



# Drogues et insécurité routière

JP ASSAILLY  
(INRETS)




# Les importances respectives des consommations

12-75 ans en France en 2005 (Source, OFDT, 2007), en millions

	Alcool	Tabac	Méd.	Dr. illicites Cannabis	autres
Expérimentation	42.5	34.8	15.1	12.4	2
Dont usage dans l'année	39.4	14.9	8.7	3.9	0.5
Usage régulier	9.7	11.8		1.2	
Usage quotidien	6.4	11.8		0.5	



# Les critères de catégorisation

- Expérimentation : au moins une fois dans la vie
  - Usage occasionnel : au moins une fois dans l 'année
  - Usage régulier : alcool (au moins 3 fois par semaine), tabac (au moins une fois par jour), cannabis (au moins 10 fois dans le mois), médicaments (une fois par semaine)
- 


# Usages réguliers d'alcool et de cannabis en fonction de l'âge, en 2005



	Tous	18-25	26-44	45-64
Alcool	19%	8%	14%	30%
Canna	3%	9%	3%	0.2%

	Hommes	Femmes
Alcool	30%	10%
Canna	4%	1%



# Remarques méthodologiques

- les % dépendent des critères de définition des quantités
  - ne pas prendre les chiffres de manière absolue : 12.4 veut dire entre 12 et 13
  - cannabis est dix fois plus consommé que cocaïne (un million), ecstasy (900 000) et trente fois plus que l'héroïne (300 000)
- 



# Les consommations des jeunes : l'enquête ESCAPAD (2005)

Tabac quotidien :

34% des garçons, 32% des filles ;  
moins 5% pour les deux;

un tiers a réduit avec les hausses de  
prix, un tiers a échoué.





# Conso des jeunes (2005)

Alcool : usage régulier a diminué depuis 2003 (18% des garçons contre 21% et 6% des filles contre 7%).

Par contre, les ivresses ont augmenté : de 7 à 10% ; le « binge drinking » (plus de 5 verres en une seule occasion) a augmenté : 46% dans le dernier mois.

Si la plus grande partie est le week-end, en groupe, lors des fêtes, 30% disent avoir bu avec leurs parents.






# Conso des jeunes (2005)

Cannabis : l'expérimentation (50%) est stable depuis 2003 ; est-ce un palier depuis la hausse continue des années 90 ?

L'usage régulier est stable aussi depuis 2003 : 15% des garçons, 6% des filles.

Donc semblable à l'alcool ... plus réparti dans la semaine que l'alcool, même si le week-end prédomine ; plus solitaire que l'alcool même si le groupe prédomine



# Consommations des jeunes

- L'enquête ESPAD (European school survey project on alcohol and other drugs) menée en France par Choquet et al. a révélé une forte augmentation de la consommation de cannabis entre 1993 et 1999. Cette enquête en milieu scolaire, réalisée auprès de 95 000 jeunes européens de 16 ans, a concerné 2284 sujets français de 16 ans nés en 1983.

# Usage répété, garçons

	14 ans	15 ans	16 ans	17 ans	18 ans
● Alcool	6%	10%	15%	16%	23%
● Cannabis	2%	6%	15%	23%	29%
● Tabac	8%	18%	30%	31%	39%
● Ivresses	2%	2%	5%	9%	10%

Sources : ESPAD 99-INSERM-OFDT-MENRT


# Usage répété Filles

14 ans 15 ans 16 ans 17 ans 18 ans

● Alcool	1%	4%	5%	7%	7%
● Cannabis	1%	5%	9%	14%	14%
● Tabac	9%	21%	32%	37%	41%
● Ivresses	0%	1%	2%	2%	2%





## Actuellement, les études épidémiologiques dans les pays de l'Union Européenne montrent que :


- La consommation de drogues illicites augmente entre 15 et 25 ans puis décroît ensuite (les taux des jeunes sont le double de ceux des adultes).
  - Le tabac et les médicaments sont plus fréquemment consommés par les filles, l'alcool, le cannabis et l'ecstasy par les garçons, mais les différences diminuent actuellement entre les deux sexes.
  - Les effets de cohorte sont : augmentation du tabac chez les filles, stabilisation de la consommation d'alcool, augmentation puis stabilisation de la consommation de cannabis, dont l'usage régulier devient parfois plus important que celui de l'alcool ...
- 



# Corrélations

- La consommation de drogues illicites est plus importante dans les régions urbaines de l'Europe que dans les régions rurales, probablement du fait de la disponibilité des substances, cette corrélation pourrait expliquer des différences entre les statistiques nationales.
- Nous pouvons remarquer que ces variables (âge, sexe et ruralité) sont importantes car elles sont fortement associées aux accidents.




## Consommation de substances psycho-actives et intention de conduire : comparaison drogues illicites-alcool

- En Allemagne, si quelqu'un est arrêté pour usage de drogues illicites, on peut lui retirer son permis et ne lui restituer que s'il subit une évaluation médico-psychologique prouvant qu'il ne consomme plus ; donc, les allemands pensent qu'un usager de drogues illicites ne pourra se réfréner de prendre le volant à la suite d'une consommation ; mais est-ce vrai ?
- 



# Grande enquête de terrain sur les discothèques de la Bavière en 1998 sur 473 conducteurs

- 67% des usagers de drogues illicites lors de l'année précédente reconnaissent avoir conduit sous influence,
  - 75% des usagers de drogues illicites lors du mois précédent reconnaissent avoir conduit sous influence,
  - 27% des consommateurs d'alcool au moment de l'enquête reconnaissent avoir conduit sous influence,
- 

# Intention de conduire sous influence en fonction des consommations



Consommation d'alcool	Conduite sous l'influence de l'alcool	
	non	oui
● Faible	56%	44%
● Forte	33%	67%
● Total	43%	57%

# Intention de conduire sous influence en fonction des consommations


Consommation De drogues	Conduite sous l'influence de drogues	
	non	oui
● moyenne	40%	60%
● forte	9%	91%
● très forte	1%	99%
● total	15%	85%

# Pourquoi ?

- les usagers de drogues comparent les effets des drogues entre elles : les effets du cannabis sont considérés comme moins néfastes que ceux des amphétamines ou de la cocaïne
- la détection par la police est jugée comme très improbable : les consommateurs de bière estiment le risque de détection à 45% pour 4 pintes, pour les consommateurs de cannabis à ... 5%






le point de vue des usagers de  
drogues : ils ne testent pas donc je  
le fais ...

- ⊙ 211 conducteurs australiens,  
dépendants et récréatifs
  - ⊙ La voiture est un lieu de consommation  
de drogues illicites
  - ⊙ Le danger de la conduite sous influence  
n'est absolument pas perçu, il est caché  
derrière l'illégalité de la consommation  
en elle même et de la peur de  
l'arrestation
- 






ils ne testent pas donc je le fais ...

