

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

Annexe au procès-verbal de la séance du 26 mai 1970.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, instituant un **taux légal d'alcoolémie** et généralisant le dépistage par l'air expiré,*

Par M. André MIGNOT,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

L'augmentation alarmante du nombre des accidents de la circulation pose, à l'échelon national, un problème d'une telle gravité que les pouvoirs publics ont le devoir impérieux, sinon de trouver une solution à ce problème car il n'y en a pas d'absolue, du moins d'atténuer les effets de ce qui est devenu un fléau social, en cherchant à éliminer certaines de ses causes.

(1) Cette commission est composée de : MM. Raymond Bonnefous, président ; Marcel Champeix, Marcel Molle, Marcel Prélot, vice-présidents ; Louis Namy, Jacques Piot, Jean Sauvage, secrétaires ; Jean-Pierre Blanc, Pierre Bourda, Robert Bruyneel, Pierre Carous, Etienne Dailly, Jean Deguise, Emile Dubois, Jacques Eberhard, Fernand Esseul, Pierre de Félice, Pierre Garet, Jean Geoffroy, Paul Guillard, Baudouin de Hauteclocque, Léon Jozeau-Marigné, Edouard Le Bellegou, Fernand Lefort, Pierre Mailhe, Pierre Marclhacy, Paul Massa, André Mignot, Lucien De Montigny, Gabriel Montpied, Jean Nayrou, Marcel Nuninger, Guy Petit, Roger Poudonson, Pierre Prost, Pierre Schiele, Jacques Soufflet, Fernand Verdeille.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 955, 1038 et in-8° 213.

Sénat : 194 (1969-1970).

Circulation routière. — Accidents de la circulation - Alcoolisme - Automobiles - Procédure pénale - Coups et blessures - Code de la route.

En 1960, le nombre des tués dans les accidents de la route était, en France, de 8.295 ; il s'est élevé à 12.158 en 1966, pour atteindre 14.000 en 1968 et 15.000 en 1969. Quant aux blessés, ils ont été 315.000 en 1968 et 350.000 en 1969. Nous avons eu, dans ce domaine, en 1965, le triste privilège d'arriver en tête de tous les pays en ce qui concerne le nombre de tués par million d'habitants, d'après une statistique figurant à la page 14 de l'étude n° 3540 : « Les accidents de la circulation routière en France » publiée par la Documentation française le 29 novembre 1968.

L'opinion publique fut, pendant un certain temps, non pas indifférente à cette tragique évolution, mais frappée d'une sorte de résignation qui lui faisait admettre comme inéluctable le lourd tribut payé à la route. Il n'en va plus de même aujourd'hui et une prise de conscience du danger que représente un voyage en voiture s'opère peu à peu dans tous les esprits, au fur et à mesure que disparaissent dramatiquement des parents, des amis ou des relations en nombre croissant. Chaque automobiliste se rend parfaitement compte que, d'une imprudence ou de l'altération momentanée des réflexes, qu'il s'agisse de lui-même ou d'un autre usager de la route, dépendent sa propre survie et celle des membres de sa famille.

Les causes de ce fléau sont connues et la plus importante est sans doute l'insuffisance de notre réseau routier qui n'est plus adapté au trafic. Le mauvais entretien des véhicules intervient également, de même que l'excès de vitesse et les conditions atmosphériques. Mais il y a aussi la personnalité des conducteurs et le comportement de ceux-ci peut être profondément modifié par différents éléments, au premier rang desquels il faut, hélas, placer la consommation immodérée d'alcool.

C'est pourquoi le Gouvernement, par le présent projet de loi, qui nous est soumis après son adoption par l'Assemblée Nationale, a manifesté sa volonté d'améliorer les techniques de prévention et de répression de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique, en définissant un taux légal d'alcoolémie, au-delà duquel des sanctions pénales peuvent être appliquées au conducteur intempérant.

Avant d'analyser les dispositions de ce texte, il importe, d'une part, de montrer les dangers de l'alcool sur le comportement de l'automobiliste, et, d'autre part, de rappeler la législation en vigueur en la matière.

I. — Les dangers de l'alcool sur le comportement de l'automobiliste.

Les effets de l'alcool sur l'organisme ont été étudiés et sont maintenant bien établis. Même à faible dose, on constate que l'imprégnation alcoolique provoque une altération sensible des différentes facultés, notamment par l'accroissement du temps de réaction des réflexes. Ainsi, le taux de réaction auditive est augmenté de 38 % et celui de la réaction visuelle de 30 % par une alcoolémie de 0,80 gramme par litre de sang.

Les activités corticales supérieures ne sont pas non plus épargnées, l'alcool perturbant les facultés de choix, de jugement, d'attention, à une époque où les véhicules roulent de plus en plus vite. Et, par un curieux contraste, le sujet imprégné, et, par conséquent, diminué, juge souvent ses performances meilleures, ce qui le pousse à commettre de nombreuses imprudences.

Sur un plan pratique, signalons qu'une augmentation de 20 % des temps de réaction allonge, en cas de freinage, le parcours nécessaire à l'arrêt, de 15 mètres à 60 kilomètres-heure, et de 30 mètres à 120 kilomètres-heure.

D'autre part, l'alcool entraîne une diminution de la résistance à l'éblouissement, une restriction de la vision périphérique et une perturbation de la coordination des mouvements.

La note précitée, publiée par la Documentation française, souligne que le risque d'accident est deux fois et demie plus grand pour l'alcoolémie de 1 pour mille que pour une alcoolémie de 0,5 pour mille et dix fois plus grand pour un taux de 1,5 pour mille.

Il est également inquiétant de constater que les conducteurs ne sont pas convaincus de la manière dont l'alcool modifie, souvent à leur insu, leur comportement au volant.

D'après un sondage opéré par l'Organisme national de Sécurité routière (O. N. S. E. R.) au mois de janvier de cette année, il n'existe que 36 % des automobilistes pour admettre qu'après l'ingestion d'alcool leur état général est « moins bon ». Les autres, c'est-à-dire 64 %, n'ont absolument pas conscience de la modification de leurs facultés. Bien au contraire, ils sont saisis par une certaine euphorie qui, à leurs yeux, fait disparaître les dangers et les amène à prendre des risques qu'ils n'oseraient pas affronter dans un état normal.

Les nombreuses enquêtes effectuées par des organismes tant publics que privés ont conduit à l'établissement de statistiques de toutes sortes dont les résultats ne concordent pas toujours. Nous jugeons, en conséquence, inutile de les reproduire ici. Signalons simplement que, de source officielle (gendarmerie et police), il est établi que 10 % environ des conducteurs impliqués dans un accident ont un taux d'alcoolémie supérieur à 0,80 gramme pour mille.

Un fait donc est certain : la conduite sous l'empire d'un état alcoolique est une importante cause d'accidents de la circulation et le législateur ne peut rester indifférent à l'émotion, voire au malaise, que ressent l'opinion publique devant une telle situation.

II. — La législation en vigueur.

A. — DÉFINITION DE L'INFRACTION

Depuis la publication de la loi du 18 mai 1965, qui a modifié l'article L. 1 du Code de la route, « toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait sous l'empire d'un état alcoolique, même en l'absence de signe manifeste d'ivresse, sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 à 5.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement ».

Les peines prévues aux articles 319 et 320 du Code pénal sont portées au double, lorsque la conduite dans de telles conditions aura entraîné un accident provoquant involontairement un homicide, des blessures ou des coups.

Auparavant, dans la rédaction qui résultait de l'ordonnance du 15 décembre 1958, l'article L. 1 du Code de la route instituait un délit spécifique de conduite « en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique ». Ces deux notions, que le législateur avait voulues distinctes, se sont confondues dans la pratique, la jurisprudence ayant assimilé l'état alcoolique à l'ivresse nécessairement caractérisée par des signes extérieurs.

Or, même en l'absence de ces signes, il n'est pas douteux que l'imprégnation alcoolique suffit à entraîner chez le conducteur des modifications physiologiques qui altèrent plus ou moins gravement ses facultés sensorielles.

