

**CONFERENCE PORTANT SUR L'ALCOOL AU VOLANT
A LA CHAMBRE DE COMMERCE EN DATE DU 30 MAI 2006**

Ministère des Transports

I.	Introduction	2
II.	Programme d'Action Européen pour la sécurité routière	2
III.	Les initiatives de la Commission européenne en matière de sécurité routière	3
IV.	Les initiatives d'autres Etats membres en matière de sécurité routière	4
V.	Le Parlement européen et la sécurité routière	4
VI.	Les chiffres quant à l'alcool au volant au Luxembourg	5
	a) <i>Des faits et des chiffres</i>	<i>5</i>
	b) <i>L'alcool et le permis à points</i>	<i>6</i>
	c) <i>Qu'est ce que prévoit la législation actuelle au Luxembourg ?.....</i>	<i>7</i>
VII.	Le Gouvernement luxembourgeois en matière de sécurité routière.....	7
	a) <i>Mesures de prévention.....</i>	<i>7</i>
	b) <i>Campagnes de sensibilisation.....</i>	<i>8</i>
	Kuck & Klick	8
	Mobilité et Sécurité sur la Route (MSR)	8
	« Roule Raoul »	9
VIII.	Les risques de l'alcool au volant.....	9
IX.	Le calcul des taux d'alcoolémie.....	9

I. Introduction

De tous les modes de transports, le transport par route est de très loin le plus dangereux et le plus coûteux. Chaque année, le nombre total de tués sur les routes luxembourgeoises correspond pratiquement au crash d'un avion moyen-courrier. Les victimes de la route, morts ou blessés, entraînent un gâchis, des drames familiaux et des malheurs humains inadmissibles.

Dans l'Union européenne, les accidents de la route ont fait 43.000 morts en 2004 et leur coût total avoisine 200 milliards d'euros, soit 2% du PNB de l'Union européenne. Afin de lutter contre ce fléau pratiquement indissociable à notre société, l'Union européenne s'est dotée en 2001 d'un objectif ambitieux de réduction du nombre des tués d'ici à 2010.

Force est de constater qu'au Luxembourg les efforts du Ministère des Transports ainsi que des autres instances administratives à atteindre cet objectif ont permis de ramener le nombre des tués de la route au niveau du début des années 50.

Jusqu'à présent des efforts immenses ont été fédérés afin d'atteindre l'objectif de réduire de moitié les morts sur la route à l'horizon 2010 et d'initier d'autres mesures tangibles. Au cours des derniers cinq ans, le Luxembourg a réussi de diminuer les accidents mortels de 40,3 %, c'est-à-dire que le nombre des personnes qui ont perdu leur vie dans des accidents a chuté de 31 unités de 77 en 2000 à 46 en 2005.¹ Ces chiffres sont les moins élevés depuis 1950 !

Cette prise de conscience est générée entre autres par les nombreuses campagnes de sensibilisation et d'information, par le signal politique posé par le programme gouvernemental et notamment par l'introduction du permis à points qui commence à ressortir ses premiers effets. Ce sont les facteurs décisifs qui ont admis ce changement de mentalité.

II. Programme d'Action Européen pour la sécurité routière

Le Programme d'Action Européen pour la sécurité routière adopté en 2003 reprend l'objectif du Livre blanc notamment de réduire de moitié le nombre de tués sur la route à l'horizon 2010. Au-delà de cet objectif, le message était clair : introduire le principe de la « responsabilité partagée ».

Le bilan (février 2006) à mi-parcours du Programme d'Action Européen peut se résumer comme suit :

En 2001, les accidents de la route ont provoqué la mort de plus de 50.000 personnes et plus de 1,7 million de blessés dans l'Union européenne. La tranche d'âge la plus touchée est celle des 14-25 ans, pour laquelle les accidents de la route représentent la première cause de décès. Une personne sur trois sera blessée au cours de sa vie dans un accident.

¹ Les statistiques quant aux causes présumées des accidents mortels montrent que la vitesse vient en 2005 largement en tête des facteurs générateurs. En 2005, 19 des 41 accidents mortels doivent être attribués à une vitesse excessive ou une vitesse non-adaptée. A côté de l'alcool au volant, il y a lieu de signaler que l'inattention et la fatigue sont à l'origine de presque 15 % des accidents mortels. Dans 4 accidents mortels la priorité n'a pas été respectée. Les fautes de dépassement (3), un malaise préalable du conducteur (2) et trois conducteurs roulant en contresens (3) sur l'autoroute ont été d'autres causes d'accidents mortels en 2005.

