</p> <p>L'animatrice énumère les différentes solutions de rechange à la conduite automobile sous l'influence du cannabis qui n'ont pas été identifiées lors de l'exercice et termine l'animation du jeu-questionnaire (question 10). L'animatrice conclut en mentionnant aux participants que le meilleur moment pour planifier leurs déplacements est bien avant le moment du retour...</p>

MISE EN CONTEXTE :

Tu es dans un *party* et celui-ci tire à sa fin. Francis, qui devait ramener tout le monde, a consommé du cannabis et insiste pour conduire quand même. Tu as peur de monter avec lui, tu ne veux pas le vexer, le confronter ou passer pour un *straight*. Tu veux quand même le dissuader de conduire.

CONSIGNES :

- Trouve un contre-argument à chacun des arguments que mentionne Francis pour justifier le fait de conduire sous l'influence du cannabis

Énoncé 1 : *Je suis plus prudent lorsque je prends du cannabis.*

Contre-argument :

Énoncé 2 : *Le cannabis au volant c'est moins pire que l'alcool.*

Contre-argument :

- Identifie trois solutions de rechange

- Trouve deux façons de refuser d'accompagner Francis

? Saviez-vous que...

... beaucoup d'accidents surviennent à proximité du domicile ? En effet, pour l'année 2003, près du tiers des accidents mortels ont eu lieu dans la municipalité qu'habitait le conducteur décédé alors que ce taux grimpe à 49,6 % pour les accidents avec blessés graves et à 55,9 % pour les accidents avec blessés légers⁷⁷.

... près de la moitié des accidents mortels se produisent à une vitesse de moins de 50 km à l'heure⁷⁸ ?

... l'on retrouve le plus grand nombre d'accidents avec blessés graves et légers dans les zones urbaines ? Cette situation s'explique du fait que notre regard est constamment sollicité par l'environnement et à cause du partage de la route qui est plus important⁷⁹.

... c'est entre minuit et 3 h du matin que l'on retrouve le plus de conducteurs sur les routes avec les facultés affaiblies ? Environ un conducteur sur cinq a consommé de l'alcool et un conducteur sur treize conduit avec un taux d'alcool supérieur à la limite permise⁸⁰.

... partout dans le monde, ce sont l'âge et l'inexpérience qui sont les facteurs les plus importants au regard des accidents routiers⁸¹ ? Les jeunes conducteurs sont donc plus à risque d'être impliqués dans un accident de la route. Au Québec, les 16 à 25 ans détiennent 10 % des permis de conduire alors qu'ils sont responsables de 23 % des accidents routiers avec dommages corporels⁸².

... entre 80 et 90 % des accidents routiers sont attribuables à une erreur humaine et pourraient être prévenus⁸³ ?

... le sang, l'urine, la salive, les cheveux et la sueur sont les cinq milieux connus de dépistage de la présence de cannabinoïdes dans l'organisme⁸⁴ ?

... le test le plus efficace pour dépister une consommation récente de cannabis est une analyse sanguine⁸⁵ ?

... des traces de cannabis peuvent rester dans l'urine 30 jours et plus chez un consommateur chronique de cannabis⁸⁶ ?

... une concentration sanguine de THC de 5 ng/ml indiquerait une prise probable de cannabis dans les deux heures précédentes⁸⁷ ?

... en Norvège, autant de gens sont arrêtés pour avoir conduit sous l'influence des substances illicites que sous l'influence de l'alcool⁸⁸ ?

⁷⁷ Informations provenant de la SAAQ.

⁷⁸ Idem 77.

⁷⁹ Idem 77.

⁸⁰ Idem 77.

⁸¹ Idem 34.

⁸² Idem 77.

⁸³ Idem 77.

⁸⁴ Comité spécial du Sénat sur les drogues illicites (2002). *Le cannabis : Positions pour un régime de politique pour le Canada. Rapport du Comité spécial du Sénat sur les drogues illicites*, vol. 1 : parties I et II, Ottawa, Gouvernement du Canada, 238 p.

⁸⁵ Idem 84.

⁸⁶ Idem 84.

⁸⁷ Huestis, M.A. (2002). « Cannabis (marijuana) Effects on Human Behavior and Performance », *Forensic Science Review*, vol. 14.

⁸⁸ Perreault, M. (2004). « Les tests antidrogue ne sont pas au point », *Le Soleil*, 9 février.

