

The Official Newsletter of the Canadian Association of Road Safety Professionals

THE SAFETY NETWORK LE RÉSEAU-SÉCURITÉ

Le bulletin officiel de l'Association canadienne des professionnels de la sécurité routière

2012, Issue 1



Impaired Driving

Inside this issue:

Editorial	2
Éditorial	3
Operation Red Nose—a national safe ride service	4
L'Opération Nez rouge, un service national de accompagnement	6
State of Knowledge: Female Drunk Drivers	8
How to Keep Young Drivers Safe	10
Comment garder les jeunes conducteurs en sécurité	12
iDRIVE: Road Stories - "on the road again"	14
History of Drug Data Collection	15
Drug Recognition Evaluators (DRE) in Canada	16
Youth and Cannabis	18
Drugs and Driving	20
Les drogues et la conduite	21
Drugs and Driving Framework	23
Développer un Cadre de travail sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue au Canada	24
Implications for Ontario's Zero BAC Limit for Young Drivers	27
Is It Your Turn To Be The Designated Driver?	28
Congratulations / félicitations	30
2011 in Review	31
Rétrospective de l'année 2011	32
Welcome New Board Members	34
Bites and Bytes	40
Recent Publications	41
Mark your calendars! / Marquez vos calendriers!	43
Acknowledgements	44

Editorial



In this issue of the Safety Network, we examine the topic of impaired road users. Drivers and other road users may be impaired for a variety of reasons (e.g. driver fatigue); however, this issue focuses on impairment due to alcohol or drugs. Researchers have extensively studied the issue of driver impairment due to alcohol. According to research conducted by the Traffic Injury Foundation of Canada, 1056 Canadians died in alcohol-related collisions in 2008¹. Transport Canada estimates that alcohol is a factor in 30 percent of all fatal collisions in Canada². Impairment due to drugs – whether illicit, prescription or over-the-counter -- is a less well-defined issue, although surprisingly quite prevalent. A report published by the Canadian Centre on Substance Abuse (CCSA) indicates the prevalence of illicit drug use among drivers. A roadside survey of drivers undertaken in a number of communities in British Columbia found that 10 percent tested positive for drugs. Cannabis and cocaine were the most frequently found substances³. Prescription drugs would be more common, particularly among older drivers.

The road safety community in Canada has contributed greatly to our understanding of both the issue and the means by which to combat impaired driving. This issue includes articles on ongoing initiatives and policies: MADD Canada's position in graduated licensing and 0% BAC amongst young drivers, Operation 'Red-Nose' in Quebec, the iDRIVE video series by *Arrive Alive*, a television ad campaign in British Columbia on designated drivers, and impaired driving research among specialty groups (females and young drivers). We also feature several articles about the challenges and continued improvements in drug recognition testing. We also consider the risks facing impaired pedestrians, cyclists and other road users.

As always, we devote a portion of the Safety Network to our membership and recent events in our organization. Our Board has seen a number of changes, with four new additions to the Board and six departures. We also have a birth announcement, recent news on the upcoming conference, and our regular feature, Bits and Bytes, by Alan German. Once again, we invite you to send us comments, articles and ideas on future issues of the newsletter.

Best Regards,

Jeff Suggett
Editor—The Safety Network

1. Traffic Injury Research Foundation of Canada, *CCMTA Road Safety Report Series: Alcohol-Crash Problem in Canada: 2008*, Ottawa, Canada, 2010
2. See <http://www.tc.gc.ca/eng/roadsafety/tp-tp2436-rs200809-menu-397.htm>.
3. Canadian Centre on Substance Abuse, *Alcohol & Drug Use Among Drivers – British Columbia Roadside Survey 2008*, 2009

Éditorial

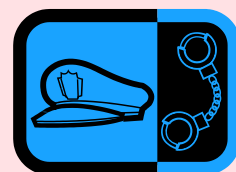
Dans ce numéro du Réseau-Sécurité, nous abordons l'important sujet des facultés affaiblies, tant chez les conducteurs que chez l'ensemble des usagers de la route. Bien que les conducteurs et les autres usagers puissent avoir leurs facultés affaiblies pour toutes sortes de raisons, incluant la fatigue, ce numéro met l'accent sur l'affaiblissement des facultés dû à l'alcool ou à la drogue. Les chercheurs ont abondamment étudié la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool. Selon les recherches menées par la Fondation de recherches sur les blessures de la route du Canada (TIRF), 1056 Canadiens sont décédés dans des collisions liées à l'alcool au volant au cours de l'année 2008¹. Transport Canada estime que l'alcool est un facteur dans 30 pourcent de toutes les collisions mortelles au Canada². En ce qui a trait à la conduite avec les facultés affaiblies par les drogues, que l'on parle de drogues illégales, des médicaments sur ordonnance ou en vente libre, c'est un problème moins bien connu, et ce, même s'il est étonnamment répandu. Un rapport publié par le Centre canadien de lutte contre l'alcoolisme et les toxicomanies (CCLAT) fait mention de la prévalence de l'usage de drogues illicites chez les conducteurs. Une enquête routière menée dans un certain nombre de collectivités de la Colombie-Britannique a révélé que 10 pourcent des conducteurs ont été testés positifs pour la drogue. Le cannabis et la cocaïne étaient les substances le plus fréquemment retrouvées³. Les médicaments délivrés sur ordonnance devraient être retrouvés plus fréquemment, en particuliers chez les conducteurs âgés.

La communauté canadienne de la sécurité routière a grandement contribué à notre compréhension tant du sujet que des moyens par lesquels nous pouvons lutter contre la conduite avec les facultés affaiblies. Ce numéro comprend des articles sur des initiatives en cours de même que des politiques : la position de MADD Canada à propos de l'accès graduel à la conduite et du Zéro alcool chez les jeunes conducteurs, « Opération Nez Rouge » au Québec, la série de vidéos IDRIVE produit par *Arrive Alive*, une campagne de sensibilisation télévisée de la Colombie-Britannique

abordant les conducteurs désignés, la recherche traitant de la conduite avec la facultés affaiblies chez des clientèles spécifiques (les femmes et les jeunes conducteurs). Nous proposons également plusieurs articles sur les défis et les améliorations concernant le dépistage des drogues. Enfin, nous abordons les risques auxquels sont exposés les piétons, les cyclistes et les autres usagers de la route lorsque leurs facultés sont affaiblies. Comme c'est notre habitude, nous consacrons une partie du bulletin Réseau-Sécurité à nos membres ainsi qu'aux événements qui se sont passés récemment dans notre organi-

(Continued on page 4)

La communauté canadienne de la sécurité routière a grandement contribué à notre compréhension tant du sujet que des moyens par lesquels nous pouvons lutter contre la conduite avec les facultés affaiblies.



(Continued from page 3)

sation. Un certain nombre de changements sont survenus au sein de notre conseil d'administration en raison de l'arrivée de quatre nouvelles personnes et du départ de six autres. Vous trouverez également l'annonce d'une naissance, les dernières nouvelles sur la prochaine conférence multidisciplinaire ainsi que les manchettes habituelles, sous la plume d'Alan German, portant sur notre site Internet et sur les « Bits and Bytes ».

Une fois de plus, nous vous invitons à nous faire parvenir vos commentaires de même que vos articles et vos idées pour les prochains numéros du bulletin.

Cordialement,
Jeff Suggett
Éditeur - Réseau-Sécurité

1. Fondation de recherche sur les blessures de la route du Canada, *CCMTA Road Safety Report Series: Alcohol-Crash Problem in Canada: 2008*, Ottawa, Canada, 2010.
2. Voir <http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/tp-tp2436-rs200809-menu-397.htm>.
3. Centre canadien de lutte contre l'alcoolisme et les toxicomanies, *Alcohol & Drug Use Among Drivers – British Columbia Roadside Survey 2008, 2009*

Operation Red Nose—a national safe ride service

Impaired driving, whether due to alcohol, illicit drugs, prescription drugs, over the counter drugs or even fatigue, still remains an important road safety issue to this day. Fortunately, there exist several countermeasures that are easily accessible to everyone. All year long, it is possible to take a taxi, to find or become a designated driver, to use public transit, to use a service to get back home safely or simply to sleep over rather than take the road. Also, in December, many Canadians can count on an additional option to get back home safely: Operation Red Nose.

Operation Red Nose is first and foremost a nationwide service that offers safe rides home, to the community by the community. Created in 1984, Operation Red Nose has the mission of encouraging, with a humoristic approach and in a non-judgmental manner, responsible behaviour with regards to impaired driving. During the month of December, whether a client drank too much or is simply too tired, he/she can count on a free and confidential ride home.

This original private driver service idea, which started in Quebec City, can be now witnessed in more than 110 communities in eight Canadian provinces. Annually, during the Holidays, no less than 80,000 Canadians request and trust the services of Operation Red Nose to get back home safely. Some 60,000 volunteers drive close to 2,000,000 kilometres each year to accomplish their mission. Even though the service

(Continued on page 5)



In December, many Canadians can count on an additional option to get back home safely: Operation Red Nose.

(Continued from page 4)

is absolutely free, donations made by clients allow Operation Red Nose to give back \$1,300,000 each year to various organizations working with youth or in amateur sports. The concept has even been exported to France, Switzerland and Portugal, proving that the solution offered by Operation Red Nose goes well beyond the Canadian border.

In addition, Operation Red Nose offers three programs in Quebec, which are related to different aspects of roads safety. C'est notre tournée! (meaning "This round is on us!") is a free French conference for employees at companies across the province of Quebec, touching a number of topics related to alcohol. How to talk about alcohol with your children, the effects of alcohol on the human body and driving are part of the many subjects creatively covered. The conference is then followed by an experience simulating drunk driving with an electric cart and Fatal Vision eyeglasses, which help simulate alcohol impairment.

Bouclez-la! (meaning "Buckle Up !") is an interactive conference which aims to demonstrate the importance of using seatbelts. During this conference, participants attend a collision simulation performed with a rollover crash simulator and see first-hand what happens when a driver or passengers are not restrained. With eye-catching visuals and a different striking theme each year, Tournée Party sans Déraper (meaning "Party Without Skidding Tour") aims to educate young people, 16 to 24 years old, about the serious consequences of abusive alcohol consumption and the importance of adopting responsible behaviours. The tour brings an interactive booth to several high schools, colleges and universities every November.

Operation Red Nose therefore contributes, in its own way, to the improvement of the Canadian road safety record and has become an important player in road safety. The 28th safe ride service campaign, held last December, allowed 85,926 Canadians from 111 communities to go back home safely. It is therefore a minimum of 85,926 drivers and their passengers who made the choice of not driving impaired. The rational choice.

Jean-Marie De Koninck
Founding President of Operation Red Nose



*Donations made
by clients allows
Operation Red
Nose to give back
\$1,300,000 each
year to various
organizations*

En décembre, de nombreux Canadiens peuvent compter sur une option supplémentaire pour rentrer à la maison de façon sécuritaire : l'Opération Nez rouge.

Opération
Nez rouge^{MC}



L'Opération Nez rouge, un service national de raccompagnement

La conduite avec les facultés affaiblies, que ce soit par l'alcool, les drogues, les médicaments ou même la fatigue, demeure encore aujourd'hui un problème de premier plan en sécurité routière. Fort heureusement, les solutions pour contrer cette problématique sont nombreuses et sont facilement accessibles à tous. À longueur d'année, il est possible de prendre un taxi, de nommer un conducteur désigné, d'emprunter le transport en commun, d'utiliser un service de raccompagnement ou tout simplement de dormir sur place. De plus, en décembre, de nombreux Canadiens peuvent compter sur une option supplémentaire pour rentrer à la maison de façon sécuritaire : l'Opération Nez rouge.

L'Opération Nez rouge, c'est d'abord et avant tout un service national de raccompagnement offert à la communauté par la communauté. Créée en 1984, l'Opération Nez rouge a comme mission de valoriser, par une approche humoristique et sans intention moralisatrice, l'adoption d'un comportement responsable face à la conduite avec les facultés affaiblies. Durant le mois de décembre, que le client ait bu un verre de trop ou qu'il soit simplement fatigué, il peut compter sur un service de raccompagnement confidentiel et gratuit.