L'objectif commun, proposé en 2001 était de ne pas dépasser 25.000 tués par an à l'horizon 2010. Mais, en 2005 on a encore recensé quelque 41.600 tués soit une réduction, insuffisante, de 17,5% en 4 ans. Ainsi, au rythme actuel, l'Union pourrait encore compter 32.500 tués en 2010, et non pas 25.000 au maximum comme prévu.

Les principales causes des accidents mortels sont les excès de vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool et la non-utilisation de la ceinture de sécurité. La diminution de ces causes de décès sur les routes permettrait d'atteindre plus de la moitié des 50 % de réduction du nombre d'accidents mortels.

Certes au cours des dix dernières années la sûreté des véhicules a été considérablement renforcée ce qui ne se reflète pas nécessairement dans le nombre des accidents :

- entre 1994 et 2000, le nombre des tués sur les routes n'a diminué en moyenne que de 2% par an, alors que le nombre des accidents a connu une très légère augmentation ; ceci suggère que les améliorations techniques apportées aux véhicules sont la raison principale de cette évolution ;
- entre 2001 et 2005 le nombre de tués sur les routes a diminué en moyenne de 5% par an, alors que le nombre des accidents a diminué en moyenne de 4% par an, et même de 5% par an entre 2003 et 2004.

On note par ailleurs que les jeunes de 18 à 25 ans représentent une classe à risque (21% de tous les tués en 2003 dont quatre cinquièmes sont des hommes), que les piétons (5.400 tués) et les cyclistes (2.000 tués) demeurent particulièrement vulnérables et que les poids lourds sont impliqués dans 6% de tous les accidents (mais dans 16% des accidents mortels),

Lors du prochain Conseil des ministres de transports (9 juin 2006) un point de l'ordre du jour sera consacré à l'adoption des conclusions du dernier Conseil relatives à la sécurité routière. Ces conclusions confirment particulièrement les points qui ont été discutés au Conseil informel à Bregenz. A cet égard, les conclusions disposent entre autres que:

- *“Regulatory measures to bring about the introduction of dedicated daytime running lights on new vehicles should be supported at Community level.*
- *In addition, advanced technologies such as collision avoidance systems, speed limiters for all light vehicles and speed management systems may warrant special attention and further evaluation, together with alcolocks to combat drink driving.”*
- *A joint European awareness-raising campaign fighting accident risks, such as drivers' fatigue or drink driving, could acquire synergetic effects and show higher efficiency.*

III. Les initiatives de la Commission européenne en matière de sécurité routière

La Commission européenne s'est engagée ces dernières années d'intervenir directement en matière de sécurité routière : De ce fait l'intervention communautaire a pris, depuis 2001, plusieurs formes:

- l'adoption du permis de conduire lors du dernier Conseil des ministres (27 mars 2006) ;
- l'adoption de directives techniques sur le respect des temps de repos et sur les tachygraphes numériques ;

- le port de la ceinture de sécurité est désormais obligatoire dans tous les véhicules, y compris à l'arrière ;
- proposition de directive pour équiper tous les véhicules de ceintures de sécurité et rendre obligatoire la certification des poids lourds et bus ;
- la formation des conducteurs (directive 2003/59/CE sur la qualification initiale et la formation continue des conducteurs professionnels) ;
- l'adoption de la Charte européenne de la sécurité routière qui vise à inciter les acteurs de la sécurité routière autres que les administrations nationales, à prendre leurs responsabilités (celle-ci met en œuvre le concept de « responsabilité partagée ») ;
- la directive 2003/97/CE qui prévoit qu'à partir de janvier 2007, tous les poids lourds soient équipés de rétroviseurs ou de systèmes supplémentaires de vision indirecte supprimant l'angle mort.

IV. Les initiatives d'autres Etats membres en matière de sécurité routière

En ce qui concerne la politique suédoise en matière de sécurité routière force est de constater que des résultats extraordinaires ont été atteints quant à la diminution des accidents routiers, surtout des accidents mortels. La Suède a adopté, en 1997, un plan ambitieux « zéro tué et zéro blessé grave dans les accidents de la route » sur l'ensemble de son territoire. Ce programme aborde tous les facteurs où les collectivités locales et les entreprises jouent un rôle prépondérant. Elles sont, par exemple, invitées à introduire des critères de sécurité dans leurs marchés publics pour des véhicules et des services de transport, afin de multiplier l'offre de véhicules sûrs. Des améliorations systématiques du réseau routier sont entreprises pour réduire la gravité des accidents. Des mesures d'incitation sont également prises, en concertation avec les milieux privés, pour diminuer la demande de transport par route et donc l'exposition au risque des usagers. Or on constate qu'en 1998, entre des pays comme la Suède et le Portugal qui ont des chiffres de population comparables, le rapport entre les nombres de personnes tuées dans des accidents de la route est de 1 à 4,5. De même, entre le Royaume-Uni et la France, ce rapport est de 1 à 2,5.

