



Prédicteurs de mise en danger après une première conduite en état d'ébriété.

Willy Michiels

Ancien responsable de l'Unité de Médecine et

Psychologie du Trafic, Genève

Ancien président du Collège Romand d'Experts en

Aptitude à la Conduite Automobile

CONTEXTE

PRéCASIA(*) est une étude, réalisée à Genève, ayant pour cible les primo-délinquants de conduite en état d'ébriété. De très nombreuses informations sur ces primo-délinquants ont été recueillies dans le cadre de cette étude si bien que leur profil peut être décrit.

OBJECTIF

Le premier objectif est de déterminer si, dans la description du mode de consommation d'alcool des personnes ayant conduit pour une première fois en état d'ébriété, on peut trouver des prédicteurs de récurrence.

Le second objectif est de déterminer si des caractéristiques des personnes ayant conduit pour une première fois en état d'ébriété peuvent constituer des prédicteurs de mise en danger se traduisant par une fréquence plus élevée d'infractions sanctionnées par un retrait du permis de conduire.

Population visée

Tous les événements

- o pour lesquels une mesure administrative est de la compétence de l'Office cantonal des véhicules de Genève (OCV) ;

- o qui sont des interpellations pour conduite d'un véhicule automobile avec une alcoolémie qualifiée pour lesquelles une mesure de retrait d'admonestation du permis de conduire est prononcée (alcoolémie égale ou supérieure à 0.8 ‰ et inférieure à 2.5 ‰) ;

- o qui ne concernent pas les récidivistes, c'est-à-dire ceux qui ont conduit pour la première fois en état d'ébriété ou qui ont conduit en état d'ébriété dans le passé et dont le retrait consécutif à l'infraction précédente a pris fin il y a plus de cinq ans ;

- o survenus entre le 1 décembre 2011 et le 30 juin 2014.

(*) *Prévention de la Récidive de Conduite Automobile Sous l'Influence de l'Alcool. Les rapports décrivant les résultats des études peuvent être consultés sur : www.creaca.ch/precasia/.*

Base de données

La base de données est constituée à partir des informations contenues dans le dossier administratif telles que l'alcoolémie, la date et l'heure relevée lors de l'événement, le sexe, l'âge, l'expérience de conduite (nombre d'années depuis l'obtention du permis de conduire) de l'automobiliste concerné. A toutes ces personnes, un courrier a été adressé leur proposant de participer au programme PRÉCASIA. Les volontaires ont été reçus pour un entretien individuel. Les informations collectées par questionnaire lors de cette entrevue sont confidentielles, non communicables à l'autorité administrative. Elles concernent un bref statut socioprofessionnel, les circonstances de l'Interpellation, l'histoire alcoologique, les quantités d'alcool consommées, la consommation d'autres substances, les bénéfices de l'alcool et les status alcoologiques selon l'AUDIT et la CIM-10. L'entretien dure environ quarante-cinq minutes et est mené par un(e) psychologue connaissant les techniques d'évaluation alcoologique. Les informations émanant de l'entretien ont été ajoutées à la base de données.

Comme expressions d'une dangerosité, toutes les infractions sanctionnées par un nouveau retrait du permis de conduire et survenues moins de 3 ans après la première interpellation sont enregistrées. Il s'agit des :

- o conduites en état d'ébriété (CEE avec une alcoolémie de 0.5 ‰ ou plus);
- o autres infractions sans rapport avec la consommation d'alcool.

Toutes les informations ont été collectées dans une base de données anonymes contenant, pour chaque événement, les paramètres caractérisant l'infraction et la personne l'ayant commise.

PROFIL

La base de données est constituées de 1477 enregistrements. Les volontaires reçus pour un entretien individuel et qui ont répondu au questionnaire sont 510 et tous les paramètres sont disponibles. Les personnes n'ayant pas répondu à l'invitation d'intervention sont 967 et, pour celles-ci, seules les données du dossier administratif sont disponibles.

Les primo-délinquants de conduite en état d'ébriété (alcoolémie comprise entre 0.8 ‰ et 2.5 ‰) ont le profil suivant :

- o de sexe masculin pour 86%;
- o âge moyen de 35 à 36 ans;
- o expérience de conduite moyenne de 14 ans;
- o alcoolémie moyenne de 1.43 à 1.47 ‰;
- o 75% des événements sont relevés entre minuit et 8h (H1, H2), 18% entre 16h et minuit;
- o 45% déclarent avoir déjà consommé une drogue, 44% du cannabis, 9% de la cocaïne;
- o 12% disent avoir déjà conduit sous l'influence d'une drogue;
- o sont sanctionnés par un retrait du permis de conduire d'une durée moyenne de 4 mois;
- o selon leur propres réponses au questionnaire de l'AUDIT, ils sont 67.7% dont le score correspond à un mode de "consommation sociale", 25.2% à un mode de "consommation à risque", 7.1% à une "dépendance";
- o selon l'appréciation (CIM-10) de la psychologue ayant mené l'entretien, ils sont 56.5% dont le mode de consommation est "social", 26.0% dont le mode de consommation est "à risque", 17.5% dont le mode de consommation est de l'ordre de la "dépendance".

