

LA
VÉRITÉ
sur la fumette et la conduite

TABLE DES MATIÈRES

Préface	4 – 5
Une étude montre qu'on conduit tout aussi bien en ayant fumé.	6 – 9
En fumant du hasch, on est plus concentré pour la conduite.	10 – 11
Si je ne sens plus l'effet du joint, je peux conduire.	12 – 13
L'alcool est pire que le cannabis.	14 – 17
Fumer un joint ne rend pas agressif.	18 – 19
La police, elle n'y connaît rien.	20 – 21
Un seul joint, ça va.	22 – 25
Un joint avant de rentrer, c'est l'idéal pour se calmer.	26 – 27
Les tests sont trop chers. Y en a que lors d'accidents.	28 – 29
Les fumeurs réguliers savent quand ils peuvent conduire.	30 – 31
Le chanvre? Le cannabis? C'est quoi?	32 – 33
Petit glossaire de la fumette	34 – 35
Adresses importantes et remerciements	36 – 38

IMPRESSUM

Editeur: Conseil suisse de la sécurité routière, Schwanengasse 3, case postale, CH-3001 Berne, tél. +41 31 329 80 86, vsr@verkehrssicherheitsrat.ch
Conception/rédaction/maquette/photos: Blitz & Donner, Herrenschwanden/Berne
Conseil scientifique: Dr. rer. nat. Werner Bernhard, Institut de médecine légale de l'Université de Berne

LA VÉRITÉ SUR LA FUMETTE ET LA CONDUITE est une action du Conseil suisse de la sécurité routière financée par le Fonds de sécurité routière

1^{er} tirage juin 2004 © Conseil suisse de la sécurité routière

LA VÉRITÉ SUR LA FUMETTE ET LA CONDUITE

AVANT-PROPOS: CETTE CAMPAGNE DU CONSEIL SUISSE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE N'A PAS POUR SUJET LA QUESTION «FUMER DU CANNABIS, OUI OU NON?» NI CELLE DE LA LÉGA-LISATION. LA PRÉSENTE CAMPAGNE DE PRÉVENTION TRAITE UNIQUEMENT DU SUJET «LA FUMETTE ET LA CONDUITE».



Il est interdit de conduire après avoir fumé un joint. La prescription correspondante de la loi modifiée sur la circulation routière stipule de façon tout à fait précise: à partir du 1^{er} janvier 2005, la limite pour le cannabis – à la différence de l'alcool – sera de 0. Toute personne qui a du tétrahydrocannabinol (THC, la principale substance euphorisante du cannabis) dans le sang, est incapable de conduire un véhicule.

En même temps, il faut cependant bien se rendre compte du fait que le processus de formation d'une large opinion sur le thème de la «fumette et de la conduite» en est encore à ses tout débuts.

De nombreuses demi-vérités et informations erronées sont en circulation, la pression et le contrôle sociaux sont quasi inexistantes. Les «non-consommateurs de cannabis» considèrent ceux qui en consomment non pas comme des usagers de la route mais comme des cas spéciaux qui ne sont de toute façon pas les égaux des autres et, par conséquent, ne sont pas non plus des usagers de la route – car c'est NOUS qui le sommes et pas les AUTRES, avec lesquels nous n'avons rien à voir ou ne voulons rien avoir à faire.

C'est dans ce contexte qu'il faut placer le nombre impressionnant de 600 000 personnes en Suisse qui disent fumer un joint occasionnellement. Des personnes que l'on peut également croiser sur la route.

Les statistiques de la médecine légale font dresser l'oreille

Au cours des dernières années, le nombre d'usagers de la route dont les tests ont montré qu'ils avaient fumé du cannabis a augmenté très vite. Dans le canton de Zurich, il s'agissait encore de 80 personnes en 2001; en 2003, c'étaient déjà 159 personnes (IRM Zurich). L'année dernière, à l'Institut de médecine légale de l'Université de Berne, du THC a été décelé dans presque la moitié d'environ 800 échantillons d'urine provenant de conducteurs ou conductrices de véhicules. En Suisse occidentale, on a trouvé du THC dans 54% des 440 échantillons de sang analysés en 2002 et 2003 (IUML de Lausanne).

De plus, le taux de THC des produits de cannabis a constamment augmenté. Des analyses ont montré qu'aujourd'hui la marijuana de production suisse est jusqu'à 10 fois plus forte qu'au début des années 1990.

Malgré cela, conduire sous l'effet de cannabis n'est pas un sujet d'actualité. De plus, les fumeurs de cannabis ont appris à se tirer d'affaire avec des affirmations pseudo-scientifiques. Le besoin en informations est énorme, dans le groupe-cible des consommateurs comme dans celui de leur entourage.

Informations vs rumeurs

Il est nécessaire de fournir des informations à l'opinion publique. Mais comment? Certainement pas en mettant partout des affiches avec le texte: tu ne conduiras pas après avoir fumé un joint! Cette interdiction, chacun la connaît, en particulier les personnes concernées. Sans compter que les fumeurs de hasch ne se laissent que peu influencer par les lois et les affiches.

C'est pourquoi «La vérité sur la fumette et la conduite» a choisi la voie indirecte. Partant du principe que chaque fumeur est en contact avec au moins vingt personnes qui elles-mêmes ne fument pas, la campagne se propose de fournir à ces personnes des arguments solides pour participer aux débats. Le but n'est alors pas de lever un doigt réprobateur. Nous reprenons simplement les rumeurs et les confrontons à des informations objectives.

Une documentation pour l'enseignement

Une demande de moyens d'enseignement appropriés émane des moniteurs d'auto-école et des enseignants des écoles postobligatoires.

Le présent ouvrage fournit des informations approfondies. Il fait partie d'une première grande documentation d'enseignement qui comprend en outre: un set de brochures «La vérité sur la fumette et la conduite» pour les élèves, des feuilles de travail et une vidéo en format DVD et VHS. Elle présente rapidement et clairement différents aspects du sujet «Le cannabis dans la circulation routière».

Sur la base de la tolérance zéro applicable, à partir du 1^{er} janvier 2005, au cannabis au volant, les thèmes suivants sont traités: le nombre croissant de cas de cannabis au volant, des connaissances scientifiques sur l'effet du cannabis sur la capacité de conduire et le danger particulier résultant de la consommation simultanée de cannabis et d'alcool, mais aussi la situation d'un contrôle de police, un cas de «conduite sous l'emprise du cannabis ayant provoqué un accident» devant un tribunal et ce qui se passe lorsque les assurances refusent de faire jouer leur garantie et exigent que le conducteur qui était sous l'emprise du cannabis quand il a provoqué l'accident participe aux frais.

Le public prend au sérieux le caractère dramatique du couple que forment bruits et vérité. La formation des opinions est ici un processus actif. Ainsi, la formule proposée avec l'image finale du spot, «Pas de shit au volant», peut devenir une décision personnelle.

BRUIT:

«IL EST MÊME PROUVÉ SCIENTIFIQUEMENT QU'ON CONDUIT TOUT AUSSI BIEN QUAND ON A FUMÉ QUE QUAND ON N'A RIEN PRIS.»



LA VÉRITÉ:

CETTE ÉTUDE SOUVENT CITÉE A ÉTÉ EFFECTUÉE PAR H.W.J. ROBBE. DÉBUT DES ANNÉES 90, IL A DÉCOUVERT QUE DES PERSONNES AYANT LÉGÈREMENT FUMÉ CONDUISAIENT DE FAÇON RELATIVEMENT SÛRE, EN TOUT CAS PAR RAPPORT À DES PERSONNES AYANT CONSOMMÉ DE L'ALCOOL. MAIS LES RÉSULTATS OBSERVÉS DANS CES TESTS ARTIFICIELS NE CORRESPONDENT PAS À LA RÉALITÉ DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE NORMALE.

H.W.J. Robbe, professeur émérite de l'Université de Maastricht: «Il ne s'agit pas de savoir si on peut encore conduire de façon sûre après avoir fumé du cannabis. La véritable question est de savoir à quel point on conduit mal après avoir fumé. D'où mon conseil: ne fume pas si tu comptes conduire.»

«La situation réelle connaît des situations de danger soudaines. Et être sous l'influence de cannabis peut alors se révéler dangereux», dit aussi Hindrik W.J. Robbe.

Robbe, qui dans sa thèse¹ a examiné de près l'influence du cannabis sur la capacité de conduire, estime que conduire sous l'effet de haschisch est tout sauf une bonne idée: «Je ne prétendrai jamais que conduire après avoir fumé du cannabis est sûr. Peut-être cette restriction est-elle moins drastique si on ne consomme que très peu. Mais comme on ne sait jamais combien un joint contient de THC ni quel sera l'effet de la substance psychotrope, conduire après avoir fumé du hasch n'est jamais sûr!»

Où tout a commencé

Pays-Bas, Maastricht. L'Institut psychologique de l'Université de Maastricht examine depuis des années les effets de drogues et de médicaments sur la capacité de conduire. C'est ici que travaille la seule équipe de chercheurs au

monde à avoir procédé, dans le cadre des possibilités légales néerlandaises, à des tests avec des conducteurs sous l'influence de cannabis dans la circulation routière normale, sur l'autoroute comme dans le trafic urbain.

Le déroulement des tests

Sur mandat du ministère américain des transports, Hindrik W.J. Robbe a démarré ses premières séries de tests dans les années 1990. L'étude devait démontrer la capacité de conduire de personnes ayant consommé du cannabis. Les tests de conduite étaient organisés de façon à s'approcher étape par étape des exigences réelles du trafic routier. Après un test en laboratoire, trois tests de conduite ont été réalisés: le premier sur un tronçon d'autoroute fermé à la circulation normale, le deuxième sur une autoroute ouverte au trafic et le troisième dans la circulation urbaine. Les personnes-test conduisaient des véhicules spécialement préparés et étaient accompagnées d'un moniteur d'auto-école.

