



Centre d'Etude et de Recherche sur les Risques et les Vulnérabilités,
(C.E.R.R.e.V.), UPRES EA 3918,
Université de Basse-Normandie,
Esplanade de la Paix, 14 032 Caen Cedex.

Convention : Université de Caen / Fondation Sécurité Routière
[Décision attributive du 1^{er} juin 2008]

Réalisation : Arnaud MORANGE
(tél. 02 31 86 66 34 / arnaud.morange@unicaen.fr)

Responsabilité scientifique : Frédéric LEMARCHAND
(tél. 02 31 56 59 02 / frederick.lemarchand@unicaen.fr)

*A quelles conditions le recours aux éthylotests anti-démarrage (EAD)
peut-il être développé dans le cadre administratif et judiciaire ?*

Enquête qualitative auprès des acteurs concernés dans le département du Calvados.

*Under what conditions the use of Alcolocks can be developed
in the administrative and judicial system ?*

Qualitative survey among stakeholders in the department of Calvados (France).

RAPPORT FINAL PROVISOIRE (31 mai 2010)

Confidentialité : non.

N° Contrat FSR :
Date de notification du contrat : 01.06.2008
Durée du contrat : 24 mois
Responsable FSR : Marie-Antoinette DEKKERS

SOMMAIRE

1. Introduction	p. 3
2. Le dispositif technique	p. 5
3. Les différents usages de l'appareil dans le monde et leurs déclinaisons en France	p. 7
4. L'expérimentation "à la française"	p. 10
4.1. Présentation générale	p. 10
4.2. L'éthylotest anti-démarrage (EAD)	p. 10
4.3. L'éligibilité au programme	p. 11
4.4. La mise en œuvre du programme	p. 12
4.5. Les difficultés principales rencontrées par les initiateurs du programme	p. 12
4.6. Le coût du programme	p. 15
4.7. Les apports de l'expérimentation d'Annecy	p. 15
5. Présentation de l'étude terrain dans le Calvados	p. 16
5.1. Méthode et technique d'enquête	p. 16
5.2. Le terrain d'étude	p. 18
5.3. Les personnes interviewées	p. 22
6. Les entretiens institutionnels	p. 24
6.1. A la Préfecture du Calvados	p. 24
6.1.1. Situation et historique	p. 24
6.1.2. La Cellule Sécurité routière.....	p. 25
6.1.3. La Commission médicale du permis de conduire	p. 27
6.2. Les médecins alcoologues	p. 28
6.3. <i>La Prévention Routière</i>	p. 29
6.4. Les entretiens au Tribunal de Grande Instance	p. 30
6.4.1. Le protocole d'enquête	p. 30
6.4.2. Les entretiens au Comité de probation	p. 32
6.4.3. Les entretiens auprès des justiciables convoqués pour notification d'ordonnance pénale	p. 36
6.4.3.1. La connaissance des éthylotests anti-démarrage	p. 36
6.4.3.2. L'impression première	p. 37

6.4.3.3. Les EAD installés pour tous dès la construction des véhicules	p. 38
6.4.3.4. L'intérêt pour son propre cas	p. 40
6.4.3.5. Les conséquences du retrait de permis sur l'insertion professionnel et la socialisation	p. 41
6.4.3.6. Le coût	p. 44
6.4.3.7. Les fraudes possibles	p. 49
6.4.3.8. Les limites techniques d'implantation de l'appareil	p. 50
6.4.3.9. D'autres approches du problème de l'alcool au volant ..	p. 52
6.4.3.10 Autres moyens évoqués pour remédier au problème de l'alcool au volant	p. 58
6.4.3.11. Les jeunes et l'EAD	p. 60
7. Résultats et perspectives	p. 64
7.1. Quel(s) public(s) pour quel(s) programme(s) ?	p. 64
7.2 Les problèmes soulevés	p. 70
7.2.1. Les obstacles techniques	p. 70
7.2.2. Une sélection des conducteurs problématique	p. 71
7.2.3. Des questions symboliques	p. 72
7.2.4. Limites d'efficacité	p. 73
7.2.5. D'autres effets pervers ?	p. 73
7.3. Mise en œuvre des programmes EAD dans le Calvados	p. 75
7.3.1. La Justice et le risque routier dans la perspective des EAD .	p. 75
7.3.2. La Justice et ses capacités de mise en œuvre du dispositif ...	p. 76
7.3.3. La coordination des services de L'Etat et des intervenants .	p. 78
8. Bilan et questionnements sociologiques	p. 79
9. Bibliographie	p. 86
Résumé - Contacts	p. 93

1. Introduction.

Si le nombre d'accidents et de tués sur les routes de France a fortement baissé depuis 2002, la conduite sous l'emprise de l'alcool reste un problème majeur de l'insécurité routière, au point que la proportion de conducteurs impliqués dans les accidents mortels avec une alcoolémie supérieure à la norme légale de 0,5 g/l reste stable depuis une dizaine d'années (dans le même temps que la consommation globale de boissons alcoolisées a diminué). Un comité d'experts français a rendu compte en détail de cette situation et a proposé un état des lieux assez complet des actions de prévention et de répression visant à réduire le risque alcool sur nos routes (Chapelon, *dir.*, 2007)¹. Ce "groupe expertise alcool" avait en outre pour vocation de préconiser un ensemble de mesures dans le champ de la sécurité routière et en complément des politiques menées sur l'alcool de manière globale². Parmi ces orientations le principe de "développer fortement l'expérimentation de l'éthylotest anti-démarrage dans le cadre administratif et judiciaire, principalement pour les *consommateurs*³ à risque" a été retenu⁴. Il s'inscrit dans le volet "contrôle, sanction et suivi des conducteurs infractionnistes" et il nous est incombé, à partir de la recherche présentée ici, de déterminer si l'outil EAD peut se révéler efficace en direction de ces conducteurs ou "consommateurs" dits "à risque".

Mais plus largement, dans ce domaine de la conduite en état d'ébriété, on aborde tout autant un problème de sécurité routière au sens strict qu'un problème de santé publique ; nombre de conducteurs alcoolisés - parmi les plus à risque au volant - sont aussi buveurs excessifs réguliers ou alcoolo-dépendants. Les liens entre les questions propres au risque routier et la dimension psycho-sociale de l'alcoolisation à l'excès sont historiques (Kletzen, 2007) et sont réactivés dès qu'il s'agit de mettre en œuvre un nouvel outil pour lutter contre la conduite sous l'emprise de la boisson et sa récurrence. De ce point de vue, le rapport du comité précité rappelait la difficulté à fédérer et à coordonner tous les services et spécialités qui interviennent - ou peuvent intervenir - dans le traitement du problème de l'alcool au volant, et ne relevant pas de mêmes ministères (forces de l'ordre, services des permis de conduire, médecins des commissions médicales d'aptitude, procureurs, juges, associations, alcoologues, psychologues, assistantes sociales...) ; une meilleure collaboration est donc souhaitée par les experts de ce groupe à partir de "l'invention d'un cadre et d'une organisation". Pour ce qui concerne notre objet dans le présent rapport, nous pourrions éprouver la volonté et les capacités effectives de cette meilleure collaboration préconisée, dans la

¹ Les références complètes des documents, ouvrages et articles, cités dans le corps du texte sont disponibles dans la bibliographie proposée en fin de volume.

² Il était composé de : M-B. Biecheler, H. Fontaine, C. Got, C. Pérez-Diaz (Comité experts) ; F. Facy (INSERM) ; P. Sibi (ONISR) ; J.-P. Assailly, B. Laumon, et L.-R. Salmi (pour avis) ; J. Chapelon (coordination)

³ C'est nous qui soulignons.

⁴ *Ibid.*, p. 4.

mesure où, précisément, la mise en place de programmes EAD nécessite une bonne articulation entre différents acteurs institutionnels majeurs.

Le dispositif technique de l'éthylotest anti-démarrage, visant à rendre impossible le démarrage d'un véhicule en cas d'alcoolisation de son conducteur, s'est fortement développé depuis plusieurs années dans un certain nombre de pays⁵, au point que l'on estime aujourd'hui à environ 200 000 le nombre de ces appareils en fonctionnement dans le monde. En France, il a fait l'objet d'une expérimentation (en 2004) encadrée par les autorités judiciaires, sous la forme d'un programme alternatif aux poursuites pénales de conducteurs incriminés pour une conduite sous l'emprise de l'alcool ; programme impliquant la participation à un stage de sensibilisation suivi de l'implantation d'un EAD dans les véhicules des intéressés⁶. Toutefois, les conditions d'extension de cette expérimentation à un plus vaste public restaient à mesurer. C'est l'objet de la présente étude sociologique, qui se fonde principalement sur l'analyse des discours déployés par tous les intervenants potentiellement concernés par la mise en place de cette réponse technique et judiciaire. Une place prépondérante est accordée aux propos recueillis auprès des conducteurs que la conduite sous l'empire d'un état alcoolique a conduit devant les tribunaux et qui, conséquemment, deviendraient éligibles à un programme de ce type.

Dans ce cadre, la question principale qui nous a animé était d'estimer dans quelle mesure l'utilisation d'éthylotests anti-démarrage pouvait apporter un complément utile à l'ensemble des dispositions légales déjà existantes, de mesurer le rapport "efficacité sur l'accidentologie" et "contraintes organisationnelles de mise en place et de suivi de ce programme alternatif aux sanctions". Partant, il importait de bien connaître la façon dont cet outil était perçu par ceux qui pourraient être amenés à le proposer, le prescrire (voire l'imposer), l'utiliser ou le subir (magistrats, médecins, personnels médico-social, membres des commissions préfectorales de permis de conduire, conducteurs poursuivis en récidive de CEA, primo-infractionnistes, jeunes conducteurs...).

L'étude dont nous présentons ici les résultats porte donc sur l'analyse des conditions pratiques, administratives et juridiques de mise en place et d'extension de cet outil technique, en privilégiant le point de vue des acteurs locaux impliqués dans les procédures de prévention et de répression de la conduite en état alcoolique. L'échelle géographique et administrative de notre recherche est celle du département du Calvados (14).

L'objectif *in fine* de l'étude - qui se veut complémentaire d'une réflexion plus vaste et à vocation comparative engagée par ailleurs à la demande de la Fondation⁷ - consiste à

⁵ Nous rendrons compte des acquis de ces utilisations à l'étranger dans différentes rubriques du rapport.

⁶ Un chapitre est consacré à cette expérimentation et nous y ferons régulièrement référence dans la mesure où c'est ce programme qu'il est envisagé d'étendre dans l'hexagone.

⁷ Assailly J.-P. (coord.), *Les pratiques d'évaluation externe et d'autoévaluation de l'usage d'alcool dans un processus de changement : contexte national et comparaison franco-québécoise*, INRETS, projet FSR entré en vigueur au 1 janvier 2009, pour une durée de 36 mois.

apporter des éléments déterminants pour une prise de décision qui conjuguerait pertinence, pragmatisme, opérationnalité et utilité dans l'application quotidienne et territoriale d'une politique publique nationale de lutte contre la conduite en état d'alcoolémie.

2. Le dispositif technique.

L'éthylotest anti-démarrage est d'abord un *objet technique*. Inventé à partir du même principe que le célèbre 'ballon' (déposé en 1953 par *Dragër*, en Allemagne, sous la marque *Alcootest*⁸), son utilisation commerciale débute réellement à la fin des années 1980, aux Etats-Unis, pour tenter de répondre au problème de la conduite sous l'emprise de l'alcool en mettant *littéralement* 'hors circuit' les conducteurs imprudents⁹. C'est un dispositif technologique de contrainte systématique : il rend impossible l'utilisation d'un véhicule, à partir d'une limite, fixée lors d'un calibrage réalisé par l'installateur ; limite qui elle-même reste cohérente avec le seuil légal d'alcoolémie en vigueur dans le pays d'installation. Il s'applique indifféremment à tous les conducteurs qui l'utilisent. Le déclenchement du blocage du véhicule est effectif à partir du seuil technique prédéterminé (0,3 g/l par exemple dans le cadre de l'expérimentation d'Annecy). Notons que ce seuil se veut être cohérent au regard du taux légal de 0,5 g/l qui reste cependant une forme de compromis. Il est en effet établi au terme d'arbitrages fondés sur la confrontation entre la perception sociale d'un fait social (la conduite en état d'ivresse et ses conséquences) et l'intérêt collectif défendu par les autorités publiques. Ce taux officiel dépend en outre de la manière dont de multiples acteurs définissent et construisent les problèmes de risques et de prévention, notamment les problèmes de santé publique (Gilbert, Henry, *dir.*, 2009). Les conditions qui président à l'établissement d'une limite à la fois technique et sanitaire restent particulièrement à interroger dans le cas de l'EAD puisque la norme décrétée au titre de l'étalonnage de l'appareil vient s'adosser au taux réglementaire ; taux qui lui même, s'il est majoritairement admis, n'est pas toujours bien assimilé et compris par les conducteurs infractionnistes (Morange, 2001b)¹⁰. La technique rencontre ici des ajustements proprement sociaux.

⁸ Ce fabricant est présent sur le marché européen et a participé pleinement à l'expérimentation française d'Annecy.

⁹ Le second des principaux fabricants est actuellement *ACS* (pour : *Alcohol Countermeasure Systems*).

¹⁰ A l'incapacité de savoir évaluer sa consommation avant de prendre le volant, s'ajoute, pour nombre de conducteurs peu instruits que l'on retrouve parmi le public incriminé pour CEA, l'incompréhension face à l'utilisation de deux unités de mesure pour le calcul de l'alcoolémie (grammes par litre de sang et milligrammes par litre d'air expiré). La confusion est renforcée par l'existence du seuil contraventionnel de 0,5 g/l et du seuil délictuel de 0,8 g/l, et devient totale chez certains pour ce qui concerne la superposition de la sanction administrative et de la sanction pénale.

Sur le plan strictement technique, l'équipement EAD possède une double fonctionnalité : il mesure le taux d'alcool expiré d'un conducteur et empêche le démarrage de son véhicule si le résultat de l'analyse dépasse le seuil fixé. Il est composé de deux parties :

1. *L'interface* dans le véhicule, placé à l'intérieur (l'appareil visible, d'aspect plus ou moins semblable à un téléphone portable ou à un dictaphone numérique, agrémenté d'un embout dans lequel on peut souffler¹¹), doté d'un capteur électrochimique qui va analyser le souffle de la personne et qui "communique" en permanence avec la "centrale".

2/ *La centrale* est la partie électronique, non visible de l'utilisateur (installée sous le tableau de bord), qui va commander l'éthylotest électronique lorsque l'on commande la clé, au niveau du préchauffage. L'éthylotest est alors initialisé et va solliciter un souffle de la part du conducteur. Si la personne ne souffle pas : il est impossible de démarrer en tournant la clé. Si la personne souffle et que l'analyse montre qu'elle est inférieure à *un certain seuil* (celui fixé lors du calibrage initial), tout est en ordre et l'appareil indique que le test est satisfaisant, souhaite 'bonne route' au conducteur, et celui-ci peut alors démarrer. Si le souffle rend compte d'une alcoolémie supérieure au taux requis, l'appareil indique 'non' et bloque le démarreur. Le premier blocage n'est que de cinq minutes car des recherches ont confirmé que l'appareil pouvait être sensible immédiatement à la suite de la consommation d'aliments contenant de l'éthanol (bonbon à l'alcool, pain aux raisins macérés dans du rhum...). L'imprégnation, même très furtive, pouvait alors empêcher le démarrage, mais les fabricants, tout en respectant ce risque, ont depuis amélioré les performances et la fiabilité du dépistage. Après les cinq minutes écoulées, si la personne est véritablement alcoolisée, le véhicule va se bloquer de nouveau. Une nouvelle possibilité de souffle sera alors offerte au bout d'un quart d'heure, d'une demi-heure, puis d'une heure¹². Tous ces dysfonctionnements sont enregistrés par la centrale. Il en va de même si la console a été déconnectée ou si la batterie a subi une perte de tension (débranchée un moment pour une tentative de fraude, si par exemple le conducteur a tenté de démarrer son véhicule en le poussant).

Précisons que l'éthylotest ne fournit pas d'unités de mesure de l'alcoolémie au conducteur mais les enregistre ; ce dernier ne peut que constater si le test est positif ou négatif. Tous les incidents, mais aussi les phases montantes de la courbe d'alcoolémie (au moyen de "re-tests" demandés au conducteur durant ses parcours), sont doublement mémorisés par le module de contrôle (les données sont préservées dans une seconde puce - de sécurité - dans l'hypothèse d'une destruction de la première). L'intégralité des données est relevée périodiquement par un professionnel dans un garage ayant reçu les

¹¹ Les droits à requérir et le principe d'équité entre les différents fabricants nous empêche de proposer ici le visuel d'un appareil. Le lecteur pourra se documenter plus avant en consultant les sites internet des diffuseurs d'EAD.

