



Le pot au volant dans le Nord

Association canadienne de santé publique
avril 2006

Remerciements

L'Association canadienne de santé publique (ACSP) remercie chaleureusement les personnes et les organismes suivants qui ont collaboré au projet Le pot au volant dans le Nord ☐

Le Centre Ajunnginiq (inuit) de l'Organisation nationale de la santé autochtone (ONSA)

- Catherine Carry, analyste des politiques
- Karin Kettler, analyste des politiques
- Martha Flaherty, chercheuse inuite

Informateurs clés

- Nos informateurs inuits et *qallunaats* (non-inuits) dans tout le Nord canadien

Une collectivité nordique

- Une collectivité inuite du Nunavik (Nord-du-Québec)

L'équipe du projet Le pot au volant dans le Nord à l'ACSP ☐

- Sylvia Fanjoy, directrice des Programmes nationaux
- Randi Goddard, coordonnatrice du projet
- Gyde Shepherd, agent de recherche

Le pot au volant dans le Nord

© Association canadienne de santé publique, avril 2006

La reproduction du présent document est autorisée à des fins non commerciales uniquement, et à condition que la source soit clairement indiquée.

Ce document est réalisé grâce à l'appui financier de la Stratégie canadienne antidrogue de Santé Canada. Les points de vue qui y sont exprimés ne représentent pas nécessairement ceux de Santé Canada.

Le pot au volant dans le Nord

Introduction

En novembre 2005, l'Association canadienne de santé publique (ACSP) lançait la campagne Le pot au volant pour informer les Canadiens de 14 à 18 ans des risques de la conduite sous l'effet du pot¹. Au Canada, beaucoup de jeunes consommateurs de pot considèrent qu'il s'agit d'une drogue douce dont l'utilisation est entrée dans les mœurs. La plupart des jeunes conducteurs et leurs passagers savent que l'alcool au volant est une pratique dangereuse et socialement inacceptable, mais ils croient souvent que le pot au volant est sans danger. Or, des études récentes sur le pot montrent que celui-ci peut avoir un effet nuisible sur la conduite, surtout quand le conducteur est inexpérimenté et que les conditions routières sont mauvaises¹. Les accidents de la route résultent souvent d'une combinaison de facteurs, et le pot peut être l'un de ces facteurs.

En 2006, nous avons recentré notre campagne sur le Nord, et ce, pour plusieurs raisons. Des sondages sur la consommation de drogues montrent que le pot gagne en popularité dans toute la partie nordique du pays et que, comme ailleurs au Canada, les taux de consommation les plus élevés sont enregistrés chez les jeunes de 14 à 24 ans². Dans le Nord, les jeunes représentent une plus grande proportion de la population que n'importe où ailleurs au Canada³. La plupart des résidents du Nord, et surtout les jeunes, dépendent principalement des motoneiges et des véhicules tout-terrain (les « Honda ») pour se déplacer dans leur localité et parcourir le territoire. Les taux de blessures graves sont plus élevés dans le Nord qu'ailleurs au Canada, et nombre de blessures et d'accidents mortels impliquent des motoneiges et des VTT⁴. Beaucoup d'études montrent que les enfants et les adolescents sont plus susceptibles que leurs aînés d'être grièvement blessés lorsqu'ils conduisent ce genre de véhicules⁵. On blâme l'alcool au volant, la vitesse et d'autres infractions aux règlements pour de nombreux accidents de la route qui surviennent dans les collectivités nordiques, mais on ne parle pas du pot comme pouvant représenter un risque pour la conduite.

Une nouvelle campagne menée en partenariat

En janvier 2006, l'ACSP s'est associée au Centre Ajunnginiq (inuit) de l'Organisation nationale de la santé autochtone (ONSA) dans le cadre d'un projet de trois mois axé sur le pot au volant dans le Nord. L'équipe se composait de la coordonnatrice du projet et d'un chercheur à l'ACSP, de deux analystes des politiques du Centre Ajunnginiq et d'une chercheuse-traductrice-interprète inuite engagée par l'ONSA pour travailler au projet. L'une des analystes des politiques de l'ONSA avait siégé au comité consultatif responsable des orientations de la campagne nationale; elle a donc pu contribuer un double point de vue national et nordique.

¹ Pour cette campagne, nous avons utilisé le mot « pot » pour désigner toute drogue fabriquée à partir du cannabis, y compris la marijuana, le haschisch et l'huile de haschisch.

Méthode de recherche

Nous avons procédé à une recherche documentaire sur la consommation de drogue, les blessures et la sécurité routière dans les collectivités autochtones, nordiques, éloignées et circumpolaires, examiné les articles de journaux contenus dans les archives Internet de *Northern News Services*, puis mené des entrevues téléphoniques avec 20 «informateurs clés».

