OBSERVATOIRE FRANÇAIS DES DROGUES ET DES TOXICOMANIES

tendances

Décembre 2013

91

# La réponse pénale à la conduite sous influence (alcool et stupéfiants)

Ivana Obradovic

Dans un contexte général de hausse des condamnations judiciaires pour crimes et délits (+ 11 % depuis 2000), la réponse pénale a particulièrement augmenté pour deux grandes catégories d'infractions : les stupéfiants [1] (plus de 50 000 condamnations par an, + 119 %, dont près de 60 % pour usage, principalement de cannabis) et la sécurité routière (240 000 condamnations par an, + 35 %, dont 6 sur 10 pour conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants). À partir des statistiques des ministères de l'Intérieur et de la Justice, ce numéro de *Tendances* se propose d'évaluer l'application de la loi sur la conduite sous l'influence de l'alcool et de substances psychoactives illicites[1] (voir encadré sur le cadre légal, page suivante).

Quarante ans après l'interdiction de conduire au-delà d'un seuil légal d'alcool dans le sang et dix ans après celle de conduire après avoir consommé des stupéfiants, il s'agit d'analyser l'évolution des contrôles routiers et des infractions constatées en matière de conduite routière sous influence, et des suites pénales qui lui sont apportées par le système judiciaire, au cours de la période la plus récente. L'analyse des évolutions fait apparaître un double mouvement de croissance des contrôles et des interpellations sur la route et d'uniformisation des sanctions appliquées aux contrevenants, par le recours croissant à l'amende.

## Évolution des contrôles routiers et des infractions

Le volume des infractions au Code de la route relevées chaque année par les services de police et de gendarmerie a été multiplié par 1,8 en dix ans : 23,4 millions de délits et contraventions en 2011 *vs* 12,9 millions en 2001 [4]. En matière routière, les contraventions restent bien plus nombreuses que les délits, sauf pour l'alcool. Cependant, les délits routiers constatés ont connu une croissance plus rapide au cours de la dernière décennie[2]: parmi les délits en hausse, ceux liés à l'alcoolémie représentent le plus gros volume (30 %). Ils constituent la première cause d'infraction délictuelle au Code de la route. Les délits liés à l'usage de stupéfiants, infraction plus récente, représentent moins de 5 % de l'ensemble des délits routiers mais sont aussi en hausse.

***Evolution du traitement pénal des délits routiers liés à l'usage d'alcool et de stupéfiants en France (2000-2011).***

### Plus de trois délits routiers sur dix liés à l'alcool

En 2011, les services de police et de gendarmerie ont relevé 290 294 infractions pour alcoolémie illégale au volant (délits et contraventions). Ce volume global d'infractions est en hausse de 7 % par rapport à l'année précédente. Cette augmentation s'explique notamment par la multiplication des infractions de conduite sous l'empire d'un état alcoolique au taux contraventionnel, qui enregistrent une nouvelle hausse (+ 14 % entre 2010 et 2011, soit 118 622 infractions) [5]. Cependant, la majorité des infractions constatées (*i.e.* transmises au parquet) d'alcoolémie au volant restent de nature délictuelle (63 %), mettant en cause des conducteurs sous l'empire d'un état alcoolique à un taux au moins égal à 0,8 g/l de sang (voir graphique 1).

Au cours de la dernière décennie, la correctionnalisation de certaines infractions routières[3] a fait croître la part de l'alcool dans les délits routiers (50,2 % en 2011 *vs* 47,5 % en 2001). L'alcool continue de mobiliser une ressource importante des forces de l'ordre, à l'image du nombre important de contrôles effectués sur les routes.

1. Pour faciliter la lecture, ce texte fait référence à la « conduite sous influence » pour l'alcool comme pour les stupéfiants. Cependant, la loi française ne punit pas la conduite sous l'influence de stupéfiants mais après usage de stupéfiants. À la différence de l'alcool, où l'infraction est constituée au-delà d'un seuil légal, il n'y a pas de seuil de tolérance pour l'usage de stupéfiants : toute présence de stupéfiants révélée par l'analyse sanguine d'un conducteur constitue un délit. C'est donc la consommation avérée qui compte, et non le fait d'être « sous influence » (voir encadré sur le cadre légal, p. 2).

2. Le nombre de délits routiers a été multiplié par 2,3 en dix ans, *vs* 1,8 pour les contraventions : 22 863 088 contraventions et 572 796 délits en 2011 *vs* 12 644 678 contraventions et 246 162 délits en 2001.

3. Par exemple, la conduite sans permis ou sans assurance, transformées de contraventions en délits par la loi du 9 mars 2004 (dite loi Perben II).

## Des contrôles d'alcoolémie de plus en plus fréquents et positifs

En 2011, plus de 11 millions de dépistages de l'état alcoolique (préventifs ou obligatoires, voir encadré page 3) ont été pratiqués sur la route par les forces de l'ordre : ils ont augmenté de 35 % au cours des dix dernières années. Cette hausse est due à la multiplication des contrôles préventifs, passés de 6,6 à 9,1 millions entre 2001 et 2011 (+ 38 %), pratiqués à l'initiative des forces de l'ordre et qui représentent aujourd'hui plus de 80 % des contrôles d'alcoolémie.

Ces contrôles préventifs se révélant de plus en plus souvent positifs (leur taux de positivité est passé de 1,5 % à 3,1 % en dix ans), la part des dépistages routiers positifs s'est élevée de 2,2 % au début de la décennie à 3,5 % en 2011 [5]. L'augmentation des dépistages préventifs positifs résulte en partie d'une stratégie de contrôle plus ciblée, orientée par exemple vers les conducteurs circulant les soirées de week-end [6].

