



## Stupéfiants (23/03/23)

### > Le contexte

#### Consommation de drogues

La France compte 1,3 million d'usagers réguliers de cannabis et un demi-million d'usagers de cocaïne ou de drogues de synthèse. Cette consommation a fortement progressé ces dernières années avec notamment une plus grande banalisation des usages de drogues dures.

#### Niveaux de risque

Un conducteur testé positif au cannabis multiplie par 1,65 son risque d'être responsable d'un accident mortel.

#### Nombre d'accidents impliquant la consommation de drogues

En 2021, dans 1 accident mortel sur 5, un conducteur est positif aux stupéfiants. Cette part atteint 1 accident mortel sur 3 la nuit au cours des week-ends.

Dans 63 % des accidents pour lesquels l'usage de stupéfiants est une cause quasi certaine, le conducteur est aussi sous l'influence de l'alcool et, dans 45 % des cas, il roule à une vitesse excessive.

#### Contrôle/sanction

En 2003, le législateur modifie l'article L. 235-1 du code de la route et rend punissable le seul fait d'être dépisté positif aux stupéfiants au volant, indépendamment de toute influence sur la conduite.

Selon les statistiques de la Sécurité routière, en dix ans, le nombre de dépistages a été multiplié par dix. Sur la même période, la hausse des infractions pour conduite après usage de stupéfiants a été X3 (319 %). En 2021, pour la première fois, ces infractions dépassent en nombre les infractions pour alcoolémie. Mais les statistiques témoignent aussi des fragilités du dispositif. Le taux de positivité des dépistages, c'est-à-dire le rapport entre le nombre de dépistages réalisés et le nombre de résultats positifs, s'effondre, passant de 47 % en 2010 à seulement 17 %. En 2021, on dépiste beaucoup plus, mais on cible beaucoup moins les comportements à risques.

En 2021, 630 957 dépistages de stupéfiants ont été réalisés en 2021, dont 17 % étaient positifs. 86 % de ces contrôles sont préventifs ou lors d'infractions, 19 % sont positifs.

La pression de contrôle préventif reste très faible (542 000) comme l'indique le nombre moyen de contrôles par jour et par département : 15 contrôles/jour et par département.

La fréquence des dépistages est très inégale. Proportionnellement au nombre d'habitants, police et gendarmerie effectuent de dix à quinze fois plus de contrôles en Ariège ou dans les Alpes-de-Haute-Provence qu'à Paris ou dans le Val-de-Marne

46 660 dépistages ont été réalisés en cas d'accidents corporels (y compris mortels), 6,5 % des conducteurs testés impliqués dans les accidents corporels étaient positifs aux stupéfiants.

#### Les fragilités du système de contrôle :

Alors que les tests sont réputés fiables pour les drogues dures (cocaïne, héroïne), concernant des cannabinoïdes, trouver un taux élevé de THC (Tétrahydrocannabinol), ce marqueur du cannabis, ne permet pas de conclure nécessairement à un risque accidentogène élevé, et le manque de fiabilité du dépistage salivaire renforce encore le risque d'arbitraire. Certaines études évoquent jusqu'à 20 % de faux positifs pour le cannabis ou les drogues de synthèse.

#### Une nouvelle piste de contrôle :

Progressivement, les pays anglo-saxons renoncent aux stratégies de dépistage à grande échelle au profit des tests comportementaux – Standardized Field Sobriety Test (SFST) et Drug Recognition Evaluation (DRE) –, couplés avec un dépistage sanguin lorsque le test est positif. On a longtemps reproché à leur manque de fiabilité, mais les tests salivaires ne sont pas plus précis. Ils ne nécessitent aucun équipement peuvent être utilisés à une échelle beaucoup plus grande.

## > Point de vue

- La consommation des stupéfiants est un facteur de risque qui s'accroît du fait du développement de la consommation. Il est donc essentiel qu'une politique volontariste soit menée dans ce domaine en matière de sécurité routière.