Rôle de l'entourage

L'entourage du conducteur s'avère un partenaire important dans la prévention de la conduite automobile avec facultés affaiblies. Pour ce faire, il doit jouer un rôle actif en :

- affichant sa réprobation,
- appuyant ceux qui tentent de dissuader le conducteur,
- proposant des solutions simples.

? Saviez-vous que...

... en 2005, 97 % de la population désapprouve la conduite avec facultés affaiblies et que depuis 2000, ce pourcentage se maintient.⁸⁹

... en 2006, 6 % des conducteurs affirment avoir pris place, au cours des douze derniers mois, dans un véhicule où le conducteur avait trop consommé d'alcool ? Ce pourcentage est de 9 % chez les conducteurs âgés de 16 à 19 ans et de 21 % pour les 20-24 ans.⁹⁰

... suite à la campagne préventive *Prévoyez le coup... Lorsqu'on boit, on ne conduit pas* en 2006, 71 % de ceux qui se sont trouvés en présence d'un conducteur ayant trop bu ont tenté d'intervenir⁹¹ ?

...en 2006, 80 % des conducteurs chez qui une intervention avait été faite pour les empêcher de conduire ont accepté de laisser le volant ?

... en 2006, les 20-24 ans et ceux qui conduisent eux-mêmes après avoir consommé de l'alcool sont plus susceptibles d'accepter de prendre place à bord d'un véhicule dont le conducteur n'est pas en mesure d'assurer une conduite sécuritaire⁹² ?

⁸⁹ Sondage Léger Marketing, Campagne « Alcool 2006 », Évaluation post campagne.

⁹⁰ Idem 89.

⁹¹ Idem 89.

⁹² Idem 89.

Solutions de rechange à la conduite automobile avec facultés affaiblies

Il existe différentes solutions de rechange à la conduite automobile avec les facultés affaiblies et toutes les mesures alternatives recommandées pour l'alcool peuvent être envisagées.

À cet effet, tous les acquis réalisés au niveau de la prévention de la conduite sous l'influence de l'alcool peuvent être transférés, et ce, peu importe les raisons pour lesquelles une personne n'est pas apte à se retrouver au volant d'un véhicule (fatigue, consommation de substances psychoactives, émotions négatives...).

La prévention consiste principalement à prendre conscience des risques inhérents au fait de conduire avec les facultés affaiblies et de développer le réflexe de planifier les déplacements bien avant le moment du retour.

Parmi les solutions de rechange, mentionnons :

- faire appel aux services de raccompagnement tels que Opération Nez rouge, Tolérance zéro, CAA Québec;
- avoir recours à un conducteur désigné;
- utiliser les transports en commun ou un taxi;
- demander à quelqu'un de venir nous chercher;
- dormir sur place;
- s'abstenir de consommer.

? Saviez-vous que...

...Tolérance zéro fonctionne 365 jours par année, entre 18 h et 4 h? Que ce service est implanté sur 55 % du territoire québécois et que 126 000 conducteurs ont été raccompagnés en 2006? Tolérance zéro comprend 40 000 membres individuels et 1 500 membres corporatifs.

... Opération Nez Rouge existe depuis 1984 et plus de 64 000 raccompagnements ont été effectués entre le 1^{er} décembre et le 31 décembre 2006 au Québec?

...Opération maestro, qui encourage les chauffeurs désignés en leur permettant de boire gratuitement des boissons non alcoolisées dans les endroits participants, est implanté dans un peu plus de 145 restaurants et bars à Montréal?

...en 2006, 58 % des conducteurs ont dit avoir « prévu le coup » pour ne pas conduire alors qu'ils prévoyaient consommer de l'alcool à l'extérieur de leur domicile?⁹³

Pour plus d'information :







www.tolerancezero.ca

www.operationnezrouge.com

www.montrealnow.com/maestro/

⁹³ Idem 89.

ACTIVITÉ 8

 Titre de l'activité	<i>Suis-je responsable ?</i>
 Type d'activité	Exposé et discussion en grand groupe
 Durée de l'activité	20 minutes
 Matériel requis	Aucun
 Objectif	Sensibiliser les participants aux responsabilités de l'entourage en matière de conduite automobile avec facultés affaiblies.
 Déroulement	<p>L'animateur demande aux élèves de se prononcer sur la situation suivante : Est-ce que des poursuites peuvent-être intentées contre vous si une personne conduit avec les facultés affaiblies juste après avoir quitté votre domicile?</p> <p>À la fin de l'exercice, l'animateur présente les dispositions de la loi à ce sujet.</p>

? Saviez-vous que...

