



Alcool au volant. (11/03/23)

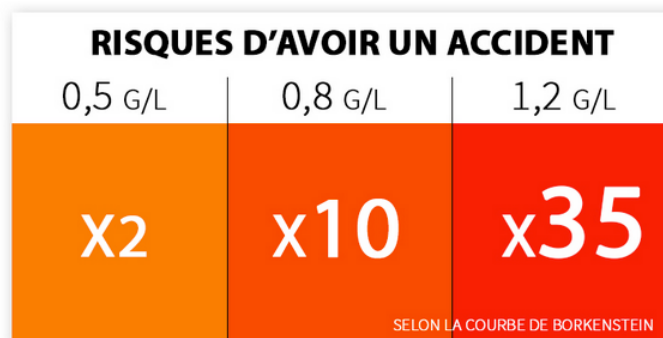
> Le contexte

Consommation d'alcool

Le 14 janvier 2020, Santé publique France a publié de nouveaux chiffres sur la consommation d'alcool en France qui confirment que la France se situe toujours à un très haut niveau de consommation dans le monde (11,7 litres d'alcool par an et par habitant) En 2020, 23,7% de la population âgée de 18 à 75 ans dépassaient les repères de consommation d'alcool. Ces consommations à risque étaient davantage le fait des hommes (33,5% d'entre eux) que des femmes (14,9%).

Une étude de santé publique France de 2017 a démontré que la relation avec l'âge était particulièrement marquée : les plus jeunes étaient plus nombreux à consommer plus de 2 verres un jour de consommation, tandis que les plus âgés observaient moins fréquemment des jours d'abstinence dans la semaine.

Niveaux de risque



Nombre d'accidents impliquant la consommation d'alcool

En 2021, 652 personnes ont été tuées dans un accident avec alcool. Elles représentent 29 % des personnes tuées dans les accidents avec alcool connu, une part relativement stable depuis 2010. En extrapolant ce pourcentage sur l'ensemble des accidents, il est estimé que 840 personnes ont été tuées en 2021 dans un accident avec alcool contre 1052 en 2019.

Pour près d'un tiers de 18-24 ans, l'alcool est associé aux stupéfiants. Cette part (alcool + stupéfiant) varie en fonction de l'âge : la part passe de 30 % pour les 18-24 ans, à 25% pour les 35-44 ans, à 17% pour les 45-54 ans et à 12 % pour les 55-64 ans.

Les 2/3 des accidents mortels liés à l'alcool se produisent avec des conducteurs dont l'alcoolémie dépasse 1,5 g/l.

Contrôle/sanction

En 2021, 7 millions de dépistages d'alcoolémie ont été réalisés et 97 % de ces contrôles sont préventifs (à l'initiative des forces de l'ordre) ou lors d'infractions, 3 % sont positifs.

Même si le chiffre paraît important, cette pression de contrôle reste faible comme l'indique le nombre moyen de contrôles par jour et par département : 185 contrôle/jour et département. d'où l'importance des ciblage (lieu, horaire, population à risque...).

77 166 contrôles ont été réalisés lors d'accidents corporels (y compris mortels), 8,5 % des usagers testés ont une alcoolémie supérieure au taux légal, en hausse régulière depuis 2016. 115 532 dépistages ont eu lieu lors d'accidents matériels. Ils sont positifs dans 10 % des cas.

> Point de vue

Point de vue sur les mesures proposées par le dernier CISR

Mesure 11 DU CISR du 09 janvier 2018

- « Lutter contre la conduite sous l'emprise de l'alcool.
- Inciter les usagers de la route à l'auto-évaluation de leur taux d'alcool.
- Favoriser l'usage de l'Éthylotests Anti-Démarrage (EAD). »

La diminution du nombre de tués liés à l'alcool est proche de la réduction de l'ensemble des tués sur la route consécutive à la mise en place des radars et à la baisse des vitesses pratiquées. On constate donc que les baisses de vitesse font diminuer tous les types d'accidents dans lesquels d'autres facteurs sont en jeu, et pour lesquels rien n'a été fait spécifiquement : alcool, arbres, par exemple, ce qui montre que la vitesse est une cause omniprésente d'accidents. Quand un usager alcoolisé fait une sortie de route il risque moins la mort depuis la réduction très importante des vitesses de circulation à partir de 2003.

L'auto-évaluation de l'alcoolémie, ne présente aucun intérêt. Les personnes qui conduisent sous l'influence de l'alcool ont des alcoolémies enlevées et ils savent parfaitement qu'ils ne devraient pas conduire. Par ailleurs, il a été démontré que la fiabilité des éthylotests était très approximative notamment lorsqu'ils étaient stockés à bord des véhicules (sensibilité aux variations thermiques). Le lobby des fabricants d'éthylotests auto administrés reste pourtant très actif. Par contre, depuis 2011, nous attendons toujours la généralisation de la mise en place des éthylotests dans les décisions de justice et la mise en place de l'usage d'un éthylotest-antidémarrage comme condition autorisant la conduite après des infractions alcool.

Par ailleurs, la Ligue est indignée par les politiques commerciales agressives des industriels de l'alcool qui n'hésitent pas à infiltrer les instances de la sécurité routière. Ainsi la société Heineken est partenaire de la Prévention routière depuis 2020 !

Mesure 12 DU CISR du 09 janvier 2018

- « Permettre aux forces de l'ordre, à leur demande, de suspendre temporairement la localisation de leur contrôle d'alcoolémie et de stupéfiants. »

En 2011 le lobby des avertisseurs de radars et le ministère de l'Intérieur ont signé un protocole permettant de travestir les « coyotes » en avertisseurs de danger et ainsi de réduire l'efficacité de tous les contrôles de police et de gendarmerie, comme des radars automatiques. Cette mesure a pour objet de limiter les méfaits de cette connivence. Les gendarmes et les policiers doivent pouvoir assurer le blocage de tous les avertissements de leur présence, notamment pour des contrôles de vitesse. Ce n'est pas encore gagné !

> Les orientations de la Ligue

Orientations LCVR n°5 de 2022

5. Améliorer la lutte contre l'alcool au volant ou la conduite après usage de stupéfiants

- *Agir pour le renforcement des pouvoirs des policiers municipaux en matière de dépistage des conducteurs. (cf. Pondération 120 p10)*
- *Faire financer le coût de cette lutte par le produit des amendes.*
- *Inciter l'augmentation du nombre de dépistages.*
- *Rendre obligatoire l'installation des EAD pour les véhicules-écoles.*

Nouvelles pistes d'orientation pour 2023 :

- *Instituer juridiquement l'Homicide routier qui vise à durcir les peines en cas d'homicide involontaire impliquant une consommation délictuelle d'alcool (deux projets de lois en cours et un débat va être engagé au sein de la LCVR pour préciser la position à soutenir sur cette évolution du droit)*