



tribunes

Point de vue de la Ligue contre la violence routière sur la politique menée contre l'alcool au volant

En 2014, le nombre de tués sur la route est reparti à la hausse. Regards critiques et déçus de la Ligue contre la violence routière qui attribue ce recul à une absence de pilotage de la lutte contre l'insécurité routière.

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

Chantal Perrichon
Présidente de la Ligue contre la violence routière

Lecteur, si tu veux conserver un bon moral, saute cet article!

● Hérault (*Midi Libre*, mai 2014) : mandat d'arrêt contre le conducteur absent du tribunal, condamné à deux ans ferme pour avoir blessé très grièvement en 2012 une jeune femme. Son passager, qui n'avait pas d'antécédent médical, est décédé d'un arrêt cardiaque durant l'accident (un complément d'enquête est demandé). L'homme roulait sans assurance, avec 2,25 g/l, à très vive allure, tout en téléphonant. En novembre 2012, toujours alcoolisé, nouvel accident.

● Drôme (*France Bleu*, juin 2014) : le chauffard, récidiviste, en sursis avec mise à l'épreuve avec obligation de soins, roulait avec 1,6 g/l et tue deux motards.

● Meurthe-et-Moselle (*L'Est Républicain*, août 2014) : un automobiliste, multirécidiviste, fonce à toute vitesse avec sa BMW contre un véhicule à l'arrêt devant un feu rouge, tue une femme et en blesse gravement une autre. « *Nous avons dû le maîtriser pour l'emmener en cellule de dégrisement. Nous avons été étonnés qu'il puisse conduire, même quelques mètres dans un état d'ébriété aussi avancé* ».

● Dans le Maine-et-Loire (*Ouest France*, septembre 2014) un homme pratiquant le roller avec un club est tué par un récidiviste dont l'alcoolémie est de 2,18 g/l, un autre est blessé.

● Angers (*Ouest France*, novembre 2014) : 5 ans de prison pour le chauffard multirécidiviste qui avait tué avec 1,28 g/l Sarah, âgée de 15 ans, et blessé gravement son ami Jérémie, âgé de 16 ans.

J'ai pris au hasard, durant l'année 2014, quelques exemples qui illustrent une forme

fréquente de la conduite sous l'influence de l'alcool, caractérisée par la récidive, avec des alcoolémies élevées. Certains seront poursuivis pour non-assistance à personne en danger (délit de fuite fréquent en espérant que le prélèvement effectué quelques heures plus tard ne permettra pas de déceler la présence d'alcool).

Depuis des décennies le constat en France est accablant : près de 30 % d'accidents mortels dus à l'alcool chaque année, le lobby des alcooliers bloquant toutes les décisions qui permettraient de stopper cette tuerie. Ainsi, nous n'avons pas réussi à interdire la publicité de l'alcool sur Internet, pas plus que l'interdiction de vente d'alcool dans les stations-service. Ne parlons pas de la loi Evin, trop fréquemment contournée.

Le 26 janvier dernier Bernard Cazeneuve nous a annoncé 26 mesures « nouvelles » pour tenter de remédier au bilan catastrophique de 2014. Nous l'annoncions depuis de très nombreux mois, vu l'absence de pilotage de la lutte contre l'insécurité routière : plus de 120 morts par rapport à l'année précédente. Ce n'était pas arrivé depuis 2001 ! Or, l'objectif, fixé par le gouvernement, de moins de 2000 tués en 2020 ne pourra être atteint ni avec des « mesurette », ni des incantations sur la responsabilisation des usagers !

La nécessité d'une réglementation crédible

Parmi ces annonces, « l'abaissement du taux légal d'alcoolémie de 0,5 g/l à 0,2 g/l pour les conducteurs novices » est une absurdité. Pourquoi ? Tout simplement parce que nous sommes incapables de faire respecter le 0,5 g/l

(contravention) et le 0,8 (délit) par tous les conducteurs. Si nous avons obtenu des résultats inespérés dans notre pays depuis 2002, c'est parce que la loi redevenait crédible pour le respect des vitesses, grâce aux radars : avec la baisse de la vitesse moyenne des véhicules depuis 2002, plus de 40 000 vies ont été sauvées et autant de familles ont échappé au

drame de la prise en charge affective d'une personne lourdement handicapée et aux contraintes matérielles associées. Le risque d'être contrôlé pour l'alcool est mille fois moindre que pour la vitesse, en moyenne une fois tous les 4 ou 5 ans. Conséquence : toujours 30 % de morts avec alcool. Si nous sommes passés de 2 400 à un peu plus de

1 000 accidents avec présence d'alcool, c'est uniquement dû à la baisse globale des accidents : à alcoolémie égale, si la vitesse est moindre le risque d'accident diminue...

