

LA DECROISSANCE RELATIVE DU MESUSAGE DU TRAMADOL CHEZ DES CONDUCTEURS DE TAXIS- MOTOS A LOME

Koshi AKOUBIA

Université de Lomé

akonbiakos@gmail.com

Résumé

Le but de cet article est de montrer que l'importance accordée au mésusage du tramadol par certains conducteurs de taxis-motos communément appelés zémidjans à Lomé en vue de les aider à vaincre la fatigue et les courbatures, est en train de connaître une chute relative remarquable. Cette décroissance relative de la consommation abusive du tramadol, qui est un produit médicamenteux opiacé possédant des propriétés antalgiques assez puissantes, par ces conducteurs est due à leur prise de conscience relative des méfaits dudit produit. Mais, pendant que cette décroissance se réalise, la consommation de l'alcool local sodabi prend place chez certains de ces derniers. La méthodologie se base sur l'exploitation analytique de la documentation, le tirage au hasard d'un échantillon de 300 conducteurs de taxis-motos d'une population-cible de 600 conducteurs de taxis-motos ayant consommé abusivement du tramadol, et l'administration de questions à l'échantillon. Les résultats montrent que la décroissance relative de l'usage abusif du tramadol par ces conducteurs de taxis-motos est effective. Les conclusions, tout en étant en adéquation avec l'approche méthodologique et les résultats, soulignent la nécessité d'une sensibilisation.

Mots clés : *décroissance, tramadol, taxi-moto, mésusage, conscience.*

Abstract

The aim of this article is to show the importance attached to tramadol misuse by some taxi-motorcyclists commonly called zémidjans in Lomé with the idea of helping them above all to vanquish their tiredness, aches and pains, is well decreasing relatively. This relative decrease of the tramadol abuse which is an opioid medicine containing painkillers properties by these taxi-motorcyclists comes from their relative becoming aware of products damage effects. But, as soon as the decrease is realizing, the consumption of local alcohol called sodabi is taking place by the same persons. The methodology is based on the documentation analytic exploitation, the pulling up at random of a sample of 300 taxi-motorcyclists who abused tramadol from a target of 600 of these same persons, and the questioning the sample. The

results show the relative decrease of tramadol abuse by these taxi-motorcyclists is effective. The conclusions, in adequacy with the methodology approach and the results, underline the necessity of a sensibilization.

Keys words: *decrease, tramadol, taxi-motorcyclist, misusage, awareness.*

Introduction

Le tramadol est un produit médicamenteux opiacé fabriqué en laboratoire dont la molécule possède des propriétés antalgiques assez puissantes, avec une action proche de la morphine, pouvant provoquer des hallucinations et de l'euphorie (UNODCb, 2018, p. 28). C'est un médicament potentiellement addictif surtout lorsqu'on dépasse la dose autorisée (D. Polisky, 2018, p. 230). Sa consommation abusive par certains conducteurs de taxis-motos (ou zémidjans) à Lomé a connu une période d'enthousiasme du fait que ces derniers ont estimé que le produit avait des vertus pouvant les aider à vaincre la fatigue et les courbatures issues de l'exercice quotidien de leur profession. Mais, parmi eux, certains se rendent de plus en plus compte que les effets escomptés ne répondent guère aux attentes et marquent leur désintérêt pour le produit qui s'observe par une décroissance relative de sa consommation abusive ou mésusage. Alors, des questions se posent : qu'est-ce qui explique le mésusage du tramadol par certains conducteurs de taxis-motos et quels sont ses effets néfastes sur l'organisme humain ? Pourquoi y a-t-il une décroissance relative du mésusage du tramadol par ces derniers ? L'hypothèse est que ces derniers ont une prise de conscience relative. L'objectif vise à montrer la baisse relative du mésusage du tramadol par certains conducteurs de taxis-motos grâce à une prise de conscience relative mais viciée et le besoin pressant d'une sensibilisation. La méthodologie s'est basée d'une part sur l'exploitation analytique de la documentation et d'autre part sur le tirage au hasard d'un échantillon de 300 conducteurs de taxis-motos parmi une population-cible de 600 conducteurs de taxis-motos ayant consommé au moins une fois le tramadol.