Les contrôles obligatoires d'alcoolémie (en cas d'infraction ou d'accident) montrent que l'alcool est, avec la vitesse, un des facteurs majeurs d'accident. En 2011, 5 748 dépistages d'alcoolémie ont été réalisés à la suite d'un accident mortel : 17,2 % d'entre eux se sont révélés positifs. Plus de 30 % des personnes tuées sur la route ont perdu la vie dans un accident impliquant l'alcool, une proportion qui ne régresse pas depuis plus de dix ans[4]. Alors que la sécurité routière ne cesse de s'améliorer depuis les années 1970[5], la conduite sous l'emprise de l'alcool[6] et la vitesse demeurent les principales causes infractionnelles de mortalité au volant.

En 2011, 875 accidents mortels impliquant au moins un conducteur en état alcoolique ont été recensés : ils ont provoqué la mort de 964 personnes. Parmi les victimes des accidents mortels impliquant l'alcool, les conducteurs alcoolisés eux-mêmes et leurs passagers représentent 70 % des décès : les 30 % restants sont des victimes collatérales. Selon l'ONISR, si, cette année-là, aucun conducteur présumé responsable n'avait conduit avec un taux d'alcool positif, 1 042 vies auraient été épargnées [6].

## Quinze fois moins de délits routiers liés aux stupéfiants qu'à l'alcool

En 2011, les services de police et de gendarmerie ont enregistré 25 425 délits routiers liés aux stupéfiants, soit 15 fois moins que pour l'alcool (171 672) [6].

Aujourd'hui, les délits routiers liés aux stupéfiants concernent en quasi-totalité la conduite d'un véhicule après une consommation (97 %), les 3 % restants étant des refus de se soumettre au dépistage. Ces infractions de refus de vérification de l'usage de stupéfiants ont connu une forte hausse au cours de la période récente, passant de 12 refus de dépistage en 2004 à 179 en 2011.

On compte sept fois plus d'infractions de conduite après usage de stupéfiants que d'infractions constatant une consommation mixte d'alcool et de stupéfiants (24 787 *vs* 3 397). Les infractions de conduite sous l'influence conjuguée d'alcool et de stupéfiants ont en effet baissé de 15 % par rapport à l'année précédente, ce qui contraste avec la progression observée dans la période précédente (+ 145 % entre 2007 et 2010, pour atteindre 4 002 délits annuels).

Les délits routiers liés à l'usage de stupéfiants ont doublé depuis la mise en œuvre des tests salivaires par les forces de l'ordre, en 2008 (on comptait alors 12 944 délits).

### Cadre légal sur la conduite sous influence (alcool et stupéfiants)

La conduite d'un véhicule sous l'influence de l'alcool est pénalement sanctionnée depuis 1958[7]. Il faut toutefois attendre la loi du 9 juillet 1970 pour que soient instaurés un seuil d'alcoolémie qui caractérise l'infraction (revu à la baisse depuis cette date[8]) et le principe d'un dépistage obligatoire en cas d'infraction grave au Code de la route ou d'accident corporel. Depuis, le champ d'application de cet interdit n'a cessé d'être élargi (une dizaine de lois et de textes d'application). La conduite après usage stupéfiants est sanctionnée depuis la loi du 3 février 2003 [2].

Au-delà d'un taux d'alcool de 0,50 g par litre de sang (0,25 mg par litre d'air expiré), soit deux verres en moyenne, la conduite sous l'empire d'un état alcoolique (CEA) est passible d'une contravention de 4e classe (amende de 135 euros et retrait de six points de permis de conduire), relevant du tribunal correctionnel. À partir de 0,80 g d'alcool par litre de sang (soit 0,40 mg par litre d'air expiré), conduire devient un délit : en plus du retrait de six points de permis, le conducteur risque une amende qui peut atteindre 4 500 euros, deux ans d'emprisonnement et une peine complémentaire (suspension ou annulation du permis, travail d'intérêt général, jour-amende*...). Les peines encourues sont les mêmes en cas de conduite en état d'ivresse manifeste ou de refus de se soumettre aux vérifications de l'état alcoolique. Ces sanctions sont aggravées en cas de récidive de délit routier lié à l'alcool (annulation du permis de conduire et interdiction de le solliciter pendant trois ans au plus).

En cas de conduite après usage de stupéfiants, quelle que soit la quantité consommée, l'automobiliste encourt les mêmes peines que pour la conduite sous l'influence de l'alcool, soit 4 500 euros d'amende et deux ans d'emprisonnement à titre de peine principale. Des peines complémentaires sont également encourues, notamment une suspension du permis de conduire pendant trois ans au plus. Les lois du 12 juin 2003 et du 5 mars 2007 ont étendu la gamme des peines complémentaires encourues : suspension ou annulation du permis pendant trois ans, travail d'intérêt général, obligation d'effectuer (à ses frais) un stage de « sensibilisation à la sécurité routière » ou de « sensibilisation aux dangers de l'usage de produits stupéfiants » [3], etc. Comme pour l'alcool, la conduite après usage de stupéfiants constitue une circonstance aggravante en cas d'accident mortel ou corporel : les peines peuvent alors s'élever jusqu'à 100 000 euros d'amende et 7 ans d'emprisonnement (en cas d'homicide involontaire). Ces sanctions sont aggravées pour les personnels de transport public de voyageurs.

