



**Conseil économique et
social**

Distr.
GENERALE

ECE/TRANS/WP.1/106/Add.1
15 décembre 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS et FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquantième session
Genève, 7-10 novembre 2006

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ ET
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES SUR SA CINQUANTIÈME SESSION**

Additif

Révision de la résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1)

Conduite sous l'influence de l'alcool

Note du secrétariat

Les membres du WP.1 trouveront ci-après le texte relatif à la conduite sous l'emprise de l'alcool (base ECE/TRANS/WP.1/2006/3/Rev.2) tel que modifié par le Groupe de travail au cours de sa cinquantième session (voir ECE/TRANS/WP.1/106, paragraphes 11-12).

Le contenu de ce texte sera incorporé dans le chapitre 1 de la Résolution d'ensemble R.E.1 sous la cote 1.2, conformément au projet de structure de la R.E.1 contenu dans le document ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.3.

R.E.1**Chapitre 1 Règles générales relatives au comportement dans la circulation**

...

1.2 L'alcool au volant**1.2.1 Exposé du problème**

Le Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation (2004) a classé l'alcool au volant parmi les cinq principaux facteurs de risque en matière de sécurité routière. La corrélation entre alcool et collisions est établie. Le risque de collision est beaucoup plus élevé pour un conducteur qui a bu que pour un conducteur qui n'a pas bu, et ce risque augmente rapidement au fur et à mesure que le taux d'alcoolémie s'élève. Presque tous les pays européens ont instauré un taux légal d'alcoolémie au-delà duquel le conducteur est présumé ne pas être en mesure de conduire d'une manière sûre. En Europe, ce taux oscille entre 0,0 g par litre et 0,8 g par litre, mais s'établit le plus souvent à 0,5 g par litre. Les limites les plus basses s'appliquent souvent aux jeunes conducteurs et aux conducteurs de véhicules utilitaires.

Aujourd'hui, de nombreuses données émanant de divers pays témoignent du succès de la dissuasion générale, qui s'adresse aux conducteurs qui n'ont jamais été pris en faute. Des contrôles routiers fréquents, généralisés et ostensibles sont un moyen efficace de faire respecter la réglementation. Cette approche repose sur les principes suivants: certitude d'être détecté et condamné, rapidité de la procédure, et conséquences suffisamment graves pour que la plupart des conducteurs veuillent les éviter. La sanction généralement jugée la plus efficace est le retrait du permis de conduire. D'aucuns ont proposé d'infliger aux auteurs d'infractions liées à l'alcool au volant des peines très lourdes, telles que l'emprisonnement. Il est toutefois loin d'être établi, s'agissant des peines infligées pour conduite en état d'ivresse, que l'emprisonnement fait baisser le taux de récidive, même si des études ont montré qu'un bref passage en prison avait un effet dissuasif sur les primo-délinquants.

D'autres méthodes de prévention, telles que l'éducation, visent à lutter contre l'alcool au volant en modifiant les normes sociales, en changeant les comportements dangereux, et en créant des conditions plus sûres. La communication et l'éducation visent aussi à informer la population des dangers et des conséquences de l'alcool au volant. Ces activités sont certes nécessaires, mais elles doivent s'inscrire dans une stratégie globale; il semble qu'elles soient plus efficaces lorsqu'elles s'accompagnent de mesures de contrôle ostensibles.

Enfin, la conduite sous l'emprise de l'alcool peut être le symptôme d'un problème plus vaste de consommation abusive d'alcool. De nombreux auteurs d'infractions liées à l'alcool au volant ont des problèmes de dépendance à l'égard de l'alcool et, si ces personnes ne font pas l'objet d'une évaluation et d'un traitement appropriés, elles risquent fort de récidiver.

Compte tenu de leur situation culturelle, sociale, juridique et économique, les gouvernements devraient élaborer et mettre en œuvre un programme global visant à réduire le nombre de victimes de l'alcool au volant. Un programme efficace de lutte contre l'alcool au volant devrait reposer sur une direction ferme des opérations, une politique bien conçue, une bonne gestion et une communication efficace.

1.2.2 Recommandations

1.2.2.1 Législation

La législation devrait définir les infractions, les mesures de contrôle et les sanctions.

1. Les pouvoirs publics devraient fixer, pour tous les conducteurs, une limite légale supérieure n'excédant pas 0,5 g par litre d'alcool pur dans le sang ou 0.25 mg par litre dans l'air expiré comme prévu au paragraphe 7 de l'Accord européen complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière (l'amendement correspondant est entré en vigueur le 28 mars 2006). Toutefois, un taux spécial d'alcoolémie n'excédant pas 0,2 g par litre d'alcool pur dans le sang **peut** être fixé pour certaines catégories de conducteurs telles que:

- Les conducteurs novices;
- Les conducteurs de véhicules utilitaires, notamment ceux qui transportent des **marchandises dangereuses**.

