



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2006/3  
5 janvier 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-huitième session, 20-22 mars 2006,  
point 5 b) de l'ordre du jour)

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

**Conduite sous l'emprise de l'alcool, de drogues ou de médicaments**

Note du secrétariat

Les membres du WP.1 trouveront ci-après un projet de recommandation sur l'alcool au volant, établi par le groupe restreint sous la présidence de l'Italie. 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.1).

## Conduite sous l'influence de l'alcool

### 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 établi 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, c'est-à-dire des mesures de dissuasion visant les conducteurs qui n'ont jamais été pris en faute. Des contrôles routiers fréquents, généralisés et ostensibles constituent des moyens efficaces de contrôle du respect des réglementations. 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. Certaines personnes 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 à risque ou dangereux, et en créant des environnements plus sûrs. 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'influence 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 environnement culturel, social, juridique et économique, les gouvernements devraient élaborer et mettre en œuvre un programme global visant à réduire le nombre de personnes blessées et tuées à cause 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 peut être utilisée pour définir les infractions, les mesures d'exécution 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;
  - b. Les motocyclistes;
  - c. Les conducteurs de véhicules utilitaires, notamment ceux qui transportent des marchandises dangereuses.
2. Les conducteurs qui refusent de se soumettre à un contrôle d'alcoolémie devraient se voir infliger les mêmes sanctions que ceux qui s'y soumettent et pour qui le test est positif.
3. Les États devraient créer une législation qui rende obligatoire le contrôle de l'état alcoolique des conducteurs impliqués dans des accidents ayant fait des morts ou des blessés graves.
4. Les États devraient créer une législation qui interdise:
  - a. De vendre de l'alcool dans des lieux et des circonstances où il est probable que le conducteur prendra immédiatement le volant après avoir consommé de l'alcool (par exemple sur les aires de service des autoroutes) ou consommera de l'alcool pendant le trajet (par exemple achat d'alcool dans les stations-service); et
  - b. De conduire avec une bouteille ou un récipient ouvert contenant une boisson alcoolisée dans le véhicule.
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 conducteurs jeunes et novices.
6. Les États devraient créer une législation prévoyant des sanctions (par exemple amende, suspension de permis, prison) en cas de conduite sous l'influence de l'alcool. La loi devrait prévoir des sanctions plus lourdes lorsque la conduite sous l'influence 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 (par exemple 90 jours) pour la période de suspension du permis.

8. Les États devraient autoriser la police ou un agent habilité de la force publique à prendre des mesures administratives, telles que le retrait de courte durée (par exemple un à trois jours) du permis de conduire, à l'encontre des conducteurs dont l'alcoolémie est inférieure au taux légal.
9. 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 mener régulièrement des activités de surveillance telles que des alcootests aléatoires, des contrôles routiers et la mise en place de points de contrôle de l'alcoolémie.
2. Pour tirer le meilleur parti de ses ressources, la police devrait utiliser les données pertinentes pour orienter ses efforts vers les plages horaires et les lieux qui présentent le risque le plus élevé en ce qui concerne l'alcool au volant.
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 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'influence de l'alcool.

## **Sensibilisation et éducation du public**

Les pouvoirs publics devraient organiser régulièrement des campagnes de sensibilisation 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'influence de l'alcool et les mesures qui peuvent être prises pour prévenir ce comportement.

Des informations sur les effets de l'alcool et les dangers de la conduite sous l'influence de l'alcool devraient figurer dans les programmes d'études des établissements 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.

## **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.

## **Évaluation et réhabilitation**

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 un personnel qualifié. Il ne devrait être procédé au rétablissement d'un permis de conduire suspendu que si son titulaire a suivi avec succès le programme de réadaptation qui lui a été prescrit.

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

Les États devraient envisager la mise en œuvre de programmes visant à installer des dispositifs capables de déceler l'alcool dans le corps du conducteur et de verrouiller le système de démarrage en cas de présence d'alcool. Cette mesure s'appliquerait aux récidivistes, voire à toutes les personnes qui ont commis une infraction à la législation relative à l'alcool au volant. Le rétablissement d'un permis de conduire suspendu devrait être subordonné à la participation à un programme de verrouillage. Les pouvoirs publics devraient aussi encourager l'installation de ces dispositifs sur les véhicules utilitaires (par exemple les poids lourds et les autobus).

## **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 alcootests 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'influence de l'alcool, à la mise en œuvre desquels seraient associés tous les secteurs, à savoir la justice, la force publique, la santé, l'éducation, les assurances, les médias, le secteur privé, les associations de victimes, les employeurs et tous les autres secteurs susceptibles de contribuer efficacement à l'élaboration d'une stratégie de lutte contre l'alcool au volant.

-----