

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

Annexe au procès-verbal de la séance du 24 mai 1978.

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires sociales (1), sur la proposition de loi, ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, tendant à prévenir la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique,

Par M. Jacques HENRIET.

Sénateur.

---

1. Cette commission est composée de : MM. Robert Schwint, président ; Jacques Henriet, Bernard Lemarié, Hector Viron, vice-présidents ; Hubert d'Andigné, Roland du Luart, Jean Mézard, André Rabineau, secrétaires ; Jean Amelin, Hamadou Barkat Gourat, Jean Beranger, Noël Berrier, André Bohl, Louis Boyer, Jean-Pierre Cantegrit, Jean Chérioux, Michel Crucis, Georges Dagonia, Michel Darras, Jean Desmarets, Pierre Gamboa, Marcel Gargar, Jean Gravier, Marceau Hamecher, Michel Labeguerie, Edouard Le Jeune, Roger Lise, Pierre Louvot, Serge Mathieu, Marcel Mathy, André Méric, Henri Moreau, Michel Moreigne. Mme Rolande Perlican, MM. Jean-Jacques Perron, Guy Robert, Victor Robini, Pierre Sallenave, Albert Sirgue, Marcel Souquet, Bernard Talon, Henri Terré, René Touzet, Georges Treille, Jean Varlet, Jacques Verneuil.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (3<sup>e</sup> législ.) : 898, 2644 et in-8° 701.

Sénat : 385 (1976-1977) et 361 (1977-1978).

---

Circulation routière. — Alcoolisme - Code de la route.

## SOMMAIRE

---

	Pages.
Introduction .....	3
I. — Les accidents de la route et l'alcoolisme.....	3
A. — Les accidents de la route .....	3
B. — L'influence de l'alcool sur les accidents de la route .....	4
II. — L'inadaptation de la législation actuelle sur le plan de la prévention.	6
A. — Historique .....	6
B. — Le nombre réduit des cas où le dépistage est possible .....	6
C. — L'insuffisance des techniques de dépistage .....	7
III. — Les apports positifs de la proposition de loi .....	8
A. — Amélioration des techniques de dépistage .....	8
B. — Institution d'un contrôle préventif .....	9
Conclusion .....	10

---

Mesdames, Messieurs,

La Commission des Affaires sociales du Sénat a souhaité exprimer un avis sur la proposition de loi de M. Boudet et plusieurs de ses collègues tendant à prévenir la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique.

Sans vouloir, en effet, empiéter sur la compétence de la Commission des Lois, et sans examiner les aspects répressifs pénaux et administratifs prévus par le texte, la Commission des Affaires sociales a tenu à présenter quelques observations sur les dispositions intéressant la santé publique et surtout sur le caractère préventif et dissuasif que pourrait avoir ce texte en matière de lutte contre l'alcoclisme.

Ces observations seront notamment tirées des travaux du groupe d'étude sur les problèmes de l'alcoolisme qui rassemble un certain nombre de membres de la commission et qui a procédé notamment à l'audition de responsables de la sécurité routière et de médecins spécialisés dans les soins aux accidentés de la route.

\*  
\* \*

Après avoir rappelé quelques données essentielles relatives à l'ampleur des accidents de la route et à leur liaison avec l'état alcoolique des conducteurs, nous relèverons l'inadaptation de la législation actuelle sur le plan de la prévention.

Nous examinerons enfin les apports positifs du nouveau texte proposé dans le domaine des techniques de dépistage, et ses aspects préventifs.

## I. — Les accidents de la route et l'alcoolisme.

### A. — LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Alors que la maladie recule grâce aux progrès réalisés dans le domaine de la santé et que notre société s'efforce d'améliorer la prévention dans de multiples domaines, chaque année, tous ces efforts sont brusquement réduits à néant pour 13 000 de nos compatriotes, souvent jeunes, qui trouvent une mort absurde sur les routes.

Ces 13 000 décès constituent aussi 13 000 drames familiaux auxquels il faut ajouter les accidents corporels — 350 000 blessés — ainsi que les dégâts matériels que l'on peut chiffrer de 20 à 25 milliards de francs chaque année.

Ce véritable fléau national, qui prenait des allures dramatiques jusqu'en 1972, a heureusement vu sa tendance s'inverser, puisque le nombre de morts enregistrés chaque année a accusé une diminution de l'ordre de 20 %, alors que le trafic a augmenté, lui, de 30 % depuis 1972. Ce renversement de situation a pu se réaliser grâce aux mesures prises par les Pouvoirs publics : campagnes d'information, modernisation du réseau routier, amélioration des secours, limitation des vitesses, utilisation de la ceinture de sécurité.