Des sanctions devraient être établies à l'encontre des contrevenants. Elles pourraient revêtir un caractère administratif en cas de léger dépassement des taux fixés et un caractère pénal en cas de dépassement important.

2. Les pouvoirs publics devraient prendre des mesures pour empêcher les conducteurs de se soustraire à un contrôle d'alcoolémie ou établir des sanctions pour ceux qui refuseraient de se soumettre à un tel contrôle.

3. Lorsque la police intervient sur les lieux d'un accident, la législation devrait stipuler que tous les conducteurs impliqués doivent être soumis à un contrôle d'alcoolémie.

4. Les pouvoirs publics devraient examiner le lien qui pourrait exister entre l'alcool au volant et certains lieux où des boissons alcoolisées peuvent être achetées ou consommées. À cet égard, ils devraient envisager la possibilité d'introduire dans leur législation des mesures visant à prévenir la consommation de boissons alcoolisées, par exemple:

- En interdisant ou en limitant la vente de boissons alcoolisées dans certains lieux tels que les restaurants, les boutiques et les stations-service bordant les autoroutes;
- En interdisant, dans un véhicule en mouvement, la présence, à la portée du conducteur, de bouteilles ou d'autres récipients ouverts contenant des boissons alcoolisées.

5. Les pouvoirs publics devraient fixer un âge légal pour l'achat et la consommation en public de boissons alcoolisées, de façon à lutter contre l'alcool au volant chez les jeunes conducteurs.

6. Les pouvoirs publics devraient instaurer une législation prévoyant des sanctions (par exemple amende, suspension de permis, prison) en cas de conduite sous l'emprise de l'alcool. La loi devrait prévoir des sanctions plus lourdes lorsque la conduite sous l'emprise de l'alcool a provoqué des morts ou des blessures graves. De même, les sanctions devraient être aggravées en cas de récidive (c'est-à-dire lorsque le conducteur est reconnu coupable de conduite en état d'ébriété à plusieurs reprises).

7. Les pouvoirs publics devraient autoriser les agents de la force publique à utiliser des détecteurs d'alcool passifs afin de mieux détecter la présence d'alcool chez les conducteurs à l'occasion des contrôles routiers ou lors de contrôles systématiques visant à lutter contre l'alcool au volant. Il devrait aussi être permis de procéder, sur le bord de la route, à des contrôles de la concentration d'alcool dans l'air expiré ayant force probante.

1.2.2.2 Mesures de contrôle

Le degré de rigueur avec lequel la législation relative à l'alcool au volant est appliquée a une incidence directe sur le comportement des personnes conduisant sous l'emprise de l'alcool. Renforcer chez celles-ci la crainte d'être contrôlées est le moyen le plus efficace de les dissuader de conduire sous l'influence de l'alcool. À cette fin, il est recommandé de prendre les mesures suivantes:

1. Pour renforcer, chez les personnes conduisant sous l'emprise de l'alcool, la crainte d'être prises en faute, la police devrait procéder régulièrement à des contrôles d'alcoolémie et des contrôles routiers inopinés. Des postes de contrôle spécialement équipés à cette fin peuvent être mis en place.

2. Pour tirer le meilleur parti de ses ressources, la police devrait utiliser les données pertinentes pour effectuer ses contrôles surtout aux moments (par exemple, la nuit et les week-ends) et aux endroits (par exemple, les lieux de consommation d'alcool, les manifestations sportives, les manifestations de masse) où le risque de conduite sous l'emprise de l'alcool est le plus grand.

3. Les pouvoirs publics devraient mener régulièrement des campagnes visant à donner une large publicité aux mesures prises pour faire respecter la législation relative à l'alcool au volant afin d'en renforcer le caractère dissuasif.

4. La police devrait recevoir une formation concernant les procédures à suivre pour dissuader les personnes de conduire après avoir absorbé de l'alcool et pour détecter et appréhender les personnes conduisant sous l'influence de l'alcool. Il faudrait par exemple apprendre aux policiers à reconnaître les indices qui appellent l'immobilisation d'un véhicule (par exemple zigzags) et les indices qui permettent de déceler un éventuel état d'ébriété (par exemple troubles de l'élocution, odeur d'alcool)

5. Pour que les conducteurs sous l'emprise de l'alcool soient traités comme il convient en toutes circonstances, toutes les personnes chargées de faire respecter la loi devraient recevoir une formation sur les problèmes liés à l'alcool au volant ainsi que sur les lois et les sanctions relatives à la conduite sous l'emprise de l'alcool.

6. Il est également recommandé de dispenser aux techniciens une formation qui leur permette d'assurer le calibrage et l'entretien, conformément aux normes en vigueur, des instruments de mesure de la concentration d'alcool dans l'air expiré.