Il y a également lieu de mentionner d'une part les efforts de la présidence autrichienne qui a déclaré la sécurité routière comme une des priorités de leur présidence et d'autre part la conférence de Vérone qui sera organisée cette année-ci pour la quatrième année consécutive en date du 4 novembre.

V. Le Parlement européen et la sécurité routière

Le Parlement européen n'est, quant à lui, pas inactif dans le renforcement de la sécurité routière dans l'Union européenne. Dans ce contexte, il demande, conformément à une recommandation de la Commission du 6 avril 2004, l'élaboration d'un plan de sécurité routière à long terme, définissant des mesures pour parvenir à une « vision zéro » de la sécurité routière.

En outre, le Parlement propose toute une batterie de mesures en vue de rencontrer l'objectif de réduction des morts et de blessés sur les routes parmi lesquelles :

- la promotion des transports publics et l'accès aux infrastructures routières par des véhicules non motorisés ;

- la coordination des politiques nationales de promotion de la sécurité routière fondée sur la collecte et l'analyse des données et des indicateurs de performances ;
- l'harmonisation des statistiques sur les accidents (et leur intégration ultérieure dans une base de données de l'UE) ;
- l'engagement de campagnes de sécurité routière au niveau de l'UE en mettant l'accent sur les causes les plus graves de décès, comme les excès de vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool ou l'oubli de la ceinture de sécurité ;
- la fixation d'un taux harmonisé maximal d'alcoolémie de 0,5 mg/ml dans tous les États membres ;
- la création d'une véritable politique axée sur la protection des vélomoteurs en créant notamment des feux de détresse pour les 2 roues ;
- la rénovation permanente des réseaux routiers européens en demandant à la Commission de proposer une directive-cadre sur la gestion sûre de l'infrastructure routière.

VI. Les chiffres quant à l'alcool au volant au Luxembourg

La Commission européenne confirme dans son Programme d'Action européen pour la sécurité routière que l'excès de vitesse, l'alcool au volant et la non utilisation de la ceinture de sécurité sont les facteurs principaux des accidents mortels sur les routes de l'Union européenne.

Pourtant, le besoin évident d'une véritable politique européenne en matière de sécurité routière n'est toujours pas reconnu par tous les États membres et l'invocation du principe de subsidiarité rend difficile l'action communautaire. En témoigne la proposition de fixer dans un texte législatif, le taux maximal d'alcoolémie, qui n'a jamais pu aboutir.² La Commission a adopté le 17 janvier 2001 une recommandation invitant les États membres à prescrire une limite générale de 0,5 mg/ml pour l'alcoolémie des conducteurs et 0,2 mg/ml pour les conducteurs professionnels, les conducteurs de motocycles et les conducteurs novices.

On estime qu'au Luxembourg 2 à 3 % du trafic routier concerne des chauffeurs sous emprise alcoolique, à mesurer au-delà du seuil légal de 0,8 g/l dans le sang. Un chiffre porté à 30 % les nuits de week-end, au cours desquelles un grand nombre de jeunes conducteurs se ruent vers bars, discothèques et autres lieux de sortie. Vu ces chiffres, il est manifeste que le Gouvernement devait agir.

a) Des faits et des chiffres

- Dans un tiers des accidents avec conducteur « alcoolisé », le véhicule impliqué est seul sur la route.
- 7 jeunes sur 10 consomment de l'alcool, 32% de ces consommateurs le font une fois par semaine.
- Cette consommation intervient dans un cadre collectif. Ainsi, 67% des jeunes affirment que la principale motivation à boire de l'alcool, c'est la fête.
- Au cours d'une soirée, un jeune boit en moyenne 5 verres d'alcool.
- Les jeunes représentent environ 10% de la population, mais 20% des tués et blessés de la circulation.