C'est pourquoi le législateur a été amené, par la loi précitée du 18 mai 1965, à décider que la conduite sous l'empire d'un état alcoolique pouvait constituer un délit, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse.

Le Gouvernement a jugé qu'à l'expérience cette loi n'avait pas donné les résultats escomptés, l'absence, dans les éléments constitutifs de l'infraction, d'un critère précis permettant de définir l'état alcoolique ayant entraîné de trop fortes divergences de jurisprudence. Certes, par voie de circulaire du 14, puis du 24 mars 1969, la Chancellerie a prescrit aux parquets d'engager systématiquement des poursuites au-delà d'un gramme, puis de 0,80 gramme pour mille d'alcool dans le sang. Mais les divergences de décisions entre les juridictions répressives ont persisté, une simple circulaire aux parquets ne liant bien entendu pas les magistrats du siège. C'est pourquoi il nous est proposé de fixer un taux légal à partir duquel serait caractérisé l'état alcoolique du conducteur.

Une enquête organisée par la Chancellerie sur ce sujet, auprès des parquets généraux, révèle que, dans l'appréciation de l'alcoolémie, les opinions des magistrats diffèrent sensiblement. Ceux du parquet engagent systématiquement des poursuites à partir d'un certain taux d'alcoolémie mais, pour certains magistrats du siège, le taux d'alcoolémie n'est pas une indication suffisante pour prononcer une condamnation si l'imprégnation alcoolique n'a pas sa traduction dans les signes extérieurs, notamment des troubles du comportement. C'est dans un sens négatif que le taux d'alcoolémie est pris en considération : au-dessous d'un certain niveau, très variable suivant les juridictions, le prévenu n'est jamais condamné.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement propose l'institution d'un taux légal d'alcoolémie.

B. — CONSTATATION DE L'INFRACTION

Sous l'empire de l'ordonnance du 15 décembre 1958, la constatation de l'infraction ne pouvait avoir lieu que lorsque son auteur avait occasionné un crime, un délit ou un accident de la circulation.

Le législateur du 18 mai 1965 soucieux, non seulement de répression, mais aussi de prévention, a prévu d'autres cas où il était possible, avant l'intervention d'un accident, d'imposer aux

conducteurs certaines vérifications médicales, cliniques et biologiques. C'est ainsi qu'à l'occasion de la constatation des infractions énumérées par l'article L. 14 du Code de la route, qui peuvent entraîner le retrait du permis de conduire, les officiers ou agents de la police administrative ou judiciaire ont la faculté de faire procéder auxdites vérifications lorsqu'il semble que l'infraction a été commise sous l'empire d'un état alcoolique. Ces vérifications peuvent également être imposées à l'auteur présumé de l'infraction de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, lorsque l'intéressé est en état d'ivresse manifeste.

Afin de faciliter matériellement la constatation de l'état alcoolique, la loi de 1965 a prévu que les vérifications pourraient être précédées de mesures de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré, au moyen d'un appareil conforme à un type agréé, plus communément connu sous le nom d'alcootest. Il s'agit d'un tube contenant un réactif, sur lequel on adapte d'un côté un embout stérilisé et de l'autre un petit ballon. Le sujet testé souffle dans l'embout. Lorsque l'air expiré contient des vapeurs d'alcool, le réactif vire du jaune au vert, d'une manière d'autant plus intense que l'imprégnation alcoolique est plus forte. La coloration verte totale du réactif indique en général un taux d'alcoolémie supérieur à 0,80 gramme par litre de sang.

L'utilisation de l'alcootest a suscité de vives controverses car on y voyait une atteinte inadmissible à la liberté individuelle. Il faut bien reconnaître que ces controverses se sont largement apaisées depuis quatre ans, compte tenu du fait que l'usage de l'appareil permet, d'une part, d'éviter, si la réaction est négative, l'ennuyeuse formalité de la prise de sang et, d'autre part, écarte toute appréciation subjective des agents de l'autorité quant à une éventuelle imprégnation alcoolique.

Il importe de souligner que les indications de l'alcootest n'ont qu'une valeur d'indice, de simple présomption. En aucun cas, elles ne sont un moyen de preuve. Celle-ci ne peut être apportée que par les vérifications dont il a été question plus haut et qui consistent dans les opérations suivantes, prévues par les articles R. 14 et suivants du Code des débits de boisson :

1° Un examen de comportement effectué par l'agent ou l'officier de police, qui est consigné sur une fiche (fiche A), adressée à un médecin expert ;

2° Un examen clinique médical et une prise de sang effectués par un médecin sur réquisition de police, les résultats de l'examen et l'heure de la prise de sang étant également consignés sur une fiche (fiche B) ;

3° Une analyse de sang faite par un biologiste, qui en porte les résultats sur une fiche d'analyse (fiche C) ;

4° Une interprétation médicale de ces trois fiches par un médecin expert, qui donne aux autorités judiciaires un avis circonstancié comportant des conclusions.

Le Gouvernement estime que, du point de vue de la constatation de l'état alcoolique, notre législation pêche par insuffisance, les vérifications n'étant que facultatives et ne pouvant être opérées que dans des cas bien déterminés.

Définition d'un taux légal d'alcoolémie et extension des possibilités de constatation de l'état alcoolique, tels sont les points autour desquels s'articule le projet de loi qui nous est soumis, dont nous allons maintenant exposer l'économie.

III. — Le projet de loi voté par l'Assemblée Nationale.

Nous développerons l'économie du projet de loi sous les deux aspects déjà retenus plus haut : la définition de l'infraction et sa constatation.

A. — DÉFINITION DE L'INFRACTION

L'objet essentiel de la réforme, nous l'avons souligné, est d'instituer un taux légal d'alcoolémie. Nous avons vu que, suivant la thèse du Gouvernement, c'est l'absence de ce taux légal qui constitue la grave insuffisance de notre législation.

Le problème de la fixation d'un taux légal ne nous est pas particulier et il se pose à l'extérieur de nos frontières. De nombreux pays y ont trouvé ou sont sur le point d'y apporter une solution par la loi, la jurisprudence ou les usages (Allemagne fédérale, Autriche, Belgique, Danemark, certains Etats des U. S. A., Finlande, Grande-Bretagne, Irlande du Nord, Islande, Japon, Norvège, Pays-Bas, Suède, Suisse, Yougoslavie).

Si le principe de l'établissement d'un taux légal ne semble pas soulever d'objection majeure, en revanche, le choix du chiffre à retenir est à l'origine de la plupart des discussions suscitées par le projet de loi.

En proposant le taux de 0,80 gramme d'alcool pur par litre de sang pour caractériser l'état alcoolique, le Gouvernement a suivi les recommandations de l'Académie nationale de Médecine et celles du Conseil des Ministres européens des Transports réuni à Hambourg en 1967. Il serait médicalement établi qu'à partir de ce taux les facultés de tout conducteur sont perturbées et qu'il court le risque de provoquer des accidents.

Il a été indiqué que la consommation d'alcool correspondant au taux légal proposé serait, pour un homme de 75 kilogrammes, de l'ordre d'un demi-litre de vin à 11°, plus un apéritif et un digestif, ou bien d'une bouteille de vin fin, sans apéritif ni digestif. Les effets de l'imprégnation alcoolique sur la conduite diminuent notablement au bout d'une heure et demie.

Ce taux de 0,80 gramme a été retenu par un certain nombre de pays et l'exemple de la Grande-Bretagne mérite une mention particulière. Depuis l'entrée en vigueur du Road Safety Act, il est affirmé que le nombre des accidents qui, auparavant, était en progression constante, a diminué de 15 %.

D'après des calculs très précis effectués par l'O. N. S. E. R. l'application du texte que nous étudions devrait entraîner une diminution de 6 % du nombre des accidents corporels et de 12 % de celui des accidents mortels, ce qui représente un progrès considérable par rapport à l'état de choses actuel.