Cette idée originale d'un service de chauffeur privé, qui a vu le jour dans la ville de Québec, est désormais présente dans plus de 110 communautés réparties dans huit provinces canadiennes. Annuellement, pendant la période des Fêtes, pas moins de 80 000 Canadiens font appel et donc confiance au service de l'Opération Nez rouge pour rentrer à la maison en toute sécurité. C'est ainsi que quelque 60 000 bénévoles parcourent annuellement tout près de 2 000 000 de kilomètres pour accomplir leur mission. Bien que le service soit entièrement gratuit, les dons remis par les clients permettent à l'Opération Nez rouge de reverser 1 300 000 de dollars chaque année à différents organismes œuvrant dans le domaine de la jeunesse ou du sport amateur. Le concept a même été exporté en France, en Suisse et au Portugal, comme quoi la solution « Opération Nez rouge » s'étend bien au-delà des frontières canadiennes!



Par ailleurs, l'Opération Nez rouge offre également trois programmes touchant différents aspects de la sécurité routière. C'est notre Tournée! est une conférence gratuite offerte en entreprise, portant sur différents thèmes liés à la consommation d'alcool et ses effets. Comment aborder le sujet de l'alcool avec ses enfants, les effets de l'alcool sur le corps humain et la conduite automobile font partie des nombreux points qui sont abordés de façon origi-

(Continued on page 7)

(Continued from page 6)

nale. La conférence est suivie d'une expérience simulant la conduite avec les facultés affaiblies à l'aide d'un Kart électrique et des lunettes Fatal Vision, qui reproduisent l'état d'une personne sous l'influence de l'alcool.

Bouclez-la! est une conférence interactive qui vise à démontrer l'importance d'utiliser la ceinture de sécurité. Au cours de cette conférence, les participants assistent à une simulation d'accident réalisée au moyen d'une voiture-tonneau et voient en direct ce qui se produit au cours d'un accident lorsque le conducteur ou les passagers ne sont pas attachés.

Avec un visuel accrocheur et un thème percutant différent à chaque année, la Tournée Party sans Dérapage vise à sensibiliser les jeunes de 16 à 24 ans aux graves conséquences de la consommation abusive d'alcool et à l'importance d'adopter un comportement responsable. À l'aide d'un kiosque interactif, de nombreuses écoles secondaires, cégeps et universités sont visités chaque année durant le mois de novembre.



L'Opération Nez rouge contribue donc, à sa façon, à améliorer le bilan routier canadien et se positionne comme un acteur important en sécurité routière. La 28e campagne du service de raccompagnement, tenue en décembre dernier, a permis à 85 926 Canadiens de 111 communautés de rentrer à la maison en toute sécurité. C'est donc un minimum de 85 926 automobilistes ainsi que leurs passagers qui ont fait le choix de ne pas conduire avec les facultés affaiblies. Le choix logique.

Jean-Marie De Koninck
Président fondateur de
l'Opération Nez rouge

La 28e campagne du service de raccompagnement, tenue en décembre dernier, a permis à 85 926 Canadiens de 111 communautés de rentrer à la maison en toute sécurité.



There is no doubt that males constitute a significant proportion of the drunk driver problem, although female drunk drivers are an important part of this problem that is worthy of our attention and concern.



State of Knowledge: Female Drunk Drivers

Quoique les hommes représentent une bonne proportion du problème de la conduite en état d'ébriété, les femmes conduisant en état d'ébriété sont une importante part du problème et méritent notre attention. Une revue récente de la recherche met en évidence un nombre grandissant d'arrestations pour conduite en état d'ébriété parmi les femmes, ainsi qu'une augmentation progressive, dans certaines juridictions des États-Unis, des tests d'alcoolémie positifs chez les conductrices impliquées dans des collisions fatales. De plus, cette revue révèle que les conductrices en état d'ébriété pourraient avoir des caractéristiques différentes de celles des hommes et donc possiblement différents besoins de traitements. Cela suggère qu'une meilleure compréhension du problème et des approches mieux définies sont nécessaires.



There is no doubt that males constitute a significant proportion of the drunk driver problem¹, although female drunk drivers are an important part of this problem that is worthy of our attention and concern. A recent review of the research indicates a growing number

of DWI arrests among females, and incremental increases in female drivers testing positive for alcohol in fatal crashes in some jurisdictions in the United States. In addition, it reveals that female drunk drivers may possess some different characteristics and have different treatment needs, suggesting that a greater understanding of this problem and more defined approaches to address it are needed. To address this gap, the Traffic Injury Research Foundation (TIRF), with funding from The Century Council, has released a new U.S. report entitled "State of Knowledge: Female Drunk Drivers".

Although data over the last thirty years indicate that a relatively small percentage of females self-report drinking and driving (10-20%)², the number of females arrested for drunk driving has risen dramatically³ and there have also been incremental increases in the number of female drivers in alcohol impaired road crashes in some U.S. jurisdictions. However, it has been argued that these increases are due to

(Continued on page 9)

(Continued from page 8)

sharper declines in male rates of drunk driving compared to female rates from the 1980s to the 1990s⁴.

Research examining the characteristics of female drunk drivers has been somewhat limited, and no new studies have been conducted in the last decade. Of interest, many female drunk drivers experience significant alcohol problems⁵, they tend to develop substance abuse problems when they are older and to develop them faster than men⁶. Generally, female drunk drivers are older than males and have higher levels of education but lower paying jobs⁷. Female offenders in general are more likely to be the primary caretaker of children at the time of arrest⁸, and a significant proportion of female drunk drivers are single, divorced or separated, or more likely to be living with a partner with an alcohol problem⁹.

Female drunk drivers have significantly higher psychiatric co-morbidity relative to their male counterparts¹⁰, and diagnoses of anxiety, depression and post-traumatic stress disorder (PTSD) are common as is the use of drugs¹¹. Data also suggest recidivism risk may be higher for young males than women¹², but it appears that risk of recidivism may converge as adults of both genders' age¹³.

The report also contains an analysis of the involvement of female alcohol-positive drivers in fatal crashes (using U.S. Fatality Analysis Reporting System data) and includes a summary of research about effective interventions for this population.

Robyn Robertson
Traffic Injury Research
Foundation



A significant proportion of female drunk drivers are single, divorced or separated, or more likely to be living with a partner with an alcohol problem.

1. Argeriou et al. 1986; Jones and Lacey 2001; Zador et al. 2000; Mayhew et al. 2003.
2. Drew et al. 2010; Royal 2003; Schwartz and Rookey 2008; Wilsnack et al. 1984.
3. NHTSA 2009a; Schwartz and Steffensmeier 2007.
4. Schwartz and Rookey 2008.
5. White and Hennessey 2006.
6. Green 2006; McMurrin et al. 2011.
7. Chalmers et al. 1993; Shore and McCoy 1987.
8. Bloom et al. 2003.
9. Argeriou et al. 1986; Chang et al. 1996; McMurrin et al. 2011; Shore and McCoy 1987.
10. Maxwell and Freeman 2007.
11. Maxwell and Freeman 2007; SAMHSA 2005.
12. Argeriou et al. 1986; Jones and Lacey 2001; McMurrin et al. 2011; Webster et al. 2009; Wells-Parker et al. 1991.
13. Lapham et al. 2000; Rauch et al. 2010.

Car crashes are the leading cause of death among teenagers in Canada. In fact, 16 – 19 year olds are 15 times more likely to die per kilometre driven than their parents.



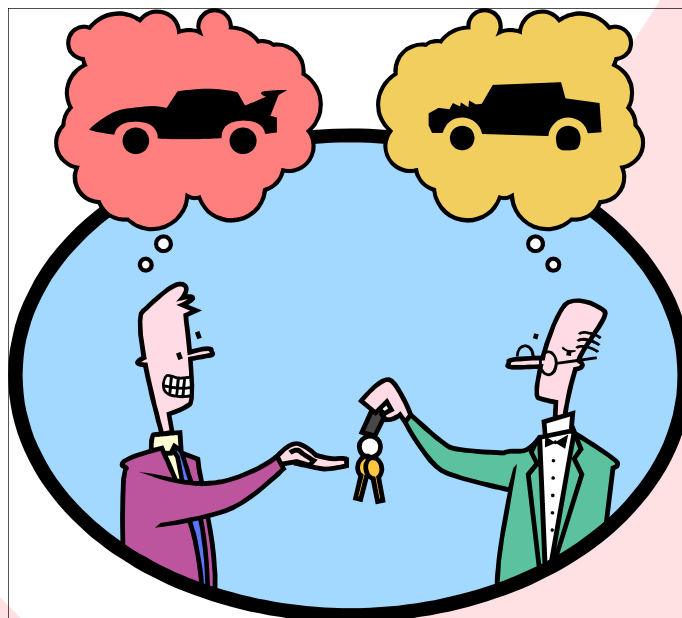
How to Keep Young Drivers Safe

Car crashes are the leading cause of death among teenagers in Canada. In fact, 16 – 19 year olds are 15 times more likely to die per kilometre driven than their parents. MADD Canada's template for young drivers, if fully implemented across Canada, would reduce the number of teenagers killed and injured in impairment-related crashes on Canadian roads.

1. Parental Involvement

Parents need to be involved in their teenagers' journeys to become a safe and responsible driver. Parents need to ensure they understand the rules of the graduated licensing program (GLP) in their province and enforce these rules with their teenagers. Parents need to ensure their teenagers gain extensive experience driving in all types of traffic, road and weather conditions. Driver education, though beneficial, is just the start of making teenagers

safe and responsible drivers. Parents should understand their risks and liabilities if their teenagers do not follow the rules of the GLP or is charged with a driving offence.



2. Minimum Age of Driving

The minimum driving age should be 16, no exceptions.

3. An Extensive Graduated Licensing Program (GLP)

The key components of an effective GLP are:

- 3-year program (no time discounts for driver education programs);
- The first year is Stage 1 and the following two years are Stage 2;
- Road tests must be successfully completed in order to graduate from each stage;
- Mandatory supervising driver at all times for Stage 1. Supervising driver must be at least 21 years old, be a fully licensed driver; always be in the front seat, and have a .00% blood alcohol concentration (BAC).
- Prohibit young drivers from driving on 4 lane highways or roadways with speeds over 80km/hr

(Continued on page 11)

(Continued from page 10)

- Prohibit young drivers from having other teenage passengers other than family members during Stage 1.
- .00% BAC for the entire graduated licensing program.
- Prohibit the use of all electronic devices while driving, including hand-held or Bluetooth enabled devices.
- Zero tolerance for drug-impaired driving (any illicit or prescription drug that might impact your ability to operate a motor vehicle).
- In Stage 2 year 1: restrictions on night-time driving (10pm – 6am), high-speed roadways and no teenage passengers other than family members unless there is a supervising driver.
- In Stage 2 year 2: night-time driving restrictions, no teenage passengers. These two restrictions remain in place, unless there is a supervising driver present.



Ontario maintains the .00% BAC requirement for young drivers until age 22.

4. .00% BAC until 21 years of age, or the first five years of driving.

The best practice now in Canada is in Ontario, which maintains the .00% BAC requirement for young drivers until age 22.

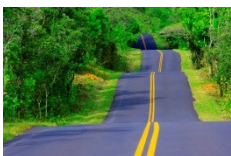
About MADD Canada

MADD Canada (Mothers Against Drunk Driving) is a national, charitable organization that is committed to stopping impaired driving and supporting the victims of this violent crime. With volunteer-driven groups in more than 100 communities across Canada, MADD Canada aims to offer support services to victims, heighten awareness of the dangers of impaired driving and save lives and prevent injuries on our roads. For more information, visit www.madd.ca.

**Andrew Murie, Chief Executive Officer
MADD Canada**



Les collisions de la route sont la cause principale de décès chez les adolescents au Canada. En fait, les jeunes de 16 à 19 ans sont 15 fois plus susceptibles de mourir par kilomètres parcourus que leurs parents.



Comment garder les jeunes conducteurs en sécurité

Les collisions de la route sont la cause principale de décès chez les adolescents au Canada. En fait, les jeunes de 16 à 19 ans sont 15 fois plus susceptibles de mourir par kilomètres parcourus que leurs parents. Le modèle de MADD Canada pour les jeunes conducteurs, s'il est mis en œuvre partout au Canada, permettrait de réduire le nombre d'adolescents tués et blessés en cas de collisions routières liées à la conduite avec facultés affaiblies sur les routes canadiennes.

1. Participation des parents

Les parents doivent être impliqués dans le cheminement de leur adolescent pour devenir un conducteur prudent et responsable. Les parents doivent s'assurer qu'ils comprennent les règles du programme de délivrance graduelle des permis de conduire (PGP) dans leur province et de faire appliquer ces règles par leurs adolescents. Les parents doivent s'assurer que leur adolescent gagne une vaste expérience en conduisant dans tous les types de circulation routière, sur divers types de routes et dans différentes conditions météorologiques. La formation des conducteurs, même si elle est bénéfique, n'est que le début pour faire des adolescents des conducteurs sécuritaires et responsables. Les parents doivent bien comprendre leurs risques et responsabilités si leur adolescent ne respecte pas les règles du PGP ou s'il est accusé d'une infraction par rapport à la conduite.