- ⊙ Ils ne pensent pas que leurs savoir-faire de conduite sont altérés, ils croient à la compensation
  - ⊙ L'absence de risque de détection explique cette absence de réticence, que ce soit pour les dépendants ou les récréatifs.
- 






## conduire en ayant bu, conduire en ayant fumé : différences d'attitudes des étudiants au Canada

- ⊙ A la base de cette erreur, il y a le fait que les effets du cannabis sont moins physiques et plus cognitifs.
  - ⊙ Donc, les jeunes pensent qu'ils pourront dissimuler plus facilement leur état d'intoxication et compenser les perturbations cognitives en roulant moins vite.
  - ⊙ Effectivement, les conducteurs sous cannabis roulent plus lentement car ils doivent compenser leur problème d'inattention
- 






# 4680 questionnaires autour de 16 ans

- ⊙ 7% des jeunes hommes pensent que c'est acceptable de conduire sous l'influence de l'alcool contre 1% des jeunes femmes
  - ⊙ 26% des jeunes hommes pensent que c'est acceptable de conduire sous l'influence du cannabis contre 13% des jeunes femmes
  - ⊙ ces pourcentages augmentent avec l'âge entre 15 et 20 ans
- 




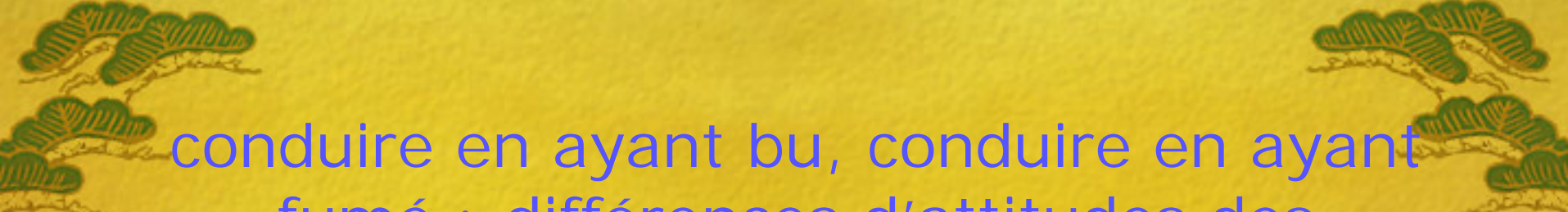
## conduire en ayant bu, conduire en ayant fumé : différences d'attitudes des étudiants au Canada

- ⊙ les fumeurs de tabac acceptent plus les deux infractions
  - ⊙ les buveurs réguliers acceptent plus l'infraction-alcool mais encore plus l'infraction-cannabis !
  - ⊙ les fumeurs de cannabis acceptent mieux les deux infractions
  - ⊙ les consommateurs chroniques de cannabis acceptent mieux que les consommateurs plus irréguliers
- 




## conduire en ayant bu, conduire en ayant fumé : différences d'attitudes des étudiants au Canada

- ⊙ idem pour l'alcool
  - ⊙ En conclusion, c'est l'absence d'outil de dépistage et de risque de détection qui rend l'infraction plus acceptable ; il faudrait informer les jeunes que le risque de détection n'est plus nul ...
  - ⊙ C'est le poly-usage qui est le facteur de risque le plus important
- 




## conduire en ayant bu, conduire en ayant fumé : différences d'attitudes des étudiants au Canada

- ⊙ L'adoption d'un programme de réduction des risques va se heurter à la réticence des bailleurs de fond (ne pas vouloir donner l'image d'admettre l'usage de cannabis)...
- 



# LES ETUDES EXPERIMENTALES : les effets des drogues illicites sur la conduite

- Plusieurs effets des drogues illicites sur la conduite automobile ont pu être observées en les comparant à un placebo. Du fait de l'importance de sa prévalence, le cannabis a été le plus étudié. Les modèles expérimentaux de l'alcool ont été repris (c'est-à-dire, l'étude des effets de diverses concentrations sanguines de THC).
- 

# Les tests de laboratoire

- ◎ La performance de conduite sous cannabis a été étudiée dans ses divers aspects : coordination motrice, temps de réaction, maintien de la trajectoire, attention.
- Il est clair que le cannabis altère la performance de conduite dans ces divers aspects, et qu'il existe une relation dose effet. Le traitement de l'information semble être le mécanisme causal de l'effet du cannabis (par exemple, les temps de réactions simples ne sont pas affectés, mais les temps complexes le sont). Toutefois, une récente étude de Sexton et al. (2000) n'a pas observé d'influence du cannabis sur la perception du risque.

# Simulation et tests sur route

- Les aspects habituellement étudiés de la performance de conduite sont : le contrôle de la position latérale, le maintien des intervalles de sécurité, la prise de décision en situation d'urgence, le style de conduite et la prise de risque.
- Le cannabis augmente principalement la variabilité du contrôle de la position latérale (de la même manière que l'alcool) ; la raison de ceci est que le contrôle de la position latérale est essentiellement un traitement automatisé de l'information, donc plus sensible aux facteurs internes (comme l'effet du cannabis) qu'aux facteurs externes ; comparativement, le maintien des intervalles de sécurité est moins automatisé et donc plus sensible aux processus de compensation de l'altération.



# La prise de risque

- Généralement et contrairement à l'alcool, la prise de risque est diminuée par le cannabis ; les consommateurs de cannabis seraient conscients des altérations et compenseraient par un comportement de conduite plus prudent (moins de dépassements hasardeux, des vitesses pratiquées moins élevées, des intervalles de sécurité plus importants).




# Cannabis et alcool

- ⦿ Des effets additifs et interactifs ont été clairement observés.
- 




# Pour conclure sur les effets du cannabis sur la conduite

- ⊙ Ils semblent limités en conduite réelle, sauf dans certaines situations particulières : manœuvres d'urgence, trajets longs et fatigants, potentialisation des effets de l'alcool.
- 



# Le problème

Du fait de l'augmentation contemporaine de consommation de drogues illicites (et notamment de cannabis) dans plusieurs pays européens (Grande Bretagne, France et Scandinavie par ex.), un nombre grandissant de travaux traitent de la prévalence des drogues licites et illicites dans plusieurs pays et parmi plusieurs populations de conducteurs (enquêtes sur routes , conducteurs du week-end, conducteurs suspectés, conducteurs impliqués dans les accidents).





# Evolution législative


Une structure de recherche européenne (le Groupe Pompidou) a été créée pour comparer la magnitude du problème dans chaque pays. Depuis 1999, la France a promulgué la « loi Gayssot » stipulant que la détection de drogues illicites devrait être obligatoire dans chaque cas d'accident mortel (pour toutes les personnes impliquées dans un accident).

# Détection et prévalence des drogues illicites parmi les accidents

- Problèmes méthodologiques de détection du fait du métabolisme du cannabis et de l'hétérogénéité des études
- L'agent psychoactif est D9-THC, sa concentration sanguine augmente puis décroît rapidement, puis ses métabolites (D9-THC-COOH) peuvent être présents plusieurs semaines dans l'urine. Sur un plan juridique, l'analyse de sang est essentielle pour l'attribution des responsabilités, mais sur un plan épidémiologique, l'analyse d'urine garde un intérêt (par ex pour étudier l'implication accidentelle des consommateurs chroniques de cannabis).




# Un besoin d'harmonisation des méthodologies ...

- Le projet européen ROSITA essaie d'inventorier et d'évaluer diverses mesures toxicologiques : urine, salive, sueur, cheveux..
  - Le mode de recueil, le mode de transport des échantillons affectent la mesure observée : les échantillons de salive peuvent être trop secs à l'arrivée, les taux de refus ou d'impossibilité de tests d'urine peuvent être importants, etc. , donc, pour le moment, les diverses prévalences observées en Europe ne sont pas réellement comparables.
- 




# les résultats du projet ROSITA

- ⊙ étude sur 2968 conducteurs dans 8 pays (Belgique, Finlande, Allemagne, Italie, Norvège et Espagne)
  - ⊙ les policiers sont coopérants et créatifs mais ont besoin d'outils de détection ; ils ne s'opposent pas à tel ou tel type de mesure mais préfèrent les prélèvements oraux, mais l'urine ne leur pose pas de problèmes s'ils ont des équipements
- 



# Rosita

- ⊙ les tests d'urine sur site ont montré de bons résultats : précision de plus de 95%, sensibilité et spécificité de plus de 90%) les fluides oraux et la sueur sont prometteurs, parfois meilleurs que l'urine mais leur application sur site (ce qui est la plus économique) demande encore des progrès, notamment pour le cannabis et les benzodiazépines
  - ⊙ l'urine est pour le moment un compromis acceptable car elle prédit bien le résultat sanguin
- 

