

Note sur l'abaissement à 0,20g/l du seuil d'alcoolémie des conducteurs

Claude Got – mai 2015

Dans le domaine de la sécurité routière, la méthode permettant de différencier une mesure de pure propagande d'une mesure qui sera efficace doit commencer par l'analyse des effets observés dans d'autres pays comparables, quand des mesures de même nature ont été mises en œuvre.

Le risque lié à la conduite sous l'influence de l'alcool est quantifié depuis une cinquantaine d'année. Les pays industrialisés ont fixé des limites légales pour l'alcoolémie, avec des valeurs variant de zéro à 0,80 g/l. Le seuil est parfois abaissé à 0,20 g/l pour les conducteurs novices.

Les proportions d'alcoolémies dépassant le seuil légal dans les accidents sont documentées avec des niveaux de qualité très variables. La France a mis en place le dispositif le plus performant. La documentation de l'alcoolémie est obligatoire dans tous les accidents corporels et la proportion d'accidents avec au moins un conducteur dont l'alcoolémie dépassait le seuil légal est publiée chaque année. Le nombre d'accidents dans lesquels l'alcoolémie demeure inconnue est également publié, ce qui est indispensable pour produire des résultats valides. L'Union Européenne a été incapable d'exiger une méthodologie commune à tous les pays de l'Union, il est donc difficile actuellement de comparer les résultats publiés.

La seconde carence concerne l'efficacité sur le long terme des modifications de la réglementation ou de son application. La consommation d'alcool associée à la conduite est difficile à modifier pour deux raisons :

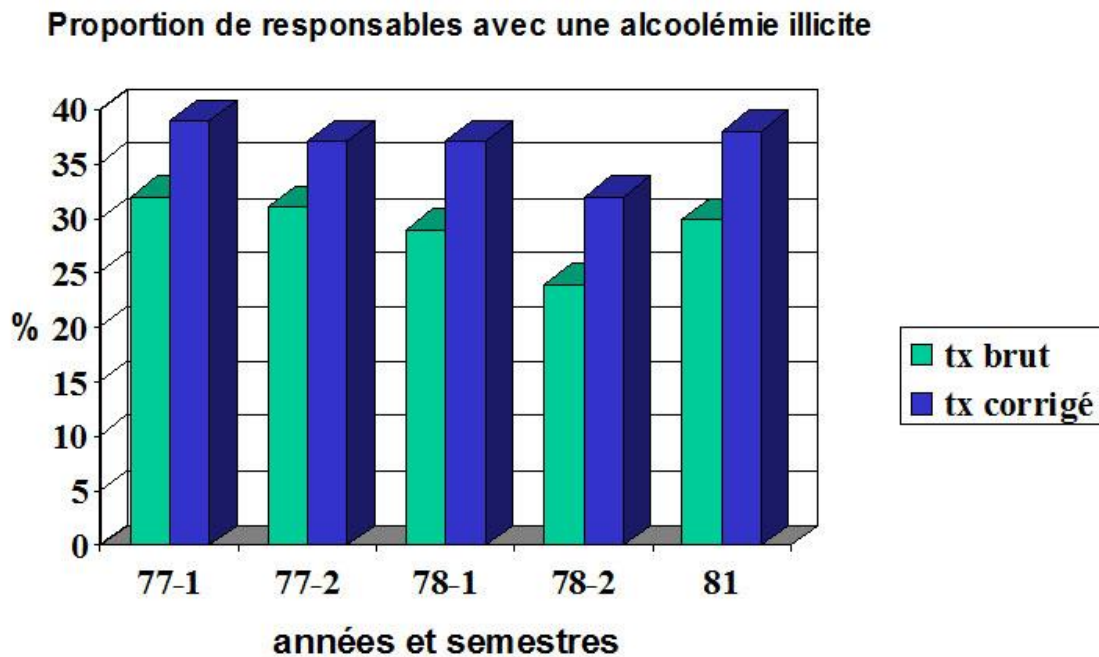
- Il s'agit d'une consommation possédant des caractéristiques culturelles anciennes, constamment valorisée dans les pays producteurs.
- Le contrôle de l'alcoolémie sur les routes demeure une pratique difficile, impliquant l'arrêt du véhicule et l'intervention de gendarmes ou de policiers. Un usager peut passer devant un radar automatique plusieurs fois dans une journée alors que son alcoolémie sera contrôlée en moyenne une fois tous les cinq ans. Le rapport entre les deux probabilités est inférieur à un pour mille.