Les tests sur autoroute devaient révéler la capacité des conducteurs légèrement drogués à tenir leur voie. Un système de mesure contrôlait la distance du véhicule à la ligne blanche et permettait de déterminer si le conducteur roulait droit. Lors d'un deuxième test, les conducteurs devaient suivre un véhicule qui freinait et accélétait. On mesurait alors le respect de la distance et le temps de réaction par rapport aux changements de vitesse subits du véhicule de référence.

De plus, avant et après chaque test de conduite, on procédait à des analyses du plasma sanguin pour mesurer le taux de THC et à un contrôle de la maîtrise des mains et du corps afin de déterminer si la capacité de conduire pouvait en être déduite.

De tels tests ne pouvaient pas être effectués aux Etats-Unis car les personnes-test sous l'influence de stupéfiants se seraient rendues coupables d'un délit.

Simplement une question d'interprétation?

De nos jours encore, cette première étude pratique est volontiers citée, souvent à tort. L'avis de Hindrik W.J. Robbe: «Les résultats de mon étude ont été interprétés de bien des façons différentes. Cela passe d'un extrême à l'autre. Pendant que les uns citent les résultats de nos recherches et déclarent que conduire sous l'emprise de cannabis est très dangereux, les autres lisent ces mêmes résultats et stipulent que prendre le volant avec du cannabis est tout à fait sûr. Je pense que la vérité est quelque part au milieu. On n'est jamais sûr au volant après avoir fumé du cannabis. Nous avons prouvé que même les quantités les plus infimes réduisent la capacité de conduire. Dans nos tests les conséquences n'ont jamais été graves car nous avons travaillé avec des doses de THC minimales. L'altération due au tétrahydrocanna-

De plus les résultats de tests scientifiques doivent toujours être évalués en fonction des objectifs déterminés pour le test, de son déroulement, mais aussi des expériences préalables des participants.

¹ Robbe, Hindrik W.J.; O'Hanlon, James F.: Marijuana and Actual Driving Performance. Washington, DC, US Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration. 1993. Basé sur la même étude: Robbe, Hindrik W.J.: Influence of Marijuana on Driving. Maastricht, Netherlands, Maastricht University, Institute for Human Psychopharmacology. 1994.

binol était semblable à celle due à 0,5 pour mille. Un joint normal provoque des altérations qui correspondent à environ 0,8 pour mille.»

Lors d'observations ultérieures² effectuées par H.W.J. Robbe, les résultats des personnes testées étaient moins bon que lors des premiers tests, et cela même avec des doses de THC moindres. Le nouveau groupe de personnes avait moins d'expérience avec le cannabis. Selon Robbe, ces conducteurs seraient moins en mesure d'empêcher un accident par une manœuvre d'évitement et s'endormiraient probablement durant de longs trajets.

A quoi correspond une dose de THC élevée?

Aujourd'hui, Hindrik W.J. Robbe n'est plus actif dans ce domaine. Johannes «Jan» G. Ramaekers³ et son équipe de l'Université de Maastricht ont pris la relève. Ramaekers se rend bien compte que de telles recherches peuvent être mal interprétées par des profanes parce que les quantités de THC utilisées pendant les tests sont minimales. «Les doses maximales que le Dr. Robbe et moi avons appliquées lors de nos séries de tests correspondent à des quantités de THC tout à fait normales qu'un fumeur de cannabis consomme avec un simple joint, ou plutôt qu'il consommait il y a dix ans. Effectivement, de nombreux fumeurs consomment des doses nettement plus importantes que la dose maximale que nous avons testée.»

Bien sûr aucun scientifique ne veut risquer la santé ou la vie de ses sujets d'expérience. C'est pourquoi la dose de THC n'est pas aussi élevée que possible mais juste assez élevée pour fournir un résultat mesurable. Les dosages prescrits et testés ont dès lors été de 0, 100, 200 et 300 microgrammes de THC par kilo de poids corporel.

Le cannabis perturbe la capacité de conduire

D'une manière générale, on doit partir du principe que la consommation de cannabis perturbe la capacité de conduire. Diverses études en ont fait la preuve. Aujourd'hui, on sait aussi que des doses de THC plus élevées ont normalement des effets plus forts que des doses de THC plus faibles. Mais comment réagit une conductrice ou un conducteur qui a fumé face à une situation d'urgence?

Urgence ou monotonie, c'est là que l'effet du cannabis est le plus grand

Toutes les situations ne peuvent pas être testées en environnement réel, ainsi par exemple le comportement de conducteurs ayant fumé du cannabis lors de situations d'urgence. Mais les scientifiques estiment que ce sont justement ces moments qui comportent le plus grand potentiel de risque

lors de conduite sous influence de cannabis. Car c'est là que les effets du cannabis se révèlent le plus: lorsqu'il n'est plus possible de prendre des décisions conscientes et qu'une réaction automatique est demandée. Par exemple lorsqu'on doit réagir d'urgence parce qu'un autre usager de la route a brûlé un feu rouge ...

Il est évident que la réaction sous influence de cannabis dans des situations aussi dangereuses ne peut être testée dans la circulation routière réelle. De tels tests sont uniquement possibles dans un simulateur. Et là justement, les personnes testées savent qu'il ne s'agit que d'une simulation.

Des résultats partiels tendent à indiquer que lors de stress accru, le corps ne peut plus assumer certaines fonctions de compensation. Ainsi par exemple lors de situations qui demandent trop peu d'attention comme les longs trajets monotones, mais surtout lors de situations qui demandent une «attention partielle» de la conductrice ou du conducteur ou qui peuvent cacher des surprises.

Conclusion: lors de situations calculables, les consommateurs de cannabis expérimentés peuvent compenser par une conduite consciente de légères diminutions dues à des quantités de THC minimales.

Mais si par exemple le conducteur devant soi freine brutalement et qu'une réaction automatique est nécessaire ou que le trajet de nuit sur l'autoroute dure plusieurs heures, même des fumeurs réguliers peuvent montrer de graves perturbations.

Peter X. Iten, IRM Zurich:
«Les altérations de la perception, de la psychomotricité, des fonctions cognitives et affectives dues au cannabis ne sont pas conciliables avec la conduite d'un véhicule.»

² Robbe, Hindrik W.J.; O'Hanlon, James F.: Marijuana, Alcohol and Actual Driving Performance. 1999.

³ Ramaekers, J.G.; Berghaus, G.; van Laar, M.; Drummer, O.H.: Dose related risk of motor vehicle crashes after cannabis use. Drug and Alcohol Dependence. 2004.

Déduire quelque chose sur son propre comportement de consommation à partir des quantités de THC «faible dose, dose élevée» testées scientifiquement pose problème. La conclusion «Je ne consomme jamais de fortes doses de THC, puisque je ne fume qu'un petit joint» est erronée. Un joint à lui seul équivaut déjà aux doses de THC maximales utilisées lors des recherches de Robbe.

BRUIT:

«QUAND J'AI FUMÉ, JE ME CONCENTRE À FOND SUR LE TRAFIC. EN FAIT, APRÈS UN JOINT JE CONDUIS MÊME MIEUX.»



LA VÉRITÉ:

CETTE CONCENTRATION CORRESPOND EN FAIT À UNE DIMINUTION DES FACULTÉS. SOUS L'INFLUENCE DU THC, LE CERVEAU NE PEUT PLUS TRAITER AUTANT D'IMPRESSIONS À LA FOIS. RAISON POUR LAQUELLE ON A L'IMPRESSION D'ÊTRE CONCENTRÉ. MAIS CONDUIRE UN VÉHICULE EXIGE DE VEILLER SIMULTANÉMENT À PLUSIEURS CHOSES ET DE RÉAGIR TRÈS VITE À DE NOUVELLES SITUATIONS.

Le sentiment d'être particulièrement concentré lorsqu'on est sous influence de cannabis peut être décrit comme une sorte de vision tunnel.

Au lieu d'observer l'intégralité de la circulation et de son environnement, le conducteur sous l'emprise de cannabis porte son attention sur une fraction seulement de cet environnement. Et il prend cet état pour de la concentration. Il est vrai qu'il se concentre effectivement, toutefois cette concentration se fait aux dépens de la perception d'autres éléments essentiels dans son environnement.

La perception dans la circulation¹ routière se fait à environ 90% par les yeux (sens de la vue). L'ouïe est mise à contribution pour env. 5%, les autres sens (l'équilibre et le toucher) se partageant les 5% restants. Pour rouler en sécurité, la perception doit fonctionner de façon optimale, tout comme le traitement de l'information reçue. Une faible consommation de cannabis entraîne de légères déficiences des facultés intellectuelles qui peuvent être compensées par une conduite consciente, pour autant qu'il ne se produise pas de situation exceptionnelle.

Altération des réactions automatiques

Tant qu'il n'arrive rien d'exceptionnel, on ne ressent aucun effet. Mais la situation est tout autre dès qu'il ne reste plus assez de temps pour réfléchir.

Conduire dans le trafic exige des réactions automatiques qui sont perturbées par la consommation de cannabis. C'est ce dont témoignent souvent les déclarations d'accidentés ayant fumé: «J'ai bien vu la situation et je savais exactement ce que je devais faire. Mais cela ne suffisait plus. Ça n'allait tout simplement plus.»

La perception stupéfiante subjective

La description subjective par un consommateur de cannabis de son état de «défonce» est éloquente: «L'attention s'accroche à tout, à un mot, à une pensée, au sentiment de vide dans sa tête. Mais il se crée aussi de fortes associations qui peuvent donner comme des flashes de pensées, ça donne de nouvelles idées, des pensées qu'on a jamais eues, la créativité est mise en route. Et on a tendance à ressentir plus que d'habitude des émotions positives (high) et négatives (down).»

L'opinion sur les déficiences des facultés

Une enquête représentative sur le cannabis², mandatée en 2000 par l'Institut suisse de prévention de l'alcoolisme et autres toxicomanies et effectuée dans l'ensemble du pays, contenait également une question sur les conséquences de la consommation.

Il n'est guère étonnant que les jeunes attribuent à la consommation de cannabis des conséquences nettement plus positives que les personnes plus âgées. Par contre, il est intéressant de noter que les jeunes ont autant conscience des conséquences négatives que les plus âgés. En ce qui concerne la diminution des facultés, les jeunes ont même tendance à se montrer plus critiques.

