

## **FAUT-IL ABAISSER, ENCORE, LE TAUX D'ALCOOL AUTORISÉ SUR LA ROUTE ?**

**Réunion du mercredi 23 décembre 2009 à 9 heures**  
**avec Roland COURTEAU et Philippe MARTIN** Co-Présidents de l' ANEV  
(Association Nationale des Elus de la Vigne et du Vin)  
au Cabinet de **Dominique BUSSEREAU** Secrétaire d'Etat chargé des Transports

Il existe des inquiétudes sur une éventuelle baisse du taux d'alcoolémie de 0,5g/l actuellement, à 0,2g/l. Un Comité Interministériel de la Sécurité routière doit se réunir le 11 janvier prochain. **Roland COURTEAU et Philippe MARTIN co-présidents de l'ANEV (Association Nationale des Elus de la Vigne et du Vin) se sont rendus, au Ministère des Transports, pour faire d'autres propositions et expliquer leur position.**

### **HISTORIQUE, REGLEMENTATION**

Le risque de l'alcool au volant est pris en compte depuis un demi-siècle. En 1970, le seuil limite de 0,8 gramme d'alcool par litre de sang est adopté. Il est abaissé à 0,5 g/l en 1995. A partir de 2004, les conducteurs de transport en commun sont soumis au taux de 0,2g/l. La Commission Européenne préconise un taux d'alcoolémie au volant inférieur ou égal à 0,5 g/l pour tous les usagers et 0,2 pour certaines catégories.

En mars 2004, le comité d'experts de la Sécurité Routière rend un rapport sur la question « Faut-il abaisser le taux d'alcool autorisé sur la route ? ». Il n'approuve pas cette proposition et préconise plutôt de porter **les efforts sur l'amélioration des contrôles et le suivi administratif, judiciaire et médical des usagers présentant un taux d'alcoolémie élevé.**

En juin 2007, le Comité d'experts confirme :

*Dans ce contexte, l'abaissement du taux d'alcoolémie légal qui est souvent préconisé, n'apparaît pas être la bonne solution aujourd'hui : c'est **une mesure facile à décider mais difficile à appliquer, d'efficacité limitée et surtout qui n'apporte pas de réponse au problème principal du traitement des alcoolémies élevées.** La priorité est le renforcement du dispositif actuel pour aboutir à un meilleur respect de la réglementation ».*

Malgré ces **avis des experts défavorables à une baisse**, certains tentent de relancer le débat. Le Gouvernement, s'en est tenu jusque là, à l'avis du Comité d'experts : **pas de nouvelle baisse mais une application ferme du taux actuel. Que décidera le Comité Interministériel de la Sécurité Routière le 11 janvier ?**

Selon « Vins et Société », la Sécurité Routière lance des campagnes de communication. Mais il faut travailler sur le comportement, afin de responsabiliser les citoyens. **D'ailleurs, « Vins et Société » sont partenaires dans cette campagne en finançant des éthylotests.**

### **CHIFFRES, ACCIDENTOLOGIE<sup>1</sup>**

Selon le dernier bilan de la Sécurité Routière, les accidents avec un taux d'alcoolémie positif représentent en 2006 11,1 % des accidents corporels et 28,4 % des accidents mortels. L'alcool est devenu le premier facteur présent dans les accidents, juste devant la vitesse.

<sup>1</sup> Références : Rapport du Comité des experts de la sécurité routière de juin 2007

Roland COURTEAU a rappelé, au Cabinet du Ministre, quelques chiffres : « *En France, 1 à 3 % des conducteurs ont une alcoolémie supérieure au taux légal et 97% des conducteurs sont en-dessous de 0,5. En revanche, la part des conducteurs ayant une alcoolémie illégale dans les accidents mortels est de 16 à 17%. Il s'agit donc d'un facteur de risque important. Mais comment cibler ce faible pourcentage de contrevenants sans renforcer les contraintes pour tous les autres ? Le problème concerne les 3 % et pas les 97%* ».

