

USAGES DE DROGUES, RISQUES ROUTIERS ET TRANSGRESSION

Les perceptions des risques routiers par les usagers de drogues illicites

Maryse ESTERLE-HEDIBEL, socio-anthropologue, chercheuse au CESDIP, conduit notamment des recherches sur la marginalité et les prises de risque chez les jeunes. Elle rend compte ici d'une recherche menée en collaboration avec le Groupe de Recherches et d'Études sur les Conduites Ordaliques (GRECO) et avec le soutien de la Fondation MAIF.

La consommation de drogues au volant est un sujet d'actualité. Une loi récente vient d'instituer le dépistage de "substances ou plantes classées comme stupéfiants" pour tout conducteur d'un véhicule impliqué dans un accident mortel de la circulation (18 juin 1999).

Cette recherche¹ qui a pour objet d'étudier la perception des risques routiers par des toxicomanes et usagers de drogues illicites, est de type qualitatif par entretiens semi-directifs avec des usagers de drogues rencontrés à l'hôpital Marmottan et dans des centres d'accueil, grâce à des réseaux informels de consommateurs et par le biais d'associations².

La notion de risque, qui reste variable selon les époques, n'est pas clairement établie en ce qui concerne les produits psychotropes interdits et la conduite routière, en l'absence de campagne officielle de prévention. Si les risques liés à l'alcool sont largement connus, les risques éventuels liés à la consommation de drogues illicites le sont beaucoup moins. De nombreux travaux ont été menés sur les conduites toxicomaniaques ; d'autres chercheurs ont travaillé sur les prises de risque sur la route, mais les croisements entre les deux approches sont rares...

Les connaissances médicales

Tous ces produits étant interdits à la vente légale, leur composition n'offre aucune garantie aux consommateurs et les effets peuvent donc être très différents selon les cas³. D'autre part, l'état psychologique de la personne a une incidence sur les effets des produits, ainsi que les circonstances de la prise. Les données de type médical sont donc à envisager avec ces limites.

Si toutes les drogues illicites n'entraînent pas spécifiquement une incapacité à conduire, les chercheurs notent des modifications des perceptions pouvant potentiellement générer des dangers différents selon les produits et les doses consommés. L'étude des interactions avec d'autres produits dont l'alcool, mais aussi des médicaments ou des mélanges de drogues illicites, est encore très parcellaire. D'autre part, les usages recouvrent des réalités sociales très différentes qui ont sans doute une incidence sur les prises de risque.

L'impact de la consommation de produits psychotropes sur les accidents de la route est d'ailleurs peu connu en Europe, ainsi que le souligne le Livre Blanc "Sécurité routière, drogues licites ou illicites et médicaments"⁴. Cependant, on dispose de données pharmacologiques relatives à l'effet de plusieurs drogues sur l'organisme ou aux interactions entre elles, telles que le cannabis, l'héroïne ou la cocaïne. Ces effets concernent l'éveil-sédation, l'inhibition-désinhibition... Des effets liés au sevrage sont également signalés.

On ne dispose pas actuellement de données quantitatives fiables sur la conduite routière en état d'imprégnation de produits psychotropes. Les effets de la consommation de drogues illicites sont globalement méconnus par les toxicomanes eux-mêmes qui ne se réfèrent pas à une norme du risque, comme cela peut être le cas en ce qui concerne l'alcool.

D'une manière générale, pour la plupart des conducteurs, respect du code de la route et sécurité ne vont pas de pair : "le bon conducteur s'estime à la fois suffisamment compétent et conscient des dangers de la route pour jouer avec la règle selon la situation"⁵. Les prises de risque sont courantes dans toutes les couches de la population mais procèdent de représentations différentes selon les formes d'intégration socio-

¹ La recherche a été menée avec la collaboration de Martine ATTAL-VALIÈRE (volet médical), Marie BASTIANELLI (entretiens) et Valérie SOARES (transcription papier).

