

CIRC LYON

B.P. 93043

69605 Villeurbanne Cedex

☎ : 06.11.53.10.07

Email : circ-lyon@no-log.org

<http://www.circ-asso.fr>



« Le cannabis au volant »

SOMMAIRE

Introduction	Page 2
I/ Des données statistiques et accidentologiques « inattendues »	Page 3
A/ Les études anglo-saxonnes et nord américaines	Page 3
B/ L'étude française	Page 3
II/ Les modes de détection et leur efficacité	Page 5
A/ Leur efficacité	Page 5
B/ Les modes choisis par les autorités françaises...et leur utilité in fine	Page 5
III/ Un arsenal juridique complet	Page 6
Bibliographie	Page 8
Annexes	Page 9
Code de la route, Article L235-1, Modifié par Loi n° 2007-297 du 5 mars 2007	Page 9
Articles de presse	
Mathieu Ecoiffier, « <i>Mildt: l'obsession anticannabique, Manœuvres à la Mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie</i> », Libération 17/06/2006	Page 14
Selon l'AFP, « <i>plusieurs experts, dont le Pr Claude Got, expert en accidentologie, contestent le lien direct entre consommation de cannabis et accident de la route et mettent en cause des études allant dans le sens contraire</i> », urgence.com	Page 15
Extraits d'études	
Rapport du Comité spécial du Sénat sur les drogues illicites « <i>Le cannabis</i> »	Page 16
"Cannabis et risques routiers" in OFDT « <i>Cannabis données essentielles 2007</i> »	Page 21
Étude SAM, « <i>Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière</i> »	Page 26

"Le cannabis au volant"

Ce document a été produit par le Collectif d'Information et de Recherches Cannabiques (C.I.R.C.-Lyon, association loi 1901) qui a pour but de collecter, de diffuser toute information ayant trait au cannabis.

Notre travail a consisté à compiler en un seul document l'ensemble des informations relatives à la conduite sous l'emprise de cannabis. Ce petit abécédaire du fumeur conducteur se veut initiateur d'une ligne de défense utilisable par des juristes ou pour l'information des particuliers. Il dresse un état des lieux de la législation et du regard institutionnel porté sur le cannabis et la conduite.

Depuis 2002 la sécurité routière est devenue une priorité nationale pour le Gouvernement. Dans un contexte de « tolérance zéro » et de lutte contre « l'insécurité », on voit l'apparition de la « lutte contre la délinquance routière ». Ainsi naît la loi dite « loi Marie-Lou », du nom de cette petite fille de 5 ans mortellement heurtée en 2001 par un automobiliste mineur sans permis dont les examens toxicologiques ont révélé par la suite qu'il présentait une alcoolémie positive...ainsi que la présence de cannabis. C'est en partie sous la pression de cette association que naîtra en 2003 la loi punissant l'usage de stupéfiants, de cannabis à fortiori, au volant. Cette nouvelle législation devait se baser sur une étude dont les résultats se sont avérés contradictoires avec ceux attendus. En effet cette étude remet même en question le préalable de la dangerosité du cannabis au volant.

La France a opté pour une législation répressive qui assimile toutes les substances illicites. Elle n'opère pas de distinction selon l'effet dose : seuil au-delà duquel les perceptions et les réactions humaines sont altérées du fait d'un certain niveau de concentration d'une substance dans l'organisme.

Ainsi la légalité de l'alcool imposait au Législateur de fixer un seuil (0,5 mg/l de sang) au-delà duquel il est considéré comme dangereux et donc interdit de conduire. Ce taux d'alcoolémie correspondrait au seuil effet-dose de cette substance selon des études d'accidentologie routière. Il n'en est pas de même pour le cannabis, cette substance étant classée comme stupéfiant, le Législateur n'a pas à prendre la peine de fixer un tel seuil.

Pourtant les données statistiques réunies par des études d'accidentologie (I) viennent ébranler le préalable de la dangerosité du cannabis au volant. Les modes de détections et leur efficacité (II) sont également révélateurs des choix opérés par le Législateur. Enfin ce dernier s'est doté d'un arsenal juridique (III) impressionnant.