La faible probabilité du contrôle est perçue empiriquement par l'usager. Elle explique le caractère habituellement temporaire des effets d'une modification de la réglementation.

Les résultats de la création des contrôles aléatoires de l'alcoolémie en France en 1978

La loi a été applicable à partir du début du mois de juillet 1978. La réduction de la proportion de responsables d'un accident mortel a été importante au cours du second semestre. Elle était revenue à son niveau antérieur en 1981 avec une méthode de dénombrement identique portant sur la totalité des accidents mortels recensés dans les BAAC. Deux taux étaient produits, l'un utilisant la totalité des accidents avec alcoolémie connue, l'autre corrigeant ce taux pour tenir compte du fait que les usagers dont l'état d'imprégnation alcoolique n'avait pas été contrôlée n'étaient pas comparables à ceux dont l'alcoolémie était connue. L'absence de prise de sang avait le plus souvent un lien avec la gravité de l'accident, les médecins requis étant insuffisamment formés ou motivés à

pratiquer des prise de sang sur les cadavres, notamment dans les accidents avec un seul impliqué ne posant pas de problème de responsabilité. La correction utilisée appliquait aux usagers à l'alcoolisation inconnue la proportion d'alcoolémies dépassant le seuil légal des usagers qui n'avaient pas pu souffler dans l'éthylotest et donc l'état d'imprégnation alcoolique était obtenu par la seule prise de sang. La réduction de l'accidentalité mortelle avec alcoolémie dépassant le seuil légal au cours du second semestre 1978 par rapport au premier semestre a été respectivement de 15 et 18% avec ces deux méthodes. Le taux d'accidentalité avec alcool avait retrouvé les valeurs de 1977 en 1981.



Les résultats utilisés pour produire le graphique ci-dessus ont été publiés dans les bulletins d'information du Haut Comité d'étude de d'information sur l'alcoolisme

C. GOT

Etude de l'alcoolémie dans les accidents mortels de la circulation (ensemble de la France : réseau surveillé par la Gendarmerie). Premier semestre 1977.

Bulletin d'information du Haut Comité d'étude et d'information sur l'alcoolisme. 1977, n°131, 39-47.

C. GOT

Alcool et accidents (Etude de l'alcoolémie dans les accidents mortels de la circulation) ; second semestre 1977 et 1978.

Bulletin d'information du Haut Comité d'étude de d'information sur l'alcoolisme. 1982, n°149-150, 27-44.

C. GOT, G. FAVERJON, C. THOMAS

Alcool et accidents mortels de la circulation (Etude de l'alcoolisme dans les accidents mortels de la circulation) pour l'année 1981.

Bulletin d'information du Haut Comité d'étude et d'information sur l'alcoolisme. 1984, Nouvelle série n°1, 38-60.