L'approche méthodologique repose sur l'administration de questions à l'échantillon. Le plan de rédaction de l'article se présente comme suit : l'engouement pour la consommation du tramadol (1), la baisse relative de l'usage abusif du tramadol (2), et le discrédit relatif du tramadol chez les usagers (3).

1. L'engouement pour la consommation du tramadol

L'apparition sur le marché pharmaceutique du tramadol a sans nul doute suscité un engouement particulier auprès des conducteurs de taxis-motos (ou zémidjans) à Lomé que beaucoup d'entre eux ont pensé avoir trouvé un remède qui les aiderait à affronter la fatigue et les courbatures qui les accablent à longueur de journée dans le cadre de l'exercice de leur profession. Cette manière d'appréhender l'engouement fait qu'il y a eu une ruée vers la consommation anarchique du tramadol par un moyen détourné. Ce moyen détourné est évidemment le mésusage du tramadol qui ne tarde guère à produire des conséquences.

1.1. Le tramadol et son mésusage par des conducteurs de taxis-motos

L'utilité d'aborder cette partie de l'étude passe par le fait de comprendre dans un premier temps la nature du tramadol et dans un deuxième temps son mésusage.

1.1.1. Le Tramadol

Le Tramadol est un médicament utilisé pour ses propriétés antalgiques. Il est indiqué dans le traitement des douleurs modérées ou sévères. D'une manière générale, il est commercialisé sous plusieurs noms tels que nobligan, tiparol, topalgic, tradolan, tramal, ultram, ixprim (W. Trevac, 2016, p. 149).

C'est un antalgique central développé dans les années 1970 par la firme allemande Grünenthal (A. Eckiman, 2016, p. 150).

En France par exemple, il est connu sous les noms topaligic, contramal, monocrixo et zamudol, et il n'est délivré que sur ordonnance (B. Edgar, 2019, p. 308).

Comme tous les autres antalgiques, on recommande la dose efficace la plus faible selon l'intensité de la douleur. La dose et la durée du traitement varient en fonction du type de douleur soit aiguë soit chronique (B. Nitahira, 2017, p. 178).

Le tramadol peut entraîner des effets indésirables tels que les nausées, les vomissements, les maux de tête, la somnolence, et bien d'autres. C'est une substance antalgique de type opioïde faible classée dans la catégorie des antalgiques de niveau 2 c'est-à-dire la catégorie comprenant la codéine et le dextropropoxyphène. Généralement, on l'utilise seul ou en association avec le paracétamol afin d'aider à soulager les douleurs modérées, voire intenses. Aussi, existe-t-il sous diverses formes y compris en solution injectable par voie intraveineuse (F. Mepacig, 2015, p. 181).

Il exerce une action opioïde, c'est-à-dire qu'il interagit, avec les récepteurs opioïdes de l'organisme et inhibe la transmission de la douleur au niveau du cerveau (V. Bohar, 2017, p. 216).

C'est un médicament qui doit être utilisé en deuxième ressort, après avoir utilisé, entre autres, de l'aspirine, de l'ibuprofène ou du paracétamol de manière isolée sans obtention d'effets suffisamment efficaces. Parfois, il peut être utilisé d'emblée lors de violentes douleurs (D. Polisky, 2018, p. 232).

Singulièrement, l'utilisation du tramadol est la dernière alternative antidouleur avant l'utilisation de la morphinique de niveau supérieur 3. Car, le tramadol est le plus puissant des antalgiques opioïdes de niveau 2, et son conditionnement permet des posologies importantes allant jusqu'à 400 mg par jour (UNODCC, 2018, p. 41).

Les doses utilisées souvent varient de 50 à 200 mg. Sa demi-vie est de 5 à 7 heures et son élimination de l'organisme est essentiellement rénale (Z. Gronn, 2018, p. 100).

Une dose trop importante de tramadol à savoir plus de 200 à 400 mg en une prise, peut entraîner un collapsus suivi de spasmes et contractions musculaires importantes, ce qui pourrait entraîner une crise qui ressemblerait symptomatiquement à l'épilepsie (B. Nitahira, 2017, p. 182).