Études

Des études menées au Canada, aux États-Unis (en Alaska) et dans d'autres pays nordiques, comme la Norvège et la Suède, ont montré que nombre de blessures et de décès causés par les accidents de motoneige et de véhicule tout-terrain impliquent des conducteurs aux facultés affaiblies par l'alcool⁶. Toutefois, on en sait peu sur le rôle joué par le pot et d'autres drogues dans la conduite et la sécurité des véhicules hors route. Selon une étude sur les blessures (2000), pour laquelle 150 résidents ont été interviewés dans 14 collectivités des Territoires du Nord-Ouest, le rôle de l'alcool dans les blessures graves et les décès est bien connu dans le Nord⁷. Un rapport de Transports Québec publié en 2005 sur la conduite et la sécurité des véhicules hors route dans le Nord-du-Québec concluait : «Les facteurs d'accident les plus fréquemment rapportés sont la conduite imprudente, la vitesse excessive et la conduite avec les facultés affaiblies. Ce dernier facteur est plus important dans le Nord-du-Québec [le Nunavik] qu'en Abitibi-Témiscamingue ou dans l'ensemble du Québec⁸.» Les motoneiges peuvent causer des blessures et des décès lorsqu'elles entrent en collision, heurtent des monticules de neige et des obstacles difficiles à voir, ou coulent lorsque la glace de lacs ou de rivières cède sous leur poids. Dans ces études, on constate aussi que la plupart des blessures graves ou des décès impliquent des conducteurs ou des passagers de sexe masculin qui ne portent pas de casque protecteur⁹. Les autres facteurs de risque de blessures graves sont l'âge (la conduite avant l'âge de 16 ans) et le manque d'expérience du conducteur. Dans plusieurs études, on affirme qu'il faudrait davantage de mesures de sensibilisation à la sécurité routière et de formation des conducteurs, et qu'il est difficile de faire appliquer les normes de sécurité pour ce genre de véhicules, car bon nombre de conducteurs empruntent des pistes non balisées et non surveillées ou conduisent sur des terres agricoles.

Les études sur les véhicules tout-terrain font aussi état du faible taux de port du casque et du jeune âge de nombreux conducteurs et passagers ayant été grièvement blessés ou tués dans des accidents de la route. Selon plusieurs études, les VTT pour adultes ne sont pas conçus pour les jeunes conducteurs, qui n'ont ni le poids, ni la force nécessaire pour les maîtriser complètement¹⁰. Quand un véhicule tout-terrain «capote», sa taille et son poids font qu'il peut causer des blessures graves et parfois la mort du jeune conducteur pris en dessous¹¹. Presque tous les VTT conduits par des jeunes et des enfants dans le Nord sont faits pour des adultes.

Dans une étude canadienne sur les VTT, on constate qu'il est plus difficile pour le conducteur de se servir de son corps pour stabiliser le véhicule lorsqu'il y a un

autre passager à bord, et que le degré de difficulté augmente avec chaque passager supplémentaire¹². De plus, comme les VTT ont des pneus conçus pour les sentiers de gravier et de terre, ils sont moins stables sur les chaussées revêtues, et on peut les faire accélérer plus rapidement (ce qui n'est pas recommandé pour ce genre de véhicules). Selon un programme sur la sécurité mené en 2001 au Manitoba, les jeunes jugent que certains types de conduite ne comportent qu'un faible risque de blessure (les excursions de courte durée, la conduite sur son propre terrain), alors qu'au contraire, ce sont les conditions les plus propices aux blessures au Manitoba¹³.

Articles de journaux

Nous avons examiné les articles des journaux *Nunatsiaq News*, *Northern News*, *CBC News North* et *The Labradorian* archivés sur Internet au cours des dernières années et portant sur les jeunes, les accidents de la route et les préoccupations liées à la sécurité dans les collectivités nordiques. Nous avons aussi scruté les articles sur l'application des règlements, le trafic de la drogue, les incarcérations de personnes accusées d'infractions sur les stupéfiants, et les effets de la drogue et de l'alcool sur les habitants des collectivités nordiques¹⁴. Dans plusieurs articles, on dit que les accidents de la route semblent avoir augmenté ces dernières années, surtout ceux impliquant des VTT. L'un des « articles vedettes » publiés par *Nunatsiaq News* en 2005 porte sur les collisions de VTT : « D'horribles accidents de véhicules tout-terrain se sont produits chaque semaine au Nunavik l'été dernier, à toutes les heures du jour et de la nuit, dans toutes les collectivités, causant des blessures graves et des décès »¹⁵.

La plupart des articles sur les accidents de la route mentionnent que l'alcool était un facteur soupçonné ou confirmé dans l'accident¹⁶. La police locale fait souvent remarquer que l'accident aurait pu être évité si le conducteur avait obéi aux règlements sur la sécurité et n'avait pas bu d'alcool avant de prendre le volant. Le rôle de la drogue dans les collisions n'est mentionné que dans un article de *Northern News Services* (août 2005), dans lequel on rapporte que « la vitesse et [le pot]... étaient des facteurs importants » dans une collision mortelle entre motoneiges survenue à Yellowknife plus tôt au cours de l'année¹⁷. Il est souvent question de jeunes impliqués dans des accidents de la route, mais un autre article publié à Yellowknife affirme que la collectivité ne considère pas que les adolescents sont les plus susceptibles de causer de tels accidents.

D'une part, certains articles soulignent que les collectivités doivent s'adapter à de nouvelles circonstances à mesure qu'elles croissent en superficie et en population. D'autres, par contre, affirment que conduire une motoneige « fait partie intégrante de la vie dans le Nord »¹⁸, et que l'on ne devrait pas imposer aux résidents du Nord des règlements conçus pour le Sud. En autorisant la circulation des motoneiges partout dans la collectivité, dit-on, on fait preuve de respect envers les gens qui s'adonnent à des activités traditionnelles et qui ont besoin de conduire ce genre de véhicules¹⁹. Plusieurs articles mentionnent l'écart entre les pratiques de conduite généralement acceptées – y compris la conduite à un jeune âge (certains conducteurs n'ont que 9 ou 10 ans) et la présence de passagers à bord des VTT – et les règlements communautaires. Dans un article

de novembre 2004, on décrit la réaction d'adolescents de Yellowknife à l'égard d'une recommandation de la Société canadienne de pédiatrie voulant que l'âge minimum pour conduire une motoneige soit porté à 16 ans. « Il n'y a déjà pas grand chose à faire à Yellowknife, affirme un conducteur de 15 ans, pourquoi nous enlever une activité de plus? »²⁰