Depuis l'arrêté du 29 février 2012, le condamné pour conduite après usage de stupéfiants doit régler, outre une amende délictuelle probable et les frais de procédure devant le tribunal correctionnel (90 euros), une somme de 210 euros pour les frais d'analyse toxicologique. En outre, depuis la loi dite d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure adoptée en 2011 (Loppsi 2), la confiscation du véhicule est automatique en cas de récidive d'un délit routier lié à l'alcool ou aux stupéfiants.

En cas de conduite sous l'influence conjointe d'alcool et de stupéfiants, les sanctions peuvent être portées à 9 000 euros d'amende, 3 ans d'emprisonnement et une annulation du permis de conduire pour 3 ans. En cas d'accident, l'aggravation des peines encourues pour blessures ou homicide involontaire prévoit jusqu'à 10 ans d'emprisonnement et 150 000 euros d'amende pour homicide involontaire.

Le refus de se soumettre aux épreuves de vérification est puni des mêmes peines que l'infraction de conduite sous l'empire de l'alcool ou après usage de stupéfiants : 4 500 euros d'amende, deux ans d'emprisonnement et les peines complémentaires prévues : suspension ou annulation de permis, stage de sensibilisation, etc.

Enfin, depuis le 1er janvier 2010, les autocars transportant des enfants mis pour la première fois en circulation doivent obligatoirement être équipés d'un éthylotest antidémarrage (EAD).

** voir note 16 page 5*

4. Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels.

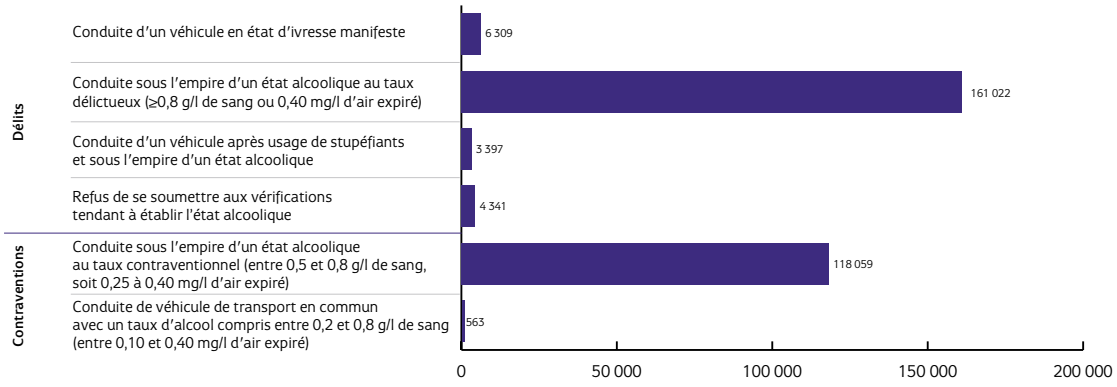
5. Le nombre d'accidents mortels a baissé d'environ 75 % entre 1970 et 2011. En 2011, on observe une baisse du nombre de personnes tuées sur la route, ainsi qu'une diminution des accidents corporels et des blessés, principalement du fait de la diminution de la vitesse [6].

6. Il s'agit ici de la mortalité en présence d'alcool. Quoique les ordres de grandeur restent finalement assez proches, le calcul de la mortalité réellement attribuable à l'alcool est plus complexe : il intègre notamment la notion de responsabilité du conducteur alcoolisé dans l'accident. En 2010, pour un taux de « tués en présence d'alcool » de 30,8 %, le taux de mortalité imputable à l'alcool était estimé à 28,7 % [7].

7. L'ordonnance du 15 décembre 1958 prévoyait une peine maximale d'un an d'emprisonnement et 500 000 anciens francs d'amende (équivalant à environ 8 580 € aujourd'hui).

8. En 1970, le taux d'alcoolémie contraventionnel est fixé à 0,80 g/l de sang et le taux délictuel à 1,20 g/l. Le taux contraventionnel a d'abord été abaissé à 0,70 g/l par le décret du 11 juillet 1994, puis au taux actuel de 0,50 g/l de sang par le décret du 29 août 1995. Le taux délictuel actuel (0,80 g/l de sang) est en vigueur depuis la loi du 8 décembre 1983, qui prévoit par ailleurs un taux exprimé en mg/l d'air expiré pour permettre le recours aux éthylotests et éthylomètres.

**Graphique 1 - Structure des infractions constatées pour alcoolémie au volant en 2011**




Source : Ministère de l'Intérieur, Direction de la modernisation et de l'action territoriale

## Stupéfiants sur la route : un recours encore limité au dépistage

Les dépistages de stupéfiants sont nettement moins nombreux que pour l'alcool. Depuis la création de cette infraction, en 2003, le nombre de dépistages consécutifs à un accident mortel est stable : entre 4 000 et 5 000 (sauf en 2005 où le chiffre de 5 000 a été dépassé). En dépit de la loi, le dépistage des stupéfiants est pratiqué dans 43 % des accidents mortels seulement, alors qu'il est mis en œuvre dans 83 % des accidents corporels [6]. Cela est largement dû au coût élevé du dépistage. Cependant, la mise en œuvre de la décision d'imputer aux conducteurs positifs les frais de dépistage[9] (voir encadré sur le cadre légal p. 2) pourrait changer la donne.

En 2011, sur 4 600 dépistages de stupéfiants réalisés à la suite d'un accident mortel, 11,1 % se sont révélés positifs. Le taux de contrôles positifs aux stupéfiants consécutifs à un accident mortel ne cesse de baisser depuis 2008 (- 15 %), à rebours de l'évolution observée dans les années qui ont suivi la loi de 2003 (+ 90 % entre 2004 et 2008).

