

Cannabis, alcool et conduite automobile : priorité aux données

En France, l'alcool est un des premiers facteurs d'accidents de la route. On estime à 1 455 le nombre de morts évitables, sur les 5 232 tués sur la route en 2004 en France métropolitaine, si tous les conducteurs avaient eu une alcoolémie inférieure au taux légal (1). L'effet de l'alcool est dose-dépendant : à 0,7 g/l d'alcool dans le sang, le risque d'accident mortel est multiplié par 5 ; à 0,8 g/l, par 10 ; à 1,2 g/l, par 35 ; à 2,0 g/l, par 80 (2).

Les sanctions encourues dépendent aussi de la dose : amende forfaitaire et perte de 6 points de permis de conduire entre 0,5 g/l et 0,8 g/l d'alcool dans le sang (3) ; 2 ans d'emprisonnement et 4 500 euros d'amende au-delà de 0,8 g/l dans le sang (4) ; dans les deux cas, suspension éventuelle de permis de conduire. Pour les conducteurs de transports en commun, le seuil des sanctions est nettement plus bas, à 0,2 g/l au lieu de 0,5 g/l. Les peines sont aggravées en cas de consommation concomitante de substances classées comme "stupéfiants" : 3 ans d'emprisonnement encourus, et 9 000 euros d'amende (5) ; ainsi qu'en cas d'accidents corporels et mortels (6).

"Stupéfiants" : tolérance légale zéro. Depuis une loi du 3 février 2003, la conduite sous l'influence de substances classées comme "stupéfiants" (cannabis, cocaïne, opiacés, amphétaminiques) est un délit spécifique, uniformément puni de 2 ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende, quel que soit le taux sanguin de la substance en cause (5).

Lors du vote de la loi, les partisans d'une "tolérance zéro" l'ont emporté, au motif qu'il s'agit de substances illicites, qu'il n'était « plus possible d'attendre de nouvelles enquêtes, de nouvelles statistiques pour agir » ; qu'il est

« normal de sanctionner spécifiquement la conduite sous l'influence du cannabis » (...); tout en considérant que « s'il devait résulter des enquêtes en cours que certaines substances classées comme stupéfiants n'ont d'influence sur la conduite que lorsqu'elles sont consommées à haute dose, il serait alors possible de prévoir des seuils comme le législateur l'a fait dans le passé pour l'alcool » (7).

Les partisans de fonder la législation sur des données épidémiologiques probantes estimaient que « faute d'être en mesure de fixer des seuils [au-delà desquels il est dangereux de conduire], comme pour la conduite sous l'emprise de l'alcool, des incertitudes subsisteront » (8) ; et que ce n'était pas la classification (licite ou illicite) qui compte, mais l'utilisation des substances en cause. Claude Got, accidentologue, a mis en garde vis-à-vis du fait qu'on allait « sanctionner pour de faibles doses et pour un risque qui n'est pas prouvé scientifiquement » (8).

Cannabis : présent dans 7 % des accidents mortels. Les principaux résultats de l'étude française "Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière" (SAM) ont été publiés en décembre 2005 (9,10). Cette étude a été réalisée d'octobre 2001 à fin septembre 2003 par l'Institut national de la recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets) et l'Observatoire français des drogues et toxicomanies (OFDT).

L'étude a porté sur 9 772 conducteurs (6 766 responsables et 3 006 non-responsables d'un accident) impliqués dans 6 482 accidents mortels (9). Parmi les 9 772 conducteurs, 2 096 (21,4 %) étaient positifs pour l'alcool, 833 pour les "stupéfiants" (8,5 %), dont 681 (7,0 %) au cannabis (dosage considéré comme positif pour le cannabis à partir de 1 ng de té-



tétrahydrocannabinol par ml de sang) ; 285 avaient consommé alcool+cannabis. Les chiffres parmi les conducteurs non responsables impliqués dans un accident corporel léger ont été estimés à environ 2,8 % pour le cannabis et 2,7 % pour l'alcool. Le cannabis, les amphétaminiques, la *cocaïne* et l'alcool se sont révélés liés de façon statistiquement significative à une augmentation du risque d'être responsable d'un accident mortel. Les effectifs des conducteurs sous amphétaminique, *cocaïne* ou opiacé étaient trop faibles pour déterminer le risque surajouté lié à ces substances.

Risque mortel doublé sous cannabis. Après ajustement sur les autres facteurs, les conducteurs sous cannabis ont été environ 1,8 fois plus souvent responsables d'un accident mortel que les autres conducteurs, la fréquence augmentant avec le taux de *tétrahydrocannabinol* dans le sang : 1,5 fois plus fréquente en dessous de 2 ng/ml de *tétrahydrocannabinol* dans le sang ; 2,1 fois plus fréquent au-dessus de 3 ng/ml (9).

Les auteurs ont estimé qu'environ 2,5 % des décès dus à des accidents de la route étaient directement attribuables au cannabis.