Entrevues téléphoniques

Vingt entrevues téléphoniques ont été menées avec des informateurs clés[□] représentant les régions inuites des Inuvialuits, du Nunavut, du Nunavik et du Nunatsiavut. C'étaient des Inuits et des *qallunaats* (non-Inuits) vivant dans de petites et de grandes collectivités. Nous avons pris soin d'organiser des entrevues avec des personnes travaillant dans plusieurs catégories d'emplois pertinentes pour notre campagne, y compris dans les domaines de la santé, du droit et de l'application des règlements, de l'éducation et des services aux jeunes, des toxicomanies et des services correctionnels, de la politique municipale et de la chasse²¹. Les entrevues se sont déroulées en anglais et en inuktitut.

Selon nos informateurs, la vitesse, la conduite dangereuse et l'affaiblissement des facultés par l'alcool – ces facteurs étant souvent combinés – étaient les plus grands dangers au volant. Certains ont déclaré ne pas savoir si des gens conduisent « gelés », mais d'autres ont dit soupçonner que c'est une pratique courante, et qu'il faut informer les membres de la collectivité que le pot peut accroître les risques d'accident de la route, surtout lorsqu'il est consommé avec de l'alcool.

Certains informateurs ont affirmé que le nombre de voitures, de camions, de VTT et de motoneiges a augmenté dans leur collectivité ces dernières années. Comme il fallait s'y attendre, on nous a déclaré que les collisions qui se produisent dans les collectivités nordiques impliquent souvent différents types de véhicules, ainsi que des piétons. Certains informateurs ont dit craindre pour leur sécurité lorsqu'ils circulent à pied dans leur collectivité, surtout la nuit. On nous a dit que les règlements sur le port du casque protecteur, l'immatriculation des véhicules et la limite du nombre de passagers autorisés à prendre place dans un véhicule ne sont pas respectés par la majorité.

Les informateurs vivant dans certaines grandes agglomérations comme Iqaluit et Kuujuaq ont dit que si les jeunes conduisent parfois des voitures et des camions, on les trouve néanmoins le plus souvent au volant de VTT et de motoneiges. Ces jeunes sont souvent trois ou quatre sur une motoneige ou un VTT. Il est courant, nous a-t-on expliqué, de voir des enfants de 9 ou 10 ans conduire ou monter à bord de motoneiges et de VTT dans leur collectivité.

Certains informateurs clés ont mentionné le manque de ressources disponibles pour faire appliquer les règlements. De l'avis d'autres informateurs, de nombreux résidents croient que ces règlements ne conviennent pas à la situation dans le Nord, car ils sont planifiés en fonction des réalités du Sud – une opinion souvent exprimée dans les articles des journaux nordiques. Par exemple, certains

[□] Des personnes vivant et travaillant dans le Nord, et dont les connaissances et l'expérience pouvaient servir pour nos recherches.

nous ont fait remarquer qu'il est difficile de porter un casque protecteur en conduisant une motoneige dans le climat très froid de l'Arctique. D'autres ont observé que les mères portent leurs jeunes enfants dans leur *amauti* (parka féminin avec une grande poche à l'arrière) tout en conduisant une motoneige ou un VTT. Bien que l'on puisse considérer qu'il s'agit d'une pratique dangereuse, ont-ils dit, les mères n'ont souvent aucun autre moyen de transporter leurs jeunes enfants, car les véhicules routiers munis d'un siège d'auto sont rares, surtout dans les petites localités.

Consultation des collectivités

La dernière étape de notre recherche était une visite de quatre jours dans une collectivité du Nunavik, sur les rives de la baie d'Hudson, au début de février 2006. Comme la plupart des autres collectivités nordiques, celle-ci n'est accessible que par avion. Le chercheur de l'ACSP et la chercheuse inuite ont été accueillis par les dirigeants communautaires et ont rencontré le directeur et le personnel de l'école secondaire locale pour discuter de l'organisation de groupes de discussion avec des jeunes. Un interprète inuktitut de la collectivité a été recruté pour aider le chercheur de l'ACSP à mener la discussion en inuktitut. Pendant les quatre jours de la visite, il y a eu deux discussions avec des élèves du secondaire âgés de 14 à 18 ans et une discussion avec un groupe d'adultes de la collectivité. Une tribune téléphonique à la radio FM a donné aux résidents l'occasion d'exprimer leurs points de vue sur l'enjeu du pot au volant et sur les effets de la drogue et de l'alcool dans leur collectivité en général.

Les groupes de discussion avec les jeunes

L'affiche des «pilotes fumant du pot», utilisée pendant la campagne nationale, a été très utile pour lancer le débat avec les élèves du secondaire, car elle a déclenché des rires, des blagues et des anecdotes. Les commentaires des participants en réaction à l'affiche étaient semblables à ceux des jeunes du Sud qui avaient participé à des groupes de discussion lors de la campagne nationale de 2005. Par exemple, certains ont dit qu'ils ne voudraient pas être passagers dans cet avion, car celui-ci risquerait de s'écraser. Plusieurs participants considéraient que l'affiche transmet bien le message de la campagne (conduire «gelé» peut avoir des conséquences réelles pour les conducteurs et les passagers); par contre, tous les participants étaient convaincus que le pot ne représentait pas vraiment un risque pour les conducteurs ou les passagers. Ce point de vue a également été exprimé dans les groupes de discussion tenus dans le Sud.

