



# Conseil Economique et Social

RESTREINT

TRANS/SC1/336/Rev.1

13 mars 1989

FRANCAIS

Original : ANGLAIS et  
FRANCAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail principal des transports routiers

## RESOLUTION RELATIVE A LA LUTTE CONTRE L'ALCOOL AU VOLANT

Résolution No 123

Révision 1

Note du secrétariat

Texte adopté par le Groupe de travail principal des transports routiers à sa quatre-vingtième session (TRANS/SC1/334, par. 49 c) i)), approuvé en principe par le Comité des transports intérieurs (CTI) à sa cinquantième session et révisé afin d'harmoniser toutes les langues comme le Comité en avait fait la demande lors de cette même session (ECE/TRANS/74, par. 71 iii) et vi).

Les documents du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires font l'objet d'une distribution limitée. Ils ne sont communiqués qu'aux gouvernements, aux institutions spécialisées et aux organisations gouvernementales et non gouvernementales qui participent aux travaux du Comité et de ses organes subsidiaires; ils ne doivent être communiqués ni à des journaux ni à des périodiques.

RESOLUTION RELATIVE A LA LUTTE CONTRE L'ALCOOL AU VOLANT

Résolution No 123

Le Groupe de travail principal des transports routiers

Constatant que la consommation abusive d'alcool est à l'origine d'une large proportion des accidents de la route en Europe, et en particulier des accidents les plus graves,

Considérant que les accidents ainsi engendrés occasionnent des pertes économiques considérables aux Etats membres, sans parler des souffrances qu'ils infligent aux victimes et à leurs proches, et que, pour ces raisons, la lutte contre l'alcool au volant doit constituer un axe prioritaire des politiques de prévention des accidents de la route,

Considérant cependant qu'il serait illusoire de s'attendre à un recul massif de ce type d'accidents sans une action vigoureuse visant à décourager la consommation de boissons alcoolisées dans le cadre d'une politique de santé publique,

Constatant en outre que les progrès accomplis dans la réduction des accidents impliquant une consommation excessive d'alcool n'ont été obtenus que par la mise en place de politiques globales et coordonnées, menées sur un laps de temps suffisamment long pour produire des effets durables,

Estime, dans ces conditions, que les gouvernements doivent définir d'urgence des programmes audacieux et cohérents de prévention des accidents dus à l'alcool au volant, à la fois par des mesures de sensibilisation, d'information, d'éducation, de contrôle, de répression et de réhabilitation, et que ces programmes doivent clairement s'insérer dans des stratégies plus larges de lutte contre la consommation d'alcool,

Recommande en conséquence aux gouvernements :

1. De faire procéder à des enquêtes approfondies, notamment avec le concours du secteur médical, afin d'évaluer avec précision le rôle exact de l'abus de la consommation d'alcool dans les accidents de la route, rôle actuellement sous-estimé dans les statistiques, et de mieux connaître la typologie de ces accidents, en particulier en fonction des catégories d'usagers et classes d'âge impliqués, de la nature des collisions ainsi que du lieu et du moment des accidents;
2. De favoriser les recherches épidémiologiques permettant de mieux connaître les populations à risque, notamment celle des buveurs chroniques, et d'évaluer les programmes de dissuasion, de répression et de réhabilitation conçus pour elles;
3. D'associer à leurs efforts l'ensemble des professions et associations ayant une responsabilité particulière à cet égard, notamment les professionnels de la santé, les enseignants et éducateurs, les moniteurs d'auto-écoles et examinateurs du permis de conduire, les associations d'usagers de la route, les compagnies d'assurance et les médias, ainsi que les chefs d'entreprise, de favoriser les activités des groupements publics

ou privés qui se proposent de lutter contre la consommation abusive d'alcool, et aussi d'encourager les fabricants et distributeurs de boissons alcoolisées à prendre des initiatives pour mettre en garde le public contre les risques liés à l'alcool au volant;

4. De lancer régulièrement des campagnes d'information adaptées contre les risques liés à l'alcool au volant en affinant les stratégies de communication en fonction de la typologie des accidents observés et des groupes impliqués et en corrélant étroitement campagnes d'information et opérations de contrôle;

5. De lutter contre les messages publicitaires tendant à favoriser la consommation de boissons alcoolisées à l'occasion des épreuves de sport et notamment à l'occasion des rallyes et des courses automobiles;

6. D'intégrer dans les programmes scolaires des notions relatives aux dangers résultant d'une consommation excessive d'alcool, notamment aux accidents de tous ordres qu'elle engendre, et de donner aux enseignants une formation en conséquence;