Pour éviter de telles complications, il n'est pas recommandé de prendre plus de 400 mg de tramadol par 24 heures, et sa prescription se fait normalement avec grandes précautions en cas de traitement par antidépresseurs (UNODC, 2018, p. 50).

Il faut ajouter qu'en France par exemple, depuis 2011, le tramadol fait partie des médicaments à surveiller par l'Agence Nationale de Sécurité du Médicament et des Produits de Santé (ANSM) qui est un établissement public français ayant pour mission principale d'évaluer les risques sanitaires présentés par les médicaments et produits de santé destinés à l'être humain. Elle est aussi l'autorité unique en matière de régulation des recherches biomédicales en France (UNODC, 2018, p. 51).

Dans son rapport annuel de 2018, l'Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime (ONUDC) estime que les saisies annuelles de tramadol en Afrique subsaharienne ont varié de 300 kg en 2013 à plus de 3 tonnes en 2017 (UNODC, 2018, p. 53). Après la présentation du tramadol, il est utile d'aborder le mésusage de celui-ci par les conducteurs de taxis-motos.

1.1.2. Le mésusage du tramadol par des conducteurs de taxis-motos

Le mésusage du tramadol est l'utilisation non conforme aux recommandations du résumé de ses caractéristiques. Autrement dit, il s'agit de l'utilisation détournée du tramadol à des fins autres que celles pour lesquelles il était normalement destiné auparavant.

Dans ce sens, le tramadol est utilisé abusivement dans un contexte toxicomaniaque, de manière plus agissante que la codéine, et particulièrement chez les personnes relativement naïves face aux stupéfiants ((UNODC, 2018, p. 44).

C'est évidemment le cas de certains conducteurs de taxis-motos (ou zémidjans) qui se livrent à la consommation exagérée de ce produit, ayant appris de bouche à oreille que c'est un médicament capable non seulement de leur fournir plus d'énergie mais également de les exempter de toutes fatigue et courbatures. Ainsi de façon naïve, ces derniers se jettent-ils corps et âme dans la consommation excessive du tramadol en augmentant la dose consommable en 24 heures afin de pouvoir obtenir des effets escomptés. De plus, selon leurs propres dires, la prise du tramadol contribuerait à les aider à augmenter davantage leur rendement par le fait que ledit produit pharmaceutique est capable de les préserver de la fatigue et des courbatures quotidiennes que leur profession leur fait subir. Or, en se lançant dans la consommation exagérée du tramadol, l'accoutumance fait qu'ils en augmentent davantage la dose journalière afin d'obtenir les effets désirés. Dans le souci d'obtenir suffisamment ces effets désirés qui sont toxicomaniaques, certains d'entre eux ajoutent de l'alcool à la consommation du tramadol, et généralement il s'agit du *Sodabi* qui est un alcool local préparé à base du vin de palme. Du coup, ces derniers tombent dans la dépendance toxicomaniaque.

Ce comportement qu'on pourrait qualifier d'irresponsable de leur part, dû à leur mal information ainsi qu'à leur naïveté, a naturellement des conséquences non négligeables.

1.2. Les conséquences

Les conséquences qui résultent de la consommation abusive du tramadol chez les conducteurs de taxis-motos sont de deux sortes : d'une part, il y a des conséquences liées à la santé de ces derniers, et d'autre part il y a des conséquences relatives à l'exercice de leur profession sur la voie publique.

1.2.1. Les conséquences liées à la santé des consommateurs

L'abus du tramadol entraîne chez les consommateurs un risque de dépression respiratoire. Il entraîne également des effets secondaires comme des nausées, des vertiges, des maux de ventre, des maux de tête, de l'anxiété, des crises d'angoisse, des troubles musculaires et des dysfonctions sexuelles telles que : la diminution de la libido, des troubles d'érection, l'anorgasmie et le retard d'éjaculation (Z. Gronn, 2018, p. 102).

L'usage prolongé de ce médicament qui est un opiacé provoque, à doses élevées, la dépendance.

Il peut aussi donner des hypoglycémies, même chez la personne non-diabétique (B. Nitahira, 2017, p. 182).