... l'hôte qui reçoit chez lui a avant tout une responsabilité d'ordre social ? Il serait peu probable qu'il soit passible d'une poursuite, à moins qu'il ait eu un comportement répréhensible et malveillant ou qu'il ait commis une imprudence que n'aurait pas commise une personne prudente et diligente dans les mêmes circonstances⁹⁴.

... il est pleinement justifié d'insister auprès des personnes que l'on reçoit ? Avant tout, si l'on voit que l'un des invités est affecté par l'alcool, il ne faut pas le laisser partir ! Offrez-lui le gîte, un taxi, un service de raccompagnement, ou encore, l'appui d'un autre invité sobre qui pourra le reconduire en toute sécurité⁹⁵.







... les titulaires de permis d'alcool et leurs employés peuvent être tenus responsables des méfaits associés à une consommation abusive d'alcool (violence, conduite avec facultés affaiblies) ? De ce fait, en plus d'une amende pénale, le permis d'alcool peut être suspendu ou révoqué et des actions en dommages et intérêts peuvent également être intentées au civil⁹⁶.

⁹⁴ Société de l'assurance automobile du Québec (2005). *Lorsqu'on boit, on ne conduit pas. Party en toute sécurité*, Gouvernement du Québec.







⁹⁵ Idem 94.

⁹⁶ Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec, Éduc'alcool et Ligne de sécurité du Québec (2001). *Action service. Pour un service responsable des boissons alcooliques*, Montréal, Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec.

ACTIVITÉ 9

 Titre de l'activité	<i>Partage des risques ?</i>
 Type d'activité	Questions/réponses
 Durée de l'activité	10 minutes
 Matériel requis	Aucun
 Objectif	Sensibiliser les participants au fait que les risques encourus sont les mêmes pour le passager que pour le conducteur.
 Déroulement	<p>L'animateur lance quelques questions sur les risques qu'encourent les passagers qui accompagnent un conducteur ayant les facultés affaiblies :</p> <p>Avez-vous déjà réalisé que les risques encourus sont les mêmes pour le passager que pour le conducteur ?</p> <p>Avez-vous des trucs permettant d'éviter un affrontement lorsqu'on décide de ne pas accompagner une personne qui a les facultés affaiblies ?</p>

ACTIVITÉ 10

 Titre de l'activité	Conducteur désigné: ça implique beaucoup de choses et beaucoup de monde!
 Type d'activité	Jeu de rôles
 Durée de l'activité	30 minutes
 Matériel requis	Aucun
 Objectifs	<p>Sensibiliser les participants à l'importance de définir ce qu'on entend par conducteur désigné.</p> <p>Définir l'implication associée au rôle de conducteur désigné.</p>
 Déroulement	<p>L'animateur présente la mise en contexte suivante : Lors d'un party chez Joëlle, Guillaume qui s'est offert pour être le conducteur désigné s'abstient de boire des boissons alcoolisées, mais accepte le joint que lui tend Émile. Félix, qui a prévu de rentrer avec Guillaume, lui demande de respecter son engagement et de ne pas fumer. Félix informe Guillaume qu'il ne montera pas avec lui s'il fume et qu'il devra lui payer son taxi. Pour sa part, Audrey qui doit également revenir avec Guillaume ne semble pas préoccupée par cette situation.</p> <p>L'animateur demande à cinq volontaires de jouer ce jeu de rôle (Guillaume, Joëlle, Audrey, Félix et Émile). Après une dizaine de minutes, l'animateur invite les cinq participants à dire comment ils se sont sentis et demandent aux autres élèves de donner également leurs impressions.</p> <p>Les questions suivantes peuvent être explorées.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Est-ce que la mise en contexte leur paraît réaliste ? - À quel personnage se sont-ils le plus identifiés ? - Quels arguments les ont le plus rejoints ? - Qu'auriez-vous fait à la place de Félix ? de Guillaume ?