2. L'âge minimum de conduite

L'âge minimum pour conduire devrait être de 16 ans, sans aucune exception.

3. Un programme étendu de délivrance graduelle des permis de conduire (PGP)

Les éléments clés d'un système PGP qui donne des résultats sont:

- Un programme de 3 ans (pas de réduction de temps pour les programmes de formation des conducteurs) ;
- La première année est la phase 1 et les deux années suivantes sont la phase 2 ;
- Les épreuves sur route doivent être complétées avec succès pour passer à la phase suivante;
- La supervision obligatoire d'un conducteur en tout temps pour la phase 1. Le conducteur superviseur doit avoir au moins 21 ans et être détenteur d'un permis de

(Continued on page 13)

(Continued from page 12)

conduire complet ; il doit être toujours assis sur le siège avant, et avoir une concentration d'alcoolémie de 0,00%;

- Interdiction aux jeunes conducteurs de conduire sur les routes à 4 voies ou sur les routes dont la vitesse maximale est de plus de 80 km/h ;
- Interdiction aux jeunes conducteurs d'avoir d'autres jeunes passagers pendant la phase 1, à l'exception des membres de la famille ;
- 0,00% d'alcoolémie durant tout le programme de délivrance graduelle des permis de conduire ;
- Interdiction de l'utilisation de tous les appareils électroniques pendant la conduite, y compris les appareils portables et ceux avec la technologie Bluetooth;
- Tolérance zéro pour la drogue au volant (c.-à-d., une drogue illicite ou sous ordonnance qui pourrait avoir un impact sur la capacité de conduire un véhicule à moteur) ;
- Dans la phase 2, année 1: restrictions sur la conduite de nuit (22h–6h), les routes à grande vitesse et pas d'autres passagers adolescents sauf les membres de la famille, à moins qu'il y ait un conducteur superviseur.
- Dans la phase 2, année 2: restrictions sur la conduite de nuit, et pas de passagers adolescents. Ces deux restrictions demeurent en place, à moins qu'il y ait un conducteur superviseur.

4. L'alcoolémie à 0,00% jusqu'à l'âge de 21 ans, ou pendant les cinq premières années de conduite.

Actuellement la meilleure pratique au Canada se trouve en Ontario, où l'on exige 0,00% d'alcoolémie pour les jeunes conducteurs jusqu'à l'âge de 22 ans.

À propos de MADD Canada

MADD Canada (Les mères contre l'alcool au volant) est un organisme national de base populaire sans but lucratif qui entend mettre fin à la conduite avec facultés affaiblies et venir en aide aux victimes de ce crime violent. Grâce à des groupes dirigés par des bénévoles dans plus de 100 communautés partout au Canada, MADD Canada vise à offrir des services de soutien aux victimes, à sensibiliser sur les dangers de la conduite avec facultés affaiblies ainsi qu'à sauver des vies et prévenir des blessures sur nos routes. Pour en savoir plus, veuillez visiter le site www.madd.ca.

Andrew Murie, président-directeur général
MADD Canada



*En Ontario, où
l'on exige 0,00%
d'alcoolémie pour
les jeunes con-
ducteurs jusqu'à
l'âge de 22 ans.*

The 24-minute video covers all risks for new drivers: aggression, fatigue, distraction, seatbelts, and impaired driving (alcohol and drugs).

iDRIVE: Road Stories - "on the road again"

Arrive Alive (Arrive vivant) a développé un vidéo de 24 minutes visant à informer les jeunes conducteurs des nombreux risques associés avec la conduite automobile. Le vidéo est reconnu comme étant un excellent outil pour les éducateurs en sécurité routière.

If you are looking for appealing education targeted to young drivers, "Road Stories" is a great resource. The 24-minute video covers all risks for new drivers: aggression, fatigue, distraction, seatbelts, and impaired driving (alcohol and drugs). iDRIVE: Road Stories originated with support and funding from Ontario's Ministry of Transportation. Produced in 2009 as a sequel, the video is very current and reflects lessons learned from the original iDRIVE.

"Very realistic and age-appropriate for high school students"

The video has won two awards from AAMVA (American Association of Motor Vehicle Administrators); has been twice evaluated (by health and education professionals); and has been presented at two international conferences (Norway, Eng-

land), four national and three provincial conferences. Audiences found iDRIVE well suited for youth and very comprehensive in addressing all forms of risk for young drivers.

iDRIVE other highlights include:

- Transport Canada worked with arrive alive DRIVE SOBER to produce a national version of iDRIVE: Road Stories as part of their support for Canada's 1st National Year of Road Safety
- Every high school in Canada was invited to show the video for National Day of Remembrance 2011
- Widely shared across Canada through CCMTA, CMRSC and the NDR committee
- Utilized by Manitoba Public Insurance, Serco DES, and Young Drivers of Canada; and is part of the approved Beginner Driver Education curriculum in Ontario

Road crashes continue to be the leading cause of death for youth.

More needs to be done to reach young people

by integrating road safety into the high school curriculum. This would require a more aggressive approach with heightened focus, attention and effort. One path could be through teacher associations, and using curriculum concepts – from civics to physics or incorporating road safety into math studies.

"It's fantastic! I thoroughly enjoyed the video – it's really informative, very up-beat, great messages, really well done!"



(Continued from page 14)

In 2012, plans include showing the video at CYAID in Edmonton, updating the video to reflect amendments to distracted driving legislation and other age/experience-based alcohol restrictions for new drivers.

Anne Leonard, arrive alive
www.roadstories.org



History of Drug Data Collection

La collecte et l'interprétation de données sur la conduite en lien avec l'usage de drogues est très différente de celles utilisées pour l'alcool. Bien que le même système de prélèvement ait été utilisé, il existe un certain nombre de défis particuliers. Néanmoins, cette information est très importante car le mélange consommation de drogue et conduite est très différent de consommation d'alcool et conduite.

Since 1995, Transport Canada and the Canadian Council of Motor Transport Administrators have funded the collection of data on alcohol use by fatally injured drivers and pedestrians. This information has provided a very useful tool to track alcohol involvement in crashes on Canadian roads and has been used to develop policy, design public awareness materials and as a research tool.

In the late 90s concern about drugs and driving began to emerge. Self-report surveys and other data monitoring indicated that drug use while driving was on the increase. In 2000, Transport Canada undertook a small study in conjunction with the alcohol data collection effort to determine if drug information was collected for fatally injured drivers and if the data were useful. The data were collected by the Traffic Injury Research Foundation and showed that approximately half of the jurisdictions collect drug information on over 70% of their drivers. The other jurisdictions often only authorized a drug screen in suspected drug impaired driving cases. The prevalence of drugs in the driving population was higher than had been anticipated and in many cases was approaching the rate of alcohol use. This small project provided some of the first actual data regarding drugs and driving being routinely collected and subsequently the Transport Canada/CCMTA project added the collec-

(Continued on page 16)

Self-report surveys and other data monitoring indicated that drug use while driving was on the increase.

There are many issues related to drug data collection that make it different and more difficult than alcohol data collection.



(Continued from page 15)

tion of data on up to 5 drugs to the protocol for collecting the information from coroner and medical examiners' offices.

There are many issues related to drug data collection that make it different and more difficult than alcohol data collection. One challenge is the large number of compounds that could be tested for and the speed at which new impairing compounds become available. Toxicology screens can be done in many ways and may include some compounds and not others, or may detect presence but not quantify the results. The number of compounds tested for or the greater the detail provided the more the tests cost. The presence of some drugs is determined by measuring metabolites, which may remain in the body for an extended period of time and well past the time they would have an impact on the driver. In other cases, the active ingredient may be tested for which may lead to a different interpretation. Another challenge is the amount of drug being screened for in the bodily fluid. In many cases the impairing level of the drug is orders of magnitude smaller than for alcohol, which can make testing more of a challenge.

It remains important to continue to collect these data, which when combined with other data sources such as the BC Nighttime Driving Survey, have shown that the prevalence of drugs is higher than anticipated and that the patterns of use are different than they are for alcohol. What we have not yet determined is the impact of some of these drugs on driving. This is a key area of research which still needs to be undertaken.

Paul Boase
Transport Canada

Drug Recognition Evaluators (DRE) in Canada

L'évaluateur en reconnaissance de drogue (ERD) est un procédé utilisé par la police pour évaluer si les facultés d'un conducteur sont affaiblies par des drogues autres que l'alcool. Cette évaluation structurée est conçue pour déterminer les signes et les symptômes de sept catégories de drogues connues pour avoir un impact sur la capacité d'un conducteur à conduire de façon sécuritaire.

In the early 70s, through research at the Southern California Research Institute a standardized field sobriety test (SFST) was developed to identify drivers with a BAC over 100mg%. The SFST consisted of horizontal gaze nystagmus (jerky lateral eye movements), walk and turn and the one leg stand. The divided attention, balance and coordination tasks of the SFST can also be used to identify drivers who are under the influence of drugs other than alcohol.

(Continued on page 17)

(Continued from page 16)

The Drug Recognition Evaluator (DRE) or Drug Evaluation and Classification system is a structured assessment of cognitive and behavioural signs and symptoms of known psychotropic drug classes. The process first began in California when police officers were dealing with drivers who appeared to be impaired behind the wheel, but found alcohol below the statutory levels. In Canada, the program was first used in British Columbia but officers lacked the authority to compel a driver to provide a bodily fluid sample to test for the presence of a drug. In July 2008, sections of Bill C-2, Tackling Violent Crime Act dealing with impaired driving came into force. This legislation included increased penalties upon conviction for impaired driving, restrictions on the use of the evidence to contrary (two beer defence) provisions of the code and authorization for the DRE program in Canada.

Under the new legislation, an officer who is dealing with a driver believed to be impaired can demand the driver take the SFST. Refusing to comply with the demand is an offence. If the results indicate the driver may be impaired, the officer has reasonable and probable cause for the driver to be evaluated by a DRE trained officer. The DRE evaluation consists of a breath test for alcohol, a physical evaluation (pupils, vital signs and indications of drug use), and divided attention tasks (Romberg balance, walk and turn, one leg stand and finger to nose) and discussions with the arresting officer and the suspect. If the officer determines that there is sufficient evidence to believe the driver was under the influence of drugs at the time of driving they can make a demand for a bodily fluid sample. The officer does not have to identify the drug, only the category of drug associated with the signs and symptoms observed. The seven categories of drugs are depressants (including alcohol), Inhalants, Dissociative Anaesthetics, Cannabis, Stimulants, Hallucinogens and Narcotic Analgesics.

The bodily fluid sample demand is mandatory and failure to comply is an offence. The officer can choose the bodily fluid type between blood, urine and oral fluid, but typically it is urine. If the lab results confirm the drug the officer called as a result of the evaluation, then the driver can face a charge of impaired driving under Section 253(a) of the Criminal Code of Canada.

To date work has been underway to increase the number of SFST and DRE certified police officers. There have been challenges in obtaining convictions as this is a new initiative and the judicial system has not fully embraced the science behind the DRE program. Canadian research is ongoing to investigate the accuracy of the science and the process for evaluating impaired drivers. Thus far the research has been encouraging.

Paul Boase
Transport Canada

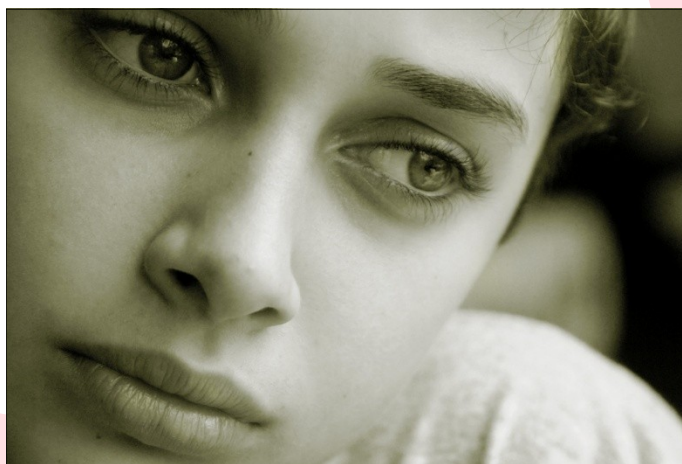
Canadian research is ongoing to investigate the accuracy of the science and the process for evaluating impaired drivers.

