




La nature des preuves disponibles quant à l'efficacité des interventions sur l'offre d'alcool est différente de celles dont nous disposons concernant les interventions menées directement auprès des individus. L'efficacité des interventions sur l'offre est inférée essentiellement à partir d'études corrélationnelles, avant/après et de séries temporelles, alors que l'efficacité des interventions de proximité est démontrée par des études expérimentales ou quasi-expérimentales, plus robustes en termes de niveau de preuve. Malgré ces différences, il convient de souligner la complémentarité de ces deux catégories d'interventions et l'intérêt d'agir à la fois sur l'offre et la demande, afin de trouver un équilibre entre la responsabilité collective et celle des individus.

Les résultats de cette synthèse, qui portait sur la prévention de l'alcoolisation chez les jeunes, présentent plusieurs points communs avec des travaux similaires réalisés concernant la prévention des consommations de tabac et de substances illicites auprès du même public [45]. En particulier, auprès des 10-15 ans, la quasi-totalité des interventions universelles validées ou prometteuses pour l'alcool le sont également pour au moins l'un des deux autres produits. Ces programmes qui, pour la plupart, reposent sur la promotion des compétences psychosociales des adolescents, semblent donc particulièrement porteurs en matière de prévention des conduites addictives.

Ce travail comporte également des limites qu'il convient de souligner. Les données recueillies, issues uniquement de la littérature scientifique, portent essentiellement sur l'efficacité des interventions ; elles offrent peu d'informations sur le contenu de celles-ci, sur la nature et la taille des effets observés, et ne permettent pas de répondre aux questions qui concernent leur implantation, en particulier dans d'autres contextes que ceux dans lesquels elles ont été développées et évaluées. Le partage de ces données sur les interventions validées en prévention de l'alcoolisation chez les jeunes est donc une première étape pour enrichir et favoriser la réflexion sur les pratiques dans ce domaine. Des échanges avec les professionnels de terrain ont souligné la nécessité d'une étape de description détaillée des interventions repérées mais aussi la difficulté de leur mise en place, faute de moyens, faute de volonté des pouvoirs publics (par exemple : densité des points de vente) et faute de la capacité à rencontrer certains publics (par exemple : interventions auprès des femmes enceintes). Ce travail devra par la suite être enrichi et mis en regard des pratiques actuelles. Il conviendra également de le rendre plus pratique et plus accessible aux professionnels afin qu'ils puissent s'emparer des interventions et les optimiser tout en tenant compte des spécificités nationales et locales. 

## Alcool et sécurité routière : évolutions du traitement pénal en France

**L**a conduite sous l'emprise d'alcool représente un quart du contentieux pénal. Quarante ans après l'interdiction de conduire au-delà d'un seuil légal d'alcool dans le sang, le bilan de la politique pénale menée fait apparaître un double mouvement : croissance des contrôles et des interpellations d'une part, uniformisation des sanctions appliquées, d'autre part.

### Des contrôles d'alcoolémie de plus en plus fréquents et positifs

Chaque année, plus de 11 millions de dépistages de l'état alcoolique sont pratiqués sur la route (+35 % en 10 ans). Cette hausse tient avant tout à l'intensification des contrôles préventifs, pratiqués à l'initiative des forces de l'ordre (9 millions, + 38 % en 10 ans). Du fait d'une stratégie de contrôle plus ciblée, orientée par exemple vers les soirées de week-end, ces contrôles préventifs se révèlent

bien plus souvent positifs qu'il y a 10 ans (3 % en 2011 contre 1,5 % en 2000). Les services de police et de gendarmerie effectuent également des contrôles obligatoires d'alcoolémie en cas d'infraction ou d'accident : environ 17 % de ces dépistages consécutifs à un accident mortel se sont révélés positifs. Ainsi, environ 30 % des personnes tuées sur la route ont perdu la vie dans un accident impliquant l'alcool. Alors que le nombre d'accidents mortels a baissé d'environ 75 % depuis les années 1970, la conduite sous l'emprise de l'alcool et la vitesse demeurent les principales causes infractionnelles de mortalité au volant.

### Un contentieux de masse

L'essor des contrôles routiers est allé de pair avec une hausse des condamnations judiciaires en lien avec l'alcool. Si les condamnations pour blessures ou homicides involon-

taires causés par des conducteurs en état alcoolique sont en baisse depuis 2000, la conduite automobile avec plus de 0,8 g d'alcool par litre de sang est à l'origine de la plupart des condamnations pour délit routier (89 %). La conduite en état alcoolique (CEA) représente ainsi une condamnation sur cinq et ce chiffre continue de progresser rapidement. Cette montée en puissance s'explique en partie par la récurrence liée à ce type de comportement : 16 % des conducteurs condamnés pour ivresse au volant sont condamnés pour la même infraction dans les cinq années suivantes, ce qui est bien supérieur au taux moyen de récurrence (11 %).