Les 455 accidents mortels impliquant au moins un conducteur dépisté positif aux stupéfiants recensés en 2011 ont entraîné la mort de 499 personnes. Ces décès représentent 13 % de la mortalité routière totale, *vs* 31 % pour l'alcool, ces pourcentages ne pouvant pas s'additionner. En effet, la consommation simultanée d'alcool et de stupéfiants n'étant pas mesurée dans la statistique des contrôles routiers, il est difficile d'évaluer la part des accidents mortels liés, en propre, à l'alcool ou aux stupéfiants dans la mortalité routière[10]. On sait toutefois, grâce à l'étude Stupéfiants et accidents mortels de la route, que l'association d'alcool et de cannabis s'avère particulièrement nocive puisqu'elle multiplie par 14 le risque d'accident mortel au volant. Par comparaison, la consommation d'alcool seul multiplie le risque d'accident mortel par 8,5 et la consommation de cannabis seul par 2,1 [8].

### Contexte et modalités de contrôle et de dépistage sur la route

Les contrôles d'alcoolémie et les dépistages de stupéfiants sont systématiques en cas d'accident mortel ou corporel (ayant occasionné des blessures). Ils peuvent également être pratiqués de façon aléatoire, à titre préventif, lors d'un contrôle routier, en l'absence de toute infraction routière, tant pour l'alcool (depuis 1978) que pour les stupéfiants (depuis 2003).

**Dépistage et vérification de l'alcoolémie**

Les dépistages d'alcool en bord de route sont effectués à l'aide d'éthylotests (parfois appelés alcootests), chimiques (utilisables une seule fois, communément appelés « ballons ») ou électroniques (réutilisables), qui donnent un indice de la présence d'alcool dans l'air expiré. En cas de dépistage positif, un contrôle d'alcoolémie doit impérativement être réalisé à l'aide d'un éthylomètre (qui mesure la concentration d'alcool dans l'air expiré) ou d'une prise de sang (qui permet d'établir le taux d'alcool dans le sang). L'éthylomètre est le seul instrument de mesure du taux d'imprégnation alcoolique d'un conducteur autorisé par la loi en vue d'une procédure judiciaire[11], le taux exact déterminant la nature de l'infraction (contravention ou délit). Refuser un dépistage par éthylotest n'est pas une infraction : a contrario, refuser de souffler dans l'éthylomètre ou refuser de se soumettre à la prise de sang constitue bien un délit.

**Dépistage et vérification de l'usage de stupéfiants**

Les dépistages de stupéfiants en bord de route peuvent être effectués à l'aide de tests[12], urinaires (depuis 2003) ou salivaires (utilisés depuis 2008). Ils permettent de détecter la consommation récente de quatre familles de drogues illicites (cannabis, cocaïne, opiacés et amphétamines). Les seuils de détection sont définis par un arrêté du 5 septembre 2001[13] .

En cas de dépistage positif (ou d'impossibilité de réaliser ce dépistage), le conducteur fait l'objet d'un retrait immédiat du permis de conduire et d'une prise de sang obligatoire, effectuée par un médecin pour confirmer la présence de produits stupéfiants. Le cannabis restant détectable dans les urines plusieurs semaines après la consommation[14], seul un test sanguin positif indique de façon certaine que la personne contrôlée a consommé des stupéfiants dans les quatre heures précédant la prise du volant.

La consommation de stupéfiants étant illicite, de simples traces suffisent pour être condamné pour conduite en ayant fait usage de stupéfiants. Par ailleurs, alors que, en matière d'alcool, un tribunal constatant, par exemple, que les résultats ont été obtenus par le biais d'un éthylomètre n'ayant pas fait l'objet d'une vérification annuelle ou non homologué, peut requalifier les faits en conduite en état d'ivresse manifeste, cette possibilité de requalification pénale n'existe pas pour les stupéfiants.

9. Le coût du seul matériel nécessaire au dépistage des stupéfiants représenterait environ 5 M€, à raison d'échantillons au prix unitaire de 25 € fixé par l'arrêté du 15 juillet 2002. Il sera ensuite augmenté par l'indemnité du médecin (30 €, soit 6 M€ supplémentaires, éventuellement majorés des frais de déplacement) et, lorsque le résultat du dépistage est positif, le coût de la vérification par analyse sanguine (environ 240 €).

10. Par ailleurs, les statistiques de dépistage ne détaillent pas les types de stupéfiants retrouvés lors du dépistage.

11. Comme tout instrument de mesure médico-légal, l'éthylomètre doit être homologué (conforme à une certification légale) et faire l'objet d'une vérification annuelle par le Laboratoire national d'essais.

12. Les tests de dépistage biologique actuellement disponibles présentent deux défauts techniques majeurs : ils renseignent mal sur le temps écoulé depuis la dernière consommation (sensibilité) et sont sujets au risque d'identifier des « faux négatifs » et des « faux positifs » (fiabilité).

13. Le seuil de détection du cannabis, par exemple, est de 50 nanogrammes de principe actif (THC) par ml d'urine et de 1 ng par ml de sang, selon l'arrêté du 5 septembre 2001.

14. Les durées moyennes de détection dans l'urine et dans le sang et les seuils fixés par la loi sont disponibles sur le site de Drogues Info Service (http://www.drogues-info-service.fr/Tout-savoir-sur-les-drogues/Le-depistage-des-drogues/Tableau-des-durees-de-positivite#.Vjd1HyuU2Uk).