I/ Des données statistiques et accidentologiques « inattendues »

A/ Les études anglo-saxonnes et nord américaines

On a deux types d'études dans le monde. Les études anglo-saxonnes ou nord américaines sont qualitatives et s'intéressent plutôt au comportement du conducteur lorsqu'il a fumé. Ces études sont menées sur de petits échantillons de conducteurs (ex : 15 personnes). Elles montrent qu'il y a un effet dose qui influe sur les perceptions du conducteur, que la majorité des conducteurs sont conscients de l'effet provoqué par la consommation de cannabis et qu'ils adaptent leur conduite en conséquence. Par exemple, ils diminuent leur vitesse et conduisent plus prudemment. Ces études concluent également que la seule consommation de cannabis au volant, est assez peu accidentogène, par contre elles mettent tout de même en évidence que boire de l'alcool et fumer du cannabis multiplie par 15 le risque de survenue d'un accident grave¹.

B/ L'étude française

Ensuite, l'étude de référence sur l'accidentologie routière et la consommation de cannabis menée en France par l'OFDT et l'INRETS est l'étude SAM "Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière". C'est une étude quantitative qui se base sur un échantillon de 10748 conducteurs impliqués dans 7458 accidents mortels répertoriés et exploités en France entre 2001 et 2003. Cette étude, de par son ampleur et sa durée, est une première mondiale. Contrairement aux études précédentes, celle-ci ne s'intéresse pas au comportement routier des conducteurs sous l'effet du cannabis. Elle cherche à déterminer si parmi les 7458 accidents exploités statistiquement, il y avait la présence de produits psychotropes dans l'organisme des conducteurs. L'objectif de cette étude est double puisque, d'une part, elle cherche à montrer si les conducteurs positifs au cannabis sont plus fréquemment responsables d'accidents mortels, (et combien de décès sont attribuables au cannabis), et d'autre part, elle permet de faire une comparaison avec l'alcool. Elle permet de dire ce qui tue le plus : l'alcool, le cannabis, ou les deux ? Les conclusions de cette étude sont que le nombre annuel de victimes imputables au cannabis soit directement par une plus fréquente responsabilité du conducteur dans l'accident, soit indirectement par une plus grande vulnérabilité, serait de l'ordre de 230 tués. En comparaison avec l'alcool, le cannabis « tuerait » dix fois moins (2270 accidents mortels dus à l'alcool).

L'étude met en évidence elle aussi un effet dose : plus l'on boit ou plus l'on fume, plus on multiplie les risques d'être responsable d'un accident mortel, et plus généralement le risque d'être impliqué dans un accident mortel augmente. Pour le cannabis, le risque d'être responsable augmente de façon significative avec la concentration du THC dans le sang : **l'odds ratio passant de 1,6 pour un taux de THC inférieur à 1 ng/ml à 2,1 pour un taux supérieur à 5 ng/ml**. Les conducteurs sous l'influence du cannabis toutes doses non nulles, ont 1,8 fois plus de risque d'être responsables d'un accident mortel. **Ceux conduisant sous l'effet de l'alcool ont 8,5 fois plus de risque. Et ceux conduisant sous l'effet de l'alcool et du cannabis ont 14 fois plus de risque.** Cependant l'étude met également en évidence que **les conducteurs sous l'influence de l'alcool dont le taux est inférieur à 0,5 g/l ont 2,7 fois plus de risque d'être responsables d'un accident mortel. La conduite en état d'alcoolémie légale présente plus de risques qu'une conduite illégale sous l'influence du**

¹ Rapport du Comité spécial du Sénat sur les drogues illicites, version abrégée « Le cannabis », Les presses universitaires de Montréal, 2002. pp.112-115.

cannabis.² Enfin, toutes concentrations confondues, **la fraction d'accidents mortels attribuable à une positivité au cannabis est de l'ordre de 2,5 % (contre 28,6 % pour l'alcool).**

Cette étude fait des constats similaires à ceux des études nord américaines, concernant l'effet dose et la dangerosité accrue en cas de mélange alcool-cannabis. D'un point de vue politique, cette étude n'allant pas dans le sens de ce qui était attendu par ceux qui l'ont diligenté, s'attendant à ce qu'elle prouve une grande dangerosité du cannabis au volant, elle fut donc vite enterrée.

En conséquence, la loi qui punit l'usage du cannabis au volant donne des raisons de douter des motifs réels de son interdiction qui ne serait pas tant la lutte contre la criminalité routière que le contrôle et la répression des usagers de cannabis. On en vient même à douter du bien fondé de la loi sur le cannabis, qui, compte tenu de l'arsenal juridique existant, est finalement toujours plus dangereuse que le cannabis lui-même.