MYTH:

“Traditional education and raising awareness will change behaviour in youth who drive after using cannabis.”

Youth and Cannabis

Les méthodes traditionnelles utilisées pour informer les jeunes des risques liés à la consommation de cannabis avec la conduite automobile ne semblent pas être efficaces. La perception du risque chez les adolescents diffère de celle des adultes, notamment parce que leur perception des avantages et des conséquences est souvent très différente. Des approches non-traditionnelles telles que le partage d'expériences, la mobilisation de la communauté et la participation des jeunes aux décisions stratégiques devraient être prises en considération. Ce qui semble le plus important, c'est la prise de conscience que changer le comportement des conducteurs dont les facultés sont affaiblies par le cannabis exigera des efforts sur plusieurs plans (individuel comme sur celui de la société). Ce sera un processus graduel qui comprendra idéalement la pleine participation des jeunes.



MYTH: “Traditional education and raising awareness will change behaviour in youth who drive after using cannabis.”

Results from the newest Student Drug Use Survey released by the Canadian Centre on Substance Abuse are disturbing. This report tells us that many students drive high without seeming to feel as

worried about it as about driving drunk. It's widely known that impairment of any kind (by fatigue, distraction, alcohol or other drugs) can hurt your driving skills. There must be compelling reasons for driving while impaired by cannabis, outside individual judgment, for this behaviour to be perpetuated. We know that students are “told” that driving high is harmful, but they still undertake this risk - apparently often. In this short discussion, I explore some of the reasons why this occurs and suggest strategies to reduce this risk, in a way that might be relevant to young people.

As cannabis isn't a legal substance in Canada, it is challenging to set expectations around its use beyond abstinence. Rarely do pop culture exposures to cannabis use depict any negative consequences – while driving or not. Personal experience and social perception are great motivating factors for young people to act. As an example, if you and your friends often drive high, and no one has yet been hurt, you might not feel any reason to stop.

(Continued on page 19)

(Continued from page 18)

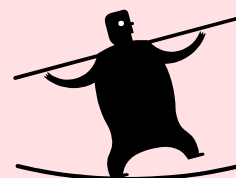
When thinking about ways to reduce risky behaviour in young people, it's important to remember that adolescent risk perception differs from that of adults. Cognitions are similar to those of adults, but the change to perception of benefit and consequence (such as social gains and motivators) are often very different. The stress response is also different; so too are the outcomes of decision making processes. As an example, the protection of friends from injury might be a greater motivator to stop a risky behaviour for a young person than for an adult.

Limiting cannabis use via education and awareness is the "prevention" that's been traditionally undertaken. But we know that this approach is not enough to produce changes in behaviour. Some non-traditional education pieces such as story sharing, and some community mobilization might do well in increasing the knowledge of students who would be open to changing their behaviour in the first place.

Collaborative, multi-sectoral, non-traditional approaches to this issue may be better methods for behaviour change than education and awareness alone. Examples of such could include soliciting and respecting the input of youth in policy decisions. Young people are capable of much more than just education and raising awareness. At the same time, we need to recognize that seeking feedback from our youth may not be as effective in traditional settings, acknowledging that "retreat based" or "issue focused" consultation might be a better approach than "boardroom style meetings".

Over time, changing the social climate and the perception of what is acceptable behind the wheel through means other than education (media, pop culture, role models, supportive environments, capacity building) might hold the key – but that is indeed no small order. What may be most important is the recognition that changing the behaviour of cannabis impaired drivers will require efforts on many levels (from individual to societal), and will be a gradual process that will ideally include full participation of young people.

When thinking about ways to reduce risky behaviour in young people, it's important to remember that adolescent risk perception differs from that of adults.



Sarah Blades, Atlantic Representative - Canadian Road Safety Youth Committee

Despite the apparent similarity and overlap with the problem of alcohol and driving, drugs and driving presents a whole new array of challenges.



Drugs and Driving

For many years, the term “impaired driving” almost invariably referred to driving while impaired by alcohol. Although it has been widely acknowledged that a variety of other psychoactive substances could adversely affect the cognitive and behavioural skills required to operate a vehicle safely, only recently has drugs and driving emerged as a road safety issue of its own not only in Canada but around the world. For example, the United States Office of National Drug Control Policy (US-ONDCP) has identified drugs and driving as one of its signature issues. Last year, the United Nations Office of Drugs and Crime (UNODC) passed a resolution encouraging member states to work together on the issue of drugs and driving. In July 2011, the Canadian Centre on Substance Abuse in partnership with US-ONDCP, the National Institute on Drug Abuse (NIDA), the European Monitoring Centre on Drugs and Drug Addiction (EMCDDA), and Public Safety Canada hosted an international symposium in Montreal to discuss what was known about the problem and how to facilitate co-operation and communication on research and programs. It is clear that the use of drugs by drivers presents a global issue for road safety that cannot be ignored.

To date, efforts to deal effectively with the use of drugs by drivers have been hindered by the incomplete and sometimes inconclusive evidence pertaining to the issue. Despite the apparent similarity and overlap with the problem of alcohol and driving, drugs and driving presents a whole new array of challenges. For example, not only is the list of impairing substances large, detecting these substances cannot be done using breath samples but requires a sample of blood, urine, and/or oral fluid. This fact alone creates a series of methodological and logistical obstacles for both research and enforcement.

Research to date shows that driving after drug use is not uncommon. In Canada, roadside surveys of alcohol and drug use among drivers in British Columbia in 2008 and 2010 have shown that 9.2% of drivers were positive alcohol and 8.5% tested positive for recent drug use^{1,2}. Cannabis and cocaine were the drugs most frequently detected. Data on the results of alcohol and drug tests performed on drivers who died in motor vehicle crashes in 2008 in Canada reveal that 36.7% were positive for drugs compared to 40.8% that tested positive for alcohol.³ Among driver fatalities; depressants and cannabis were most common. Together, these findings indicate that drug use by drivers is almost as prevalent as the use of alcohol.



(Continued on page 21)

(Continued from page 20)

Despite the challenges, there is a clear need for further research to help understand the role of drugs in motor vehicle crashes and to translate the knowledge into policies and programs to deal effectively with the issue. The lessons learned from decades of research and programs on alcohol-impaired driving are instructive but can not be relied upon entirely to solve the drugs and driving issue. Drugs present a more complex problem that will require new and novel solutions.

Doug Beirness
Canadian Centre on Substance Abuse

Findings indicate that drug use by drivers is almost as prevalent as the use of alcohol.

1. Beirness, D.J., Beasley, E.E. British Columbia roadside survey of alcohol and drug use among drivers 2010. Ottawa: Canadian Centre on Substance Abuse, 2011.
2. Beirness, D.J., Beasley, E.E. A roadside survey of alcohol and drug use among drivers in British Columbia. Traffic Injury Prevention 11:215-221, 2010.
3. Beasley, E.E., Beirness, D.J. Drug Use by Fatally Injured Drivers in Canada (2000-2008). Ottawa: Canadian Centre on Substance Abuse, 2011.

Les drogues et la conduite



Pendant de nombreuses années, le terme « conduite avec les facultés affaiblies » a presque invariablement fait de référence à la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool. Bien qu'il ait été largement reconnu que de nombreuses autres substances psychoactives sont susceptibles d'affecter les compétences cognitives et comportementales nécessaires pour manœuvrer un véhicule de façon sécuritaire, ce n'est que récemment que les drogues et la conduite ont émergé comme un problème de sécurité routière en soi, non seulement au Canada mais partout dans le monde. Par exemple, l'Office of National Drug Control Policy des États-Unis (US-ONDCP) a identifié les drogues au volant comme l'un de ses principaux problèmes. L'année dernière, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD) a adopté une résolution encourageant les États membres à travailler ensemble sur le problème de la drogue au volant. En juillet 2011, le Centre canadien de lutte contre l'alcoolisme et les toxicomanies (CCLAT) en partenariat avec le US-ONDCP, le National Institute on Drug Abuse (NIDA), l'Observatoire européen des drogues et des toxicomanies (OEDT), et Sécurité publique Canada a accueilli un symposium international à Montréal pour discuter de l'état des connaissances sur le problème et comment faciliter la coopération et la communication par rapport à la recherche et aux programmes. Il est clair que l'usage de drogues par les conducteurs représente un problème mondial de sécurité rou-

(Continued on page 22)

Malgré l'apparente similitude et le chevauchement avec le problème de l'alcool au volant, les drogues et la conduite présentent toute une série de nouveaux défis.



(Continued from page 21)

tière qui ne peut être ignoré.

À ce jour, les efforts pour traiter efficacement l'usage de drogues par les conducteurs ont été entravés par l'évidence incomplète et parfois peu concluante relative au problème. Malgré l'apparente similitude et le chevauchement avec le problème de l'alcool au volant, les drogues et la conduite présentent toute une série de nouveaux défis. Par exemple, non seulement la liste de substances altérant les facultés est-elle plus longue, mais la détection de ces substances ne peut pas être fait en utilisant des échantillons d'haleine ; il faut prendre des échantillons de sang, d'urine et/ou de salive. Ce seul fait crée une série d'obstacles méthodologiques et logistiques, tant pour la recherche que pour la mise en application de la loi.

Jusqu'à présent, la recherche démontre que la conduite après avoir fait l'usage de drogues n'est pas rare. Au Canada, les enquêtes routières de consommation d'alcool et de drogues chez les conducteurs réalisées en Colombie-Britannique en 2008 et 2010 ont montré que 9,2% des conducteurs étaient positifs pour l'alcool et 8,5% l'étaient pour la consommation récente de drogues. Le cannabis et la cocaïne étaient les drogues les plus fréquemment détectées^{1,2}. Les données tirées des résultats des tests d'alcool et de drogues réalisés sur les conducteurs décédés dans des accidents routiers en 2008 au Canada révèlent que 36,7% étaient positifs pour les drogues, comparé à 40,8% qui étaient positifs pour l'alcool³. Parmi les conducteurs décédés, les neurodéprimeurs et le cannabis ont été retrouvés le plus souvent. Mis en commun, ces résultats montrent que l'usage de drogues par les conducteurs est presque aussi répandu que celui de l'alcool.

Malgré les défis, il est nécessaire de poursuivre la recherche plus profondément, afin d'aider à comprendre le rôle des drogues dans les accidents routiers et de transférer la connaissance en politiques et programmes pour traiter le problème de manière efficace. Les leçons tirées de décennies de recherches et de programmes sur l'alcool au volant sont instructives, mais il ne faut pas s'y fier complètement pour résoudre le problème des drogues au volant. Les drogues représentent un problème plus complexe, il faudra donc trouver de solutions nouvelles et innovantes.

Doug Beirness
Canadian Centre on Substance Abuse

1. Beirness, D.J., Beasley, E.E. British Columbia roadside survey of alcohol and drug use among drivers 2010. Ottawa: Canadian Centre on Substance Abuse, 2011.
2. Beirness, D.J., Beasley, E.E. A roadside survey of alcohol and drug use among drivers in British Columbia. Traffic Injury Prevention 11:215-221, 2010.
3. Beasley, E.E., Beirness, D.J. Drug Use by Fatally Injured Drivers in Canada (2000-2008). Ottawa: Canadian Centre on Substance Abuse, 2011.

Drugs and Driving Framework



In recent years, there is mounting evidence of increasing drug impaired driving in Canada. Canada's Road Safety Strategy 2015 has identified drug a key impaired driving as a contributing factor to fatal and serious injury collisions.

The Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA), in the context of its new business model, is taking the initial lead by developing a Drugs and Driving Framework (DDF). The work completed to date on the DDF comprises an environ-

mental scan of the drugs and driving issue in Canada and in several other countries. This scan includes the effects of illicit (e.g., cannabis), prescription, and over-the-counter drugs on driving performance, recent research on the prevalence of drugs and driving, and recent measures in the areas of policy and legislation, enforcement, public awareness and education, health promotion, and technologies that have been implemented to address drugs and driving.

Drug impaired driving is a much more complex issue than alcohol impaired driving because:

- of the wide variety of psychoactive drugs,
- drugs are harder to detect in the body,
- there is a lack of standardized testing for drugs, and
- different drugs have different effects on driving performance.

Furthermore, the absorption, action and elimination of these psychoactive drugs are difficult to predict given individual differences among users.