L'expérience de la Suède et de la Norvège

Ces pays ont la réputation d'avoir obtenu de bons résultats dans le domaine de la conduite sous l'influence de l'alcool par une législation très sévère. L'analyse des résultats ne confirme pas cette idée reçue. Un chercheur américain de l'université de Denver, Laurence Ross, est venu travailler dans les pays scandinaves pendant plusieurs mois avec le soutien de l'Insurance Institute for Highway Safety. Il a publié ses résultats dans le Journal of legal studies (volume 4, numéro 2, juin 1975. Son analyse reprend l'évolution de la législation et de l'accidentalité depuis la fixation du premier taux légal d'alcoolémie en Suède (1941 - emprisonnement au-delà de 1,5 g/l et contravention au-delà de 0,8 g/l!). Le taux contraventionnel a été abaissé en 1957 à 0,5 g/l). La conclusion de ce travail, publié sous le titre « The scandinavian myth : the effectiveness of drinking and driving legislation in Sweden and Norway” est une absence de preuve statistique de l'efficacité des lois sanctionnant la conduite sous l'influence de l'alcool : (there is no adequate proof for the proposition that the Scandinavian per se laws deter people for drinking and driving). Cette conclusion confirmait celle de William Haddon publiées en 1970).

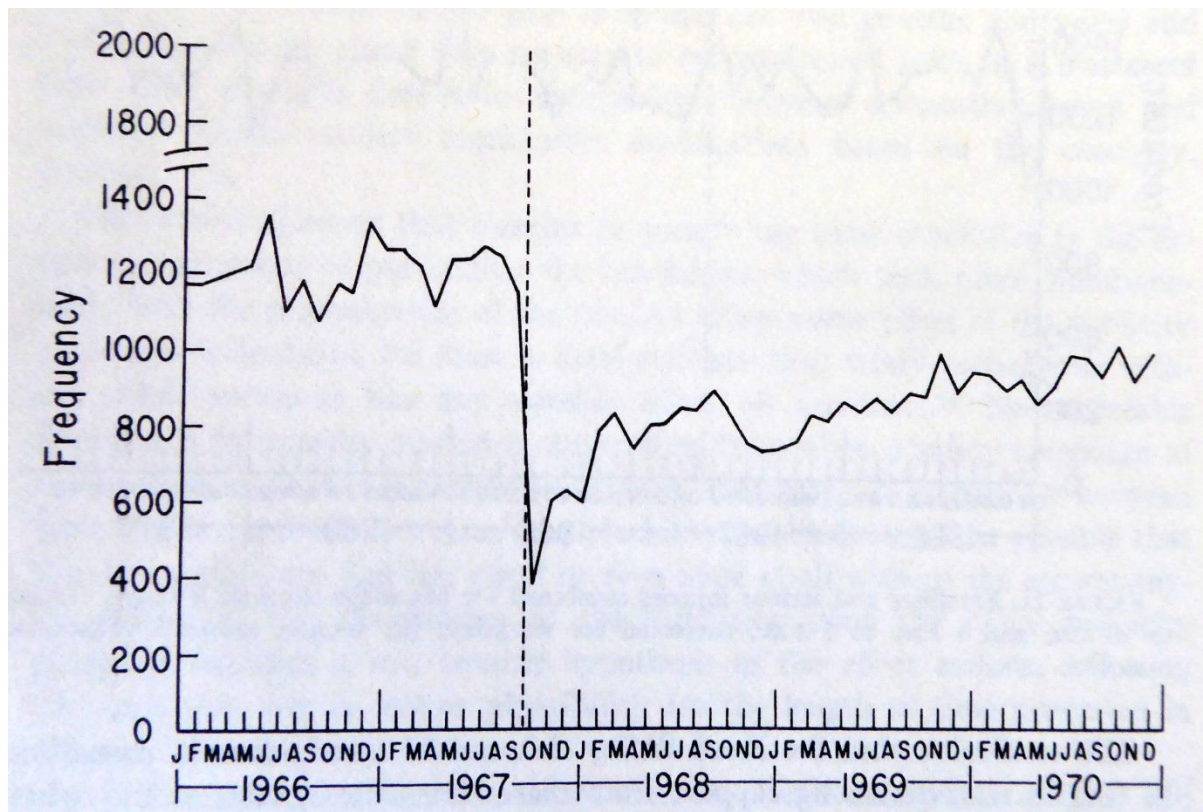
L'expérience anglaise du Road Safety act (1967)

Laurence Ross avait également étudié les effets du Road Safety Act de 1967 qui créait un ensemble de dispositions légales destinées à réduire l'accidentalité. Cette réduction a été obtenue, mais la difficulté de l'attribuer à la création d'un seuil légal d'alcoolémie a été mise en évidence par Laurence Ross qui a constaté la difficulté de distinguer les effets des nombreux facteurs associés à la fixation du taux légal (The deterrent effect of the road safety act depends on overcoming organizational problems rather than on changing the formal rules, as currently suggested by many authorities in Britain).