² OFDT, « Cannabis données essentielles », pages 107-108 et OFDT/CEESAR, INRETS, Groupe SAM, Etude SAM « Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière » Eléments de conclusions, octobre 2005, pages 2 et 3.

II/ Les modes de détection et leur efficacité

Les différents modes de prélèvement sont : la sueur, la salive, l'urine, le cheveu, et le sang.

A/ Leur efficacité :

Les tests urinaires³ sont fiables et permettent une détection jusqu'à quatre semaines pour un fumeur régulier. Ce test permet de mesurer la quantité de THC (substance active) stockée dans les graisses de l'organisme. C'est en effet dans ces cellules que le THC se stocke le plus aisément. Ces tests nécessitent également un dispositif logistique plus contraignant (médecins, laboratoires...).

Les tests capillaires permettent également de connaître l'historique et le niveau de la consommation de toutes substances. Plus les cheveux sont longs plus on peut remonter loin dans le temps pour détecter une consommation de cannabis. Il faut des analyses très performantes pour détecter les substances, en effet les cheveux n'en contiennent qu'une faible concentration. C'est un mode peu pratique, coûteux et peu utilisé, les tests urinaires et salivaires lui sont préférés.

Les tests de sueurs sont mis en œuvre en Grande Bretagne, pourtant ce mode de détection n'est efficace seulement sur une courte durée mais permettent par contre de détecter le consommateur qui a fumé juste avant de prendre le volant et qui est donc objectivement sous l'effet du cannabis. De plus ce mode de prélèvement est peu invasif.

Les tests salivaires permettent de détecter une consommation sur une plus longue durée, de 4 à 6 heures. Cependant ils sont relativement peu fiables, car ils peuvent être faussés par l'ingestion de boissons ou d'aliments entre la dernière consommation et le test. Ils doivent être confirmés par les tests sanguins.

Les tests sanguins sont idéaux pour la détection du THC car le sang en contient une grande concentration, cependant ces traces disparaissent assez vite, de l'ordre de quelques heures (3 heures max). Ces tests ne permettent donc pas de détecter une consommation lointaine dans le temps. Ils suivent systématiquement un test salivaire positif. Contrairement aux tests salivaires, leur fiabilité peut très difficilement être mise en défaut.

B/ Les modes choisis par les autorités françaises...et leur utilité in fine.

Les modes de dépistage les plus adaptés à la recherche de cannabis, peu avant la conduite, sont : la sueur, la salive et le sang. En effet le THC se dégrade très vite dans ces éléments et les tests pour être efficaces doivent être mis en œuvre rapidement après l'absorption du produit.

En optant pour les tests salivaires, la France permet aux policiers et aux gendarmes, sans l'appui de médecins, de contrôler massivement car aisément les automobilistes en se basant sur un faisceau de présomptions très subjectif, c'est-à-dire les représentations qu'ont les policiers et les gendarmes des fumeurs de haschisch ou des usagers de drogues. Les jeunes sont les plus visés par ces contrôles, notamment ceux issus des différents flux migratoires

³ Rapport du Comité spécial du Sénat sur les drogues illicites, version abrégée « Le cannabis », Les presses universitaires de Montréal, 2002. pp. 108-110.

avec l'Afrique. Cependant la fiabilité totale des tests salivaires reste encore à prouver. Les résultats doivent être confirmés par des tests sanguins qui sont fiables. Et le test sanguin est mis en œuvre systématiquement si le test salivaire est positif, mais parfois aussi s'il est négatif et sans doute plus fréquemment qu'on ne l'imagine. L'instauration de ces tests salivaires permet donc aux forces de l'ordre d'arrêter n'importe qui suspecté d'après son apparence d'avoir fait usage de stupéfiants au volant ou tout simplement de faire usage de stupéfiants, et de le soumettre à un test salivaire. Même si ce test est négatif la police peut procéder à une mise en garde à vue (jusqu'à 96 h, loi de 1970...inchangé depuis...), fichier l'automobiliste et vérifier ses présomptions en faisant procéder à un test sanguin. Si celui-ci s'avère une fois de plus négatif rien ne l'empêchera de faire procéder à un test urinaire, ordonné sous contrôle médical (mais comment s'y soustraire ?), qui pourrait révéler une consommation plus ancienne...jusqu'à 1 mois, et poursuivre le contrevenant non pour usage au volant mais pour usage, parce qu'il est usager. Les tests capillaires sont également très probants et permettent aussi une traçabilité de la consommation au moins identique aux tests urinaires, mais ils sont moins utilisés en France. Peu de cas sont rapportés à notre connaissance. Dans le cadre d'une procédure judiciaire les tests urinaires peuvent montrer de façon claire l'ancienneté de la consommation et favoriser l'octroi de peines plus lourdes.