L'estimation de nombreux consommateurs de cannabis est correcte: ils ne se sentent pas capables de conduire lorsqu'ils sont «défoncés». Mais bon nombre d'entre eux croient être à nouveau capable de conduire dès que l'effet enivrant est passé. Pourtant la limite zéro se rapporte à la présence de THC actif dans le sang et celui-ci reste détectable bien au-delà de la sensation stupéfiante subjective.

ÉVALUATION DES CONSÉQUENCES DE LA CONSOMMATION DE CANNABIS

Une consommation de cannabis fréquente a pour conséquence:	Âge en années			
	15 - 24	25 - 44	45 - 59	60 +
Facultés diminue la capacité de conduire	87,4%	86,6%	81,2%	72,1%

¹ Bureau suisse de prévention des accidents bpa: Sens de la circulation, feuilles didactiques pour la promotion de la sécurité à l'école. 2003.

² Institut suisse de prévention de l'alcoolisme et autres toxicomanies (ISPA): Une drogue qui tend à se banaliser - le cannabis en passe d'être considéré comme un produit légal. 2000.

BRUIT:

«APRÈS TROIS HEURES, JE NE RESSENS PLUS AUCUN EFFET DU JOINT. ALORS JE PEUX REPRENDRE LE VOLANT SANS PROBLÈME.»



LA VÉRITÉ:

MÊME SI L'EFFET EUPHORISANT D'UN JOINT A DIMINUÉ AU BOUT D'ENV. CINQ HEURES, CELA NE SIGNIFIE PAS QU'IL N'Y A PLUS DE TÉTRAHYDROCANNABINOL (THC) ACTIF DANS LE SANG. LES APPAREILS D'ANALYSE DES INSTITUTS MÉDICO-LÉGAUX SONT EXTRÊMEMENT SENSIBLES ET PEUVENT RÉVÉLER LE THC BIEN AU-DELÀ DE SON EFFET EUPHORISANT RESSENTI.

Le tétrahydrocannabinol (THC), la principale substance active du cannabis, est mesuré et révélé dans le sang au moyen de la méthode de la chromatographie gazeuse – spectrométrie de masse. Tout comme la résorption de l'alcool dans le sang nécessite un certain temps (un corps sain «fait» environ du 0,15 pour mille à l'heure) la transformation de THC actif en acide carboxylique inactif (THC-COOH) est également une question de temps. Toutefois, avec le cannabis, les habitudes de consommation influencent le temps de résorption.

Détection de cannabis et consommation de cannabis

Chez les fumeurs occasionnels, la détection de THC actif dans le sang est possible jusqu'à 12 heures après la consommation et représente un indice de l'influence du cannabis.



Pour être tout à fait sûr, le mieux est d'attendre au moins 12 heures après la dernière fumette avant de conduire un véhicule.

Mais croire que fumer du cannabis régulièrement permet de résorber le THC plus vite est une grossière erreur. Une personne qui fume régulièrement et beaucoup court le risque que le THC puisse être révélé encore bien plus longtemps. Et nous ne parlons pas ici d'analyses d'urine mais de THC actif dans le sang. Ce n'est alors plus de capacité de conduire limitée dans le temps qu'il s'agit, car une consommation de cannabis chronique rend totalement inapte à la conduite: le permis de conduire peut être retiré à vie.

Le THC diminue dans le sang, mais il est transformé en acide carboxylique (THC-COOH), une substance qui n'est plus active du point de vue pharmacologique. Ce produit n'est effectivement plus psychotrope, mais l'organisme humain n'en produit pas lui-même. Cela signifie donc que toute trace de THC-COOH est la preuve d'une consommation de cannabis.

Lors d'une seule consommation de cannabis, l'acide carboxylique peut être décelé dans l'urine pendant deux à trois jours au maximum. Chez les fumeurs qui fument beaucoup et régulièrement, il est décelable pendant des semaines voire des mois. Les cheveux, selon leur longueur, gardent même des traces de cannabis pendant des années.

Influence ou consommation?

Comme décrit plus haut, le THC inhalé (lorsqu'on fume un joint) se répartit très rapidement dans l'organisme, la concentration de THC actif dans le sang monte en flèche puis diminue à nouveau relativement rapidement. En parallèle, il y a augmentation du métabolite THC-COOH qui est éliminé pendant un certain temps via l'urine. Mais du point de vue légal, des traces d'acide carboxylique dans l'urine ne suffisent pas, car elles ne permettent pas de prouver qu'une personne a effectivement conduit sous l'emprise de cannabis. Seule une analyse de sang peut donner la preuve de l'influence actuelle de la drogue!

Même la consommation d'un seul joint peut encore être décelée par une analyse d'urine au bout de quelques jours.

Un exemple permettant une meilleure compréhension

Un accident de la circulation a lieu un lundi après-midi à 14h00. La personne ayant causé l'accident est suspectée de consommation de stupéfiants. Une analyse sanguine est ordonnée. Celle-ci est effectuée à 15h00. Résultat: 18 nanogrammes de THC-COOH par millilitre de sang.

La personne examinée déclare avoir fumé le dernier joint dimanche. Dans ce cas, on sait que sa déclaration est exacte. Elle a effectivement consommé du cannabis, mais n'était plus sous son influence au moment de l'accident.

Mais si elle avait fumé un joint une heure avant l'accident, donc à 13h00, l'analyse de sang effectuée deux heures après n'aurait pas uniquement décelé du THC-COOH mais aussi du THC actif. Dans ce cas, le résultat aurait été clair: conduite sous influence de cannabis.

BRUIT:

«L'ALCOOL EST PIRE QUE LE CANNABIS:
IL Y A BEAUCOUP PLUS D'ACCIDENTS DUS
À L'ALCOOL.»



LA VÉRITÉ:

IL Y A EFFECTIVEMENT PLUS D'ACCIDENTS DUS À L'ALCOOL, MAIS IL Y A AUSSI PLUS DE GENS QUI BOIVENT DE L'ALCOOL QUE DE GENS QUI FUMENT DES JOINTS. LES DEUX ENSEMBLE, C'EST DANGEREUX! LA SITUATION EST PARTICULIÈREMENT CRITIQUE LORSQU'ON A BU ET FUMÉ. L'EFFET DU CANNABIS ET DE L'ALCOOL S'ADDITIONNENT.

Le cannabis et l'alcool ont des effets différents. Si tous deux agissent simultanément, la situation devient dangereuse: à partir de 0,3 pour mille, les objets ont l'air plus éloignés. Et le cannabis peut en plus déranger la perception.

Les effets de la consommation d'alcool à elle seule sont connus et mesurables. Avec 0,2 pour mille, la perception des sources de lumière mobiles diminue. A 0,8 pour mille, on freine une seconde plus tard. En roulant à 50 km/h, la distance d'arrêt du véhicule se rallonge alors de 14 mètres.

L'effet du cannabis est plus subtil que celui de l'alcool

Les effets du THC ne sont pas aussi prévisibles que ceux de l'alcool. Chaque personne réagit différemment. Et une même personne peut encore réagir différemment à chaque joint. La perception du temps est souvent influencée, tout comme la perception spatiale. La mémoire à court terme est gênée. Les émotions sont ressenties de façon plus vive.

Le risque de la consommation mixte

De nombreux cas pratiques et des recherches scientifiques ont prouvé que les effets euphorisants du cannabis et de l'alcool se renforcent l'un l'autre.

Avec un taux d'alcoolémie de 0,3 à 0,8 pour mille, l'effet mixte de cannabis et d'alcool mène à des manques dans tous les domaines essentiels, des manques plus importants que ceux observés chez des personnes ayant consommé uniquement de l'alcool ou uniquement du cannabis.¹

De nombreuses études ont permis d'observer que lors de consommation simultanée d'alcool et de cannabis, la capacité de conduire diminue de façon drastique. L'élément précis qui provoque ou entraîne cet effet renforçant n'est pas encore connu et fait toujours l'objet d'études.

Consommer de l'alcool et du cannabis mène à des restrictions corporelles plus importantes et modifie plus intensément la perception. Une série d'observations scientifiques impliquant divers tests de conduite² démontre une augmentation plus que proportionnelle des erreurs de conduite lors d'une faible consommation de cannabis accompagnée d'alcool. Le groupe de comparaison qui a effectué les tests en ayant consommé uniquement de l'alcool a commis nettement moins d'erreurs.

D'importantes erreurs de conduite même avec des doses de cannabis et d'alcool minimales

Une nouvelle étude³, effectuée à la faculté de psychologie de l'Université de Maastricht aux Pays-Bas, documente elle aussi les sérieuses conséquences de la consommation simultanée de cannabis et d'alcool.

Des minicaméras montées sur la tête des personnes-test ont enregistré tous les éléments que les conductrices et conducteurs observaient alors qu'ils circulaient dans le trafic. Les tests de conduite ont été effectués après consommation de cannabis, après consommation d'alcool et finalement après consommation simultanée d'alcool et de cannabis.

Lors des tests de conduite avec le cannabis, les conducteurs ont pris la dose très légère de 100 microgrammes de THC par kilo de poids corporel. Lors des tests avec l'alcool, la capacité de conduire a été examinée avec 0,4 pour mille. Ne voulant pas faire courir aux personnes-test un risque trop important, les chercheurs de l'équipe de Johannes G. Ramaekers ont renoncé à utiliser des doses de THC et d'alcool plus élevées.

Dans les deux cas, donc avec une faible dose de cannabis comme avec une faible dose d'alcool, les personnes-test ont montré des diminutions ou des modifications physiques de la perception minimales voire nulles.

Lors de consommation combinée de 100 microgrammes de THC et d'une dose d'alcool correspondant à 0,4 pour mille, donc des valeurs autorisées par la loi dans de nombreux pays, la situation est devenue dramatique. Les conductrices et conducteurs ont soudainement montré de graves manques dans leur capacité de conduire. Autrement dit, les personnes-test ont nette-

De nos jours, il est incontestable que la consommation combinée de cannabis et d'autres substances psychotropes (à savoir l'alcool, d'autres drogues mais aussi certains médicaments comme les somnifères et les calmants) entraîne fatalement un renforcement réciproque des effets.