# La présence de l'alcool dans l'accident

Année	Accidents corporels	Accidents mortels
● 1988	12%	35%
● 1989	10%	30%
● 1990	12%	30%
● 1991	16%	29%
● 1992	16%	37%
● 1993	15%	35%
● 1994	13%	32%

# Le cannabis

- Ensemble des conducteurs : entre 1 et 5%
- Conducteurs les nuits de week-ends : entre 1 et 5%
- Conducteurs suspectés : de 1 à 57% !
- Conducteurs accidentés (dont les tués) : de 1 à 17%

## La question de la responsabilité de l'accident : problèmes méthodologiques

- Nous pouvons comparer la prévalence de telle ou telle drogue chez les conducteurs accidentés et chez des conducteurs non accidentés ; toutefois, cette comparaison ne permet pas toujours de conclure sur le plan causal : que ce soit pour l'alcool, les médicaments ou les drogues illicites, la présence d'une substance psychoactive ne nous dit pas avec certitude que la consommation a été le facteur causal de l'accident, des facteurs confondants (l'âge, l'inexpérience, l'exposition) pourraient aussi expliquer la sur implication accidentelle d'usagers de produits.

# Cannabis et accidentalité

## Etude française SAM (2005)

« Stupéfiants et Accidents Mortels de la circulation routière »



# Le dispositif légal de recherche des stupéfiants

- Le processus est initié pour chaque accident « immédiatement » mortel
- La recherche des stupéfiants est effectuée auprès des conducteurs impliqués (selon un schéma similaire à celui de l'alcool)
  - ⊙ Dépistage urinaire
  - ⊙ Confirmation par dosage sanguin
- Accidents survenus entre le 1er octobre 2001 et le 30 septembre 2003

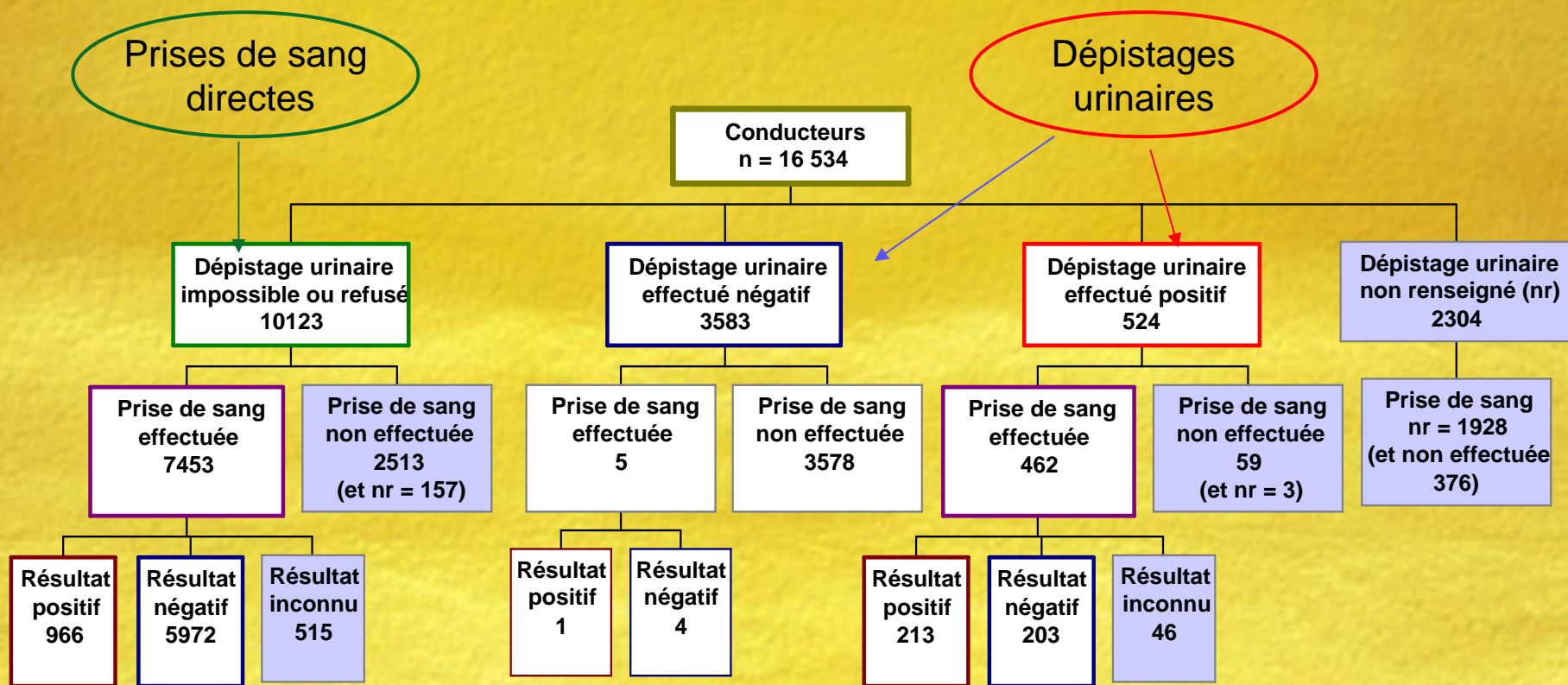
# La positivité aux stupéfiants

Famille de stupéfiants	Composés recherchés	Seuil de détection
<b>Cannabis</b>	$\Delta$ 9-THC 11-OH-THC $\Delta$ 9-THC-COOH	1 ng/ml
<b>Amphétamines</b>	Amphétamine Métamphétamine MDMA (ecstasy), MDA MDEA , MDDB	50 ng/ml 50 ng/ml 50 ng/ml 50 ng/ml 50 ng/ml
<b>Cocaïne</b>	Cocaïne BZE, EME	50ng/ml 50 ng/ml
<b>Opiacés</b>	Héroïne, 6-MAM Morphine Codéïne,codéthylène Pholcodine Analgésiques	20 ng /ml

# Les données recueillies

- Près de **11 000** procédures d'accident envoyées à l'OFDT
- Représentant plus de **95%** des accidents **attendus** (accidents immédiatement mortels)
- Impliquant plus de **17 000** conducteurs

# Dépistages urinaires et confirmations sanguines (n=16 534)



10 937 résultats stupéfiants connus

# Les limites du recueil dans l'étude SAM

- Certains délais, surtout après dépistage urinaire positif, restent encore **supérieurs au temps d'élimination** des composés actifs dans le sang
- Mais globalement avec **82 % de délais <4h** la fiabilité des résultats est satisfaisante

# Fiabilité et qualité globale des données de l'étude SAM

- Le cadre réglementaire et la durée de deux ans relativement courte ont favorisé recueil de données unifié et cohérent
- Les disparités de pratiques mises en évidence (voire les déficiences observées) sur le territoire ne perturbent pas l'étude dans sa visée statistique
- Qu'un tiers des résultats soient manquants est peu surprenant, l'essentiel est qu'aucun biais réel de sélection n'affecte ces cas
- Le niveau d'ensemble des données recueillies et exploitables, tant en quantité qu'en qualité, est considérable.