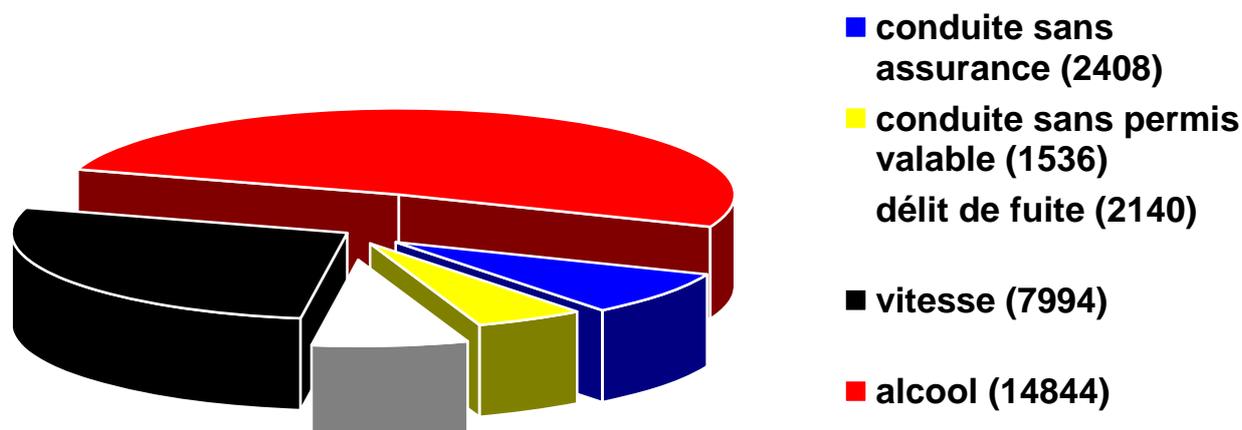
² Une telle proposition a été introduite pour la première fois en 1988, mais elle est restée lettre morte à l'agenda de 24 présidences du Conseil.

b) L'alcool et le permis à points

Le Ministère des Transports souhaite combattre le comportement agressif et irresponsable des conducteurs. Dans cette optique, le Conseil de Gouvernement a adopté les amendements gouvernementaux au projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques visant la réduction du taux d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 ‰.³ La nécessité du Gouvernement à agir s'explique principalement par le fait que « l'alcool au volant » est omniprésent sur nos routes dont témoignent les statistiques relatives aux points retirés. Ainsi on peut constater que lors de l'année 2005, 16.630 points ont été retirés à 4.555 personnes suite à 5.035 condamnations⁴ prononcées par les tribunaux luxembourgeois, dont :

- alcool	7.008 points (42,15%)
- vitesse	4.856 points (29,20%)
- défaut d'assurance	1.116 points (6,71%)
- délit de fuite	908 points (5,46%)
- autres	2.742 points (16,48%)

Depuis l'introduction du permis à points en novembre 2002 pas moins que 14.844 points ont été retirés à des personnes pour cause d'alcool au volant.



Le graphique ci-dessus reflète sans équivoque que les points retirés pour cause d'alcool au volant constituent la part du lion de l'ensemble des points retirés aux conducteurs depuis l'introduction du permis à points. Au Luxembourg la consommation d'alcool est encore toujours considérée comme une peccadille dont les effets sur la conduite sont mal connus,

³ Il s'agit en effet d'une recommandation de la Commission européenne qui, fort probablement, va prendre un caractère probant dans un avenir pas trop lointain sous forme d'une directive communautaire. Dans ces conditions, le Luxembourg n'a aucun intérêt à retarder davantage l'alignement de sa législation dans le sens voulu.

⁴ 52.945 points ont été retirés à 19.656 conducteurs (*récidivistes compris*), pendant la période du 1^{er} janvier 2005 au 31 décembre 2005.

voire tout simplement ignorés. Or, même à faibles doses, l'alcool agit directement sur le cerveau et par conséquent sur le champ visuel et sur les capacités de réactions.

En 2004, la police grand-ducale a dressé 2007 procès-verbaux dressés pour conduite en état d'ivresse. Par ailleurs, du 1^{er} janvier au 10 novembre 2005, les agents ont déjà dû dresser quelque 1 697 procès-verbaux pour les mêmes motifs. En 2004, les patrouilles n'ont eu en revanche «que» 58 procès-verbaux à rédiger pour conduite avérée sous l'emprise de drogues illicites ou de médicaments. En 2005, jusqu'à présent, 65 affaires pour les mêmes faits ont déjà été traitées.

c) *Qu'est ce que prévoit la législation actuelle au Luxembourg ?*

Voici une liste des amendes retenues pour alcoolémie :

- Amende de 25 à 500 Euros ou 8 jours à 1 an de prison + retrait de 2 points :
➔ un taux d'alcoolémie entre 0,8 ‰ et 1,2 ‰⁵.
- Amende de 251 à 5000 Euros et/ou 3 mois à 15 ans de prison + retrait de 4 points :
➔ un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 1,2 ‰ ;
➔ une interdiction de conduire judiciaire est en tous les cas prononcée si le taux est de 1,2 ‰ au moins.