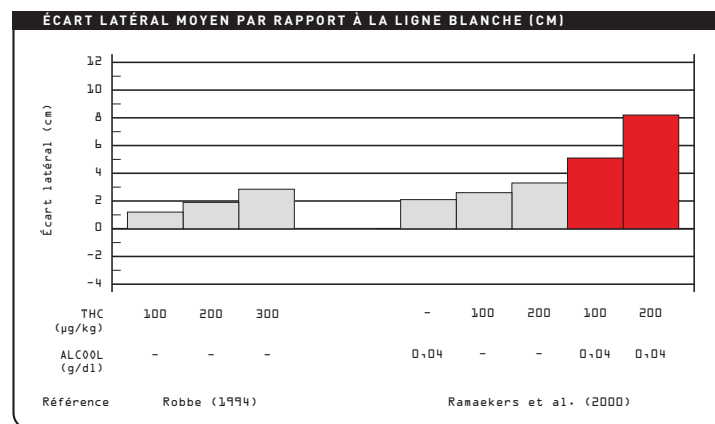
² Sutton, L.R.: The effects of alcohol, marijuana and their combination on driving ability. 1983.

³ Ramaekers, J.G.; Berghaus, G.; van Laar, M.; Drummer, O.H.: Dose related risk of motor vehicle crashes after cannabis use. Drug and Alcohol Dependence 73. 2004.

¹ Berghaus, G.; Krüger, H.-P.: Cannabis im Strassenverkehr. Stuttgart, Gustav Fischer Verlag. 1998.

ment moins bien observé le trafic, à peu près comme si elles avaient un taux d'alcoolémie de 0,8 à 1,4 pour mille.

Voici un aperçu des écarts par rapport à la ligne blanche observés lors de tests de conduite (Robbe 1994 et Ramaekers 2000) sous influence de cannabis et d'alcool.



L'Institut de médecine légale de l'Université de Berne a recherché la présence de drogues dans presque 800 échantillons d'urine. Trois cents échantillons étaient analysés pour cause d'accident. Dans 40% des cas, l'influence de drogues a été détectée.

Des cas pratiques

D'autres chercheurs se sont intéressés aux accidents eux-mêmes. Prenons pour exemple le canton de Berne⁴ (presque un septième de la population suisse vit dans ce canton). Au cours des dernières années, le nombre de mandats pour conduite en état d'ébriété traités à l'Institut de médecine légale de l'Université de Berne est resté constant. Depuis 1997, on compte env. 2300 analyses de ce type par an.

Par contre le nombre de mandats pour conduite sous l'influence de drogues, resp. sous l'influence de médicaments, a fortement augmenté. De 1997 à 2003, la croissance annuelle était d'environ 20%.

En 2003, l'analyse d'env. 800 échantillons d'urine de conductrices et conducteurs a montré des traces de consommation de cannabis chez presque la moitié d'entre eux. Il a été trouvé du cannabis exclusivement, donc aucune autre drogue ou aucun autre médicament, dans 250 échantillons.

Lors de l'analyse des échantillons de sang, on a trouvé du THC actif (delta-9-tétrahydrocannabinol) chez 190 conducteurs. Ce résultat documente une consommation de cannabis actuelle et prouve que le conducteur en question

a conduit sous l'influence de cannabis. Parmi ces conducteurs, 60 étaient de plus pris de boisson.

Pourquoi on ne peut pas comparer l'alcool et le cannabis

Rappelons-nous: à partir de 0,5 pour mille, le risque d'accident double. Avec un taux d'alcoolémie de 0,8 pour mille, il est quatre fois plus élevé. A 1,2 pour mille, le risque de provoquer un accident de la circulation avec une issue mortelle est six fois plus élevé que lorsqu'on est sobre. Aujourd'hui, les diminutions de la capacité de conduire dues à l'alcool et la relation directe entre la quantité bue et les effets résultants sont parfaitement examinées, documentées et connues du public.

Avec l'alcool, il y a un rapport direct entre la quantité consommée et la nature des effets. En ce qui concerne le THC, les effets dépendent également de la dose, mais aussi de la façon dont on consomme ainsi que de la situation dans laquelle on consomme. Jusqu'à ce jour, aucune recherche scientifique n'a pu établir de rapport de cause à effet. Avec le cannabis, il n'y a pas de correspondance univoque entre la quantité consommée et la nature et la puissance des effets.

De très faibles doses de THC peuvent avoir des effets similaires à ceux d'un taux d'alcoolémie de moins de 0,5 pour mille. Mais contrairement à l'alcool, restreindre sa consommation ne permet pas de prévoir si la dose minimale est respectée car il est impossible de déterminer avec précision la concentration de substance active d'un joint.

Une autre différence essentielle: contrairement à l'alcool, le temps nécessaire à la résorption de THC psychotrope en THC-COOH non psychotrope n'est pas calculable. La durée de l'effet subjectif, tout comme la durée de dépistage du THC actif, sont variables.

Pour les fumeurs occasionnels, la règle des 12 heures (voir page 12) est une excellente formule permettant de satisfaire à la tolérance zéro exigée par la loi.

⁴ Bernhard, W.; Aebi, B.; Gasser, M.: Zunahme der Fälle von Fahren unter Drogen im Kanton Bern 1997 bis 2003; pas encore publié.

BRUIT:

«CONTRAIREMENT À L'ALCOOL, LE CANNABIS NE REND PAS AGRESSIF. ON CONDUIT DONC DE FAÇON PLUS SÛRE.»



LA VÉRITÉ:

LE CANNABIS NE REND PAS SIMPLEMENT AIMABLE ET GENTIL. SOUVENT LES CONDUCTRICES ET CONDUCTEURS AYANT FUMÉ UN JOINT SONT JUSTEMENT INTERPELLÉS PARCE QU'ILS ROULAIENT VITE OU DE FAÇON AGRESSIVE, ET ENSUITE TESTÉS BIEN SÛR.

«De temps en temps je somrais dans un état d'inconscience. Ma perception du temps changeait tellement que j'avais l'impression, chaque fois que je redevenais conscient, qu'il s'était écoulé dix minutes. En réalité il ne s'était pas écoulé plus que cinq secondes.»¹

Un joint ne contient qu'environ 20 millièmes de gramme de THC. En fumant ce joint, une proportion de THC non déterminée est inhalée et une fraction de ce THC inhalé arrive au cerveau via le sang. C'est là qu'il développe son effet psychotrope. L'espace et le temps se distordent, le sentiment particulier d'une présence dans l'ici et maintenant, renforcée par un manque de mémoire aigu, s'installe.

Mais le THC n'agit pas uniquement de façon puissante et rapide sur la mémoire à court terme. Le toxicologue zurichois Peter X. Iten² dresse toute une liste d'effets que peut provoquer le cannabis. En voici un extrait: euphorie légère, satisfaction subjective, hébétude, apathie, modifications des perceptions sensorielles, agitation, irritation, variations de la tension artérielle, pupilles dilatées ou somnolence. Iten indique de plus que l'effet du cannabis peut se dérouler et être ressenti de façon variable. Les facteurs influents sont, entre autres, la forme et la technique de consommation, le taux de THC, l'expérience du cannabis, l'état psychique du moment, mais aussi la situation dans laquelle on fume.

Effet général

Dès qu'on fume un joint, l'effet stupéfiant du tétrahydrocannabinol commence à agir. L'effet subjectif maximal est atteint au cours de la première heure. Après un seul joint, l'effet stupéfiant subjectif diminue en règle générale

au bout de 2 à 5 heures, au plus tard après 12 heures. Lorsque le cannabis n'est pas inhalé mais consommé par voie orale avec des aliments (thé, cake, biscuits), l'effet stupéfiant commence plus tard, a un effet apaisant et dure plus longtemps.

Diminutions des facultés dues au cannabis et circulation routière

Comme décrit plus haut, le cannabis change la perception du temps, en règle générale tout semble plus long. De plus il prolonge le temps de réaction et la prise de décisions. Typiquement, cela peut mener à une évaluation erronée du temps nécessaire à un dépassement.

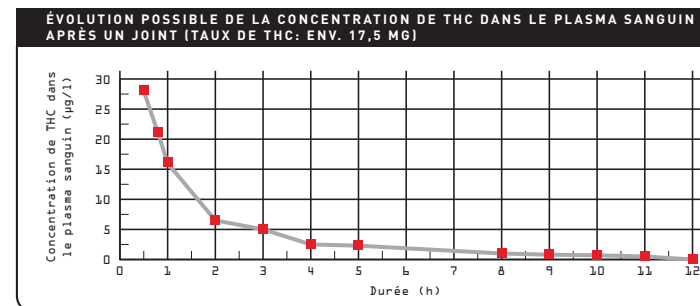
La coordination des mouvements est altérée. Des expériences scientifiques ont démontré une diminution des facultés sous l'influence du cannabis lors d'essais de «tracking», à savoir la capacité de maintenir un indicateur en direction d'un objet en mouvement ou de garder sa voie lorsqu'on conduit un véhicule. Réussir de telles tâches exige que la coordination entre les mains et les yeux fonctionne.

L'audition est réduite. Les sons faibles ne peuvent plus être filtrés de façon fiable du bruit ambiant.

Les facultés dans le domaine de la perception optique sont elles aussi influencées négativement: la différenciation des couleurs est diminuée, l'acuité visuelle dynamique pour les objets en mouvement et la perception spatiale sont détériorées.

Ceux qu'un joint détend ne sont donc pas des conducteurs sûrs, même s'ils se jugent (à nouveau) capables de conduire un véhicule, ou qu'ils compensent consciemment de légères déficiences dues à des doses minimales de THC. Une erreur de conduite d'un autre usager de la route est toujours possible. Une erreur à laquelle il est impossible de se préparer de façon consciente. A de tels moments, il faut réagir immédiatement et automatiquement. Mais ce sont justement ces réactions automatiques qui sont altérées par le cannabis.