¹² Ces caractéristiques peuvent être modifiées par un calibrage différent, en fonction de l'usage que l'on souhaite du dispositif. Celles dont nous rendons compte ici concernent le principal fabricant représenté en France et étaient celles qui étaient utilisées lors de l'expérimentation d'Annecy.

agréments nécessaires, au moyen d'un logiciel spécifique. Cette opération n'est d'une durée que d'environ dix minutes et les informations sont simultanément transmises, par voie Internet, à un serveur qui va les analyser et en assurer le retour. La périodicité du recueil des informations va dépendre du programme et de l'utilisation choisis (au bout d'un mois, puis tous les deux mois, pour le programme d'Annecy). Il est important de souligner qu'au titre de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (*CNIL*), ces données enregistrées ne peuvent pas être communiquées à d'autres personnes qu'à un médecin - qui pourra les transmettre à un Procureur dans le cadre du suivi judiciaire (elles ne peuvent en aucun cas concerner des employeurs par exemple, malgré des demandes déjà formulées aux fabricants d'EAD par un certain nombre d'entre eux...).

Afin de garantir la sécurité en situation d'urgence, le dispositif technique est aussi doté d'un interrupteur "démarrage d'urgence" (pour dégager rapidement le véhicule en dépit de son blocage). Là encore, la violation de cet interrupteur sous scellés est mémorisée par l'appareil. Il existe par ailleurs, sur un menu non accessible aux utilisateurs, un 'code pin' à quatre chiffres qui peut désinhiber le système ; il n'est utilisable que par les services de maintenance de l'appareil. Pour un autre usage que celui du suivi judiciaire, il est toutefois envisageable qu'il puisse être mis à disposition de l'usager (par exemple, pour des parents souhaitant prévenir le risque alcool en direction de leurs enfants, conducteurs secondaires de leur véhicule). Précisons enfin que les appareils proposés sur le marché français bénéficient de la norme *NF* qui garantit leur certification (standards et guides de bonne pratique) par l'une des agences gouvernementales dédiées (Etats-Unis, Canada ou Australie et, comme cela est désormais le cas pour les bus et autocars, par l'Europe au titre de la certification *CEN I*).

3. Les différents usages de l'appareil dans le monde et leurs déclinaisons en France.

L'EAD est déjà utilisé, selon des modalités différentes, dans un certain nombre de pays, notamment dans plusieurs Etats d'Amérique du Nord et plusieurs Provinces du Canada et d'Australie. C'est en Amérique du Nord d'abord que le système a été commercialisé pour son utilisation dans le cadre de mesures judiciaires. Aux Etats-Unis, les juridictions y sont même incitées financièrement par le gouvernement fédéral, sachant que l'acquisition ou la location du matériel sont à la charge des infractionnistes et non des contribuables (contrairement à d'autres mesures de répression). Actuellement, plus des deux-tiers des Etats d'Amérique et sept provinces canadiennes disposent des lois permettant d'avoir recours au système, même si le nombre de participants aux programmes reste modeste au regard de l'ensemble des infractions sanctionnées et du public éligible. Le taux de participation est par ailleurs très variable selon les Etats ; il varie fortement selon ce que les autorités proposent "en échange" de l'adhésion au programme EAD¹³.

¹³ Tous ces aspects seront abondamment développés dans l'étude FRS : Assailly J.-P. (*coord.*), *op.cit.*

En Europe, c'est essentiellement la Suède qui développe cet outil (sous la houlette du constructeur *Volvo*), après que des assureurs suédois ont initié, avec la justice, dans les années 1990, un programme de réhabilitation des infractionnistes à l'alcool au volant, d'une durée de deux ans, au terme desquels les conducteurs retrouvaient leur permis de conduire. La Commission Européenne, pour sa part, envisage de faire évoluer le dispositif pour une utilisation générale en prévention primaire ; touchant donc tout un chacun des conducteurs européens, indépendamment d'éventuelles infractions. Des expérimentations ont été menées en ce sens en Allemagne, Belgique, Espagne et Norvège (Silverans et *al.* 2006). D'autres développements, plus modestes, ont aussi été réalisés aux Pays-Bas, en Grande-Bretagne et en Finlande (Vanlar, Mathijssen, 2005). Si toutes ces expérimentations sont considérées comme prometteuses, elles ont aussi mis en évidence diverses difficultés de réalisation pour une utilisation à plus grande échelle. Nous ajouterons aux obstacles repérés, que certaines caractéristiques nationales restent sans doute assez irréductibles. Si les grandes orientations en matière de sécurité routière trouvent toute leur légitimité dans le cadre de programmes européens, l'anthropologie nous apprend aussi qu'il existe des limites culturelles à l'uniformisation des pratiques. L'adhésion citoyenne du conducteur suédois et son sens de la responsabilité face à la perspective d'utiliser un EAD (projet *Alcoguard Volvo*) ne se retrouvent pas nécessairement chez les conducteurs français, *a fortiori* chez des conducteurs ayant un problème avec l'alcool. En revanche, on peut admettre que la culture française du contrôle d'alcoolémie au moyen du populaire 'ballon' dans lequel on s'est accoutumé à 'souffler', peut devenir un atout pour une meilleure acceptabilité du dispositif dans l'hexagone. Nonobstant, dans l'attente d'une orientation partagée par les pays membres pour une installation sur tous les véhicules en usine, ce sont des catégories de transporteurs et d'usagers qui commencent à être spécifiquement concernées. En France, c'est le parc d'autocars de transports scolaires qui est voué à être remplacé par des véhicules dotés du dispositif (*Arrêté du 13 octobre 2009 relatif aux transports en commun de personnes*¹⁴). Par ailleurs, de plus en plus d'entreprises de transport routier choisissent d'équiper leur flotte en EAD.

Pour l'utilisation "historique" du dispositif - à savoir, celle d'une démarche de réhabilitation de conducteurs buveurs excessifs occasionnels ou alcoolodépendants placée sous l'autorité de la justice -, c'est pour la France l'expérience menée à Annecy (à partir de 2004), sous la houlette du Docteur Mercier-Guyon, qui fait autorité. Nous nous situons bien là dans le cadre judiciaire d'une condamnation pour conduite sous l'emprise de l'alcool, assortie d'une proposition d'alternative à la sanction : le programme EAD. Cette orientation se distingue nettement d'une autre, appelée plus récemment de ses vœux par la Ministre de l'Intérieur déclarant, en juillet 2008, que les tribunaux allaient contraindre les automobilistes condamnés pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique à installer un EAD dans leur véhicule, à titre de peine complémentaire. Si le calendrier législatif n'a pas coïncidé avec les déclarations de 2008 (puisque'il était question de rendre obligatoires les éthylotests anti-démarrage "*sous la*

¹⁴ Art. 75 bis : "Tout autocar mis pour la première fois en circulation à partir du 1er janvier 2010, lorsqu'il est affecté à un transport en commun d'enfants (...) est équipé d'un dispositif éthylotests antidémarrage conforme à un cahier des charges technique (...)".

forme d'une peine complémentaire qui sera prononcée par un juge à l'encontre de quelqu'un qui aurait été sanctionné pour conduite en état d'ivresse (...) Le dispositif pénal entrera en application début 2009, alors que l'équipement de série pourrait commencer plus tard, à la mi-2009¹⁵), le projet de loi LOPSI 2 (pour : Loi d'Orientation et de Programmation pour la performance de la Sécurité Intérieure), en cours de validation, comporte effectivement deux mentions répressives importantes concernant l'alcool au volant : articles 25 et 28 du texte préparatoire : "L'instauration pour les infractions les plus graves au code de la route d'une peine complémentaire de confiscation du véhicule ayant servi à commettre l'infraction, si l'auteur en est le propriétaire, cette confiscation est obligatoire, sauf si le juge, prenant en compte des circonstances particulières, en décide autrement par décision motivée. En cas de blessures involontaires ou d'homicides commis au volant sous l'emprise de l'alcool, le juge pourra prononcer, à titre de peine complémentaire, une interdiction pendant cinq ans au plus de conduire un véhicule non équipé d'un système d'anti-démarrage par éthylotests". La Commission des lois a pour sa part, le 27 janvier 2010 validé un amendement proposé par Monsieur le Député de Haute-Savoie, Lionel Tardy, portant cette fois sur le volet préventif : "Je propose que dans le cadre d'une composition pénale, le procureur puisse proposer un suivi et des mesures éducatives, notamment la pose d'un éthylotest anti-démarrage, aux personnes ayant subi un contrôle positif d'alcoolémie lors d'un contrôle routier. L'expérimentation qui a été menée en Haute-Savoie s'est révélée très concluante". Le texte amendé a été reçu en première lecture à l'Assemblée et sera débattu au Sénat en septembre 2010.

Notons enfin que plusieurs constructeurs (dont *Toyota* et *Nissan*) sont par ailleurs parvenus à mettre au point des matériels de haute technologie permettant de repérer l'alcoolémie des conducteurs et d'empêcher conséquemment la conduite de leur véhicule (capteurs d'haleine, analyseur de transpiration...). La perspective de ces constructeurs est de produire des voitures en série dotées de ces matériels, malgré le surcoût imposé à l'ensemble des acheteurs et les problèmes d'entretien et de maintenance que ces matériels hautement performants ne manqueront pas de poser. Mais cela signifie aussi que la technologie EAD, dans un avenir qui n'est peut être pas si lointain, se trouvera en concurrence avec de nouveaux outils - sinon supplantée par ces derniers - dont il s'agira également d'évaluer l'efficacité et les enjeux en matière de sécurité routière.

¹⁵ Déclaration de Madame Alliot-Marie, le 24/07/2008.

4. L'expérimentation 'à la française'¹⁶ :

4.1. Présentation générale.

En 2003, le Docteur Mercier-Guyon, en sa qualité de directeur du Comité Haute-Savoie de *La Prévention Routière* et de Secrétaire médicale de l'association, fort des expériences déjà menées aux Etats-Unis et en Suède, pose les bases d'un programme innovant, en Haute-Savoie (désormais étendu à l'Isère), visant à coordonner le travail des instances locales de la Justice et l'administration préfectorale dans le cadre de la mise en place d'un programme alternatif aux poursuites pénales de conducteurs incriminés pour la conduite sous l'emprise de l'alcool. Ce programme comporte deux temps forts pour les personnes éligibles : un stage adapté, organisé par *La Prévention Routière*, et six mois de conduite sous le contrôle d'un système EAD installé dans le véhicule des intéressés. Le programme est placé sous l'autorité du Parquet mais avec la collaboration de l'Etat ; de sorte de rendre compatible la suspension administrative du permis de conduire et la condamnation assortie de l'alternative de l'adhésion au programme EAD. C'est en cette occasion que le promoteur du projet a pu mesurer les difficultés de mise en œuvre d'un dispositif nouveau qui venait troubler les jeux d'acteurs entre les autorités administratives et judiciaires. Toutefois, après que divers obstacles juridiques et pratiques ont été levés, la coordination des services de l'Etat a pu permettre que se réalise en France une expérimentation qui, en dépit de ses limites intrinsèques et opérationnelles, a montré tout son intérêt.

4.2. L'éthylotest anti-démarrage tel qu'il a été proposé à Annecy.

C'est un éthylotest embarqué qui est couplé avec l'alimentation du démarreur du véhicule¹⁷. Le démarrage ne s'effectue pas si le taux d'alcool mesuré est supérieur à un seuil de 0,15 mg/l d'air expiré (soit 0,3 g/l). Pour cette mesure, l'appareil va demander un échantillon d'air (le conducteur va souffler dans l'embout prévu à cet effet, comme il le ferait dans un éthylotest classique - type 'ballon' - ou dans un éthylomètre électronique). L'appareil pourra par ailleurs réclamer d'autres échantillons à intervalles réguliers ou aléatoires durant le trajet ; ce qui permet d'écarter une partie des fraudes possibles. L'ensemble des données est recueilli et fait l'objet d'une analyse complète et

¹⁶ Ce commentaire est le fruit d'un long entretien accordé par le Docteur Mercier-Guyon (au printemps 2009), agrémenté par les écrits existants sur le sujet et par une présentation complète de l'expérimentation proposée par le médecin et à laquelle nous assistions, lors des 17^{ème} *Journées Jacques Cartier*, en 2004, à Montréal. A notre connaissance, il n'existe pas d'article scientifique complet publié par le porteur du projet. Nous savons en revanche que ce dernier rédige actuellement un 'annuaire pratique' de mise en place du dispositif, destiné aux acteurs publics qui souhaiteraient développer le programme et qu'il présente régulièrement l'expérimentation d'Annecy et ses perspectives dans les juridictions régionales de France.

¹⁷ Ce rappel précise, spécifiquement pour l'expérimentation en question, les caractéristiques techniques développées en section 2.

informatisée (par l'entremise de deux garagistes agréés de la région ; à Cran-Gevrier, 74 960, représentant respectivement les deux fabricants engagés dans l'opération). Toutes les manipulations de l'appareil, les taux d'alcool mesurés à partir des souffles, les incidents, sont consignés et traités informatiquement (en l'espèce ici, aux Etats-Unis). Le contrôle de ces données par les autorités en charge du programme constitue le moyen de vérifier le bon respect du protocole d'adhésion par le conducteur. Lorsqu'un conducteur est éligible au programme (voir ci-dessous) et sur proposition du Procureur de la République d'Annecy, un engagement écrit est demandé à l'intéressé indiquant qu'il suivra bien toutes les étapes du programme (stage, dotation du matériel et entretien de celui-ci, collecte des données, suivi par l'intermédiaire d'un livret ou "passeport EAD") et toutes les consignes imposées par l'entrée dans ce programme ; notamment qu'il ne devra pas conduire un autre véhicule que le sien durant la durée de la mesure (à savoir six mois).

4.3. L'éligibilité au programme.

Contrairement à d'autres programmes de ce type dans le monde, celui ci est réservé - pour l'heure - aux 'primo-infractionnistes' dans la conduite d'un véhicule sous l'empire de l'alcool. Par ailleurs, c'est le principe du volontariat et non celui de la contrainte qui le porte (contrairement par exemple à l'Etat de Victoria, en Australie, où les tribunaux peuvent contraindre les conducteurs arrêtés avec une alcoolémie supérieure à 1,5 g/l ou récidivistes, à se doter d'un EAD lorsqu'ils recouvrent le droit de conduire) ; ce qui s'impose du fait du coût du programme qui est à la charge du participant (environ 1 300 euros). Le principe retenu par les autorités judiciaires d'Annecy, en collaboration avec la Préfecture de Haute-Savoie, est celui d'une alternative possible aux poursuites pénales, au motif, pour les autorités, de réduire le risque de récidive tout en permettant aux volontaires de continuer de conduire afin de pouvoir maintenir ainsi leur insertion sociale et professionnelle.

C'est ainsi que dès janvier 2003, 38 automobilistes (trente hommes et huit femmes), âgés majoritairement de 40 à 55 ans, ayant fait l'objet d'un constat de conduite sous l'emprise d'un état alcoolique au-delà du seuil légal délictuel (supérieur à 0,8 g/l), titulaire d'un permis depuis au moins trois ans, non récidivistes et n'ayant pas eu d'accident, ont pu bénéficier de ce programme de réhabilitation qui impliquait la participation à un stage initial (organisé par *La Prévention Routière*) et l'acceptation du contrôle de leur alcoolémie avant chaque usage de leur véhicule, pour une durée de six mois. Au terme de ce programme, et après analyse des données recueillies, le Procureur de la République pouvait décider de l'abandon des poursuites pénales pour ces conducteurs. Cette appréciation par la Justice est désormais facilitée par l'agrément du directeur départemental de *La Prévention Routière* en qualité d'officier de probation ; officier qui, au nom du Comité départemental de l'association rédige et transmet un compte-rendu individualisé à l'autorité judiciaire.

4.4. La mise en œuvre du programme.

Du fait du caractère automatique de la sanction administrative dès le constat d'une infraction, c'est à l'officier de Police Judiciaire qu'il revenait de "flécher" comme éligible au programme EAD tel ou tel conducteur. Ceci dans le but de lui permettre postérieurement - et rapidement - de conduire, en dépit du retrait de son permis de conduire. Les représentants des forces de l'ordre constituaient donc - après avoir été formés à cet effet - le premier et important maillon de la chaîne de décision et d'orientation vers le programme EAD. Après une suspension *a minima* de permis (de 15 jours par arrêté préfectoral) et un examen médical auprès de la Commission Médicale Primaire des Permis de Conduire, le conducteur volontaire devait suivre une formation spécifique de deux jours relative à l'utilisation de l'EAD (et incluant une sensibilisation classique aux dangers de l'alcool) organisée par *La Prévention Routière*. Il lui était alors remis un livret ou 'passeport' relevant toutes les étapes du programme. Le participant était ensuite dirigé vers un centre installateur (un garage) disposant des agréments nécessaires à la pose de l'EAD. Il pouvait choisir l'une des deux marques représentées.