S'il existe un domaine dans lequel nous pouvons encore obtenir des résultats importants, c'est celui de la lutte contre l'alcoolisme. Cette action ne sera pas aisée à mener en raison du comportement traditionnel des Français vis-à-vis de l'alcool. La France est un pays latin et l'on a même pu parler d'une civilisation du vin propre à notre pays.

Il reste que la liaison entre l'alcoolisme et les accidents de la route est indéniable et que des mesures préventives appropriées devraient être prises.

#### B. — L'INFLUENCE DE L'ALCOOL SUR LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Des représentants de la *délégation à la sécurité routière* ont précisé devant le groupe d'étude sur les problèmes de l'alcoolisme qu'une enquête, menée en 1977, a permis d'établir que la proportion des conducteurs, soit 3,5 %, qui conduisent sous l'influence de l'alcool, n'a pas varié depuis 1970 : cela signifie qu'en permanence un conducteur sur trente conduit son véhicule avec un taux supérieur à 0,80 gramme d'alcool dans le sang.

La *gendarmerie nationale* indique que 5,7 % des responsables d'un accident mortel sont sous l'influence de l'alcool.

Pour l'*Office national de Sécurité routière*, 9 % des conducteurs accidentés sont sous l'emprise d'une imprégnation alcoolique forte et les accidents mortels diminueraient de 21 % si la sobriété des conducteurs était satisfaisante.

L'*Institut de Recherches orthopédiques de Garches* a procédé à une étude portant sur 3 000 accidents constatés dans la région d'Ile-de-France, en essayant de déterminer les circonstances dans lesquelles ils s'étaient produits, afin de mesurer le rôle de l'alcool

dans les accidents mortels : 38 % des responsables avaient une alcoolémie supérieure au taux légal, et 52 % pour les accidents survenus entre dix-huit heures et trois heures du matin.

Une enquête nationale a ensuite été menée par cet institut, en liaison avec la gendarmerie nationale, sur tous les accidents mortels intervenus pendant six mois ; elle démontre que la loi de 1970 n'est appliquée qu'à environ 60 % puisque, dans 40 % des cas, la gendarmerie ne peut ni contrôler l'état alcoolique de l'automobiliste par alcootest, ni faire procéder à une prise de sang suffisamment tôt pour que cette dernière soit significative.

Il reste qu'en tenant compte des corrections nécessaires, cette enquête révèle également que 38 % des responsables d'un accident mortel sont en état d'imprégnation alcoolique.

Il existe des variations considérables *selon les régions* : le Nord-Pas-de-Calais a le taux le plus élevé : plus de 60 % ; viennent ensuite des régions comme étant fortement alcoolisées : Bretagne, Alsace, Bourgogne, Pays de la Loire, Normandie et régions du Centre. Puis viennent, juste avant les zones à très faible taux d'alcoolisation, les régions Poitou-Charentes, Aquitaine, Midi-Pyrénées. Enfin, le Languedoc-Roussillon a le taux le plus faible, soit moins de 20 %.

Il faut en outre noter que ces régions ne se superposent pas aux zones viticoles et ne correspondent nullement aux zones industrielles ou rurales ; d'autres facteurs complexes entrent en jeu pour déterminer une fréquence d'accidents mortels due à l'alcoolisme.

Il s'agit aussi d'un phénomène typiquement *masculin* : sur cent accidents provoqués par des hommes et cent provoqués par des femmes, l'alcool joue un rôle quatre fois plus important chez l'homme que chez la femme.

*Selon les tranches d'âge :*

Entre vingt et trente ans, une très grosse proportion de responsables d'accidents sont en état d'imprégnation alcoolique et, même si l'alcoolisation est un peu moindre chez les jeunes que dans les classes plus âgées, ceux-ci ont plus d'accidents que les autres.

Entre quarante et quarante-neuf ans, le nombre de responsables d'accidents sous l'emprise de l'alcool est le plus élevé, en dépit de leur expérience de la conduite.

L'influence de l'alcoolisme étant ainsi clairement établie sur les accidents de la route, il convient de la réduire ; la loi de 1970 purement répressive se révèle mal adaptée à ce but, la police n'intervenant qu'en cas d'infraction.

L'effort des Pouvoirs publics devrait donc plutôt se porter sur la dissuasion et la prévention que sur la répression.

## II. — L'inadaptation de la législation actuelle sur le plan de la prévention.

La législation relative à la conduite sous l'empire d'un état alcoolique a été précisée par des textes successifs depuis vingt ans, mais elle a toujours conservé un caractère répressif et surtout la législation la plus récente a été mal appliquée du fait notamment d'obstacles d'ordre médical.