Les diminutions des facultés examinées de façon expérimentale sont également perçues subjectivement comme des altérations: il a été démontré que les consommateurs de cannabis n'aimaient pas conduire un véhicule lorsque l'effet stupéfiant était à son maximum.



¹ Skliar, N.; Iwanow, A.: Über den Anascha-Rausch. Allgemeine Zeitschrift für Psychiatrie, 98. 1932.

² Iten, Peter X.: Fahren unter Drogen- oder Medikamenteneinfluss. Zürich. 1994.

BRUIT:

«UN CONTRÔLE DE POLICE NORMAL NE POSE AUCUN PROBLÈME. LES AGENTS DE LA CIRCULATION NE CONNAISSENT RIEN AU THC.»



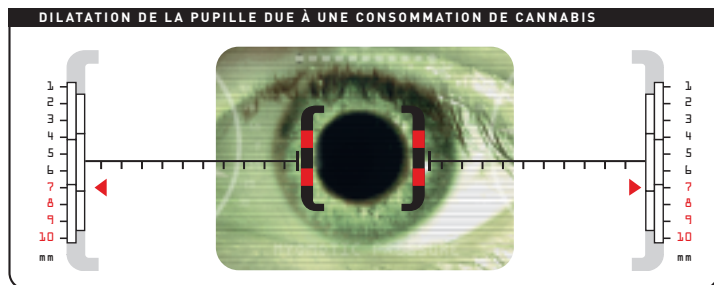
LA VÉRITÉ:

EN SUISSE, LA POLICE EST TRÈS BIEN FORMÉE ET SAIT RECONNAÎTRE UNE CONDUCTRICE OU UN CONDUCTEUR QUI A FUMÉ. DES TOXICOLOGUES ET DES MÉDECINS LÉGISISTES FORMENT LES POLICIERS POUR QU'ILS SACHENT IDENTIFIER RAPIDEMENT LES SYMPTÔMES DU FUMEUR. ET LEUR TAUX DE RÉUSSITE EST TRÈS ÉLEVÉ.

Extrait de la LCR: commet une infraction grave la personne, (...) qui conduit un véhicule automobile en état d'ébriété et présente un taux d'alcoolémie qualifié; qui conduit un véhicule automobile alors qu'elle est incapable de conduire du fait de l'absorption de stupéfiants ou de médicaments ou pour d'autres raisons (...).

Avant d'ordonner une analyse de l'urine ou du sang, le policier doit avoir un soupçon fondé. La police s'est donc formée afin de pouvoir identifier des consommateurs de drogues sans avoir recours à des tests onéreux.

Sous le «choc dégrisant» lors du contrôle (la peur de se faire attraper provoque généralement une forte décharge d'adrénaline), l'effet du cannabis peut plus ou moins être dissimulé. Mais cela ne suffit généralement pas à donner une impression «clean». Si les agents remarquent une odeur de cannabis ou des signes corporels comme des pupilles dilatées ou des yeux rougis, ils peuvent rapidement vérifier leurs soupçons. La police effectue un alcootest. Si ce test se révèle négatif, leur soupçon de drogues est confirmé et une analyse de sang peut être demandée.



Loi fédérale sur la circulation routière art. 31, alinéa 2

Selon la loi révisée: Toute personne qui n'a pas les capacités physiques et psychiques nécessaires pour conduire un véhicule parce qu'elle est sous l'influence de l'alcool, de stupéfiants, de médicaments ou pour d'autres raisons, est réputée incapable de conduire pendant cette période et doit s'en abstenir.

Ordonnance sur les règles de la circulation routière art. 2

En ce qui concerne le cannabis, un conducteur est réputé incapable de conduire chaque fois que son sang contient du tétrahydrocannabinol actif.

Que signifie exactement tolérance zéro?

Il est défini dans l'ordonnance sur les règles de la circulation routière que la présence de THC dans le sang d'une personne signifie que celle-ci est en incapacité de conduire et n'est pas autorisée à conduire un véhicule.

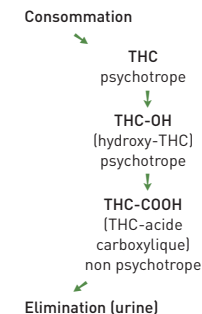
La détection du métabolite THC-COOH dans le sang prouve qu'il y a eu consommation de cannabis, mais ne représente pas un indice pour l'incapacité de conduire.

L'EFFET S'EST DISSIPÉ, MAIS LA DÉTECTION RESTE LONGTEMPS POSSIBLE		
	Durées des effets	Durée de dépistage
CANNABIS (haschisch, marijuana)	2 à 4 heures (1 joint)	SANG: env. 12 heures ¹ URINE: 2 à 7 jours ²
		Lors de consommation chronique: URINE: plusieurs semaines ² CHEVEUX: plusieurs mois (selon leur longueur)

¹ THC

² Ensemble des cannabinoïdes (immunochimique)

Extrait de la LCR: après une infraction grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré (...) pour trois mois au minimum (...).



Pas de prise de sang pour la détection de cannabis sans soupçon fondé

En ce qui concerne l'alcool, la police pourra, dès l'entrée en vigueur de la loi révisée sur la circulation routière au 1.1.2005, contrôler tout conducteur d'un véhicule et effectuer un alcootest sans soupçon préalable. Ceci n'est toutefois pas valable pour d'autres drogues comme par ex. le cannabis. Peu importe que les agents ordonnent un test de la salive ou de l'urine, ou directement une prise de sang, ils ne peuvent en aucun cas ordonner de telles analyses sans un soupçon fondé.

Mais: avec les alcootests sans soupçon préalable, possibles à tout moment à partir du 1.1.2005, le nombre de conducteurs contrôlés augmentera. Et, automatiquement, la probabilité d'être pincé en conduisant sous l'emprise de cannabis augmentera elle aussi.

BRUIT:

«UN SEUL JOINT, ÇA N'EMPÊCHE PAS DE CONDUIRE.»



LA VÉRITÉ:

EN SUISSE, LA CONDUITE SOUS L'EMPRISE DE DROGUES EST INTERDITE. CONTRAIREMENT À L'ALCOOL, LA TOLÉRANCE POUR LE CANNABIS EST STRICTEMENT DE ZÉRO! ON NE PEUT PAS FUMER UN PEU, PUIS CONDUIRE QUAND MÊME – SINON ON EST VITE SANS PERMIS DE CONDUIRE!

Rappel: des traces de la substance psychotrope THC (tétrahydrocannabinol) peuvent être détectées dans le sang d'un fumeur occasionnel jusqu'à 12 heures après sa dernière taffe de cannabis.

Lorsqu'un conducteur est soupçonné d'incapacité de conduire en raison d'une consommation de drogues, un examen sanguin est ordonné. Celui-ci permet de déterminer si la personne a conduit sous l'emprise de cannabis. Si du THC actif est détecté dans le sang, la personne concernée est considérée comme incapable de conduire. La «capacité de conduire» est une notion importante dans notre législation. Sa définition est très précise et fournit une différenciation claire entre «capacité de conduire» et «aptitude à conduire».

La capacité de conduire

est la capacité ponctuelle et limitée dans le temps de conduire un véhicule de façon sûre, basée sur les moyens physiques et psychiques du moment. Celle-ci peut être fortement entravée par la prise d'alcool, de médicaments ou de drogues.

L'aptitude à conduire

est l'aptitude générale, non limitée dans le temps et non ponctuelle de conduire un véhicule de façon sûre. L'aptitude à conduire comprend ainsi un ensemble de capacités physiques et psychiques nécessaires à la conduite sûre d'un véhicule.

Bien évidemment, tous les automobilistes ayant fumé ne se font pas attraper. Mais la probabilité de tomber sur un contrôle de la circulation est nettement plus grande qu'on ne l'imagine. Dès le 1.1.2005, des contrôles d'alcoolémie sans soupçon préalable augmenteront encore ce risque.

Si vous vous faites remarquer par une conduite dangereuse, ce qui peut également signifier une conduite excessivement lente, ou par une vitesse excessive ou encore par la transgression d'autres règles de la circulation, vous incitez la police à vous contrôler.

Conduire sous l'influence de cannabis coûte cher

Les frais et les amendes qu'occasionne la conduite sous l'influence de cannabis sont déjà conséquents, même si le conducteur ou la conductrice en question ne provoque pas d'accident. Si la conduite sous l'influence de cannabis est établie, c'est-à-dire si du THC actif est détecté dans le sang, le conducteur contrôlé voit son permis de conduire s'envoler pour trois mois et doit payer une amende de 1000 francs au moins (dans le cas, bien sûr, où il s'agit de sa première infraction grave). Les frais de tribunaux ainsi que le coût des analyses de laboratoire, eux aussi à la charge du coupable, viennent compléter la somme, et le montant total peut rapidement se monter à plusieurs milliers de francs.

A cela s'ajoute le risque de provoquer un accident sous l'influence de stupéfiants. Dans ce cas, un seul petit joint au volant peut coûter une fortune. Les suites pour les personnes concernées, qu'elles soient coupables ou victimes, sont en général dramatiques.

Provoquer un accident avec du cannabis signifie payer une vie entière

Toute personne qui provoque un accident après avoir consommé du cannabis doit compter avec une peine de prison. En plus de l'amende, des frais de tribunaux et des dépenses pour les analyses en laboratoire, elle devra payer d'autres factures probablement encore bien plus élevées, car les assureurs exigeront une participation aux frais: ils feront valoir leur droit de recours.

Si des personnes sont blessées lors d'un accident, leur revenu et leur degré d'invalidité déterminent la somme du dommage et donc également le montant de la participation que l'assurance exigera du conducteur drogué responsable de l'accident. On atteint alors rapidement des versements de l'ordre de 100 000 francs et plus.

Un accident fictif et un exemple de calcul de recours

En janvier 2004, David Matthey, âgé alors de 23 ans, provoque un accident sous l'influence de cannabis. Il emboutit avec sa voiture un autre véhicule par l'arrière. La conductrice subit alors un violent traumatisme des vertèbres cervicales. Le cas est porté devant les tribunaux. Le jeune conducteur ne nie pas avoir consommé du cannabis, mais pense ne plus avoir été sous l'influence de la drogue au moment de l'accident. Il regrette sincèrement avoir infligé de graves blessures à la conductrice.