En définitive le « testing » salivaire permet aux autorités d'imposer aux automobilistes non pas un test, mais une batterie de tests non parce qu'ils sont suspectés d'en avoir consommé avant de conduire mais surtout parce qu'ils sont suspectés d'être des consommateurs tout court ! Les tests salivaires sont un prétexte supplémentaire pour contrôler, arrêter, tester, les consommateurs de cannabis afin de les poursuivre par tous les moyens ! Les interpellations liées au délit de faciès sont généralisées...et permettent paradoxalement à ceux qui n'ont pas la tête de l'emploi de passer au travers : plus de 35 ans, blancs, cheveux courts, BCBG... Cela accentue l'arbitraire existant, sans véritable contrôle sanitaire ou juridique.

III/ Un arsenal juridique complet

Délits	Peine maximale encourue	Texte
Conduite sous l'influence de stupéfiants dont le cannabis	2 ans d'emprisonnement et 4500 € d'amende	Code la route art. L. 235-1, L. 235-2, L. 235-3
Circonstances aggravantes : Sous influence de stupéfiants et sous l'empire d'un état alcoolique	3 ans d'emprisonnement et 9 000 € d'amende	Code de la route, art. L. 235-1
Consommation de stupéfiants en cas d'homicide involontaire	5 ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende	Code pénal art. 221-6-1

Les agents de police judiciaire font procéder à des contrôles en cas d'implication dans un accident mortel, ainsi qu'en cas d'implication dans un accident ayant causé un dommage

corporel lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a fait usage de stupéfiants. Mais également dans le cas d'un banal accident de la circulation, de présomption de commission d'une des infractions punies par le Code de la route, ou d'un simple contrôle lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a fait usage de stupéfiant.

En définissant si largement le champ d'application de ces contrôles, la loi donne une grande liberté d'appréciation aux autorités de police dans l'opportunité des contrôles, et ainsi laisse s'introduire dans l'application de la loi une part d'arbitraire. Cela entraîne également des possibilités de dérives discriminatoires telles qu'elles sont déjà dénoncées dans le cadre des contrôles d'identité.

Le fait de ne pas vouloir se soumettre au contrôle est puni de la même peine que l'infraction pour la constitution de laquelle le prélèvement était requis. En effet, le fait de ne pas se soumettre au contrôle laisse entendre : d'une part que l'infraction a bien été commise, et d'autre part que le conducteur laisse à la juridiction le soin d'apprécier sa culpabilité dans la mesure où il ne lui donne pas la possibilité de vérifier la constitution de l'infraction.

Si l'on ajoute à ces dispositions, les dispositions générales du Code pénal relatives à la récidive légale qui double des peines maximales encourues et la loi sur les « peines plancher », l'arsenal législatif est pour le moins chargé au regard des éléments sociologiques que nous avons abordés plus tôt dans ce document.

Bibliographie

Rapport du Comité spécial du Sénat sur les drogues illicites, version abrégée « *Le cannabis* », Les presses universitaires de Montréal, 2002.

Costes J.M (Dir.), « *Cannabis données essentielles* », Saint-Denis, OFDT, 2007, 232 p.

OFDT/CEESAR, INRETS, Groupe SAM, Etude SAM « *Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière* » Eléments de conclusions, octobre 2005.

ANNEXES

Les textes :

Code de la route

Article L235-1

Modifié par Loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 – art. 48 JORF 7 mars 2007

I. - Toute personne qui conduit un véhicule ou qui accompagne un élève conducteur alors qu'il résulte d'une analyse sanguine qu'elle a fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants est punie de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende.

Si la personne se trouvait également sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par les dispositions législatives ou réglementaires du présent code, les peines sont portées à trois ans d'emprisonnement et 9 000 euros d'amende.

II. - Toute personne coupable des délits prévus par le présent article encourt également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension pour une durée de trois ans au plus du permis de conduire ; cette suspension ne peut pas être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ; elle ne peut être assortie du sursis, même partiellement ;

2° L'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus ;

3° La peine de travail d'intérêt général selon les modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;

4° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal ;

5° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;

6° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière ;

7° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation aux dangers de l'usage de produits stupéfiants.