## Évolution de la réponse pénale

Parallèlement à la multiplication des contrôles routiers, les condamnations judiciaires pour des délits routiers ont fortement progressé (+ 29 % entre 2000 et 2011), ce qui traduit un renforcement de la lutte contre l'usage d'alcool et de stupéfiants au volant [9]. Pour faire face à l'essor du contentieux lié à l'alcool et aux stupéfiants, la justice a diversifié les modes de traitement pénal en multipliant le recours aux procédures allégées depuis les années 2000.

### La conduite en état alcoolique : un contentieux de masse

Avec 152 571 condamnations prononcées (à titre principal) par les juridictions pénales en 2011, les infractions routières liées à l'alcool[15] représentent près d'un quart du contentieux et plus de la moitié des condamnations pour une infraction routière. Il s'agit d'une des catégories d'infractions dont l'essor a été le plus important depuis 2000 (voir graphique 2).
La très grande majorité des condamnations pour des délits routiers vise des conducteurs en état alcoolique : 150 556 condamnations en 2011, soit 89 % de l'ensemble des condamnations pour un délit routier. Les condamnations pour blessures involontaires (1 828) et pour homicide involontaire (187) causés par des conducteurs en état alcoolique sont plus rares et en baisse constante depuis 2000. Formant désormais un contentieux de masse, les condamnations pour conduite en état alcoolique, qui étaient 1,5 fois moins nombreuses que celles pour vol et recel en 1990, sont 1,3 fois plus nombreuses que cette catégorie en 2010. La conduite en état alcoolique (CEA) représente aujourd'hui une condamnation sur cinq et ce chiffre continue de progresser (+ 3,1 % de condamnations pour CEA entre 2010 et 2011), plus rapidement que l'ensemble des condamnations pour infraction à la sécurité routière (+ 2,5 %). Si le contentieux de la CEA se développe en partie du fait de la multiplication des contrôles des forces de l'ordre, il croît aussi mécaniquement avec l'augmentation de la récidive (résultant de l'intensification de la répression de l'alcool au volant) et avec la modification de la procédure visant la récidive. Ainsi, alors qu'elles étaient marginales au début des années 1990, les condamnations pour récidive de conduite en état alcoolique représentent aujourd'hui près de 16 % des condamnations pour CEA (sans autre infraction associée). La conduite en état alcoolique se distingue à cet égard par un des taux de récidive les plus élevés, tous délits confondus : 15,8 % des conducteurs condamnés pour ivresse au volant sont condamnés pour la même infraction dans les cinq années suivantes. Ce taux est bien supérieur au taux moyen de récidive, qui est de 10,8 % [10]. Les récidivistes étant sanctionnés par des peines plus lourdes, la sévérité de la pénalisation de la conduite en état alcoolique ne peut logiquement que s'accroître.

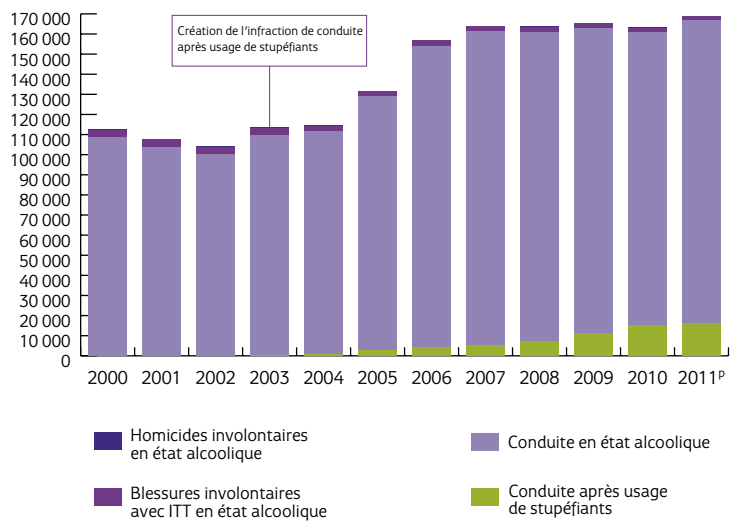
### Stupéfiants au volant : un contentieux de plus en plus sanctionné

L'activité juridictionnelle occasionnée par la consommation de stupéfiants au volant est dix fois moins importante que celle liée à la conduite en état alcoolique. Néanmoins, elle progresse régulièrement (voir graphique 2). Les condamnations pour conduite après usage de stupéfiants ont été multipliées par 22 depuis 2004, première année complète d'application de la loi.
Après une hausse très nette jusqu'en 2009, la tendance est au ralentissement. Cependant, les condamnations pour conduite après usage de stupéfiants dépassent désormais celles pour grand excès de vitesse ou l'ensemble des infractions visant à échapper aux contrôles de police (délit de fuite, refus de dépistage…).
La conduite après usage de stupéfiants est, par ailleurs, très souvent associée à la conduite en état alcoolique, mais l'inverse n'est pas vrai, puisque la conduite en état alcoolique constitue l'infraction unique dans près de 90 % des condamnations (*vs* 63 % des condamnations prononcées uniquement pour conduite après usage de stupéfiants). La conduite sous l'emprise de stupéfiants est deux fois plus souvent une infraction de 2e, 3e ou 4e rang (17 % *vs* 7 % pour l'alcool).
Bien que deux fois moindre que pour l'alcool, le taux de récidive pour conduite après usage de stupéfiants n'a cessé de croître, jusqu'à atteindre 7,3 % aujourd'hui.