La peine: 20 jours d'emprisonnement avec un sursis de deux ans, une amende de CHF 500.- et la prise en charge des frais de tribunaux s'élevant à CHF 1800.-.

Le taux appliqué par les assureurs pour le remboursement des frais varie et dépend de la gravité de la négligence.

Le verdict du tribunal est clair: blessures graves par négligence et grave violation des règles de la circulation par la conduite d'un véhicule automobile sous l'influence de cannabis.

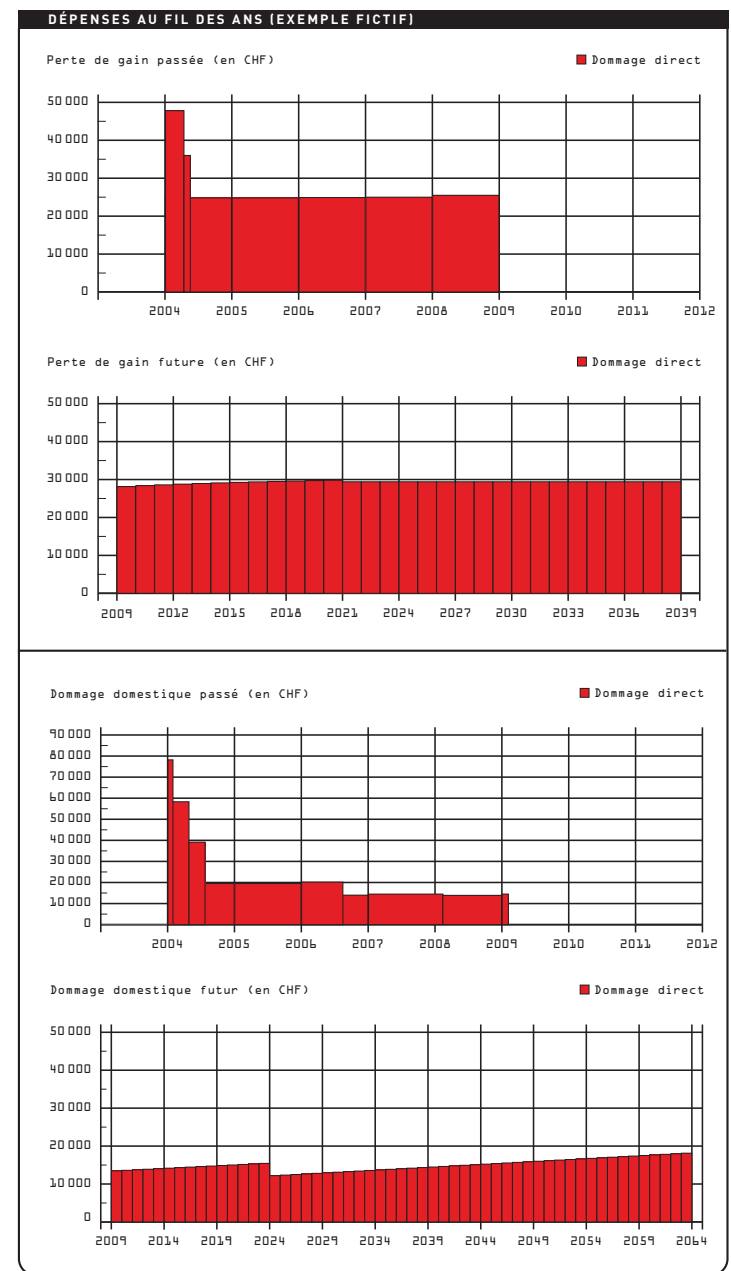
La peine que le tribunal a prononcée contre David Matthey n'est que le début des paiements qui lui incomberont désormais. Les assureurs vont également exiger une participation.

Dans notre exemple fictif, la personne accidentée se nomme Anne-Marie Dällenbach. Elle a 30 ans (née le 15 juillet 1975), est mariée à Bernhard Dällenbach (né le 7 juin 1972), est la mère de deux enfants en bas âge (nés le 21 août 2001 et le 3 mars 2003). Elle bénéficie d'un salaire annuel de CHF 52 000.- et peut compter sur une augmentation de salaire annuelle réelle de 1% jusqu'à l'âge de 50 ans.

- Date de l'accident:** 10 janvier 2004
- Date du calcul:** 1^{er} février 2009
- Perte de gain:** 100% dès le 11 janvier 2004
75% dès le 13 avril 2004
50% dès le 24 mai 2004 en permanence
- Dommage ménager:** 100% dès le 11 janvier 2004
75% dès le 1^{er} février 2004
50% dès le 24 mai 2004
25% dès le 15 septembre 2004 en permanence
- Frais de guérison:** jusqu'au jour du calcul
CHF 40 000.- (forfait)
dès la date du calcul
frais annuels: CHF 1500.-
- Indemnités:** CHF 50 000.-
avec 5% d'intérêts dès la date de l'accident en sus
- Frais d'avocat:** CHF 25 000.-
- Intérêts de dommage:** 5% dès chaque échéance
- Montant attendu total du dommage** CHF 1 366 499.-
- Recours de 20% pour négligence grave** CHF 273 300.-

Remarque: l'estimation comprend les exigences de l'AI, de la CNA resp. de l'assureur LAA et de la caisse de pension, mais sans les détailler.

En général, cinq à dix ans passent avant que les répercussions financières du dommage puissent être estimées de façon sûre. Le montant des prestations à venir dépend des suites persistantes des blessures et de leurs conséquences sur l'activité professionnelle et l'aptitude à gérer un ménage.



Lors de recours avec dommages corporels, l'argent pour les loisirs ou les vacances vient vite à manquer. Après avoir retiré le versement mensuel aux assureurs du salaire, il ne reste souvent que le minimum vital.

BRUIT:

«QUAND JE SUIS DE SORTIE, JE SUIS TOUJOURS UN PEU EXCITÉ. ALORS AVANT DE RENTRER, JE FUME D'ABORD UN JOINT POUR ME CALMER ET MIEUX CONDUIRE.»



LA VÉRITÉ:

QUELQU'UN QUI A BESOIN DE CANNABIS POUR SE DÉTENDRE ET QUI CROIT SE RENDRE AINSI «CAPABLE DE CONDUIRE» ENFREINT LES RÈGLES DE LA CIRCULATION S'IL SE MET EFFECTIVEMENT AU VOLANT D'UN VÉHICULE.

Une personne qui souhaite «se calmer» au moyen de cannabis a probablement déjà consommé d'autres drogues pendant la soirée. Et si ces drogues ont de tels effets que la personne estime devoir tout d'abord se calmer avant de pouvoir conduire un véhicule, elle est très probablement déjà en incapacité de conduire à ce moment-là.

Lors de consommation multiple d'alcool, de cannabis, de médicaments (des benzodiazépines ou des barbituriques, donc des somnifères ou des calmants) et d'autres drogues (des préparations d'amphétamines comme l'ecstasy, de la cocaïne ou des opiacées telle que l'héroïne), il n'y a qu'un seul comportement possible: ne pas conduire! Car la combinaison de ces différentes substances est particulièrement dangereuse. Le risque d'accident monte en flèche.

Lors de consommation mixte, on parle aussi de polytoxicomanie.

Qu'entend-on par le terme scientifique «polytoxicomanie»?

Le terme polytoxicomanie désigne la dépendance multiple, respectivement la dépendance simultanée à différentes drogues, par ex. à l'alcool et au cannabis, ou au cannabis, à des hallucinogènes et à des opiacées, ou encore à des médicaments de substitution légaux et à des drogues illégales, tous ces produits étant consommés les uns après les autres, selon leur disponibilité.

De nombreuses études scientifiques confirment que l'effet de l'alcool et du cannabis se renforcent l'un l'autre de façon massive (voir pages 14 à 17). Des

recherches et des descriptions détaillées des différentes variantes de polytoxicomanie n'existent pas et n'existeront probablement jamais au vu du grand nombre de possibilités.

Mais c'est un fait que la détection d'une seule de ces drogues dans le sang confirme que la personne est incapable de conduire.

Un recours de 100% en cas de récidive

Quiconque est interpellé en conduisant sous l'influence de drogues, voire qui provoque un accident sous l'influence de drogues, commet une infraction qui sera consignée. La procédure engagée (voir page 31) et les mesures décidées sont inscrites au registre automatisé des mesures administratives (registre ADMAS).

L'entrée «conduite sous l'influence de drogues» reste enregistrée pendant 10 ans au registre des mesures administratives de la Confédération. En cas d'inscription d'une nouvelle mesure, l'ensemble des mesures enregistrées ne sera effacé qu'une fois les conditions d'effacement atteintes pour la dernière mesure inscrite. Donc même si le moment était venu d'effacer une ancienne entrée, celle-ci reste au registre.

Lors de la conclusion d'une nouvelle assurance de véhicules automobiles, le preneur d'assurance doit indiquer l'existence d'une telle inscription. Si le contrat d'assurance est conclu, il contient une clause qui stipule qu'en cas de sinistre lié à une conduite sous influence de cannabis, l'assureur exige non seulement une participation aux frais, mais fera valoir un recours de 100%. Un paiement de plus d'un million de francs peut alors être exigé (voir l'exemple de calcul de recours en page 24).

La consommation mixte de cannabis et d'autres substances augmente le risque d'effets euphorisants non prévisibles. Et il est évident qu'un tel mélange rend incapable de conduire.

BRUIT:

«LES ANALYSES DU SANG REVIENNENT BEAUCOUP TROP CHER À LA POLICE. ILS NE LES EFFECTUENT DE TOUTE FAÇON PAS. OU TOUT AU PLUS LORS D'ACCIDENTS GRAVES.»



LA VÉRITÉ:

ERREUR: LA POLICE REPORTE LES FRAIS SUR LES RESPONSABLES. SEUL UN CONDUCTEUR SUSPECTÉ À TORT EST EXEMPT DE FRAIS.