### A. — HISTORIQUE

L'article L. premier du Code de la route résultant de l'ordonnance du 15 décembre 1958 ne permettait au juge que de se fonder sur les signes extérieurs de l'ivresse. La loi du 18 mai 1965 a alors précisé l'état alcoolique du conducteur en étendant les possibilités de vérification par l'analyse de sang et le système dit de l'« alcootest ».

Enfin, la loi du 9 juillet 1970 a institué un taux légal d'alcoolémie, ou plutôt deux taux qui commandent l'appréciation de sanctions pénales, d'une part, et de mesures restrictives du permis de conduire, d'autre part.

Néanmoins, les résultats de l'application de cette loi se sont révélés décevants ; l'usage actuel fait par le juge de la peine complémentaire de suspension du permis de conduire ne suffit pas à dissuader les auteurs d'infractions pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé.

Cette législation est purement répressive et ne peut être appliquée que lorsqu'il y a constatation d'un accident ou d'une infraction par la police.

Les techniques de dépistage sont insuffisantes et le nombre de cas où il est possible est trop réduit.

### B. — LE NOMBRE RÉDUIT DES CAS OU LE DÉPISTAGE EST POSSIBLE

La loi de 1970 ne permet pas d'intervenir à titre préventif et ne peut s'appliquer qu'en cas d'infraction ou d'accident. Le seul fait de conduire en état d'ivresse n'est donc pas réprimé, et pourtant ce contrôle *a priori* serait nécessaire en l'absence d'infraction ou d'accident.

L'enquête de l'Institut de Garches a en effet montré que, sur les 3,5 % des conducteurs circulant avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,80 gramme, 41 % d'entre eux étaient responsables d'accidents mortels.

### C. — L'INSUFFISANCE DES TECHNIQUES DE DÉPISTAGE

Lorsqu'il y a accident ou infraction, les services de police ou de gendarmerie font subir un alcootest au conducteur afin de déterminer son taux d'alcoolémie ; s'il est positif, la prise de sang s'avère indispensable aux termes de la loi. Celle-ci se trouve souvent retardée du fait de l'éloignement d'un médecin en rase campagne et surtout la nuit ; en ville, les services de police et de gendarmerie se heurtent à des internes « bousculés » qui les font attendre : il s'ensuit que les résultats de la prise de sang sont inévitablement faussés, puisque, deux heures après la constatation de l'accident, 0,30 gramme d'alcool a déjà disparu du sang du conducteur.

Les services chargés du contrôle souhaiteraient qu'une loi modernisée autorise l'utilisation d'appareils homologués basés sur l'analyse de l'haleine, qui leur permettraient, sur le terrain, d'obtenir un taux d'alcoolémie précis, et donc de déterminer aussitôt la gravité de l'infraction. En effet, leurs représentants ne savent pas toujours s'il s'agit d'une infraction ou d'un délit — distinction importante du point de vue du flagrant délit — l'alcootest ne fournissant qu'une indication et non le taux d'alcoolémie.

En outre, lorsqu'un conducteur révèle un alcootest positif, l'action préventive que pourrait avoir une patrouille de gendarmerie se réduit à un seul contrevenant puisqu'elle se trouve obligée de partir à la recherche d'un médecin et, ainsi, d'interrompre ses contrôles.

Tant que la loi exigera une prise de sang sous contrôle médical, les contrôles resteront relativement inefficaces.

L'expérience réalisée, notamment au Royaume-Uni et aux Etats-Unis, révèle qu'avec les analyseurs d'haleine de la dernière génération une précision de 10 % peut être atteinte et qu'ainsi le taux de 0,80 gramme peut être conservé comme référence. Les Norvégiens et les Hollandais ont adopté une limite de 0,50 gramme, mais, compte tenu de l'imprécision des contrôles, même avec le contrôle sanguin traditionnel et des habitudes d'alimentation française, l'abaissement du taux actuel en France ne paraît pas réalisable.

De multiples techniques sont employées à l'étranger et, si l'on rendait le contrôle obligatoire, il n'y aurait pas lieu de craindre la constitution d'un monopole.

L'alcool est un combustible ; grâce à un système de catalyse, on fait chauffer une résistance et l'appareil amplifie la modification intervenue du fait de l'alcool contenu dans l'haleine.

Il suffit que le gendarme dispose d'une bouteille d'alcool en phase gazeuse mélangé à de l'air pour effectuer des essais et tester la bonne marche de son appareil qui peut même imprimer le jour et l'heure du contrôle. En outre, il est possible de conserver le gaz pour une contre-expertise.