² Elle a duré 18 mois (juillet 1997-janvier 1999). La population se compose de 14 consommateurs réguliers ou occasionnels (ou intensif pour l'un d'entre eux), de cannabis, 13 consommateurs intensifs d'héroïne, 4 de cocaïne, 3 d'acides ou d'amphétamines (réguliers) et 15 fréquentant des *raves* (dominante de consommation d'ecstasy). Des entretiens semi-directifs ont été menés avec 35 d'entre eux, 15 ont fait l'objet d'entretiens de groupe. Un questionnaire reprenant des données de base sur les caractéristiques et les comportements des *ravers* a été diffusé dans des *raves* (soirées techno). Ce questionnaire a permis d'obtenir des données supplémentaires sur les participants à ces soirées, leur consommation de produits psychotropes, l'utilisation des véhicules motorisés et le rapport aux risques routiers.

³ Un état des lieux des connaissances médicales sur la question a été établi et intégré au rapport de recherche (Martine ATTAL).

⁴ Sous la coordination du professeur Claude LAGIER, 1995.

professionnelles et la place sociale des produits dans la vie quotidienne des individus.

On peut retrouver ces représentations différenciées au sein de la population étudiée. Celles des risques routiers dépendent des enjeux liés aux prises de risque. Ils sont différents selon le rapport au futur, la conception de la santé, les perspectives d'avenir, les produits consommés et la gestion de ces consommations.

Pour certains toxicomanes, la prise de risque sur route serait recherchée comme une épreuve de type ordalique du même type de celles qu'ils traversent dans l'expérience toxicomaniaque. Il s'agirait pour eux de défier leur propres limites pour acquérir la certitude qu'ils peuvent vivre.

Les modes de consommation

Plutôt que le produit consommé, nous avons retenu le mode de consommation en distinguant l'usage intensif, régulier ou occasionnel. En effet, les perceptions exprimées sont à étudier en fonction de la place tenue par un ou plusieurs psychotropes dans la trajectoire des individus et leur groupe d'appartenance. C'est plutôt la place prise par le produit dans la vie sociale de l'individu que le produit-même. La plupart des consommateurs intensifs de produits interdits sont des poly-consommateurs (alcool et tabac sont toujours présents). Nous avons retenu le produit principal, tout en faisant état des données recueillies pour d'autres produits chez les mêmes sujets. Les consommateurs *intensifs* (tous les jours, de manière dépendante et intensive) se retrouvent pour un cas chez les usagers de cannabis et pour les autres chez les héroïnomanes et cocaïnomanes. Ils sont majoritairement sans emploi fixe, et ont connu des épisodes délinquants.

Les consommateurs *réguliers* (tous les jours, en petites quantités, jusqu'à 5 joints pour le cannabis) se retrouvent massivement chez les usagers de cannabis et d'ecstasy. Ils ont majoritairement une activité professionnelle ou sont en formation pour les plus jeunes.

Les consommateurs *occasionnels* (une fois par semaine, une fois tous les 15 jours, lorsque l'occasion se présente), se retrouvent parmi les usagers de cannabis. Ils ont également une activité professionnelle régulière.

Pour chaque groupe, nous analyserons les perceptions des risques et le rapport à la loi selon les produits consommés.

Les consommateurs réguliers ou occasionnels

Pour tous les consommateurs de cannabis, la conduite sous l'emprise de ce produit est reconnue comme pouvant être dangereuse. On n'observe pas de distinction entre les consommateurs occasionnels et réguliers de produits.

* La perception des risques

Les usagers réguliers ou occasionnels de haschich perçoivent des risques liés à la consommation de ce produit en terme de modification de la perception de la vitesse (perçue comme deux fois plus rapide que réellement, ce qui les fait conduire plus lentement que la moyenne), de diminution des réflexes et de difficulté à repérer les feux rouges.

Une concentration plus importante est nécessaire ; les sujets remarquent également une griserie liée à la consommation de haschich qui induit une perte de vigilance. Certains signalent des épisodes d'angoisse aiguë sur la route (panique, sueurs, crainte irraisonnée d'un accident).

