

Drogue et circulation : **La securite, oui ; l'injustice, non !**



Introduction

Au premier octobre 2010, une nouvelle législation est entrée en vigueur concernant la 'drogue au volant'. La police peut maintenant effectuer des contrôles à l'aide de tests salivaires, plus rapides que les anciens tests d'urine. Toutefois, d'autres changements existent et certains posent question.

La sécurité routière est, à juste titre, une préoccupation importante dans nos sociétés où l'usage de la voiture individuelle est extrêmement fréquent. Ainsi, de nouveaux dispositifs sont continuellement ajoutés aux véhicules pour augmenter la sécurité des occupants (airbag, ABS, renforcements latéraux, etc.) ou la sécurité des personnes à l'extérieur en cas de choc (cyclistes, piétons). La sécurité routière est aussi recherchée via la création de nombreux aménagements de voiries (ralentisseurs, feux, rond-points, etc.). Enfin, la législation s'adapte elle aussi. Au premier octobre 2010, une nouvelle loi vient ainsi d'aménager la réglementation de la conduite automobile sous l'influence de drogues.

Cette problématique est légitime : de nombreux produits psychotropes légaux (comme l'alcool ou certains médicaments) ou illégaux modifient les perceptions et le temps de réaction du consommateur. Selon les responsables de la sécurité routière, conduire en étant sous l'effet d'un psychotrope augmenterait, souvent considérablement, le risque d'accident. La récente législation concerne des produits psychotropes autres que l'alcool. Elle vise certains produits illégaux (cannabis, héroïne et opiacés, amphétamines et XTC, cocaïne) en laissant de côté les médicaments psychotropes, notamment les antidépresseurs, pourtant très largement consommés.

Quant à la réglementation de la conduite sous l'effet de l'alcool, qui existe depuis de longues années, elle n'a pas été revue récemment. Concernant l'alcool, la loi prévoit un seuil de tolérance (0,5 pour mille dans le sang) en deçà duquel la consommation reste compatible avec la conduite automobile. Différents paliers de sanctions sont liés aux quantités d'alcool détectées (de 0,5 à 0,8 et au-delà). Ce document cherchera à comparer les législations concernant l'alcool et concernant les drogues au volant.

A. La réglementation des substances qui influencent la capacité de conduite

Le nouvel art. 37bis¹ de la loi du 16 mars 1968 relative à la sécurité routière² stipule qu'est puni d'une amende de **200 à 2000 €**³ qui-conque, dans un lieu public, conduit un véhicule alors que l'analyse salivaire ou l'analyse sanguine fait apparaître la présence dans l'organisme d'au moins une des substances qui influencent la capacité de conduite suivantes :

	Taux minimum	déteçté
	dans la salive	dans le sang
THC (Delta-9-tétrahydrocannabinol)	10 ng/ml	1 ng/ml
Amphétamine	25 ng/ml	25 ng/ml
MDMA (Méthylènedioxyaméthylamphétamine)	25 ng/ml	25 ng/ml
Morphine ou 6-acétylmorphine	5 ng/ml	10 ng/ml
Cocaïne ou benzoylécgonine	10 ng/ml	25 ng/ml

1. Cet article est entré en vigueur le 1er octobre 2010.

2. Cette loi a été modifiée à de très nombreuses reprises si bien qu'on parle à son sujet de « lois coordonnées relatives à la sécurité routière ».

3. Ces montants doivent être multipliés par 5,5 en vertu des décimes additionnelles.

4. Cette check-list a été déterminée par l'Arrêté royal du 17 septembre 2010.

5. Cfr.: <http://code-de-la-route.be/textes-legaux/selection/loi-de-base/1616-art1-4>.

En dessous du taux correspondant, le résultat de l'analyse n'est pas pris en considération.

En pratique

La nouvelle procédure comprend trois étapes :

1. La police doit d'abord constater des indications de signes d'usage récent d'une des substances visées au moyen d'une check-list standardisée⁴. Cette check-list⁵ indique des signes concernant les yeux (paupières lourdes, yeux injectés, pupilles rétrécies ou dilatées, etc.), le visage (teint pâle, renflements répétés, etc.), l'humeur, le langage, le comportement et d'autres signes (transpiration, odeur du produit, etc.) Le policier doit cocher au moins trois signes répartis entre au moins deux catégories pour effectuer le test salivaire.