1.2.2.3 Information et éducation du public

Les pouvoirs publics devraient organiser régulièrement des campagnes de sensibilisation et d'information afin d'appeler l'attention de la population sur les conséquences de la consommation d'alcool, en particulier au volant, et diffuser des informations sur les lois relatives à l'alcool au volant, les peines encourues en cas de conduite sous l'emprise de l'alcool et les mesures qui peuvent être prises pour prévenir ce comportement. Ces campagnes d'information pourraient également servir à faire entrer dans les mœurs l'idée que la conduite sous l'emprise de l'alcool est inacceptable. En outre, pour produire un effet dissuasif général, les pouvoirs publics devraient régulièrement faire connaître les activités menées par la police pour lutter contre la conduite sous l'emprise de l'alcool.

Des informations sur les effets de l'alcool et les dangers de la conduite sous l'emprise de l'alcool devraient figurer dans les programmes scolaires. En outre, les auto-écoles devraient donner aux candidats au permis de conduire des informations similaires concernant les effets de l'alcool sur les capacités perceptives et motrices et l'aptitude à raisonner ainsi que les dangers de l'alcool au volant et ce que l'on peut faire pour prévenir ce comportement.

Les pouvoirs publics devraient empêcher la publicité de boissons alcoolisées le long des routes et à l'occasion des manifestations de masse.

1.2.2.4 Programmes

Les pouvoirs publics devraient encourager les employeurs à mettre en œuvre des programmes et des politiques qui rendent inacceptable, de la part de leurs employés, tout comportement lié à l'alcool au volant. Les pouvoirs publics devraient aussi élaborer de vastes programmes visant à modifier les attitudes et les normes sociales relatives à l'alcool au volant, par exemple des mesures de soutien aux programmes d'intervention des serveurs ou de désignation du conducteur («capitaine de soirée») dans les établissements servant des boissons alcoolisées. Les pouvoirs publics devraient travailler en collaboration avec les organes compétents pour veiller à ce que le manuel de formation des conducteurs fasse état des risques liés à la conduite sous l'emprise de l'alcool et à ce que les candidats à l'examen du permis de conduire aient à répondre à des questions concernant ces risques.

1.2.2.5 Évaluation et réadaptation

Les pouvoirs publics devraient veiller à ce que tous les contrevenants à la législation sur l'alcool au volant, en particulier les multirécidivistes et les personnes souffrant d'une dépendance à l'alcool, puissent bénéficier d'un diagnostic et d'un traitement efficaces et accéder à des services de réadaptation employant du personnel qualifié. Seuls les conducteurs ayant suivi avec succès le programme de réadaptation auraient à nouveau le droit de conduire.

Par ailleurs, les pouvoirs publics devraient envisager des programmes **intégrant des dispositifs verrouillant le système de démarrage en cas de détection d'alcool chez les conducteurs, du moins à l'égard des contrevenants récidivistes, voire de toutes les personnes ayant commis des infractions à la législation sur l'alcool au volant. La participation à un tel programme pourrait être une condition pour récupérer le permis de conduire.** Les pouvoirs publics devraient également envisager l'installation de ces dispositifs sur les véhicules utilitaires (par exemple, les poids lourds, les véhicules transportant des marchandises dangereuses et les autobus). **Toutefois, l'utilisation de tels dispositifs nécessite encore d'être évaluée de manière approfondie au plan scientifique et politique.**

1.2.2.6 Recherches et données

Afin d'évaluer le rôle joué par l'alcool dans les accidents de la route ainsi que les coûts économiques et sociaux des accidents dus à l'alcool, les pouvoirs publics devraient mener des recherches et appuyer la collecte de données (données recueillies dans le cadre des enquêtes judiciaires, données des hôpitaux sur les blessures, données obtenues au moyen de sondages sur l'alcool effectués au bord de la route auprès des conducteurs, données sur les contrôles d'alcoolémie et les arrestations effectués par la police, données sur les condamnations et les peines, données obtenues au moyen de sondages sur les connaissances et les attitudes du public ainsi que sur les infractions à la législation sur l'alcool au volant que les personnes reconnaissent avoir commises). Il faudrait mener des recherches spécifiques visant à mettre en évidence les populations à risque en ce qui concerne l'alcool au volant afin que les politiques et les programmes de lutte contre l'alcool au volant soient mieux adaptés à ces populations. Les pouvoirs publics devraient procéder à une évaluation des activités afin de déterminer le degré d'efficacité, notamment le rapport coût-efficacité, des différents programmes, politiques et stratégies.

1.2.2.7 Partenariats

Les pouvoirs publics devraient élaborer, aux niveaux national et international, des politiques et des programmes de prévention de la conduite sous l'emprise de l'alcool, à la mise en œuvre desquels seraient associés tous les secteurs, à savoir la justice, la force publique, la santé et les soins médicaux, l'éducation, les assurances, les médias, le secteur privé, les associations de victimes, les employeurs, les associations d'usagers de la route et tous les autres secteurs susceptibles de contribuer efficacement à l'élaboration d'une stratégie et d'un programme de lutte contre l'alcool au volant.

- - - - -