VII. Le Gouvernement luxembourgeois en matière de sécurité routière

Il est difficilement tolérable que malgré la forte diminution du nombre de tués sur les routes – l'année 2005 représente le meilleur bilan depuis 1950 – chaque année pas moins de 46 personnes⁶ perdent leur vie sur les routes luxembourgeoises. Ceci représente une victime par semaine !

Le programme de coalition publié en annexe de la déclaration gouvernementale de Monsieur le Premier Ministre du 4 août 2004 énonce clairement les mesures projetées dans le domaine de la sécurité routière. Il y ressort clairement que la sécurité routière constitue une priorité absolue et que le Gouvernement « *mettra l'accent tant sur la prévention que sur la répression* » : intensification de la sensibilisation et de la formation des usagers de la route, renforcement des mesures de prévention et de répression sont de ce fait les maîtres-mots de ce programme.

a) *Mesures de prévention*

Le Ministère des Transports a la forte intention d'agir davantage en matière de prévention. De cet effet, la nécessité de l'introduction d'un certain nombre de mesures accompagnatrices s'avère indispensable :

- la promotion du « Late Night Bus » ;
- la promotion du « Night Rider » ;
- la distribution systématique d'alcotests ;
- la mise en place d'un système de covoiturage ;

⁵ Suite à l'abaissement du taux d'alcoolémie légal à 0,5 ‰, la perte de points intervient déjà lors d'un taux supérieur à 0,5 ‰.

⁶ Depuis le 1^{er} janvier 2006 on a déjà enregistré 12 victimes de la route.

- la revue des prix des courses de taxi
- les campagnes de sensibilisation.

Il est à noter qu'il ne s'agit dans aucun cas de vouloir interdire la consommation de boissons alcooliques, mais de répondre à la nécessité de dissocier la conduite et la consommation d'alcool au-delà d'un taux d'alcoolémie dont il est prouvé qu'il altère les facultés des conducteurs.

Dans ce contexte, il est important que tous les acteurs, particulièrement le secteur HORESCA, participent activement à la mise en œuvre ainsi qu'à la promotion des mesures accompagnatrices précitées afin de rassurer leurs clients respectifs. Ceci constitue un des facteurs essentiels de la mise en œuvre du principe de la « responsabilité partagée » introduit sur le plan européen par le programme d'action en matière de sécurité routière.

b) Campagnes de sensibilisation

L'insécurité routière ne se combat qu'à travers une éducation tout au long de la vie. La détermination du Gouvernement à lutter contre l'insécurité routière l'a notamment amené à intervenir particulièrement en matière d'alcool au volant (abaissement du taux d'alcoolémie) et en matière d'excès de vitesse (installation des radars). Mais, on le sait, cette mesure ne sera acceptée que si elle s'accompagne d'une prise de conscience de chaque conducteur concernant ce risque. Pour accélérer ce mouvement, le Ministère des Transports avec ses partenaires ont prévu une multitude de mesures et de campagnes visant à renforcer la sécurité routière. Veuillez trouver ci-dessous quelques exemples de telles campagnes de sensibilisation et d'information.

Kuck & Klick

Le programme éducatif « Kuck & Klick » pour la première classe primaire se concentre sur la sensibilisation des jeunes comme piétons et comme passagers. Le programme, sous la tutelle du Ministère des Transports et du Ministère de l'Éducation Nationale, de la Formation Professionnelle et des Sports, a été dispensé en 2005 dans 183 classes (avec 20 élèves en moyenne) de 50 communes du pays.