# Etude cas témoins fondée sur la responsabilité

Base nationale des accidents corporels (toutes gravités)  
347 683 conducteurs

Accidents mortels  
20 401 conducteurs

Corporels légers  
264 993 conducteurs

Stupéfiants et alcool connus : 10 748

Cannabis :

Dépistage urinaire négatif 3 548

Concentration sanguine connue :

Nulle 6 367

THC < 1 ng/ml 82

THC >= 1 ng/ml 751

Alcool :

Éthylotest négatif 3 838

Concentration sanguine connue :

Nulle 4 092

Alcoolémie < 0.5 g/l 567

Alcoolémie >=0.5 g/l 2 351

Stupéfiants  
et/ou alcool  
inconnu(s)  
9 653 conducteurs

5 496  
responsables

6 766 CAS  
(Responsables)

3 982 conducteurs  
non responsables

3 006 TEMOINS  
(non responsables  
non seul décédés)

112 181  
non responsables

# Responsabilité : Méthode de Drummer

- Evaluer les circonstances **atténuantes**
- Huit catégories de facteurs (condition de la route, visibilité, conduite des autres.....)
- Reconnaissance des facteurs et **classification**:
  - ⊙ Responsable : aucun ou un facteur atténuant
  - ⊙ Contribuant : deux facteurs
  - ⊙ Non responsable : plus de deux facteurs
- **Note** dans chaque catégorie et note finale

# Odds ratios bruts de responsabilité associés aux stupéfiants

	<b>Cas</b> <i>(n = 6 766)</i>	<b>Témoins</b> <i>(n = 3 006)</i>	<b>Odds ratio</b>
<b>Stupéfiants (sang)</b>			
<b>THC</b>	596 <b>8,8 %</b>	85 <b>2,8%</b>	<b>3,3</b>
<b>Amphétamines</b>	42 <b>0,6 %</b>	5 <b>0,2 %</b>	<b>3,7</b>
<b>Cocaïne</b>	20 <b>0,3 %</b>	2 <b>0,1 %</b>	<b>4,4</b>
<b>Opiacés</b>	56 <b>0,8 %</b>	27 <b>0,9 %</b>	<b>0,9</b>
<b>Alcoolémie</b>	2016 <b>29,8 %</b>	80 <b>2,7 %</b>	<b>15,5</b>

# Odds ratios de responsabilité associés à l'alcool

<b>Taux alcool (g/l)</b>	<b>Nombre de conducteurs</b>	<b>Odds ratio brut</b>	<b>Odds ratio Ajusté alcool</b>	<b>Modèle multivarié</b>
<b>Négatif *</b>	<b>7181</b>	<b>1,00</b>	<b>1,00</b>	<b>1,00</b>
<b>&lt; 0,5</b>	<b>495</b>	<b>3,41</b>	<b>3,30</b>	<b>2,70</b>
<b>0,5-0,8</b>	<b>211</b>	<b>8,00</b>	<b>7,74</b>	<b>6,29</b>
<b>0,8-1,2</b>	<b>304</b>	<b>9,32</b>	<b>8,73</b>	<b>7,56</b>
<b>1,2-2</b>	<b>739</b>	<b>15,0</b>	<b>14,1</b>	<b>13,2</b>
<b>2 +</b>	<b>842</b>	<b>41,8</b>	<b>40,0</b>	<b>39,6</b>
<b>Toutes doses</b>	<b>2591</b>	<b>9,97</b>	<b>9,50</b>	<b>8,51</b>

\* Négatif : éthylotest négatif ou alcooolémie nulle

# Odds ratios de responsabilité associés au cannabis (THC)

<b>THC (ng/ml)</b>	<b>Nombre de conducteurs</b>	<b>Odds ratio brut</b>	<b>Odds ratio Ajusté alcool</b>	<b>Modèle multivarié</b>
<b>Négatif*</b>	<b>9013</b>	<b>1,00</b>	<b>1,00</b>	<b>1,00</b>
<b>&lt;1</b>	<b>78</b>	<b>2,18</b>	<b>1,89</b>	<b>1,57</b>
<b>1-2</b>	<b>298</b>	<b>2,54</b>	<b>2,04</b>	<b>1,54</b>
<b>3-4</b>	<b>143</b>	<b>3,78</b>	<b>2,78</b>	<b>2,13</b>
<b>5 +</b>	<b>240</b>	<b>4,72</b>	<b>3,06</b>	<b>2,12</b>
<b>Toutes doses</b>	<b>759</b>	<b>3,17</b>	<b>2,37</b>	<b>1,78</b>

\* Négatif : test urinaire négatif ou THC absent dans le sang

# La multiplication des risques d'être responsable

● **Cannabis** : risque multiplié par **1,8**

● **Alcool** : risque est multiplié par **8,5**

⇒ **Risque alcool et cannabis : environ 15**

● **Moins 25 ans** : risque multiplié par **1,9** (par rapport à 35-69 ans)

⇒ **Risque d'un jeune sous emprise d'alcool et de cannabis : environ 30**

# Fractions de risque attribuable d'accident mortel

	<i>Ajustée sur alcool ou THC</i>	<i>Modèle multivarié</i>
<i>THC ( sang )</i>		
	4,3 %	2,5 %
<i>Alcoolémie</i>		
<i>&gt; 0,0 g/l</i>	31,2 %	28,6 %
<i>&gt; 0,5 g/l</i>	28,8 %	25,2 %

# Mortalité annuelle imputable au cannabis (THC > 0 ng/ml)

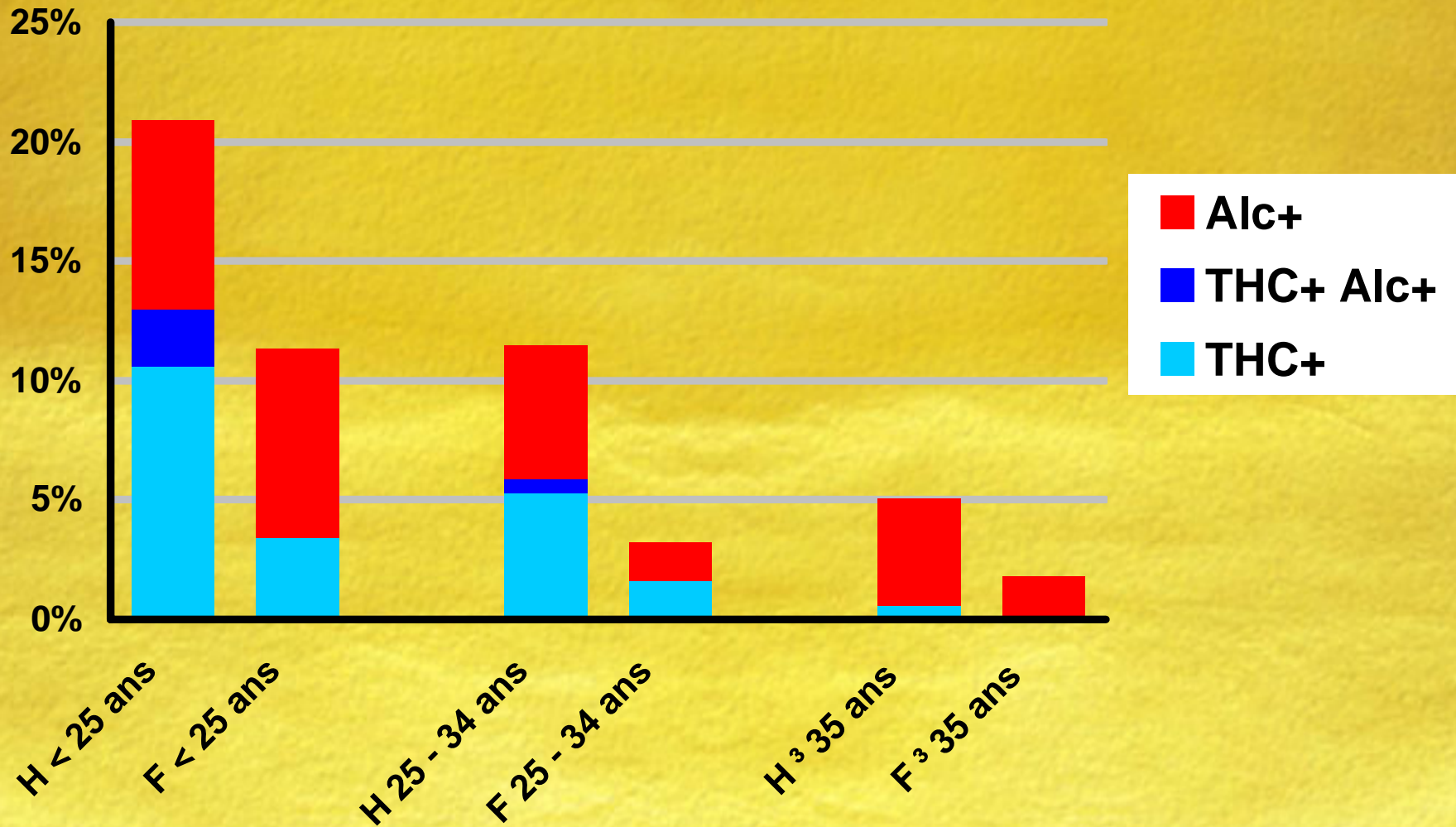
- Nombre moyen de tués par accident avec un conducteur responsable sous cannabis : **1,18**
- Accidents avec conducteur responsable sous cannabis : **150** (6000 x 2,5 %)
- Tués imputables à la responsabilité d'accidents sous cannabis : **180** (150 x 1,18)
- Tués imputables à la vulnérabilité sous cannabis (sans responsabilité) : **50**
- Nombre annuel de tués imputables au cannabis : **230**