L'Assemblée Nationale a estimé que, du moins dans un premier temps, la fixation d'un taux légal unique d'alcoolémie à 0,80 gramme pour mille était une mesure trop brutale. Il lui a semblé que, à l'instar de certains Etats étrangers, il fallait appliquer la nouvelle mesure d'une manière progressive par la détermination d'un double taux.

La conduite sous l'empire d'un état alcoolique, caractérisé par un taux de 0,80 à 1,2 gramme pour mille d'alcool, serait punie de simples peines contraventionnelles relevant, il est vrai, de la classe la plus élevée. Ce n'est qu'au-delà de 1,2 gramme que l'infraction deviendrait un délit.

La récidive dans l'année qui suivrait la première condamnation à des peines contraventionnelles emporterait de plein droit l'application de sanctions correctionnelles.

D'autre part, le projet de loi rétablit le délit de conduite en état d'ivresse manifeste, supprimé par la loi de 1965.

Certes, dans bon nombre de cas, ce délit rejoindra celui constitué par la conduite sous l'empire d'un état alcoolique correspondant à la présence dans le sang d'un taux d'alcool pur supérieur à 1,2 gramme pour mille. Mais, cependant, le rétablissement du délit dont il est question présente un intérêt, certains individus pouvant, pour des raisons tenant à leur état physiologique particulier, éprouver, après l'absorption de faibles doses d'alcool, les troubles dangereux du comportement extériorisés par l'ivresse manifeste.

B. — CONSTATATION DE L'INFRACTION

De ce point de vue, le projet de loi étend le champ d'application des dispositions actuellement en vigueur et permet une utilisation plus efficace des moyens de dépistage et de vérifications médicales, cliniques et biologiques.

Tout d'abord, le dépistage est rendu obligatoire dans les cas où il n'était que facultatif aux termes de la loi de 1965 :

— accident de la circulation ayant occasionné un dommage corporel ;

— infractions au Code de la route énumérées à l'article L. 14 dudit code.

En second lieu, un dépistage facultatif est prévu en cas d'accident quelconque de la circulation.

Enfin, le projet de loi généralise l'emploi de l'alcootest comme moyen de dépistage dans tous les cas où la loi prévoit des vérifications médicales, cliniques et biologiques.

En ce qui concerne le dépistage obligatoire, il est certain que les infractions énumérées à l'article L. 14 du Code de la route sont d'inégale gravité. L'énumération en est longue puisqu'elle concerne à la fois le délit de fuite, le refus d'obtempérer, la circulation sans les autorisations nécessaires, le chevauchement d'une ligne jaune, la vitesse excessive, le dépassement dangereux, le non-respect de priorité, le non-respect d'un signal « stop », mais aussi les infractions concernant les barrières de dégel, l'absence de plaques d'immatriculation ou les fausses indications concernant ces dernières.

Or, pour toutes ces infractions, le dépistage sera obligatoire. Il eût été souhaitable de l'écartier lorsqu'il s'agit d'infractions qui n'ont aucun rapport avec les conditions d'une bonne conduite et

qui ne peuvent donc résulter d'un lien direct avec un état d'ébriété. Néanmoins, nous sommes malheureusement tenus de viser d'une façon générale l'article L. 14 car certaines de ces infractions ne sont pas des délits, mais de simples contraventions et il ne nous est pas possible dans une loi de reprendre le contenu d'un texte réglementaire.

L'Assemblée Nationale a hésité longuement sur la fixation du taux légal d'alcoolémie et nous pensons qu'effectivement ce taux a un caractère relatif alors qu'il présente une grande importance puisqu'il conditionne l'exercice des poursuites. D'ailleurs, malgré les instructions de la Chancellerie aux parquets, les cours et tribunaux ont une jurisprudence variable. Ils se prononcent non seulement en tenant compte du taux lui-même mais aussi des autres éléments du dossier et particulièrement des fiches A et B.

La relativité du taux est fonction d'un certain nombre d'éléments. Tout d'abord, il peut s'écouler un temps plus ou moins long entre l'accident lui-même ou le moment où l'intéressé est au volant et l'heure à laquelle la prise de sang est effectuée, et il est certain que plus le temps s'écoule plus le taux d'alcoolémie diminue. D'ailleurs, souvent le rapport d'expertise de synthèse tient compte de cette situation mais l'affirmation qui consiste à dire que, compte tenu du temps écoulé, le taux d'alcoolémie de l'intéressé au moment où il se trouvait au volant doit être fixé à un chiffre déterminé, est fortement contestée.

Le problème du poids du conducteur est un autre élément qui entre en ligne de compte, le poids moyen considéré étant en général de 75 kilogrammes pour apprécier le dosage d'alcool à partir duquel l'individu a perdu une partie de ses moyens, l'homme corpulent subit moins, à même taux, l'influence de l'alcool. Par ailleurs, il est bien certain qu'une imprégnation alcoolique habituelle a beaucoup moins d'effets, à dose égale, qu'une absorption d'alcool occasionnelle. Ainsi, un chauffeur de poids lourd ou un déménageur qui est habitué à des travaux de force et qui absorbe plus régulièrement de l'alcool peut être dans un état très normal, alors que pour le même taux une femme d'un poids léger, qui n'a pas l'habitude de consommer des boissons alcoolisées, court le risque d'être en état d'ébriété.

Enfin, il faut ajouter que divers moyens peuvent être employés, afin de réduire le taux d'alcoolémie, entre l'accident ou l'incident et la prise de sang. Déjà des pilules sont préparées à cet effet, en

particulier dans certains pays étrangers, et il est soutenu que l'absorption de protéines diminue ledit taux. Si donc une condamnation était automatique à partir d'un certain chiffre, il est bien certain que des procédés seraient développés pour arriver à fausser les résultats de la prise de sang.

Sur un autre plan, il est avancé l'argument de l'unification du taux au niveau international et l'excellent rapport présenté au nom de la Commission des Lois de l'Assemblée Nationale fait état, en annexe n° 1, de la situation dans la plupart des pays d'Europe. On constate que les recommandations du Conseil des Ministres européens des Transports, réuni à Hambourg en 1967 n'ont pas tellement abouti à cette unification : tandis qu'en Autriche, en Grande-Bretagne et en Suisse le taux fixé est de 0,80 gramme, par contre, en Norvège, il est de 0,50 gramme, en Finlande de 0,75 gramme et au Danemark de 1 gramme, pour atteindre 1,50 gramme en Belgique, au Luxembourg et aux Pays-Bas. Enfin, d'autres pays ne fixent pas de taux du tout (Espagne, Grèce, Italie, Portugal). En Allemagne fédérale, le taux n'est pas déterminé par la loi mais par la jurisprudence et la limite est de 1,50 gramme pour les automobilistes de 1,20 gramme pour les motocyclistes.

A notre avis donc, il ne reste qu'un seul argument, qui paraît, toutefois, avoir une grande valeur, tout au moins du point de vue psychologique, pour fixer cependant un taux légal d'alcoolémie : frapper l'opinion publique.

C'est pourquoi, en raison des relativités exposées ci-dessus, il semble nécessaire, d'une part, de laisser une certaine latitude d'appréciation aux tribunaux, comme il sera expliqué ci-après, et, d'autre part, de maintenir la procédure de constatation prévue par les dispositions réglementaires du Code des débits de boissons et consistant non seulement dans l'établissement de la fiche C donnant le résultat de la prise de sang, mais aussi dans les examens de comportement préalables.

C'est également pourquoi il ne faut pas, pour exercer des poursuites, se limiter simplement aux résultats de l'épreuve de l'alcootest qui a un caractère bien imparfait. Dans l'hypothèse où le résultat donné par cet appareil se révèle positif, il est indispensable de procéder aux vérifications médicales, cliniques et biologiques.

IV. — Propositions de votre commission.

Votre commission a approuvé dans ses grandes lignes le texte qui nous est soumis.

Elle a admis l'institution d'un taux légal d'alcoolémie à 0,80 gramme pour mille, de même que la généralisation du dépistage par l'air expiré.