Comparativement, le produit considéré comme le plus dangereux au volant est l'association de l'alcool avec le cannabis qui provoque un profond assoupissement interdisant la conduite.

Cinq sujets ont connu une évolution de leur consommation de cannabis qui est devenue régulière ou occasionnelle après avoir été intensive. Au fur et à mesure que le produit prend moins de place dans l'organisation de leur vie, les risques liés à sa consommation au volant sont considérés comme plus importants. La perception de ces risques est fonction de la distance prise avec le produit. Ils perçoivent *a posteriori* les risques encourus alors qu'ils consommaient de manière intensive.

L'ecstasy apparaît aux sujets comme relativement dangereuse et déconseillée aux conducteurs. Les effets sur la conduite repérés par les chercheurs sont relativisés par les usagers en fonction du contexte de la consommation, en particulier dans les fêtes techno. Les accidents liés à l'utilisation d'ecstasy ne se retrouvent pas autour des *raves*, comme l'indiquent les participants, alors qu'ils sont signalés dans quelques études. Ceci est lié au mode de consommation et à la durée des *raves* (le retour s'effectuant en général après une période de repos).

* Le rapport aux représentants de la loi

Une majorité d'usagers pense que les forces de l'ordre ne savent pas détecter leur consommation lors de contrôles, qu'il s'agisse de haschich ou d'autres psychotropes. Ils mobilisent toute leur énergie pour paraître "à jeun" ; le risque de voir des tests se mettre en place freinerait plus leurs déplacements motorisés que leurs consommations. Le plaisir de la consommation supplante la crainte des poursuites.

La loi ne fonctionne donc pas comme garde-fou ; elle est perçue comme incohérente, gênante et ses représentants ne sont pas crédibles dans leur travail de repérage.

L'intervention des forces de l'ordre en cours de *rave* est vécue comme dangereuse par les habitués, car elles *jettent* sur les routes des conducteurs qui sont encore sous l'effet des produits et en état de stress.

Les usagers intensifs

La quasi-totalité des utilisateurs intensifs sont des usagers d'héroïne ou de cocaïne ; la population ne comporte aucun usager intensif d'ecstasy. Nous avons rencontré un consommateur intensif de cannabis dont les pratiques sont très proches de celles des précédents. Ils consomment souvent leur produit de manière solitaire ; leur mode de vie est marqué par une grande marginalité dont on ne peut dire si elle précède ou si elle est consécutive à la consommation quotidienne du produit. Le risque majeur repéré par ces sujets est la conduite en état de manque, qui leur fait prendre des risques très importants (conduite sur trottoir, feux grillés, etc.).

* La perception des risques

Les prises de risque sont considérées comme inhérentes à un mode de vie qui en comporte bien d'autres, la conduite étant rendue nécessaire par les déplacements de la vie quotidienne, en particulier autour de l'approvisionnement en produits. La conduite sous effet peut s'accompagner d'endormissement. Plusieurs sujets signalent avoir eu ou frôlé des accidents dans ces conditions.

L'héroïne ou la cocaïne ont progressivement envahi le champ de leurs préoccupations quotidiennes, induisant un mode de vie axé autour de cette consommation que beaucoup considèrent comme indispensable à leur équilibre actuel. Certains regrettent le développement de cette consommation et le mode de vie qui l'entoure tout en marquant, par le nombre de détails relatés, dans leur discours, un attachement à celui-ci.

Leur discours oscille entre le déni du danger et la description minutieuse de situations de prises de risque vécues au volant. L'héroïne est au centre de leur problématique, et la régulation

⁵ RENOARD (J.M.), Les représentations de la délinquance routière chez les conducteurs condamnés, *Questions Pénales*, 1996, IX-1.

raisonnée des prises de risque apparaît très difficile dans ce contexte.