2. Ensuite, dans l'hypothèse où la check-list donne une indication de signes d'usage récent d'une des substances visées par la loi, il est procédé à un test salivaire. Il s'agit de déterminer si le conducteur d'un véhicule a consommé un produit psychotrope. Ces

« crache-tests », comme les désigne le jeu de mot de la campagne médias de l'IBSR⁶, demandent une dizaine de minutes pour livrer leur verdict. En dessous du taux suivant, le résultat du test salivaire n'est pas pris en considération :

- Delta-9-tétrahydrocannabinol (THC) 25 ng/ml
- Amphétamine 50 ng/ml
- Méthylènedioxyméthylamphétamine (MDMA) 50 ng/ml
- Morphine (libre) ou 6-acétylmorphine 10 ng/ml
- Cocaïne ou Benzoylécgonine 20 ng/ml

Les taux du test salivaire sont sensiblement plus élevés que les taux de l'analyse. En effet, les tests sont rapides mais sont moins précis. La loi prévoit donc une marge de sécurité plus importante. Si le test est positif, le permis de conduire est retiré pour 12 heures et un procès-verbal est rédigé.

3. En cas de test salivaire positif une analyse de sang ou de salive en laboratoire doit être faite. Seule l'analyse en laboratoire a valeur de preuve légale. La police devra donc récolter une petite quantité de salive ou, si c'est impossible, faire appel à un médecin pour une prise de sang. L'analyse en laboratoire mettra plusieurs jours⁷.

Si l'analyse en laboratoire confirme la présence de cannabis ou d'une autre drogue, des poursuites judiciaires sont entamées et le juge peut infliger de lourdes peines, même en cas de première infraction: amende de 1100 à 11000 €, possibilité de déchéance du permis de conduire. Si le conducteur a son permis depuis moins de deux ans, il sera d'office déchu de son permis de conduire (et devra repasser les examens). En cas de récidive dans les trois ans, doublement des peines.

Recto-verso, 2011.



6. L'Institut Belge pour la Sécurité Routière est l'asbl qui coordonne les campagnes de sécurité routière en Belgique. Le responsable fédéral de la Mobilité en est Président.

7. Concernant le délai pour connaître le résultat de l'analyse, ni la loi ni l'IBSR ne le précise.

Par ailleurs

Selon l'art. 35 « est puni d'une amende de **200 à 2000 €** et d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur d'une durée d'un mois au moins et cinq ans au plus ou à titre définitif quiconque dans un lieu public, conduit un véhicule [...] alors qu'il se trouve **en état d'ivresse** ou dans un état analogue résultant **notamment de l'emploi de drogues ou de médicaments** ».

Cet article donne la possibilité aux forces de police de sanctionner un conducteur manifestement ivre même lorsque les policiers n'ont pas d'alcotests ou de tests drogues avec eux. Cet article permet également de sanctionner un conducteur ivre mais suite à la consommation ou l'inhalation d'un autre produit que l'alcool ou que ceux détectés par le test drogues légal, de l'éther par exemple.

En matière de roulage, les mineurs répondent en principe devant la même juridiction que les adultes (tribunal de police) en ce qui concerne l'alcool et les drogues.

B. Les questions citoyennes

Etant donné le fait que cette nouvelle législation a été largement médiatisée, la permanence téléphonique d'Infor-Drogues a reçu de nombreux appels de personnes qui se posent des questions. Nous avons synthétisé ces questions ci-dessous.

1. La procédure utilisée (check-list, test et analyse) prouve-t-elle que le conducteur est 'sous l'influence du produit' ?

Ce n'est pas toujours sûr. Tout d'abord, la check-list ne pourra donner que des soupçons mais aucune certitude : les signes physiques à identifier tels que des yeux rouges, de la sueur ou des grincements de dents peuvent être le résultat de multiples causes et pas uniquement d'une consommation de psychotrope.

Concernant le test salivaire, le problème est que la période de temps durant laquelle quelqu'un est sous l'effet d'un psychotrope, et donc est hors d'état de conduire, est plus courte que la durée durant laquelle le même produit peut être détecté dans la salive.

