

Ivresse : le point noir de la sécurité routière

Les automobilistes français sont plus contrôlés, plus sanctionnés. Les campagnes de prévention se multiplient. Pourtant, le taux de mortalité imputable à l'alcool reste stable. Une personne meurt toutes les 9 heures dans un accident avec alcool.

Chaque année en France, 1 000 personnes meurent dans un accident avec alcool, soit une personne tuée toutes les neuf heures. La mortalité sur les routes a baissé de 11 % pour 2013, mais il est un indicateur qui, lui, ne fléchit pas : le taux d'implication de l'alcool dans les accidents mortels, qui s'établit invariablement autour de 30 % depuis 2000. Pourtant, sur la même période, le nombre de contrôles d'alcoolémie a explosé. Selon l'étude de l'OFDT (Observatoire Français des Drogues et Toxicomanie) publiée en novembre 2013, 11 millions de contrôles d'alcoolémie ont été réalisés par les forces de l'ordre en 2011, soit une progression de 35 % sur la dernière décennie. Aujourd'hui, 80 % de ces contrôles sont "préventifs", à l'initiative des forces de l'ordre et 3,5 % d'entre eux se révèlent positifs (au-delà de 0,5 g/litre de sang). Rien qu'entre 2010 et 2011, le nombre d'infractions pour alcoolémie au volant a progressé de 7 % (290 000 en 2011) ! C'est mathématique : plus il y a de contrôles, plus il y a d'infractions relevées. Et puis, les contrôles sont plus ciblés, organisés souvent aux abords des lieux festifs, les vendredis et samedis soirs. Mais, du coup, ils deviennent invisibles pour toute une frange de la population et loupent en cela, leur possible effet dissuasif. "Le français lambda a le sentiment qu'il n'y a que très peu de contrôles, assure Jean-Yves Salaün, délégué général de l'association Prévention Routière. Moi, en trente ans de conduite, je n'ai dû souffler que deux fois. La première à 20 ans, en sortant de discothèque et la deuxième fois, plus récemment, parce que je me rendais justement à une opération de prévention un samedi soir !" L'Automobile Club Association a fait le calcul et soulignait déjà, lors de son enquête sur les contrôles d'alcoolémie parue en juin dernier, cette faible probabilité d'être contrôlé : "tous les 62 800 km, soit une fois tous les cinq ans pour un conducteur parcourant une moyenne de 13 000 km par an." Un quart des personnes interrogées (6 566 adhérents de l'ACA et lecteurs de l'Argus) n'a jamais passé de contrôle préventif et même 54 % estiment "très peu probable" ou "peu probable" d'être contrôlé. Surtout, la moitié (49 %) reconnaît avoir déjà conduit sous l'emprise de l'alcool...

TOUJOURS PLUS D'AMENDES ET TROP PEU D'ÉTHYLOTESTS ANTIDÉMARRAGE

Les condamnations ont elles aussi augmenté (+ 29 % entre 2000 et 2011, chiffres OFDT), à tel point qu'aujourd'hui, un quart des affaires traitées par les tribunaux sont des infractions routières liées à l'alcool. "La conduite en état alcoolique représente aujourd'hui une condamnation sur cinq", précise le document. Ivana Obradovic, attachée au Pôle évaluation des politiques publiques de l'OFDT, et auteure du rapport, ajoute : "Une des évolutions les plus nettes en matière de répression de l'alcool au volant concerne la nature des peines prononcées. La part des amendes dans les condamnations judiciaires a doublé en dix ans. Parallèlement, la proportion des peines de prison avec sursis a diminué (...), deux condamnations sur dix prennent la forme d'une peine de substitution." Il s'agit, dans la plupart des cas, d'un travail d'intérêt général. Pourtant, depuis 2011 et la loi Loppsi 2, le juge peut recourir à l'éthylotest antidémarrage (EAD) en guise de peine de substitution ou de peine complémentaire (au-delà de 0,8 g/l). Il s'agit d'un instrument mesurant l'alcool dans l'air expiré, couplé au système de démarrage du véhicule. À partir de septembre 2015, tous les véhicules de

transport en commun devront être équipés. En France, la récidive en matière d'alcool compte pour 16 % des condamnations pour conduite en état d'ivresse (chiffres OFDT). "L'EAD est pertinent parce qu'il permet de faire reculer le taux de récidive. Il est à la fois répressif et préventif", résume Jean-Yves Salaün. Dès 2004, l'association a mené en Haute-Savoie une expérimentation auprès d'une centaine de conducteurs volontaires, en alternative aux poursuites judiciaires. Le système est en vigueur depuis les années 80 et largement utilisé aux États-Unis, Canada, en Suède ou encore en Australie. "Seulement, il n'y a aujourd'hui en France que 16 centres qui soient agréés pour installer les EAD. Du coup, les tribunaux ne prononcent pas les peines. Et comme il n'y a pas de peine, les centres ne se positionnent pas sur ce créneau... C'est le serpent qui se mord la queue." Fin novembre, le Conseil National de la Sécurité Routière (CNRS) s'est déclaré favorable à ce que les EAD soient "envisagés de manière systématique" pour les conducteurs condamnés. Jean-Yves Salaün milite en plus pour un "suivi régulier des données" : "afin de s'assurer qu'il n'y a pas eu de tentative de contournement et pour analyser le comportement de l'automobiliste, en regardant le nombre de fois où le démarrage a été empêché, autorisé... Tant que l'EAD est installé, les conducteurs ne boivent pas, mais une fois enlevé ? Tout dépend du suivi dont aura bénéficié le conducteur. Car la majorité des personnes condamnées ont une addiction qui nécessite une prise en charge médicale".