Based on a review of recent research, drug impaired driving would appear to rival alcohol impaired driving in terms of its prevalence in night-time roadside surveys of drugs and driving (i.e., 7.2% of drivers in British Columbia had been using drugs compared to 9.9% who had been drinking) and in fatal collisions (i.e., 37% of fatally injured drivers had been using drugs compared to 41% who had been drinking). The presence of drugs other than alcohol in fatally injured drivers has increased by 24% from 2000 to 2008. However, a major limitation of this research is the lack of evidence that the presence of a drug in a driver's body is indicative of the driver's performance actually being impaired by that drug at the time of the collision or apprehension by the police.

CCMTA · CCATM
CANADIAN COUNCIL OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS
CONSEIL CANADIEN DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISÉ

Canada has legislation, federal (Criminal Code of Canada) and provincial/territorial (highway traffic

(Continued on page 24)

The presence of drugs other than alcohol in fatally injured drivers has increased by 24% from 2000 to 2008.

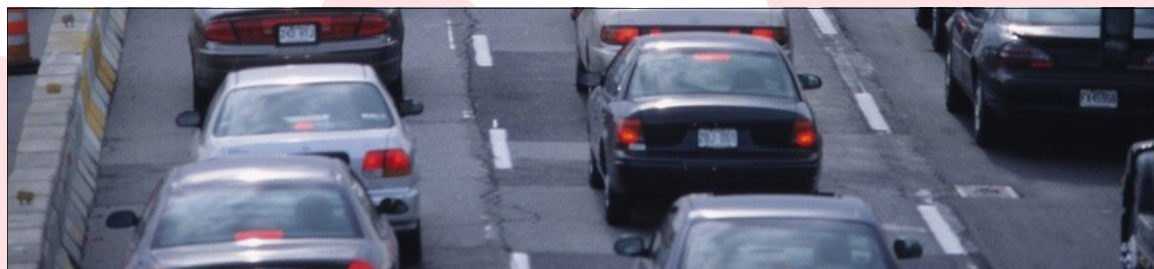
The DDF offers short-term and long-term activities that could be implemented in the future to reduce drugs and driving in Canada.

(Continued from page 23)

acts) to deal with drug impaired drivers. There are special enforcement techniques employed by the police to detect drug impaired drivers such as the Standardized Field Sobriety Test and the Drug Evaluation and Classification program which uses specially trained Drug Recognition Evaluators to assess drivers for drug impairment. Relatively few educational campaigns have been conducted in Canada to raise the public's awareness of the problem of drugs and driving. Some drug impaired drivers are assessed as needing addiction treatment in order to prevent further drug impaired driving, and many Canadian jurisdictions offer such treatment. Unfortunately, there have not been sufficient evaluations conducted to determine whether these initiatives have been effective in reducing drug impaired driving. The DDF offers short-term and long-term activities that could be implemented in the future to reduce drugs and driving in Canada.

Comments on the DDF are currently being solicited from stakeholders across Canada and plans are underway for CCMTA to host a workshop in February on the DDF in order to obtain further input from our key stakeholders. The DDF will be presented at the Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference (CMRSC) in Banff, Alberta, in June, 2012.

Brian Jonah
Senior Researcher
CCMTA



Développer un Cadre de travail sur la conduite les facultés affaiblies par la drogue au Canada

Depuis quelques années, il y a de plus en plus d'évidence de cas de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue au Canada. Dans la Stratégie de sécurité routière 2015 du Canada, on a identifié la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue comme un facteur contributif aux collisions mortelles et celles avec blessures graves.

Dans le contexte de son nouveau modèle d'affaires, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) a pris l'initiative de développer un Cadre

(Continued on page 25)

(Continued from page 24)

de travail sur la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue (CCFAD). Le travail accompli jusqu'ici sur le CCFAD inclut un tour d'horizon de la problématique de la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue au Canada et dans plusieurs autres pays. Ce tour d'horizon inclut les effets des drogues illégales (ex. : cannabis), sous ordonnances, ainsi qu'en vente libre sur la performance en conduite automobile. Il inclut aussi la recherche récente sur la fréquence de la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue ainsi que les mesures récentes en politiques et législation, surveillance/mise en application de la loi, sensibilisation du public et éducation, promotion de la santé et mise en œuvre de technologies.

La problématique de la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue est beaucoup plus complexe que le cas de l'alcool à cause de / parce que:

- la grande variété de drogues psychoactives;
- les drogues sont plus difficiles à détecter dans le corps humain;
- il y a un manque de tests normalisés sur les drogues, et;
- différentes drogues ont des impacts différents sur la conduite automobile.

De plus, l'absorption, l'action et l'élimination des drogues psychoactives sont difficiles à prévoir étant donné les différences individuelles entre les utilisateurs.

Selon une revue de la recherche récente, la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue semble rivaliser avec l'alcool au volant en ce qui concerne sa prévalence lors d'enquêtes de nuit sur les routes (c.-à-d. 7,2% des conducteurs en Colombie-Britannique avaient fait l'usage de drogue comparé à 9,9% qui avaient bu de l'al-

(Continued on page 26)

La présence de drogues autres que l'alcool parmi les conducteurs décédés a augmenté de 24% de l'an 2000 à 2008.



(Continued from page 25)

cool) ainsi que lors de collisions mortelles (c.-à-d. 37% des conducteurs décédés avaient fait l'usage de drogue contre 41% qui avaient bu de l'alcool). La présence de drogues autres que l'alcool parmi les conducteurs décédés a augmenté de 24% de l'an 2000 à 2008. Cependant, une limite de cette recherche est le manque de preuves que la présence d'une drogue dans l'organisme d'un conducteur soit indicatrice d'une performance de conduite amoindrie par la drogue au moment de la collision ou de l'arrestation par la police.

Le Canada a une législation, fédérale (Code criminel du Canada) et les provinces et territoires en ont aussi (Code de la route/Code de la sécurité routière/highway traffic acts), qui traitent de la conduite avec les facultés affaiblies par les drogues. Il existe des techniques spéciales de surveillance/mise en application de la loi utilisées par la police afin de détecter les conducteurs dont les facultés sont affaiblies par la drogue, telles que le Test normalisé de sobriété administré sur place et le Programme d'évaluation et de classification des drogues, dont font usage les Évaluateurs en reconnaissance de drogues (ERD), spécialement formés pour évaluer les facultés affaiblies par la drogue chez les conducteurs. Relativement peu de campagnes d'éducation ont été mises en œuvre au Canada afin de sensibiliser le public à la problématique de la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue. Chez certains conducteurs, une évaluation met en évidence le besoin de traitement de la toxicomanie pour prévenir des épisodes futurs de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue, et plusieurs juridictions canadiennes offrent de tels traitements. Malheureusement, trop peu d'études ont été réalisées pour déterminer si ces initiatives ont mené à une réduction de la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue. Le CCFAD offre des activités à court et long terme qui pourraient être mises en application dans le futur pour réduire la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue au Canada.

Des commentaires sur le CCFAD sont actuellement sollicités parmi les intervenants à travers le Canada. Le CCATM tiendra un atelier en février sur le CCFAD pour favoriser un apport plus important de la part de ses principaux partenaires. Le CCFAD sera présenté lors de la Conférence canadienne multidisciplinaire en sécurité routière (CCMSR) à Banff, Alberta, en juin 2012.

Brian Jonah
Chercheur principal
CCATM



CANADIAN COUNCIL OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS
CONSEIL CANADIEN DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISÉ

Results of the 2011 Ontario Student Drug Use and Health Survey: Implications for Ontario's Zero BAC Limit for Young Drivers

L'enquête sur la santé et l'usage de drogues chez les étudiants ontariens (Ontario Student Drug Use and Health Survey) a été utilisée pour comparer la proportion d'adolescents ayant consommé de l'alcool et conduit un véhicule avant et après l'implantation en 2010 de la législation sur le Zéro alcool. Les résultats de l'enquête révèlent que l'introduction de cette loi a eu un effet positif sur l'alcool au volant en Ontario. Des campagnes d'éducation et une législation similaire ciblant la drogue au volant pourraient s'avérer bénéfiques afin de réduire la proportion de jeunes conduisant après avoir consommé du cannabis.

According to 1995 data from the National Highway Traffic Safety Administration, drivers aged twenty and under suffered sixty-seven fatal accidents per 100,000 licenced drivers, a rate far greater than that reported for other age groups (Fumento, 1998). Not surprisingly, the leading cause of death for 16-20 year-olds in the developed world is motor vehicle collisions (MacDonald, Yanchar, & Hébert, 2007). As of August 3, 2010, drivers in Ontario aged 21 years and under must have a zero blood alcohol content (BAC), meaning that they cannot have consumed any alcohol before getting behind the wheel. Drivers in contravention of the legislation face an immediate roadside 24-hour licence suspension, a fine of up to \$500, and a subsequent 30-day licence suspension. Three violations of the legislation will result in licence cancellation. Introduction of Ontario's zero-BAC legislation met with mixed reaction. Although many community groups and parents supported the legislation, at least some young drivers disapproved. One young activist even filed an unsuccessful constitutional challenge of the law on the grounds that it discriminates based on age (Benzie, 2010; Dempsey, 2010).

The Ontario Student Drug Use and Health Survey (OSDUHS), conducted by the Centre for Addiction and Mental Health every two years, has surveyed adolescents in Ontario since 1977 concerning their past year use of alcohol, tobacco, and drugs. The survey uses a 2-stage cluster design (school, class) and, in 2011, included 9,288 students in grades 7 to 12 from 40 school boards, 181 schools, and 581 classes. The 2011 OSDUHS provides a unique opportunity to compare rates of adolescent drinking and driving before and after introduction of the 2010 zero-BAC legislation.

Results of the 2011 survey indicate that the rate of drinking and driving among adolescent drivers in grades 10-12 significantly decreased between 2009 (11.9%; 95% CI=10.0-14.2) and 2011 (7.0%; 95%CI=4.9-9.8). This may be an indication that the

(Continued on page 28)

As of August 3, 2010, drivers in Ontario aged 21 years and under must have a zero blood alcohol content (BAC), meaning that they cannot have consumed any alcohol before getting behind the wheel.



Results of the 2011 survey indicate that the rate of drinking and driving among adolescent drivers in grades 10-12 significantly decreased between 2009 and 2011.

(Continued from page 27)

zero-BAC legislation has had a positive effect on drinking and driving in Ontario. The findings that the percentage of adolescents drinking alcohol, and reporting driving after cannabis use, did not decline between 2009 and 2011 also adds support to this suggestion. Although further evaluation of the effectiveness of the Ontario legislation is needed, the results of the OSDUHS suggest that education campaigns and similar legislation addressing drugged-driving may prove beneficial in reducing the rate of driving after cannabis use among young people. The full OSDUHS 2011 report is available [here](#).



Christine Wickens
Centre for Addiction and Mental Health

Benzie, R. (2010, August 3). Alcohol ban for young drivers faces Charter challenge. Downloaded from www.thestar.com.

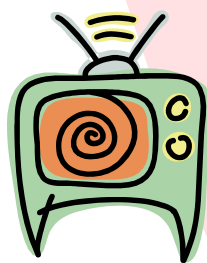
Dempsey, A. (2010, July 26). Zero-alcohol limit for drivers 21 and under. Downloaded from www.thestar.com.

Fumento, M. (1998, August). "Road rage" versus reality. *The Atlantic Online*. Retrieved June 23, 2001, from <http://www.theatlantic.com/issues/98aug/roadrage.htm>

MacDonald, N., Yanchar, N., & Hébert, P. C. (2007). What's killing and maiming Canada's youth? *Canadian Medical Association Journal*, 176(6), 737.

Paglia-Boak, A., Adlaf, E. M., & Mann, R. E. (2011). Drug use among Ontario students, 1977-2011: Detailed OSDUHS findings (CAMH Research Document Series No. 32). Toronto, ON: Centre for Addiction and Mental Health.

Is It Your Turn To Be The Designated Driver?



The Insurance Corporation of British Columbia (ICBC) recently launched a designated driver (DD) TV ad.

L'Insurance Corporation of British Columbia (ICBC) a récemment lancé une annonce publicitaire télévisée sur les conducteurs désignés. ICBC a mené des recherches sur l'opinion publique afin de s'assurer que le message de la conduite désignée était vraiment clair pour le public. La conduite désignée est considérée comme une responsabilité importante et partagée, et ce, dans le but de protéger les autres. Elle doit aussi être partagée d'un événement à l'autre.

The Insurance Corporation of British Columbia (ICBC) recently launched a designated driver (DD) TV ad. The ad was created in consultation with BC hospitality industry partners including: ABLE BC (Alliance of Beverage Licensees), BC & Canadian Restaurant & Foodservices Associations and Serving it Right.