Après avoir discuté de l'affiche de la campagne, les participants ont été priés de donner leur avis sur les «10 questions» mises au point pour clarifier les enjeux et amorcer un débat sur le pot au volant²². Certains ont formulé des commentaires sur les «10 questions», tout particulièrement la deuxième («Jouer»), mais ils étaient plus enclins à parler de leur vie et à poser des questions aux chercheurs sur leurs habitudes et leurs expériences de consommation d'alcool et de drogues qu'à évaluer le document. Lorsque nous leur avons demandé si quelqu'un pouvait décrire comment on se sent après avoir fumé du pot, les rires ont fusé de

partout, comme s'il n'était absolument pas nécessaire de décrire l'effet d'une pratique aussi courante.

Un des jeunes, comparant le pot à l'alcool, a dit : « Pourquoi se préoccuper du pot quand il ne rend pas les gens fous ? » Plusieurs ont précisé que l'inhalation d'essence était un problème beaucoup plus grave dans leur collectivité que la consommation de pot. Un autre jeune a fait remarquer que le pot ne pouvait pas être dangereux, « parce qu'on ne peut pas faire de surdose de pot », ce qui peut se comprendre, car plusieurs jeunes vivant dans des collectivités inuites du Nord sont morts subitement ces dernières années après avoir volontairement inhalé de l'essence²³.

Les participants ont dit essayer d'éviter de conduire lorsque leurs facultés sont affaiblies par l'alcool ou de prendre place dans un véhicule dont le conducteur a bu, mais de l'avis général, le pot était relativement sans danger, et ce sentiment s'étendait à la conduite sous l'emprise du pot. Cette opinion est semblable à celle exprimée par les jeunes lors des groupes de discussion menés dans le Sud.

Le groupe de discussion avec des adultes

Le deuxième jour de leur visite dans la collectivité, les chercheurs ont rencontré un groupe d'adultes, dont le maire du hameau, d'autres dirigeants communautaires, un travailleur auprès des jeunes, et plusieurs parents. Les participants du groupe convenaient dans l'ensemble qu'il fallait sensibiliser les jeunes aux risques des drogues, mais quelqu'un a affirmé qu'il n'était pas facile de convaincre toute la collectivité que la meilleure façon de procéder était d'en parler ouvertement. Quelqu'un d'autre a souligné l'importance de « regarder le portrait dans son ensemble », en tenant compte de l'histoire de chaque collectivité, et surtout de la date d'introduction de différentes substances et denrées du Sud depuis les années 1920. L'alcool a toute une histoire dans la collectivité, et les gens sont très conscients de ses effets néfastes. Par contre, la consommation de pot est un phénomène beaucoup plus récent, et ses effets sur la collectivité semblent moins radicaux.

Le groupe a discuté de l'affiche de la campagne et du document à distribuer comportant 10 questions. L'un des adultes a observé que les 10 questions étaient « valables, mais faites pour les habitants du Sud ». D'autres ont fait remarquer que l'affiche était imaginative, et qu'elle s'appliquait au contexte nordique, car pendant la plus grande partie de l'année, l'avion est le seul moyen de se rendre dans la collectivité ou d'en sortir. Comme dans les groupes de discussion avec les jeunes, le pot était perçu comme une drogue relativement bénigne comparée à l'alcool et à ses effets individuels et collectifs. Lorsque la consommation de pot était vue comme un problème, c'était parce qu'il pouvait causer des maladies respiratoires et des difficultés financières.

La tribune radiophonique

En planifiant la visite dans la collectivité, l'équipe de projet avait décidé d'organiser une tribune téléphonique à la radio FM pour renseigner la collectivité sur le projet et offrir aux résidents la possibilité de discuter du pot au volant et des enjeux connexes. Cette décision était fondée sur l'expérience de l'ONSA en matière de communication dans le Nord et sur les recommandations des informateurs clés. La tribune téléphonique a eu lieu pendant la tranche horaire très écoutée du repas du midi à la station de radio FM communautaire. Dans l'ensemble, les personnes qui ont téléphoné se sont montrées tolérantes à l'égard de la consommation de pot, mais réprouvaient le trafic de la drogue²⁴. Ce trafic est très mal vu, car il détourne l'argent des collectivités vers les producteurs et les trafiquants des centres urbains comme Montréal et Vancouver. Certaines personnes ont appelé pour dire que la police semble ne rien pouvoir faire pour empêcher l'importation de drogues, et surtout du pot, dans la collectivité.

Un aîné du Nunavik était particulièrement préoccupé par les jeunes et les adultes qui conduisent «gelés» sur le territoire. Beaucoup de membres de la collectivité, a-t-il dit, vont camper après avoir fumé du pot, et il leur arrive de se perdre. Il a souligné le manque de communication entre les gens qui se droguent et les autres membres de la collectivité : «Nous ne parlons jamais d'un parent qui prend de la drogue et qui se perd dans la nature. On ne veut pas dire à des gens qui ont perdu un proche que cette tragédie aurait pu être évitée.» Plusieurs personnes ont appelé pour dire qu'elles avaient beaucoup de mal à parler de tout ce qui pose des problèmes dans une collectivité «tissée serrée», où chacun se connaît et où les réseaux familiaux sont souvent très étendus. Une personne a demandé à parler en privé avec les chercheurs de ses craintes relativement à la consommation de drogue, et surtout à l'abus d'alcool.

La campagne nordique

La campagne nordique s'est terminée à la fin du volet de recherche. Le temps et les ressources à consacrer à l'élaboration et à la mise en œuvre de la campagne nordique étaient en effet limités. Nous avons pris pour point de départ le site Web sur le pot au volant (www.potauvolant.cpha.ca) et les ressources déjà élaborées, principalement pour un auditoire du Sud. Le site Web a été traduit en inuktitut, ce qui était difficile en raison des particularités de la police de caractères Nunacom (par exemple, le texte ne s'affiche pas toujours correctement dans toutes les applications logicielles).