# Mortalité annuelle imputable à l'alcool (taux > 0 g/l)

- Nombre moyen de tués par accident avec un conducteur responsable sous alcool : **1,14**
- Accidents avec conducteur responsable sous alcool : **1 700** (6000 x 28,6 %)
- Tués imputables à la responsabilité d'accidents sous alcool : **1940** (1700 x 1,14)
- Tués imputables à la vulnérabilité sous alcool (sans responsabilité) : **330**
- Nombre annuel de tués imputables à l'alcool : **2 270**



# Conduite sous influence selon le sexe et l'âge

(THC+ : THC > 0 ng/ml ; Alc+ : alcoolémie > 0 ng/ml)






# En conclusion

- Confirmation de plusieurs résultats antérieurs.
- Mise en évidence d'une relation causale entre cannabis et accidents de la route (risque x 2)
- Estimation d'une prévalence cannabique chez les conducteurs circulants très proche de celle d'une alcoolémie illégale ( autour de 3%)
- Mais du fait de sur- risques plus modérés, les enjeux du cannabis sont sans commune mesure avec ceux de l'alcool ( 230 tués vs 2300 tués)




## les accidents d'usagers d'alcool, de cannabis et de cocaïne, après et avant traitement

- ⊙ Est-ce que l'on peut obtenir une diminution des accidents responsables chez les accidents d'usagers d'alcool, de cannabis et de cocaïne, après et avant traitement, comparés à un groupe contrôle apparié ?
  - ⊙ Pour l'alcool, les méta analyses montrent une réduction de 7 à 9% du récidivisme
- 



# Étude rétrospective sur des clients traités au centre de traitement des addictions de Toronto en 1994, comparés à un groupe témoin


- ⊙ 128 traités pour alcool, 80 pour cannabis, 150 pour cocaïne, 507 témoins
  - ⊙ Effet positif des traitements pour l'alcool et pour la cocaïne mais non pas pour le cannabis
  - ⊙ Il se pourrait donc que le surrisque accidentel des usagers de cannabis soit dû à des facteurs de confusion : stress, fatigue, prise de risques, impulsivité
- 

# La prévention : La décision de conduire sous l'influence de l'alcool

- La décision de conduire sous l'influence de l'alcool (ou l'acceptation de ce risque si l'on est passager) est sujette à divers déterminismes. Certains prennent leurs racines très en amont, dans l'histoire psychologique de l'individu et son style de vie. D'autres opèrent dans le contexte de l'accident et de l'infraction.



# Un modèle chronologique de la prévention

- 4 étapes du processus de l'infraction et à chaque étape deux types de contrôles possibles du comportement : le contrôle social formel, le contrôle social informel
- 

# Contrôle social formel et informel du comportement

- ⊙ *Le contrôle social formel du comportement est opéré par les professionnels impliqués dans l'action de prévention (policiers, juges, éducateurs, chercheurs, travailleurs sociaux, agents administratifs) et il est formalisé par des lois, des règles, des normes, des procédures...*
- ⊙ Le contrôle social informel du comportement est opéré par l'environnement proximal non professionnel du sujet (parents, amis, concubins, conjoint, collègues, barmen, disc-jockeys...). Il n'est pas formalisé mais médiatisé par le stigma social, le support social et les normes subjectives de groupe.

# Un modèle chronologique de la prévention

- la décision de boire et d'associer l'alcool à ses loisirs : CSF/CSI
- la gestion de sa consommation d'alcool au cours de la soirée (quantité, fréquence, prise alimentaire) : CSF/CSI
- la décision de prendre le volant : CSF/CSI
- une fois cette décision prise, ses conséquences comportementales (prise de risque, compensation du risque) : CSF/CSI

# La décision d'associer l'alcool à ses loisirs :

## CSF : La politique de l'alcool, la Loi de Lederman

- Cette loi formulé par un démographe en 1956 stipule que la consommation moyenne d'alcool d'une population détermine la proportion de buveurs excessifs dans cette population ; l'implication préventive de la loi est que si l'on désire diminuer les conséquences des alcoolisations excessives telles que l'infraction-alcool par exemple, il suffit de diminuer la consommation moyenne par tête d'habitant ...

# CSF : Les restrictions portant sur l'âge d'accès à la boisson

- L'idée d'instaurer un âge d'accès est aussi vieille que ... Platon ! Il proposa une loi instituant que l'on ne pouvait pas boire avant 18 ans, et seulement modérément entre 18 et 40 ans ... On frémit alors sur ce qu'il préconiserait après 40 ans ...

# *CSF : Le prix de l'alcool*

- *L'une des applications de la loi de Ledermann pourrait être qu'augmenter le prix de l'alcool diminue la consommation moyenne, la fréquence des alcoolisations excessives et les accidents liés à l'alcool. Toutefois, l'augmentation du prix de l'alcool par les taxes a des limites (il existe des seuils de taxation politiquement "acceptables") et donc l'effet sur le taux d'accident aura aussi ses limites.*
- *Enfin, les jeunes étant les plus sensibles aux augmentations de prix, les travaux indiquent que cette mesure serait sans doute spécifiquement efficace pour diminuer les accidents liés à l'alcool sur cette population.*


# CSF : Action réglementaire sur les alcoolémies

© Dans notre pays, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1995, la limite légale est fixée à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ce qui correspond à une alcoolémie de 0,50 g par litre de sang. En France, la loi est identique quel que soit le conducteur (quels que soient son âge, son expérience de conduite, son sexe...). Le taux légal de 0,8 g/l qui a été longtemps pratiqué en France et dans de nombreux pays provient de l'étude princeps de Grand Rapids qui montrait une courbe d'accidents commençant à s'élever avant 0,8 g/l (entre 0,3 g/l et 0,5 g/l), puis s'infléchissant fortement à 0,8 g/l. Ceci a semblé constituer un " compromis raisonnable ".



# CSF : Action réglementaire sur les alcoolémies

©Or, il est établi aujourd'hui que des taux de consommation d'alcool inférieurs au taux légal en vigueur, constitue un facteur de risque pour l'accident corporel car des altérations du comportement de conduite peuvent débuter bien avant le taux légal. Ceci dit, un taux légal reste un compromis politique : en Suède, le taux légal est de 0,2 g/l ; en l'Irlande, il était de 1 g/l il y a encore peu de temps.