During the research phase, ICBC conducted an online survey with 700 ICBC customers to gain insights to help inform the ad content, look and feel. Key survey findings

(Continued on page 29)

(Continued from page 28)

include:

- Near universal knowledge that a DD is someone who decides not to drink in order to drive others home safely.
- Designated driving is seen as an important and shared responsibility; it's about protecting others.
- It's not just one person's responsibility; it should be shared from event to event.
- Many felt that celebrating DDs or providing rewards isn't necessary. A number of panelists indicated that the motivation to protect others is enough incentive. If an incentive is provided, a small token is sufficient, free non-alcoholic drinks being the most popular choice.
- A large majority (86%) of those 34-54 have been DDs before
- Younger drivers (18-34) were less likely to have been a DD before (30%), opportunity exists among this group grow to grow DD participation.

With these research insights ICBC worked with Wasserman & Partners ad agency to develop the ad. We discussed the creative platform and scripts with the hospitality partners for their feedback prior to shooting the ad. They all agreed we were on the right track.

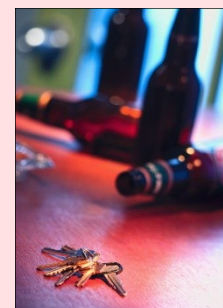
The ad aired across BC in all major markets including ethnic markets, as well as an online pre-roll for sports and entertainment programs targeted to 18-34 year-old males. It also aired in BC cinemas during the December holiday movie season. The ad was a hit with the hospitality industry partners! It debuted to very positive feedback in BC as well as receiving national profile in the Globe & Mail in Simon Houtp's Adhocracy column:



Still from ICBC's Designated Driver commercial

... For our part, we've found a worse seasonal affliction: designated driver ads that fib, making it look like being a DD is a lot of fun. Which is why we were so pleased to see the new DD spot sponsored by the

(Continued on page 30)



The ad aired across BC in all major markets including ethnic markets, as well as an online pre-roll for sports and entertainment programs targeted to 18-34 year-old males.

(Continued from page 29)

Insurance Corp. of BC <http://www.youtube.com/icbc> It shows the lonely reality of being a DD: silently indulging your friends as they get obnoxiously drunk, become too affectionate, break into noisy song in your car, and then pass out on the way home. (Huh: We just realized that's like working at an ad agency.)

The BC hospitality industry partners are working to remind servers to ask patrons if they have a DD; and looking at ways to encourage servers to offer DDs a small incentive such as free soft drinks. The ad will be measured for slogan recall and relevance in January 2012 once the campaign is completed.

ICBC was pleased to partner with the hospitality industry on this ad. It was a win-win for all those involved and helped gain better understanding for each of our roles in helping people to plan ahead to get home safely.

Elizabeth Heinz



Congratulations / félicitations

Congratulations to Margaret Parkhill, a long time CARSP Board member and our Treasurer, who with her husband Kris, welcomed Samantha Marie Poole into the world on December 26th, 2011. Margaret will be away on maternity leave until December 2012, but will be back on the Board in 2013. Guinevere Ngau, a colleague of Margaret's at HDR Corporation, has kindly agreed to step into the role of CARSP's Treasurer in Margaret's absence.



Samantha Marie Poole

Toutes nos félicitations à Margaret Parkhill, membre depuis longtemps du conseil d'administration et trésorière de l'ACPSPER, ainsi qu'à son mari Kris. Le 26 décembre 2011, Margaret a donné naissance à une petite fille prénommée Samantha Marie Poole. Elle sera en congé de maternité jusqu'en décembre 2012, mais sera de retour au conseil en 2013. En son absence, Guinevere Ngau, une collègue de Margaret à HDR Corporation a aimablement accepté de la remplacer à titre de trésorière de l'association.



2011 in Review

Message from the Past President of the Canadian Association of Road Safety Professionals (CARSP)

The end of 2011 also marked the end of my term as President of CARSP. I would be remiss not to take this opportunity to express how proud I am to have led this great organization these past two years.

Obviously, 2011 was a busy year. We revised the bylaws regulating the association to make it more current, and the changes made were adopted at the Annual General Meeting. Significant improvements were made to member services. All past

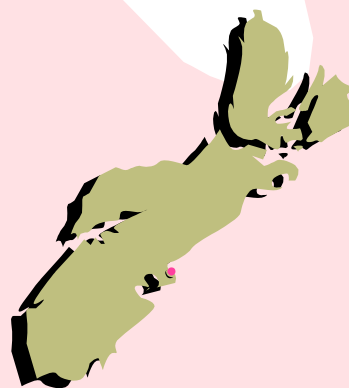


editions of the proceedings of the Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference are now available free of charge in the members-only section of the Web site. In addition, all information on various road safety scholarship programs and awards has been consolidated in a single list, which is also available on our Web site.

Also, four issues of The Safety Network were produced in 2011 thanks to the excellent work of our editor in chief, Jeff Suggett, and the collaboration of many editors and authors. This newsletter is a great way to stay current on recent research and the various programs and initiatives regarding road safety in Canada. Moreover, throughout the year our administrative assistant, Brenda Suggett, skilfully and professionally assured the production of the bimonthly Canadian Road Safety News Digest, which offers a compilation of traffic safety information from across Canada.

The 21st Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference was held in Halifax, Nova Scotia in May 2011. This edition conference was a success thanks to the excellent work of Dale Faulkner of the University of Dalhousie and his organizing committee team. The conference also provided an opportunity to mark the launch of the United Nations' Decade of Action for Road Safety 2011-2020, thus emphasizing our association's commitment to the achievement of road toll reduction objectives in Canada.

The Lifetime Achievement Award was presented to Alan German during the Annual General Meeting for his exceptional contribution to CARSP and road safety promotion in general.



I would be remiss not to take this opportunity to express how proud I am to have led this great organization these past two years.

(Continued on page 32)

I am pleased to announce that Mavis Johnson has begun a two-year term as President of CARSP and that she will be assisted by Brian Jonah, CARSP's new Vice-President. I wish them both the best of luck.



(Continued from page 31)



Several directors left the Board, either during the year or at the end of their term. They are Joseph Chan, Eric Hildebrand, Robert Tremblay, Ted Emmanuels, John Lefebvre and Dave Williams, and I wish to thank them all sincerely for their contribution to our association. In return, five new directors were welcomed on the Board, i.e. Andrew Davidson, Jennifer Kroeker-Hall, Guinevere Ngau, Ward Vanlaar and Jean Wilson.

Throughout my term as President, I was fortunate to have the support of colleagues with extensive experience on the Board of Directors and dedicated contributors. I am pleased to announce that Mavis Johnson has begun a two-year term as President of CARSP and that she will be assisted by Brian Jonah, CARSP's new Vice-President. I wish them both the best of luck. I am sure they can count on the commitment of all members.

Lyne Vézina
CARSP President for 2010-2011

Rétrospective de l'année 2011

Mot de la présidente sortante de l'Association canadienne des professionnels de la sécurité routière (ACPSER)

Avec la fin de l'année 2011, s'est terminé mon mandat en tant que présidente de l'ACPSER. Je m'en voudrais de ne pas profiter de l'occasion pour témoigner de la fierté que j'ai eue au cours des deux dernières années à diriger cette belle organisation qu'est notre association.

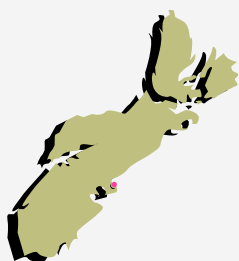
L'année 2011 a été encore une fois bien remplie. Nous avons révisé les règles qui régissent notre association afin de les rendre plus actuelles, et les changements apportés ont été adoptés lors de l'Assemblée générale annuelle des membres. Des améliorations significatives ont été apportées au niveau des services aux membres. Les actes de toutes les éditions passées de la Conférence canadienne multidisciplinaire sur la sécurité routière sont dorénavant disponibles gratuitement dans la section de notre site internet réservée aux membres. De plus, nous avons regroupé dans une même liste, aussi disponible sur notre site internet, les informations relatives aux différents programmes de bourse et aux différents prix décernés en sécurité routière.



(Continued on page 33)

(Continued from page 32)

Du côté des publications, quatre numéros du Bulletin Réseau Sécurité ont été produits en 2011 grâce à l'excellent travail de notre éditeur en chef Jeff Suggett et à la collaboration de nombreux rédacteurs et auteurs. Ce bulletin est une bonne façon de se tenir à jour au sujet des recherches récentes et des différents programmes et initiatives de sécurité routière au Canada. De plus, notre adjointe administrative, Brenda Suggett, a assuré avec doigté, tout au long de l'année, la production bimensuelle du Bulletin canadien sur la sécurité routière qui présente différentes nouvelles touchant la sécurité routière au Canada.



La 21^e édition de la Conférence canadienne multidisciplinaire sur la sécurité routière s'est tenue à Halifax, Nouvelle-Écosse, en mai 2011. Cette édition fut couronnée de succès grâce à l'excellent travail de Dale Faulkner de l'Université de Dalhousie et de son équipe du comité organisateur. Cette conférence a aussi été l'occasion de souligner le lancement de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 décrétée par l'Or-

ganisation des Nations Unies, signifiant ainsi l'engagement de notre association à contribuer à l'atteinte des objectifs de réduction du bilan routier au Canada.

Le « Prix d'excellence pour l'ensemble des réalisations » a été décerné à Alan German, au cours de l'Assemblée générale annuelle, pour sa contribution exceptionnelle à l'ACPSE et à la sécurité routière en général.

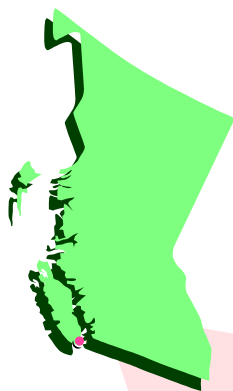
Quelques directeurs ont quitté le conseil d'administration, soit en cours d'année ou au terme de leur mandat. Il s'agit de Joseph Chan, Eric Hildebrand, Robert Tremblay, Ted Emmanuels, John Lefebvre et Dave Williams. Je tiens à les remercier très sincèrement pour la contribution qu'ils ont apportée à notre association. En contrepartie, nous avons accueilli cinq nouveaux directeurs au sein du conseil d'administration : Andrew Davidson, Jennifer Kroeker-Hall, Guinevere Ngau, Ward Vanlaar et Jean Wilson.

Tout au long de mon mandat de présidente, j'ai eu la chance de pouvoir compter sur des collègues de grande expérience au sein du conseil d'administration et sur des collaborateurs dévoués. Je suis heureuse de vous annoncer que Mavis Johnson a amorcé un terme de deux ans à titre de présidente de l'ACPSE et qu'elle sera secondée par Brian Jonah qui est le nouveau vice-président de l'ACPSE. Je leur souhaite la meilleure des chances et je suis certaine qu'ils pourront compter sur l'engagement de tous les membres.

Lyne Vézina
Présidente de l'ACPSE 2010-2011

Je suis heureuse de vous annoncer que Mavis Johnson a amorcé un terme de deux ans à titre de présidente de l'ACPSE et qu'elle sera secondée par Brian Jonah qui est le nouveau vice-président de l'ACPSE.

Jennifer specializes in enhancing road and public safety and security by providing expert advice and facilitating policy and program solutions to governments, associations and organizations.



Welcome New Board Members

*Jennifer Kroeker-Hall
Sirius Strategic Solutions
Victoria, BC*

After more than two decades of public service in B.C. and Alberta, Jennifer Kroeker-Hall started her own strategic management consulting company, Sirius Strategic Solutions. Following on her

work in driver licensing and road safety at ICBC, she specializes in enhancing road and public safety and security by providing expert advice and facilitating policy and program solutions to governments, associations and organizations.

Prior to starting her own consulting firm, Jennifer had a progressive career in the public sector and has a broad based understanding of government, having overseen policy, administrative and operational programs in the justice and road safety environments. Over more than 20 years, she has held senior management and executive positions with the Province of B.C. and ICBC. In her most recent positions, Jennifer worked both nationally and internationally, being recognized by the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA) for her outstanding contributions; receiving the Jennie Howie Government Member Award in 2006.

Jennifer has extensive volunteer and board experience having been elected to, and chaired, the Board of the Institute of Public Administration of Canada (IPAC, Victoria Regional Group), the Alumni Board of the School of Public Administration, Univer-



sity of Victoria, and the Greater Victoria Police Victims Services Board. She has also served on the IPAC National Board and the Greater Victoria Public Library Board, in addition to her volunteer commitments with the United Way and Santas Anonymous. Her skills and volunteer commitment are evidenced by her most recent role as Chair of the Organizing Committee for IPAC's national conference held in Victoria in 2011.