Au vu de la durée durant laquelle les différents produits restent détectables dans la salive⁸, il est certain que **des traces de produits pourront être détectées même si ces produits n'influencent plus la conduite au moment du contrôle**. La comparaison entre la durée des effets et celle de la possible détection donne ceci :

Produit	Durée max. des effets ⁹	Durée max. de 'détectabilité'
THC (Cannabis)	fumé : 4 h ingéré : 6 h	14 heures
Amphétamines	8 heures	72 heures
MDMA (ecstasy ou XTC, etc.)	8 heures	72 heures
Morphine ou 6-acétylmorphine	12 heures	quelques jours
Cocaïne ou benzoylecgonine	+/- 1 heure	72 heures

L'analyse de salive en laboratoire ne va rien arranger de ce côté-là puisque les taux de détection sont encore plus faibles. En revanche, l'analyse pourra corriger un éventuel problème de fiabilité du test¹⁰.

Dans le cas où le conducteur n'est plus sous l'effet du psychotrope, cette personne risque donc d'être sanctionnée à mauvais escient à cause du taux trop faible de substance autorisée dans la salive ou dans le sang. Cette loi met manifestement en oeuvre des moyens disproportionnés par rapport au but de sécurité routière recherché. Il est possible d'atteindre la sécurité routière en utilisant des moyens qui limitent moins la liberté individuelle (cfr. ci-dessous). **Cette réglementation n'est donc pas conforme au principe de proportionnalité.**

2. Comment faire pour prouver l'influence du produit ?

Il y a deux méthodes : vérifier via des tests psychomoteurs si le conducteur possède bien toutes les capacités pour contrôler son véhicule et/ou établir, comme pour l'alcool, une « valeur limite » de produit dans la salive ou dans le sang au-delà de laquelle il est établi scientifiquement que le produit psychotrope influence la conduite.

Concernant les tests psychomoteurs, Infor-Drogues regrette particulièrement que la nouvelle réglementation les abandonne. En effet, se tenir en équilibre sur une jambe, marcher/tourner sur une ligne, pointer un doigt vers le nez ou d'autres aptitudes en disent souvent plus long sur la capacité à conduire qu'un simple signe physique. Même si les tests psycho-moteurs ne prouvent pas une consommation d'alcool ou de drogue(s), ils sont intéressants d'un

8. Le site de l'IBSR <http://www.bivivbsr.be/FAQ/FAQ-testdesalive.html> indique les durées de détection possible.

9. D'après le site gouvernemental français www.drogues-info-service.fr

10. Ce qui est déjà appréciable puisque la fiabilité de ces tests semble faible : <http://www.dhnet.be/infos/faits-divers/article/326208/pas-fiabiles-les-tests-salivaires.html>

point de vue de sécurité routière car ils peuvent détecter un risque dû à d'autres causes : par exemple une fatigue extrême (qui est évidemment très dangereuse), un état mental momentanément perturbé ou la consommation d'un produit psychotrope non pris en compte par le test salivaire. L'incapacité d'effectuer un certain nombre de ces tests psychomoteur ne devrait-elle pas donner lieu à une interdiction temporaire de conduite (sans en faire une sanction judiciaire car il n'y a pas forcément d'ivresse au sens de l'art. 35 décrit ci-dessus) ?

Il semble donc que les tests psychomoteurs sont non seulement complémentaires des tests salivaires mais ils peuvent aussi détecter des incapacités de conduite différentes. Pour ces deux raisons, Infor-Drogues estime qu'ils n'auraient pas dû être abandonnés.

Concernant le taux d'une éventuelle influence, (comme le prévoit la législation concernant l'alcool au volant à partir de 0,5 pour mille dans le sang), la question se posait déjà en 1999 quand le législateur a introduit le contrôle réglementaire des consommations de drogues au volant et la mise en place des tests (à l'époque urinaires). En 1999, la loi avait déterminé une « valeur limite » qui ne puisse être dépassée. Il s'agissait donc d'une législation comparable à celle de l'alcool au volant. Le gouvernement de l'époque défendait la loi en ces termes : « la présence dans le corps de pareilles substances, à partir d'un taux doit être sanctionnée parce qu'il influe sur la capacité de conduite¹¹. » L'établissement de ces taux avait été confié à une commission comprenant plusieurs scientifiques de renom.