PRÉDICTION D'UNE CONDUITE EN ÉTAT D'ÉBRIÉTÉ (CEE)

La fréquence générale de conduite en état d'ébriété dans la période d'observation de 3 ans après la première CEE est de 9.6%.

Aucun des très nombreux paramètres enregistrés, qu'ils concernent l'événement ou la personne, ne peut être considéré comme un prédicteur d'une future conduite en état d'ébriété.

En particulier, il n'y a aucune relation entre les status alcoologiques établis selon l'AUDIT ou la CIM-10 et le fait de commettre une nouvelle infraction de conduite en état d'ébriété. Tout au plus, les récidivistes présentent-ils une plus grande tolérance que les non récidivistes.

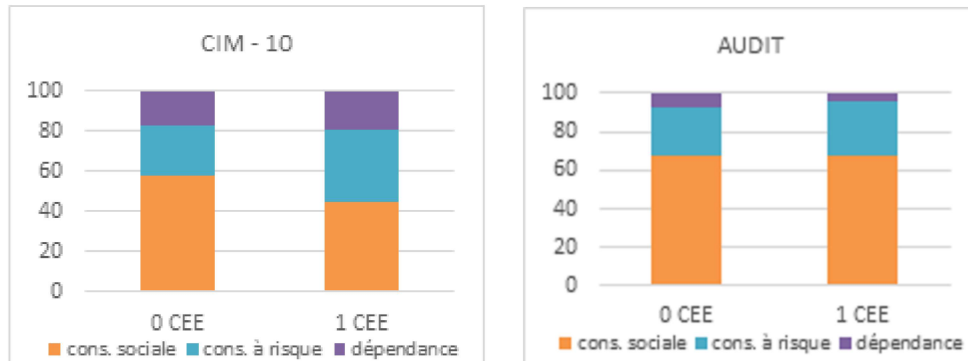


Figure 1. Status alcoologiques selon AUDIT ou CIM-10 chez les récidivistes (1 CEE) / non récidivistes (0 CEE) de conduite en état d'ébriété.

PRÉDICTION D'UNE MISE EN DANGER

Rappelons que la mise en danger est mise en évidence par le fait de commettre, dans les 3 ans qui suivent la première CEE, une infraction de toute nature mais sanctionnée par un retrait du permis de conduire (infraction subséquente).

La fréquence des infractions sans rapport avec la consommation d'alcool est de 7.3%. La fréquence de toutes les infractions de mise en danger est de 16.9%.

Âge et expérience de conduite

Les conducteurs ayant commis une infraction subséquente sont plus jeunes : de 32.6 à 35.6 ans vs 35.3 à 36.8 ans et sont titulaires d'un permis de conduire depuis moins longtemps : de 10.4 à 13.3 ans vs 13.4 à 14.8 ans^(*).

L'heure de l'infraction

Les tranches horaires suivantes ont été constituées : H1 = 00:00 - 03:59 ; H2 = 04:00 - 07:59 ; H3 = 08:00 - 11:59 ; H4 = 12:00 - 15:59 ; H5 = 16:00 - 19:59 ; H6 = 20:00 - 23:59.

Les personnes ayant commis une infraction subséquente sont surtout présentes lorsque la première conduite en état d'ébriété est relevée en H2 et H3 (entre 4h et 12h). Si la fréquence générale d'infractions est de 17%, elle est pour ces tranches horaires respectivement de 23% et 41% et elle

(*) Les valeurs indiquées sont les intervalles de confiance des moyennes pour $p = 0.95$.

est très faible pour H4 (début d'après-midi). La liaison entre classes horaires et infraction subséquente est significative (risque d'erreur $p = 0.005$).

classes horaires	0 infraction	1 infraction
H1	83.2%	16.8%
H2	77.5%	22.5%
H3	58.6%	41.4%
H4	92.0%	8.0%
H5	82.6%	17.4%
H6	85.2%	14.8%

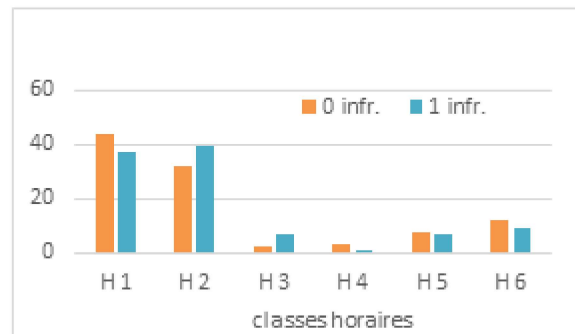


Figure 2. Distributions (en pourcentages) des CEE au cours de la journée (tranches horaires de 4 heures de 00:00h à 23:59h) selon l'absence (0) ou la présence (1) d'infraction subséquente.