Jennifer holds both a Master of Arts in Criminology from Simon Fraser and a Master of Public Administration from the University of Victoria.

Après plus de 20 ans comme fonctionnaire en Colombie-Britannique et en Alberta, Jennifer Kroeker-Hall a ouvert sa propre firme de consultants en gestion stratégique, *Sirius Strategic Solutions*. En rapport avec son précédent travail lié à l'octroi de permis de conduire et à la sécurité routière à ICBC, elle s'est spécialisée dans l'avancement de la sécurité et

*Jennifer Kroeker-Hall
Sirius Strategic Solutions
Victoria, C.-B.*

(Continued on page 35)

(Continued from page 34)

la sûreté routières et publiques en offrant ses conseils d'expertise et en suggérant des solutions de politiques et programmes aux gouvernements, associations et organismes.

Avant d'ouvrir sa propre firme de consultants, Jennifer a gravi progressivement les échelons dans le secteur public; elle possède une bonne compréhension du gouvernement puisqu'elle a dirigé des programmes, administratifs, opérationnels et de politiques dans les secteurs de la justice et de la sécurité routière. Pendant plus de 20 ans, elle a occupé des postes de direction et de haute direction pour le gouvernement de la C.-B. ainsi qu'à ICBC. Dans le cadre de ses plus récentes fonctions, Jennifer a travaillé au niveau national et international; elle été reconnue pour sa contribution remarquable par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) qui lui a remis le prix *Jennie Howie Government Member Award* en 2006.

Jennifer a une vaste expérience comme bénévole et au sein de conseils d'administration, puisqu'elle a été élue et a présidé au conseil de l'Institut d'administration publique du Canada (IAPC, Groupe régional de Victoria), le *Alumni Board of the School of Public Administration, University of Victoria*, ainsi que le *Greater Victoria Police Victims Services Board*. Elle a aussi servi au Conseil national de l'IAPC et au *Greater Victoria Public Library Board*, en plus de son engagement en tant que bénévole avec Centraide ainsi qu'avec *Santas Anonymous*. Ses qualifications et son engagement sont mis en évidence par son plus récent rôle de présidente du comité d'organisation de la conférence nationale de l'IAPC tenue à Victoria en 2011.

Jennifer est titulaire de deux maîtrises, l'une en criminologie de *Simon Fraser University* et l'autre en administration publique de *l'University of Victoria*.

Ward Vanlaar
Traffic Injury Research Foundation
Ottawa, ON



Dr. Ward Vanlaar joined the Traffic Injury Research Foundation (TIRF) in 2005 and has served as the Vice President Research since 2010. Dr.

Vanlaar has M.A. degrees in statistics and criminology, and obtained his Ph.D. in transportation science from the Transportation Research Institute at Hasselt University in 2009.

From 1999 to 2005, Ward worked for the Behaviour and Policy Department of the Belgian Road Safety Institute and was Head of Research in that department from 2001 to 2005. When working in Belgium, he was involved in several European research projects, both as a researcher and coordinator. Ward's main fields of interest include traffic en-

(Continued on page 36)

Dr. Ward Vanlaar joined the Traffic Injury Research Foundation (TIRF) in 2005 and has served as the Vice President Research since 2010.

(Continued from page 35)

forcement, risky driving behaviour, statistics and methodology, data management and safety performance indicators.

After moving to Canada in 2005, Ward also taught statistics as a part-time professor at the University of Ottawa. He serves as an expert advisor for the European Transport Safety Council (ETSC) and a board member of the Association of Transportation Safety Information Professionals (ATSIP). Ward is an editorial board member of the Journal of Safety Research, a member of the International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS) and a member of the American Probation and Parole Association (APPA).

Ward Vanlaar

**Fondation de la recherche sur les blessures de la route
(TIRF)
Ottawa, ON**

Dr. Ward Vanlaar s'est joint à la Fondation de la recherche sur les blessures de la route (TIRF) en 2005, organisme où il est vice-président à la recherche depuis 2010. Dr. Vanlaar est titulaire de maîtrises en statistiques et en criminologie, et il a obtenu un doctorat en sciences du transport du Transportation Research Institute de Hasselt University en 2009.

De 1999 à 2005, Ward a travaillé au sein du Département Comportement des Usagers et Support Politique à l'Institut Belge pour la Sécurité Routière et il a dirigé ce département de 2001 à 2005. Alors qu'il travaillait en Belgique, il était impliqué

dans plusieurs projets de recherche européens, dans le rôle de chercheur et de coordonnateur. Les principaux champs d'intérêts de Ward sont la surveillance/mise en application de la réglementation routière, les comportements à risque en conduite automobile, les statistiques et la méthodologie, la gestion de données et les indicateurs de performance de sécurité.

Après s'être établi au Canada en 2005, Ward a aussi enseigné les statistiques à temps partiel à l'Université d'Ottawa. Il agit à titre de conseiller expert pour le European Transport Safety Council (ETSC) et il est membre du conseil d'administration de l'Association of Transportation Safety Information Professionals (ATSIP). Ward est membre du comité de rédaction du Journal of Safety Research, membre du International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS) et membre de l'American Probation and Parole Association (APPA).



Dr. Ward Vanlaar s'est joint à Fondation de la recherche sur les blessures de la route (TIRF) en 2005 où il est Vice-président à la recherche depuis 2010.

Jean Wilson Safety Metrics West North Saanich, BC

Dr. Jean Wilson has 30 years of experience in road safety – a career that began in 1982 when she joined the Road Safety Directorate of Transport Canada. She spent 11 years in Ottawa and served as Chief, Road Users before moving to the west coast in 1993 to become Director, Research

& Evaluation of the former BC Motor Vehicle Branch.

In 1996, she transferred to the Insurance Corporation of British Columbia (ICBC), where she spent 14 years leading a team of researchers, statisticians and data analysts and managing road safety research and evaluation projects, in addition to managing the statistical reporting from the provincial police collision database.

In 2010, following her retirement from ICBC, Jean embarked on an independent consulting career. She is currently the Director of Safety Metrics West.

Jean also represented BC on the Standing Committee for Road Safety Research and Policies of the Canadian Council of Motor Vehicle Administrators (CCMTA) from



2000-2009, including a two-year term as committee chair. She served on a number of the committee task forces and working groups including those focused on Road Safety Vision 2010, impaired driving, fatigue, distraction, speed and intersection safety, national collision data and research.

Jean obtained her Ph.D. in experimental psychology from the University of Toronto. Her primary research interests include program evaluation, alcohol, drugs and driving, young drivers, road user attitudes and behaviour, driver distraction, occupant restraint use and pedestrians.

In 2010, following her retirement from ICBC, Jean embarked on an independent consulting career. She is currently the Director of Safety Metrics West.



Dr. Jean Wilson a 30 ans d'expérience en sécurité routière; sa carrière a commencé en 1982 quand elle s'est jointe à la Direction de la Sécurité routière de Transports Canada. Elle a passé 11 ans à Ottawa où elle a été chef, usagers des routes avant de déménager sur la côte ouest en 1993 pour devenir directrice, recherche et évaluation de l'ancien BC Motor Vehicle Branch du gouvernement de la Colombie-Britannique.

Jean Wilson Safety Metrics West North Saanich, C.-B.

En 1996, elle s'est jointe à l'*Insurance Corporation of British Columbia* (ICBC). Elle y a passé 14 ans, y a dirigé une équipe de chercheurs, statisticiens et analystes de données et y a coordonné la recherche en sécurité routière ainsi que des projets

(Continued on page 38)

En 2010, après avoir pris sa retraite de ICBC, Jean a débuté une carrière de consultante indépendante. Elle est actuellement Directrice de Safety Metrics West.



(Continued from page 37)

d'évaluation, en plus de gérer les rapports statistiques de la base de données sur les collisions de la police provinciale.

En 2010, après avoir pris sa retraite de ICBC, Jean a débuté une carrière de consultante indépendante. Elle est actuellement directrice de *Safety Metrics West*.

Jean a de plus représenté la C.-B. sur le Comité permanent sur la sécurité routière — recherche et politiques du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) de 2000 à 2009, incluant un terme de deux ans comme présidente du comité. Elle a fait partie de plusieurs comités et groupes de travail, incluant ceux portant sur la Vision sécurité routière 2010, la conduite avec les facultés affaiblies, la fatigue, la distraction, la vitesse et la sécurité aux intersections, les données nationales sur les collisions et la recherche.

Jean a obtenu son doctorat en psychologie expérimentale à l'University of Toronto. Ses intérêts de recherche principaux incluent l'évaluation des programmes, l'alcool, les drogues et la conduite automobile, les jeunes conducteurs, les attitudes et comportements des usagers de la route, l'utilisation des systèmes de retenue des occupants des véhicules et les piétons.

Andrew Davidson
Ontario Ministry of Transportation
Toronto, ON

Andrew Davidson is the manager of the Road Safety Marketing Office (RSMO) for the Ontario Ministry of Transportation (MTO).

Since joining the MTO in 1994, Andrew has worked predominantly in marketing and the promotion of road safety. He has been with RSMO since 2000 and became manager of the unit in 2010. Over his tenure with RSMO, Andrew has worked



closely with his research and policy counterparts within the ministry as well as numerous external partners to develop innovative campaigns addressing a broad range of road safety issues including: impaired, aggressive, distracted and drowsy driving, novice/young drivers and seatbelts. Andrew's initiatives have earned the MTO numerous marketing awards including an International Public Awareness and Consumer Education Award from the American Association of Motor Vehicle Administrators for the iDRIVE ROAD STORIES youth road safety program.

(Continued on page 39)

(Continued from page 38)

Andrew is well versed in Social Marketing and Social Norms Marketing and has applied both to the promotion of road safety in Ontario. His success is built upon a foundation of partnerships with national, provincial and local road safety organizations with which he has jointly developed many road safety programs on issues of mutual concern.

Andrew holds a Bachelor of Environmental Studies from the University of Waterloo and has worked in a planning and research capacity on a range of issues including freight movement, community transportation, public transit and school board planning.

*Andrew Davidson
est Chef du Bu-
reau de la promo-
tion de la sécurité
routière (BPSR)
du Ministère des
Transports de
l'Ontario (MTO).*

Andrew Davidson
Ministère des Transports de
l'Ontario
Toronto, ON

Andrew Davidson est Chef du Bureau de la promotion de la sécurité routière (BPSR) du Ministère des Transports de l'Ontario (MTO).

Depuis qu'il s'est joint au MTO en 1994, les travaux d'Andrew ont

surtout porté sur le marketing et la promotion de la sécurité routière. Il est avec le BPSR depuis 2000 et en est devenu le chef en 2010. Dans le cadre de son mandat au BPSR, Andrew a travaillé de près avec ses collègues chercheurs et experts en politiques du MTO de même qu'avec de nombreux partenaires externes afin de développer des campagnes innovantes qui couvrent un large éventail de thèmes en sécurité routière incluant : la conduite avec les facultés affaiblies, la conduite agressive, la distraction et la fatigue au volant, les jeunes/nouveaux conducteurs et les ceintures de sécurité. Les initiatives d'Andrew ont valu au MTO de nombreux prix de marketing, incluant un International Public Awareness and Consumer Education Award de la part du American Association of Motor Vehicle Administrators pour le programme de sécurité routière pour les jeunes *iDRIVE SUR LA ROUTE*.

Andrew connaît très bien le marketing social et les marketings de normes sociales et il les a mis en application pour la promotion de la sécurité routière en Ontario. Son succès est bâti sur un partenariat fort avec les organismes de sécurité routière nationaux, provinciaux et locaux avec lesquels il a développé conjointement de nombreux programmes de sécurité routière sur des thèmes pour lesquels ils ont une préoccupation partagée.

Andrew est titulaire d'un baccalauréat en études environnementales de l'University of Waterloo et il a travaillé à la planification et à la recherche sur diverses questions telles le transport de fret, le transport communautaire, le transport public et la planification pour les commissions scolaires.



Bits • and • Bytes

CARSP members have the ability to download papers published in the proceedings of past Canadian Multidisciplinary Road Safety Conferences at no charge, and to purchase copies of CD's of any of the conference proceedings at a 50% discount over the non-member price.