III. - L'immobilisation du véhicule peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

IV. - Les délits prévus par le présent article donnent lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire.

Article L235-2

Modifié par [Loi n°2003-495 du 12 juin 2003 - art. 35 JORF 13 juin 2003](#)

Les officiers ou agents de police judiciaire font procéder, sur le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur impliqué dans un accident mortel de la circulation, à des épreuves de dépistage en vue d'établir si cette personne conduisait en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants. Il en est de même si la personne est impliquée dans un accident de la circulation ayant occasionné un dommage corporel, lorsqu'il existe à son encontre une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner qu'elle a fait usage de stupéfiants.

Les officiers ou agents de police judiciaire peuvent également faire procéder à ces mêmes épreuves sur tout conducteur ou tout accompagnateur d'élève conducteur, soit qui est impliqué dans un accident quelconque de la circulation, soit qui est l'auteur présumé de l'une des infractions au présent code punies de la peine de suspension du permis de conduire, ou relatives à la vitesse des véhicules ou au port de la ceinture de sécurité ou du casque, soit à l'encontre duquel il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner qu'il a fait usage de stupéfiants.

Si ces épreuves de dépistage se révèlent positives ou lorsque le conducteur refuse ou est dans l'impossibilité de les subir, les officiers ou agents de police judiciaire font procéder à des vérifications consistant en des analyses ou examens médicaux, cliniques et biologiques, en vue d'établir si la personne conduisait en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article.

Article L235-3

I. - Le fait de refuser de se soumettre aux vérifications prévues par l'article L. 235-2 est puni de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende.

II. - Toute personne coupable de ce délit encourt également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension pour une durée de trois ans au plus du permis de conduire ; cette suspension ne peut pas être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ; elle ne peut être assortie du sursis, même partiellement ;

2° L'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus ;

3° La peine de travail d'intérêt général selon les modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;

4° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal ;

5° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;

6° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière ;

7° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation aux dangers de l'usage de produits stupéfiants.

III. - Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire.

Article L235-4

Créé par [Loi 2003-87 2003-02-03 art. 1 2° JORF 4 février 2003](#)

I. - Toute personne coupable, en état de récidive au sens de l'article 132-10 du code pénal, de l'une des infractions prévues aux articles L. 235-1 et L. 235-3 du présent code encourt également les peines complémentaires suivantes :

1° La confiscation du véhicule dont le prévenu s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est propriétaire, les dispositions de l'article L. 325-9 étant alors applicables, le cas échéant, au créancier gagiste ;

2° L'immobilisation, pendant une durée d'un an au plus, du véhicule dont le prévenu s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est propriétaire.

Le fait de détruire, détourner ou tenter de détruire ou de détourner un véhicule confisqué ou immobilisé en application des 1° et 2° est puni des peines prévues à l'article 434-41 du code pénal.

II. - Toute condamnation pour les délits prévus aux articles L. 235-1 et L. 235-3 commis en état de récidive au sens de l'article 132-10 du code pénal donne lieu de plein droit à l'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus.

Partie réglementaire, Livre II : le conducteur, Titre III : le comportement du conducteur, Chp. 5 : Conduite après usage de substances ou de plantes classées comme stupéfiants.

Article R. 235-3

Modifié par D. n°2008-754 du 30 juillet 2008 – art. 14

Les épreuves de dépistage prévues par l'article L.235-2 sont effectuées par un médecin, un biologiste, ou un étudiant en médecine autorisé à exercer à titre de remplaçant, dans les conditions fixées à l'article L. 4131-2 du code de la santé publique, requis à cet effet par un officier ou agent de police judiciaire qui leur fournit les matériels nécessaires au dépistage lorsqu'il s'agit d'un recueil urinaire.

Ces épreuves sont effectuées par un officier ou agent de police judiciaire lorsqu'il s'agit d'un recueil salivaire.

Section 4 : Dispositions matérielles

Article R235-12

Modifié par D. n°2008-754 du 30 juillet 2008 – art. 14

Les honoraires et indemnités de déplacement afférents aux épreuves de dépistage et aux examens cliniques, médicaux et biologiques prévus aux articles R. 235-4 et R.235-6 sont calculés par référence aux articles R. 110, R. 111 et R 117 (1°, c et e) du code de procédure pénale. Lorsqu'il est procédé à un examen clinique et à un prélèvement biologique, tant en application des dispositions de l'article R. 235-6 que des dispositions des articles R. 20 à R. 25 du code des débits de boissons et des mesures contre l'alcoolisme, il n'est dû qu'une seule indemnité de déplacement et les honoraires pour un seul acte.