Mobilité et Sécurité sur la Route (MSR)

Dans le cadre du programme éducatif « Mobilité et Sécurité sur la Route », initié par le Ministère de l'Éducation Nationale, de la Formation Professionnelle et des Sports en collaboration avec le Ministère des Transports est destiné aux élèves des classes de 5ème et de 3ème ainsi que de 9ème et de 11ème de respectivement l'enseignement secondaire classique et technique, le Centre de Formation a contribué aux développements et à la mise en place des fiches pédagogiques transdisciplinaires traitées dans la partie théorique dudit programme. Un événement comportant une partie théorique et une partie pratique a été organisé par le centre dans 25 établissements de l'enseignement secondaire. A peu près 150 élèves par établissement scolaire ont assisté avec grand intérêt à cet événement, organisé en collaboration avec la Police grand-ducale, la Protection Civile et l'ACL.

« Roule Raoul »

La campagne « Roule Raoul » est une des campagnes qui est exclusivement dédiée à la prévention de l'alcool au Luxembourg. Dans ce cas-ci la Sécurité routière luxembourgeoise s'est inspirée d'une campagne lancée en Belgique, dans l'espoir de toucher la population des jeunes conducteurs: le célèbre personnage symbolise l'ami qui s'abstient de boissons alcoolisées au sein d'un groupe lors d'une sortie, il reconduit ses camarades sains et saufs. Le constat est clair, comme le précise la Sécurité routière, un accident mortel sur trois implique un chauffeur dont l'acuité et les réflexes ont été amoindris par la consommation d'alcool.

VIII. Les risques de l'alcool au volant

Des perturbations interviennent dès 0,3 g/l, mais deviennent plus sensibles à partir de 0,5 g/l. Voici, par ordre décroissant de dangerosité, les effets constatés :

- un conducteur se prend à sous-évaluer les risques et à transgresser les interdits ;
- l'alcool désinhibe le conducteur et en conséquences celui-ci va rouler plus vite, doubler sans visibilité, etc. ;
- la vigilance du conducteur et la résistance à la fatigue diminuent ;
- la coordination des mouvements est perturbée ;
- le champ visuel est modifié c'est-à-dire il rétrécit et entraîne une mauvaise perception du relief et de la profondeur (donc des distances lors des dépassements) ;
- le temps de réaction visuelle augmente et même avec un taux d'alcoolémie légèrement positif, la durée de réaction augmente de 50 %, ce qui fait la différence en cas de freinage d'urgence.

IX. Le calcul des taux d'alcoolémie

Dès le vote de la Chambre des Députés des amendements gouvernementaux relatifs à l'abaissement du taux d'alcoolémie adoptés par le Gouvernement en Conseil⁷ en date du 22 avril la limite légale sera dépassée à partir de 0,5 g d'alcool par litre de sang (0,2 mg/ml pour les conducteurs professionnels les conducteurs novices). Cependant, il se pose la question du calcul de ce taux en l'absence d'appareil de mesure ?

On admet généralement qu'un verre de boisson alcoolisée contient environ 10 grammes d'alcool pur. Mais il faut savoir que la même quantité d'alcool ingérée par deux individus ou même par un seul individu à des moments différents entraînera des taux d'alcoolémie variables. La constitution corporelle et le sexe du buveur jouent en effet un rôle important.

Ainsi, on estime que pour ne pas dépasser 0,5 g/l, un homme peut boire un verre de vin par tranche de 28,5 kg et une femme un verre par tranche de 33 kg. Autrement dit, un homme de 70 kg peut boire deux verres et demi alors qu'une femme de 50 kg doit s'en tenir à un verre et demi pour rester dans les limites prescrites. Ces doses, calculées à jeun, peuvent cependant

⁷ En matière de prévention le Gouvernement a, ensemble avec ses partenaires, initié et appuyé une multitude de campagnes, telles que l'action « Roule Raoul », le « Late Night Bus » ou bien le projet du « Night Rider ».

être augmentées si l'alcool est ingéré au cours d'un repas. A l'inverse, elles doivent être minorées en cas de maigreur, de fatigue, de forte chaleur, de prise de médicaments, etc.

Alcoolémie	Effets	Risque d'accident mortel
0,5 g/l	sentiment d'euphorie	x 2
0,7 g/l	vigilance du conducteur et la résistance à la fatigue diminuent la coordination des mouvements est perturbée le champ visuel se rétréci	x5
0,8 g/l	aggravation de ces anomalies	x10
1,2g/l	Début de l'ivresse	x35
2 g/l	ivresse confirmée	x80

En ce qui concerne l'élimination de l'alcool dans le sang, il est à noter que ce processus est relativement lent : entre 0,10 g et 0,15 g d'alcool dans le sang par heure. En d'autres termes, il faut en moyenne 90 minutes pour que le corps élimine un verre de boisson alcoolisée.