Les résultats des recherches ont servi à créer de nouveaux documents, dont un message d'intérêt public à l'usage des radios régionales et communautaires, qui sont l'un des moyens de communication les plus efficaces dans le Nord.

Texte du message sur le pot au volant

« Certaines drogues ont un effet sur les aptitudes de conduite. La marijuana (ou le pot) en est une. Sous l'effet de la marijuana, un conducteur peut être trop concentré sur certaines choses et ne pas remarquer, par exemple, quelqu'un qui traverse la voie ou une motoneige qui surgit de nulle part. Si vous fumez de l'herbe et que vous prenez les commandes d'une motoneige, d'un Honda ou peut-être d'une voiture ou d'un camion, vous courez un plus grand risque d'être blessé ou de blesser quelqu'un de votre collectivité.

« Consommer et conduire une motoneige ou un Honda à l'extérieur de la ville ou sur le territoire, c'est risqué aussi. Quand vous conduisez gelé, vous ne remarquerez pas toujours la glace trop mince pour votre motoneige, ou le rocher ou le monticule de neige qui pourrait faire verser votre Honda. Que vous soyez dans votre collectivité ou sur le territoire, conduire en état d'ivresse n'a pas de bon sens. Conduire gelé non plus. Pour en savoir davantage, visitez le site www.potauvolant.cpha.ca. »

La collectivité qui nous a aidés à élaborer la campagne nous a demandé de créer une fiche en style clair et simple donnant quelques informations sur les effets du pot sur la santé. Nous avons donc créé un module d'apprentissage (à l'intention des jeunes) pour accompagner le document des «10 questions» utilisé pendant la campagne nationale. Ce module a été mis au point (conjointement avec l'ACSP et l'ONSA) par une enseignante ayant travaillé dans des collectivités inuites. Il s'inspirait de l'information fournie sur le site Web (www.potauvolant.cpha.ca), des résultats de la recherche sur le pot au volant dans le Nord et de l'expérience professionnelle de l'enseignante dans le Nord.

Les documents de la campagne ont été réalisés en anglais et en inuktitut (sauf le module d'apprentissage, en anglais seulement), puis envoyés aux écoles secondaires et aux centres jeunesse de 52 collectivités inuites. Les écoles et les centres jeunesse du Labrador et de la région des Inuvialuits des Territoires du Nord-Ouest, ainsi que la collectivité de Kugluktuk, au Nunavut, ont reçu des trousseaux en anglais, car les résidents de ces régions ne lisent pas l'écriture syllabique.

Chaque trousse comprenait :

- une lettre d'accompagnement signée par les deux partenaires (l'ACSP et l'ONSA) dans laquelle on disait : « Que votre collectivité considère ou non le pot au volant comme un problème prioritaire, la documentation ci-jointe provoquera certainement des débats animés et permettra d'en apprendre davantage sur la marijuana et les enjeux connexes »;
- une fiche d'information sur le pot au volant;
- un module d'apprentissage sur le pot au volant à l'usage des enseignants du secondaire et des coordonnateurs des services à la jeunesse;
- quatre affiches de la campagne montrant les « pilotes fumant du pot » (en anglais);
- quatre affiches de la campagne avec un espace pour insérer un message en dialecte inuktitut;

- un message d'intérêt public sur le pot au volant, pouvant être diffusé à la radio communautaire ou régionale.

Ces ressources ont été postées aux écoles et aux centres jeunesse, et un communiqué sur la campagne a été envoyé aux journaux *Nunatsiavut News*, *Inuvik Drum*, *The Labradorian* et *News North*, ainsi qu'au Service radiophonique du Nord de la CBC.

Conclusion et leçons apprises

Des études récentes confirment que la conduite sous l'emprise du pot accroît le risque d'être impliqué dans un accident de la route, mais les chercheurs ont aussi constaté que les Canadiens de 14 à 18 ans pensent que le pot au volant ne présente aucun danger. Ces deux constatations ont inspiré notre campagne de 2005 et le présent projet. D'autres facteurs caractéristiques du Nord, comme le faible taux de port du casque protecteur et les divers défis liés à l'application des règlements, nous ont aussi convaincu de la nécessité de mener une campagne nordique.

Bien que l'objectif précis du projet ait été d'étudier le problème du pot au volant dans le Nord et d'y sensibiliser la population, l'équipe conjointe a tiré de nombreuses leçons de cette expérience, leçons qui pourraient servir à d'autres projets de sécurité et de santé publique dans les collectivités nordiques.

Consulter les collectivités nordiques

On sait que l'impact du pot sur la sécurité au volant, sur la situation financière individuelle et collective et sur la santé humaine préoccupe les résidents du Nord, mais ceux-ci considèrent l'alcool comme un problème beaucoup plus grave en raison de ses effets dévastateurs sur les individus et les familles (les accidents de la route n'en sont qu'un aspect). Nous en avons déduit qu'il est nécessaire de consulter les collectivités lorsqu'on élabore des initiatives à l'intention d'un public nordique, de manière à pouvoir aborder les besoins locaux dès le départ. Des initiatives axées sur les priorités communautaires peuvent être un excellent point de départ pour amorcer des projets qui présentent de nouveaux enjeux ou de nouvelles préoccupations de sécurité et de santé publique.