1.2.2. Les conséquences sur la voie publique

Les conséquences de l'abus du tramadol chez les conducteurs de taxis-motos à Lomé sont importantes. Elles sont surtout marquées par le nombre relativement important d'accidents sur les routes. Les statistiques officielles montrent que les conducteurs de taxis-motos sont à l'origine de la majorité des accidents qui ont lieu sur les routes à Lomé ces dernières années (Togo-Presse, 2018, p.15).

Faisant le bilan des accidents enregistrés sur les routes de Lomé durant l'année 2018, le ministère en charge de la sécurité au Togo a présenté un rapport selon lequel il y a eu en tout 5 814 accidents. Parmi ces accidents, on compte 592 décès et 7 951 blessés. Ici, le nombre de blessés dépasse le nombre d'accidents du fait qu'un accident peut entraîner deux blessés, c'est-à-dire le conducteur de taxi-moto et le passager (ou le client) qu'il transporte derrière l'engin. Parfois, il peut arriver qu'un seul accident entraîne dans son sillage des individus situés aux abords de la voie publique, qui peuvent mourir ou être blessés. De l'ensemble des accidents en 2018, on note que 56 % sont causés

par des engins à deux roues dont la plupart sont des conducteurs de taxis-motos (Togo-Presse, 2019, p. 18.).

En 2019, le rapport du même ministère en charge de la sécurité présente, face à la presse, le 09 août 2019 un bilan concernant la période du 1er janvier 2019 au 31 juillet 2019 selon lequel 44 % des accidents de la route sont causés par des engins à deux roues avec 157 décès. Et la plupart de ces accidents sont causés par des conducteurs de taxis-motos (Togo-Presse, 2019, p. 12.).

Au sujet de l'ensemble des accidents causés par les conducteurs de taxis-motos, le ministère togolais en charge de la sécurité mentionne qu'ils sont dus essentiellement à l'excès de vitesse, à la non maîtrise des engins, aux dépassements défectueux, au non-respect des feux tricolores, au refus de priorité, à l'utilisation du téléphone portable pendant la circulation, au manque de port de casque, au manque d'entretien des engins, à la consommation de boissons alcoolisées avant la conduite, et à la conduite des engins sous l'influence de substances psychotropes particulièrement l'abus du tramadol (Togo-Presse, 2018, p.16).

Il faut retenir que la fréquence relativement élevée des accidents de la route à Lomé a obligé les autorités publiques à prendre des mesures coercitives telles que le permis de conduire obligatoire pour tous les conducteurs des engins à deux roues, et l'alcootest pour les véhicules, à compter du mois d'octobre 2019. Il y a lieu de rappeler également que le port obligatoire de casque par les conducteurs d'engins à deux roues a été déjà adopté le 04 juin 2013 par l'Assemblée Nationale togolaise et mis en œuvre la même année (Togo-Presse, 2019, p.11).

Mais, il y a quelques mois déjà, on commence à assister à une baisse relative de la consommation du tramadol chez les conducteurs de taxis-motos à Lomé. Evidemment, ce phénomène semble étrange et il attire davantage l'attention de sorte que pour

le comprendre, il importe d'aborder la baisse relative de l'usage abusif du tramadol.

2. La baisse relative de l'usage abusif du tramadol

La baisse relative de l'usage abusif du tramadol chez les conducteurs de taxis-motos à Lomé est marquée par la manifestation du phénomène et la prise de conscience relative de ces derniers.

2.1. La manifestation du phénomène

La baisse sensible de l'usage abusif du tramadol chez les conducteurs de taxis-motos, est relativement manifeste dans le milieu professionnel.

Dans ce cas, une investigation a été menée sur la baisse de la consommation du tramadol par des conducteurs de taxis-motos à Lomé. A ce sujet, une population-cible de 600 conducteurs de taxis-motos a été identifiée comme consommatrice de tramadol, grâce à un guide qui est un pair usager. Il faut noter que la population-cible concernée a été prise dans une vingtaine de stations (ou parkings) de taxis-motos répartis dans trois grands quartiers de Lomé à savoir Bè, Agoè-Nyivé et Sanguéra. De cette population-cible, il a été tiré au hasard un échantillon de 300 conducteurs de taxis-motos, ayant consommé au moins une fois le tramadol, soit la moitié de l'ensemble. Puis, une interview a été faite à cet échantillon.