En ce qui concerne le premier de ces deux points, les propositions qu'elle vous présente sont cependant sensiblement différentes de celles de l'Assemblée Nationale, en ce sens qu'elle n'a pas accepté la distinction établie entre la contravention et le délit suivant l'importance du taux d'alcoolémie.

Elle a jugé préférable de situer l'ensemble de l'infraction dans le cadre du délit, comme le prévoyait le texte du Gouvernement, afin de maintenir, en cette matière, les règles traditionnelles de notre droit pénal. Mais elle retient, du texte de l'Assemblée Nationale, la différenciation faite entre les peines applicables, selon que l'alcoolémie se situe entre 0,80 et 1,20 gramme ou au-dessus de ce dernier taux.

Les raisons qui motivent cette prise de position sont d'ordre constitutionnel, juridique, pratique et psychologique.

Du point de vue constitutionnel, tout d'abord, la contravention relève du pouvoir réglementaire. Il n'appartient donc pas au Parlement de légiférer en cette matière.

Mais sur le plan juridique, les difficultés qui naîtraient de l'application du texte de l'Assemblée Nationale seraient plus sérieuses. Les règles relatives à la constatation et à la répression d'une infraction varient, en effet, selon qu'il s'agit d'un délit ou d'une contravention. Or, dans le cas particulier, c'est seulement après les résultats de la prise de sang que l'on pourra déterminer la juridiction compétente. Nous jugeons regrettable le système qui fait dépendre d'une expertise la compétence d'une juridiction. Les résultats choquants auxquels il conduit en matière de blessures involontaires ne nous incitent guère à persévérer dans cette voie.

Mais surtout, et c'est là le point capital à nos yeux, le système de l'Assemblée Nationale conduirait à supprimer en grande partie la libre appréciation du juge qui, passé un certain seuil d'alcoolémie,

se trouverait dans l'obligation de condamner de façon automatique. C'est cette automaticité que nous voulons éviter en réintroduisant dans la définition de l'infraction l'élément intentionnel qui est un facteur essentiel du pouvoir d'appréciation du magistrat. Ainsi, par exemple, un conducteur peut, entre l'accident et la prise de sang, ne serait-ce que pour se « remettre de ses émotions » absorber un verre d'alcool et si le fait est établi, en raison du dépassement du taux, conséquence de cette absorption, la juridiction serait obligée de prononcer une condamnation.

Ce faisant, nous revenons à la règle traditionnelle de notre droit, en application de laquelle un délit n'est constitué que dans la mesure où le délinquant a eu l'intention de le commettre. Il doit avoir agi « sciemment ».

En matière contraventionnelle, au contraire, la recherche de l'intention coupable n'est nullement requise. L'infraction existe dès qu'elle a été matériellement constatée, que son auteur ait eu ou non conscience que l'acte tombait sous le coup d'une interdiction.

Nous ne pouvons donc revenir à la règle traditionnelle qu'en supprimant la contravention et en correctionnalisant l'ensemble de l'infraction ; il n'y a pas d'autre voie.

Le système que vous présente votre commission n'est pas plus sévère que celui de l'Assemblée Nationale, il est différent ; mais on ne peut pas nier qu'il a une plus grande souplesse et qu'il est mieux adapté à chaque cas d'espèce.

Il convient de ne pas oublier que les juges de simple police, statuant seuls, prononcent bien souvent des peines aussi sévères que celles édictées par les tribunaux correctionnels. De plus, leur jurisprudence est assez fluctuante, alors que celle des tribunaux correctionnels est plus équilibrée du fait de la collégialité.

Il importe également de rappeler que ces dernières juridictions ont toute faculté de prononcer de faibles peines en accordant le bénéfice des circonstances atténuantes et même d'ordonner la relaxe.

Du point de vue pratique, les dispositions qui nous sont soumises se heurteraient aussi à certains obstacles.

Les vérifications médicales, cliniques et biologiques impliquent que l'auteur présumé de l'infraction puisse être retenu pendant un certain temps par les services de la police ou de la gendarmerie. Or, en matière de contravention, la garde à vue n'existe pas. On ne

voit pas, dans ces conditions, quel moyen de contrainte légal pourrait être utilisé afin de retenir une personne désireuse de recouvrer sa liberté de mouvement, dans l'impossibilité où on se trouverait de savoir, *a priori*, si l'infraction dont elle serait présumée coupable aurait une qualification contraventionnelle ou délictuelle.

De même, la procédure du flagrant délit, qui est utilisée en la matière de manière efficace et rapide, ne serait plus possible lorsqu'il s'agirait d'une contravention.

Enfin, sur le plan psychologique, votre commission attache une grande importance à l'effet de dissuasion que doivent avoir les dispositions de ce texte. Seule la peur de la sanction peut l'entraîner.

Il faut, dans ce domaine, arriver à créer — de nombreux commissaires ont insisté sur ce point — chez tout conducteur un réflexe qui le contraindra, après l'absorption à doses immodérées de boissons alcoolisées, à ne pas prendre le volant et à attendre que les effets de l'alcool sur son organisme se soient dissipés.

Cette loi doit avoir un effet plus préventif que répressif. Pour y parvenir, il est essentiel qu'une large campagne d'information soit entreprise auprès de l'opinion publique, afin que chaque automobiliste connaisse avec précision les effets de l'alcool sur son organisme et la quantité de boissons alcoolisées qu'il ne devra pas dépasser s'il ne veut pas encourir la rigueur des dispositions légales. C'est à cette condition que le réflexe dont nous parlons ci-dessus sera créé et que, peu à peu, la répression s'atténuera devant la sagesse des conducteurs.

Il ne faut pas se le dissimuler, des assassins en puissance circulent tous les jours au volant d'une voiture. La société a le devoir impérieux de se défendre contre les risques qu'ils représentent, par la persuasion d'abord, par la répression ensuite si, hélas, il le faut.

EXAMEN DES ARTICLES

| Texte en vigueur. | Texte du projet de loi. | Texte adopté par l'Assemblée Nationale. | Propositions de la commission. |
|---|--|---|---|
| Code de la route. (Loi n° 65-373 du 18 mai 1965.) | | | |
| Art. L. premier. | Article premier. | Article premier. | Article premier. |
| Toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait sous l'empire d'un état alcoolique, même en l'absence de signe manifeste d'ivresse, sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 F à 5.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement. | L'article L. premier du Code de la route est remplacé par les dispositions suivantes : « Art. L. premier. — Toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait en état d'ivresse manifeste sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 F à 5.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement. | Conforme. Art. premier. — Alinéa supprimé (voir II ci-après). | Conforme. |
| | « Sera punie des mêmes peines toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait, même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste, sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 0,80 gramme pour mille. | I. — Toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait, même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste, sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 0,80 gramme pour mille, sera punie d'un emprisonnement de dix jours à un mois et d'une amende de 400 F à 1.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement. <i>En cas de récidive, les peines prévues à l'alinéa suivant sont applicables.</i> | I. — Toute personne qui aura <i>sciemment</i> conduit un véhicule... |
| | | | ... et d'une amende de 400 F à 3.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement. |
| | | Toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait, même en l'absence de tout signe | Toute personne qui aura <i>sciemment</i> conduit un véhicule... (le reste sans changement.) |

| Texte en vigueur. | Texte du projet de loi. | Texte adopté par l'Assemblée Nationale. | Propositions de la commission. |
|---|--|---|-----------------------------------|
| <p align="center">Code de la route (Loi n° 65-373 du 18 mai 1965).</p> | | <p>d'ivresse manifeste, sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 1,2 gramme pour mille, sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 F à 5.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement.</p> | |
| <p>Lorsqu'il y aura lieu à l'application des articles 319 et 320 du code pénal, les peines prévues par ces articles seront portées au double.</p> | <p>Lorsqu'il y aura lieu à l'application des articles 319 et 320 du code pénal à l'encontre d'une personne ayant conduit en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique, les peines prévues par ces articles seront portées au double. »</p> | <p>Supprimé (voir III ci-après).</p> | |
| | | <p><i>Toutefois, les dispositions de l'article 734 du code de procédure pénale pourront être appliquées aux peines principales et complémentaires autres que l'amende lorsque l'auteur n'aura causé que des dommages matériels légers.</i></p> | <p>Supprimé.</p> |
| <p>A l'occasion de la constatation de l'une des infractions énumérées à l'article L. 14, ou à la suite d'un accident de la circulation, les officiers ou agents de la police administrative ou judiciaire pourront faire procéder, sur la personne de l'auteur présumé, aux vérifications médicales, cliniques et biologiques destinées à établir la preuve de la présence d'un taux anormalement élevé d'alcool dans l'organisme, lorsqu'il semblera que l'infraction a été commise, ou l'accident</p> | <p>Les officiers ou agents de la police administrative ou judiciaire soumettront à des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré l'auteur présumé de l'une des infractions énumérées à l'article L. 14 ou le conducteur impliqué dans un accident de la circulation ayant occasionné un dommage corporel. Ils pourront soumettre aux mêmes épreuves tout conducteur à l'encontre duquel sera relevée l'une quelconque des autres infractions à la police de la</p> | <p>Les officiers...</p> <p>... tout conducteur qui sera impliqué dans un accident quelconque de la circulation.</p> | <p>Conforme.</p> |

Texte en vigueur.