La nouvelle loi entrée en vigueur le 1er octobre 2010 a considérablement modifié les taux de substances admissibles dans le sang (concernant le taux salivaire, nous ne pouvons comparer puisque l'analyse de salive n'a pas été mise en place en 1999). En effet, les taux sanguins ont été divisés par deux. Cette modification importante est intervenue sans être vraiment solidement motivée¹², sans référence à une éventuelle étude scientifique montrant que les taux de l'époque auraient été en deçà de la réalité d'une influence sur la conduite. L'abaissement des valeurs limites n'est motivé que par une recommandation du projet ROPS ainsi que par l'affirmation « Les équipements de laboratoire modernes permettent d'analyser facilement les concentrations ci-dessous ». L'étude ROPS¹³ citée par le Secrétaire d'Etat Etienne Schouppe est surtout une étude juridique et pratique de la mise en œuvre de la loi. Il semble donc que ce soit essentiellement la possibilité technique de détecter des quantités plus faibles qui ait motivé la division des taux et non une réelle influence sur les comportements. L'étude ROPS propose d'indiquer dans un arrêté royal afin d'éviter

11. Exposé des motifs : www.lachambre.be/FLWB/pdf/1840/49K0001.pdf (page 9).

12. www.lachambre.be/doc/flwb/52/1985/52k1985001.pdf (page 14).

13. L'étude ROPS est disponible sur www.belspo.be/belspo/home/publ/pub_ostc/Drug/DR19sum_en.pdf

de devoir changer la loi a chaque avancée scientifique en analyse de sang ou de salive. **A lire ce manque de motivation quant à un réel impact des taux de produits dans le sang ou la salive, les citoyens ne sont-ils pas en droit de se demander si les moyens mis en oeuvre par cette législation ne sont pas largement disproportionnés par rapport à son objectif officiel de sécurité routière ?**

L'étude ROPS offre peut-être une piste car elle évoque mystérieusement à propos des taux de détection « Furthermore, laboratory representatives declare that the legal minimum values ought to be lower¹⁴. » Que des représentants de laboratoires soient associés à ce type d'étude pose question. En effet, les laboratoires sont directement intéressés par le nombre d'analyses demandées par la Justice. Chacune de ces analyses sera facturée par ces laboratoires. Au plus les seuils légaux seront faibles, au plus d'analyses seront demandées. Le conflit d'intérêt est donc réel.

3. Les drogues sont-elles plus dangereuses pour la sécurité routière que l'alcool ?

Au vu de la plus grande sévérité des sanctions, on serait tenté de le croire. Un comportement plus dangereux étant sanctionné par une peine plus importante. La détection de drogue dans le sang ou la salive est punie en moyenne huit fois plus lourdement¹⁵ qu'en cas d'alcoolémie. Mais dans la réalité, est-ce que les drogues sont vraiment huit fois plus dangereuses au volant ?

Malheureusement peu d'études ont été consacrées à la question du lien entre accident de la route et usage de drogues. Une étude de l'Observatoire Français des Drogues et des Toxicomanies (OFDT) « Conduite sous cannabis et accidents mortels en France¹⁶ » a toutefois été réalisée sur plus de 10 000 conducteurs. L'influence des autres drogues (amphétamines, cocaïne et opiacés) est également étudié mais le nombre de cas détecté est statistiquement trop réduit pour en tirer des conclusions scientifiquement valides. L'étude indique que la consommation du cannabis (2,9%) estimée dans la population des conducteurs circulants est comparable à celle de l'alcool (2,7%). Sa conclusion indique que conduire sous influence cannabique augmente le risque d'être impliqué dans un accident par rapport aux conducteurs n'ayant consommé ni cannabis ni alcool. Néanmoins, l'implication du cannabis dans des accidents mortels est extrêmement différente de celle de l'alcool. **En effet, 2,5% des accidents mortels sont estimés attribuables au cannabis, contre 28,6% à l'alcool. Même à dose légale, moins de 0,5 g/l de sang, l'alcool a une plus grande influence sur les accidents que le cannabis.**