ACTIVITÉ 11

 Titre de l'activité	<i>Faites ce que je dis, mais pas ce que je fais...</i>
 Type d'activité	Vox-populi
 Durée de l'activité	20 minutes
 Matériel requis	Aucun
 Objectif	Sensibiliser les participants au décalage qui existe parfois entre le discours, l'action et les solutions permettant de pallier à une telle situation.
 Déroulement	<p>L'animateur invite les élèves à résoudre le paradoxe suivant : Comment expliquer le fait que 97 % des répondants à un sondage ont affirmé désapprouver la conduite automobile avec facultés affaiblies alors que 40 % d'entre eux ont néanmoins avoué conduire avec les facultés affaiblies ?</p> <p>L'animateur invite les élèves à expliquer les raisons d'un tel décalage. Pour ce faire, les participants lèvent la main et expriment leurs opinions.</p> <p>L'animateur résume les raisons évoquées par la classe et propose des solutions aux obstacles contribuant à la conduite automobile avec facultés affaiblies.</p>

Engagement écrit pour diminuer la prévalence de la conduite automobile sous l'influence du cannabis

À la fin de l'atelier, l'animateur propose aux participants la possibilité de signer un engagement écrit afin de diminuer la prévalence de la conduite automobile sous l'influence du cannabis.

La participation est volontaire et confidentielle puisqu'il s'agit d'un engagement que le participant prend envers lui-même.

Voici l'engagement tel que formulé dans le projet développé par l'AITQ.

Association des intervenants en toxicomanie du Québec inc.

D'ici la fin de l'année scolaire, je m'engage à...

- ne pas conduire lorsque j'ai consommé du cannabis.
- ne pas être passager/passagère lorsque le conducteur/conductrice a consommé du cannabis.
- tenter de dissuader mes amis/amies lorsqu'ils/elles veulent prendre le volant après avoir consommé du cannabis.

Signature: _____

Date : _____

7. Outils existants pour prévenir la conduite automobile sous l'influence du cannabis

Bien qu'il existe peu d'outils pour prévenir la conduite automobile sous l'influence du cannabis, quelques-uns abordent néanmoins cette problématique. La prochaine section présente les différents outils disponibles.

7.1. Outils québécois

- *C'est ta vie, c'est ton choix.*

Vidéocassette ou DVD d'une scène où deux gars et deux filles discutent de l'impact du cannabis sur la conduite automobile. Une des filles a une fringale et demande à un des gars d'aller lui chercher des chips au dépanneur. Le gars refuse car il a consommé du cannabis et ils échangent sur les effets du cannabis sur la conduite automobile.

MADD Canada

- *Dépliant Drogues et conduite automobile*

Dépliant d'information produit par la SAAQ reprenant les informations du site web sur les drogues et la conduite automobile. Le dépliant sera disponible en français et en anglais en mars 2007.

< <http://www.saaq.gouv.qc.ca/documents/documentation.html> >.

- *Drogues et conduite automobile*

Site web de la SAAQ contenant diverses rubriques sur les drogues et la conduite automobile : phénomène en croissance, effets des drogues sur la conduite, les médicaments et la conduite, les résultats de l'étude épidémiologique de la SAAQ, les principales études sur le sujet et les liens vers d'autres sites.

< <http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/drogues/index.html> >.

- *Facultés affaiblies*

Site Web contenant des présentations et des activités au sujet de la conduite avec facultés affaiblies. Bien que le site porte principalement sur l'alcool au volant, quelques informations sont véhiculées sur la conduite automobile sous l'influence de drogues illicites.

Programme choix.org de la GRC

Disponible sur le site Web :

< http://deal.org/dealtools/index_f.aspx?ArticleID=1482 >.

- *Freine un peu*

Programme de MADD Canada conçu à l'intention des jeunes de 14 à 18 ans fréquentant les écoles secondaires. La trousse éducative comprend un *Guide du modérateur* et un DVD qui présente des situations réalistes.

MADD CANADA

- *Papiers*

Publicité télévisuelle de 30 secondes au cours de laquelle un paquet de papier à rouler discute avec un jeune homme des raisons pour lesquelles il ne devrait pas conduire sa voiture sous l'effet du cannabis.

MADD Canada

Disponible sur le site Web :

< http://www.madd.ca/francais/news/si_tes_gele_2005.html >.