Nous nous interrogeons sur les éléments statistiques qui ont fondé la décision du 0,2 g/l de sang pour les conducteurs novices (mesure 6), car il semble qu'il y ait une méconnaissance

Prévention des récidives au volant : pour des mesures efficaces

« *En prévention, les bonnes intentions ne suffisent pas* », titre d'un article de Pierre Arwidson¹ qui devrait servir de socle de réflexion à nos décideurs!

Il suffit de voir la mécanique de programmation bien rodée qui règle le lancement des campagnes de communication contre l'alcool au volant : rien à attendre de ces campagnes qui jouent sur l'émotion la plupart du temps et dont nous connaissons l'inutilité lorsqu'elles n'accompagnent pas des mesures précises à l'efficacité reconnue. Aucune évaluation n'est faite après ces campagnes, juste des enquêtes d'opinion. Sachez cependant que les campagnes contre l'alcool au volant sont déjà programmées jusqu'en 2016!

Quels sont les moyens actuels qui pourraient – s'ils étaient utilisés – prévenir de la récidive?

- Confiscation du véhicule : en mars 2011, la loi LOPPSI 2 (loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure) prévoit la confiscation obligatoire du véhicule en cas de récidive de délit de conduite en état alcoolique (CEA > 0,8 g/l), tout en laissant au juge la liberté de ne pas prononcer cette peine par une décision spécialement motivée. La confiscation est aujourd'hui très largement sous-employée par les parquets (pour des raisons budgétaires afférentes au gardiennage du véhicule durant l'immobilisation...).

- Ethylotest anti-démarrage (EAD) : la LOPSSI 2 prévoyait

également l'usage d'un éthylotest anti-démarrage comme peine complémentaire ou comme mesure de composition pénale, pour réduire les 20 à 25 % de récidives dans les trois ans qui suivent une première interpellation pour délit de CEA. Hélas, cette mesure n'est quasiment jamais utilisée par les juridictions. La loi le permet, le passage à l'acte est pratiquement inexistant. La Chancellerie est dans l'incapacité de tenir le tableau, mois après mois, du nombre d'usagers bénéficiant de cette mesure dans chaque département. Les paroles remplacent les preuves d'effectivité. La Commission Alcool Stupéfiants Vitesse du Conseil national de sécurité routière a recommandé que la peine complémentaire prévue pour sanctionner le délit de CEA soit systématique pour les récidivistes. Les éthylotests anti-démarrage devraient pouvoir être proposés par les commissions médicales primaires en cas de risque de récidive important. L'efficacité de l'éthylotest anti-démarrage n'est plus à démontrer : employé par les Américains depuis 1985 (+ de 200 000 par an), par les pays scandinaves et le Canada depuis de nombreuses années, alors que Christiane Taubira avait annoncé en 2012 qu'il y aurait des établissements agréés pour la pose des EAD dans tous les départements fin 2013. À ce jour force est de constater qu'une quarantaine de départements seulement peut répondre à la demande judiciaire.

- Développement des interventions brèves pour les personnes qui

ne sont pas encore dépendantes. La commission médicale est particulièrement adaptée à ce repérage précoce (cf. *Les Entretiens de la Ligue* avec C. Perez-Diaz, chercheur CNRS, sur <http://www.violenceroutiere.org>)

- Enquêtes de voisinage pour vérifier l'application de la sanction et contrôler les conduites sans permis, après suspension ou suppression du permis de conduire : ce sont bien des drames qui pourraient être évités car le non-respect de l'interdiction est fréquent.

- Évaluation des contrôles préventifs des forces de l'ordre (bon endroit, bonne heure, bon jour) pour qu'ils soient réellement dissuasifs. Il est indispensable d'augmenter la qualité des 10 millions de contrôles annuels ; refuser leur évaluation discrédite l'administration.

Malheureusement, il y a peu d'espoir de voir les conditions s'améliorer dans les mois à venir. En attendant, contentons-nous des opérations SAM, capitaine de soirée, qui recueillent même l'adhésion des alcooliers ! Le lobby se mobilise pour bloquer toutes les décisions qui pourraient diminuer leurs profits, mais sait apprécier à leur juste valeur les exhortations à la responsabilité des automobilistes qui doivent modérer leur consommation, ou choisir le conducteur sobre qui ramènera tous les copains ivres morts... 🐼

¹ *Santé publique* volume 25/n° 1 supplément 2013.