To take advantage of this particular membership benefit, simply log on to the members-only area of the web site from the home page (<http://www.carsp.ca>) and scroll down to the CMRSC listings' section:



Proceedings of the Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference

The individual papers published in the proceedings of all of the Canadian Multidisciplinary Road Safety Conferences are now available exclusively to CARSP members for downloading as PDF files: **NEW!**

- [21st Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [20th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [19th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [18th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [17th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [16th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [15th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [14th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [13th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [12th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [11th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [10th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [9th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [8th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [7th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [6th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [5th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [4th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [3rd Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [2nd Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)
- [1st Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference](#)

Purchase Entire Proceedings at a Discount !

The entire proceedings of all of the above-noted conferences may also be purchased on CD-ROM. CARSP members receive a 50% discount on the regular prices for non-members. [See our CMRSC shopping cart for full details.](#)

Recent Publications



CARSP members have recently published the following papers:

Colantonio A, Moldofsky B, Escobar M, Vernich L, Chipman M and McLellan B; Using Geographical Information Systems Mapping to Identify Areas Presenting High Risk for Traumatic Brain Injury; *Emerg. Themes Epidemiol.*; Vol. 8 No. 7; 2011

Desapriya E, Giulia S, Subzwari S, Peiris DC, Turcotte K, Pike I, Sasges D and Hewapathirane DS; Does Obesity Increase the Risk of Injury or Mortality in Motor Vehicle Crashes? A Systematic Review and Meta-Analysis; *Asia Pac. J. Public Health*; ePub(ePub): ePub; December, 2011

Douglas C, Fildes B and Gibson T; Modeling occupants in far-side impacts; *Traffic Injury Prev.*; Vol. 12 No. 5; pp. 508-517; 2011

Mann B, Desapriya E, Fujiwara T and Pike I; Is Blood Alcohol Level a Good Predictor for Injury Severity Outcomes in Motor Vehicle Crash Victims?; *Emerg. Med. Int.*; (ePub): 616323; May 25, 2011

Marcoux KD, Robertson RD and Vanlaar WGM; Road Safety Monitor 2010: Youth Drinking and Driving; *TIRF Road Saf. Mon.*; pp. 1-21; 2011

Robertson RD, Marcoux KD, Vanlaar WGM and Pontone AM; Road Safety Monitor 2010: Distracted Driving; *TIRF Road Saf. Mon.*; pp. 1-42; 2011

Savolainen PT, Mannering FL, Lord D and Quddus MA; The statistical analysis of highway crash-injury severities: A review and assessment of methodological alternatives; *Accid. Anal. Prev.*; Vol. 43 No. 5; pp. 1666-1676; May, 2011

Siegmund GP; What Occupant Kinematics and Neuromuscular Responses Tell Us About Whiplash Injury; *Spine*; ePub(ePub): ePub; 2011

Stockwell T, Butt P, Beirness D, Gliksman L and Paradis C; The basis for Canada's new low-risk drinking guidelines: A relative risk approach to estimating hazardous levels and patterns of alcohol use; *Drug Alcohol Rev.*; ePub(ePub): ePub; September 29, 2011

Stoduto G, Mann RE, Ialomiteanu A, Wickens CM and Brands B; Examining the link between collision involvement and cocaine use; *Drug Alcohol Depend.*; ePub(ePub): ePub; November, 2011

(Continued on page 42)



(Continued from page 41)

Vingilis E, Smart RG, Mann RE, Paglia-Boak A, Stoduto G and Adlaf EM; Prevalence and correlates of street racing among Ontario high school students; Traffic Injury Prev; Vol. 12 No. 5; pp. 443-450; October, 2011

Wickens CM, Wiesenthal DL, Flora DB and Flett GL; Understanding driver anger and aggression: Attributional theory in the driving environment; J. Exp. Psychol. Appl.; ePub(ePub): ePub; October 10, 2011

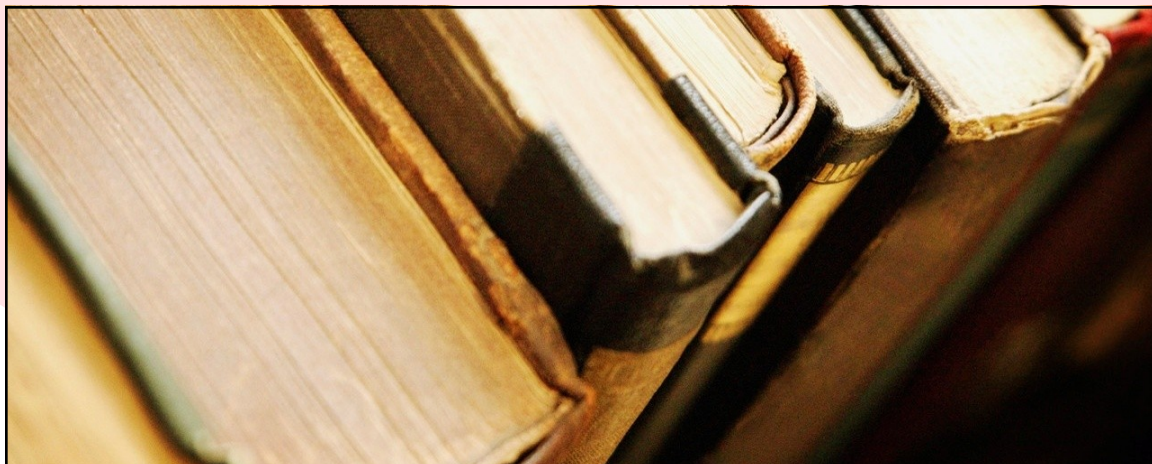
Yoganandan N, Fitzharris M, Pintar FA, Stemper BD, Rinaldi J, Maiman DJ and Fildes BN; Demographics, velocity distributions, and impact type as predictors of AIS 4+ head injuries in motor vehicle crashes; Ann. Adv. Automot. Med.; Vol. 55; pp. 267-280; 2011

Young KL, Rudin-Brown CM, Lenne MG and Williamson AR; The implications of cross-regional differences for the design of In-vehicle Information Systems: A comparison of Australian and Chinese drivers; Appl. Ergon.; ePub(ePub): ePub; In Press, Corrected Proof; September 25, 2011

Did you know that, as a member of CARSP, your recent publications (e.g. scientific paper, safety article, or book/excerpt) can be highlighted on our web site? Just send the details of your recent publications to carspnews@magma.ca. We will do the rest!



Saviez-vous qu'en tant que membre de l'ACPSE, vos articles publiés récemment peuvent être communiqués aux autres membres (et au public en général) par l'entremise de notre site web? Pour nous envoyer des informations, vous n'avez qu'à écrire à carspnews@magma.ca.



Mark your calendars!

If you are concerned with traffic safety, June 10 - 13, 2012 promises to be an inspiring and educational time. Join the Canadian Association of Road Safety Professionals, Alberta Transportation and the Alberta Occupant Restraint Program as they host the 22nd Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference.

To be held in Banff, Alberta in the majestic Rocky Mountains, this conference will bring together stakeholders in road and vehicle safety to facilitate exchange between disciplines and to promote strategies that will improve road safety.

The theme this year is *Safe roads for everyone - Coming together from all directions* to emphasize the importance of sharing strategies that work in a variety of geographic areas and across all demographic groups in order to fully realize safe roads in Canada.

Details of the conference registration fees and our on-line registration system are now available at www.cmrsc.ca.



Town of Banff, Alberta

Marquez vos calendriers!

Si vous vous sentez concernés par la sécurité routière, la période du 10 au 13 juin 2012 promet d'être à la fois inspirante et éducative. Joignez-vous à l'Association canadienne des professionnels de la sécurité routière, Alberta Transportation et Alberta Occupant Restraint Program alors qu'ils seront hôtes de la 22ème Conférence canadienne multidisciplinaire en sécurité routière.

La conférence se tiendra à Banff, en Alberta, dans les majestueuses montagnes Rocheuses, et réunira les intervenants en sécurité routière et sécurité des véhicules afin de favoriser les échanges entre les différentes disciplines et promouvoir les stratégies pour l'amélioration de la sécurité routière.

Le thème de cette année est *La sécurité routière pour tous - un rassemblement provenant de toutes les directions* pour démontrer l'importance de partager les stratégies qui sont efficaces à travers le pays et pour tous les groupes démographiques, et ce afin d'obtenir des routes sécuritaires partout au Canada.

Les détails des frais d'inscription à la conférence et de notre système de réservation en ligne sont maintenant disponibles à www.cmrsc.ca.

The theme this year is Safe roads for everyone - Coming together from all directions .

Acknowledgements

This issue of The Safety Network was produced through the contributions of the following individuals:

Editorial Board

Nancy Bergeron—Transport Canada, Ottawa, ON

Mary Chipman —University of Toronto, Toronto, ON

Josée Dumont —CIMA+, Burlington, ON

Harold Faw—Trinity Western University, Langley, BC

Alan German —Road Safety Research, Ottawa, ON

Elizabeth Heinz — Insurance Corporation of British Columbia,
Nanaimo, BC

Pierre-Olivier Sénéchal — Société de l'assurance automobile du
Québec, Québec, QC

Jeff Suggett — Associated Engineering, St. Catharines, ON

Javier Zamora—LanammeUCR, University of Costa Rica, Costa Rica

Guest Contributors

Doug Beirness— Canadian Centre on Substance Abuse, Ottawa, ON

Sarah Blades—Canadian Road Safety Youth Committee, Halifax, NS

Paul Boase— Transport Canada, Ottawa, ON

Brian Jonah—Canadian Council of Motor Transport Administrators,
Ottawa

Jean-Marie De Koninck— Operation Red Nose, Quebec City, QC

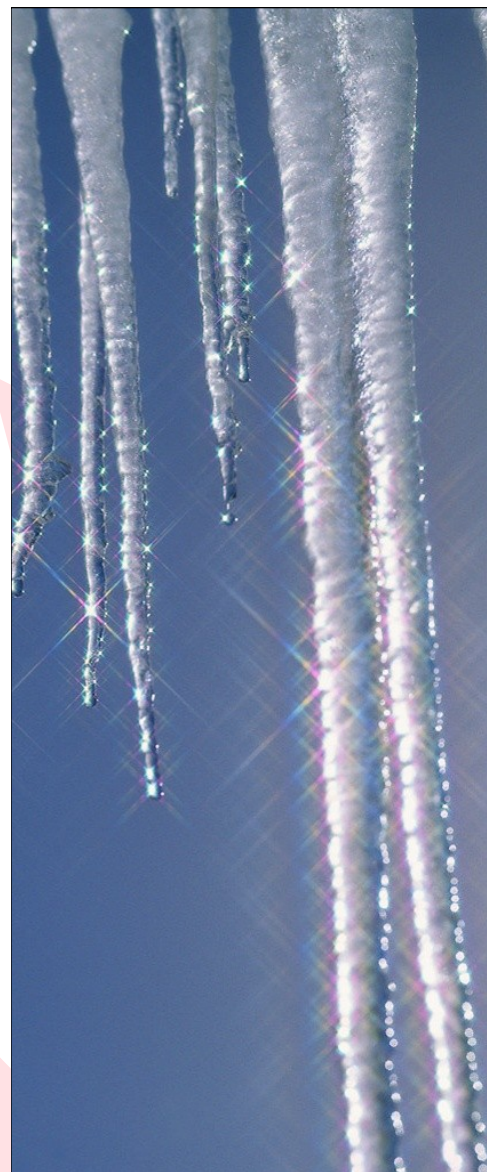
Anne Leonard, Arrive Alive, Toronto, ON

Andrew Murie— MADD Canada, Oakville, ON

Robyn Robertson—Traffic Injury Research Foundation, Ottawa, ON

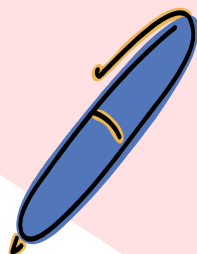
Lyne Vézina— Société de l'assurance automobile du Québec, Que-
bec City, QC

Christine Wickens— Centre for Addiction and Mental Health, To-
ronto, ON



Next issue

The theme of the next issue of the Safety Network will be mature drivers. If you have any articles of interest on this topic, please forward them to Jeff Suggett (info@carsp.ca) by April 23rd, 2012. Articles should be between 300 – 500 words and accompanying pictures/graphics are encouraged.



Prochain numéro

La prochaine édition du Réseau-Sécurité portera sur les conducteurs âgés. Si vous avez un article sur le sujet ou êtes intéressés à en écrire un, vous êtes invités à envoyer vos contributions à Jeff Suggett (info@carsp.ca) avant le 23 avril 2012. Les articles devraient avoir entre 300 et 500 mots, et des photos ou graphiques les accompagnant sont les bienvenus.