- *Si t'en roules un, roule pas l'autre*⁹⁷
 - Affiche permettant de dissocier la consommation de cannabis de la conduite automobile
Association des intervenants en toxicomanie du Québec inc.
 - Brochure portant sur l'usage du cannabis dans un contexte routier. Informations véhiculées sur différents aspects de la problématique tels que l'impact du cannabis sur la conduite automobile, le rôle de l'entourage, les solutions de rechange et la prise de risques.
Association des intervenants en toxicomanie du Québec inc.
 - Jeu-questionnaire portant sur différents aspects de l'usage du cannabis dans un contexte routier. Informations véhiculées sur différents aspects de la problématique tels que l'impact du cannabis sur la conduite automobile, la réglementation en vigueur, les solutions de rechange et la notion de seuil sécuritaire de consommation.
Association des intervenants en toxicomanie du Québec inc.
 - L'affiche, la brochure et le jeu-questionnaire sont disponibles en français et en anglais sur le site web de l'AITQ < www.aitq.com >.
- *Si t'es gelé, t'es pas en état de conduire.*
Slogan pour sensibiliser au fait que les facultés peuvent être affaiblies par la consommation de substances autres que l'alcool.
MADD Canada
Visuel en format PDF disponible sur le site Web :
< http://www.madd.ca/francais/news/si_tes_gele_2005.html >.

7.2. Outils canadiens

- *Le pot au volant*⁹⁸
 - Affiche pour sensibiliser aux impacts du cannabis sur la conduite automobile. Une image montre des pilotes d'avion en train de fumer du pot avec le message de la campagne : Si ça n'a pas de bon sens ici, pourquoi faire la même chose quand tu conduis?
 - Dix questions pour susciter la réflexion et le dialogue.
 - Raisons pour lesquelles ces dix questions ont été posées et des renseignements sur les thèmes abordés.
 - Foire aux questions pour éclairer le débat sur la problématique
Association canadienne de santé publique
Disponible sur le site Web :
< <http://www.potauvolant.cpha.ca/index.html> >.
- *Pas prêts à partir*
DVD bilingue (français et anglais) racontant l'accident qui a coûté la vie à cinq adolescents ontariens qui étaient sous l'influence du cannabis. Témoignages de plusieurs personnes et intervenants.
MADD Canada
Disponible sur le site Web :
< http://www.madd.ca/francais/news/si_tes_gele_2005.html >.
- *Truth*
Production multimédia avec trois écrans géants et musique rock à l'intention des étudiants du secondaire (en anglais seulement). Narrateurs : Raine Maida du groupe Our Lady Peace et la chanteuse Chantal Kreviazuk. *Truth* raconte l'histoire de jeunes tués en raison de la conduite automobile avec facultés affaiblies ainsi que des conséquences de l'utilisation excessive d'alcool ou de substances psychoactives. La présentation multimédia se déplace partout au Canada.
MADD Canada
Disponible sur le site Web :
< <http://www.madd.ca/english/youth/schoolassembly.html> >.

⁹⁷ À partir de ce slogan, trois outils différents ont été conçus.

⁹⁸ À partir de ce slogan, 4 outils différents ont été conçus pour sensibiliser les 14 à 18 ans, conducteurs et passagers, au regard du cannabis au volant.

7.3. Outil australien

- *The End of Year Celebration Kit*

Dépliant décrivant les sanctions en vigueur au niveau de la conduite automobile sous l'influence de stupéfiants, les effets de différentes substances illicites (cannabis, cocaïne, héroïne...) et quelques solutions de rechange à la conduite automobile avec facultés affaiblies.

NSW Department of Education and Training

Disponible sur le site Web :

< http://www.schools.nsw.edu.au/media/downloads/schoolsweb/leavingschool/eoyc_kit/rta_drugs_driving.pdf >.

7.4. Outils états-uniens

- *Think it's harmless to drive stoned*⁹⁹

- Affiche donnant de l'information sur les effets du cannabis sur la conduite automobile ainsi que des statistiques percutantes sur le bilan routier.

The National Youth Anti-Drug

Disponible sur le site Web :

< http://www.mediacampaign.org/steerclear/dummy_poster.pdf >.

- Carte postale donnant de l'information sur les effets du cannabis sur la conduite automobile.

The National Youth Anti-Drug

Disponible sur le site Web :

< http://www.mediacampaign.org/steerclear/stop_sign_postcard.pdf >.

- Carte contenant de l'information sur les effets du cannabis sur la conduite automobile, des statistiques percutantes sur son impact sur le bilan routier, des ressources pour adolescents et un espace pour inscrire les numéros de téléphones en cas d'urgence.

The National Youth Anti-Drug

Disponible sur le site Web :

< http://www.mediacampaign.org/steerclear/glovebox_card.pdf >.

7.5. Outils français

- *Cannabis et conduite*

Site web de la MILDT. On y retrouve des information sur les effets du cannabis, la législation, le dépistage, des question/réponses, des statistiques et des liens utiles.