4.5. Les difficultés principales rencontrées par les initiateurs du programme.

L'organisateur à titre principal de l'expérimentation a dû surmonter de nombreux obstacles pour mettre en place un dispositif novateur qui venait s'immiscer dans les rouages du fonctionnement ordinaire des services de l'Etat. Ces obstacles contournés à Annecy, nous alertent cependant sur les difficultés potentielles que pourrait rencontrer le développement à grande échelle du dispositif. Plusieurs de ces difficultés se trouveront redéfinies, voire annulées, à la suite du vote de la Loi *LOPSI 2* (*cf. infra*).

- La collaboration entre les services de l'Etat :

Le dispositif nécessite la collaboration des services préfectoraux, mais il reste placé sous l'autorité du Parquet. A Annecy, une bonne articulation entre la Préfecture et le Tribunal et une volonté partagée d'aboutir favorablement à la mise en place du programme ont prévalu ; mais d'autres situations locales révèlent au contraire divers conflits de compétences. Seule une armature législative appropriée rendant usuel ce dispositif peut permettre d'y remédier.

- Le suivi médical :

Les services de l'administration étant soumis à une logique générale de réduction des moyens, il a fallu les convaincre de la nécessaire bienveillance de la commission médicale préfectorale afin que les participants puissent bénéficier de convocations dans un laps de temps souhaitable ainsi que de facilités de suivi. Les négociations avec les autorités administratives ont donc constitué une part importante des efforts à consentir

dans la mise en place du dispositif, même si, de l'avis du promoteur de projet, c'est principalement un bon accueil qui a été réservé à cette initiative.

- Le rôle déterminant des forces de l'ordre :

L'automaticité des suspensions administratives de permis de conduire selon les infractions a d'abord posé un problème juridique et pratique : comment permettre à un conducteur de conduire alors qu'on lui a retiré son permis pour une durée de plusieurs mois (en général, environ quatre mois pour les infractions dont il est ici question ; quatre mois auxquels s'ajoutent en général par la suite une suspension complémentaire imposée par la justice) ? Quelle attitude également pour les forces de l'ordre face à un conducteur en cours de programme ? La solution trouvée conjointement par les acteurs institutionnels (mais qui reste sans doute à réexaminer) a été la promulgation d'un arrêté inhabituel permettant de réduire au minimum la durée de suspension du permis pour les personnes concernées par le programme. Cela signifiait que les forces de Police et de Gendarmerie devaient être totalement au fait de la procédure à suivre, dès le constat de l'infraction et l'établissement du procès verbal, puisque ce sont elles qui, les premières, informent le conducteur de la possibilité d'inscription dans le programme (par exemple durant la garde à vue devenue quasi systématique), tout en vérifiant simultanément que les intéressés répondent bien à différents critères (pas d'état de récidive légale, pas sous le coup d'une annulation de permis, etc.). Pour ces acteurs 'de terrain', cela nécessite de connaître parfaitement l'attitude à tenir ; ce qui signifie que l'organisateur doit constamment s'assurer de la bonne assimilation de la procédure (comme de l'esprit du programme) par les policiers et gendarmes : "*Il faut donc convaincre d'abord les forces de l'ordre*"; précise le Docteur Mercier-Guyon.

Nous noterons d'ores et déjà ici que la forte implication nécessaire des forces de l'ordre invite à questionner leurs membres sur la perception qu'ils ont du système proposé. En effet, cet engagement, au premier niveau de l'enclenchement du dispositif, constitue potentiellement un facteur limitatif, dans la mesure où, outre la rupture avec des règles d'usage intégrées et devenues familières, les policiers et gendarmes doivent aussi adhérer à "l'esprit" du programme. Or, ces personnels de police pourraient y voir une remise en question de leur fonction répressive qui consiste à écarter provisoirement de la chaussée des conducteurs dangereux, ou encore, une mesure favorisant tel conducteur plutôt que tel autre. Les réticences des forces de l'ordre pourraient notamment porter sur le fait que les personnes éligibles ne perdent pas six points de permis (corrélés à la suspension qui ne devient alors ici que "virtuelle"), ni ne s'acquittent de l'amende prévue (c'est la contrepartie financière du programme). Certains d'entre les agents de l'Etat pourraient en outre juger plutôt élitiste le programme eu égard à la somme à déboursier pour y accéder (1 300 euros). Nous explorerons donc plus loin les réserves éventuelles de ces personnels (section 'entretiens').

- Les textes législatifs :

Plusieurs aspects pratiques de la mise en place du programme ont été - et restent pour partie - contrariés par l'inadéquation avec les textes réglementaires existants. C'était le cas - nous l'avons évoqué plus haut - pour ce qui concerne la durée initiale possible de suspension de permis ; c'est aussi vrai des dispositions relatives à la durée possible d'une composition pénale (cette procédure permet au Procureur de la République de proposer une ou plusieurs mesures, dont, par exemple, un stage ou une formation dans un organisme sanitaire, social ou professionnel, à une personne reconnaissant avoir commis certains délits, dont celui de conduite sous l'empire d'un état alcoolique) dont la durée ne peut théoriquement excéder trois mois (sauf à interpréter ces textes différemment - ce qui reste possible selon certains magistrats - et qui reviendrait, pour le programme EAD, à considérer qu'il se décompose comme suit : deux jours de stage suivi d'un "programme d'accompagnement" de six mois). Ce recours à la procédure de composition pénale autoriserait pourtant d'inclure dans les programmes un plus large public de conducteurs (ceux qui, par exemple, n'ont été impliqués que dans un simple accident matériel et qui, de ce fait, ne sont actuellement pas éligibles au programme).

Des adaptations aux textes réglementaires ont certes été provisoirement trouvées afin de mettre en œuvre le programme EAD d'Annecy, mais, à l'évidence, l'expérimentation a précédé la mise en chantier des textes de loi qui pourraient permettre de préparer idéalement la généralisation du dispositif (et son extension à d'autres catégories de conducteurs). Cependant, la démarche n'est pas pour autant non pertinente dans la mesure où elle se présente finalement comme une incitation forte - résultats à l'appui - en direction du législateur, à se doter des moyens réglementaires adéquats pour une mise en œuvre d'un programme national d'envergure ; c'est tout l'enjeu de la loi *LOPSI 2* en débat.

- Les centres agréés d'installation :

Les deux principaux fabricants représentés en Europe aspirent à disposer de leurs propres réseaux de garages agréés. Toutefois, ils doivent aussi bénéficier de deux autres agréments : celui des constructeurs (qui peuvent s'inquiéter d'intervention sur leurs véhicules encore sous garantie) et celui de la Cour d'Appel (qui valide la moralité de l'entreprise). Le cahier des charges repose sur une approche tant éthique que technique, avec l'engagement de recueillir et de saisir les données de l'appareil, chaque mois ou tous les deux mois, grâce à un technicien suffisamment compétent pour réaliser cette opération. Le recueil des données est transmis au moyen d'Internet à un service central en Amérique du Nord. Cette gestion des données constitue une partie moins visible du programme mais représente néanmoins sa partie essentielle ; c'est grâce à ces opérations que le conducteur est évalué, elles doivent donc être réalisées sans risques de dysfonctionnements et pouvoir se traduire par des informations claires, lisibles et facilement interprétables. Quelques problèmes de vitesse de transmission vers l'unité centrale de traitement des informations ont existé dans les premiers temps de l'opération d'Annecy ; problèmes techniques qui semblent désormais résolus (grâce à l'acquisition par les concessionnaires du "très haut débit" Internet). Cependant, dans la

perspective d'une multiplication des installations d'EAD et, de manière coextensive, de celle des centres agréés, un ensemble de règles de conduite devront sans nul doute être réaffirmées par les pouvoirs publics vis-à-vis d'opérateurs privés dont la vocation - à l'exemple des centres de contrôle technique des véhicules - n'est pas toujours exclusivement celle de la sécurité routière.

4.6. Le coût du programme.

Le coût du programme à la charge du conducteur incriminé était à Annecy de 1 260 euros ; il comprenait l'installation (et la désinstallation) de l'appareil (200 euros), sa location (780 euros ou 130 euros/mois), le stage de sensibilisation organisé par *La Prévention Routière* (280 euros). Tout incident nécessitant l'intervention experte était facturé 65 euros en sus et un chèque de caution de 800 euros garantissant la remise du matériel, était conservé par l'organisateur. Compte tenu du coût global de l'opération pour l'utilisateur, la participation au programme est financièrement discriminante ; c'est un aspect essentiel du caractère limitatif de l'extension au niveau national et en direction d'un public nombreux. Nous nous attacherons à analyser la réalité de cet obstacle à travers le point de vue de conducteurs éligibles (*section : 6.4.3.6.*).

4.7. Les apports de l'expérimentation d'Annecy.

Indéniablement, le lancement de l'expérimentation d'Annecy aura d'autant mieux suggéré aux experts en matière de conduite sous l'emprise de l'alcool et à l'Etat de se saisir de la réflexion relative à l'EAD (Chapelon *dir., op. cit.*) que des programmes sont déjà largement mis en place dans plusieurs pays. Les résultats positifs observés en Haute-Savoie sur le taux de récidive (diminution de 60 à 70 %) ¹⁸, le taux d'abandon très faible du programme (5 %), ainsi que le bénéfice d'une sauvegarde de l'insertion sociale et professionnelle, suffisent à justifier l'élargissement de la réflexion sur l'EAD afin d'en mesurer mieux encore les apports, comme les limites. Cette expérimentation, que nous ne faisons que décrire partiellement ici, invite à penser l'avenir et la forme du dispositif dans le contexte français. Si ce test (qui se prolonge actuellement par sa présentation dans plusieurs juridictions) reste quantitativement modeste et qu'il doit être appréhendé sans négliger le risque de biais d'interprétation dans ses résultats (représentativité des conducteurs), il permet d'envisager des perspectives nouvelles en France dans le traitement du problème de l'alcool au volant. Il se présente comme un outil supplémentaire parmi ceux dont disposent déjà la Justice. La possibilité de son extension en l'état soulève toutefois nombre de questions que nous avons choisies pour notre part de poser, notamment à partir du point de vue des conducteurs infractionnistes *lambda* que nous avons interviewés au sein du Tribunal de Grande Instance de Caen, en plus de l'écho que suscite l'expérimentation d'Annecy chez les acteurs institutionnels du département du Calvados, territoire retenu pour notre étude de terrain.

¹⁸ Que nous discuterons néanmoins plus loin.

5. Présentation de l'étude de terrain dans le Calvados.

5.1. Méthode et technique d'enquête.

Notre démarche relève de ce que l'on nomme en sociologie : *l'expérimentation compréhensive*. Cela signifie que nous opérons dans 'le vif du sujet', que l'essentiel de notre analyse se fonde sur le discours des acteurs ; discours que nous traitons à la lumière des conditions de l'entretien, de ce qui se joue, se noue, dans la relation intervieweur/interviewé. *L'entretien en situation de recherche*, qui est l'un des outils de cette démarche, est une technique d'enquête qui s'inspire tant de l'ethnologie, de l'approche ethnographique d'un terrain et d'un groupe (à l'exemple de l'Ecole de Chicago'), que de la psychologie sociale ou, à l'extrême, de l'écoute flottante avec associations libres de la psychanalyse. C'est une *exploration* au cours d'une *rencontre* aboutissant à une 'co-construction' d'une 'réponse-discours' obtenue dans l'échange enquêteur/enquêté. Il s'agit alors, pour reprendre une problématique développée par Claude Lévi-Strauss de trouver la 'bonne distance' entre le chercheur et son terrain, entre attention bienveillante laissant libre cours au déploiement de la parole et directivité nécessaire au cadrage de l'entretien. Une expression de Pierre Bourdieu correspond assez justement à la situation de l'entretien tel que nous l'entendons : c'est une '*improvisation réglée*' (Bourdieu, 1980). Bien que possédant l'outillage formel requis (protocole d'échange, guide d'entretien, dictaphone...), l'intervieweur doit pouvoir s'adapter aux circonstances lors du déroulement même de l'échange, à la personnalité de l'interviewé, aux éléments inattendus qui viendraient troubler le bon déroulement des opérations. Pour produire des effets de connaissance, l'entretien demande donc un certain nombre d'ajustements qui constituent, à proprement parler, la technique de l'entretien.

Une partie des entretiens réalisés concerne les acteurs institutionnels qui auraient en charge la proposition, l'exécution et le bon déroulement des programmes EAD (forces de l'ordre, Préfecture, Justice, Prévention Routière) ou une participation à un niveau ou à un autre (fabricants d'EAD, médecins alcoologues, assureurs). L'analyse du discours tient ici compte de la place, toujours particulière, qu'occupe, au sein de son institution (ou du groupe qu'elle représente), chacune des personnes rencontrées ; les institutions étant elles-mêmes les produits de l'histoire d'une société donnée (des "*formes cristallisées du social*" pour E. Durkheim).

L'autre partie des entretiens, qui constitue le cœur de la recherche présentée ici, concerne des conducteurs infractionnistes interviewés au sein même du Tribunal de Grande Instance de Caen, selon des modalités précises que nous expliciterons plus loin. Lors de ces rencontres, nous avons surtout choisi d'être le moins directif possible dans notre questionnement, de réaliser des entretiens que l'on qualifie de 'semi-directifs' très ouverts. Il s'agissait de permettre à l'interviewé de s'affranchir des différents carcans susceptibles d'appauvrir quantitativement et qualitativement les données collectées (relations statutaires interviewer/interviewé, pressions liées à la situation, lieu et

conditions de l'entretien...), de stimuler la personne rencontrée afin de faire émerger chez elle le sens et la portée de ses propres paroles, de favoriser un 'effet de miroir' en faisant appel à son point de vue d'acteur, à son expérience vécue, sa rationalité, sa logique propre, de la laisser procéder à l'*objectivation* de son discours, c'est-à-dire la transformation de son expérience cognitive en construction de déclarations explicites. D'où la nécessité de rendre propice l'énonciation en s'autorisant une grande souplesse dans l'ordonnement de l'entretien. Le guide d'entretien, construit préalablement, ne doit en ce sens que servir à matérialiser le statut de la rencontre en instaurant une distance utile, à éviter au chercheur de négliger certains thèmes, et à autoriser le traitement ultérieur, homogénéisé, de l'ensemble des propos recueillis. C'est à ces conditions que l'interviewé apporte une densité de connaissances, une *épaisseur symbolique* si l'on se réfère aux préceptes de Max Weber (Weber, (1913), 1965).

Dans la perspective de mobiliser le contenu des entretiens comme fondement de la recherche, nous avons ensuite procédé à leur analyse, tant sur le fond (informations, données factuelles, messages délivrés par l'interviewé à l'attention du receveur et, au delà, des autorités réceptionnant le rapport d'étude...), que sur la forme (réitérations, insistances, lapsus, métaphores, non-dits, formes de déni, etc.). C'est enfin le travail de sélection, de compilation et d'ordonnement des propos tenus qui est venu parachever cette démarche compréhensive auprès des acteurs, apportant les éléments nécessaires venant s'agréger à un ensemble de connaissances à notre disposition (littérature grise, données quantitatives, éléments apportés par des "personnes ressources", apports extérieurs divers) et participer à l'élaboration de la présente synthèse.

Nous étions confrontés à un projet - la diffusion d'un dispositif technique dont les personnes rencontrées (en particulier les infractionnistes) ne savaient que peu de choses -, ce qui pourrait être considéré comme un "biais" d'interprétation des propos collectés, dans la mesure où il est alors difficile d'en dire des choses essentielles. Toutefois, selon nous, cette absence de connaissances par les conducteurs (que nous informions cependant *a minima* dans la situation d'entretien) constituait aussi l'intérêt de saisir 'sur le vif' la perception 'nouvelle' du dispositif par cette population problématique et assez hétérogène. Notre démarche consistait en effet à recueillir des impressions *a priori* (et ceci valait aussi, pour partie, pour plusieurs des acteurs institutionnels rencontrés et n'ayant pas encore été totalement informés du mode de fonctionnement institué à Annecy) qui avaient le mérite de traduire, dans leur spontanéité, des interrogations et des doutes qui touchaient aux vraies difficultés de mise en place du programme qui pourraient se poser ; toutes choses que nous pouvions croiser avec la littérature grise. Plusieurs remarques 'de bon sens' nous ont ainsi permis d'explorer plus précisément et scientifiquement des aspects qui n'étaient pas - ou peu - questionnés par l'expérience d'Annecy. Par ailleurs, l'étude qualitative a possédé cet avantage de favoriser la collecte, auprès des personnes directement concernées, d'éléments informatifs complets et variés signalant les adaptations nécessaires de l'appareil et de son utilisation, tant dans les modalités pédagogiques de diffusion de l'EAD que dans ses caractéristiques proprement techniques.

Les résultats d'une enquête de ce type, qui s'attache à saisir ce qui est en jeu dans la 'rencontre' entre la complexité des individus (ici des conducteurs indécis) et un dispositif technique, permettent alors d'alimenter la réflexion experte dans ce domaine en tenant compte de réalités sensibles mesurées, d'accompagner des processus décisionnels qui devront trouver des relais efficaces à l'échelon local.

