

# Cannabis et sécurité routière

*Jean-Pascal Assailly*  
Docteur en psychologie,  
chargé de recherches à l'Inrets

**Les enquêtes effectuées par les chercheurs depuis maintenant une trentaine d'années – et en France plus particulièrement depuis les années 90 par l'Inserm, le CFES et l'OFDT – témoignent de l'importance grandissante de la consommation de cannabis chez les jeunes. On peut se demander alors jusqu'à quel point cette consommation, tout comme celle d'alcool, associée à l'activité de conduite, contribue à l'insécurité routière. Bon nombre de travaux ont été menés, principalement aux États-Unis et en Australie, certains dès les années 70. On dispose de résultats selon deux approches complémentaires : l'expérimentation et l'épidémiologie.**

## **Les altérations de la conduite sous l'effet du cannabis**

### **Effets constatés en laboratoire, hors activité de conduite**

Les tests de laboratoire ont permis d'étudier les réponses des conducteurs à une grande variété de tâches supposées requises dans l'activité normale de conduite. Différents aspects de la performance du conducteur ont ainsi été explorés : la coordination motrice, le temps de réaction, l'activité de poursuite, l'attention. D'autres tests (mémoire, jugement et raisonnement) ont également été utilisés. Il apparaît clairement que bon nombre de ces fonctions perceptives utiles à la conduite se dégradent sous l'effet du cannabis. Le processus de contrôle de l'information y jouerait un rôle important.

### **Effets constatés sur simulateur et sur route, en activité de conduite**

L'ensemble des résultats montre une nette détérioration de certaines facultés sous l'influence du cannabis : capacité de contrôle d'une trajectoire amoindrie, temps de décision

allongés, mécanismes d'attention en déficit, réponses détériorées ou inappropriées en situation d'urgence. Toutefois, les conducteurs conscients d'une diminution de leurs capacités modifieraient leur comportement en conséquence par une moindre prise de risque : ils allongeraient les inter-distances sur autoroute, seraient moins enclins à dépasser, et rouleraient à des vitesses moindres. Les effets défavorables du cannabis sur la conduite peuvent ainsi apparaître relativement restreints en situation normale, mais il est des situations où l'influence de la consommation de cannabis peut être très dangereuse : les situations d'urgence, la conduite prolongée monotone, et le cannabis mélangé avec d'autres drogues, particulièrement l'alcool.

### Détection et prévalence du cannabis au sein de différentes populations de conducteurs

Les chiffres de prévalence issus d'enquêtes différentes sont à interpréter au regard des choix méthodologiques. Les études menées en France reflètent la diversité des pratiques et, partant la difficile comparabilité des résultats. Au sein d'échantillons relativement représentatifs de conducteurs impliqués dans les accidents en Europe, les proportions estimées de positifs au cannabis, chaque enquête ayant sa propre méthode, varient entre 5 % et 16 % (de 4 % à 6 % en Belgique, de 10 à 12 % en Angleterre, et de 6 % à 14 % en France).

Assez généralement une proportion substantielle de conducteurs positifs au cannabis le sont aussi à l'alcool (environ 50 % dans les études en France). L'alcool apparaît ainsi comme un facteur de *confusion* important dans l'évaluation du risque associé au cannabis. L'étude en cours de l'OFDT (qui sera publiée fin 2004) apportera des éléments plus probants sur l'ensemble de ces questions.

### En conclusion : quelle politique de prévention ?

Par rapport à nos voisins européens, la situation apparaît plus critique en France : l'alcool-

sation des jeunes français n'est pas plus importante, mais ils reprennent plus souvent le volant à la suite des consommations d'alcool ; les prévalences du cannabis et des opiacés lors des accidents sont supérieures dans notre pays à celles de nos voisins et nous situent plutôt au niveau des pays nord-américains.

Le rapport entre les législations en vigueur sur le cannabis et les prévalences observées n'apparaît pas clairement. Par exemple, en Espagne où le cannabis est quasiment dépénalisé, la prévalence du cannabis dans les accidents de la route est bien plus faible qu'aux Etats-Unis où la législation est plus répressive.

Par ailleurs, l'évolution contemporaine de l'alcoolisation des jeunes français vers un modèle anglo-saxon (le *binge drinking* ou l'alcoolisation *défoncée* du samedi soir) et la fréquence grandissante des mélanges cannabis-alcool constituent très clairement des facteurs d'aggravation du risque accidentel des jeunes (et des moins jeunes).

Entre les sirènes de la répression et celles de la dépénalisation, la recherche en sécurité routière devra tenter de trouver le juste milieu entre les exigences de la poursuite de la réduction de l'insécurité routière et celles du respect des libertés individuelles : liberté de consommer un produit, mais liberté aussi de pouvoir se déplacer sans risquer la mort à chaque tournant. L'importance grandissante du polyusage cannabis-alcool, lors des sorties du samedi soir des jeunes (et des moins jeunes) en deux ou en quatre roues, ne doit plus être ignorée et devra faire l'objet de mesures futures, tant dans le champ de la répression que dans celui de la prévention. Il serait néanmoins injustifié d'éliminer en priorité de la route des sujets qui ne consomment que de manière récréative et qui contrôlent leur comportement sur la route par une moindre prise de risque.

Alors que les dangers de l'alcool au volant commencent enfin à être reconnus au sein du corps social français, le risque routier est encore mal perçu par les jeunes consommateurs de drogues licites ou illicites et les acteurs de la prévention ne se sont pas encore, ou trop peu, emparés de cette question. - Jean-Pascal Assailly

## Bibliographie

1. Assailly JP : *Alcool, drogues illicites, médicaments et sécurité routière : les « conduites » à risque*, Revue Toxibase 2, dossier Thema : 1-15 (2001).  
Cet article présente une revue de la littérature très complète sur les études disponibles dans de nombreux pays européens, aux États-Unis, au Canada et en Australie.

2. Assailly JP : *Les conduites à risque, du danger à la loi, des gènes aux pairs, que nous apprend l'épidémiologie des influences familiales et sociales*, Revue Toxibase 11, dossier Thema : 1-14 (2003)

3. Assailly JP, Biecheler MB : *Conduite automobile, drogues et risque routier*, Synthèse Inrets 42, 86p (2002)

4. Facy F, Rabaud M, Laumon B, Giordanella JP : *Usages des psychotropes chez les jeunes adultes et risques routiers : étude épidémiologique*, Les collections de l'Inrets, rapport de recherche 249 (2003)

5. Inserm : *Cannabis : quels effets sur le comportement et la santé ?* Éditions Inserm, Expertise collective, section 8 : 165-199 (2001)