sance des faits et des enjeux. Dans 80 % des accidents mortels (avec alcool) l'alcoolémie est supérieure à 1,2 g/l. Nous avons regardé avec beaucoup d'attention les commentaires de Claude Got qui a étudié les BAAC (bulletins d'analyse des accidents corporels) sur l'année 2012. (cf. son site : www.securite-routiere.org). Je vous livre sa conclusion : « *Appliquée aux 3 386 accidents mortels de 2012, cette proportion me fait conclure à un nombre d'accidents mortels proche de 8 par an, attribuables à une alcoolémie se situant entre 0,20 et 0,49 g/l chez des conducteurs titulaires d'un permis de moins de trois ans* ». Ces chiffres soulignent d'une part, la discrimination envers les jeunes qui perdront leur permis après avoir consommé un demi de bière (ils n'ont que 6 points durant trois ans, ou deux ans si obtention du permis après conduite accompagnée), d'autre part l'ignorance de la répartition de l'alcool au volant qui touche les 30, 40, 50 et 60 ans également. Autre nouveau problème : *quid* des conducteurs assujettis à cette règle, re-devenus « novices » après suspension du permis pour fait d'alcool, et n'ayant pas bénéficié du suivi médical qui leur était indispensable : un verre et à nouveau suspension du permis ?

Mais il a toujours été plus facile et moins coûteux pour les pouvoirs publics de changer une loi plutôt que de la faire respecter.

Je passe sur le politiquement correct : « *des opérations de sensibilisation aux risques liés aux conduites addictives...* », « *le renforcement des contrôles des exploitants de débits de boisson autorisés à fermer entre 2h et 7h qui ont obligation de mise à disposition de dispositifs d'auto-contrôles...* ». Restons pragmatiques comme aime à le répéter le ministre de l'Intérieur :

combien de contrôles ont-ils été effectués en 2014 dans ce type d'établissement ? Quelles ont été les sanctions ? Enfin, « *Formation de tous les médecins agréés au dépistage précoce des problèmes d'alcool et de stupéfiants* », soient 400 000 consultations réalisées par an en commission préfectorale (majoritairement des conducteurs infractionnistes alcool) et 600 000 consultations dans des cabinets en ville (conducteurs professionnels en majorité). Le comité des experts du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) a auditionné des représentants de ces médecins agréés qui se sont plaints, non de l'absence de formation, mais de leurs conditions de travail qui ne permettent pas le suivi des conducteurs dépendants de l'alcool, et par conséquent de leur impuissance à lutter contre la récurrence et la conduite sans permis : pas de relations formalisées avec les alcoolologues des départements pour orienter les consommateurs à risque, notamment lors des premières consultations. Peu de relation avec la Justice.

Dommage que le ministre fasse fi des conclusions du travail des experts du CNSR qui avaient manifesté au mieux leur indifférence totale, au pire leur opposition à des annonces qui auraient pu être remplacées par une seule, voire deux, beaucoup plus efficaces !

Devant ces désastres qui détruisent les familles, nous essayons de faire évoluer le droit. Durant des années, nous avons entendu dans les tribunaux les avocats plaider les circonstances atténuantes pour leurs clients qui avaient tué sur la route, alors qu'ils étaient sous l'emprise de l'alcool : il fallait les comprendre, le conducteur ne se rendait pas compte, il n'était plus en état de réaliser

qu'il était dangereux pour les autres ! La Ligue peut se constituer partie civile aux côtés des victimes et de leurs familles depuis 1986 et a ainsi contribué à faire évoluer l'opinion publique. En effet, le tribunal est à la fois un lieu d'écoute et une tribune relayée par les médias. Nous souhaitons que le problème de la coresponsabilité soit clairement posé et espérons une condamnation de l'homme qui avait laissé un ami prendre le volant avec 2,31 g/l de sang le 1^{er} avril 2012. Ce chauffard est arrivé à contresens sur une 2 fois 2 voies et avait tué Charlotte Lagache, âgée de 23 ans, et très grièvement blessé son ami. La famille a dû faire appel auprès de la Cour d'appel de Rennes pour que cette affaire, classée deux fois par le TGI de Saint-Nazaire, soit enfin audenciée : l'avocat général a considéré que la plainte pour homicide involontaire à l'égard de l'ami du chauffard était recevable et que des poursuites pouvaient être engagées. Bien que le tribunal correctionnel ait relaxé le prévenu, le débat judiciaire a eu lieu. Il s'agit d'une étape. De nouvelles poursuites permettront au juge pénal de sanctionner la co-responsabilité et donc d'œuvrer pour la prévention.

Nous sommes convaincus qu'aucune des mesures annoncées le 26 janvier ne permettra de combattre l'alcool au volant, et les prêchi-prêcha sur la responsabilisation des conducteurs, complaisamment relayés par les médias (trop souvent « nourris » par les alcooliers) ne satisferont que leurs auteurs. Comme nous le répétons souvent, la responsabilisation des conducteurs, c'est bien, mais la compétence et l'aptitude des hommes politiques à passer à l'acte, c'est mieux ! 🍷