Code de la route
(Loi n° 65-373
du 18 mai 1965).

causé sous l'empire d'un état alcoolique; notamment au vu du résultat des mesures de dépistage prévues au sixième alinéa du présent article.

Les mêmes vérifications pourront être imposées à l'auteur présumé de l'infraction prévue à l'article premier ci-dessus, lorsqu'il présentera des signes manifestes d'ivresse.

Sera puni d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 F à 5.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement, whichever aura refusé de se soumettre aux vérifications prévues aux troisième et quatrième alinéas ci-dessus.

Ces vérifications pourront être précédées de mesures de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré.

Texte du projet de loi.

circulation routière ou qui sera impliqué dans un accident quelconque de la circulation:

Lorsque les épreuves de dépistage permettront de présumer l'existence d'un état alcoolique ou lorsque le conducteur aura refusé de les subir, les officiers ou agents de la police administrative ou judiciaire feront procéder aux vérifications médicales, cliniques et biologiques destinées à établir la preuve de l'état alcoolique.

Sera punie des peines prévues à l'alinéa premier ci-dessus toute personne qui aura refusé de se soumettre aux vérifications médicales.

Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.

Conforme.

Sera punie des peines prévues au deuxième alinéa ci-dessus toute personne qui aura refusé de se soumettre aux vérifications médicales, cliniques et biologiques.

II. — Toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait en état d'ivresse manifeste sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 F à 5.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement.

Propositions
de la commission.

Conforme.

II. — Toute personne qui aura *sciemment* conduit un véhicule... (le reste de l'alinéa sans changement).

| Texte en vigueur. | Texte du projet de loi. | Texte adopté par l'Assemblée Nationale. | Propositions de la commission. |
|---|---|--|---|
| Code de la route (Loi n° 65-373 du 18 mai 1965). | Les épreuves de dépistage et les vérifications médicales, ou ces dernières seulement, pourront être utilisées à l'égard de l'auteur présumé de l'infraction prévue à l'alinéa premier ci-dessus. Elles sont de droit si l'intéressé le demande. | L'auteur présumé de l'infraction de conduite en état d'ivresse manifeste sera soumis aux épreuves de dépistage ainsi qu'aux vérifications médicales, cliniques et biologiques s'il est impossible de procéder aux épreuves de dépistage ou si l'intéressé le demande. III. — Lorsqu'il y aura lieu à l'application des articles 319 et 320 du Code pénal à l'encontre de l'auteur de l'une des infractions visées aux paragraphes I et II ci-dessus, les peines prévues par ces articles seront portées au double. <i>Le tribunal pourra en outre prononcer une amende civile qui sera recouvrée par le Trésor au profit du fonds de garantie automobile. Le montant de cette amende ne pourra dépasser le maximum de l'amende pénale encourue.</i> | <i>Les épreuves de dépistage ainsi que les vérifications médicales, cliniques et biologiques, ou ces dernières vérifications seulement, seront utilisées à l'égard de l'auteur présumé de l'infraction de conduite en état d'ivresse manifeste</i> III. — Conforme sauf... Suppression de la deuxième phrase. |
| Un règlement d'administration publique déterminera les mesures qui doivent être prises pour faciliter la pratique des examens prévus au présent article en vue d'établir les diagnostics concernant l'alcoolisme. | Un règlement d'administration publique déterminera les conditions dans lesquelles seront effectuées les vérifications médicales et les opérations de dépistage prévues au présent article. | IV. — Un règlement d'administration publique déterminera les conditions dans lesquelles seront effectuées les opérations de dépistage et les vérifications médicales, cliniques et biologiques prévues au présent article. | IV. — Conforme. |

Observations. — Les amendements que vous présente votre commission au sujet de cet article traduisent, dans les textes, la position de principe exposée ci-dessus. Aux I et II, l'adjonction de l'adverbe « sciemment » introduit l'élément intentionnel dans la définition de l'infraction, ce qui permet de donner un large pouvoir d'appréciation au juge.

Cette réintroduction de l'élément intentionnel, ainsi que nous l'avons souligné dans l'exposé général, entraîne la suppression de la contravention prévue par l'Assemblée Nationale, mais les peines applicables restent différenciées suivant que l'alcoolémie se situe entre 0,8 gramme et 1,20 gramme pour mille ou est supérieure à ce dernier taux. L'élévation à 3.000 F du maximum de la peine d'amende, dans le premier cas, suffit à correctionnaliser l'infraction.

Compte tenu de cette décision, la commission juge inutile de prévoir l'hypothèse de la récidive, qui ne devait jouer, semble-t-il, dans l'esprit de l'Assemblée Nationale, que lorsque le premier stade de l'infraction était une contravention.

Elle vous propose, d'autre part, la suppression du troisième alinéa du I, qui a pour objet de permettre l'application du sursis aux peines complémentaires comme aux peines principales.

Selon le vœu de l'auteur de l'amendement qui a conduit au vote de cette disposition, il s'agit essentiellement de pouvoir assortir du sursis les décisions judiciaires ordonnant le retrait du permis de conduire.

Votre commission ne méconnaît pas l'intérêt que présenterait une telle faculté laissée au juge, faculté qui répond d'ailleurs à un souhait formulé lors de la table ronde de la sécurité routière. Force lui est, cependant, de constater qu'en l'état actuel de son contenu, la disposition dont il est question est inapplicable. La procédure pénale ressortit, en effet, entièrement au domaine de la loi et le Gouvernement n'a pas la possibilité, par la voie réglementaire, de fixer les modalités d'application du texte. Or, il convient de préciser la durée du sursis, les conditions dans lesquelles le bénéficiaire en sera perdu, les infractions qui entraîneront la déchéance etc. De plus, il faudrait, au préalable, établir la nature exacte de la suspension du permis de conduire : peine complémentaire ou mesure de sûreté. S'il s'agit, comme la Cour de cassation l'a encore déclaré il y a peu de temps, d'une mesure de sûreté, un texte visant les peines complémentaires ne serait doué d'aucune efficacité.

Il est, en conséquence, difficile d'improviser en cette matière. Un examen de fond sérieux mérite d'être entrepris, qui devrait se traduire par le dépôt d'un texte de portée générale et non limité au seul permis de conduire.

Reconnaissant l'intérêt indéniable de la mesure envisagée, votre commission recommande vivement au Gouvernement de mener à bien et dans les meilleurs délais les études qui permettront d'aboutir au vote d'une disposition effectivement applicable, ce qui n'est pas le cas de celle qui nous est proposée.

Par ailleurs, nous avons rappelé ci-dessus que la loi de 1965 ne mentionnait plus le délit de conduite en état d'ivresse manifeste. Le projet de loi, aussi bien dans la rédaction du Gouvernement que dans celle de l'Assemblée Nationale, le rétablit. A la première réflexion, il apparaît que ce rétablissement est peut-être inutile. Dès l'instant, en effet, où des sanctions sont applicables à partir d'un taux légal d'alcoolémie, il est à peu près certain que l'individu conduisant en état d'ivresse manifeste tombera sous l'application des peines prévues, son taux d'alcoolémie étant forcément supérieur aux chiffres indiqués plus haut.