# CSF : Alcoolémies spécifiques en fonction de l'âge


©La principale question préventive posée par le sur risque des jeunes conducteurs est de savoir s'il faut instituer des taux sélectifs en fonction de l'âge et de l'expérience. L'idée d'imposer des taux sélectifs en fonction de l'âge provient des constats effectués chez les jeunes conducteurs : à alcoolémie égale, un jeune présente plus de risques qu'un adulte du fait de son inexpérience à la fois de la conduite, de la boisson et de la conduite sous l'influence de l'alcool, ainsi que d'une moins grande tolérance aux effets de l'alcool due à un comportement moins chronique. Certains jeunes courent donc le risque d'un accident même avec des alcoolémies inférieures au taux légal.

# CSF : Alcoolémies spécifiques en fonction de l'âge

- Le taux sélectif (0.2 au lieu de 0.8) est appliqué aux Etats-Unis, au Canada et en Australie. L'État qui a sans doute poussé le plus loin cette logique d'un accès graduel à la conduite est celui de Victoria en Australie, avec une période s'étendant de 16 ans à 21 ans. Le " degré zéro alcool " est un élément parmi d'autres de la phase du permis probatoire qui va de 18 ans à 21 ans




## Relation entre abaissement sélectif du taux légal (g/l) et diminution des accidents (d'après Hingson et coll., 1994)

- Pour l'abaissement à 0 : 22 % de diminution des accidents mortels de nuit à un seul véhicule chez les adolescents
  - Pour l'abaissement à 0,2 : 17 % de diminution des accidents mortels de nuit à un seul véhicule chez les adolescents
  - Pour les abaissements à 0,4 et à 0.6 : diminution non significative
- 




# Abaissement et médiatisation de la mesure

- En revanche, l'application de la loi n'a pas été optimale : 36 % des jeunes interrogés ne savaient pas si leur Etat avait promulgué une alcoolémie sélective et 18 % seulement connaissaient le taux légal sélectif en vigueur. Or, l'effet de dissuasion générale ne peut fonctionner que si la sanction est connue. Ainsi, une campagne dans le Maryland axée seulement sur le fait de faire connaître l'alcoolémie sélective a fait doubler l'effet de la loi.
- 



# *les logiciels de simulation de l'alcoolémie*

- *la valeur éducative du SIMALC :*
  - *l'intérêt éducatif du simalc provient de la visualisation de quelque chose (la courbe d'alcoolémie, le temps d'élimination de l'alcool, les pics successifs) qui est d'habitude abstrait et théorique. Le SIMALC semble donc être un bon support pédagogique, du fait de cette "valeur illustrative".*
- 

# *les logiciels de simulation de l'alcoolémie*

- *au sein de cet intérêt éducatif général, un apport informatif important réside dans la longueur du temps d'élimination de l'alcool (qui est généralement sous-estimé par la quasi totalité des sujets). Certains intervenants nous ont fait part aussi d'un apport sur la rapidité de la montée de l'alcoolémie, mais ce point fait l'objet d'un consensus moins général que la lenteur de la descente. Il est sûr que visualiser la présence persistante de l'alcool dans son corps le lendemain d'une sortie étonne généralement beaucoup le sujet ...*

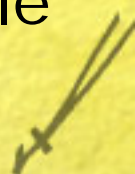
# *les logiciels de simulation de l'alcoolémie*

- *Au delà de la courbe d'alcoolémie, le SIMALC permet une prise de conscience à propos d'un certain nombre de problématiques liées à l'alcool : la relation entre consommation et alcoolémie ; l'équivalence en unités d'alcool de divers types de boissons (telle quantité de bière = telle quantité de vin = telle quantité de digestifs = telle quantité d'apéritifs); les effets cumulatifs (même avec une interruption du comportement); la comparaison entre individus pour une même consommation, et les facteurs individuels de vulnérabilité ; les effets sur la conduite automobile.*



# Les suspensions administratives du permis

©L'efficacité des actions sur le permis n'est plus à prouver, à condition qu'elles respectent les critères traditionnels (immédiateté, certitude, sévérité de la sanction). Ainsi, les effets de la certitude et de la sévérité de la peine ont été étudiés sur 8 900 étudiants américains (Grosvenor et coll., 1999). Comme chez les adultes, la certitude est plus dissuasive que la sévérité. La certitude et la sévérité sont dissuasives surtout sur les binge drinkers. (buveurs cherchant l'ivresse). Ainsi, quelle que soit la mesure (alcoolémies sélectives, amendes ou prison), seule joue la certitude perçue d'être détecté.




# Les couvre-feux

- *La législation sur le couvre-feux est par définition une action spécifique en direction des jeunes conducteurs. Elle a été mise en place dans divers états des USA, au Canada et en Nouvelle Zélande dans le cadre des permis probatoire ou des permis progressifs ; elle vise à empêcher la conduite de nuit des jeunes. Sa justification épidémiologique est le lien bien connu entre la conduite de nuit, les retours de sorties de fin de semaine, les infractions et les accidents. En quelque sorte, un compromis entre la liberté, la mobilité et la sécurité où l'on soustrait les jeunes aux dangers de la nuit en attendant qu'ils acquièrent pendant la journée une meilleure expérience qui les protégera ensuite la nuit.*



# *Les couvre-feux*


- Aux Etats-unis, cette mesure semble être à la fois efficace et bien acceptée par l'opinion publique, jeunes compris. Le mécanisme en est simple : diminuer l'exposition diminue les accidents. Il faut toutefois l'adapter pour la rendre compatible avec les styles de vie, et cette mesure nécessite aussi un renforcement par les parents. Dans notre pays, même si son efficacité potentielle pourrait être admise, l'opinion ne nous semble pas prête à accepter cette mesure, et de plus, celle-ci se comprend aux USA où les jeunes accèdent à la conduite à 15, 16 ou 17 ans mais ne s'applique pas réellement à notre situation.
- 

# CSI : la formation des barmen

© Des modifications des pratiques de vente de l'alcool à l'intérieur des établissements ont été suggérées. Parmi celles-ci, notamment, l'entraînement des barmen à des techniques visant à réduire le degré d'intoxication de leurs clients et à intervenir dans les situations à haut risque. En effet, les barmen ne semblent pas intervenir spontanément, puisque sur 1 000 visites dans 238 établissements américains, des chercheurs simulant des signes évidents d'intoxication ne se sont vu refuser d'être servis que dans 5 % des cas (McKnight, 1991, cf. Macon ...).