Risque mortel fortement augmenté sous alcool, même en dessous du seuil légal. Après ajustement sur les autres facteurs, les conducteurs sous influence de l'alcool, quel que soit le taux, ont été environ 8,5 fois plus souvent responsables d'un accident mortel que les conducteurs qui n'étaient sous l'influence ni de l'alcool ni du cannabis. La fréquence a augmenté fortement avec l'alcoolémie : environ 6,3 fois entre 0,5 g/l et 0,8 g/l d'alcool dans le sang ; 39,6 fois pour un taux supérieur à 2g/l. Mais conduire avec une alcoolémie non nulle, même inférieure au seuil légal de 0,5 g/l, multiplie déjà par 2,7 environ la probabilité d'être responsable d'un accident mortel (9).

Selon l'estimation des auteurs, environ 28,6 % des accidents mortels semblent attribuables à l'alcool quel que soit le taux d'alcoolémie ; en particulier environ 3,4 % des accidents mortels semblent attribuables à l'alcool avec une alcoolémie inférieure au seuil légal de 0,5 g/l. Cannabis et alcool cumulent leurs effets : la probabilité d'être responsable d'un accident mortel chez les conducteurs à la fois positifs pour le cannabis et l'alcool a été multipliée par 14 (9).

En pratique : ni cannabis ni alcool au volant. Déconseiller la conduite sous l'effet du cannabis repose désormais sur des données probantes, non polluées par les controverses idéologiques autour du cannabis. La dose de cannabis absorbée après avoir fumé un "joint" est variable, mais le *tétrahydrocannabinol* est généralement détectable dans le sang pendant environ 5 heures après une prise unique (9).

Pour ce qui est de l'alcoolémie, « la majorité des pays européens ont fait le choix de 0,50 g/l comme seuil limite

correspondant à environ deux fois le risque de provoquer un accident par rapport à des personnes ayant une alcoolémie nulle. La Grande-Bretagne et l'Irlande ont conservé un seuil de 0,80 g/l (risque relatif proche de 4), mais la Suède est au seuil de 0,20 g/l, c'est-à-dire au niveau de l'absence de risque mesurable » (11).

En France, c'est le seuil de 0,2 g/l, c'est-à-dire d'absence de risque mesurable, qui a été choisi légalement pour les conducteurs de transports en commun. En termes d'enjeux de sécurité routière, il serait logique de s'en tenir aux faits, et de généraliser ce seuil à tous les conducteurs.

L'abaissement du seuil d'alcoolémie aurait pour autre avantage de rééquilibrer le niveau de sanction avec le niveau de risque et de ne pas tolérer pour l'alcool ce que l'on n'accepte pas du cannabis. Il y a actuellement plus de morts attribuables à l'alcool avec des taux au niveau de la contravention ou au-dessous du seuil légal que de morts attribuables au cannabis.

La revue Prescrire

.....
Extraits de la veille documentaire Prescrire.

- 1- Sécurité routière "Le bilan de l'accidentologie de l'année 2004. Synthèse générale de l'année 2004". Site internet <http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr> consulté le 29 janvier 2006 (sortie papier disponible : 5 pages).
- 2- Prescrire Rédaction "Dépistage des stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans un accident mortel" *Rev Prescrire* 2002 ; **22** (232) : 701-702.
- 3- "Article R.234-1 du Code de la route". Site internet www.legifrance.gouv.fr consulté le 29 janvier 2006 (sortie papier disponible : 1 page).
- 4- "Articles L.234-1 à L.234-14 du Code de la route". Site internet www.legifrance.gouv.fr consulté le 29 janvier 2006 (sortie papier disponible : 5 pages).
- 5- "Loi n° 2003-87 du 3 février 2003 relative à la conduite sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants" *Journal Officiel* du 4 février 2003 : 2103-2104.
- 6- "Loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière" *Journal Officiel* du 13 juin 2003 : 9943-9955.
- 7- Lanier L "Rapport fait au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la conduite sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants". Sénat 11 décembre 2002 : 77 pages. Site internet www.senat.fr consulté le 29 janvier 2006 (sortie papier disponible : 77 pages).
- 8- Assemblée nationale "Compte rendu intégral des séances du jeudi 23 janvier 2003" *Journal Officiel - Débats parlementaires* du 24 janvier 2003 : 438-439.
- 9- Observatoire français des drogues et toxicomanies "Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière. Synthèse des principaux résultats" 2 décembre 2005 : 39 pages. Site internet www.ofdt.fr consulté le 29 janvier 2006 (sortie papier disponible : 39 pages).
- 10- Laumon B et coll. "Cannabis intoxication and fatal road crashes in France : population based case-control study" *BMJ* 2005 ; **331** : 1371. Site internet www.bmj.com consulté le 29 janvier 2006 (sortie papier disponible : 6 pages).
- 11- Got C "Argumentaire drogue et conduite". Site internet www.securiteroutiere.org consulté le 29 janvier 2006 (sortie papier disponible : 6 pages).