Pour faire face à ce contentieux de masse, la justice a diversifié les modes de traitement pénal, en multipliant le recours aux procédures simplifiées et rapides. Aussi la conduite en état alcoolique est-elle majoritairement traitée dans le cadre de procédures

### Ivana Obradovic

Observatoire français des drogues et des toxicomanies (OFDT)

# Prévention des risques et réduction des dommages chez les consommateurs d'alcool

L'alcool et le tabac sont les substances les plus massivement consommées, avec des risques et des dommages qui en font les principaux déterminants de santé (lire page 16). À ces problématiques de santé s'ajoutent, concernant l'alcool, des dommages d'ordre social, notamment liés aux accidents de la route, domestiques et du travail, à la délinquance routière et aux violences commises ou subies. Le coût social a été évalué en 2000 à 37 030 millions d'euros, soit 2,37 % du PIB et une dépense par habitant de 600 euros [29].

Malgré l'évidence de ces faits, il existe une divergence majeure entre la perception des risques par le grand public et les connaissances des dommages validés par les experts [12, 57, 76, 85]. Les politiques publiques, peut-être par effet miroir de l'opinion publique qui sous-estime les dommages liés à l'alcool, ne sont pas à la hauteur des enjeux : la loi relative à la politique de santé publique du 9 août 2004 avait inscrit la lutte contre la consommation excessive d'alcool parmi les 100 objectifs nationaux de santé et l'on sait aujourd'hui

que l'objectif n'a pas été atteint. Pendant ce temps les alcooliers sont plus que jamais à l'offensive avec des stratégies marketing innovantes qui visent notamment massivement les jeunes et les femmes.

## Consommation d'alcool et dommages

La consommation d'alcool en France, et notamment du vin, est ancrée dans la culture mais a connu un net fléchissement en passant de 26 litres d'alcool pur par personne et par an en 1961 à 12 en 2011, proche de la consommation des pays riches du Nord.

On estime à 44,4 millions le nombre de consommateurs d'alcool chez les 11-75 ans [60], soit 90 % de cette classe d'âge, dont 5 millions d'usagers quotidiens. Les consommations à risques connaissent aussi une hausse significative avec 4 millions de personnes buveuses à risques chroniques et 520 000 personnes à risque de dépendance, soit 37 % des consommateurs [58].

La mortalité attribuable à l'alcool [38] était de 49 000 morts en 2009 chez les adultes en France. Par ailleurs

**Alain Rigaud**  
**Delphine Jarraud**  
Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie (Anpaa)

*Les références entre crochets renvoient à la Bibliographie générale p. 61.*

comme l'ordonnance ou la composition pénales, plus que par un jugement du tribunal. Ces procédures ne pouvant comporter que des peines d'amende ou de substitution, leur utilisation a pour effet d'augmenter la place des amendes dans la réponse judiciaire à la conduite en état alcoolique.

## Vers une systématisation des peines d'amende ?

Au cours de la dernière décennie, la part des amendes n'a cessé d'augmenter, constituant le premier mode de réponse pénale à la problématique de l'alcool au volant (52 % en 2011), à hauteur d'un montant moyen de 324 euros. À l'inverse, la part des emprisonnements avec sursis total a été divisée par deux (26 %) et l'emprisonnement avec une partie ferme est, lui, resté stable (moins de 10 %), avec une durée moyenne d'incarcération estimée à 3,8 mois, souvent associée à des cas de récidive.

## Synthèse

La montée en charge du contentieux routier lié à la conduite sous l'emprise d'alcool résulte d'une combinaison de facteurs. Elle reflète d'abord l'attention portée par les pouvoirs publics à la répression de la délinquance routière depuis 2002, date à laquelle ce thème a été mis à l'agenda politique au titre de « cause nationale ». Les politiques de lutte contre l'insécurité routière se sont alors traduites par la création de nouvelles incriminations, une multiplication des contrôles préventifs en bord de route et une réponse pénale plus systématique. En outre, la conduite en état alcoolique est une délinquance liée à l'activité des services de police et de gendarmerie : elle est constatée lors de contrôles spécifiques, dont la hausse entraîne quasi-mécaniquement celle des condamnations. L'essor du contentieux de conduite sous l'emprise d'alcool s'explique

aussi par le développement de nouveaux modes de procédure facilitant le traitement de la délinquance de masse. Ce changement de nature du traitement pénal des faits liés à l'alcool au volant influe sur le type de sanctions pénales prononcées, qui inclut une part croissante d'amendes. L'inflation de ce contentieux résulte, enfin, de la récidive, particulièrement élevée chez les personnes en difficulté avec l'alcool. 🍷

La synthèse de l'étude est consultable : Obradovic I. « La réponse pénale à la conduite sous influence (alcool et stupéfiants). Évolution du traitement pénal des délits routiers liés à l'usage d'alcool et de stupéfiants en France (2000-2011) », *Tendances*, n° 91, 2013, OFDT. <http://www.ofdt.fr/publications/collections/periodiques/lettre-tendances/reponse-penale-conduite-sous-influence-tendances-91-decembre-2013/>