Le Gouvernement et l'Assemblée Nationale ont cependant préféré réintroduire cette notion dans notre droit répressif de façon à pouvoir viser les individus qui, après une très faible absorption d'alcool, ont, pour des raisons tenant à leur résistance individuelle, des troubles du comportement rendant dangereuse la conduite d'un véhicule. Dans ce cas, aux termes du texte voté par l'Assemblée Nationale, l'auteur présumé de l'infraction sera obligatoirement soumis aux épreuves de dépistage ainsi qu'aux vérifications médicales, cliniques et biologiques, alors que, dans le texte du Gouvernement, ces dépistages et vérifications n'avaient qu'un caractère facultatif.

Au surplus, l'état d'ivresse manifeste est d'une interprétation subjective et il n'est pas souhaitable que les tribunaux ne puissent juger que sur une simple déclaration d'un agent de la force publique. Il est de beaucoup préférable que le dossier contienne des éléments objectifs leur permettant d'apprécier tous les faits de la cause.

Votre commission se range au point de vue de l'Assemblée Nationale en ce qui concerne le caractère obligatoire du dépistage et des vérifications médicales, cliniques et biologiques, étant donné qu'il s'agit d'ivresse manifeste. Mais il lui apparaît que le texte du Gouvernement est plus clair en la forme. Suivant la rédaction de l'Assemblée Nationale, il semblerait, en effet, que lorsque le dépistage est possible, l'auteur présumé de l'infraction ne serait pas soumis aux vérifications médicales, cliniques et biologiques. Or,

comme nous l'avons précisé plus haut, seules ces dernières constituent une preuve. Si le dépistage est positif, il est important de pouvoir les utiliser, ce que ne semble pas permettre le texte de l'Assemblée Nationale.

Le III reprend une mesure, qui figurait à une autre place dans le texte du Gouvernement et en application de laquelle, lorsque l'auteur de l'infraction de conduite en état d'ivresse manifeste ou sous l'empire d'un état alcoolique aura commis un homicide ou des blessures involontaires, les peines prévues par le Code pénal pour ce genre d'infraction seront doublées.

L'Assemblée Nationale a ajouté une disposition conférant au tribunal la faculté de prononcer, en outre, une amende civile recouvrée par le Trésor au profit du fonds de garantie automobile, le montant de cette amende ne pouvant pas dépasser le maximum de l'amende pénale encourue.

Votre commission n'a pas cru devoir suivre l'Assemblée Nationale sur ce point, non pas qu'elle soit hostile au principe de la sanction supplémentaire qui serait ainsi infligée aux conducteurs intempérants mais parce que le système de l'amende civile ne lui a pas paru bon en soi.

Des renseignements qui nous ont été communiqués, il résulte d'ailleurs que la trésorerie du Fonds de garantie automobile est plus que largement à l'aise. Il n'y a pas d'intérêt pratique, dans ces conditions, à alimenter son budget.

Nous avons voulu, nous nous permettons de le répéter, nous en tenir aux notions du droit pénal classique avec toute leur sévérité mais aussi leur souplesse. C'est la raison pour laquelle nous proposons la correctionnalisation de l'infraction mais cette attitude commande d'écarter toute disposition qui se situerait en marge des règles traditionnelles.

Notons que les pénalités prévues par la loi de 1965 ne sont pas aggravées par le projet de loi. De plus, la liberté individuelle est préservée, en ce sens qu'un contrôle systématique des conducteurs n'est pas prévu. Le dépistage et les vérifications n'interviendront que dans les cas limitativement énumérés : accidents de la circulation, infractions à l'article L. 14 et conduite en état d'ivresse manifeste. En dehors de ces cas, le délit ne pourra pas être poursuivi, faute d'une contestation possible de l'état d'imprégnation alcoolique.

| Texte en vigueur. | Texte du projet de loi. | Texte adopté par l'Assemblée Nationale. | Propositions de la commission. |
|---|--|--|-----------------------------------|
| Code de la route (Loi n° 65-373 du 18 mai 1965). | | | |
| Art. L. 3. | Art. 2. | Art. 2. | Art. 2. |
| Les peines prévues par l'article 320 du Code pénal sont applicables, quelle que soit l'incapacité de travail, si l'auteur d'un accident de la circulation était (loi n° 65-373 du 18 mai 1965) « sous l'empire d'un état alcoolique, même en l'absence de signe manifeste d'ivresse » ou si, conduisant un véhicule, il a sciemment omis de s'arrêter alors qu'il venait de causer ou d'occasionner un accident corporel. | L'article L. 3 du Code de la route est abrogé. | Conforme. | Conforme. |

Observations. — L'article 2 du projet supprime l'article L. 3 du Code de la route pour mettre fin à une anomalie. Cet article punit en effet des peines de l'article 320 du Code pénal, quelle que soit l'incapacité de travail, l'auteur d'un accident de la circulation qui est sous l'empire d'un état alcoolique, même en l'absence de signe manifeste d'ivresse, ou qui a commis un délit de fuite.

La Cour de cassation a interprété cette disposition comme définissant un délit spécial de blessures involontaires. Or, en vertu des articles L. 1 et L. 2 du Code de la route, lorsque le délit principal de conduite sous l'empire d'un état alcoolique s'accompagne soit d'homicide ou de blessures involontaires, soit d'un délit de fuite, les peines prévues aux articles 319 et 320 du Code pénal sont portées au double.

Du rapprochement de ces différentes dispositions il résulte donc qu'il est plus avantageux, pour un conducteur conduisant sous l'empire d'un état alcoolique ou prenant la fuite après un accident, de blesser une personne que de ne pas le faire.

La disparition de l'article L. 3 mettra fin à cette anomalie, le délit spécial qu'il prévoit étant couvert par le délit visé aux

articles L. 1 et L. 2 du Code de la route et par la contravention définie à l'article R. 40-4° du Code pénal (lorsque l'incapacité de travail est inférieure à trois mois).

Votre commission vous propose l'adoption sans modification de cet article.

| Texte en vigueur. | Texte du projet de loi. | Texte adopté par l'Assemblée Nationale. | Propositions de la commission. |
|-------------------|---|---|---|
| — | <p data-bbox="443 466 524 495">Art. 3.</p> <p data-bbox="322 533 645 1047">Dans tous les cas où la loi prévoit des vérifications médicales, cliniques et biologiques, destinées à établir la preuve de la présence d'alcool dans l'organisme de l'auteur présumé ou de la victime d'un crime, d'un délit ou d'un accident de la circulation, ces vérifications pourront être précédées d'une épreuve de dépistage de l'imprégnation alcoolique, effectuée dans les conditions et selon les modalités prévues par l'article L. premier du code de la route.</p> <p data-bbox="322 1066 645 1256">Lorsque cette épreuve de dépistage ne permettra pas de présumer l'existence d'un état alcoolique, les vérifications médicales, cliniques ou biologiques ne seront pas obligatoires.</p> | <p data-bbox="772 466 853 495">Art. 3.</p> <p data-bbox="759 533 866 561">Conforme.</p> | <p data-bbox="1108 466 1189 495">Art. 3.</p> <p data-bbox="1095 533 1202 561">Conforme.</p> |

Observations. — Cet article permet d'opérer un dépistage de l'imprégnation alcoolique, dans tous les cas où la loi prévoit des vérifications médicales, cliniques et biologiques destinées à établir la preuve de la présence d'alcool dans l'organisme de l'auteur présumé ou de la victime d'un crime, d'un délit ou d'un accident de la circulation.

A notre connaissance les deux cas où la loi prévoit ces vérifications sont l'article L. 88 du Code des débits de boissons et les dispositions applicables aux alcooliques dangereux.

