



Paris, le 21 mai 2002

## Quels impacts d'une consommation de stupéfiants dans les accidents de la route ?

Aujourd'hui, les effets des stupéfiants sur la conduite automobile sont mal connus.

Si les études réalisées en laboratoire mettent en évidence une capacité de conduite altérée par la consommation de substances psychoactives, aucune étude épidémiologique en situation réelle de conduite n'a démontré l'implication des stupéfiants dans la survenue d'accidents de la route même.

Ceci peut s'expliquer par des problèmes méthodologiques (difficulté de mesurer l'effet de la drogue en situation réelle) ou par l'adaptation du comportement de ceux qui consomment des substances psychoactives (moindre prise de risque).

***Les tests effectués en condition expérimentale indiquent une capacité de conduite altérée par la consommation de substances psychoactives...***

Toutes les études réalisées en laboratoire mettent en évidence un comportement de conduite altéré par la consommation de substances psychoactives.

La consommation de cannabis provoque des effets incompatibles avec la conduite d'un véhicule : ralentissement des réflexes, modification de la perception et de l'attention, somnolence... Les effets de la consommation semblent varier suivant les usagers, mais certaines situations restent dangereuses quel que soit le conducteur : les situations d'urgence, les cas de conduite prolongée monotone et les cas de prise concomitante de cannabis et d'alcool.

La consommation d'opiacés provoque une perte de l'attention, des réflexes, de la réalité et de la conscience du danger et des obstacles.

La consommation de cocaïne induit une surestimation des capacités du conducteur, de même que les amphétamines qui entraînent une prise de risque accrue.

La consommation de médicaments psychotropes entraîne, au delà de leurs propriétés sédatives, une réduction de la vigilance et une mauvaise coordination motrice. Leur association avec l'alcool se révèle particulièrement dangereuse pour la conduite automobile.

***Mais en situation réelle de conduite, les risques d'une consommation de stupéfiants ne sont pas scientifiquement documentés***

En situation réelle, seules les études épidémiologiques réalisées sur un échantillon de conducteurs permettent de mesurer les dangers de ces consommations sur la conduite.

Aujourd'hui, la plupart des études disponibles indiquent seulement le pourcentage de conducteurs dépistés positifs à un produit stupéfiant impliqués dans des accidents. Pour le cannabis, ce pourcentage varie entre 6 et 16 % en France et entre 5 et 16 % en Europe. Pour les autres stupéfiants, le dépistage positif varie en France de 5 à 10 % pour les opiacés, et est de l'ordre de 2 % pour les amphétamines et la cocaïne. Ces études ne permettent pas d'aller au delà, c'est-à-dire de prouver de lien causal entre une consommation de produits et la survenue d'un accident de la route. Cela tient essentiellement à la difficulté de constituer un groupe

témoin qui, dans toutes ces études, est absent ou mal défini, mais également aux difficultés d'interprétation des doses de stupéfiants retrouvées chez les conducteurs par rapport aux effets réels de ces produits.

Pour le rôle du cannabis dans la survenue d'accident de la route, l'expertise collective de l'INSERM (publiée en novembre 2001), qui avait pour but de faire la synthèse des connaissances internationales en la matière, a conclu «*qu'aucune étude n'est parvenue à démontrer que la consommation de cannabis seule augmente le risque d'être responsable d'un accident corporel ou mortel grave*»<sup>1</sup>.

### ***De la nécessité d'une étude épidémiologique***

C'est donc pour cela que depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2001 et pendant deux ans, tous les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la route sont soumis à la recherche de stupéfiants, en plus de l'alcool, dans le cadre de la loi Gayssot du 18 juin 1999. Les résultats de ces analyses et des circonstances de l'accident font l'objet d'une importante étude épidémiologique dont les conclusions sont attendues fin 2004. Ce délai est nécessaire pour le recueil d'un nombre suffisant de cas (10-12 000 accidents attendus) et leur analyse accidentologique et épidémiologique.

### ***Pour les stupéfiants, contrairement à l'alcool, la relation dose-effet n'est pas documentée***

En effet, pendant une cinquantaine d'années, le développement des recherches sur l'alcool a permis d'aboutir à la connaissance d'une relation entre le niveau d'imprégnation alcoolique et le risque de provoquer un accident.

- À 0,50 g/l, le risque de provoquer un accident mortel est multiplié par un facteur proche de 2,
- au-delà de 0,8 g/l, par un facteur proche de 10,
- et par plus de 100 au-delà de 2g /l.

Ces résultats correspondent à des situations de conduite réelles. Ils contredisent la thèse souvent avancée que ceux qui boivent, « font plus attention ». Ils ont conduit notamment à fixer les seuils légaux d'alcoolémie au-delà desquels le conducteur relève soit d'une contravention, soit d'un délit.

A l'heure actuelle, on ne connaît pas la relation entre la quantité de cannabis consommée et la dose retrouvée dans le sang. On sait simplement qu'une forte concentration de cannabis dans le sang témoigne d'une consommation récente et ou régulière. De plus, il est aujourd'hui toujours impossible de connaître les effets produits par une concentration donnée de cannabis dans le sang. La relation dose-effet, pour le cannabis, n'est donc pas encore établie comme c'est le cas pour l'alcool.

Cette absence de connaissance ne permet donc pas la définition de « seuils » au-delà desquels la consommation de cannabis sera considérée comme dangereuse pour la conduite d'un véhicule, et pouvant relever de sanctions spécifiques, comme c'est le cas pour l'alcool.

### ***Contrairement à l'alcool, il n'existe pas de tests fiables et utilisables pour un dépistage généralisé des stupéfiants***

En effet aujourd'hui l'unique méthode fiable implique un prélèvement urinaire et une prise de sang. Le premier révèle la présence de stupéfiants mais pour une consommation qui toutefois peut être ancienne. La seconde permet, elle, de repérer les consommations récentes. Bien évidemment ces deux techniques ne peuvent se pratiquer au bord des routes.

Le dépistage salivaire, solution alternative sur laquelle repose de nouveaux espoirs, n'est pas encore validé car les concentrations de stupéfiants dans la salive sont plus faibles et restent moins longtemps que dans les urines. Les appareils de dépistage doivent donc être plus sensibles aux faibles concentrations.

De fait, il n'existe actuellement aucun test facile et témoignant d'une consommation récente pouvant être pratiqué sur le bord des routes.

**Contacts Presse :** ***OFDT : Julie-Emilie Adès / 01 53 20 95 16***

***MILDT : Patrick Chanson / 01 44 63 20 57***

***DSCR : Siham Fahmi-Friedericks / 01 40 81 80 33***

---

<sup>1</sup> Depuis cette expertise, les premiers résultats d'une étude multicentrique réalisée en France ont été publiés. Ils montrent une relation positive entre drogue et accident de la route. Dans l'attente du rapport d'enquête, il n'est pas possible de déterminer l'importance de ces résultats au regard des conclusions avancées dans l'expertise collective de l'INSERM.