5.2. Le terrain d'étude.

Cette étude qualitative trouve sa pertinence à l'échelle administrative du département (le Calvados, 14) qui recoupe l'organisation des services de l'Etat utiles à la réalisation du programme de notre recherche comme à la mise en place de l'EAD (services préfectoraux, judiciaires, hospitaliers d'alcoologie).

Données générales sur le Calvados et indications accidentologiques :

La superficie du département du Calvados est de 5 548 km². Il est peuplé par 648 000 habitants pour une densité de 117 au km² (108 pour la France), son parc de voitures de tourisme est d'environ 310 000 (soit 0,48 voiture par habitant, à l'égal de la moyenne nationale). On y trouve un réseau autoroutier de 122 kilomètres, 266 km de routes nationales et 5 321 km de routes départementales. Le trafic sur tous ces axes est assez comparable au reste de la France, en dépit d'un débit et d'un nombre de kilomètres parcourus par habitant sensiblement plus importants sur les routes départementales qui constituent une grande partie du maillage de ce territoire. Le Calvados reste cependant un département français sans caractéristiques routières très particulières par rapport aux autres départements français.

Ce département s'inscrit aussi, depuis plusieurs années, dans la moyenne accidentologique française¹⁹. Les accidents dus à l'alcool y sont également représentatifs de la moyenne nationale, bien que certaines zones géographiques soient ici particulièrement concernées par des consommations excessives ; il s'agit principalement de zones rurales où domine encore une 'culture' des boissons alcoolisées (Pays d'Auge et Bocage virois, par exemple), mais aussi de villes moyennes qui concentrent différents problèmes économiques, sanitaires et sociaux.

Les forces de Police et de Gendarmerie en charge des contrôles routiers sont centralisées dans la capitale régionale, Caen, avec, pour la Police, différents relais dans les villes de moyenne importance et, pour la Gendarmerie, une décentralisation vers des brigades territoriales nombreuses. Un peloton autoroutier de gendarmerie est présent sur l'A.13 entre Paris et Caen, un autre également sur l'A. 84 en direction de Rennes ('Autoroute des Estuaires'). L'Escadron Départemental de Sécurité Routière

¹⁹ Classement des départements selon l'ONISR.

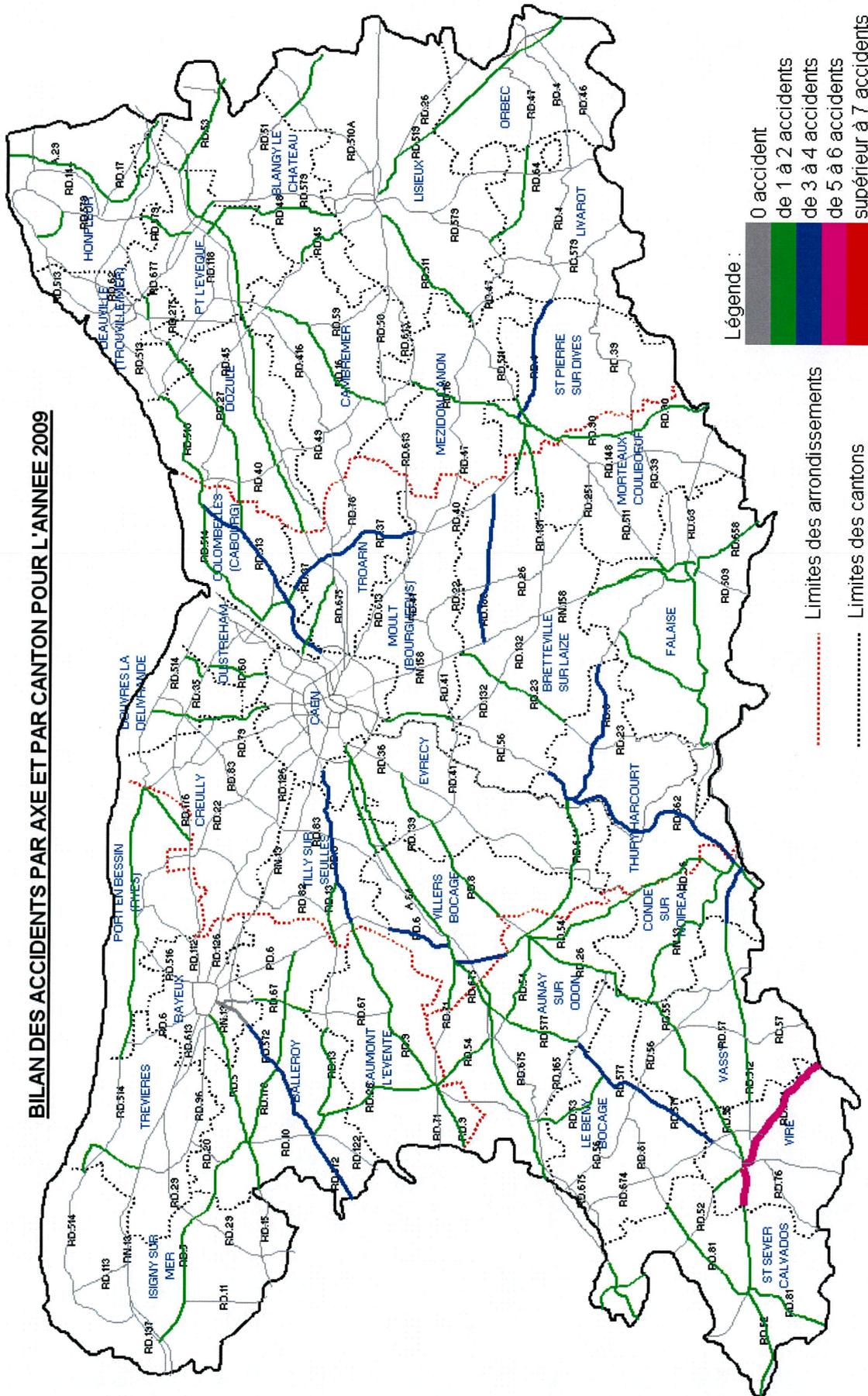
(EDSR, Gendarmerie), qui a pour mission principale (mais non exclusive) de procéder à des contrôles routiers, est doté d'environ 80 hommes, pourvus de motocyclettes, fourgonnettes, voitures classiques et, depuis peu, de puissants véhicules capables de réaliser des interceptions à grandes vitesses. Après quelques années en sous-dotation matérielle chronique, les brigades de Gendarmerie (et l'EDSR en particulier) sont enfin assez bien équipées en éthylotests électroniques qui facilitent le travail des hommes de terrain et permettent, comme c'est également le cas avec les nouveaux systèmes embarqués de contrôle des vitesses, de mettre en place des points de contrôles faciles d'installation et assez mobiles, même si le réseau secondaire reste difficile à traiter compte tenu de son étendue (dans le jargon des habitués des conduites sous l'emprise de l'alcool, les petites routes de campagnes permettant d'éviter - mais pas toujours - les contrôles routiers sont surnommées : "les autoroutes à lapins"). En dépit de ces tentatives d'évitement, le nombre de contrôles d'alcoolémie ces dernières années s'est établi, pour la Gendarmerie, à une moyenne d'environ 150 000 par an (dont 130 000 en contrôles préventifs).

La part des accidents corporels et mortels liés à l'alcool (et aux stupéfiants) est restée identique ces dernières années. Pour les accidents corporels, elle est de 19 % ; elle s'élève à 40 % pour les accidents mortels (17 tués sur 40 en 2009, essentiellement sur des routes départementales)²⁰. Les deux cartes ci-après permettent d'appréhender géographiquement notre territoire, en relation avec la morbidité et la mortalité routière pour l'année 2009²¹.

²⁰ Chiffres zone Gendarmerie uniquement.

²¹ Source : EDSR 14 Gendarmerie, droits réservés.

BILAN DES ACCIDENTS PAR AXE ET PAR CANTON POUR L'ANNEE 2009



5.3. Les personnes interviewées :

Une série d'entretiens a été menée avec l'ensemble des acteurs potentiellement concernés par le dispositif EAD : responsables en Préfecture et membres de la commission médicale du permis de conduire, médecins et acteurs de santé en alcoologie, magistrats (du Parquet, Juges, Juges d'application des peines, personnels des services de probation, Délégués du Procureur, représentant d'un fabricant d'EAD et d'un groupe d'assurances). Notre implantation locale et nos réseaux professionnels, nous assuraient la bonne réalisation de ces entretiens (malgré des situations conjoncturelles dommageables qui ont, un temps, retardé la recherche²²). Liste des responsables et professionnels rencontrés²³ :

- Monsieur le Vice-Président du TGI de Caen, T. Hannouet.
- Monsieur le Premier Substitut du Procureur, C. Fournier, TGI de Caen.
- Mesdames et Messieurs les juges et juges d'application des peines : Durigon, Lachapelle, Souberan, Lanneau et Viaud.
- Mesdames et Messieurs les Délégués du Procureur : Barbet, Gensse et Libeau.
- Madame M. Bernard, Responsable de la Cellule Sécurité routière, Préfecture du Calvados.
- Monsieur le coordinateur des visites médicales d'aptitude, CMPPA, Préfecture du Calvados.
- Mesdames et Messieurs les médecins consultés (au nombre de quatre : médecins, alcoologues, addictologues et psychiatres).
- Monsieur le Capitaine Bème, commandant l'Escadron Départemental de Sécurité routière, Gendarmerie du Calvados.
- Monsieur le Docteur Mercier-Guyon, *Prévention Routière* Haute-Savoie.
- Monsieur M. Moulin, Directeur départemental *Prévention Routière* Calvados.
- Monsieur L. Halgand, Département Diagnostics - Ethylométrie, société *Dräger*.
- Monsieur R. Sanlis, Délégué régional *AXA prévention*.

²² En 2009, le TGI de Caen a vécu une période d'ébullition peu propice à la réalisation de nos entretiens : L'Etat venait en effet de décider, contre toute attente, l'abandon du projet de rénovation dudit tribunal et son déplacement définitif ultérieur, sans proposer d'alternative précise, puis, dans le prolongement, on annonça la fermeture de plusieurs tribunaux de la région dans le cadre de la nouvelle 'carte judiciaire'. C'est dans ce contexte que Madame le Ministre de la Justice a effectué une visite à Caen, dans des conditions on ne peut plus houleuses... Puis, à partir de la mi-février 2009, une grève des étudiants de notre université, assortie du blocage et de l'occupation de notre bâtiment pour une période de deux mois, a fortement pénalisé notre recherche. Passées ces difficultés et l'octroi, par la Fondation, d'un différé de six mois pour le rendu des résultats, nos travaux ont pu reprendre normalement.

²³ Tous les noms des personnes consultées ne figurent pas dans cette liste. Cela résulte soit d'une demande des intéressés, soit du fait que plusieurs de ces entretiens se sont déroulés sur un mode plus informel et privé, tout en restant riches de contenu (c'est notamment le cas des médecins alcoologues et psychiatres).

Le corps de l'étude est constitué, lui, par **une soixantaine d'entretiens que nous avons réalisés auprès des conducteurs infractionnistes**²⁴. L'échantillon est constitué d'une dizaine de personnes alcoolo-dépendantes rencontrées au sein du Comité de probation du TGI de Caen (uniquement des hommes). La partie la plus importante des entretiens a eu lieu dans le cadre des convocations pour 'notification d'ordonnance pénale'. Cette procédure est destinée à un public large, correspondant idéalement à ce que nous recherchions pour nos travaux : personnes venues de tout le département (zones rurales et urbaines), primo-infractionnistes - mais aussi personnes en délicatesse avec l'alcool (délicatesse avouée ou 'repérable'), pluri-contrevenants (CEA associées à des refus d'obtempérer, délits de fuite et conduites sans permis), automobilistes en majorité (mais plusieurs motards également), diversité des âges (avec un volume satisfaisant de jeunes conducteurs), majorité d'hommes (mais la gent féminine était représentée par trois cas riches d'enseignements), condamnations pour des taux "faibles" mais aussi élevés (voire très élevés). Il n'y avait pas pour cette recherche de besoins avérés de quotas stricts de représentativité, mais l'on peut considérer que la distribution 'naturelle' de la population rencontrée en la circonstance recoupe de très près ce que l'on connaît des statistiques en matière d'alcoolémie au volant. En outre, ce qui était recherché auprès de ce public était plutôt un sentiment tout autant général que multiple à propos de l'EAD, une ouverture aux questionnements à partir des dires des uns et des autres, sachant qu'ils étaient tous potentiellement concernés par l'échange symbolique et pratique du programme EAD que la Justice aurait pu leur proposer en lieu et place de la condamnation judiciaire dont ils étaient informés juste avant ou après de nous rencontrer. Cette décision de justice dont ils prenaient acte survenait à la suite de la sanction administrative du retrait de permis qui, elle, était acquise depuis plusieurs mois. Le vécu, durant ces derniers mois, des effets de cette privation de déplacement au moyen de leur véhicule les mettaient particulièrement en posture de commenter l'opportunité d'un EAD pour leur cas (en fonction des informations que nous leur donnions aussi ; par exemple en décrivant l'expérience d'Annecy et en indiquant le coût du programme, ses contreparties et ses modalités).

²⁴ Nous ne fixons pas avec précision le nombre des entretiens réalisés pour la raison qu'un quart environ d'entre eux se sont en effet engagés dans le cadre d'un dialogue (avec prise de notes, mais non enregistrés) hors du bureau qui était mis à notre disposition au sein du tribunal ; c'était la seule condition pratique pour accéder à ces personnes qui devaient, chronologiquement, poursuivre alors leur 'circuit' judiciaire et administratif dans l'enceinte du tribunal, sans possibilité de revenir vers nous ensuite. Toutefois, le nombre d'entretiens enregistrés est d'au moins 45, que nous tenons à disposition de la Fondation, sous réserve de leur confidentialité.

6. Les entretiens institutionnels.

6.1. A la Préfecture du Calvados²⁵ :

6.1.1. Situation et historique :

La préfecture intervient lorsqu'une conduite en état alcoolique est constatée par les forces de l'ordre qui procèdent à la rétention immédiate du permis de conduire du contrevenant pour une durée maximale de 72 heures ; temps durant lequel les autorités préfectorales vont valider cette suspension et prononcer, *a minima* pour une alcoolisation délictuelle (au dessus de 0,8 g/l), une suspension du permis de conduire allant de quatre à six mois. A cette période de suspension s'ajoute la décision de justice - ultérieure, mais en théorie ne survenant pas au delà de la fin de suspension administrative - qui, elle, vient se superposer à la durée de la sanction préfectorale. Une harmonisation existe désormais entre la Préfecture et les autorités judiciaires pour éviter une restitution du permis de conduire (par les services préfectoraux) avant une décision de justice allant dans le sens, le plus souvent, d'une durée plus longue de la sanction (c'est pourquoi la rétention administrative du permis est devenue d'emblée elle aussi plus longue).

Concernant l'EAD, un paradoxe s'est imposé d'emblée lors nos premiers entretiens (en septembre 2009) : on est persuadé, à la Préfecture, de l'actualité et de l'activation par le TGI de l'alternative à la sanction au moyen de ce dispositif, tout en reconnaissant ne pas disposer de beaucoup d'éléments d'information. On est en revanche bien informé de sa mise en place progressive dans les transports scolaires, qui sera étendue (c'est en tout cas une première intention) à un ensemble de transports de voyageurs. Le matériel, lui, est mieux connu car la Cellule Sécurité routière a coutume de commander des éthylotests à la firme *Dräger* ; fabricant d'EAD (type *Interlock*) qui n'a pas manqué de présenter le produit dans le service. Par ailleurs, *Renault Trucks/Volvo*, bien implanté dans la région, s'est livré à une présentation de son matériel (installé sur des poids-lourds) au printemps 2009. Un lien a été établi avec *La Prévention Routière* sur ce point, dans le cadre d'un document général d'orientation mettant l'accent sur la lutte contre l'alcool au volant (*DGO* ; document interne déclinant les directives nationales en matière de sécurité routière) et qui préconise une attention particulière à ce type de système. Des échanges locaux ont alors eu lieu entre la Préfecture, le Directeur Départemental de *La Prévention Routière* et le Procureur Général qui s'est montré très intéressé par le dispositif ; l'expérimentation d'Annecy a été évoqué dans le cadre de ces échanges entre novembre 2008 et février 2009. Par la suite, Monsieur M. Moulin (*Prévention Routière* 14) a poursuivi le dialogue avec Monsieur le Procureur afin

²⁵ Les entretiens ont été réalisés auprès de la Responsable de la Cellule Sécurité routière et du Bureau des permis, et du Chef de service chargé de coordonner l'action des médecins de la commission médicale.

d'envisager les modalités de mise en place du programme dans le département. Il s'est agi surtout d'expliquer à la Justice le cadre global de la démarche, incluant les stages spécifiques concernant l'alcool et le dispositif EAD. Ces stages étaient présentés comme étant réservés aux primo-délinquants, non récidivistes (soit le cadre de l'expérimentation d'Annecy). Puis, on organisa, à la date du 25 septembre 2009, au matin, une réunion en Préfecture visant à présenter le dispositif à tous les procureurs de la région. L'après-midi devait être consacré à une démonstration technique sur véhicule dans la cour du bâtiment de l'Etat et en présence des médias. Tout était donc prêt, les invitations lancées (dont la nôtre), mais à peine 48 heures avant le rendez-vous, tout fut annulé pour des raisons qualifiées de 'techniques' et sur lesquelles nous reviendrons en fin de volume pour évoquer la complexité des relations entre les services dans la perspective de la mise en place de programmes EAD.