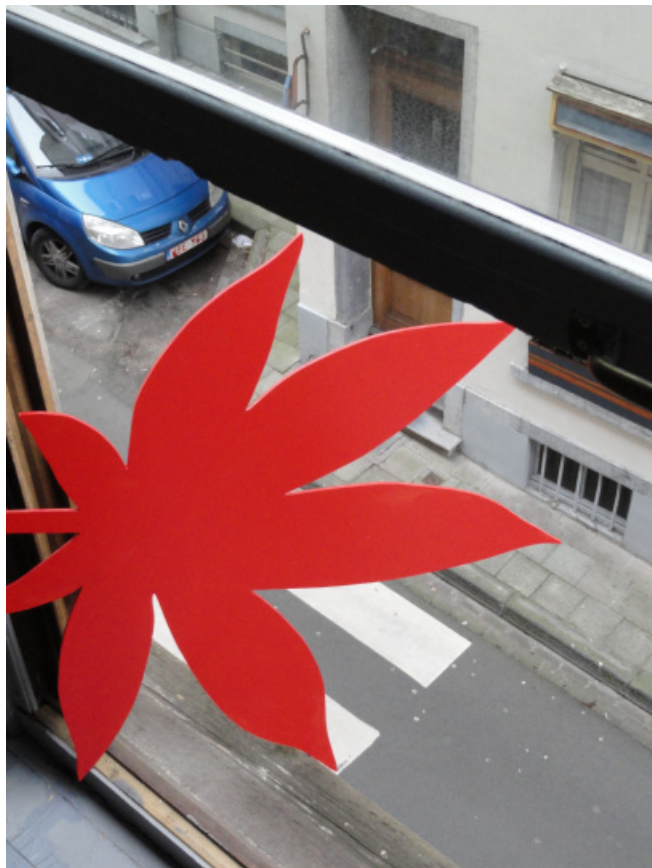
14. Page 9.
En français :
«En outre, des représentants de laboratoires déclarent que les valeurs minimum légales devraient être plus faibles.»
L'identité des 'représentants' n'est pas divulguée.

15. L'imprégnation alcoolique n'est pas sanctionnée en deça du taux de 0,5 g/l. Au-delà et jusque 0,8 g/litre de sang, d'une amende de 25 à 500 €. A partir de 0,8 g/litre de sang l'amende est identique pour l'alcool et les drogues : de 200 à 2 000 €.

16. www.bmj.com/content/331/7529/1371.full#T4

Concernant le cannabis, l'étude conclut également qu'il existe un effet important lié à la dose. Le danger sur la route est essentiellement fonction de la dose.

Au du principe de proportionnalité cité ci-dessus et dans une op-



La fumiste vengeance, 2010.

tique d'honnêteté et surtout d'équité de traitement envers les citoyens, la législation relative à la sécurité routière n'aurait-elle pas dû prévoir, en tout cas pour le cannabis, un système (seuil de tolérance accompagné de paliers de sanctions progressives) et des peines identiques à ceux en vigueur concernant l'alcool ?

4. Les personnes qui suivent des traitements médicaux contenant des substances détectées (méthadone par exemple) seront-elles sanctionnées ?

Concernant un traitement thérapeutique à base d'opiacés (méthadone ou codéine) ou d'amphétamines, l'IBSR minimise le risque d'être soumis au «crache-test»

grâce à l'application de la check-list. Cependant, précise-t-il sur son site¹⁷, « il se peut que la prise de certains médicaments (tels que les sirops antitussifs) ait une telle influence sur la personne que la check-list est positive. Dans ce cas, le risque que le test salivaire soit positif est élevé ». La responsabilité est donc renvoyée à chacun de lire la notice de chaque médicament car cette dernière indique « (...) si la prise du médicament risque d'altérer les capacités de conduite. Lorsque le médicament contient de la codéine ou de la morphine, il sera toujours précisé que la prise de ce dernier