< www.cannabisetconduite.fr >.

- *Drogues et conduite automobile sont incompatibles*

Dépliant décrivant les sanctions en vigueur au niveau de la conduite automobile sous l'influence de stupéfiants, les effets de différentes substances illicites (cannabis, cocaïne, héroïne...), quelques statistiques sur la consommation et sur leur impact sur le bilan routier.

Fédération Française des Sociétés d'Assurances (FFSA)

- *Drogues et conduite, un cocktail explosif*

Dépliant produit par la Prévention Routière

< <http://www.preventionroutiere.asso.fr/depliants.aspx> >.

- *Campagne Sortez-Revenez*

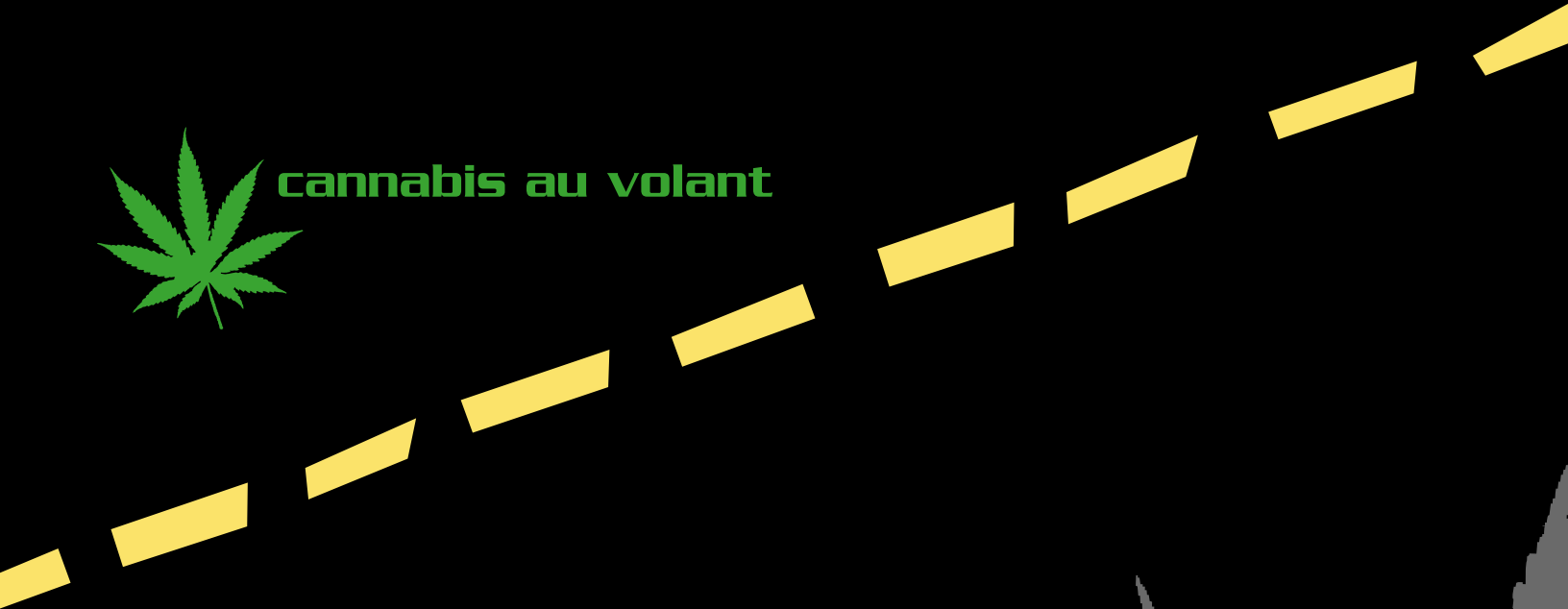
Cette campagne a pour objet de faire changer les comportements, en particulier par rapport aux quatre facteurs d'accidents qui touchent plus particulièrement cette tranche d'âge : la vitesse, l'alcool, le cannabis et la fatigue.

< <http://www.sorterevenez.fr/v2/index.htm> >.

⁹⁹ À partir de ce slogan, trois outils différents ont été conçus.



cannabis au volant



Association des intervenants en
toxicomanie du Québec inc.

505, rue Sainte-Hélène, 2^e étage, Longueuil (Québec) J4K 3R5
Information : 450 646-3271
Courriel : info@aitq.com • Site Internet : www.aitq.com