6.1.2. Réactions et interrogations à la Cellule Sécurité routière :

"Au départ, je pensais que cela s'adresserait plutôt à des récidivistes, mais je ne connais pas les textes" ; cette réaction traduit de manière spontanée la question que nous aborderons nous-mêmes sur le public le plus approprié pour des programmes EAD. Ce qui intrigue, c'est la manière dont vont pouvoir se coordonner les services de l'Etat dans le cadre du dispositif ; même si, en matière de collaboration entre les acteurs institutionnels locaux, des avancées existent, ainsi que mentionné plus haut concernant les durées de rétention de permis : "On travaille avec les Substituts de Lisieux et de Caen. On y arrive chez nous ; ça se passe plutôt bien. La justice a accepté de nous donner son éclairage ; même si le juge a toujours la possibilité de majorer ou de minorer ; nous, c'est strictement administratif. On est passé ainsi de quinze jours à deux mois minimum en moyenne ; ce qui est certes moins 'gérable' pour les contrevenants, notamment professionnellement, mais qui permet de rendre cohérente la durée globale de suspension (les gens ne comprenaient vraiment pas de récupérer parfois leur permis pour le rendre de nouveau en audience au tribunal)".

Cette coordination qui a eu lieu entre les services préfectoraux et la Justice augure donc, *a priori*, d'un travail conjoint facilité dans l'hypothèse de la diffusion du système dans le département. Mais nous noterons cependant que cette harmonisation, sur ce point précis, est aussi l'aboutissement d'une gestation de plusieurs années... Par ailleurs, pour l'heure, en l'absence d'orientations réglementaires nouvelles, le démarrage des programmes EAD, ne pourraient se faire qu'à l'exemple de la Préfecture d'Annecy ; c'est-à-dire en utilisant cet artifice consistant à établir une circulaire à destination des forces de l'ordre visant à raccourcir au minimum et '*par exception*' la durée de suspension administrative du permis pour les postulants. Car, comme s'interroge cette responsable parfaitement au fait des modalités de fonctionnement des suspensions administratives des permis : "*Cela poserait un problème aux forces de l'ordre dans le cadre d'un contrôle d'une personne utilisant le dispositif ; je ne vois pas trop comment ils pourraient faire... A moins d'inventer un régime spécial autorisant quelqu'un à conduire avec une suspension de permis.... mais je ne vois pas trop comment cela sera possible... ou alors une sorte de 'suspension avec sursis' ? A part une exemption de peine*

de suspension de permis, je ne vois pas...". C'est en substance ce qui a été mis en place à Annecy.

Nonobstant, la situation en matière d'alcool est suffisamment préoccupante dans le département du Calvados pour que tous les leviers possibles de réduction des conduites alcoolisées soient activés. En effet, malgré les nombreuses initiatives étatiques et associatives, pour l'année 2008, dans la moitié des accidents mortels (26, engendrant 39 décès), l'un des impliqués se trouvait en alcoolémie illégale²⁶ ; le taux moyen étant par ailleurs assez saisissant : 1,8 g/l. (taux maxi : 2,6 g/l). Dans notre région, ces taux élevés sont aussi régulièrement mesurés par les gendarmes lors des contrôles routiers. C'est ce qui incite la responsable rencontrée à avancer que : "*La prochaine grande étape, si l'on veut avoir le même effet que pour la vitesse, ce doit être le taux zéro !*". Elle n'exprime pas ici la position de la Préfecture mais manifeste une opinion personnelle qui résulte de ses nombreuses années d'expérience en matière de sécurité routière, au plus proche des réalités locales ; sa position se présente comme un aveu d'impuissance face à la constance (voire à l'aggravation) de la part des accidents mortels liés au facteur alcool. Autrement dit, sans refuser l'idée de l'outil EAD comme moyen complémentaire de lutte contre la récurrence, elle privilégie pour sa part une mesure, d'une résonance nationale rarement égalée, quand bien même les conclusions argumentées du 'Groupe alcool de la Sécurité routière' ne vont pas dans cette direction (Chapelon, *dir., op.cit.*). A l'écoute des infractionnistes rencontrés (et souvent malades alcooliques), nous formulerons nous-mêmes plus loin un avis sur ce thème du "taux zéro", en relation avec la problématique de l'EAD.

La responsable de la Cellule Sécurité routière et du Bureau des permis relève également que l'EAD ne pourra sans doute pas répondre à l'alcoolisation de plusieurs catégories d'usagers de la chaussée et qui sont pourtant fortement représentés parmi les victimes d'accidents : piétons, cyclistes, conducteurs de scooter et de motos de grosses cylindrées. Car il y a malheureusement une nouveauté - précise-t-elle - : un nombre de motards en alcoolémie croissant dans les accidents mortels (ce qui était peu fréquent naguère). Peut-on installer le matériel sur les deux-roues et, si oui, sur lesquels - demande-t-elle judicieusement ? Nous apportons la réponse des fabricants plus avant (p. 50). Cette Chef de service constate également que le coût global du programme va venir réduire la part du public concerné. C'est un thème majeur que nous développerons pareillement plus loin (p. 44). Elle s'interroge enfin sur la conduite, par le conjoint (souvent : 'Madame'), du véhicule équipé. Là encore, cette problématique est récurrente et demande des éclaircissements que nous proposerons dans une rubrique à suivre (p. 72), puisque les conducteurs interviewés se sont eux aussi posés des questions sur ce point. Force est donc de constater que, pour l'heure, le service le plus dédié en Préfecture à l'amélioration de la sécurité routière n'est que peu informé sur les caractéristiques des programmes EAD et tout autant interrogatif sur sa justification.

²⁶ Ces données pour 2008 viennent compléter les repères statistiques proposés en section 5.2.

6.1.3. La commission médicale du permis de conduire :

Toute personne ayant fait l'objet d'une rétention administrative du permis pour conduite sous l'emprise de l'alcool doit répondre à des convocations médicales instituées par la Préfecture afin de vérifier son aptitude à recouvrer la possibilité de conduire (c'est dans ce cadre qu'est demandé le bien connu 'bilan *Gamma GT*' destiné à repérer une éventuelle dépendance à l'éthanol).

Le responsable sollicité ici se montre favorable au système mais se dit très réservé sur tous les instruments techniques dont la fiabilité peut selon lui faillir ; qui plus est dans une mécanique automobile qui concentre déjà beaucoup d'électronique. Il invoque également les 'parades' techniques qui seront, selon lui, nécessairement trouvées par des contrevenants.

A propos de son champ de compétences - le domaine médical -, ce fonctionnaire explique que les médecins travaillant pour la Préfecture n'ont que peu de choses en commun avec ce qui relève d'une alternative à l'application de la peine. Le rôle du médecin se résume d'après lui à une décision concernant l'aptitude du conducteur à recouvrer son permis de conduire ou le droit de le repasser ; il ne se prononce pas sur le type d'aménagement possible. La proposition, en Préfecture, par les médecins, ne peut être que médicale. Dans le cadre d'un programme EAD, outre que le sujet est soumis à une première visite et à des visites de contrôle, il n'y aurait, d'après lui, pas de 'passerelle' particulière entre les médecins de la Préfecture et le Procureur de la République ; le certificat d'aptitude concerne en propre les services préfectoraux dans leur pouvoir de restituer le permis pour autant que l'on n'a pas décelé un caractère d'alcool-dépendance. Ce coordonateur nous précise cependant que la Justice peut être amenée à solliciter le médecin pour obtenir des précisions sur un conducteur en particulier. La loi prévoit d'ailleurs cette délivrance d'information médicale puisque dans le document rédigé par le médecin ("*Arrêtés 61*"), le quatrième volet est théoriquement destiné au Procureur ; "*mais... - nous indique-t-il - il reste ici*".

Le service de coordination des visites médicales d'aptitude reste donc assez circonspect sur la place qu'il pourrait occuper, avec les médecins, dans un programme EAD ; tout au plus pourrait-il accepter le principe de placer prioritairement les participants dans le planning des convocations. Pourtant, si le dispositif EAD est réellement mis en œuvre, les médecins de la commission d'aptitude de la Préfecture auraient un rôle prépondérant puisque c'est à eux que reviendrait normalement la lecture du décryptage des données prélevées dans la centrale de l'EAD, ainsi que la transmission de ces données au Procureur, accompagnées de leur avis médical. Cet avis aurait de surcroît une valeur déterminante pour éclairer la Justice dans son choix de prolonger un programme (de six mois par exemple).

Il est notable que le service préfectoral sollicité s'interroge d'abord sur le risque d'une violation des prérogatives du médecin, puis sur le surcroît d'activité que la gestion de ce nouveau dispositif pourrait engendrer. Ce dernier aspect est d'autant plus sensible que le 'groupe expertise alcool' avait relevé que : " Le fonctionnement de ces commissions

médicales est caractérisé par l'insuffisance des moyens permettant de documenter ce qui est fait et d'assurer un suivi pertinent des pratiques, seule garantie de leur qualité, pour ceux qui exercent des fonctions dans ces commissions, comme pour ceux qui ont la responsabilité de leur bonne gestion" (Chapelon, *dir., op.cit.*, 20). Par ailleurs, le délégué local de la Prévention Routière admet que : "*Ce sera sans doute une charge de travail supplémentaire pour les médecins*".

Si la Préfecture rappelle que les attributions des médecins les éloignent clairement des procédures de Justice - fussent-elles des procédures d'alternative à la sanction dans une perspective de réhabilitation -, d'autres médecins que nous avons rencontrés, au titre de leur spécialité en alcoologie notamment, se signalent également par une distance avec les problématiques de la conduite sous l'emprise de l'alcool et de leurs conséquences administratives et judiciaires.

6.2. Les médecins alcoologues.

Nous avons dialogué avec plusieurs médecins alcoologues (dont certains sont aussi psychiatres), professionnels dont on pourrait imaginer qu'ils puissent s'appuyer sur les questions d'autonomie et de mobilité routière dans leurs pratiques thérapeutiques ; en suggérant par exemple au patient le maintien de la conduite automobile comme principe d'intégration sociale. Pourtant, s'ils ne sont pas hostiles au programme que nous leur avons présenté, ils considèrent pour leur part qu'ils ont d'abord affaire à des malades et qu'il est dans leur première obligation de les soigner avant d'envisager de les inciter à garder leur permis de conduire ; permis que les patients suivis par ces médecins ne possèdent en règle générale plus, ni ne souhaitent (ou ne peuvent) posséder²⁷. Et le chemin du soin est parfois si long avant d'aboutir (lorsqu'il aboutit) qu'il ne permet pas vraiment une ouverture vers des questions de conduite routière - considérées alors comme très secondaires par ces médecins -. Pour ces alcoologues, il s'agit de traiter une addiction à un produit qui n'est que le révélateur des maux beaucoup plus profonds. Pour ces praticiens rompus à l'univers des souffrances psychiques, la distance est immense entre les aspects fondamentaux de la personne et l'hypothétique utilité d'un dispositif technique éventuellement proposé par la Justice. Leur profession les invite à centrer leur action sur le sujet, individuel et singulier, plutôt que sur la place de ce sujet dans le collectif des automobilistes. En d'autres termes, les réflexions sur le thème de l'EAD dépassent selon ces médecins le cadre de leur champ d'intervention.

Cette posture médicale (qui n'engage que les quatre médecins consultés) tranche avec des initiatives que le Docteur Mercier-Guyon voudrait voir se développer ; telle le projet *EVACAPA*, mis en place à Besançon par deux magistrats et un médecin alcoologue, avec la participation de l'*ANPAA*. Il s'agit d'un programme psycho-éducatif s'insérant dans le parcours judiciaire ; une alternative à la peine visant à une prise de

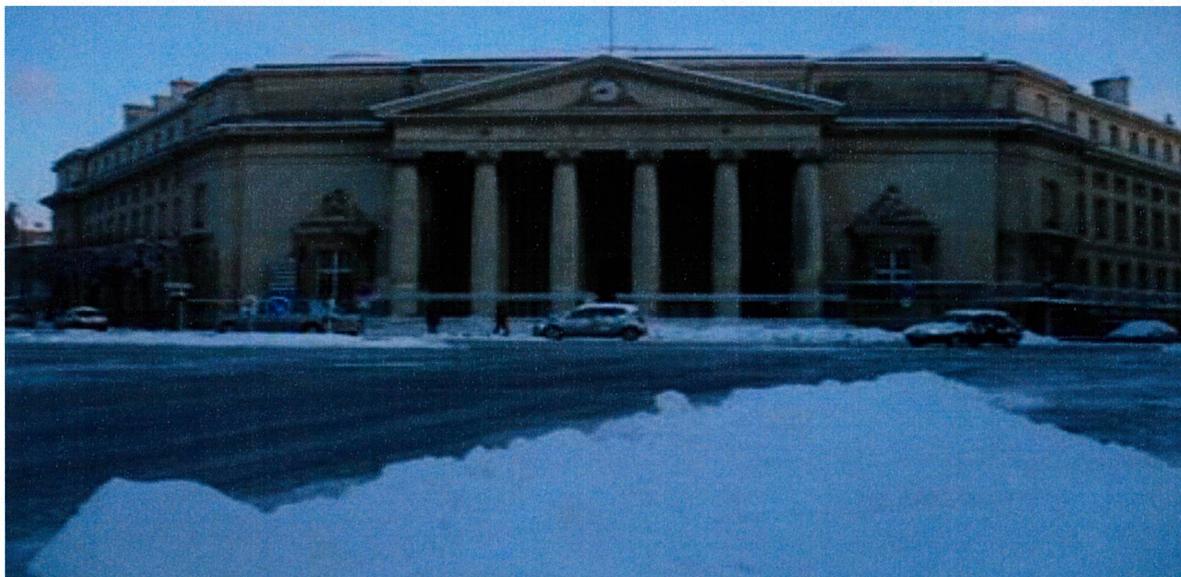
²⁷ Ce qui renvoie de nouveau à la question du public potentiellement concerné par les programmes EAD ; les malades de l'alcool, multi-récidivistes en CEA (avant de se voir interdire définitivement la conduite) peuvent-ils - doivent-ils - en être ?

conscience du problème alcool des participants, croisée avec la thématique de la sécurité routière. Dans cette expérience, on postule d'emblée le rapprochement nécessaire entre les questions de santé et de conduite automobile. C'est dans cet esprit que le porteur du système EAD en France souhaite considérer à terme son usage ; comme un outil utile à l'alcoologie et aux questions de santé publiques. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, à Annecy, un médecin alcoologue est présent au côté de l'animateur *Prévention Routière* lors du stage initial du programme EAD. Les quatre alcoologues (ou addictologues) que nous avons, pour notre part, rencontré ne partagent pas cette approche associant soins et procédures judiciaires. Ce rapprochement des thématiques de sécurité routière et de santé publique soulève de nombreuses questions, tant philosophiques qu'éthiques, que nous évoquerons dans la partie conclusive du présent rapport. Des travaux importants viennent par ailleurs d'être versés au débat par F. Chatenet et F. Facy (2010).

6.3. La Prévention Routière.

L'association *La Prévention Routière* est particulièrement engagée dans le projet français des programmes EAD. Le Directeur départemental du Calvados reconnaît à ce titre le rôle fondamental joué par une personne, le Docteur Mercier-Guyon, et, dans son sillage, se dit favorable à l'initiative, tout autant qu'il se déclare déjà prêt à accueillir les premiers stagiaires. Il reconnaît cependant que le fonctionnement en commun des différents services de l'Etat impliqués dans le dispositif ne sera pas aisé et que certains aspects organisationnels restent à préciser. Il est entendu que c'est bien le Procureur de la République qui va décider du lancement des programmes EAD et s'assurer de leur bon déroulement, mais qui, dans le même temps, aura besoin de s'adjoindre la collaboration affirmée de la Préfecture : *"Il y aura forcément un lien qui devra se mettre en place : Justice/Préfecture/Équipementiers, et la Prévention Routière comme intermédiaire. Les médecins de la Préfecture auront aussi leur mot à dire puisque nos « clients », passeront en Commission médicale, puisque c'est le médecin qui, à l'issue de l'expérience de six mois décide du feu vert ou de prolonger l'expérience ; c'est le médecin qui va devoir faire la proposition à la Justice. Dans le même temps, il semble clair que la Justice veut rester maître de son affaire..."* L'enthousiasme du représentant local de l'association et son élan pour une mise en route rapide des programmes restent teintés d'inquiétudes : *"C'est un dispositif assez lourd, car il y a le suivi, puis des données confidentielles à manipuler. Il y a aussi le problème avec les constructeurs automobiles pour les véhicules sous garantie (mais c'est en train de se régler je crois...) ; je ne sais pas trop comment ça va tourner tout ça..."*. Le directeur, surtout, veut voir en ce nouvel outil une piste utile qu'il aborde comme un 'pari' à faire vu le nombre persistant de victimes de l'alcool sur les routes, mais qui ne viendra pas le détourner de l'ensemble des actions de prévention que sa structure développe depuis des années, notamment auprès des jeunes.