La perception des risques liés à la conduite sous effet de ces produits est inexistante, surtout chez les sujets qui considèrent l'héroïne comme un médicament ; dans cette représentation, l'état de manque est une maladie, l'état sous effet du produit étant considéré comme normal.

** L'échelle des risques*

Les produits considérés comme les plus dangereux sur la route sont l'alcool et la cocaïne, par le sentiment de puissance et l'agressivité qu'ils provoquent. Les risques liés à la consommation intensive de cocaïne sont multiples et induits par le mode de vie saccadé et le sentiment d'urgence liés à cette consommation. Les sujets semblent n'avoir aucun répit par rapport à ce mode de vie et ne peuvent pas contrôler leur conduite. Du reste, les consommateurs d'autres produits qui ont conduit sous cocaïne déconseillent fortement son utilisation au volant. Quant aux hallucinogènes, tous considèrent qu'ils sont incompatibles avec la conduite.

** Le rapport à la loi*

Pour les consommateurs intensifs, le risque d'arrestations pour cette raison est minoré par rapport aux autres transgressions (conduite sans permis, délits divers, règlements de compte...). Ils comptent sur leurs capacités de concentration pour passer les contrôles des forces de l'ordre en dissimulant leur état. Une certaine habitude des arrestations et des présentations devant la justice les mène à banaliser l'infraction routière proprement dite et à compter sur leurs techniques de "contrôle de la situation" en face des forces de l'ordre.

Les usagers de cocaïne ne mentionnent pas la crainte des forces de l'ordre ou d'arrestations car ils ne seraient de toute façon pas en mesure de contrôler leur consommation pour les éviter. Ils les acceptent comme faisant partie d'un quotidien dominé par la recherche du produit.

Les conduites ordaliques

Les conduites ordaliques sont caractérisées par la recherche d'expériences extrêmes aux cours desquelles les sujets surmontent un risque vital pour se prouver qu'ils peuvent vivre. La confrontation avec soi-même, le défi au hasard, au destin, les épreuves passées dans la recherche du produit sont présents dans les discours de certains consommateurs intensifs. On ne les retrouve pas chez les consommateurs réguliers ou occasionnels.

L'ensemble des usagers de psychotropes ne cherche pas à prendre des risques ou à vivre des émotions fortes à travers la conduite sous effet des produits. Ceci ne paraît vrai que pour une minorité d'entre eux.

*

Le discriminant qui apparaît le plus nettement dans les perceptions des risques routiers sous effets de drogues illicites est le mode de consommation. Les consommateurs intensifs de produits développent un discours contradictoire, dénie le danger d'autant plus qu'ils sont dominés par la recherche et l'usage du produit. On observe en effet un discours proche chez un usager intensif de cannabis et des usagers d'héroïne. Les parcours des consommateurs intensifs sont marqués par une intégration socio-professionnelle très limitée au moment où se fait l'entretien. La marginalité, qui pré-existait à l'usage de drogues, se signale par une distance vis-à-vis du monde du travail, des pratiques délinquantes fréquemment rencontrées, une grande défiance envers les représentants de l'autorité. Contrairement à ce que l'on aurait pu attendre, les usagers intensifs de dro-

gues conduisent, en empruntant des véhicules, en les achetant à bas prix ou au contraire en se procurant des véhicules de luxe (c'est le cas pour certains dealers).

Ils soulignent les risques perçus de l'usage intensif de cocaïne, d'héroïne, de cannabis ou de drogues de synthèse mais ne mettent pas spontanément en actes des stratégies de réduction de ces risques. Ils les minimisent quelquefois ou les dénie après les avoir notés.

Les usagers réguliers ou occasionnels de cannabis ont un discours ancré dans la réalité vécue de contraintes familiales et professionnelles, qui procure la sécurité et la stabilité d'un mode de vie organisé autour du travail légal et de relations affectives plus construites et pérennes. Très attachés à leur consommation, ils souhaitent la dépénalisation pour pouvoir la pratiquer au grand jour. Elle est en effet la seule transgression notable dans leur vie quotidienne, ce qui n'est pas le cas pour les consommateurs intensifs.