17. <http://www.bivibsr.be/FAQ/FAQ-testdesalive.html>

affecte les capacités de conduite.(...) Afin d'éviter toute mauvaise surprise, il est donc recommandé de lire la notice des médicaments que vous absorbez et de suivre les conseils qui s'y trouvent.¹⁸ » On comprend donc que les tests et la police ne feront pas de différence entre médicament et drogue illégale. Malheureusement, la notice des médicaments n'est pas toujours très explicite. Par exemple, la notice du DAFALGAN CODEINE stipule simplement : « *L'attention est attirée, notamment chez les conducteurs de véhicules et les utilisateurs de machines, sur les risques de somnolence dus à la présence de codéine.* » Difficile d'en conclure qu'il est interdit de rouler quand on prend ce médicament. Si la volonté du législateur était d'interdire de prendre le volant aux patients prenant des médicaments pouvant être détectés par les tests salivaires, il aurait été bien inspiré d'exiger de la part des fabricants de ces médicaments qu'ils mentionnent de façon explicite sur les notices l'interdiction légale de conduite d'un véhicule.

Toutefois, il nous semble qu'un tel interdit ne se justifie pas toujours. Par exemple, la méthadone (produit contenant des opiacés de synthèse prescrit comme substitut de l'héroïne) ne fait pas, à notre connaissance, l'objet de contre-indications en ce qui concerne la conduite. En ce qui concerne la Rilatine ou d'autres amphétamines prescrites aux personnes souffrant d'hyperactivité et/ou de troubles de l'attention, c'est encore plus clair puisque **ces médicaments ont pour effet d'améliorer l'attention des patients... et donc la sécurité routière !**

Il est donc plus que regrettable que la législation n'ait rien prévu pour les patients ayant de tels traitements. Par exemple, la prise en compte d'un avis médical autorisant la conduite automobile.

5. D'autres actions peuvent-elles être envisagées pour limiter la prise de risque des jeunes sur la route ?

La prise de risque au volant (vitesse excessive, alcool, drogues, etc.) est un comportement qui, heureusement, reste circonscrit à une petite partie de la population. Selon une étude française¹⁹, il semble que ce type de conduite concerne entre 10 et 15 % de la tranche des 18-24 ans. Cette étude tente d'appréhender le sens de certains comportements de cette classe d'âge tels que la prise de risque au volant (vitesse, alcool, drogues) qui continuent d'exister en dépit des multiples campagnes de sécurité routière. Ces comportements seraient le signe d'un mal-être plus profond lié « aux difficultés d'entrée dans la vie adulte (...) en particulier dans des familles qui ont espéré garantir une promotion en finançant des études et qui se voient déçues²⁰ ». Si certains jeunes prennent des risques, c'est

18. Ibid.

19. « La Teuf, essai sur le désordre des générations », Monique Dagnaud, Paris, Le Seuil, 2008.

20. Ibid.

aussi parce qu'ils ont l'impression de ne servir à rien ou que la société, par exemple via un système scolaire élitiste, les rejette. En conséquence, si l'on veut durablement améliorer la sécurité routière, mais aussi la santé physique et mentale de ces personnes, c'est de ce malaise là qu'il faudra tenir compte.

Selon Marie Choquet, épidémiologiste à la Mission Interministérielle de Lutte contre les Drogues (MILDT, France), « toutes les enquêtes montrent que ce sont les jeunes qui sont le plus victimes de violences. Qu'est-ce qu'on leur donne comme espoir ? Il faut plus de mesures qui prennent en compte la jeunesse et ses problèmes spécifiques. (...) L'interdiction [d'un psychotrope] est utile s'il y a une vraie politique de la jeunesse. Or en ce moment, il y a plutôt une ambiance anti-jeunes, on a peur d'eux²¹ ».

La prévention envers les jeunes, des assuétudes comme des risques au volant demande donc de prendre cette population au sérieux, développer à son égard une politique spécifique et émancipatrice.

En guise de conclusion

Des accidents et des victimes de la route, il y en aura toujours trop. Certes. Néanmoins la réglementation en matière de sécurité routière doit rester fidèle au principe de proportionnalité. Les critères de détection des drogues au volant vont bien au-delà de ce qu'exigerait la sécurité routière. Par ailleurs, la loi présente un déséquilibre flagrant des sanctions entre les drogues et l'alcool. Ce déséquilibre n'est pas étayé scientifiquement, bien au contraire.