### L'impact des nouvelles procédures sur la réponse pénale

Avec près de 170 000 condamnations en 2011, la conduite sous l'influence de l'alcool ou des stupéfiants représente près de 30 % de l'activité des tribunaux correctionnels. L'augmentation de la réponse pénale aux délits routiers liés à l'alcool et aux stupéfiants a été facilitée par la mise à disposition des procureurs de nouvelles procédures, simplifiées et rapides, qui permettent de désengorger les tribunaux correctionnels tout en offrant une réponse pénale systématique à ces infractions (voir encadré p. 5).
Aujourd'hui, la conduite en état alcoolique est majoritairement traitée dans le cadre de ces procédures rapides, en particulier l'ordonnance pénale (43 %) et la composition pénale (18 %), qui arrivent loin devant le jugement du tribunal (39 %), lequel se déroule près de 2 fois sur 5 en comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité (CRPC) (voir encadré p. 5) [11]. On retrouve la même répartition procédurale pour la conduite en ayant fait usage de stupéfiants.
Ce recours massif aux procédures d'ordonnance pénale et de composition pénale, qui s'appliquent à plus de 6 infractions routières sur 10 transmises au parquet, contribue à expliquer l'essor des mesures pénales et des condamna-

**Graphique 2 - Évolution des condamnations pour délits routiers liés à l'alcool et aux stupéfiants (2000-2011)**




*p : données provisoires*
Source : Ministère de la Justice, Casier judiciaire, SDSE

15. Conduite en état alcoolique, blessures involontaires avec incapacité totale de travail (ITT) en état alcoolique et homicides involontaires en état alcoolique.

tions sanctionnant la conduite en état alcoolique (voir graphique 3) et sous l'emprise de stupéfiants. Ces procédures ne pouvant comporter que des peines d'amende ou des mesures de substitution, leur utilisation a également pour effet d'augmenter de façon spectaculaire la place des amendes dans la réponse judiciaire à la conduite en état alcoolique.

## Des peines d'amende de plus en plus fréquentes

Depuis quelques années, la part des amendes ne cesse d'augmenter pour les délits de conduite sous influence, au détriment des peines d'emprisonnement avec sursis total, qui subissent le mouvement inverse. Ainsi, en matière d'alcool au volant, la part des amendes est passée de 22 % en 2000 à près de 52 % en 2011 (voir graphique 4), alors que la part des emprisonnements avec sursis total a été divisée par deux, passant de 51 % à moins de 26 %. Par comparaison, l'emprisonnement avec une partie ferme a été moins fluctuant (entre 6 et 9 %). La durée moyenne de la peine de prison ferme prononcée est d'environ 3,8 mois. Le montant moyen des amendes prononcées pour conduite en état alcoolique avoisine aujourd'hui 324 euros.
De même, dans les cas de conduite après usage de stupéfiants, la part des amendes s'est élevée de 36 % à 51 % entre 2005 et 2011, tandis que la proportion des peines d'emprisonnement avec sursis total a fléchi de 43 % à moins de 24 % (voir graphique 5). Dans la même période, l'emprisonnement avec une partie ferme a peu progressé (+ 2,2 points), avec une durée moyenne d'environ 3,2 mois. Le montant moyen des amendes prononcées pour conduite en ayant fait usage de stupéfiants est de 317 euros.

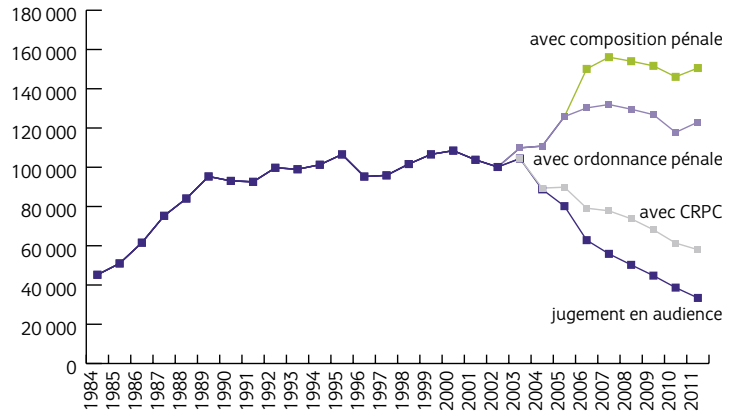
## Un regain des peines de prison avec une part ferme ?

Les délits routiers liés à l'usage d'alcool ou de stupéfiants sont aussi de plus en plus souvent sanctionnés par des peines d'emprisonnement comprenant une partie ferme : cette proportion est passée de 6,0 % à 7,7 % pour la conduite en état alcoolique (2000-2011) et de 4,1 % à 6,3 % pour la conduite après usage de stupéfiants (2005-2011). Cette sévérité accrue est liée à la part importante d'infractions sanctionnées en lien avec des circonstances aggravantes (multiplicité d'infractions et récidives, qui alourdissent la peine prononcée).
À l'inverse, la part des peines de substitution a peu évolué dans le cas de la conduite après usage de stupéfiants (légère augmentation de moins de 2 points) et elle a même diminué dans le cas de l'alcool, passant de 20,3 % à 14,8 % entre 2000 et 2011. Ce type de peine comprend principalement des mesures d'annulation ou de suspension du permis de conduire et des peines de jours-amendes[16].
En somme, la nature des condamnations prononcées à l'égard des conducteurs en état alcoolique ou usagers de stupéfiants s'avère assez similaire. Elle a, de surcroît, évolué dans le même sens au cours de la période récente : alors que les emprisonnements fermes restent peu fréquents, quoique en hausse, les emprisonnements avec sursis total déclinent de façon marquée au profit des amendes (selon la solvabilité du condamné). Les différences concernent davantage les caractéristiques des condamnés. En matière d'alcool au volant, la majorité des condamnés sont de sexe masculin (91 %), un trait encore plus marqué pour les condamnés pour stupéfiants au volant, qui sont aussi plus jeunes (96 %) : alors que 68 % des condamnés pour conduite en état alcoolique ont 30 ans et plus, les trois quarts des condamnés pour conduite après usage de stupéfiants ont moins de 30 ans (77 %).