Ces appareils reviennent environ à 10 000 F l'unité, alors que le coût unitaire de l'alcootest est de 7 F, et que le coût moyen de la prise de sang et de l'analyse est de 100 F. En outre, le coût de fonctionnement de ces appareils est très faible. Dans un premier temps, seules quelques unités de gendarmerie en seraient dotées, puis, dans une seconde phase, les 4 000 brigades de gendarmerie.

### **III. — Les apports positifs de la proposition de loi concernant l'amélioration des techniques de dépistage et l'institution d'un contrôle préventif.**

La Commission des Affaires sociales ne s'attardera pas particulièrement sur les dispositions pénales et administratives sanctionnant le conducteur sous l'empire d'un état alcoolique. Elle note cependant avec intérêt la position de la commission des lois en matière d'annulation du permis de conduire et le fait que le contrevenant ne pourra recouvrer ledit permis qu'à l'issue d'un délai d'un an, en ayant fait la preuve de sa réadaptation après un examen médical et psychotechnique traditionnel, et avoir satisfait aux épreuves nécessaires.

Nous insisterons au contraire sur les deux points dénoncés plus haut : amélioration des techniques de dépistage et institution d'un contrôle préventif.

#### **A. — LA PROPOSITION DE LOI AMENDÉE PAR LA COMMISSION DES LOIS DU SÉNAT CONSACRE EN EFFET L'AMÉLIORATION DES TECHNIQUES DE DÉPISTAGE**

Elle propose, dans un article premier A (*nouveau*), de modifier l'article 1. premier du Code de la route, afin que les vérifications qui sont prévues par cet article puissent être effectuées soit au moyen du prélèvement sanguin classique, soit au moyen d'un appareil de type homologué permettant l'analyse du sang par l'air expiré, le choix entre ces deux techniques étant laissé à l'intéressé.

L'autorisation de l'utilisation de cette nouvelle technique par la loi permettrait donc de pallier les inconvénients sus-dénoncés de la lenteur ou parfois de l'impossibilité de réaliser un prélèvement sanguin significatif au regard de la législation.

#### B. — L'INSTITUTION D'UN CONTRÔLE ANTI-ALCOOLIQUE PRÉVENTIF SUR LA ROUTE

Nos pays voisins ont consacré depuis longtemps l'organisation de contrôles préventifs systématiques de l'imprégnation alcoolique. Ces contrôles qui devraient permettre de réduire dans des proportions importantes le nombre d'accidents de la route provoqués par l'alcool, reçoivent l'entier assentiment de la commission et correspondent aux souhaits des responsables de la sécurité routière qu'elle a pu entendre.

Pour combler ce vide juridique, l'Assemblée Nationale avait adopté un amendement instituant de tels contrôles préventifs à la sortie des établissements vendant des boissons alcoolisées et qui auraient permis d'interpeller des conducteurs potentiels avant même que ceux-ci n'aient pris le volant, au moment où ils s'apprêteraient à conduire.

En raison de son caractère inapplicable et profondément discriminatoire, la Commission des Lois du Sénat a étendu ces opérations de dépistage préventif sur la route. Celles-ci ne pourraient être organisées que sur réquisitions du Parquet qui préciserait la date et les voies publiques sur lesquelles le contrôle aurait lieu.

Notre commission est favorable aux modalités de ces opérations organisées sous le contrôle de l'autorité judiciaire traditionnellement protectrice des libertés des citoyens.

Elle se demande pourtant si l'absence de sanctions, en cas de dépistage positif, et la seule immobilisation du conducteur et du véhicule, proposées par la Commission des Lois, auront un effet dissuasif et préventif suffisant sur les automobilistes intempérants.

Enfin, les véhicules ainsi immobilisés devraient faire l'objet d'une signalisation particulièrement significative et dissuasive pour les autres conducteurs, sans toutefois présenter une gêne ou un danger pour la circulation.

## CONCLUSION

La commission estime donc que l'adoption de la proposition de loi tendant à prévenir la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique, dans les termes sus-analysés, rejoint les préoccupations de notre groupe de travail sur l'alcoolisme et serait de nature à actualiser et perfectionner la législation de 1970 et à donner aux Pouvoirs publics les moyens nécessaires pour lutter plus efficacement contre l'alcoolisme au volant, dans le respect des droits des citoyens.

Il reste que des campagnes devront amplifier ces actions de prévention autorisées par la loi et que les *média* devraient être mobilisés pour modifier le comportement des automobilistes à l'égard de l'alcool.

En outre, tous les conducteurs ne sont pas seulement dangereux en raison de leur état alcoolique et des formules permettant de suspendre leur permis de conduire en raison du nombre d'infractions commises devraient être recherchées.