Les résultats obtenus révèlent que sur un échantillon de 300 conducteurs de taxis-motos présumés consommateurs de tramadol, il y a 207 qui ont cessé d'en consommer ces deux dernières années, soit 69%.

Tableau n° 1. Répartition des conducteurs de taxis-motos usagers du tramadol.

	Effectif	Pourcentage
Usagers de tramadol ayant cessé la consommation ces deux dernières années	207	69 %
Usagers de tramadol continuant d'en consommer	93	31 %
Total	300	100 %

Source : K. AKOUBIA, données des recherches sur le terrain, janvier 2020.

Les données du tableau n°1 montrent effectivement que la population de consommateurs de tramadol parmi les conducteurs de taxis-motos à Lomé connaît une diminution dans la mesure où le pourcentage d'usagers de tramadol ayant cessé d'en consommer ces deux dernières années est relativement considérable, soit 69%. Tandis que les usagers du même produit qui continuent d'en consommer sont 93, soit une fréquence de 31%.

Au regard de la chute de la consommation du tramadol chez les anciens consommateurs, certains observateurs estiment que cela est tout à fait naturel du moment où il y a l'effet de l'usure qui se manifeste c'est-à-dire la détérioration due à l'usage exagéré dudit produit pharmaceutique. Mais, l'étude ne pouvant pas se fier à cette allégation qui semble non fondée, a plutôt recueilli auprès des consommateurs du tramadol ayant cessé sa consommation ces deux dernières années que la baisse constatée est due à une prise de conscience relative de ceux-ci.

2.2. La prise de conscience relative

La chute de la consommation du tramadol chez les conducteurs de taxis-motos à Lomé est due au fait que ces derniers réalisent une prise de conscience relative.

De plus, le produit pharmaceutique dont il s'agit n'est pas destiné à être consommé de manière abusive.

Ceux qui ont eu la prise de conscience ont été induits en erreur peut-être par snobisme. Cela fait qu'ils avaient agi en se lançant dans l'usage du tramadol sans mesurer les conséquences sur leur organisme. Certainement, dès qu'ils ont commencé à subir les conséquences relatives à l'abus du produit, ils n'ont pas tardé à comprendre que c'est un mauvais comportement qu'ils étaient en train d'adopter. Voilà pourquoi ces derniers ont dû réagir immédiatement en préférant cesser l'usage exagéré du produit qui devenait toxique.

Aussi, faut-il noter que le phénomène qui a également contribué à la prise de conscience est le nombre sans cesse croissant des accidents de la route, causés par des conducteurs de taxis-motos à Lomé ces quinze dernières années. Parfois en pleine journée, on peut voir par exemple, deux conducteurs de taxis-motos venant en sens opposés, entrer en collision c'est-à-dire se cogner face à face. Ce qui montre évidemment que soit l'un est en état d'ébriété ou en état de perte de contrôle de soi, soit ce sont les deux qui le sont. Généralement, ces types d'accident sont dus au fait que les auteurs consomment exagérément du tramadol pour certains d'entre eux, selon les révélations qu'on enregistre à l'hôpital. C'est vrai que concernant certains accidents de la route, certains conducteurs ne maîtrisent pas bien non seulement leurs engins, mais également le code de la route, ou bien ils négligent tout ce qui est indispensable pour éviter les risques d'accident.

En dehors de la prise de conscience relative qui sous-tend la réaction de certains conducteurs de taxis-motos qui consiste à cesser de consommer le tramadol, il faut noter qu'il y a, d'une manière générale, un discrédit relatif qui s'exerce sur l'usage dudit produit pharmaceutique.

3. Le discrédit relatif du tramadol chez les usagers

Cette partie s'intéresse à la diminution de l'importance relative que les usagers accordent au tramadol au bénéfice de l'abus d'alcool et à la nécessité d'une sensibilisation.

3.1. L'importance relative accordée au tramadol diminue au profit de l'abus d'alcool

L'importance relative que certains conducteurs de taxis-motos accordent à la consommation du tramadol tend à régresser compte tenu de la dépréciation sociale de ce produit pharmaceutique.