Nous vous proposons l'adoption sans modification de cet article.

| Texte en vigueur. | Texte du projet de loi. | Texte adopté par l'Assemblée Nationale. | Propositions de la commission. |
|-------------------|-------------------------|--|---|
| — | — | <p>Art. 3 bis (nouveau).</p> <p>Les examens organisés en vue de l'obtention du permis de conduire comprendront une interrogation portant sur les effets de l'absorption d'alcool ou d'autres substances modificatives du comportement des conducteurs.</p> | <p>Art. 3 bis (nouveau).</p> <p>Conforme.</p> |

Observations. — Cet article a sans nul doute un caractère réglementaire et, à ce titre, ne devrait pas figurer dans la présente loi.

Votre commission ne vous en propose, cependant, pas la suppression, compte tenu de l'intérêt que présente, au moment des interrogations en vue de l'obtention du permis de conduire, une question posée sur les effets de l'absorption de l'alcool. C'est, en effet, à ce stade que la prévention peut le mieux jouer, les futurs conducteurs se trouvant astreints à la lecture de certaines prescriptions du Code de la route. Indépendamment du cas particulier de l'examen du permis de conduire, nous voyons, dans cette disposition, la marque du caractère autant préventif que répressif de la loi.

| Texte en vigueur. | Texte du projet de loi. | Texte adopté par l'Assemblée Nationale. | Propositions de la commission. |
|-------------------|-------------------------|---|---|
| — | — | <p>Art. 3 ter (nouveau).</p> <p>Dans le deuxième alinéa (1°) de l'article L. 14 du Code de la route,</p> <p>les mots :</p> <p>« délits correctionnels »,</p> <p>sont remplacés par les mots :</p> <p>« infractions ».</p> | <p>Art. 3 ter (nouveau).</p> <p>Supprimé.</p> |

Observations. — Le fait d'avoir, à l'article premier, prévu que l'infraction de conduite sous l'empire d'un état alcoolique serait en toute hypothèse un délit, nous amène à vous proposer la suppression de l'article 3 ter. L'existence de ce dernier article ne se justifie que si ladite infraction peut, comme le prévoit le texte de l'Assemblée Nationale, constituer dans certains cas une contravention.

| Texte en vigueur. | Texte du projet de loi. | Texte adopté par l'Assemblée Nationale. | Propositions de la commission. |
|-------------------|-------------------------|--|--|
| — | — | <p>Art. 3 <i>quater</i> (nouveau).</p> <p><i>L'article L. 77 du code des débits de boissons et des mesures contre l'alcoolisme est modifié comme suit :</i></p> <p>« Art. L. 77. — Une affiche rappelant les dispositions du titre quatrième du présent code (première et deuxième partie) ainsi que celles de l'article L. 1^{er} du code de la route, sera placée à la porte de toutes les mairies et dans la salle principale de tous les cabarets, cafés et autres débits de boissons... (la suite sans changement). »</p> | <p>Art. 3 <i>quater</i> (nouveau).</p> <p><i>Supprimé.</i></p> |

Observations. — Cet article résulte de l'adoption d'un amendement au cours de la discussion en séance publique devant l'Assemblée Nationale.

Le but poursuivi par l'auteur de cet amendement est de bien montrer, par l'affichage, en différents lieux, des dispositions de l'article premier de la présente loi, que cette dernière a un caractère autant préventif que répressif. Et pour ce faire une large campagne d'information publique doit être menée sur les dangers de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique, notamment par la prise de conscience des peines auxquelles s'expose l'automobiliste intempérant.

Tous les moyens doivent être utilisés à cette fin, surtout la presse, la radio et la télévision et non pas l'apposition d'affiches écrites en petits caractères et que, le plus souvent, personne ne lit. Au surplus, le contenu de l'article 3 *quater* est incontestablement d'ordre réglementaire et non législatif. C'est au Gouvernement qu'il appartiendra de prendre, par voie de décret, d'arrêté ou même de simple circulaire, les mesures propres à assurer d'une manière très large l'information du public. A cet égard, nous sommes persuadés que quelques commentaires de la loi, exemples à l'appui,

à la radio et à la télévision, répétés à intervalles réguliers, seront plus efficaces que la lecture, en admettant qu'elle soit faite, d'une affiche reproduisant un texte législatif complexe.

Pour ces raisons votre commission vous propose la suppression de l'article 3 *quater*.

| Texte en vigueur. | Texte du projet de loi. | Texte adopté par l'Assemblée Nationale. | Propositions de la commission. |
|-------------------|-------------------------|--|---|
| — | — | <p data-bbox="729 452 909 502">Art. 3 <i>quinquies</i> (nouveau).</p> <p data-bbox="659 527 975 870"><i>Un règlement d'administration publique fixera dans quelles conditions et à partir de quelle date sera remis avec chaque vignette, moyennant paiement, un alcootest, afin de permettre facultativement aux conducteurs de se rendre compte par eux-mêmes s'ils sont en règle avec la loi avant de conduire leur véhicule.</i></p> | <p data-bbox="1058 452 1238 502">Art. 3 <i>quinquies</i> (nouveau).</p> <p data-bbox="1089 527 1202 551"><i>Supprimé.</i></p> |

Observations. — Cet article aussi est d'ordre réglementaire, le fait est indéniable. Pour le moment, il est d'ailleurs matériellement inapplicable, la quantité d'alcootests livrés sur le marché français n'ayant permis que la dotation des services de police et de gendarmerie et, encore, plusieurs années ont-elles été nécessaires pour y parvenir. En tout cas, on ne voit pas comment le débitant de tabac qui vend des vignettes pourrait entreposer et vendre en même temps des alcootests.

Lorsqu'il sera possible de se procurer aisément cet instrument, des dispositions réglementaires pourront intervenir afin d'en imposer la détention à tout automobiliste. C'est pourquoi votre commission vous propose la suppression de l'article 3 *quinquies*.

| Texte en vigueur. | Texte du projet de loi. | Texte adopté par l'Assemblée Nationale. | Propositions de la commission. |
|-------------------|---|--|--|
| — | <p data-bbox="444 1508 518 1532">Art. 4.</p> <p data-bbox="326 1545 642 1772">Les dispositions de l'article L. premier du Code de la route sont applicables aux Territoires de la Polynésie française, de la Nouvelle-Calédonie, de Wallis et de Futuna et de Saint-Pierre-et-Miquelon.</p> | <p data-bbox="755 1508 852 1564">Art. 4. Conforme.</p> | <p data-bbox="1084 1508 1185 1564">Art. 4. Conforme.</p> |

| Texte en vigueur. | Texte du projet de loi. | Texte adopté par l'Assemblée Nationale. | Propositions de la commission. |
|-------------------|-------------------------|--|---|
| — | — | <p data-bbox="709 262 911 289">Art. 5 (nouveau).</p> <p data-bbox="650 319 970 548">Dans la loi n° 58-208 du 27 février 1958 instituant une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur, il est inséré un article 9-1 (nouveau) ainsi conçu :</p> <p data-bbox="650 559 970 786">« Art. 9-1. — Est réputée non écrite toute clause stipulant la déchéance de la garantie de l'assuré en cas de condamnation pour conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique. »</p> | <p data-bbox="1045 262 1247 289">Art. 5 (nouveau).</p> <p data-bbox="1085 319 1206 346">Conforme.</p> |

Observations. — Aux termes de l'article 9 du décret du 7 janvier 1959 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 27 février 1958 qui a rendu l'assurance obligatoire en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur, les compagnies d'assurances ont la faculté de prévoir, dans leurs contrats, une clause de déchéance en cas de condamnation pour conduite en état d'ivresse. Il importe de souligner que cette déchéance n'est jamais opposable à la victime.

Depuis la suppression, par la loi du 18 mai 1965, de la notion de conduite en état d'ivresse, il n'y a plus d'harmonie entre le texte prévoyant la déchéance et l'article L. 1 du Code de la route.

La réintroduction par le présent projet de loi dans notre législation de l'infraction spécifique de conduite en état d'ivresse manifeste pose à nouveau le problème.