Les leçons des projets doivent être partagées tout au long de ces projets, en prévoyant une rétroaction dans les deux sens entre les collectivités et les chercheurs. Lorsque les recherches sont terminées, il faut communiquer l'information pertinente aux collectivités pour qu'elles soient mises au courant et qu'elles bénéficient du projet en bout de ligne. C'est pourquoi notre équipe de projet a réalisé un certain nombre de documents qui n'étaient pas prévus à l'origine, à la recommandation de nos informateurs clés et des membres de la collectivité nordique consultés.

Prévoir suffisamment de temps et de ressources

Nous avons été très ambitieux. Sans les connaissances, les réseaux et l'engagement du personnel de l'ONSA, il n'aurait pas été possible de réaliser ce projet dans un délai de trois mois. De plus, l'ONSA a pu renseigner l'ACSP sur le protocole et les méthodes de travail dans le Nord. Le projet n'aurait pas non plus été mené à bien sans les nombreuses personnes vivant et travaillant dans le Nord qui étaient disposées à aider l'équipe dans un court délai.

Il est important que l'échéancier du projet soit au diapason de la réalité nordique, en tenant compte de la possibilité que les conditions météorologiques soient particulièrement mauvaises et des difficultés de communication qui font partie intégrante de la vie dans le Nord. Il aurait été préférable de consacrer plus de temps et de ressources à notre projet, afin de tisser des liens, de tester les nouveaux outils, de mettre en œuvre la campagne et d'en évaluer l'impact sur l'auditoire nordique visé.

Aider les collectivités

D'une part, il est nécessaire de miser sur les soutiens sociaux, culturels et pédagogiques dont disposent déjà les jeunes du Nord et de les renforcer. D'autre part, les résidents de la petite collectivité visitée par l'équipe de recherche ont mentionné qu'il est difficile de parler ouvertement des enjeux liés à la drogue et à l'alcool. Il existe de fortes indications selon lesquelles les collectivités nordiques comme celle qui a contribué à notre projet s'attendent à recevoir de l'aide des organismes de l'extérieur pour que ceux-ci tiennent compte de la réalité, des normes et des perspectives locales – y compris celles des jeunes, des femmes et des aînés – lorsqu'ils élaborent des programmes en réponse aux enjeux qui préoccupent les résidents du Nord.

Renforcer la communication et les liens

Selon le directeur de l'école secondaire du Nunavik où nous avons organisé des groupes de discussion avec des jeunes, quelle que soit la teneur des discussions, les participants apprécieraient cette occasion de parler avec des visiteurs adultes vraiment intéressés par leurs points de vue et leur vécu. Cela souligne l'importance des contacts humains directs lorsqu'on établit des lignes de communications et des relations de confiance avec les jeunes vivant dans les collectivités inuites nordiques.

On se préoccupe de plus en plus, au Canada, de l'utilisation sans risque des motoneiges et des VTT, surtout par les enfants et les adolescents. Comme ces véhicules sont omniprésents dans le Nord, on pourrait peut-être faire participer des jeunes des collectivités inuites nordiques à l'élaboration d'une campagne nationale de sensibilisation du public à la sécurité de la conduite hors route à l'intention du reste du Canada. On miserait ainsi sur les connaissances acquises grâce à ce projet, tout en resserrant les liens déjà établis.

L'un des aînés de la collectivité visitée par les membres de l'équipe de projet était très désireux de parler des effets de l'alcool et de la drogue dans son milieu. À la fin de l'entrevue, il a demandé : « Maintenant que vous êtes venus, allez-vous partir pour ne jamais revenir, ou retournerez-vous aider notre communauté? » Ses mots étaient à la fois un défi et une invitation. La D^{re} Janet Smylie, Métisse de l'Ontario, médecin de famille et consultante en santé communautaire, écrivait en 2005 dans un article intitulé « The ethics of research involving Canada's Aboriginal populations » : « Je suggère aux chercheurs de commencer par tisser des liens avec une ou plusieurs collectivités inuites, métisses ou des Premières nations. Ils seront étonnés et sans doute ravis par la rapidité avec laquelle cette approche leur procurera de nouvelles intuitions et de nouvelles perspectives sur la santé des Autochtones et la médecine en général²⁵. »

Notes

¹ La campagne de 2005 sur le pot au volant faisait la distinction entre le cannabis consommé en dehors du contexte de la conduite et le cannabis consommé au volant ou dans un certain laps de temps avant de prendre le volant. Les chercheurs considèrent en général qu'il y a affaiblissement des facultés lorsque le pot est consommé dans un délai d'une heure avant la conduite. Voir par exemple M. ASBRIDGE, C. Poulin et A. Donato, « Motor vehicle collision risk and driving under the influence of cannabis: Evidence from adolescents in Atlantic Canada », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 37, n° 6 (novembre 2005), p. 1025-1034.

² Selon une enquête de 2002 sur l'alcool et les drogues dans les T.N.-O., 44,7% des 15 à 24 ans avaient consommé de la marijuana au moins une fois au cours des 12 mois précédents. Le taux de consommation dans la population générale était plus élevé à l'extérieur des grands centres de la région (35,3%). Source : « Table 1.4. Profile of Marijuana Use », *2002 NWT Alcohol and Drug Survey*, 2003, p. 14. Les résultats de l'Enquête de santé du Nunavik, ou *Qanuippitaa*, réalisée récemment paraîtront en 2006 sur le site <http://www.qanuippitaa.com/fr/index.aspx>.