Concernant spécifiquement le cannabis, l'étude de l'OFDT citée ci-dessus démontre que l'influence du cannabis sur la conduite automobile est identifiable à partir d'un seuil. Dès lors, il paraîtrait juste que la législation concernant la sécurité routière en tienne compte.

Les traitements médicamenteux à base de produits susceptibles d'être identifiés par les tests n'ont pas été pris en considération par cette loi.

21. Marie Choquet
« 3 questions à... », Santé Magazine,
novembre 2010.

Cette réglementation discriminante doit être corrigée afin de devenir équitable envers chaque citoyen de ce pays.

Notre service d'Éducation Permanente

La drogue est encore un sujet tabou dont beaucoup ne peuvent parler sans se sentir mal à l'aise ou déclencher les passions. Notre travail d'éducation permanente se centre sur la déconstruction des idées reçues, favorise le travail sur les représentations, remet en perspective les amalgames et les « informations » sensationnalistes ou banalisantes. Les lois et les réglementations qui encadrent ces produits jouent un rôle très important mais pas toujours explicite. Eux aussi doivent être questionnés.

Il y a lieu d'orienter le public vers une réflexion qui intègre la pluralité des causes de la consommation, qui permet d'éviter la diabolisation des drogues et des usagers, de mieux comprendre la complexité de cette thématique. Nous devons l'aborder de manière globale et raisonnée car elle est produite en partie par la société. Nous voulons impliquer le public dans la recherche de solutions s'inscrivant dans la citoyenneté, la participation et la solidarité. Lui redonner le pouvoir d'agir.

Nos outils d'éducation permanente peuvent être téléchargés sur notre site internet, www.infordrogues.be. Nous pouvons les accompagner d'une animation spécifique.

<p>1. Les outils concernant les drogues et les médias</p> <ul style="list-style-type: none">- Cannabis dans les médias : attention aux équations simplistes !- CD-ROM : « Comment parle-t-on des drogues ? Exemples de trois magazines TV ».- Le cannabis dans les médias : un phénomène de société en quête d'objectivité et de débat.- Overdose d'info. Guérir des névroses médiatiques.- La cyberdépendance ou la dépendance à internet.- Et les médias créent le binge drinking.- Interdire la publicité pour l'alcool. Pourquoi ?- Quand les alcooliers « préviennent » leurs consommateurs. Un savoir-faire qui se déguste avec perplexité.- Les jeunes et l'alcool à travers deux exemples de J.T. : manipulation et dramatisation.	<p>2. Les outils pour favoriser le dialogue et la déconstruction des clichés</p> <ul style="list-style-type: none">- Autocollants « Infor-Drogues 35 ans ».- Mini livre : « 35 idées reçues, le point de vue d'Infor-Drogues ».- 10 astuces de parents pour parler de la drogue avec ses enfants. <p>Affiches :</p> <ul style="list-style-type: none">- Parler des drogues, ça peut donner envie ?- Pour savoir si une personne se drogue, le mieux est de faire un test d'urine ?- Quand on commence la drogue, on ne peut plus s'arrêter ?- Si la loi n'interdit plus les drogues, tout sera permis aux jeunes ?- On commence par un joint, on finit à l'héroïne ?- Il existe des signes pour reconnaître un drogué ?- Interdire la pub alcool, pourquoi ?- Les jeux multijoueurs sur internet, une nouvelle addiction ?
<p>3. Les outils concernant les législations</p> <ul style="list-style-type: none">- L'alcool et les jeunes. Nouvelles règles, quelle efficacité ?- Cannabis : permis ou interdit ? Des questions citoyennes.	

Le service de documentation est ouvert à toute personne (étudiant, parent, journaliste, usager, professionnel, etc.). Plus de 6.000 livres, articles, revues, vidéos et outils, ont été recueillis depuis la création de l'association. Heures d'ouverture : du lundi au vendredi de 9 heures à 17 heures, rue du Marteau 19 à 1000 Bruxelles.

Texte et illustrations : A. Boucher
Illustration de couverture : Cadre mobile, 2010



COMMUNAUTÉ FRANÇAISE
CULTURE