6. 4. Les entretiens réalisés au sein du Tribunal de Grande Instance de Caen.



6.4.1. Protocole d'enquête.

A la suite de la convention qui a été signée entre le Tribunal de Grande Instance et l'Université de Caen que nous représentons, Monsieur le Vice-Président, T. Hannouet, (délégué sur ce thème par Monsieur le Président dudit tribunal, Monsieur T. Roy, qui a donné son accord de principe pour la réalisation d'une partie de l'étude au sein même de son établissement), a invité plusieurs magistrats à nous rencontrer pour, d'une part, favoriser nos entretiens auprès des conducteurs et pour, d'autre part, qu'ils puissent donner eux-mêmes leurs sentiments quant au dispositif EAD. Sur ce dernier point, les rencontres ont été constructives et nous en donnerons la teneur tout du long du développement à suivre. Puis, c'est ensuite le Parquet qui est devenu notre interlocuteur, en la personne de Monsieur le Substitut C. Fournier (sous la Tutelle de Monsieur le Procureur Général, D. le Bras). Avec le soutien de ces responsables, deux séries d'entretiens auprès de conducteurs incriminés pour Conduite sous l'Empire d'un Etat alcoolique (CEA) ont pu être réalisées dans de bonnes conditions.

Une première série s'est déroulée dans les locaux du Comité de Probation, service où les Juges d'Application des Peines suivent de nombreux infractionnistes en CEA, condamnés en état de récidive et, le plus souvent, soumis à une obligation de soins pour leur problème alcool. Certains d'entre eux ont pu aussi être impliqués dans des accidents de la circulation et, à ce titre, avoir été condamnés à des peines de prison (avec sursis ou fermes) pour blessures ou homicides involontaires. A la suite des visites sur convocations auprès d'un Juge, les intéressés étaient dirigés vers nous pour un entretien réalisé dans un bureau annexe mis à notre disposition. Les personnes rencontrées, à l'évidence, souffraient de grandes difficultés dont leur alcoolisme

chronique n'est qu'un révélateur (une cause et/ou une conséquence) ; quoique certains revendiquent une attitude d'abstinence (acquise ou comme horizon). La fragilité de ces justiciables impliquait une stimulation forte de notre part afin de permettre que se délivre une parole qui viendrait éclairer la pertinence d'un programme EAD les concernant. Notre impression première (partagée par Madame Durigon, Juge qui nous accueillait) a été que les situations de la majorité des usagers de ce service judiciaire ne permettaient que très peu de formes de rapprochement avec un système EAD. Toutefois, ces incriminés ont aussi vécu des phases biographiques où, peut-être, le dispositif aurait pu les aider, précisément, à ne pas se retrouver dans la situation dans laquelle ils sont. Nous avons donc mené ces entretiens en tentant de sonder avec eux ces moments où leur parcours de conducteur aurait pu changer, en dépit de leur problème alcool.

La seconde série d'entretiens, plus conséquente, a été organisée durant plusieurs semaines, par l'entremise des Délégués du Procureur, dans le cadre des convocations pour 'notification d'ordonnance pénale'. Cette procédure, qui concerne principalement les conduites délictuelles sous l'emprise d'alcool (soit : au dessus du seuil de 0,40 ml/litre air expiré, équivalent à 0,8 g/l), est moins impressionnante pour les justiciables que la citation devant la Chambre Correctionnelle (tout en gardant néanmoins un caractère solennel) et a pour objectif de réduire le nombre de comparutions devant le tribunal constitué. Pour nous, cette forme de rendu de la justice possédait cet avantage de s'adresser à un public large (voir rubrique 5.3.), allant de personnes *visiblement* dépassées par leur consommation régulière d'alcool, jusqu'à des conducteurs qui, en une circonstance particulière, ont repris le volant avec un taux élevé d'alcoolémie. Nous avons donc choisi de multiplier les entretiens dans ce cadre assez idéal pour l'étude et qui nous permettaient par ailleurs d'avoir de fructueux échanges avec Mesdames et Messieurs les Délégués à propos du dispositif.

Plus largement, en plus des conducteurs, tous les gens de justice que nous avons rencontrés ont émis des points de vue et ont fait valoir leurs intuitions à propos du dispositif (dans le cadre de dix entretiens).

Si l'outil EAD est bien accueilli par eux en son principe, il reste plutôt mal connu des acteurs de justice qui ne disposent pour le moment d'aucune information venant de leur hiérarchie. Les derniers contacts entre la Préfecture, *La Prévention Routière* et le TGI ont fait avancer la connaissance sur le sujet au seul niveau du Parquet. Le dispositif - ce que l'on en connaît du moins - est perçu néanmoins comme l'un des outils possibles, parmi d'autres, permettant potentiellement d'élargir l'assiette des moyens dont dispose la Justice pour tenter de réduire les cas de récidive. Par-delà les aménagements organisationnels et techniques que supposeraient les propositions ou impositions d'EAD - et qui préoccupent les intéressés - plusieurs problématiques ont été spontanément évoquées et développées par ces magistrats (en particulier : le public qui seraient visé, la portée et l'efficacité du dispositif, ses conditions d'utilisation et ses limites techniques, son coût...) et qui seront intégrées dans le cours du texte, dans les sections ci-après.

6. 4. 2. Les entretiens au sein du Comité de probation.

Dix entretiens approfondis ont été réalisés au sein du Comité de probation du TGI de Caen. Ils concernaient exclusivement des conducteurs récidivistes en CEA ; plusieurs d'entre eux étaient dans l'attente d'une incarcération pour plusieurs mois. Ces entretiens se sont déroulés dans de bonnes conditions mais nous relevons, une fois encore, à quel point les usagers de ce service concentrent un ensemble de vulnérabilités : psychiques, sociales, économiques et sanitaires. Dans un précédent travail nous conduisant dans le même lieu et auprès du même public, nous avons pu mesurer l'ampleur du phénomène de désocialisation que sous-tend la problématique de la conduite en récidive sous l'empire de l'alcool (Morange, 2001b). Au demeurant, bien que parfois peu loquaces, les personnes interviewées (tous des hommes) se sont livrées très librement à des commentaires sur leurs difficultés passées à renoncer à conduire en étant alcoolisées ('passées', puisqu'elles ne sont plus titulaires du permis depuis de nombreux mois) et ce qu'elles pensaient du dispositif EAD que nous leur présentions dans ses grandes lignes.

Nous avons relevé chez ces ex-conducteurs des réactions et des postures récurrentes face au dispositif EAD :

D'abord, le dispositif est pour l'heure plutôt méconnu malgré la diffusion récente de quelques reportages dans les médias locaux et nationaux (expérience d'Annecy, déclarations gouvernementales, installation dans les transports scolaires ou dans des sociétés de transport de marchandises...). Mais il faut dire que nous avons affaire ici à un public qui, d'une façon générale, s'informe peu ou ne dispose pas - ou plus - des outils de diffusion de l'actualité. Lorsqu'il évoque quelque chose, l'EAD est seulement assimilé à un usage destiné aux professionnels de la route. Dans l'hypothèse d'une proposition (ou d'une imposition) du dispositif, celui-ci devra donc faire l'objet d'un travail explicatif important auprès d'une population qui ne dispose par ailleurs pas toujours de grandes capacités de compréhension (sous réserve que ce public soit concerné...). C'est ainsi qu'une personne le confondait même avec... le bracelet électronique. Mais la comparaison ne souffre pas de ridicule dans la mesure où l'intéressé avait bien compris par là qu'il s'agissait d'un objet technique utilisé comme moyen d'aménagement d'une sanction pénale. Par ailleurs, cela ouvre à la réflexion concernant la perception que l'on peut avoir d'un "auxiliaire technologique de justice", la relation que l'on peut entretenir avec un objet technique de contrôle social. D'autres assimilent cette alternative à la peine de manière plutôt judicieuse : « *Si j'ai bien compris, c'est un permis blanc mais vachement mieux amélioré !* ». Il est vrai que la disparition des permis *aménagés* (que ces usagers appelaient : 'permis blanc'), revient à accorder une attention toute particulière au programme EAD qui est le seul actuellement à pouvoir remplir cette fonction.

Comme souvent avec ce type de public, on observe un fort paradoxe entre, d'une part, le déni du problème alcool (rappelons que nous avons affaire ici à des personnes malades et, en règle générale, suivies médicalement sur injonction de soins par le tribunal pour leur alcool-dépendance) et, d'autre part, la reconnaissance de la

conduite sous l'emprise de l'alcool (attestée par les condamnations et reconnue comme telle par ceux-là mêmes qui contestent par ailleurs leur surconsommation d'éthanol). Tout en niant la réalité des risques pris au volant, tous considèrent pourtant que le dispositif technique aurait sans doute pu leur éviter de conduire et de 'se faire prendre'. Conséquemment, ils plébiscitent le système (mais l'on verra aussi plus loin comment se profilent potentiellement dans leur esprit des contournements du dispositif). Un même conducteur peut ainsi déclarer : *« Moi, je ne suis pas un alcoolique à 100 % (...) mais c'est sûr que s'il y a ce machin dans la voiture, celui qui boit, il pourra pas démarrer la voiture ! Et j'en serais pas là ! »* ; ou encore, un autre : *« J'ai plus le permis, malgré trente ans de conduite et jamais d'accident ! Je suis suivi, mais le traitement qu'ils me donnent ne sert à rien : j'suis pas alcoolique à ce point là quand même... Une sortie de boulot avec les copains, on boit un coup, bon... j'vous dis : trente ans de permis : jamais un accident ! J'suis pas à picoler tous les jours ! Chez moi, j'bois que d'eau ! Bon, c'est vrai, quand on est à l'hôtel (avec les collègues de travail), le soir, on va au bistrot... et vous savez ce que c'est... »*.

Compte tenu de leur relation problématique à l'alcool (ce dont ils sont quelque part tous conscients), les personnes rencontrées ont un point de vue assez radical quant à la nécessité, pour les pouvoirs publics, d'avoir recours à une coercition forte qui, seule à leurs yeux, pourrait leur interdire de prendre le volant en ayant bu. Ils appellent ainsi spontanément de leurs vœux l'imposition d'un "taux zéro" d'alcoolémie sur les routes de France. Ils reviennent tous en effet sur la nécessité de se voir signifier l'impossibilité de conduire - même théorique - face à leur difficulté malade à trouver la 'bonne mesure' permettant de rester dans le cadre légal de la conduite : *« Pour l'alcool, il faudrait le taux zéro, un point c'est tout ! Car là... on est en dessous, au dessus..., on ne sait pas... Comme ça, on n'aurait plus besoin de tout ça (le dispositif EAD) : le gars qui a bu, il sait qu'il va au charbon ! On aurait plus besoin de se dire... j'ai bu, est-ce que je suis bien, est-ce que je suis pas bien... »*.

Mais ils sont aussi majoritairement pour une diffusion généralisée de l'EAD et auraient – disent-ils – adhéré au programme : *« J'suis pour ce truc ! Si on veut m'en mettre un dans ma voiture, j'le mets. J'suis pour ! »* ; *« S'il y avait un truc comme ça dans la voiture, on se dirait : j'bois un coup seulement car sinon la voiture démarre pas. Ou il y en a un qui boit pas ! »* ; *« Si j'avais eu ça, c'est sûr, j'aurais pas pris la voiture. Je serais pas sorti. Mais là, on se dit, je sors, et c'est parti... »* ; *« Moi, je suis pour ce truc là ! Si on m'avait proposé ça, j'aurais dit oui. Car moi, je me suis fait attraper quatre fois ; si j'avais eu ce truc là la première fois, c'est sûr que j'aurais pas pris la voiture... Parce que, avec l'alcool, personne va nous interdire de prendre la voiture. Alors avec ça, au moins, on peut toujours taper sur la voiture : elle démarre pas ! »*.

On entend cependant poindre un discours sur les contournements possibles des règles imposées par l'appareil. En fait, les interviewés sont bien conscients de leur incapacité de maîtriser leurs actions en situation de forte alcoolisation et anticipent à ce titre, dans leurs propos, la manière d'éviter, pour eux-mêmes, toutes stratégies de contournement. C'est ainsi qu'ils s'accordent sur la nécessité d'installer ces systèmes sur l'ensemble du parc de véhicules, sans quoi : *« Y'aura toujours la voiture d'un copain ou de la famille*

qu'on prendra ! » ; « C'est bien, mais le gars qu'a envie de sortir, il trouvera toujours une voiture » ; « Il faut que ce soit bien fait, que seul le conducteur puisse l'utiliser. Avec les empreintes digitales, ça serait dissuasif ; sachant qu'il y a le machin dans la voiture, celui qui boit, il pourra pas démarrer la voiture. Je pense qu'on respectera alors le dispositif... ou alors il faut vraiment être inconscient ! Et s'ils mettent ça dans toutes les voitures ; celui qui a un copain avec sa voiture, ils pourront pas faire échange. Il faut qu'il y en ait dans toutes les voitures ! ».

Si les magistrats voient en ce public une insolvabilité ne leur permettant pas d'acheter l'appareil (voir plus loin), les intéressés ne perçoivent pas toujours la chose ainsi. Malgré la grande précarité économique dans laquelle se trouvent nombre de nos interviewés, le coût élevé de l'EAD ne semble pas être un obstacle *a priori*, tant il est vrai que : "Bon, c'est sûr qu'il faut sortir 1 000 euros... mais... le monde de la prison à Caen... ". Il faut cependant relever qu'il s'agit d'un point de vue rétrospectif, porté par le fait que, souvent, leur situation précaire actuelle s'explique par la perte de leur emploi, du fait de l'annulation du permis et des condamnations. Autrement dit, ils avancent qu'au moment de leur première condamnation, il leur eût été possible de déboursier la somme nécessaire. Pour autant, rien n'autorise à penser que les événements se soient déroulés ainsi si le dispositif ne leur avait pas été alors imposé.

Plus globalement, à l'évidence, si l'on souhaite se diriger vers une réhabilitation sociale des personnes ici concernées, les questions de sécurité routière (et potentiellement le système EAD) ne peuvent représenter que l'un des aspects d'une prise en charge nécessairement plus globale et portant sur un ensemble de fragilités des personnes rencontrées dans ce service, tellement elles ont été, à un moment de leur histoire, dépassées par leurs affects : "Moi, à l'époque, j'avais du boulot mais j'avais des problèmes familiaux : j'ai perdu mon père, mon frangin, ma belle-sœur, mes beaux-parents, tout cela en trois ans, ça fait lourd !" ; "J'étais à la rue il y a pas longtemps, je ne peux plus voir ma petite, mes parents sont décédés, bon... j'ai pas mal de soucis. Ca s'est accumulé et puis..."; "Mon père est tombé malade quand j'avais dix ans, sa maladie a duré cinq ans et puis... C'est là que tout a commencé ! Une bière, puis deux, puis les doses... L'école, j'ai arrêté à seize ans, puis, des p'tits boulots, puis l'armée (...) J'me suis trouvé séparé de ma femme ; elle est partie à cause de l'alcool... et puis, deux jours après, j'ai mal supporté, donc j'ai re-bu... Je m'suis fais avoir par les gendarmes, j'ai perdu mon travail, ma femme, ma maison... tout s'est enchaîné...".

Ces entretiens au cœur du Comité de probation sont venus troubler nos hypothèses premières concernant le public cible de l'EAD. Suivant les analyses des experts du 'groupe Alcool de la Sécurité routière' (Chapelon, *dir., op.cit.*), nous étions nous-mêmes assez naturellement amenés (comme la responsable de la Préfecture précitée) à penser l'intérêt du dispositif pour ce public de conducteurs-buveurs ; intérêt motivé clairement par des enjeux de sécurité publique, tellement ces personnes alcoolo-dépendantes constituent un danger majeur sur les routes, pour eux-mêmes et pour les autres usagers. En réalité, si l'on souhaite aider ces gens à sortir de l'ornière dans laquelle ils sont et, subséquentement, les rendre moins dangereux sur la chaussée, il semble incontournable de mobiliser une approche globale associant diverses disciplines

et n'intégrant qu'accessoirement la thématique de l'insécurité routière, sauf à considérer que leur suivi médical initial, au moyen de leur parcours d'alcoolique au volant, ait pu permettre d'éviter l'escalade ; ce qui rejoint la problématique de l'articulation - souhaitable ou non - entre éducation à la santé et sécurité routière (Chatenet, Facy *op. cit.*).