La police n'effectue ses contrôles que sur la base de soupçons fondés. Elle n'impose pas une analyse du sang à un conducteur simplement parce qu'il est jeune ou parce qu'il a des cheveux longs. Ce serait effectivement (trop) cher.

Les frais reviennent au responsable

Tous les frais occasionnés sont reportés sur la ou le coupable. Et c'est cher! L'examen, la prise de sang et l'analyse en laboratoire doivent être payés, à quoi s'ajoutent le rapport d'expertise et la procédure judiciaire. Viennent ensuite une amende et au moins trois mois de retrait de permis de conduire. Si le véhicule est indispensable à l'exercice de la profession ou pour se rendre au lieu de travail, il faut également tenir compte de ces frais.

Voyons la situation au-delà de nos frontières. Par rapport à ce qui se pratique en Suisse, «la conduite sous l'influence de drogues» peut être sanctionnée très sévèrement.

Allemagne

La conduite d'un véhicule sous l'influence de drogues illégales est interdite en Allemagne. Comme en Suisse, il n'y a pas de valeur seuil pour les drogues illégales mais une interdiction absolue.

En Allemagne, «conduire sous l'influence de drogues» est une infraction passible d'une amende de 250 à 1500 euros, accompagnée d'une interdiction de conduire de 1 à 3 mois et de l'inscription de 4 points au registre central de la circulation. Lorsqu'une «apparition de défaillances» est également constatée, la faute est considérée comme un délit. Il en résulte une amende ou une peine d'emprisonnement, le retrait immédiat de l'autorisation de

conduire, une suspension du permis de conduire (de 6 mois à 5 ans), l'inscription de 7 points au registre central de la circulation et un examen psychomédical avant une éventuelle réattribution du permis de conduire.

Le coût de la procédure de test est également facturé au conducteur (d'env. 75 à plus de 150 euros, suivant le type et l'ampleur du test).

Autriche

Depuis le 1^{er} janvier 2003, une analyse du sang est obligatoire lors de soupçon de consommation de drogues, parmi lesquelles on compte également le cannabis.

Si un agent de police soupçonne une conductrice ou un conducteur d'avoir consommé des drogues, il l'envoie chez le médecin de service pour un examen de la capacité de conduite. Si le soupçon se confirme, une analyse du sang est effectuée. S'il s'avère que la conductrice ou le conducteur se trouvait effectivement sous l'influence de drogues, une amende de 581 à 3633 euros (lors d'un premier délit de ce type) est prononcée, accompagnée d'un retrait de permis d'un mois.

Si le conducteur s'oppose à l'ordre de se présenter chez le médecin de service, même s'il n'a jamais consommé de drogues, la peine est plus sévère. Refuser une prise de sang implique automatiquement une amende administrative de 1162 à 5813 euros. De plus, le permis est retiré pour 4 mois, un complément de formation est exigé et l'aptitude médicale à conduire un véhicule est examinée.

France

La tolérance zéro pour le cannabis s'applique également en France. Fin 2002, suite à une série d'accidents mortels provoqués par des automobilistes se trouvant sous l'influence de stupéfiants, l'Assemblée nationale a introduit une nouvelle loi prévoyant des punitions sévères pour sanctionner la conduite sous l'emprise de drogues.

Un conducteur se rendant coupable de «conduite sous l'emprise de stupéfiants» est passible de peines de prison jusqu'à deux ans et d'amendes jusqu'à 4500 euros. De plus, le véhicule peut être saisi, des points de permis peuvent être enlevés ou le permis de conduire peut être retiré.

Ce sont là les mêmes sanctions que celles déjà en vigueur pour le délit de conduite en état d'ébriété.

Les analyses en laboratoire permettant de détecter le cannabis et le rapport d'expertise coûtent env. CHF 550.-. Si une analyse d'alcoolémie est également nécessaire, les frais se montent à env. CHF 750.-. S'y ajoutent l'amende, un montant qui peut atteindre CHF 1000.-, ainsi que les frais de tribunaux et d'avocats. Et nous n'avons pas encore compté la procédure de mesures administratives, elle aussi facturée (voir pages 30/31).

BRUIT:

«LES HABITUÉS DE LA FUMETTE MAÎTRISENT LA SITUATION ET SAVENT TRÈS BIEN S’ILS SONT EN ÉTAT DE CONDUIRE OU NON.»



LA VÉRITÉ:

CETTE DÉCLARATION EST CORRECTE SI, APRÈS AVOIR CONSOMMÉ DU CANNABIS, LA DÉTENTRICE OU LE DÉTENTEUR D’UN PERMIS DE CONDUIRE ARRIVE À LA CONCLUSION: «J’AI FUMÉ, ET C’EST POURQUOI JE NE PRENDRAI PAS LE VOLANT D’UN VÉHICULE PENDANT AU MOINS 12 HEURES!»

Si par contre cette parole découle de la conviction que celui qui fume fréquemment et intensément profite d’une grande expérience et estime mieux pouvoir gérer la situation qu’un débutant, alors la problématique de la «fumette et la conduite» devient critique.

Il est clair pour chacun d’entre nous qu’une personne en état d’ébriété n’est pas en mesure de conduire un véhicule. Une personne ayant consommé du cannabis ne l’est pas non plus.

Cela nous ramène à nouveau aux deux notions importantes pour la circulation routière: la «capacité de conduire» et l’«aptitude à conduire».

En consommant du cannabis occasionnellement, on reste apte à conduire

En Suisse, on considère qu’un consommateur occasionnel reste apte à conduire, mais qu’il perd sa capacité de conduire chaque fois qu’il est sous l’influence de cannabis.

Lorsqu’il a retrouvé son état normal, il peut reprendre le volant, en respectant la règle des 12 heures. Le cas du consommateur «expérimenté» est très différent, puisqu’il est en permanence sous l’influence de cannabis.

Mais consommer du cannabis constamment, c’est être inapte à conduire

La loi sur la circulation routière statue qu’un toxicomane ne doit pas détenir de permis de conduire, respectivement ne doit pas obtenir de permis d’élève

conducteur. Une personne qui consomme du cannabis plusieurs fois par jour est par conséquent en incapacité permanente de conduire. Un consommateur chronique qui est arrêté par la police alors qu’il conduit sous l’effet de cannabis se voit retirer son permis de conduire pour une durée indéterminée.

Dans ce cas, il ne s’agit pas seulement d’une infraction aux règles de la circulation. La constatation de la consommation continue et intense de cannabis et peut-être même la violation répétée de la loi sur la circulation routière mènent à la conclusion que la personne concernée n’est pas apte à conduire.

La procédure de mesures administratives

Lorsqu’un consommateur chronique de cannabis transgresse les règles de la circulation en conduisant sous l’effet de drogues, deux procédures sont systématiquement engagées. Elles sont menées simultanément et indépendamment par deux instances différentes. Toutes deux basent leur travail sur le même rapport de police.

D’une part, au lieu même du délit, un juge décide de l’ampleur de la sanction (amende et/ou peine de prison). D’autre part, l’autorité administrative du canton de résidence du conducteur ouvre une procédure. La responsabilité en incombe au service des automobiles, on parle d’une «procédure de mesures administratives».

Cette procédure sert à déterminer, en tenant compte d’éventuels précédents, à quel point l’aptitude à conduire du conducteur concerné doit être remise en cause.

Des examens de médecine routière et des analyses chimico-toxicologiques sont alors effectués par des médecins, des psychiatres et des psychologues afin de mettre au clair l’éventuel problème de dépendance. Si les résultats s’avèrent être au détriment du conducteur, il en résultera pour lui un retrait de permis de durée indéterminée, souvent accompagné d’une thérapie.

En conclusion: une personne qui consomme du cannabis régulièrement, mais pas tous les jours (par exemple chaque samedi soir) peut conduire pendant la semaine. Mais pas pendant le week-end lorsqu’elle est sous l’influence de cannabis.

Une procédure de mesures administratives occasionne des frais de CHF 30.- à CHF 900.-. A ce montant s’ajoutent les frais d’expertise, de port, de téléphone, de notification, etc.

Lors d’un contrôle, la police ne se contente pas d’observer le comportement routier. L’attitude du conducteur, par exemple une altération de la parole ou de la démarche, est également prise en compte. La présence d’ustensiles de fumeurs dans le véhicule est également retenue dans le rapport.

LE CHANVRE? LE CANNABIS? C'EST QUOI?

LE CHANVRE EST UNE PLANTE DIOÏQUE, C'EST-À-DIRE À PLANTS MÂLES ET FEMELLES DISTINCTS. LES PLANTS FEMELLES DONNENT DES FLEURS RICHES EN RÉSINE QUI CONTIENT DES SUBSTANCES PSYCHOTROPES.



Le nom botanique du chanvre est *Cannabis sativa* et, pour la plupart des spécialistes, il fait partie de la famille des Cannabaceae. Le terme générique «cannabis» regroupe toutes les formes de substances psychotropes issues du chanvre.

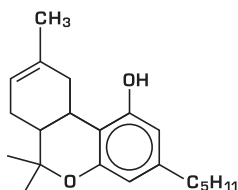
Le chanvre usuel fournit des fibres résistantes utilisées pour la fabrication de cordages et de textiles. Les variétés riches en THC sont à la base de substances pouvant éventuellement être utilisées à des fins médicales et de produits à effet stupéfiant.

Le haschisch et la marijuana sont les produits de cannabis les plus courants

La résine séchée de la plante de cannabis femelle donne le haschisch. Il est souvent mélangé à des parties de plantes (fleurs, feuilles et fines tiges) pulvérisées puis pressé en plaques. La marijuana se compose de fleurs et de feuilles de cannabis séchées à l'air. Elle est parfois coupée avec des morceaux de tiges hachés. L'huile de haschisch est également répandue. Elle est extraite des déchets de la production de haschisch et de marijuana au moyen de solvants organiques.

Le haschisch et la marijuana sont des stupéfiants illégaux largement répandus. Ils sont en général mélangés à du tabac et fumés sous forme de «joints». Le cannabis peut aussi être consommé par voie orale, par exemple sous forme de cake au haschisch. Les produits de cannabis présentent une odeur douceâtre caractéristique aisément reconnaissable. Elle provient des huiles volatiles contenues dans les feuilles et dans la résine.