Cette dépréciation sociale s'observe par le fait que l'engouement que la consommation du tramadol a suscité dès son apparition sur le marché de Lomé, est en perte de vitesse. C'est un constat fort louable dans la mesure où les conducteurs de taxis-motos à Lomé sont de plus en plus victimes des méfaits de ce produit sur leur santé. Ainsi, beaucoup d'entre eux se plaignent-ils de leur état de santé qui devient précaire du fait du tramadol. Dès lors, la dépréciation du tramadol a d'abord commencé à se manifester au travers des conversations orales que ces derniers entretiennent entre eux, des conversations qui ne sont pas destinées au public mais qui circulent dans un cercle ou réseau constitué de pairs consommateurs dudit produit. Ensuite, cette dépréciation se renforce par le dégoût qui s'exprime au regard de l'évocation du nom dudit produit. Au fait, le nom du produit ne suscite plus d'engouement aujourd'hui comme cela a été le cas dès les premiers moments de son apparition sur le marché local où il était bien apprécié.

Progressivement, certains des consommateurs du tramadol ne s'y adonnent plus. Surtout ceux qui cessent d'en consommer sont ceux-là qui, de bouche à oreille, évoquent davantage les méfaits du produit sur l'organisme humain. Autrement dit, ces derniers refusent de louer dorénavant les mérites du produit comme ils le

vantaient auparavant. Du coup, l'importance qui était accordée au tramadol au début subit une dépréciation relative chez les consommateurs.

En revanche, il faut noter que pendant que le tramadol perd son importance auprès de certains conducteurs de taxis-motos, ces derniers font une compensation remarquable qui se traduit par la consommation d'alcool local *sodabi*, pour une bonne part d'entre eux.

Le fait que ces derniers s'adonnent également à la consommation d'alcool *sodabi* rend faible la diminution du nombre d'accidents sur les routes. Car ces conducteurs de taxis-motos, souvent en état d'ébriété, n'ont pas la clairvoyance nécessaire ou la plénitude de leur sens pour pouvoir transporter des passagers sur leurs engins à deux roues. C'est malheureusement la scène à laquelle on assiste presque quotidiennement à Lomé.

Malgré cette défaillance qui consiste à boire de l'alcool local *sodabi* avant de conduire les taxis-motos, ceux-ci ont quand même fait des efforts pour essayer de se départir de l'usage du tramadol, pour ceux qui ont osé le faire. Cette volonté bien appréciable traduit, dans tous les cas, une certaine forme de responsabilité relative au regard d'une conduite qui tend à émerger. L'émergence de cette conduite relativement responsable mais vite entachée de vice, fait que ces derniers ont nécessairement besoin d'une sensibilisation.

3.2. La nécessité d'une sensibilisation

La sensibilisation générale des conducteurs de taxis-motos s'avère nécessaire au regard de la consommation abusive du tramadol et de l'alcool pendant les heures de travail. Même, en dehors des heures de travail, ces produits, surtout leur abus, ne sont pas conseillés.

Les conducteurs de taxis-motos ont également besoin d'être sensibilisés, entre autres, sur le code de la route et son respect, sur

les risques de l'excès de vitesse et ses conséquences, sur la nécessité de maîtriser la conduite des engins à deux roues.

Ils doivent être également sensibilisés sur la conduite à tenir lorsqu'ils exercent leur profession que ce soit sur la voie publique ou ailleurs et le langage à adresser à autrui sur la voie publique. Car parfois, ces derniers insultent, à la moindre incartade, les autres usagers de la route.

Etant donné que le nombre de conducteurs de taxis-motos à Lomé est d'au moins dix mille (Togo-Presse, 2019, p. 18.), il est nécessaire que cette communauté de conducteurs s'organise en différentes corporations syndicales reconnues par l'Etat togolais. Car ces derniers pourraient avoir des droits à réclamer, des droits dont ils pourraient jouir et des devoirs dont ils pourraient faire preuve également dans la cité.

En somme, la nécessité de bénéficier d'une sensibilisation s'impose car, chaque fois, de nouveaux conducteurs de taxis-motos font leur apparition.