Notre immersion dans ce service aux prises avec le problème social de l'alcoolisme et ses conséquences, nous renvoie à la question majeure au centre de l'exploitation éventuelle des EAD : quel(s) programme(s), pour quel(s) public(s) ? Plusieurs magistrats prolongent la question en parlant plutôt du "moment opportun", dans le processus judiciaire, pour proposer ce dispositif d'alternative à la sanction. En effet, les conducteurs multi-récidivistes - ceux que nous avons rencontrés au Comité de Probation - ne possèdent logiquement déjà plus de permis de conduire et ont parfois opté pour d'autres types de véhicules ne nécessitant pas le précieux sésame, notamment des petits deux-roues à moteur. Ce qui, soit-dit en passant, pose aussi de vrais problèmes d'insécurité routière pour ces conducteurs sous la dépendance à l'alcool (tout comme la conduite sans permis dont les juges indiquent qu'elle tend à se développer pour maintenir son emploi dans un contexte économique difficile). Alors, certains magistrats en viennent à évoquer les vertus plus pédagogiques que répressives des EAD. Ils mettent en avant son rôle d'"accompagnement" pour le maintien dans la vie sociale et suggèrent que l'on puisse, par exemple, proposer ces EAD dès les procédures de 'rappel à la loi' utilisées pour de premières infractions et/ou en direction des jeunes conducteurs.

La réflexion concernant le public prioritairement visé est centrale dans la mesure où elle interroge les qualités tout autant 'pédagogiques' du dispositif que ses qualités pratiques d'alternative à la peine (celles qui concerneraient plus des artisans, des entrepreneurs ou des salariés ayant un besoin impératif de conduire pour maintenir leur activité ou leur emploi, soit : les conducteurs qui constituaient semble-t-il l'essentiel de la cohorte de l'expérimentation de Haute-Savoie). Elle se double de la problématique du choix à faire entre un principe de *volontariat* et un principe d'*imposition* du dispositif ; les deux orientations ne renvoyant pas du tout au même regard que les intéressés porteront sur l'objet, aux mêmes visées, aux mêmes résultats, et, pour tout dire, à la même philosophie et aux mêmes idéaux. Nous pensons même pour notre part, qu'au titre de l'efficacité symbolique du dispositif aux yeux de l'opinion, ces deux principes s'excluent mutuellement. Ce n'est pourtant pas ce postulat que l'on retrouve dans les orientations de loi *LOPSI 2* qui prévoit principalement des modes coercitifs d'introduction de l'EAD en France, tout en maintenant une ouverture sur le modèle du programme volontaire d'Annecy (un volontariat qui n'en est d'ailleurs pas totalement un pour des participants qui, sans leur permis de conduire, seraient confrontés à des situations professionnelles et familiales parfois très difficiles).

Pour l'heure toutefois, ainsi que le rappelle le Directeur Départementale de *La Prévention Routière* : "*Cela ne va pas s'adresser aux multirécidivistes. Mais c'est de toute façon la Justice qui va décider et les 'cas lourds' ne seront pas concernés car ce sont plutôt des malades. Ce sont les primo-infractionnistes qui vont être visés. Pour le*

travail, les situations de famille...". C'est ce public que nous avons principalement interviewé parmi l'ensemble des personnes convoquées pour notification d'ordonnance pénale.

6.4.3. Les entretiens auprès des justiciables convoqués pour notification d'ordonnance pénale.

Nous avons indiqué plus haut l'intérêt de cet espace de recueil de données (*section : 5.3*) : répartition par âges, genre, taux d'alcool relevés...). A la suite de leur convocation devant les Délégués du Procureur, les contrevenants condamnés pour CEA étaient invités à nous rencontrer. Nous recevions alors tous ceux qui disposaient du temps nécessaire à l'entretien qui se déroulait dans une salle annexe, sous couvert de la confidentialité, où la relation 'hors justice' a favorisé une parole parfois prolixe. Le taux de refus de l'échange a été très faible.



6.4.3.1. La connaissance des éthylotests anti-démarrage.

Près des deux-tiers des interviewés indiquent avoir connaissance de l'existence du dispositif, soit concernant les autocars et certains transporteurs routiers (par la presse, la télévision ou la radio : "*Je connais le principe dans les grosses entreprises de transport*" ; "*Sur les autocars, oui*"...), soit à propos de l'objet de notre étude (revues spécialisées ou reportages télévisés : "*C'est le dispositif anti-démarrage ; j'en ai déjà entendu parler aux informations et dans des revues*" ; "*J'ai vu ça dans des magazines ; c'est pour les gens qui sont en condamnation* "). Plusieurs personnes identifient l'origine du dispositif au Nord de l'Europe ("*Dans les pays nordiques*", "*En Allemagne*"...). Pour un tiers des conducteurs, au contraire, le dispositif EAD n'évoque quasiment rien.

Cela indique que l'idée commence à se diffuser dans les esprits, grâce aux médias, de manière presque disproportionnée par rapport au peu de véhicules équipés (outre les autocars), et d'autant qu'il ne s'agit en France que d'un projet. Tout se passe comme si l'on préparait l'opinion à un dispositif technique qui, à coup sûr, ne manquera pas de faire partie du quotidien (surtout lorsqu'un ministre, accompagné du promoteur du projet, donne l'exemple à la télévision et dans la presse écrite...).

6.4.3.2. L'impression première.

A de rares exceptions près, qui concernent des conducteurs ne possédant pas le permis (mais néanmoins arrêtés pour conduite sous l'emprise de l'alcool) et quelques possesseurs de deux-roues (qui se sentent moins concernés), c'est un accueil unanimement favorable du principe de l'EAD qui prévaut :

"Franchement bien !" ; "Bonne idée, j'y suis favorable !" ; "C'est très bien ce système... parce que moi, en 2005, mon permis a été supprimé pour alcool au volant deux fois" ; "Ca éviterait des soucis après... ça serait bien" ; "Ca éviterait beaucoup d'accidents" ; "Ca aurait dû être proposé depuis longtemps" ; "Ca c'est bien parce que tu démarres pas la voiture !" ; " C'est l'idéal quand vous sortez avec la famille, les amis..." , etc.

L'intérêt du dispositif pour maintenir son activité professionnelle est rapidement évoqué : *"J'y suis plutôt favorable, surtout avec les problèmes d'emploi" ; "Je pense que c'est surtout bien pour ceux qui ont besoin de leur permis pour travailler ; moi par exemple, ça va parce que j'ai mon collègue mais sinon... j'aurais perdu mon boulot" ; "Le permis, c'est le boulot, puis tout un tas de conséquences, donc si ça peu permettre de le garder..." ; "Dans ma famille, comme moi, il y a des petits artisans et les points peuvent vite partir, alors, c'est une bonne alternative pour garder son outil de travail. Moi, j'avais un salaire, j'ai perdu mon permis, mon boulot... ça aurait été vraiment bien pour moi"...*

Plusieurs jeunes y trouvent spontanément aussi une utilité : *"Ca serait pas mal, Ca éviterait des accidents (conducteur de booster) ; "Comme on fait souvent la fête avec des copains, on dormirait sur place !"...*

Cette première impression, largement favorable au dispositif, est toutefois minorée lorsque la question de son coût est évoquée : *"...Mais il faut pas que ça coûte trop cher..."* (aspect développé en section : 6.4.3.6., p. 44).

Par ailleurs, rappelons qu'il s'agit d'un point de vue *a posteriori* qui ne préjuge en rien de l'attitude de ces conducteurs à l'égard du programme s'il leur avait été proposé.

Enfin, le discours paradoxal, dans ce domaine, n'est jamais bien loin : *"S'ils mettent ce système pour les gens attrapés pour alcool, il y aura beaucoup moins de morts et beaucoup moins de monde en prison. Moi, je suis pour la sécurité ! D'accord, j'ai roulé sans permis, mais j'ai déjà passé mon code et je conduis depuis x années..."*

Que l'on pense aux conséquences des accidents et la formule d'un conducteur récidiviste résume alors - bien involontairement - les enjeux du dispositif : *"C'est plus intéressant que de faire de la peine..."*.

6.4.3.3. L'EAD installé pour tous dès la construction des véhicules.

Par delà les avantages que procurerait le programme à titre individuel, les interviewés sont nombreux à suggérer l'installation d'anti-démarrage sur tous les véhicules, dès leur construction. Ils se retrouvent ici sur l'option gouvernementale retenue un temps (en 2008) lorsque Madame Alliot-Marie, pour le Ministère de l'Intérieur, a consulté les constructeurs et les assureurs à ce sujet²⁸. Ils y voient un bénéfice certain pour la collectivité. Toutefois, si une majorité juge que ce projet répond à un principe d'équité (tout en pensant que ce serait une façon de ne pas se sentir, eux, stigmatisés en tant que seuls participants à des programmes EAD), quelques-uns notent aussi que la contrainte subie alors serait discriminante pour les conducteurs respectant toujours les normes d'alcoolémie en vigueur²⁹ :

"Ce système permettrait d'empêcher les gens de conduire en ayant de l'alcool dans le sang ; ce serait bien en série !" ; "Moi je dis qu'il faut ça sur tous les véhicules, pour tout le monde !" ; "Mettre ça en série ; ça aurait le mérite d'être efficace " ; "C'est bien mais, à mon avis, au départ ça serait les constructeurs qui devraient l'installer " ; "C'est l'Etat qui devrait imposer aux constructeurs de mettre ce système " ; "Ca serait bien sur tous les véhicules !" ; "Il le faut en série !" ; "Ils devraient le mettre pour tous les conducteurs, dans toutes les voitures. Sur tous les véhicules neufs, malgré le coût d'investissement ; "Tous les conducteurs seraient concernés, et comme en général, on ne veut pas donner ses clés... Là, ça serait clair : on ne démarre pas ! Et puis, ça pourrait aussi servir pour le cannabis..."³⁰.

Même un motard s'y dit favorable, reconnaissant par là que le groupe d'usagers qu'il représente n'est pas nécessairement toujours l'illustration de la sobriété : *"Ca devrait être obligatoire sur les motos ; moi, en tant que motard, je ne bois jamais une goutte d'alcool, mais..."*

Les consommateurs ayant un problème évident avec l'alcool sont les plus demandeurs de la systématisation du dispositif, comme ils sont, en règle générale, favorables à un

²⁸ Les premiers comme les seconds accueillant alors cette suggestion, selon nos informations, avec une certaine distance ; distance qui s'est renforcée depuis les derniers soubresauts de l'économie européenne et mondiale.

²⁹ On peut d'ailleurs légitimement penser que le rapport entre les réponses favorables et défavorables serait assez différent si l'on interrogeait l'ensemble des conducteurs français.

³⁰ Ce couplage du contrôle alcool et cannabis est techniquement étudié par les fabricants d'EAD. Toutefois, on peut imaginer les multiples difficultés d'utilisation que poseraient un dispositif de ce type, là où l'EAD, à lui seul, suggère déjà de nombreuses réflexions et interrogations...

durcissement des mesures coercitives visant à les empêcher de conduire (Morange, 2001b, *op. cit.*) (comme le "taux zéro" qu'ils plébiscitent) : *"Moi, je n'aurais pas repris le volant, et je n'aurais pas perdu mon travail ; ça m'aurait évité le pire"* ; *"Ça éviterait plein de problèmes, de mettre les gens en prison ; il faudrait que les constructeurs l'intègrent directement dans les véhicules ; ça freinerait..."* ; *Moi (ancienne des "Alcooliques Anonymes"), je suis pour cela sur tous les véhicules"* ; *"Avant mon accident, je n'aurais jamais accepté cette remise en question des libertés, mais maintenant que je me suis fait avoir, et que j'ai réussi à prendre conscience que j'aurais pu tuer en de multiples occasions, je serais rassuré d'avoir ça ; l'autorité publique devrait mettre ça dans tous les véhicules"*.

Le gendarme commandant l'escadron départemental de sécurité routière se dit également partisan d'une décision de ce type, à l'exemple des bus scolaires, au nom également de l'équité entre les conducteurs.

Mais sur ce thème de la généralisation du dispositif, on exprime aussi sa crainte à propos du coût pour le consommateur et d'éventuelles discriminations financières : *"Ça va augmenter le prix de la voiture à l'achat"* ; *"Il faut voir le surcoût..."* ; *"Si c'est cher, ils ne vont mettre ça que sur les voitures haut de gamme"*.

Des voix s'élèvent cependant contre l'exercice du contrôle social dans un espace qui est traditionnellement investi comme un espace privé : *"Ça touche quand même à la liberté des gens... Quand t'es dans ta voiture, tu te crois chez toi, c'est ta vie personnelle ; donc t'aurais l'impression que quelqu'un rentre dans ta vie personnelle. Notre voiture : c'est chez nous !"*. Cette déclaration résume la manière dont on perçoit l'automobile depuis sa création ; ce qui précisément est au fondement du risque routier : de petits îlots de vie privée qui entrent en interaction dans l'espace partagé de la route : *"C'est un cas surprenant de simultanéité des échanges, chaque élément restant dans sa boîte, chacun bien clos dans sa carapace"* (Lefebvre, 1968, *op. cit.*, 192). Comme le dit autrement Régis Debray : *"On devrait se servir de son auto, le malheur est qu'on la vit, et qu'on en meurt"* (Debray, 2001, 32).

Si les directives européennes suggèrent aux Etats d'aller dans le sens de l'intégration d'EAD lors de la fabrication des véhicules, il reste peu probable, qu'à court ou moyen terme, les acteurs concernés en France - essentiellement les constructeurs - adhèrent au projet dans un contexte économique difficile (sans compter les diverses formes d'opposition sociales, culturelles et politiques que ne manquerait pas de rencontrer cette perspective). Tout au plus ces derniers - qui travaillent à l'élaboration de leur propre technologie - proposeront-ils sans doute (dans des délais que l'on peut imaginer courts) des EAD en option sur certains modèles. Mais il leur revient de se manifester sur la question.

6.4.3.4. L'intérêt pour son propre cas.

Les justiciables rencontrés replacent spontanément l'idée du dispositif au centre de leur vécu, l'imaginent au regard de leur propre situation (même s'ils ne connaissent pas dans les détails les caractéristiques d'un programme tel que celui d'Annecy) :

"Moi, ce soir là, si je l'aurais eu, j'aurais pas pu prendre ma voiture et j'aurais pas été arrêté" ; "C'était un week-end où j'avais pas le moral, alors la seule solution pour être sûr de son coup, c'est de ne pas pouvoir démarrer" ; " Si j'avais eu un dispositif comme ça, j'aurais pas fait cette bêtise là " ; "C'est quand même bien foutu ; ça m'aurait bien rendu service " ; "Ca m'aurait évité toutes mes complications... parce que il y a bien des éthylotests, mais c'est pas fiable ! " ; "Ca m'aurait évité des soucis" ; "J'aurais évité le barrage des gendarmes. 1,10 g/l : si peu ! Je serais allé faire un tour, attendu deux heures et c'était bon..." ; "Moi, cela m'aurait permis de continuer à essayer de m'en sortir parce que je travaille à temps partiel dans les chevaux" ; "Moi, ça m'aurait 'sauvé la vie' : sans permis, j'ai ensuite décroché de la fac car je ne pouvais pas vraiment aller aux cours..." ; etc.

Là encore, pour les alcoolos-dépendants ou consommateurs excessifs réguliers, seule cette impossibilité technique aurait pu les empêcher de conduire (sous réserve qu'un autre véhicule, non équipé du dispositif, ne leur soit pas accessible, ou qu'ils ne contournent pas le système d'une manière ou d'une autre) : *"Moi, rien n'aurait pu m'empêcher de conduire ; sur le coup, rien ! J'ai déjà fait une cure mais sans avoir de problèmes au volant. Mais quand je bois, je suis difficile à tenir. La répression est efficace" ; "Moi, rien n'aurait pu m'empêcher de prendre le volant. C'était un samedi, je rentrais du boulot, je refaisais une charpente... Le midi, le voisin du chantier, pour me faire plaisir en contrepartie de chutes de bois, m'a offert plusieurs apéros...(1,4 l/g). Et en plus, c'est vrai que la veille, on avait fait un peu la fête et couché tard... J'ai en fait 'rallumé la chaudière...', mais je pensais avoir assez éliminé" ; "Seule la contrainte (prendre mes clés de voiture ou avec ce système là) aurait pu fonctionner (j'avais 2,26 g/l) car on ne se sent pas dangereux..."*

Relevons que l'impossibilité qui aurait été faite de conduire, ne l'aurait été - si l'on suit le modèle d'Annecy - qu'en seconde intention : *la première infraction relevée restant la condition d'accès au programme*. On 'bloque' ainsi, au sens strict, plutôt la récidive (du moins le temps du programme et pour autant que son protocole soit respecté), mais l'on ne traite évidemment pas ici la question de la conduite en état alcoolique avant l'intervention des autorités. On est alors renvoyé en amont du problème, vers les dispositifs de prévention et les politiques publiques de santé, ou plus certainement encore, aux questions sociales étroitement liées au problème de l'alcoolisme - ce que l'on connaît depuis le milieu du 19^{ème} siècle et les travaux du Docteur de Villermé³¹.