L'action psychotrope des produits du cannabis est essentiellement due au delta-9-tétrahydrocannabinol (Δ -9-THC ou simplement THC).



Les cannabinoïdes, parmi lesquels compte le THC, stimulent des récepteurs spécifiques du système nerveux central appelés récepteurs cannabinoïdes.

Du haschisch et de la marijuana de production suisse

Il y a quelques années encore, le haschisch provenait essentiellement d'Afghanistan, du Pakistan, du Maroc, du Liban et de Turquie. De nos jours, une quantité importante est produite directement en Suisse.

En 2002, le département de chimie et de toxicologie forensiques de l'institut de médecine légale de l'Université de Berne a analysé plus de 2000 produits de cannabis et plantes de chanvre saisis par la police. Cette étude a été mandatée par les organes judiciaires des cantons de Berne, Fribourg, Soleure et Argovie.

Les analyses ont révélé, pour le haschisch, une teneur en THC de 7 à 28%. La valeur moyenne se situait aux alentours de 20%. La marijuana obtenue à partir des fleurs des plantes femelles représentait le produit de cannabis le plus répandu au moment de l'enquête et a affiché des teneurs en THC de 5 à 28%. En 2002, la valeur moyenne pour ce produit se situait à 13%.

Une première: l'analyse de produits de cannabis achetés

Ces analyses sont représentatives pour l'ensemble du marché de la drogue en Suisse. A cet effet, des collaborateurs de la télévision suisse ont acheté des produits de cannabis au cours du 4^e trimestre 2002. Le prix moyen était d'environ 10 francs par gramme. En tout, 57 échantillons ont été analysés. La teneur en THC moyenne établie dans le cadre de cette enquête était de 14,5%.

De ces 57 échantillons, 7 étaient de la marijuana portant la désignation «indoor». Trente-quatre autres échantillons de marijuana avaient été vendus sans autre indication. Tous les échantillons de marijuana étaient de production suisse. L'analyse a de plus porté sur 15 échantillons de haschisch et 1 échantillon d'huile de haschisch. Le haschisch provenait en partie de l'étranger.

Les échantillons de marijuana sans autre indication ont révélé des teneurs en THC de 4 à 22% (13,7% en moyenne). La marijuana «indoor» a atteint des valeurs de 15 à 27% (21,3% en moyenne). Le haschisch contenait entre 7 et 25% de THC (13% en moyenne) et l'huile de haschisch 21%.

Plus fort que le fameux «Afghan noir»

Aujourd'hui, la marijuana «indoor» de production suisse est souvent plus forte que le haschisch étranger. Le célèbre «Afghan noir» affiche habituellement une teneur en THC de 7%.

Une étude semblable portant sur 36 échantillons de marijuana a été effectuée en été 2002 par le Orlando Regional Crime Laboratory (Floride, Etats-Unis). Les teneurs en THC de ces échantillons se situaient entre 2 et 13%, avec une valeur moyenne de 6,2%.

PETIT GLOSSAIRE DE LA FUMETTE

QUELQUES CONNAISSANCES DE BASE DU JARGON DE LA FUMETTE PERMETTENT DE PARTICIPER ACTIVEMENT AUX DÉBATS SUR LE THÈME DE «LA FUMETTE ET LA CONDUITE». ELLES FACILITENT LA COMPRÉHENSION ET LA COMMUNICATION.

La sélection de termes¹ présentée ci-dessous ne se veut en aucun cas exhaustive. D'autres expressions peuvent être trouvées dans des ouvrages de référence ou bien sûr dans des «lexiques» sur Internet.

Afghan noir: sorte de haschisch provenant d'Afghanistan, du Pakistan ou d'Inde. Foncé, de consistance huileuse.

Bong: diverses pipes artisanales, fonctionnant toutes selon le principe de la pipe à eau.

Chillum: pipe droite d'origine himalayenne et indienne. Elle a été introduite en Europe et aux Etats-Unis par les hippies dans les années 1960.

Coffee Shop: aux Pays-Bas, points de vente officiels où le haschisch et la marijuana peuvent être vendus et achetés légalement. Le produit acquis doit être consommé sur place ou chez soi. La vente sur la voie publique est illégale.

Cône: synonyme de joint (pétard, pét, tarpet, canne, bédo, oinj, spliff, stick, ...).

Défoncé: comme «stone» ou «pété», sous l'influence de drogues.

Feuilles: papier à cigarettes utilisé pour rouler un joint.

Herbe: synonyme de marijuana.

Houka: nom désignant une pipe à eau de grande taille, d'origine hindoue.

Joint: cigarette artisanale contenant de la marijuana ou du haschisch, mélangé avec du tabac ou simplement pur. L'art de rouler est toute une science.

On utilise en général deux ou trois petites feuilles de papier à cigarettes ou une grande, ainsi qu'un filtre court ou long, habituellement en carton et parfois complété d'un fond de tabac.

Kif: mélange de tabac et de chanvre. Issu du terme turc «kief» signifiant «état de béatitude».

Libanais rouge: sorte de haschisch provenant du Moyen-Orient. Rouge, souvent sec et friable.

Mixe: mélange de tabac et de marijuana ou de haschisch utilisé pour rouler un joint. Le haschisch est préalablement chauffé à l'aide d'un briquet puis effrité du bout des doigts.

Pétolle: un petit morceau de haschisch.

Pipe à eau (narguilé): modèle classique pour les différents bongs orientaux. Le principe de fonctionnement de tous ces instruments est identique: la fumée passe par un réservoir d'eau où elle est refroidie et filtrée.

Shit: synonyme de haschisch, terme issu de l'anglais.

Stone: effet produit par la consommation de drogues.

Weed: synonyme de marijuana, mot issu de l'anglais.

Prix: sur le marché noir suisse, la marijuana revient à environ 10 francs par gramme. Le gramme de haschisch coûte environ 15 francs.

Fumer: en Suisse, 30 tonnes de produits de cannabis sont fumés chaque année.

¹ van Treeck, B.: Das grosse Cannabis-Lexikon. Berlin. 2000.

ADRESSES IMPORTANTES ET REMERCIEMENTS

LE PRÉSENT OUVRAGE FAIT PARTIE D'UNE DOCUMENTATION CONTENANT DIFFÉRENTS MOYENS D'ENSEIGNEMENT. CETTE DOCUMENTATION EST MISE À DISPOSITION GRATUITEMENT PAR LE CONSEIL SUISSE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.

AVEC UN GRAND MERCI POUR L'ENGAGEMENT ET LE SOUTIEN APPORTÉS À CE PROJET!

Fonds de sécurité routière

Dr. rer. nat. Werner Bernhard

Institut de médecine légale de l'Université de Berne

Dr. Johannes G. Ramaekers

Faculté de psychologie de l'Université de Maastricht

Dr. H.W.J. Robbe

Professeur émérite à la faculté de psychologie de l'Université de Maastricht

La police cantonale bernoise

Peter Sieber, chef circulation; Frank Rüfenacht, formateur; Remo Gut et Anita Iseli, police mobile

La Mobilière, service des recours

Reto Menzi, direction Berne / chef du service des recours

Le tribunal cantonal de Berne

Cornelia Apolloni Meier, juge cantonale; Frédéric Kohler, greffier du tribunal cantonal; Dominik Baeriswyl, greffier de tribunal

Heinz Mathys, procureur; Esther Scheitlin, avocate

Tribunal de district de Neuchâtel

Fabio Morici, juge; Lydie Moser, greffière de tribunal

Laurent Gabus, avocat

VOICI QUELQUES CONTACTS PERMETTANT DE POSER DES QUESTIONS SUR DES DOMAINES SPÉCIFIQUES.

Office fédéral de la statistique

Espace de l'Europe 10
Case postale
CH-2010 Neuchâtel
Tél. +41 (0)32 713 60 11
Fax +41 (0)32 713 60 12

Office fédéral des routes (OFROU)

Worbentalstrasse 68, Ittigen
CH-3003 Berne
Tél. +41 (0)31 322 94 11
Fax +41 (0)31 323 23 03

Institut de médecine légale de l'Université de Berne

Dr. rer. nat. Werner Bernhard
Bühlstrasse 20
CH-3012 Berne
Tél. +41 (0)31 631 38 30
Fax +41 (0)31 631 85 80

Institut de médecine légale de l'Université de Zurich

Dr. Peter X. Iten
Winterthurerstrasse 190
CH-8057 Zurich
Tél. +41 (0)1 635 56 11
Fax +41 (0)1 635 68 51

Institut universitaire de médecine légale

Dr. Marc Augsburg
Rue du Bugnon 21
CH-1005 Lausanne
Tél. +41 (0)21 314 70 85
Fax +41 (0)21 314 73 29

Bureau suisse de prévention des accidents bpa

Laupenstrasse 11
Case postale
CH-3001 Berne
Tél. +41 (0)31 390 22 22
Fax +41 (0)31 390 22 30

Institut de prévention de l'alcoolisme et autre toxicomanie (ISPA)

Avenue Louis-Ruchonnet 14

Case postale 870

CH-1001 Lausanne

Tél. +41 (0)21 321 29 11

Fax +41 (0)21 321 29 40

Société suisse de médecine de l'addiction

Dr. med. R. Hämmig, président

Services psychiatriques de l'Université de Berne

Murtenstrasse 21

Case postale 52, CH-3010 Berne

Tél. +41 (0)31 632 46 39

Fax +41 (0)31 632 46 04

Conseil suisse de la sécurité routière

Schwanengasse 3

Case postale

CH-3001 Berne

Tél. +41 (0)31 329 80 86

Fax +41 (0)31 329 80 84

Université de Maastricht

Dr. Johannes G. Ramaekers

Faculté de psychologie

Case postale 616

6200 MD Maastricht (Les Pays-Bas)

Tél. +31 (0)43 388 19 51

Fax +31 (0)43 388 41 25

De nouveaux bruits, informations supplémentaires et lieu d'expression
d'opinions: WWW.LA-VERITE.CH