De son côté, l'Etat togolais a l'obligation de contribuer à les organiser. Dans cette perspective, il a également le devoir d'adopter une politique qui puisse créer des emplois dans le pays afin que ceux d'entre les conducteurs de taxis-motos qui ont des diplômes universitaires ou autres ainsi que ceux qui, qualifiés, peuvent exercer un métier quelconque par exemple puissent s'engager dans d'autres occupations professionnelles. Car le manque d'emploi est une des causes **principales** qui poussent certains jeunes à exercer la profession de conducteurs de taxis-motos.

Conclusion

Au terme de cette étude, il faut retenir que l'usage abusif du tramadol par certains conducteurs de taxis-motos à Lomé a relativement diminué, selon les résultats obtenus. L'engouement que la consommation abusive du tramadol a suscité dans le milieu

conducteur de taxi-moto est en passe de connaître un effritement ou une baisse sensible. Les conclusions de l'étude montrent qu'il y a une prise de conscience relative qui s'opère au sein de cette communauté concernant les méfaits de la substance psychotrope qu'est le **tramadol**. En revanche, l'étude fait remarquer que pendant que la consommation abusive du tramadol baisse sensiblement chez les conducteurs de taxis-motos à Lomé, un autre phénomène social est en train de le remplacer. Il s'agit de la consommation abusive de l'alcool local *sodabi* à laquelle se livrent certains de ces conducteurs de taxis-motos. La réalité est que ces derniers conduisent leurs engins souvent en état d'ébriété, ce qui contribue à alimenter davantage des accidents **sur les routes**.

Références bibliographiques

- Bohar Valfog.,** 2017, « Antidepressant-like effect of tramadol and its enantiomers in reserpinized mice: comparative study with desipramine, fluvoxamine, venlafaxine and opiates », *Psycho-pharmacology Journal* vol. 16, no 4, 2017, p. 204–211.
- Eckiman Antony.,** 2016, « Antidepressants and pain », *Trends in pharmacological sciences*, vol. 29, no 6, 2016, p. 148–154.
- Edgar Bishea.,** 2019, « Tramadol et dopage : antalgique, effets secondaires comme l'addiction », *IRBMS*, 6, 2019, p. 304-324.
- Gronn Zicka.,** 2018, « Tramadol induces antidepressant-type effects in mice », *Life Sciences*, vol. 57, no 8, 2018, p. 87-105.
- Herdash Pier.,** 2017, *Tramadol A True Natural Product ?* NY. Gerald Edition.
- Mepacig Fann.,** 2015, « Effects of chronic tramadol on pre- and post-synaptic measures of mono-amine function », *Journal of psycho-pharmacology*, vol. 7, no 2, 2015, p.147–153.
- Nitahira Ben.,** 2017, « Tramadol use and the risk of hospitalization for hypoglycemia in patients with noncancer pain », *JAMA Intern. Med.*, 294, 2017, p. 176-183.
- Polisky David.,** 2018, « Tramadol induces antidepressant-type effects in mice », *Life Sciences*, vol. 45, no4, 2018, p. 226-238.

Trevac William., 2016, « Effects of chronic tramadol on pre- and post-synaptic measures of monoamine function », *Journal of Psychopharmacology*, vol. 15, no 3, 2016, p. 147–153.

Togo-Presse, 2018, « Les taxis-motos dans la ville de Lomé », Lomé, Togo-Presse, n°10213, 8 juin 2018, 28p.

Togo-Presse, 2019, « Les taxis-motos dans la ville de Lomé », Lomé, Togo-Presse, n°10579, 13 août 2019, 28p.

UNODCa (United Nations Office on Drugs and Crime), 2018. Analysis of drug markets, opiates, cocaine, cannabis, synthetic drugs. World drugs report 2018. Vienna, United Nations Publications, Sales N° E. 18. XI. 9, 2018, 76p.

UNODCb (United Nations Office on Drugs and Crime), 2018. Drugs and age. World drugs report 2018. Vienna, United Nations Publications, Sales N° E. 18. XI. 9, 2018, 62p.

UNODCc (United Nations Office on Drugs and Crime), 2018. Global overview of drug demand and supply, latest trends, cross-cutting issues. World drugs report 2018. Vienna, United Nations Publications, Sales N° E. 18. XI. 9, 2018, 64p.