### Les procédures de traitement rapide et simplifié

L'**ordonnance pénale** est une procédure de jugement simplifiée et rapide, rendue par une juridiction pénale, introduite en France par la loi du 3 janvier 1972 pour « absorber » le contentieux de masse lié aux contraventions routières, avant d'être étendue aux délits par la loi du 9 septembre 2002. Elle permet au procureur de la République de poursuivre les auteurs d'infractions routières en présentant ses réquisitions au président de la juridiction qui statue sans débat : le juge étudie la situation du contrevenant sur dossier, sans comparution. La condamnation est alors limitée à l'amende et aux peines complémentaires encourues, ces peines pouvant être prononcées à titre de peine principale.
La **composition pénale** a été introduite par la loi du 23 juin 1999, afin d'apporter une réponse systématique et dissuasive aux actes de petite et moyenne délinquance auparavant classés sans suite. Il s'agit d'une mesure prise par le procureur de la République (ou son représentant) dans le cadre des mesures alternatives aux poursuites. Dans une composition pénale, le procureur de la République propose diverses mesures devant être exécutées par la personne mise en cause (amende, travail d'intérêt général, stage ou formation dans un service sanitaire...). L'exécution de la composition pénale éteint l'action publique : si elle est bien respectée, elle est suivie d'un classement sans suite. Bien qu'elle soit décidée par le parquet, elle figure toutefois désormais au Casier judiciaire. Cependant, malgré l'inscription au Casier, la composition pénale ne constitue pas un terme de récidive en cas de nouvelle infraction de CEA, car il ne s'agit pas d'une condamnation mais d'une mesure alternative aux poursuites. Depuis la loi du 5 mars 2007, la composition pénale a été étendue aux mineurs (à partir de 13 ans) et peut comprendre de nouvelles mesures, comme le stage de sensibilisation « aux dangers de l'usage de produits stupéfiants » ou « à la sécurité routière ».
La **comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité** (CRPC), appelée aussi « plaider-coupable », a été importée du droit anglo-saxon par la loi du 9 mars 2004. Initialement réservée au jugement de quelques petits délits, la CRPC concerne, depuis la loi du 13 décembre 2011, tous les délits (à l'exception des délits de presse et de certaines atteintes graves aux personnes). Elle permet au procureur de la République de proposer, directement et sans procès, une ou plusieurs peines à une personne qui reconnaît les faits qui lui sont reprochés (sauf en cas d'homicide involontaire).

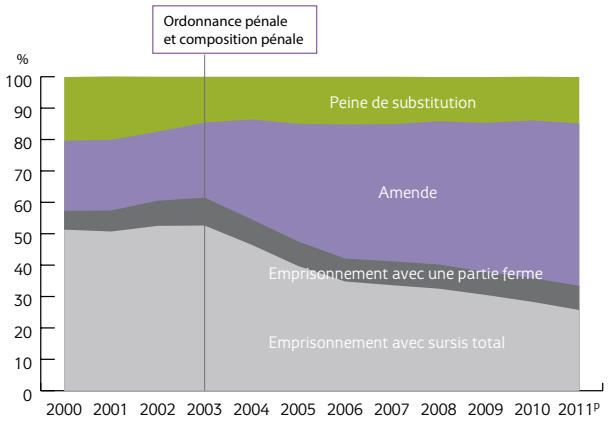
**Graphique 3 - Impact des nouvelles procédures sur l'évolution de la réponse pénale à la conduite en état alcoolique**




Source : Ministère de la Justice, Casier judiciaire, SDSE

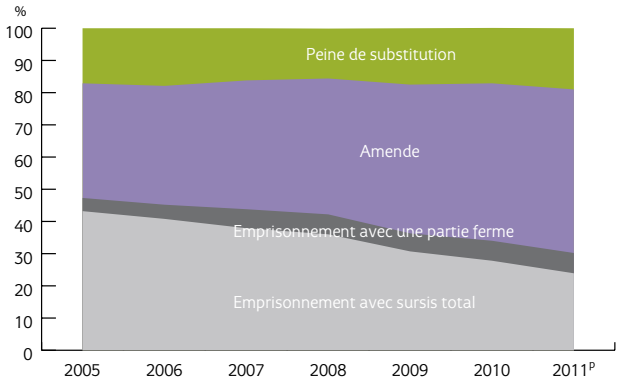
16. Une personne condamnée à $n$ jours-amendes à $x$ € doit verser $n \times x$ à une date fixée. Pour chaque tranche de $x$ € manquante, elle effectue un jour de prison. Par exemple, une personne condamnée à 50 jours-amendes à 8 € dispose de 50 jours pour réunir la somme de 400 €. À l'issue de ce délai, l'entière somme est exigible par le Trésor public. Si le condamné ne paie que 392 €, il effectue 1 jour de prison. S'il ne paie rien, il effectue 50 jours de prison. S'il ne paie que 200 € (la moitié de l'amende), il effectue 25 jours de prison (la moitié de l'emprisonnement). La peine de jour-amende ne peut être infligée à un mineur.