Les frais afférents aux examens de laboratoire prévus par les article R. 235-10 et R. 235-11 relatifs à la recherche et au dosage des produits stupéfiants et, le cas échéant, les frais afférents à la recherche des médicaments psychoactifs sont fixés par référence aux 10° et 11° de l'article R. 118 du code de procédure pénale.

Les frais afférents à l'acquisition des matériels de recueil et de dépistage prévus par l'article R. 235 sont fixés par arrêté conjoint du ministre de la justice et du ministre chargé du budget.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux recueils salivaires.

Code pénal

Partie législative, Livre I :dispo Gales, Titre III Des peines, Chp II Du régime des peines, Section 1 : dispo Gales, Sous-section 2 des peines applicables en cas de récidive

Paragraphe 1 : Personnes physiques. Article 132-8

Lorsqu'une personne physique, déjà condamnée définitivement pour un crime ou pour un délit puni de dix ans d'emprisonnement par la loi, commet un crime, le maximum de la peine de la réclusion criminelle ou de la détention criminelle est la perpétuité si le maximum fixé par la loi pour ce crime est de vingt ou trente ans. Le maximum de la peine est porté à trente ans de réclusion criminelle ou de détention criminelle si le crime est puni de quinze ans.

Article 132-9

Créé par Loi 92-683 1992-07-22 JORF 23 juillet 1992 rectifiant JORF 23 décembre 1992, en vigueur le 1^{er} mars 1994

Lorsqu'une personne physique, déjà condamnée définitivement pour un crime ou pour un délit puni de dix ans d'emprisonnement par la loi, commet, dans le délai de dix ans à compter de l'expiration ou de la prescription de la précédente peine, un délit puni de la même peine, le maximum des peines d'emprisonnement et d'amende encourues est doublé.

Lorsqu'une personne physique, déjà condamnée définitivement pour un crime ou pour un délit puni de dix ans d'emprisonnement par la loi, commet, dans le délai de cinq ans à compter de l'expiration ou de la prescription de la précédente peine, un délit puni d'une peine d'emprisonnement d'une durée supérieure à un an et inférieure à dix ans, le maximum des peines d'emprisonnement et d'amende encourues est doublé.

Article 132-10

Lorsqu'une personne physique, déjà condamnée définitivement pour un délit, commet, dans le délai de cinq ans à compter de l'expiration ou de la prescription de la précédente peine, soit le même délit, soit un délit qui lui est assimilé au regard des règles de la récidive, le maximum des peines d'emprisonnement et d'amende encourues est doublé.

Article 132-11

Modifié par Loi n°2003-495 du 12 juin 2003 – art 4 JORF 13 juin 2003

Dans les cas où le règlement le prévoit, lorsqu'une personne physique, déjà condamnée définitivement pour une contravention de la 5e classe, commet, dans le délai d'un an à compter de l'expiration ou de la prescription de la précédente peine, la même contravention, le maximum de la peine d'amende encourue est porté à 3000 euros.

Dans les cas où la loi prévoit que la récidive d'une contravention de la cinquième classe constitue un délit, la récidive est constituée si les faits sont commis dans le délai de trois ans à compter de l'expiration ou de la prescription de la précédente peine.

Sous-section 4 : Du prononcé des peines

Article 132-18-1

Créé par Loi n°2007-1198 du 10 août 2007 – art 1 JORF 11 août 2007

Pour les crimes commis en état de récidive légale, la peine d'emprisonnement, de réclusion ou de détention ne peut être inférieure aux seuils suivants :



- 1° Cinq ans, si le crime est puni de quinze ans de réclusion ou de détention ;
- 2° Sept ans, si le crime est puni de vingt ans de réclusion ou de détention ;
- 3° Dix ans, si le crime est puni de trente ans de réclusion ou de détention ;
- 4° Quinze ans, si le crime est puni de la réclusion ou de la détention à perpétuité.

Toutefois, la juridiction peut prononcer une peine inférieure à ces seuils en considération des circonstances de l'infraction, de la personnalité de son auteur ou des garanties d'insertion ou de réinsertion présentées par celui-ci.

Lorsqu'un crime est commis une nouvelle fois en état de récidive légale, la juridiction ne peut prononcer une peine inférieure à ces seuils que si l'accusé présente des garanties exceptionnelles d'insertion ou de réinsertion.