# CSI : la formation des barmen

- L'action en direction des établissements se heurte à divers obstacles. La première est d'ordre économique, puisque décourager la consommation revient à diminuer les ventes pour le propriétaire et les pourboires pour le serveur. La deuxième est d'ordre plus symbolique, puisque refuser de servir cadre mal avec la tradition d'hospitalité et de convivialité à laquelle l'alcool est fortement associé, et qui contribue aussi au succès de l'établissement. Enfin, la dernière est d'ordre relationnel : certains clients, se voyant refuser un verre, peuvent devenir agressifs et générer une situation difficile à gérer en fin de nuit.
- 




# CSI : la formation des barmen

- Les programmes éducatifs en direction des barmen ont pour objectifs d'améliorer la détection par ceux-ci des signes précoces d'intoxication chez leurs clients et de rendre plus fréquentes et plus efficaces leurs interventions pour diminuer (voire interrompre) la consommation, ou, lorsque celle-ci est avérée, de dissuader le client de prendre le volant.
- 






# CSI : la formation des barmen

- Le barman peut ainsi intervenir non pas au seul moment de la prise de décision, lorsque le client quitte l'établissement, mais tout au long de la durée du comportement d'alcoolisation. Les travaux sur l'impact des interventions des barmen montrent que celles-ci peuvent effectivement modifier le comportement de leurs clients (Saltz, 1989 a et b).
- 




# CSI : la formation des barmen

- Divers programmes ont été élaborés, l'un des plus utilisés étant le Tips (Training for Intervention Procedures by Servers of alcohol) mis au point par Chafetz (1984). A notre connaissance, une seule étude évaluative a été menée sur ce thème (Holder et coll., 1994) dans l'Oregon, puisqu'il s'agit du seul Etat où cette mesure a été rendue obligatoire.
- 





## Relation entre temps de formation des barmen et diminution du nombre d'accidents (d'après Holder, 1994)


- Temps écoulé depuis la formation des premiers barmen et diminution du nombre d'accidents de nuit (en %)
  
  - Les 6 premiers mois            4 %
  - Au bout d'un an                11%
  - Au bout de 2 ans                18%
  - Au bout de 3 ans                23%
- 

# CSI : la formation des barmen

- Par une étude de cohortes, les auteurs ont donc observé une diminution significative des accidents liés à l'alcool et des accidents de nuit à un seul véhicule dans cet Etat, et ceci en contrôlant d'autres facteurs confondants (tendances nationales, niveau de consommation, conditions économiques, effets d'autres programmes de sécurité routière concomitants).




## Relation entre temps de formation des barmen et diminution du nombre d'accidents (d'après Holder, 1994)

- Devant ces résultats positifs, d'autres pays tentent aujourd'hui une action similaire. En Hollande, le Tips a été intégré au programme de formation hôtelière. Cette formation de huit heures est destinée aux barmen et aux portiers (qui ont un rôle important dans la détection des clients intoxiqués). Toutefois, la participation repose sur la base du volontariat et non de l'obligation, ce qui restreint le nombre d'individus concernés.
- 



# CSI : la formation des barmen


- En France, la préfecture de la Savoie a lancé, en 1994, un programme de formation des disc-jockeys sur les dangers de l'alcool. L'opération a été menée sur une douzaine de discothèques. En contrepartie, les établissements sont autorisés à fermer à 6 heures du matin au lieu de 4 heures, en vendant des boissons non alcoolisées pendant les deux dernières heures.
  - Une opération débute dans le Gard
  - Au delà des barmen ? ... chacun de nous ? !...
- 

# CSI : La désignation d'un conducteur

© *Le conducteur désigné est un comportement de substitution à la conduite sous l'influence de l'alcool, apparu vers la fin des années 1980 dans les pays scandinaves, et dont le principe est simple : au sein d'un groupe d'amis (le groupe pouvant commencer au couple...), lors d'une sortie, un individu est sélectionné et devra s'abstenir de boire ce soir-là pour raccompagner les autres. Ce comportement suppose une planification de la soirée et une préparation de l'action. En effet, si tous les individus d'un groupe ont pris leur voiture, abandonner son véhicule quelque part n'est pas du tout évident.*




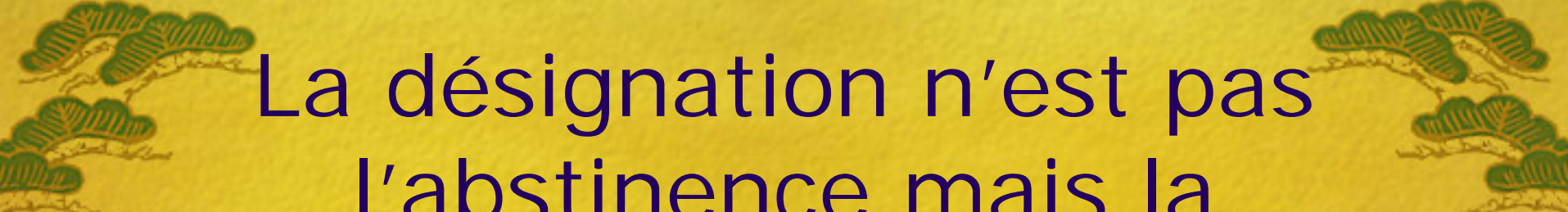
# CSI : la désignation d'un conducteur

- *Or, la littérature sur cette question (McKnight et coll., 1995, par exemple) a précisément montré que les planifications sont très rares lors des sorties de jeunes. Souvent, les buveurs excessifs se disent " obligés " de rentrer quand même, ne voient pas d'alternative même s'ils reconnaissent la dangerosité.*
- 




# La désignation

- La désignation présentent plusieurs avantages sur les accompagnements (trop partiels, isolés, lourds, ne modifiant pas le problème de fond) ou les campagnes (trop étatiques, institutionnelles, loin des sujets).
- 







# La désignation n'est pas l'abstinence mais la diminution...

- la réduction des risques : celui qui conduit, ce n'est pas celui qui ne boit pas ... mais c'est celui qui boit le moins
  - 46% des conducteurs désignés avaient déjà conduit en ayant bu, 38% des conducteurs désignés étaient déjà montés dans le véhicule d'un conducteur qui avait trop bu.
- 

# Les profils sujet x groupe

- -les « raisonnables » : conducteur plutôt sobre au sein d'un groupe plutôt sobre : pas de problèmes d'interchangeabilité
- -les « tempérants » : conducteur plutôt sobre au sein d'un groupe plutôt consommateur
- -les « responsables » : conducteur plutôt consommateur normalement mais qui s'abstient ce soir là au sein d'un groupe plutôt consommateur
- -les « irresponsables » : conducteur plutôt consommateur au sein d'un groupe plutôt consommateur

- 
- Opinions recueillies : on est plus responsable en position de conducteur qu'en position de passager. Les passagers acceptent plus facilement les risques que les conducteurs : la responsabilité est plus fortement collective (être responsable de la vie d'autrui) qu'individuelle (la responsabilité par rapport à soi).
- 


- 
- Ainsi, si un certain nombre de verres commencent à être pris en compte comme critère de reprise du volant lorsque l'on est conducteur (« après deux verres bonjour les dégâts »...), il faut que le conducteur présente des signes d'ivresse manifeste pour que l'on refuse de monter avec lui. L'éthylotest semble être un outil complémentaire nécessaire (une mesure objective ...).
- 

# Le recours au conducteur désigné augmente-t-il la consommation d'alcool des autres ?

- Une revue des travaux sur ce thème a été effectuée récemment par Harding et Caudill (1997). Elle montre divers résultats : en 1993, sur une population de 17 592 étudiants américains, 22 % des sujets rapportent avoir été ivres parce qu'ils disposaient d'un conducteur désigné et 67 % n'avaient pas changé leur comportement habituel. En 1997, sur une population de 1 016 clients d'établissements, seulement 16 % étaient au-dessus de la limite légale lorsqu'ils avaient disposé d'un conducteur désigné.



# les obstacles


- -la dialectique de l'identité et de l'altérité, du même et du différent, particulièrement prégnante chez les jeunes, qui ne motive pas à accepter le rôle de désigné.
  - -la force de l'habitude.
  - -les valeurs de la fête
  - -les difficultés de l'organisation
- 

# L 'image de la désignation et les résistances

- Les différentes enquêtes d'opinion (Apsler, 1989) menées sur le thème " Image du comportement et résistances " montrent que les sujets les moins favorables à cette solution sont les jeunes hommes, gros buveurs, impulsifs, rétifs aux normes. Ceci rejoint les observations de la Prévention routière française lors de ses opérations " capitaine de soirée " : l'action de prévention touche surtout ceux qui mettaient déjà en œuvre des comportements de protection avant la sensibilisation.