Un des intérêts de son étude concerne l'effet favorable immédiat sur la conduite sous l'influence de l'alcool en fin de semaine, et la régression de cet effet au cours des années suivantes.

Le graphique suivant représente l'évolution du nombre de tués et de blessés graves les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche (de 22 heures à 4 heures du matin). Un autre graphique établi pour des tranches horaires et des jours allant du lundi au vendredi 17 heures mettait en évidence la stabilité de l'accidentalité pour la même période 1966-1970. Il y a eu un effet du Road Safety act sur l'alcoolisation en conduisant lors des fins de semaine, mais la réduction de cet effet est évidente au cours des années suivantes (graphique publié dans « Law, science and accidents : the British Road Safety Act of 1967. Journal of legal studies, vol 2, N°1, janvier 1973, page 33)

Cette évolution est comparable à celle que nous avons observée en France lors de l'adoption de la loi permettant les contrôles aléatoires de l'alcoolémie.



Les résultats observés en Allemagne après la fixation d'un taux légal d'alcoolémie à 0,2 g/l pour les conducteurs novices (moins de 2 ans de conduite) et ceux âgés de moins de 21 ans.

La loi a été appliquée le 1^{er} août 2007. Au cours de l'année qui a suivi (1^{er} août 2007 – 1^{er} août 2008) la proportion d'usagers novices accidentés dont l'alcoolémie était égale ou supérieure à 0,3 g/l s'est réduite de 15% et celle des usagers accidentés de moins de 21 ans s'est réduite de 17%, alors que la réduction n'était que de 2,5% pour les usagers de plus de 21 ans.

Une des présentations des résultats de cette étude indique (Claudia Evers - 24 avril 2015) que la recherche sur les effets à long terme est en cours.

La conclusion que l'on peut retenir de cette étude est qu'un résultat indiscutable a été obtenu dans l'année qui a suivi l'abaissement à 0,2 g/l du seuil d'alcoolémie des conducteurs novices et des jeunes conducteurs. Nous sommes en 2015 et la période d'observation de l'accidentalité en Allemagne après la modification de la loi s'est achevée en août 2008, il y a près de 7 ans. Il était donc possible pour les responsables allemands de la sécurité routière

de publier l'évolution de l'alcoolisation des conducteurs novices ou âgés de moins de 21 ans pour la période allant de 2009 à 2013.

Le fait qu'une mesure législative nouvelle dans le domaine de la conduite sous l'influence de l'alcool soit adoptée avec une forte publicité provoque un abaissement significatif de la conduite sous l'influence de l'alcool est une notion reconnue. La difficulté est d'obtenir le maintien de ce comportement respectueux de la loi dans les années suivantes, quand les usagers ont perçu empiriquement le niveau de risque d'être contrôlé.

Il serait intellectuellement malhonnête d'utiliser les effets à court terme de cette modification de la loi, sans publier ses effets sur le moyen terme. L'Allemagne s'est fait une spécialité de l'absence de publication des résultats contrariants les responsables des politiques de sécurité routière (la non publication de l'accidentalité sur les différentes catégories de voies autoroutières en fonction du trafic et des vitesses de circulation, en est un bon exemple). Il faut exiger l'actualisation des résultats obtenus entre août 2007 et août 2008 concernant l'alcoolémie des conducteurs novices ou âgés de moins de 21 ans.