- Ce type de consommation concerne une population à risque relativement bien ciblée. C'est vers les conducteurs de moins de 30 ans, ceux qui sont le plus souvent dépistés positifs, qu'il faut cibler l'action.

- L'action menée doit reposer sur les trois axes conjoints : sensibilisation, contrôle et sanction.

#### **Sensibilisation :**

Diffuser des messages et des réseaux de communication adaptés à la population concernée des moins de 30 ans. L'implication des lycées (identifiés comme un point faible dans le continuum éducatif de sécurité routière), les établissements d'apprentissage et les missions locales doivent être particulièrement mobilisés. Aux Etats-Unis, des programmes de prévention par téléphone auprès des lycéens de plus de 18 ans donnent, par exemple, des résultats prometteurs.

#### **Contrôle :**

Le principe du ciblage doit également être la règle. Pour rendre plus efficace l'intervention des forces de police et de gendarmerie les mesures proposées sont les suivantes :

- Rendre inopérant et donc illégal les dispositifs numériques de signalement des contrôles de police en faisant évoluer la loi.

- Engager une recherche qui vise à améliorer le niveau de fiabilité et les capacités de déploiement et notamment la baisse des coûts des tests de détection des stupéfiants.

- Assurer une coordination au niveau national qui garantisse une pression de contrôle cohérente sur l'ensemble des territoires.

- Investiguer et expérimenter la piste des tests comportementaux standardisés couplés avec un dépistage sanguin lorsque le test est positif. Les forces de l'ordre doivent être formées à l'utilisation de ces tests, une formation qui pourrait être généralisée dans les écoles de police et de gendarmerie.

#### **Sanction :**

- Le manque de fiabilité des tests sur le contrôle du THC impose une prudence sur toute surenchère concernant la sanction à opérer suite à un contrôle s'avérant positif. Le niveau de sanction actuel semble suffisant. L'enjeu porte davantage sur la gestion du dispositif de contrôle (cf point précédent).

- En cas d'accident grave impliquant la consommation de stupéfiant, le renforcement des sanctions doit être envisagé dans le cadre de l'évolution du droit reconnaissant l'homicide routier.

## **> Point de vue**

### **Point de vue sur les mesures proposées par le dernier CISR**

#### **Mesure 12 DU CISR du 09 janvier 2018**

- « Permettre aux forces de l'ordre, à leur demande, de suspendre temporairement la localisation de leur contrôle d'alcoolémie et de stupéfiants. »

En 2011 le lobby des avertisseurs de radars et le ministère de l'Intérieur ont signé un protocole permettant de travestir les « coyotes » en avertisseurs de danger et ainsi de réduire l'efficacité de tous les contrôles de police et de gendarmerie, comme des radars automatiques. Cette mesure a pour objet de limiter les méfaits de cette connivence. Les gendarmes et les policiers doivent pouvoir assurer le blocage de tous les avertissements de leur présence, notamment pour des contrôles de vitesse. Ce n'est pas encore gagné !

## **> Les orientations de la Ligue**

### **Orientations LCVR n°5 de 2022**

#### ***5. Améliorer la lutte contre l'alcool au volant ou la conduite après usage de stupéfiants***

- *Agir pour le renforcement des pouvoirs des policiers municipaux en matière de dépistage des conducteurs. (cf. Pondération 120 p10)*
- *Faire financer le coût de cette lutte par le produit des amendes.*
- *Inciter l'augmentation du nombre de dépistages.*
- *Rendre obligatoire l'installation des EAD pour les véhicules-écoles.*

#### ***Nouvelles pistes d'orientation pour 2023 :***

- *Instituer juridiquement l'Homicide routier qui vise à durcir les peines en cas d'homicide involontaire impliquant une consommation délictuelle de stupéfiants (deux projets de lois en cours et un débat va être engagé au sein de la LCVR pour préciser la position à soutenir sur cette évolution du droit)*