³ Les collectivités inuites comportent la plus grande proportion d'enfants et d'adolescents au Canada. Voir à ce sujet les Profils des communautés de Statistique Canada sur le site <http://www12.statcan.ca/english/Profil01/CP01/Index.cfm?Lang=F>. Par rapport à l'ensemble de la population canadienne, une proportion plus élevée (50%) de membres des Premières nations, de Métis et d'Inuits avaient moins de 25 ans selon les données du Recensement de 2001 de Statistique Canada. En outre, environ 18% des Inuits du Canada avaient entre 15 et 24 ans, et 39% avaient moins de 15 ans. Voir le site Web de Service Canada : <http://www.youth.gc.ca/yoaux.jsp?&lang=fr&flash=1&ta=1&auxpageid=857>.

⁴ Selon le rapport de Santé Canada intitulé *Les lésions traumatiques accidentelles et intentionnelles chez les Autochtones du Canada : 1990-1999*, publié en 2001, l'usage fréquent de véhicules comportant des risques, comme les véhicules tout terrain et les motoneiges est l'un des facteurs qui expliqueraient les taux élevés de blessures involontaires et d'accidents mortels chez les membres des Premières nations, les Métis et les Inuits au Canada, le taux le plus élevé étant observé chez les Inuits qui vivent dans les collectivités nordiques. Ce rapport est publié sur le site http://www.hc-sc.gc.ca/fnih-spni/alt_formats/fnihb-dgspni/pdf/pubs/injury-bless/2001_trauma_f.pdf. Un rapport plus récent, publié en 2004 par le ministère de la Santé et des Services sociaux des Territoires du Nord-Ouest sur les blessures dans les T. N.-O. et intitulé *Injury in the Northwest Territories: A Summary Report*, indique que les Inuits ont les taux de mortalité les plus élevés en raison de blessures causées par des accidents de véhicules hors route comme les motoneiges, les VTT et les aéronefs, ainsi que les taux les plus élevés d'hospitalisation pour blessures causées par ce type d'accidents. Le rapport est publié sur le site www.hlthss.gov.nt.ca/content/publications/Reports/injury_report/InjuryReportsummDec2004.pdf. Voir aussi Alex GLANCY, « Injury deaths high in NWT », *Northern News Services*, Yellowknife, 24 décembre 2004.

⁵ Par exemple, R.A. Shults et coll. écrivent, dans une étude sur les blessures non mortelles liées aux véhicules tout-terrain chez les jeunes conducteurs aux États-Unis entre 2001 et 2003, que parce que les enfants n'ont souvent pas la force physique, les capacités cognitives et la motricité fine nécessaires pour bien conduire un VTT, ils risquent davantage de se blesser. Voir R.A. SHULTS, S.D. WILES, Vajani et J.C. Helmkamp, «All-terrain vehicle-related nonfatal injuries among young riders: United States, 2001-2003», *Pediatrics*, vol. 116, n° 5 (novembre 2005), p. 608-612.

⁶ L'alcool était un facteur dans plus de la moitié des collisions examinées dans le cadre d'une étude menée en Nouvelle-Écosse en 2002, et de nombreuses blessures auraient pu être évitées si le conducteur avait porté un casque protecteur. Voir Aaron K. SIBLEY et John M. Tallon, «Major injury associated with all-terrain vehicle use in Nova Scotia: a 5-year review», *Journal canadien de la médecine d'urgence*, vol. 4, n° 4 (juillet 2002), p. 263-267. Un examen rétrospectif des blessures et des décès impliquant des accidents de véhicules tout-terrain survenus sur une période de 10 ans en Virginie-Occidentale fait état de résultats semblables pour ce qui est des facultés affaiblies par l'alcool. Voir A.M. CARR, J.E. Bailes, J.C. Helmkamp, C.L. Rosen et V.J. Miele, «Neurological injury and death in all-terrain vehicle crashes in West Virginia: a 10-year retrospective review», *Neurosurgery*, vol. 54, n° 4 (avril 2004), p. 861-867. Voir aussi C.R. HAMDY, A. Dhir, B. Cameron, H. Jones et G.W. Fitzgerald, «Snowmobile injuries in northern Newfoundland and Labrador: an 18-year review», *J Trauma*, vol. 28, n° 8 (août 1988), p. 1232-1237. Un autre article, publié en novembre 2005, présentait les résultats d'une étude quinquennale (1997-2002) d'un programme de prévention des blessures attribuables aux motoneiges mené à Svalbard (Norvège), une région où le taux de ces blessures est très élevé. Selon cette étude, le programme avait été «peu efficace», et l'on concluait qu'à l'avenir, il fallait s'efforcer de réduire la proportion des conducteurs de motoneige conduisant avec des facultés affaiblies par l'alcool. Voir Dahlberg T. Ytterstad, «A five-year study of snowmobile injuries in Svalbard: does prevention work?», *Tidsskr Nor Laegeforen*, vol. 125, n° 23 (1^{er} décembre 2005), p. 2352-2355. Voir aussi U. Bjørnstig, «Accidents in the north. Some aspects on snowmobile accidents and moose-car collisions», *Arctic Med Res.*, vol. 51, suppl. 7 (1992), p. 56-58, et Joseph J. Pierz, «Snowmobile injuries in North America», *Orthopaedics and Related Research*, vol. 1, n° 409 (avril 2003), p. 29-36.

⁷ GRINDLAY, M., et P. Sutcliffe. *Injuries in the NWT: Predictable and Preventable*, Yellowknife, Health Promotion & Protection Office, Stanton Regional Health Board, 2000.

⁸ TRANSPORTS QUÉBEC. «Portrait de la sécurité liée à l'utilisation des véhicules hors route dans le Nord-du-Québec – Document de travail», *Plan de transport du Nord-du-Québec*, août 2005.