Il a paru à l'Assemblée Nationale que la déchéance dont il est question était une sanction beaucoup trop lourde pour pouvoir être maintenue. L'assuré déchu peut, en effet, être totalement ruiné et sa famille livrée à la misère pour un simple moment d'abandon. Que l'infraction soit, sur le plan pénal, sévèrement réprimée, et c'est là l'objet de l'article L. premier, personne ne songe à en contester la nécessité, surtout si elle a eu pour conséquence un accident corporel. Mais qu'à la sanction pénale s'ajoute une sanction

civile indirecte dont les incidences peuvent être considérables sur les conditions matérielles de vie de l'intéressé et de sa famille, il y a là, sans nul doute, une rigueur excessive de la loi.

C'est pourquoi l'Assemblée Nationale a voté l'article 5 aux termes duquel « est réputée non écrite toute clause stipulant la déchéance de la garantie de l'assuré, en cas de condamnation pour conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique ».

Votre commission approuve cette initiative, mais elle insiste très vivement auprès du Gouvernement pour qu'il veille à ce que les compagnies d'assurances ne mettent pas à profit la disposition dont il est question pour augmenter une fois encore leurs tarifs. Une telle augmentation serait, au demeurant, injustifiée puisque, jusqu'à présent, les clauses de déchéance n'ont été que très rarement appliquées ; dans l'établissement des tarifs pratiqués il ne pouvait donc pas en avoir été tenu compte.

*

* *

C'est dans ces conditions que, sous réserve des amendements ci-dessous, votre commission vous propose d'adopter le projet de loi voté par l'Assemblée Nationale.

AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

Article premier.

Amendement : Rédiger comme suit les deux premiers alinéas du I du texte proposé pour le nouvel article L. premier du Code de la route :

« Article L. premier. — I. — Toute personne qui aura sciemment conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait, même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste, sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 0,80 gramme pour mille sans que ce taux atteigne 1,2 gramme pour mille, sera punie d'un emprisonnement de dix jours à un mois et d'une amende de 400 F à 3.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement.

« Toute personne qui aura sciemment conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait, même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste, sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 1,2 gramme pour mille, sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 F à 5.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement.

Amendement : Supprimer le troisième alinéa du I du texte proposé pour le nouvel article L. premier du Code de la route.

Amendement : Rédiger comme suit le premier alinéa du II du texte proposé pour le nouvel article L. premier du Code de la route :

« II. — Toute personne qui aura sciemment conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait...

(Le reste sans changement.)

Amendement : Rédiger comme suit le deuxième alinéa du II du texte proposé pour le nouvel article L. premier du Code de la route.

« Les épreuves de dépistage ainsi que les vérifications médicales, cliniques et biologiques, ou ces dernières vérifications seulement seront utilisées à l'égard de l'auteur présumé de l'infraction de conduite en état d'ivresse manifeste.

Amendement : Supprimer la deuxième phrase du III de cet article.

Art. 3 *ter* (nouveau).

Amendement : Supprimer cet article.

Art. 3 *quater* (nouveau).

Amendement : Supprimer cet article.

Art. 3 *quinquies* (nouveau).

Amendement : Supprimer cet article.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article premier.

L'article L premier du Code de la route est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L premier.* — I. — Toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait, même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste, sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 0,80 gramme pour mille sans que ce taux atteigne 1,2 gramme pour mille, sera punie d'un emprisonnement de dix jours à un mois et d'une amende de 400 F à 1.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement. En cas de récidive, les peines prévues à l'alinéa suivant sont applicables.

« Toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait, même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste, sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 1,2 gramme pour mille, sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 F à 5.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement.

« Toutefois, les dispositions de l'article 734 du Code de procédure pénale pourront être appliquées aux peines principales et complémentaires autres que l'amende lorsque l'auteur n'aura causé que des dommages matériels légers.

« Les officiers ou agents de la police administrative ou judiciaire soumettront à des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré l'auteur présumé de l'une des infractions énumérées à l'article L 14 ou le conducteur impliqué dans un accident de la circulation ayant occasionné un dommage corporel. Ils pourront soumettre aux mêmes épreuves tout conducteur qui sera impliqué dans un accident quelconque de la circulation.

« Lorsque les épreuves de dépistage permettront de présumer l'existence d'un état alcoolique ou lorsque le conducteur aura refusé de les subir, les officiers ou agents de la police administrative ou judiciaire feront procéder aux vérifications médicales, cliniques et biologiques destinées à établir la preuve de l'état alcoolique.

« Sera punie des peines prévues au deuxième alinéa ci-dessus toute personne qui aura refusé de se soumettre aux vérifications médicales, cliniques et biologiques.

« II. — Toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait en état d'ivresse manifeste sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 F à 5.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement.

« L'auteur présumé de l'infraction de conduite en état d'ivresse manifeste sera soumis aux épreuves de dépistage ainsi qu'aux vérifications médicales, cliniques et biologiques s'il est impossible de procéder aux épreuves de dépistage ou si l'intéressé le demande.

« III. — Lorsqu'il y aura lieu à l'application des articles 319 et 320 du Code pénal à l'encontre de l'auteur de l'une des infractions visées aux paragraphes I et II ci-dessus, les peines prévues par ces articles seront portées au double. Le tribunal pourra en outre prononcer une amende civile qui sera recouvrée par le Trésor au profit du fonds de garantie automobile. Le montant de cette amende ne pourra dépasser le maximum de l'amende pénale encourue.

« IV. — Un règlement d'administration publique déterminera les conditions dans lesquelles seront effectuées les opérations de dépistage et les vérifications médicales, cliniques et biologiques prévues au présent article. »

Art. 2.

L'article L. 3 du Code de la route est abrogé.

Art. 3.

Dans tous les cas où la loi prévoit des vérifications médicales, cliniques et biologiques, destinées à établir la preuve de la présence d'alcool dans l'organisme de l'auteur présumé ou de la victime d'un crime, d'un délit ou d'un accident de la circulation, ces

vérifications pourront être précédées d'une épreuve de dépistage de l'imprégnation alcoolique, effectuée dans les conditions et selon les modalités prévues par l'article L premier du Code de la route.

Lorsque cette épreuve de dépistage ne permettra pas de présumer l'existence d'un état alcoolique, les vérifications médicales, cliniques ou biologiques ne seront pas obligatoires.

Art. 3 bis (nouveau).

Les examens organisés en vue de l'obtention du permis de conduire comprendront une interrogation portant sur les effets de l'absorption d'alcool ou d'autres substances modificatives du comportement des conducteurs.

Art. 3 ter (nouveau).

Dans le deuxième alinéa (1°) de l'article L 14 du Code de la route,

les mots :

« délits correctionnels »

sont remplacés par le mot :

« infractions ».

Art. 3 quater (nouveau).

L'article L 77 du Code des débits de boissons et des mesures contre l'alcoolisme est modifié comme suit :

« Art. L 77. — Une affiche rappelant les dispositions du titre quatrième du présent Code (première et deuxième parties) ainsi que celles de l'article L premier du Code de la route, sera placée à la porte de toutes les mairies et dans la salle principale de tous les cabarets, cafés et autres débits de boissons... (*la suite sans changement*). »

Art. 3 quinquies (nouveau).

Un règlement d'administration publique fixera dans quelles conditions et à partir de quelle date sera remis avec chaque vignette, moyennant paiement, un alcootest, afin de permettre

facultativement aux conducteurs de se rendre compte par eux-mêmes s'ils sont en règle avec la loi avant de conduire leur véhicule.

Art. 4.

Les dispositions de l'article L premier du Code de la route sont applicables aux Territoires de la Polynésie française, de la Nouvelle-Calédonie, de Wallis et de Futuna et de Saint-Pierre et Miquelon.

Art. 5 (nouveau).

Dans la loi n° 58-208 du 27 février 1958 instituant une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur, il est inséré un article 9-1 (nouveau) ainsi conçu :

« Art. 9-1. — Est réputée non écrite toute clause stipulant la déchéance de la garantie de l'assuré en cas de condamnation pour conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique. »