# L 'image de la désignation et les résistances


- Il faut donc travailler sur les réticences du groupe-cible. Celles-ci s'avèrent de deux ordres. La première est que le conducteur désigné, en devenant en quelque sorte la " conscience " du groupe, occupe une position de " rabat-joie ". Les autres membres du groupe peuvent se sentir infantilisés et le futur conducteur désigné peut craindre de culpabiliser ses amis ou ses proches.
- 

# L 'image de la désignation et les résistances


- Le conducteur désigné ne peut pas participer au rituel d'alcoolisation du groupe des pairs ; ceci peut être vécu comme un isolement et, à la limite, un rejet. Tenant compte de ces observations, les campagnes médiatiques qui ont suivi ont donc tenté de présenter le rôle de conducteur désigné comme pouvant apporter des gratifications, permettant de s'amuser en étant attractif et partie intégrante du groupe.

# L'image de la désignation et les résistances

- Elles ont évité d'insister sur le caractère " mature ", " socialement responsable " du conducteur désigné, afin de limiter les conflits de rôles. Enfin, elles ont rappelé que l'ivresse des compagnons du conducteur désigné n'est pas un comportement que l'on peut approuver. La télévision a été considérée comme le canal et le relais d'information le plus performant pour toucher le groupe-cible.



## La pratique du conducteur désigné fait-elle baisser les alcoolémies des conducteurs sur les routes ?

- il faut comparer les conducteurs désignés et non désignés pour un même type de trajet. Fell et coll. (1997) observent à propos du retour des bars que les conducteurs désignés ont moins souvent des alcoolémies supérieures à 1 g/l. Les comportements et les alcoolémies observés correspondent bien au concept de la désignation : les désignés réfrènent un peu leur consommation, et boivent jusqu'à ce qu'ils atteignent des alcoolémies situées entre 0,5 g/l et 0,8 g/l, donc en dessous du seuil de l'infraction aux Etats-Unis.
- 

# *CSI : Les raccompagnements*

- *Ces opérations " Nez Rouge " ou " Saint-Bernard " sont nées au Canada en 1984, puis importées à Strasbourg en 1990 par la Ligue contre la violence routière. Elles ont été très médiatisées. Elles peuvent être à l'initiative des patrons d'établissements qui mettent en place un système de navettes pour raccompagner leurs clients, d'associations (comme la Croix Rouge par exemple), de journaux (Auto-Plus par exemple), d'associations de jeunes se transformant en « entreprises de transport » (Voiture and co, opération Z) ou d'administrations (le département de l'Aube par exemple).*

# *Les raccompagnements*

- *Pour paraphraser Marguerite Duras, elles sont efficaces, forcément efficaces ... puisque, au moment où les sujets se font raccompagner, on produit une réduction mécanique de l'exposition au risque... Enfin, on pourrait se demander ce qu'en pensent les collègues de la prévention de l'alcoolisme car c'est une manière de dire aux jeunes "ce soir là, buvez autant que vous voulez"...*

# CSI : les mesures en direction des parents

© Les informations utiles pour améliorer le comportement peuvent être transmises par divers canaux : l'école, les pairs, les médias et les parents. L'école semble peu efficace sur ce point par manque de temps pour traiter un sujet aussi spécialisé. Les parents sont les seuls à pouvoir prendre réellement en compte le degré de maturité de leur enfant et donc à adapter les messages. Ils peuvent proposer des comportements alternatifs à l'infraction. Quelques évaluations des programmes existants en direction des parents sur l'infraction-alcool des adolescents ont été réalisées.

# CSI : les mesures en direction des parents

©Atkin (1986) montre que le programme améliore la prise de conscience des parents et la communication parents-enfants mais ne note pas d'effet sur les infractions des adolescents. Pour McKnight (1990), le programme améliore l'assertivité des parents pour parler et contrôler. Certes, ces programmes ne marchent pas avec des familles présentant trop de dysfonctionnements ou indifférentes mais ils peuvent être efficaces avec des familles " normales ", lesquelles sont majoritaires. Les stratégies de réduction des risques telles que la planification des soirées, l'autocontrôle de l'alcoolémie, la désignation d'un conducteur ou autres mesures préventives doivent être abordées en famille.

# Stigma ou délation ? !

- *Diverses formes de stigmatisations sont parfois suggérées : publier les noms des infractionnistes condamnés dans les journaux locaux, marquer leurs véhicules d'un signe distinctif...*
- *Quand prévention rime avec ... délation ...*
- *Parfois, l'utilisation du stigma social peut aller très loin : ainsi, le programme "Drunkbusters" impulsé aux USA en 1990 récompense les citoyens qui signalent aux policiers de leur localité les conducteurs "aux facultés affaiblies" ... Si le signalement donne lieu à une arrestation, l'appelant peut éventuellement gagner 100 dollars ... Le programme devait être exploité tout au long de l'année, mais, devant l'affluence des appels, il a dû être restreint aux vacances et aux jours fériés ...*

# Stigma ou délation ? !

- ou ... avec humour
- *Une association américaine a récemment produit un sticker qui s'adresse aux infractionnistes ; le slogan est : "si vous désirez conduire en état d'ivresse, au moins faites le savoir"... Nous sommes ici dans le registre de l'auto-stigmatisation puisque sur le sticker est écrit : "Imbécile à bord"...*
- *Plus sérieusement, une initiative originale a récemment été impulsée par l'association MADD aux Etats-Unis : les "forums d'impact des victimes" ("victim impact panels") ; dans ces forums, un groupe de victimes de ce type d'infraction rapportent comment leurs vies ont été affectées par les conséquences devant ... un public d'infractionnistes ...*

# Stigma ou support ?

- *Une étude récente a évalué l'impact ... de ce forum d'impact sur les attitudes et les intentions d'un groupe d'infractionnistes emprisonnés, comparés à un groupe-contrôle (Badovinac, 1994) : l'auteur observe un effet significatif du forum sur les attitudes et les intentions de récidivisme ou de comportements de substitution (conducteur désigné, taxis, etc.) ; certes, il ne s'agit que d'intentions et la poursuite de l'étude dans l'avenir nous dira si ces intentions se traduisent en comportements réels ...*

# le support social

- *Le rôle important du support social a souvent été démontré par la négative : c'est justement son absence ou ses carences qui est associée à la genèse des comportements déviants ou dangereux. Dans l'exemple qui nous préoccupe ici, l'alcoolisation des jeunes, son importance a été mis en évidence dans le travail de Baudier et al. (1993) par exemple : les jeunes buveurs ont plus de difficulté à communiquer avec leurs parents et leurs professeurs, et se tournent plus souvent vers des copains en cas de coup dur.*


# le support social

- *De même, dans une étude nationale récente sur les déterminants du comportement d'alcoolisation de 1478 noirs américains, Johnson et al. (1994) montrent clairement le rôle des stressés, et notamment des séparations (décès, divorce, hospitalisations), celui de "l'utilité" de l'alcool pour faire face aux "stresseurs chroniques" et celui de l'indisponibilité du support social ; sur le plan préventif, la conclusion est toute aussi claire : " l'implication de la famille élargie et de l'église noire (the "black church") devrait être utilisée plus intensément pour développer le support social nécessaire au traitement et à l'éducation de l'alcoololo-dépendant ou du buveur excessif".*



# le support social

⊙ *C'est donc tout un réseau de communication qui est à restaurer : par exemple, au lycée, si la communication passe mieux avec l'infirmière ou l'assistante sociale qu'avec le proviseur, le conseiller d'orientation ou les professeurs ... Donc, dans ce cadre, c'est le rétablissement du dialogue entre le jeune et les adultes qui est le principal mécanisme préventif ...*





Merci de votre attention !

À bientôt ...sur la route de la  
sécurité routière ...