Les risques liés à l'usage du cannabis sont soulignés par les usagers réguliers et occasionnels. Ceux dont la consommation a évolué en fonction de la place ou de l'importance que prenait le produit dans leur vie distinguent deux périodes : la période de consommation intensive, marquée par une conduite routière dont les risques sont indifférenciés par rapport aux autres activités de la vie quotidienne, et la période actuelle de consommation régulière ou occasionnelle marquée par une stratégie pré-existante à l'acte de consommation afin d'en éviter les risques en situation de conduite. Ils continuent à consommer, mais beaucoup moins, à des moments et dans des lieux précis, en organisant à l'avance "l'après-usage", ce qu'ils ne faisaient pas lorsqu'ils fumaient de manière intensive.

Les usagers d'ecstasy participent d'une "micro-culture" des fêtes techno. La réduction des risques est le fruit d'une réflexion collective, la notion d'initiation des débutants est présente. On pourrait valider l'hypothèse suivante : moins la consommation est intensive, plus le sujet peut prendre du recul par rapport à elle, placer le produit dans le cercle de la convivialité et non pas du besoin, et élaborer des stratégies utiles pour en réduire les risques.

Les risques liés à la sanction de la transgression de la loi sont très minimisés par l'ensemble des sujets rencontrés. Ceux qui sont dans un registre ordalique investissent le rapport aux autorités ou les questions sanitaires de défis jetés à eux-mêmes dans une recherche existentielle.

Les usagers de cannabis n'accordent pas de crédibilité à l'action des forces de l'ordre, puisqu'ils souhaitent une modification législative à ce propos. Ne se sentant pas "délinquants", ils ne se projettent pas dans l'éventualité d'une arrestation. Ils consomment en privé pour leur majorité et pensent être à l'abri de la répression. En l'absence de tests semblables aux éthylomètres, ils ne croient pas que les forces de l'ordre soient capables de détecter leur consommation. Ils se sentent de ce fait relativement protégés.

Les usagers intensifs d'héroïne ou de cocaïne ont une habitude des contacts avec la police et la justice pour des infractions ou des délits extérieurs à la conduite routière. Ils comptent sur leurs capacités de dissimulation pour éviter les sanctions que d'ailleurs ils discernent mal. Dans l'échelle des transgressions, la conduite sous effet de drogues illicites se situe assez bas et le risque d'interpellations est de ce fait banalisé.

Les usagers d'ecstasy qui fréquentent les raves ont une certaine connaissance des contacts avec les forces de l'ordre, directement liés à leur activité festive, où les drogues illicites sont présentes. Ils font état d'expériences négatives qui les ont plutôt poussés à persister dans les consommations.

D'une manière générale, les consommateurs réguliers ou oc-

casionnels ne sont pas opposés voire favorables à des actions de prévention en direction des usagers potentiels ou réels de drogues licites et/ou illicites. C'est d'ailleurs un aspect de leur motivation à répondre favorablement à nos demandes d'entretien. Lorsqu'ils approfondissent leur point de vue, ils estiment que la prévention est utile pour les personnes qui commencent à faire usage de psychotropes afin de les avertir des dangers de ces usages non contrôlés au volant. Certains pratiquent une sorte d'initiation informelle avec les "débutants", tout en se considérant suffisamment avertis eux-mêmes.

En ce qui les concerne directement, ils considèrent contrôler correctement la situation, quelquefois par l'abstinence en conduisant ou par des doses estimées comme étant minimales et non dangereuses. Chacun se fie à son expérience et à sa propre appréciation des risques encourus. Il est à noter qu'aucun ne mentionne des connaissances scientifiques sur ces questions. Ces consommations restent dans le domaine du plaisir ou du besoin selon les modes d'usage.