Article 132-19-1

Pour les délits commis en état de récidive légale, la peine d'emprisonnement ne peut être inférieure aux seuils suivants :

- 1° Un an, si le délit est puni de trois ans d'emprisonnement ;
- 2° Deux ans, si le délit est puni de cinq ans d'emprisonnement ;
- 3° Trois ans, si le délit est puni de sept ans d'emprisonnement ;
- 4° Quatre ans, si le délit est puni de dix ans d'emprisonnement.

Toutefois, la juridiction peut prononcer, par une décision spécialement motivée, une peine inférieure à ces seuils ou une peine autre que l'emprisonnement en considération des circonstances de l'infraction, de la personnalité de son auteur ou des garanties d'insertion ou de réinsertion présentées par celui-ci.

La juridiction ne peut prononcer une peine autre que l'emprisonnement lorsque est commis une nouvelle fois en état de récidive légale un des délits suivants :

- 1° Violences volontaires ;
- 2° Délit commis avec la circonstance aggravante de violences ;
- 3° Agression ou atteinte sexuelle ;
- 4° Délit puni de dix ans d'emprisonnement.

Par décision spécialement motivée, la juridiction peut toutefois prononcer une peine d'emprisonnement d'une durée inférieure aux seuils prévus par le présent article si le prévenu présente des garanties exceptionnelles d'insertion ou de réinsertion.

Les dispositions du présent article ne sont pas exclusives d'une peine d'amende et d'une ou plusieurs peines complémentaires.

Articles de presse :

Libération

Mildt: l'obsession anticannabique

Manoeuvres à la Mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie.

Par Matthieu ECOIFFIER

samedi 17 juin 2006

«Sur la route le cannabis fait 230 morts par an.» Personne n'aura échappé, depuis le 27 mai, aux spots radio et aux affiches de la campagne concoctée par la Mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie (Mildt) et la sécurité routière. Certes fumette et conduite sont totalement incompatibles. Mais dépenser plus de 800 000 euros pour sauver les jeunes fumeurs de joint, était-ce vraiment la priorité ? Le cannabis fait dix fois moins de morts sur la route que l'alcool. Sur son forum, les internautes sont critiques : «J'ai été choqué. C'est une honte surtout quand l'alcool est responsable de pire.» «Je parie qu'il y a cent fois plus d'accidents dus au Xanax et à des antidépresseurs, mais où sont les chiffres ?» «Un vieux au volant, c'est plus dangereux qu'un "fonsdé" [défoncé]», peut-on lire. **Cette campagne, «une première mondiale» selon ses organisateurs, illustre le zèle anticannabis de la Mildt et de son président, Didier Jayle. «C'est lui qui a fait bosser la Mildt à 70 % sur la diabolisation du cannabis. Son discours prépare à l'évolution défendue par Sarkozy : des contraventions contre l'usager "visible", c'est-à-dire le jeune à capuche», dénonce Eric Labbé, chargé des drogues à Act Up. D'où vient cette focalisation ? «Le fils de sa plus proche collaboratrice a eu de graves problèmes avec le shit. Ça a beaucoup joué dans sa perception», explique un de ses collègues. «Et puis c'est plus facile, il n'y a pas de lobby des cannabiculteurs, contrairement aux viticulteurs.»**

Alarmistes. La droite réactionnaire veut instruire le procès de la gauche pétard ? Didier Jayle joue les procureurs zélés. Alors que Nicole Maestracci, à la tête de la Mildt sous Jospin, usait de connaissances scientifiques validées, lui n'hésite pas à tordre les résultats des études. **Par exemple lors de la publication de l'enquête «Stupéfiants et accidents mortels» (SAM) (Libération du 3 décembre 2005) qui a servi de socle à l'actuelle campagne : «Didier Jayle voulait que l'on mette en avant les chiffres "cannabis" qui paraissaient les plus alarmants. C'est-à-dire la proportion de gens qui conduisaient sous cannabis et non pas la fraction d'accidents mortels attribuables au seul cannabis. Il ne souhaitait pas contrarier les politiques qui ne voulaient pas que la vérité scientifique soit dite», raconte Claude Got, un des parrains de l'étude. A preuve, le communiqué de presse de la Mildt explique que «8,8 % des conducteurs responsables d'accidents mortels ont été retrouvés positifs au cannabis». Un néophyte en déduirait que le cannabis est responsable de 8,8 % des accidents mortels. Ce qui est faux : c'est 2,5 %. Mais il s'agit de donner des gages à Perben et à Sarkozy.**