⁹ Un examen des blessures graves associées à la conduite de véhicules tout-terrain en Nouvelle-Écosse sur une période de cinq ans a montré que la majorité des accidents impliquaient des hommes, et qu'une très faible proportion d'entre eux portait un casque protecteur. Voir Aaron K. SIBLEY et John M. Tallon, «Major injury associated with all-terrain vehicle use in Nova Scotia: a 5-year review», *Journal canadien de la médecine d'urgence*, vol. 4, n° 4 (juillet 2002), p. 263-267.

¹⁰ Voir www.atv-youth.org/uploadedFiles/IntroductionPlanningGuide.pdf (en anglais).

¹¹ Dans leur étude de 2000, Grindlay et Sutcliffe énumèrent certains risques associés aux véhicules hors route : « Les VTT ont tendance à capoter facilement en raison de leur centre de gravité élevé, tandis que les motoneiges présentent des risques parce qu'on les conduit parfois lorsque la glace n'est pas sûre et qu'elles sont difficiles à manœuvrer, surtout par les jeunes enfants. » Source : M. GRINDLAY et P. Sutcliffe, *Injuries in the NWT: Predictable and Preventable*, Yellowknife, Health Promotion & Protection Office, Stanton Regional Health Board, 2000.

¹² FALAH, Boumédiène. *Comportement dynamique de véhicules tout-terrain (quad) en présence d'un second passager*, Université du Québec à Rimouski, Département de Mathématiques, d'informatique et de génie, Ministère des Transports du Québec, Direction de la sécurité en transport, septembre 2003. Consulté le 12 janvier 2006. Sur Internet : <http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/publications/securite/vhr/vtt.pdf>.

¹³ *Manitoba Off-road Vehicle Injury Prevention Program: A Pilot Project to Develop and Implement a Regional Model, Final Report to the Manitoba Neurotrauma Initiative*. Présenté par IMPACT, le centre de prévention des blessures de l'hôpital pour enfants de Winnipeg, Winnipeg (Manitoba), mai 2001. Sur Internet : www.hsc.mb.ca/impact/orv_report.htm.

¹⁴ *Nunatsiaq News* dessert les régions du Nunavut et du Nunavik; *Northern News* dessert les Territoires du Nord-Ouest; *CBC News North* couvre tout le Nord; et *The Labradorian* dessert Terre-Neuve-et-Labrador.

¹⁵ «Top 10 Nunavik stories in 2005: ATV accidents raise concern over off-road vehicle safety», *Nunatsiaq News*, 6 janvier 2006. Sur Internet: www.nunatsiaqnews.com/news/nunavik/60106_02.html.

¹⁶ Voir par exemple les articles suivants dans *CBC News North*: «Despite fatal accident, no lesson learned», 30 octobre 2000; et «Alcohol cited in snowmobile fatality», 18 avril 2001.

¹⁷ RAVEN, Andrew. «Family sues over snowmobiler death», *Northern News Services*, Yellowknife, 3 août 2005.

¹⁸ HUNSLEY, Chris. «Yukon teens cool to new rules for snowmobiles», *Northern News Services*, Yellowknife, 29 novembre 2004.

¹⁹ «Snowmobile use under scrutiny in Iqaluit», *CBC News North*, 17 mai 2005.

²⁰ Selon un rapport du Comité de prévention des blessures de la Société canadienne de pédiatrie, les jeunes conducteurs de VTT (ceux qui ont moins de 16 ans) et leurs passagers «ne possèdent pas les connaissances, la taille, la force et les habiletés cognitives et motrices nécessaires pour les utiliser [les VTT] en toute sécurité». Source: COMITÉ DE PRÉVENTION DES BLESSURES, «La prévention des blessures causées par des véhicules tout-terrains», *Paediatrics & Child Health*, vol. 9, n° 5 (2004), p. 337-340. Sur Internet: <http://www.cps.ca/francais/enonces/IP/IP04-01.htm>. Consulté le 13 janvier 2005.

²¹ Le budget du projet ne prévoyait aucune rétribution pour les personnes interviewées, et la question n'a pas été abordée lorsque nous avons organisé les entrevues dans les régions inuites. Un informateur clé a cependant fait valoir qu'il aurait été approprié de rétribuer les Inuits pour les connaissances qu'ils voulaient bien partager. Pour les futures entrevues téléphoniques avec des informateurs clés inuits, nous recommandons d'énoncer la politique de rétribution lors du contact initial, pour que les répondants sachent clairement s'ils seront rétribués ou non avant de donner leur consentement à une entrevue.

²² Les chercheurs en ont distribué des copies en anglais, en français et en inuktitut.

²³ Voir la FAQ sur l'abus de solvants volatils chez les jeunes sur le site Web du Centre canadien de lutte contre l'alcoolisme et les toxicomanies. Sur Internet: <http://www.ccsa.ca/NR/rdonlyres/1F6AA7AB-CD31-422D-9BE5-1F4F999D97EF/0/ccsa0113272006.pdf>.

²⁴ NEARY, Derek. «Marijuana crackdown», *Northern News Services*, Fort Simpson, 18 novembre 2005.

²⁵ D^{re} Smylie a travaillé pour la clinique de santé Anishnawbe de Toronto et siège à un comité de planification des cliniques de santé autochtones à Ottawa. Elle est membre de l'Association des médecins autochtones du Canada et du Comité sur la santé des Autochtones de la Société des obstétriciens et gynécologues du Canada. Source: *Journal de l'Association médicale canadienne* (12 avril 2005), p. 172. Sur Internet: www.cmaj.ca/cgi/content/full/172/8/977.