L'ALCOOL : UN PROBLÈME DE SANTÉ D'ABORD ?

La Suède "a engagé un travail de redéfinition de la politique de sécurité routière en en faisant un enjeu de santé publique prioritaire", souligne Ivana Obradovic (OFDT). Et en Suède, on meurt deux fois moins qu'en France sur les routes. Car si l'alcool est un problème de sécurité routière, il est d'abord un problème de santé, selon la juriste Anne Kletzen, chercheuse au CNRS sur les politiques de sécurité routière : "La plupart des personnes qui boivent, qui ont besoin de soins, sont dans le déni." L'alcool est devenu un problème public dans les années 70 seulement, les médecins n'ayant pas réussi à l'imposer ce sont les ingénieurs des ponts et chaussées qui s'en sont emparés. En cause selon elle, "l'attachement des Français aux libertés individuelles" et "la puissance des alcooliers". Et le fait que l'alcool "touche toutes les classes sociales sans distinction conditionne sans nul doute la manière dont on intervient pour régler le problème", poursuit Anne Kletzen. Elle plaide pour "un système lisible qui soit clair et cohérent pour tous. Les recherches montrent que la répression peut être efficace dès l'instant que l'on est sûr d'avoir une sanction. Pour la vitesse, c'est invariable, mathématique. Pour l'alcool, c'est flou. Le juge applique le principe de l'individualisation des sanctions, tenant compte du profil du conducteur, des circonstances...". Les cafouillages autour de l'obligation de posséder un éthylotest pour chaque conducteur, sous peine d'une amende 11 euros, a encore entretenu le flou. Décidée par le gouvernement Fillon en 2011, sa mise en place avait été reportée en raison d'une polémique sur la fiabilité des dispositifs. Puis il y eut une flambée des prix et une pénurie. Finalement, en mars 2013, la verbalisation pour absence d'éthylotest est abandonnée.

RESPONSABILISER ET CONDAMNER L'ENTOURAGE ?

Reste la prévention. Mais sur ce plan, il est difficile d'évaluer l'impact concret des campagnes. Si les premiers slogans étaient directement dirigés vers le conducteur ("Boire ou conduire, il faut choisir"), aujourd'hui le message s'adresse à tous, la responsabilité est collective, partagée. Il y a eu "Sam", "celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas". Personnage positif, "capitaine de soirée" qui, désigné en début de soirée, s'abstiendra de boire pour ramener tous ses amis. Critiqué par le corps médical, le système banaliserait la consommation d'alcool pour les passagers qui, du coup, n'hésiteraient plus à augmenter la dose. À l'occasion des fêtes de fin d'année, la sécurité routière, a lancé une campagne inédite pour que l'entourage "passe à l'action" : confisquer les clefs du conducteur ivre, le retenir physiquement, "agir à sa place". Car le dissuader verbalement, lui demander de téléphoner une fois rentré, ne suffisent pas. Les établissements de nuit ont eux aussi été responsabilisés, depuis 2011, les éthylotests y sont obligatoires, gratuitement mis à la disposition de la clientèle ou payants. Jean-Yves

Salaün de la Prévention Routière, attend avec impatience les recommandations du CNSR en matière de lutte contre l'alcool au volant, qui seront dévoilées suite à la prochaine session plénière prévue en mai, auquel il siège. Mais "encore faudra-t-il qu'il y ait une volonté politique de les appliquer et que la justice en ait les moyens".

Avis d'expert

Trois questions à Roger Braun, Directeur Général de l'ACA et membre du Comité d'Experts du CNSR.

1. POURQUOI LES CONDUCTEURS NE RESPECTENT-ILS PAS LA LOI QUANT À L'ALCOOL ?

Aujourd'hui la société est insuffisamment mobilisée sur cette question. Gérant de discothèque, restaurateur ou simple particulier, il faut savoir refuser à quelqu'un de prendre le volant. De plus certains conducteurs doivent ressentir le risque d'être contrôlés pour respecter la réglementation. Or, en dehors de la sortie des discothèques le samedi soir, les chances de devoir souffler sont faibles.

2. L'ÉTHYLOTEST ANTI-DÉMARRAGE : UNE BONNE IDÉE ?

Oui, il s'agit d'une mesure intéressante, d'abord pour éviter la récurrence, peut-être un jour lorsque, la technique aura évolué, à généraliser. Les automobilistes ont appris à boucler leur ceinture avant de démarrer, peut-être demain le geste de souffler en prenant le volant sera-t-il devenu naturel.

3. ET LES STUPÉFIANTS, LE CANNABIS, ON N'EN PARLE PAS ?

C'est un facteur d'accident important surtout s'il est associé à l'alcool. Altération des réflexes, diminution de vigilance, perte de contrôle de soi : les ingrédients sont réunis pour un cocktail mortel. Le sujet est sérieux, mais les modalités de dépistage doivent encore s'améliorer pour permettre d'intensifier les contrôles.