Caricature. «C'est le mythe cannabis que l'on veut attaquer», martèle Didier Jayle. C'était déjà l'ambition de la campagne «Le cannabis, une réalité», en mars 2005. Dans la brochure, le «Dr Jayle» prodiguait lui-même ses conseils sur les dangers du cannabis au volant : un exploit pour un dermatologue ! Qu'importe que les spots caricaturaux (en gros : «Tu fumes un joint, puis deux, tu ne fous plus rien à l'école, tu n'as plus d'amis et tu vomis.») fassent franchement rigoler les jeunes. Et alarment surtout leurs parents. Ces initiatives auront toutefois eu le mérite de faire connaître au grand public un réseau de 240 «consultations cannabis» destinées aux jeunes ayant une consommation problématique.

Didier Jayle répète à l'envie «qu'il ne faut pas diaboliser ou faire peur». Mais il met systématiquement en avant les informations les plus angoissantes : la corrélation éventuelle entre cannabis et schizophrénie, le goudron cancérigène du joint, le taux de THC en croissance «exponentielle». Et des jeunes de plus en plus réguliers dans leur consommation : à 17 ans, un garçon sur six fume du cannabis au moins dix fois par mois. De quoi alimenter tous les fantasmes.



Selon l'AFP, plusieurs experts, dont le Pr Claude Got, expert en accidentologie, contestent le lien direct entre consommation de cannabis et accident de la route et mettent en cause des études allant dans le sens contraire.

Source : urgence.com

Professeur honoraire d'anatomie pathologique, Claude Got, dénonce notamment comme "pseudoscientifiques" des travaux, non encore publiés, du toxicologue Patrick Mura. Ces études sont à l'origine d'un texte présenté par le député (UMP) Richard Dell'Agnola pour créer un délit de conduite sous l'empire de stupéfiants et adopté le 8 octobre en première lecture. Lors d'un colloque sur le cannabis, la semaine dernière à l'Assemblée nationale, le garde des Sceaux Dominique Perben a indiqué de son côté que ce texte se fondait "sur des études menées à l'étranger ainsi que sur une étude française menée entre 2000 et 2001 qui a révélé que la fréquence des accidents était multipliée par 2,5 pour les conducteurs de moins de 27 ans ayant consommé du cannabis".

Dans le dernier numéro de l'hebdomadaire "Auto Plus", Claude Got assure de son côté que "sur les huit études épidémiologiques menées dans le monde sur le sujet, une seule a pu mettre en évidence un lien entre consommation de cannabis et risque routier". Encore cette étude présentait-elle une marge d'approximation importante en raison d'effectifs faibles", ajoute-t-il. Selon lui, "la seule étude effectuée en France n'a révélé aucun sur-risque d'accident pour le cannabis seul". L'Institut national de la santé et de la recherche médicale (INSERM) a également publié une expertise soulignant que "malgré la présomption de dangerosité du cannabis sur le comportement de conduite, il est encore aujourd'hui impossible d'affirmer, faute d'études épidémiologiques fiables, l'existence d'un lien causal entre usage du cannabis et accident de la circulation".

L'INSERM estime en outre que "les modifications comportementales négatives n'apparaissent généralement significatives que pour des doses élevées de cannabis". De son côté, le Groupe de coopération en matière de lutte contre l'abus et le trafic illicite des stupéfiants (Groupe Pompidou) au Conseil de l'Europe estime dans son rapport 2002 que "concernant les doses et/ou les concentrations de substances (illicites ou médicamenteuses) dans le sang que l'on associe à une norme de conduite admissible ou inadmissible, les experts signalent souvent qu'il est quasiment impossible de définir une limite stricte à ne pas dépasser".

Enfin une chercheuse, Berthe Biecheler-Frétel, de l'institut national de recherches sur les transports et leur sécurité (INRETS) note que "de nombreux auteurs n'ont pas réussi à démontrer, à l'aide d'études épidémiologiques, l'existence d'une corrélation entre usage de cannabis seul et accidents à l'échelle d'une population".

L'étude originale sur le site du British Medical Journal:

<http://bmj.bmjournals.com>

Lien direct vers l'article en PDF (anglais) :

<http://bmj.bmjournals.com/cgi/rapidpdf/bmj.38267.664086.63v1?ehom>