



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2006/3/Rev.1
20 avril 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Quarante-neuvième session
Genève, 27-30 juin 2006
Point 3 b) de l'ordre du jour provisoire

RÉVISION DE LA RÉOLUTION D'ENSEMBLE R.E.1

Conduite sous l'emprise de l'alcool

Note du secrétariat

Les membres du WP.1 trouveront ci-après un projet de recommandation sur l'alcool au volant, révisé par le groupe restreint (États-Unis d'Amérique, Finlande, Italie (présidence), Roumanie et OMS). Une fois adopté par le WP.1, il sera incorporé dans la R.E.1 en tant que paragraphe 1.2 du chapitre 1, conformément au projet de nouvelle structure de la R.E.1 (voir document ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.2).

Conduite sous l'emprise de l'alcool

(Les modifications apportées apparaissent en caractères gras)

Introduction

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.

Législation

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

1. Les États devraient fixer, pour tous les conducteurs, une limite légale supérieure n'excédant pas 0,5 g/l de sang. Les contrevenants seraient passibles d'une sanction administrative en cas de léger dépassement et d'une sanction pénale en cas de dépassement important. En outre, un taux spécial d'alcoolémie de 0,2 g/l pourrait être recommandé pour certains types de conducteurs et de véhicules tels que:
 - a. Les conducteurs novices;
- [suppression de l'ancien point b]**
- b. Les conducteurs de véhicules utilitaires, notamment ceux qui transportent des marchandises dangereuses.
 2. **La législation devrait prévoir des sanctions pour les conducteurs** qui refusent de se soumettre à un contrôle d'alcoolémie [...]
 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 États devraient instaurer une législation qui interdise:
 - a. La vente **de boissons alcoolisées dans les restaurants, les débits de boissons, les boutiques et les stations-service bordant les autoroutes;** [...] et
 - b. La consommation de boissons alcoolisées dans **un véhicule en mouvement (à l'exception des transports publics).**
 5. Les États 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 et les conducteurs novices.
 6. Les États 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. La législation devrait autoriser la suspension administrative du permis de conduire en cas de contrôle d'alcoolémie positif ou de refus de se soumettre à un tel contrôle. La loi devrait fixer une durée minimale [...] pour la période de suspension du permis.

[suppression de l'ancien point 8]

8. Les États 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 des 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.

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 conducteurs. Renforcer chez ceux-ci la crainte d'être contrôlés 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'influence de l'alcool, la crainte d'être prises en faute, la police devrait procéder régulièrement à des contrôles inopinés de l'air expiré, des contrôles routiers et des contrôles de l'alcoolémie (**contrôles routiers ciblés sur l'alcoolémie**).
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**) où le risque de conduite sous l'emprise de l'alcool est le plus grand.
3. Les États 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 **prévenir**, détecter et appréhender les conducteurs en état d'ébriété. 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). 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.
5. Pour que les conducteurs en état d'ébriété soient traités comme il convient en toutes circonstances, toutes les personnes chargées de faire respecter la loi, notamment les policiers, les procureurs et les juges, 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.

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 encourageant la consommation de boissons alcoolisées durant les manifestations sportives.

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 organismes chargés de délivrer les permis de conduire 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.**

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.

Dispositifs de verrouillage du système de démarrage en cas de détection d'alcool

Les États devraient envisager [...] de programmes visant à installer des dispositifs de verrouillage du système de démarrage en cas de présence d'alcool. Cette mesure s'appliquerait aux récidivistes, voire à toutes les personnes ayant commis une infraction à la législation relative à l'alcool au volant. Seuls ceux qui accepteraient de conduire avec ce dispositif retrouveraient leur permis de conduire. Les pouvoirs publics devraient aussi encourager l'installation de ces dispositifs sur les véhicules utilitaires (par exemple les poids lourds, **les véhicules transportant des marchandises dangereuses** et les autobus). **Le cas échéant, ils pourraient envisager de**

développer l'installation de dispositifs de verrouillage du système de démarrage en cas de détection d'alcool ou d'autres dispositifs techniques pour leurs propres besoins.**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 États 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 États 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.

Partenariats

Les États 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.