7. D'inscrire au programme des examens du permis de conduire des questions relatives aux risques liés à la conduite sous l'influence de l'alcool et de diffuser auprès des établissements d'enseignement de la conduite des informations précises et détaillées sur ce problème;

8. D'encourager un enseignement sur les relations entre la consommation d'alcool et les risques d'accidents dans les études médicales, ainsi que dans la formation des magistrats;

9. D'établir un taux légal d'alcool au-delà duquel la conduite automobile constitue une infraction punissable, de fixer ce taux à un maximum de 0,80 g par litre dans le sang ou à 0,40 mg par litre d'air expiré et de réfléchir à la possibilité d'abaisser ces taux;

10. D'envisager la possibilité de sanctionner les conducteurs en état d'ébriété dont l'alcoolémie est inférieure au taux légal mais qui ont un comportement dangereux dans la circulation;

11. D'encourager l'utilisation d'appareils électroniques de mesure du taux d'alcool dans l'air expiré, dont la fiabilité ne fait aucun doute; de doter les services de surveillance routière d'un nombre suffisant de ces appareils et de veiller à ce qu'ils soient dûment formés à leur manipulation;

12. De rendre obligatoire le contrôle de l'état alcoolique des conducteurs impliqués dans un accident corporel grave de la circulation routière ou s'étant rendus coupables d'infractions graves aux règles de la sécurité routière;

13. De prévoir la possibilité de contrôles de l'alcoolémie des conducteurs, même en dehors de tout accident ou de toute infraction, et de veiller à ce que ces contrôles soient suffisamment fréquents pour être dissuasifs et à ce qu'ils soient effectués dans les endroits et aux heures les plus critiques, notamment la nuit et pendant les fins de semaine;

14. D'autoriser les services de surveillance routière à prendre sur-le-champ des mesures administratives d'effet immédiat à l'encontre des conducteurs en infraction, telles que le retrait provisoire du permis de conduire;

15. De sanctionner sévèrement et rapidement les conducteurs en état d'imprégnation alcoolique, notamment les conducteurs exerçant des responsabilités particulières telles que le transport public de personnes ou de matières dangereuses, par des peines d'emprisonnement, par des amendes élevées ou par des mesures significatives de retrait du permis de conduire, et en cas de récidive, de prévoir des peines encore plus lourdes;

16. De réfléchir à la possibilité de prononcer à l'encontre des contrevenants, à des fins rééducatives, des mesures complémentaires ou alternatives, telles que des travaux d'intérêt général effectués au service de la collectivité, notamment dans les hôpitaux accueillant les accidentés de la route;

17. De donner une large publicité aux contrôles effectués et aux sanctions auxquelles ils ont donné lieu;

18. De prévoir des programmes spécifiques de réadaptation des conducteurs s'étant rendus coupables d'infractions répétées à la législation contre l'alcool au volant, le permis de conduire n'étant restitué qu'au terme de ces programmes de réadaptation;

19. De fixer à un âge suffisamment avancé l'accès à l'achat et à la consommation publique de boissons alcoolisées afin de réduire les ravages causés par l'alcool au volant chez les jeunes conducteurs;

20. De prohiber la vente de boissons alcoolisées dans les restaurants, débits de boisson, magasins et stations-service installés au bord des autoroutes;

21. D'attirer l'attention de l'opinion publique, par l'intermédiaire des professionnels de la santé, sur les risques d'accidents tout particuliers résultant d'une consommation simultanée d'alcool et de certains médicaments, en prévoyant notamment un étiquetage informatif approprié des emballages de ces médicaments;

22. De procéder à une évaluation attentive des mesures ainsi décidées en s'entourant de l'avis de l'ensemble des spécialistes concernés et de porter à la connaissance de l'opinion les résultats des actions menées;

Se propose, sur la base des recommandations ci-dessus, de renforcer sa coopération avec les différentes organisations internationales concernées par la lutte contre l'alcool au volant afin d'aboutir à des méthodologies communes d'observation, d'intervention et d'évaluation,

Charge le Groupe de travail de la sécurité de la circulation de suivre de près l'ensemble de ces questions et de lui proposer toutes mesures nouvelles susceptibles d'être recommandées aux autorités compétentes des Etats membres,

Prie le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe d'inscrire périodiquement la question de l'application de la présente résolution à l'ordre du jour du Groupe de travail principal des transports routiers et de fournir à tous les organismes des Nations Unies et aux autres organisations internationales intéressées des informations sur la résolution.

---