Cette recherche est la première du genre en France. Ses résultats montrent le poids du silence en matière de prévention, induit par les interdictions légales. Ils soulignent le peu d'impact de ces interdictions sur les consommations, en particulier en situation de conduite, et les difficultés à mettre en place des actions de réduction des risques dans ce contexte.

Maryse ESTERLE-HEDIBEL

Pour en savoir plus :

ESTERLE-HEDIBEL (M.), *Usages de drogues, risques routiers et transgression. Les perceptions des risques routiers par les usagers de drogues illicites*, Paris, Fondation MAIF-Fondation MSH, 1999 (Site Internet : <http://www.fondation.maif.fr>).

VIENT DE PARAÎTRE

- AUBUSSON de CAVARLAY (B.), Une explosion de chiffres, *Mouvements, sociétés, politique, culture*, 1999, 4, pp. 101-106.
- GODEFROY (Th.), Les activités informelles entre trafic et entraide, l'exemple de l'automobile, in SERVET (J.M.), (Ed.), *Exclusion et liens financiers*, Paris, Economica, 1999, pp. 337-344.
- GODEFROY (Th.), Nuovi scenari del mercato del lavoro e ricomposizione penale in Francia, *Polis*, 1998, 3, pp. 371-392.
- DUPREZ (D.), ESTERLE-HEDIBEL (M.), MUCCHIELLI (L.), OBERTI (M.), Délinquance juvénile : l'urgence d'une politique responsable, *Mouvements, sociétés, politique, culture*, 1999, 4, pp. 92-96.
- KENSEY (A.), TOURNIER (P.), Prison population inflation, overcrowding and recidivism : The situation in France, *European Journal on Criminal Policy and Research*, 1999, 7, pp. 97-119.
- LÉVY (R.), Neighbourhood versus Europe : the dilemma of french policy, in HOOD (R.), COURAKIS (N.E.), (Eds.), *The Changing Face of Crime and Criminal Policy in Europe*, 1999, 4, pp. 68-88.
- LÉVY (R.), ZAUBERMAN (R.), De quoi la République a-t-elle peur ? Police, Blacks et Beurs, *Mouvements, sociétés, politique, culture*, 1999, 4, pp. 39-46.
- MUCCHIELLI (L.), Le Rap, tentative d'expression politique et de mobilisation collective de jeunes des quartiers relégués, *Mouvements*, 1999, 3, pp. 60-66.
- MUCCHIELLI (L.), Le Rap : art témoin de la rue, *Rue de la Folie*, 1999, 4, pp. 22-24.
- MUCCHIELLI (L.), Il n'y a pas de statistique raciste, seulement des interprétations, *Mouvements*, 1999, 3, pp. 115-117.
- MUCCHIELLI (L.), Les champs de la sociologie pénale. Vingt ans de recherches et de débats dans *Déviance et Société (1977-1997)*, *Déviance et Société*, 1999, 23 (1), pp. 3-41.
- ROBERT (Ph.), Les politiques de sécurité en Europe, *Universalia*, 1999, pp. 113-120.
- ROBERT (Ph.), POTTIER (M.L.), Le sentiment d'insécurité, in *L'État de la France*, Paris, La Découverte, 1999, pp. 96-98.
- ROBERT (Ph.), ZAUBERMAN (R.), POTTIER (M.L.), LAGRANGE (H.), Mesurer le crime. Entre statistiques de police et enquêtes de victimation (1985-1995), *Revue Française de sociologie*, 1999, 11, 2, pp. 255-294.

À l'occasion de son XXX^{ème} anniversaire, le CESDIP organise un colloque ouvert à tous au siège du CNRS du 14 au 16 octobre 1999 sur le thème des *Normes, déviations, contrôle social. Nouveaux enjeux, nouvelles approches*.
Inscriptions et renseignements auprès de Sylvie ZEMB (E-Mail : zemb@ext.jussieu.fr).

Le texte de ce bulletin est accessible et téléchargeable (Microsoft Word®)
sur notre site Internet : <http://www.msh-paris.fr/cesdip/>