**Graphique 4 - Évolution de la structure des peines prononcées pour des délits routiers liés à l'alcool (2000-2011)**




*p : données provisoires*
Source : Ministère de la Justice, Casier judiciaire, SDSE

**Graphique 5 - Évolution de la structure des peines prononcées pour des délits routiers liés aux stupéfiants (2005-2011)**




*p : données provisoires*
Source : Ministère de la Justice, Casier judiciaire, SDSE

## Conclusion

La montée en charge du contentieux routier lié à la conduite sous influence résulte d'une combinaison de facteurs. Elle reflète d'abord l'attention portée par les pouvoirs publics à la répression de la délinquance routière depuis 2002. C'est en effet la date à laquelle le thème de la sécurité routière a été mis à l'agenda politique, dans un contexte de mortalité qualifiée par le président de la République de « fléau national » appelant une intervention prioritaire de l'État. Les politiques de lutte contre l'insécurité routière se sont alors traduites par la création de nouvelles incriminations (conduite après usage de stupéfiants, refus de se soumettre au dépistage…), donnant lieu à des peines de plus en plus systématiques. Elles ont également conduit à une multiplication des contrôles préventifs en bord de route. Comme l'usage simple de stupéfiants, le volume de la délinquance liée à la conduite en état alcoolique ou après usage de substances illicites reflète l'activité des services de police et de gendarmerie : elle est constatée lors de contrôles spécifiques et l'augmentation des contrôles a entraîné une hausse des condamnations.

L'essor du contentieux de conduite sous influence s'explique aussi par le développement de nouveaux modes de procédure facilitant le traitement de la délinquance de masse (ordonnance pénale, composition pénale), qui influent sur la nature de la réponse pénale, incluant une part croissante d'amendes. L'inflation du contentieux lié à la conduite sous influence résulte, enfin, de la récidive, particulièrement élevée chez les personnes en difficulté avec l'alcool.

## repères bibliographiques


1. OBRADOVIC I., « La pénalisation de l'usage de stupéfiants en France au miroir des statistiques administratives. Enjeux et controverses », *Déviance et Société*, Vol. 36, n° 4, 2012, pp. 441-469.

2. OBRADOVIC I., « Cadre légal en matière de drogues illicites », dans OFDT, *Drogues et addictions, données essentielles*, Saint-Denis, OFDT, 2013, pp. 188-192.

3. OBRADOVIC I., « Les stages de sensibilisation aux dangers de l'usage de produits stupéfiants. Évaluation de la mise en œuvre du dispositif quatre ans après sa création », *Tendances*, n° 81, 2012, 6 pages.

4. Ministère de l'Intérieur, *Le Comportement des usagers de la route. Bilan statistique de l'année 2011*, Paris, Ministère de l'Intérieur, 2012, 42 pages.

5. OBRADOVIC I., « Contrôles et délits routiers », dans OFDT, *Drogues et addictions, données essentielles*, Saint-Denis, OFDT, 2013, pp. 137-146.

6. ONISR (Observatoire national interministériel de sécurité routière), *La Sécurité routière en France. Bilan de l'année 2011*, Paris, La Documentation française, 2012, 698 pages.

7. ONISR (Observatoire national interministériel de sécurité routière), « Statistiques d'accidentalité routière : résultats définitifs de l'année 2011 ». Note interne, 2012.

8. LAUMON B., GADEGBEKU B., MARTIN J.L., BIECHELER M.B. et THE SAM GROUP, « Cannabis intoxication and fatal road crashes in France: population based case-control study », *British Medical Journal*, Vol. 331, n° 7529, 2005, pp. 1371-1374.

9. Ministère de la Justice et des Libertés, *Les condamnations. Année 2010*, Paris, Ministère de la Justice et des Libertés, 2011, 255 pages.

10. Ministère de la Justice, *Les Chiffres clés de la Justice 2012*, Paris, Ministère de la Justice, 2013, 43 pages.

11. TIMBART O. et MINNE M.D., « Le traitement judiciaire de la délinquance routière », *Infostat Justice*, n° 123, 2013, 8 pages.


### Références législatives

L'ensemble des références législatives, ainsi que des graphiques complémentaires, sont disponibles sur le site de l'OFDT (http://www.ofdt.fr/ofdtdev/live/publi/tend/tend91.html)


### Remerciements

À Odile Timbart (SDSE, ministère de la Justice), Arnaud Guenivet (ONISR), Michèle Guilbot (IFSTTAR), Sonia Lepri et Hélène Martineau (INSERR).



**tendances**

**Directrice de la publication**
Maud Pousset

**Comité de rédaction**
Christian Ben Lakhdar, Emmanuelle Godeau, Bruno Falissard, Fabien Jobard, Serge Karsenty

**Rédactrice en chef**
Julie-Émilie Adès

**Maquettiste**
Frédérique Million



**Observatoire français des drogues et des toxicomanies**
3, avenue du Stade de France
93218 Saint-Denis La Plaine cedex
Tél. : 01 41 62 77 16 /Fax : 01 41 62 77 00
e-mail : ofdt@ofdt.fr

OFDT OBSERVATOIRE FRANÇAIS DES DROGUES ET DES TOXICOMANIES

**www.ofdt.fr**



Crédits photographiques : © Elena / © madu70 / © kalafoto / © Sébastien - Fotolia.com



Imprimerie Masson / 69, rue de Chabrol - 75010 Paris
ISSN 1295-6910 / Dépôt légal à parution