Les **alcoolémies impliquées dans les accidents de la route sont très élevées** : en moyenne 1,8 g/l. Il s'agit souvent de comportements d'alcoolisations excessives et régulières et non de petits débordements. C'est donc bien les **alcoolémies élevées** qu'il faut viser dans la prévention. « *Ce sont bien ces gens là qu'il faut cibler et non les 97 % qui sont raisonnables* » a insisté le Sénateur.

**AUTRE REMARQUE :**

**Ce n'est pas le niveau du taux légal d'alcoolémie qui conditionne le nombre d'accidents mortels.** Ainsi, deux pays dans lesquels le taux est différent (0,2 en Suède et 0,8 au Royaume-Uni) sont comparables en termes de résultats : peu d'accidents mortels liés à l'alcool. La raison en est, **sans doute, une culture du respect de la réglementation** plus importante qu'en France.

### **COMMENTAIRES, PROPOSITIONS**

**Plutôt que de baisser** encore le taux, mieux vaut suivre les recommandations des experts :

#### **Renforcer l'efficacité des contrôles préventifs en les ciblant mieux.**

C'est aussi, l'application de la loi par la multiplication des contrôles qui peut modifier les comportements à risques. La certitude d'être contrôlé dissuade beaucoup : perte de 3 points entre 0,5 et 0,8g/l et 6 points si le taux d'alcoolémie est supérieur à 0,8g/l. S'il y a une stagnation aujourd'hui de la baisse des accidents, c'est sans doute qu'il faut **cibler les contrôles afin de mieux toucher les fortes alcoolémies.**

**Il faut donc, concentrer les actions sur les 3%** des conducteurs qui ont une alcoolémie supérieure au taux légal.

✚ **Responsabiliser les usagers** et leur proposer des outils pour évaluer leur taux d'alcoolémie au volant s'ils ont consommé de l'alcool. Le conducteur choisit sa vitesse en toute connaissance de cause puisqu'il peut lire sa vitesse sur le tableau de bord. De même pour l'alcool, il doit avoir les moyens de connaître précisément son taux d'alcoolémie.

✚ **Examiner et analyser l'ensemble des facteurs** de diminution des accidents tels que la lutte contre l'agressivité au volant ou contre l'usage de stupéfiants. Il faut aussi examiner les conséquences de certains médicaments, la fatigue naturelle, les défauts d'infrastructure routière, les perturbations climatiques, les troubles mentaux, le stress.

✚ **Disposer de sources d'études plus précises**, de meilleures connaissances épidémiologiques, notamment concernant les autres facteurs d'influence de la conduite.

✚ **Bref il faut proposer une approche différente** du problème de l'alcoolémie au volant : Il faut d'abord renforcer les contrôles préventifs pour dissuader les conducteurs d'outrepasser la règle. Il faut aussi concentrer les actions sur les 3 % d'automobilistes qui dépassent le taux,

quite à être très sévère avec eux tout en ciblant particulièrement les récidivistes. Enfin, il faudrait responsabiliser les usagers de la route, notamment en proposant un outil pour auto-évaluer son alcoolémie.

A noter, que selon, Roland COURTEAU, il existe un système qui impose aux conducteurs de souffler dans un éthylotest avant de démarrer son véhicule. Si son taux est supérieur au taux légal, le véhicule ne démarre pas. Ce système équipe déjà, certain moyens de transports en commun. Les bus transportant des enfants devront d'ailleurs, être équipés, en 2010, et l'ensemble du parc des autobus devra en être pourvu d'ici septembre 2015.

Problème ? Le dispositif a un coût élevé : 1 500€ l'appareil. Si l'investissement ne représente que 1% pour un bus, il en est autrement pour de petits véhicules.

Question ? Faut-il s'engager, plus fortement, dans cette voie ?