L'alcoolémie

La moyenne d'alcoolémie de la première CEE relevée pour les conducteurs qui commettront une infraction subséquente se situe entre 1.39‰ et 1.45‰ et entre 1.33‰ 1.47‰(*) pour ceux qui n'en commettront pas . La différence n'est donc pas significative.

Aucun autre paramètre n'est en rapport avec le fait de commettre une infraction de mise en danger dans les 3 ans qui suivent la première CEE.

DIFFÉRENCE DE PROFILS

Aucun des paramètres des premiers événements ne permet de distinguer ceux qui sont suivis d'une nouvelle conduite en état d'ébriété de ceux qui sont suivis d'une infraction sans rapport avec la consommation d'alcool.

DISCUSSION

On considère comme allant de soi que la conduite en état d'ébriété est déterminée par un mode de consommation d'alcool au moins nocif sinon pathologique et qu'il existe une chaîne de liaisons prédictives entre : - un abus d'alcool - une alcoolémie importante relevée lors de la conduite - un mode de consommation nocif - une mise en danger potentielle inacceptable de la circulation. Or ni le mode de consommation d'alcool ni les alcoolémies ne sont en rapport avec une future conduite en état d'ébriété. De plus, les personnes décrites comme dépendantes ou à consommation problématique selon l'AUDIT ou la CIM-10 ne présentent pas un risque accru.

Nous avons pu établir un profil des primo-délinquants de conduite en état d'ébriété avec une alcoolémie égale ou supérieure à 0.8‰ mais inférieure à 2.5‰. Par contre on ne peut pas établir le profil de ceux qui mettent en danger la circulation dans les 3 ans qui suivent. Le mode de consommation d'alcool de la population étudiée n'est en aucun cas prédicteur d'une future mise en danger du trafic ni même d'une future conduite en état d'ébriété.

(*) Les valeurs indiquées sont les intervalles de confiance des moyennes pour $p = 0.95$.

Les primo-délinquants de CEE se retrouvent, quasi dans les mêmes proportions, en situation de commettre une autre forme d'infraction que de commettre une nouvelle CEE. Ce sont les mêmes profils et les mêmes caractéristiques qui sont reliés aux infractions autres que l'ébriété.

Un seul paramètre peut annoncer une future mise en danger : le moment de la journée où est relevée la première conduite en état d'ébriété. Être contrôlé pour une telle infraction entre 4h et midi témoigne d'une probabilité augmentée d'un comportement de mise en danger de la circulation.

Le fait de commettre une première CEE comme, par la suite, une infraction mettant en danger la circulation ne sont pas le produit univoque d'un mode de consommation mais sont le signe d'un mode de fonctionnement global du conducteur. Ces mises en danger de la circulation témoignent d'un comportement de conducteur fait en particulier de prise de risque, de désinhibition et de manque de conscience de ses limites et de ses capacités.

Après une première CEE, et même si le mode de consommation reste nocif, bon nombre de personnes semblent pouvoir adapter leur comportement de conducteur vers une plus grande sécurité. Certains modifient leur comportement de conducteur après avoir été contrôlés une première fois pour CEE, tandis que d'autres ne le font pas sans que cela ait nécessairement un rapport avec leur mode de consommation d'alcool.

CONCLUSION

La population de primo-délinquants de CEE que nous avons étudiée exclut les personnes interpellées avec une alcoolémie égale ou supérieure à 2.5‰.

Ces primo-délinquants sont enclins, plus que la majorité des automobilistes, à répéter un comportement qui met en danger la circulation puisque c'est le cas pour près de 20% d'entre eux.

Leur mode de consommation d'alcool n'est pas un marqueur de leur comportement futur de conducteur. Chez eux, une consommation d'alcool nocive pour la santé, même si elle est de l'ordre de la dépendance n'est un prédicteur valable d'une mise en danger future dans la circulation.

Des buveurs excessifs peuvent être ou devenir des conducteurs responsables et des conducteurs dangereux peuvent avoir une consommation d'alcool banale.

La conduite sous l'effet de l'alcool n'est qu'un aspect parmi d'autres d'un mode de comportement à risque plus global.

Genève, 2022.

Remerciements

à Mme M. Fossati et Mme F. Zangas-Gehri psychologues FSP, qui ont mené les entretiens, au Dr B. Favrat, au Dr P. Gache, à Mme S. Joris Lambert qui ont piloté l'étude PRÉCASIA, à l'Office Cantonal des Véhicules du canton de Genève qui a permis l'accès à ses dossiers, au Fonds de Sécurité Routière qui a financé l'étude PRÉCASIA.