³¹ L.-R. Villermé, *Tableau de l'état physique et moral des ouvriers*, Paris, ed. J. Renouard, 1840.

6.4.3.5. Les conséquences du retrait de permis sur l'insertion professionnelle et la socialisation.

Comme l'a montré Robert Castel, les années 1980-1990 ont sonné le glas du salariat et de "l'Etat providence", faisant émerger de nouvelles formes de précarité et d'exclusion tandis que commençaient à se fissurer les systèmes de protection sociale (Castel, 1985). Serge Paugam qui a enquêté sur les conséquences de ce phénomène en France, notamment auprès de la catégorie qu'il nomme les 'fragiles' (de ceux qui ont autrefois bénéficié de meilleures conditions de vie mais qui ont subi la *disqualification sociale* - et qu'il distingue des 'assistés' et des 'marginaux'), confirme que : "l'activité professionnelle assure tout à la fois une sécurité matérielle et financière, des relations sociales, une organisation du temps et de l'espace et une 'identité au travail'. Dans le cas des jeunes il s'agit de la reconnaissance du statut d'adulte, donc d'homme" (Paugam, 1991, 57). En dépit de plusieurs thèses augurant la fin de la valeur travail (D. Meda³² et J. Rifkin³³, par exemple), celle-ci reste pour l'heure l'un des piliers fondamentaux de la construction identitaire et de la socialisation dans nos pays industrialisés, autant qu'un moyen de vivre décemment dans des sociétés de consommation caractérisées, en particulier, par un usage intensif des automobiles.

La suppression du permis de conduire (et *a fortiori* son annulation), a souvent comme conséquence de rendre inextinguible le processus de disqualification chez les conducteurs les plus socialement vulnérables. Assister aux audiences en correctionnelle (qualifiées avec malice à Caen : d'"audiences calva") et rencontrer le public concerné par des conduites sous l'empire d'un état alcoolique suffit à mesurer la précarité multiforme de la majorité d'entre eux³⁴. Cela est particulièrement vrai des récidivistes qui, très souvent, cumulent fragilités psychiques et physiques, précarité professionnelle et salariale, difficultés matrimoniales et financières ; et qui sont les plus concernés par l'alcoolodépendance.

Jusqu'à une période assez récente, les magistrats, soutenus par la loi, privilégiaient le maintien des intéressés dans le "corps social", en assortissant leurs condamnations d'aménagements des peines de suspension du permis de conduire afin de préserver le travail et l'emploi (le fameux "permis blanc", dans la terminologie des infractionnistes). Ce système ayant montré ses travers, il a été récusé par le législateur qui, depuis, a légiféré dans le sens d'un alourdissement des peines encourues - et prononcées - et a invité les magistrats à une plus grande sévérité dans les jugements relatifs aux délits routiers ; ce qui, de plus, coïncidait avec les attentes plus marquées d'une majorité des Français, tout en prolongeant la volonté politique de sécurité routière affichée en 2000 par le Président J. Chirac. Si l'accent a parallèlement été mis sur l'accompagnement médico-pédagogique des conducteurs (dans le cadre des compositions pénales par exemple), il n'en demeure pas moins vrai qu'une grande partie des citoyens-conducteurs en délicatesse avec l'alcool - mais pas toujours - sont confrontés, du fait de

³² D. Meda, *Le Travail : une valeur en voie de disparition*, Paris, Aubier, 1995.

³³ J. Rifkin, *La fin du travail*, Paris, La Découverte, 1997.

³⁴ Ce constat est le fruit de nos observations directes d'une centaine d'audiences au Tribunal de Grande Instance de Caen et de multiples entretiens réalisés dans le cadre de plusieurs travaux portant sur le problème de l'alcool au volant.

l'absence de leur permis de conduire, à de profondes difficultés. La première étant l'impossibilité de travailler ou de suivre – ou poursuivre – une formation, qui plus est dans une conjoncture de raréfaction des opportunités d'emplois et compte tenu du fait que le public concerné est majoritairement composé d'hommes issus de métiers manuels nécessitant une forte mobilité.

Une partie des interviewés met donc rapidement 'en balance' l'intérêt du dispositif EAD avec les conséquences dommageables de la perte de l'usage de la voiture ; effets des plus modestes aux plus graves, lorsque, précisément, l'emploi est en jeu :

"J'ai de la chance pour l'instant parce que c'est un collègue qui m'emmène" ; "C'est lourd - c'est pourtant la première fois - et j'ai soixante kilomètres à faire pour aller travailler" ; "J'ai perdu mon boulot car je faisais des chantiers" ; "Le dispositif serait très bien, plutôt que de perdre son boulot, comme moi, car j'étais livreur..." ; "C'est mon outil de travail et je trouve dommage qu'ils ne délivrent plus de permis blanc. Ça (l'EAD), oui, ça va dans ce sens" ; "Je suis routier, mais par la force des choses, je suis en standby" ; "Je devais changer de travail mais sans permis... ça va être très dur...."

Les témoignages sur ce thème sont nombreux et complets, et nous en proposons encore ci-après pour mieux montrer à quel point les conséquences professionnelles et sociales sont majeures dans le processus de perte du permis de conduire et, par là-même, questionne justement l'intérêt des EAD dans ces contextes précis :

"J'en ai perdu mon travail (un jeune conducteur) – j'étais plombier – je me retrouve au RSA. J'ai été obligé de changer de logement. Au moins avec ce dispositif, j'aurais pas eu tous ces problèmes. En plus, j'avais une formation prévue avec l'ANPE qui ne se déroule qu'une fois dans l'année et j'ai raté ce rendez-vous parce que j'étais en garde à vue. Maintenant... un plombier sans permis, ça ne vaut pas grand-chose ! Mon véhicule était en défaut d'assurance (durant 15 jours) car j'attendais ma première paye pour payer la nouvelle carte grise, donc 'fourrière' et destruction du véhicule à payer..."

"A cause de cela, l'entreprise va s'arrêter (mécanique de précision), avec la crise en plus, impossible d'aller sur les chantiers, je reste à l'atelier et je dois payer des gens qui vont faire la mise au point sur place ; c'est la catastrophe".

"250 euros d'amende, alors que je touche 450 par mois... Je suis salarié chez mes parents, dans le monde des chevaux, alors six mois de retrait... Je vais être très handicapé, je suis 'Cotorep' en plus (mais je ne demande rien), alors j'ai pas le droit de travailler en théorie. Je ne sais pas comment je vais faire pour soigner mes chevaux, qui ne sont pas tous à côté de chez moi. Je ne vais pas pouvoir aller aux saillies cette année ; ce qui fait qu'ils m'handicapent pour deux ans parce que je ne vais pas avoir de poulains en 2011... Si un cheval est malade à '3 heure du mat', comment je fais ? Je suis le seul à avoir le permis E".

"C'est difficile car je travaille comme employé de communauté de communes, alors il faut se déplacer ; réparation des écoles, etc. On est obligé d'y aller à deux ; le grand chef

à bien voulu me garder pour l'instant, mais je ne sais pas ce qui va se passer pour renouveler mon contrat. En plus, on habite en campagne..."

"Moi, avec ça, j'ai complètement décroché de ma première année de fac ; après une semaine sans cours (garde à vue, etc.), tout ça... J'étais peut-être pas très motivé, mais ça a compté pour l'abandon".

"Moi, artisan, ça m'aurait été particulièrement utile car ça fait 4 mois que j'ai plus de permis, là (en justice) ils viennent de m'en recoller un mois (par rapport à la Préfecture). Mon activité est un peu en standby car je suis tout seul, je n'ai pas d'ouvriers, personne pour m'emmener sur mes chantiers ; et maintenant qu'il y a plus de permis blancs..."

On relèvera, qu'effectivement, seul un système du type EAD peut actuellement remplacer le principe de la suspension de permis aménagée qui a longtemps prévalu au sein des tribunaux correctionnels au titre du maintien de l'activité salariée.

Mais l'activité professionnelle n'est pas la seule à pâtir de la situation dans laquelle se sont placés ces conducteurs. La vie de famille, lorsqu'elle existe, s'en trouve aussi atteinte. Ce sont d'ailleurs surtout les épouses ou concubines qui supportent le plus le poids de la suppression du permis car elles doivent souvent sursoir - elles qui n'ont pourtant pas été condamnées - aux carences véhiculaires du conjoint. En certaines situations de familles monoparentales (constituées le plus souvent d'une mère avec enfants), ce sont les enfants qui se trouvent également pénalisés :

"Par rapport à l'emploi, c'est très difficile à gérer pour moi qui fait 25 000 km par an ; 52 ans pour me faire prendre et je le paye cher. J'habite à 57 km de mon lieu de travail, alors c'est Madame qui me conduit, alors qu'elle aussi a son travail, les enfants à récupérer au collège..." ; "Le travail, on arrive plus ou moins avec des collègues, ma femme aussi, qui me transportent, mais, même par rapport aux courses, etc... on n'est plus libre" ; "Pour aller au boulot par exemple, j'ai pas de bus ; pareil pour aller au sport. Heureusement que j'ai un pote pour du co-voiturage, mais celui qui n'a pas de bagnole, il est vraiment mort ! Pour les gamins c'est tout un tas de contraintes, pour ma femme aussi" ; "Je ne travaille pas actuellement mais c'est difficile de se déplacer, pour les courses, aller se promener, on reste à la maison..." ; "Cela me pèse de ne plus pouvoir promener les enfants le dimanche ; ils restent devant la télé" ; "C'est surtout ennuyeux pour aller conduire mes enfants à l'école, mais après je prends le tramway pour aller travailler. Mais j'aurais espéré récupérer le permis pour cet été - raté - pour emmener un peu mes enfants à la plage".

Néanmoins, plusieurs des conducteurs interviewés, du fait de leur situation personnelle ou géographique, rencontre moins de difficultés. En fait, selon la situation de chacun une même sanction va s'appliquer de manière plus ou moins forte, ce dont les juges tiennent compte, lorsqu'ils ne sont pas, par trop, soumis à la massification du traitement des délits et conséquemment à une trop grande automatisation des sanctions : *"Pour six mois, c'est pour moi pas trop difficile à gérer pour mon travail" ; " Je me débrouille ; "Je*

vais finir de purger ma peine... mais comme je suis en retraite, ça ne me pose pas trop de problèmes ; même en campagne, j'ai pris une carte de réduction des cars. Et on s'y fait. J'aurais pu me dire : 'je vais dépressionner', mais non, je me suis arrangé".

Exceptés ces quelques cas moins problématiques, ce qui prévaut, c'est la désocialisation par l'absence ou la perte de travail, ainsi que les effets dommageables pour la vie de famille, le maintien des relations filiales (dans les cas – nombreux – de divorces avec gardes alternées ou droits de visites) et pour les relations sociales au sens large. Ce à quoi peut s'ajouter le problème d'habiter en campagne (avec une desserte par bus peu développée et à des tarifs, de surcroît, assez élevés) ; situation très fréquente dans cette région : "*Je vis tout seul, en pleine campagne, et sans emploi en ce moment, et je suis donc obligé de demander au voisin de me faire des courses*". Ces difficultés pratiques renforcent la précarité économique présente chez beaucoup puisque, dans ces conditions, il est difficile d'accéder à des biens de consommation bon marché (l'alimentation en premier lieu). Enfin, des implications plus symboliques et psychologiques de la condamnation ne sont pas à négliger dans une société où : "la voiture assure l'insertion sociale ; son absence suscite la suspicion, le mépris, le rejet de la société dominante" (Scardigli, 1983).

Face à ces situations - qui engendrent quelquefois des conduites sans permis -, un programme EAD pourrait effectivement venir apporter ce que les suspensions aménagées d'autrefois permettaient au titre du maintien des personnes incriminées dans le tissu social. Comme l'énonçait fort à propos l'un des deux conducteurs ayant employé cette image : "*Si je comprends bien, c'est un permis blanc électronique...*". Au demeurant, certaines des personnes rencontrées - même en situation d'emploi - se trouveraient peut être bien en peine pour réunir chaque mois les fonds nécessaires à la location - ou à l'achat- de l'appareil.

6.4.3.6. Le coût.

"Formidable ce dispositif..., mais ça va être encore une sélection à cause du coût. Moi je ne pourrai pas" ; cette réaction résume assez bien le sentiment partagé par environ la moitié des personnes interrogées. A cette objection, l'instigateur du projet français répondrait que le coût global ne correspond qu'à l'équivalent de ce que les conducteurs ayant un penchant pour l'alcool pourraient économiser en renonçant à une consommation (ou deux) par jour dans un bistrot. Pour le public que nous avons rencontré, l'équation n'est pas vraiment appropriée, dans la mesure où, soit nous avons affaire à des primo-délinquants (notamment des jeunes) qui ne sont pas en mesure de dépenser cet équivalent quotidiennement dans des bars, soit à des personnes ayant des problèmes avec l'alcool et qui en consommeraient quoi qu'il advienne. Toutefois, la position de l'organisateur du programme d'Annecy est parfaitement cohérente puisque son 'public' - de ce que nous en savons - n'est pas tout à fait le même que celui que nous avons, nous, principalement rencontré. Le 'nôtre' correspondrait plutôt à celui des "consommateurs-conducteurs à risques" que le "Groupe expertise alcool" voit comme le plus utilement destinataire des EAD (Chapelon, *dir., op.cit.*). Il nous semble là, une fois

encore, que la délimitation théorique du public cible reste à faire, indépendamment du fait que ce sont les Procureurs qui, *in fine*, choisiront les heureux élus en fonction, précisément, de différents facteurs, dont - nous l'imaginons - leur solvabilité.

Le facteur le plus limitant d'un programme EAD, de l'avis de tous (conducteurs infractionnistes, agents préfectoraux, magistrats...), est son coût : 1 260 euros pour une durée de six mois lors de l'expérimentation d'Annecy³⁵. D'ailleurs, ce coût élevé a pu constituer un biais de sélection des conducteurs orientant statistiquement les résultats obtenus de non récidive. Cependant, si le montant de l'opération - intégralement à la charge du conducteur - , peut paraître important en valeur absolue, il convient de lui soustraire, d'une part, le montant de l'amende judiciaire qui est alors supprimée, et, d'autre part, les gains réalisés en préservant sont permis de conduire ; ce qui n'est quantifiable qu'au cas par cas, mais ne peut être qu'important s'il s'agit de conserver son emploi. Par ailleurs, dans l'hypothèse d'un élargissement du dispositif, qui stimulera la concurrence tarifaire entre les fabricants et qui provoquera une baisse des coûts de production, on peut raisonnablement espérer une diminution du prix des appareils. Par ailleurs, ainsi que précisé par le représentant d'une marque leader, il devient pratiquement 'rentable' d'acheter le produit si la durée du programme (6 mois maximum à Annecy) venait à être prolongée de la même durée sur décision de Justice³⁶. L'achat s'imposera d'autant plus pour une imposition du matériel pour une durée de cinq ans si la loi *LOPSI 2* est adoptée... Dans cette perspective, on peut même imaginer qu'un certain nombre d'appareils circulent ensuite dans des circuits parallèles de revente (sur Internet notamment) ; l'achat minoré venant alors compenser les frais annexes qui eux resteraient sans doute rédhibitoires (les frais de montage, actuellement forfaitaires, pourraient tout de même varier en fonction de l'ancienneté des véhicules puisque les plus modernes, du fait de plus d'informatique et de moindres espaces pour le passage des câbles, demandent bien plus de temps de travail que sur des modèles de voiture anciens).

Au demeurant, bien que ne représentant pas, dans l'absolu, un obstacle majeur (surtout si des dispositifs d'aide financière pour les plus démunis sont proposés dans l'avenir ou qu'un échelonnement suffisant des paiements est acquis), il rebutera d'emblée toute une partie de la population des infractionnistes en CEA, ainsi que les témoignages que nous avons recueillis l'atteste. En ce sens, comme dans l'échantillonnage de l'expérimentation d'Annecy, il concernera difficilement le public, pourtant nombreux - et en phase d'accroissement - des sans-emplois ou vivants avec peu de ressources, et concentrant souvent divers maux sociaux et économiques, et... consommation excessive chronique d'alcool.

³⁵ 1 260 euros, se déclinant comme suit : le stage de sensibilisation de deux journées : 230 euros (+ 50 euros de suivi administratif et pédagogique) ; l'installation/désinstallation du matériel : 200 euros ; la location du matériel : 130 euros par mois durant 6 mois. Par ailleurs, chaque incident est facturé 65 euros et un chèque de 800 euros de caution est conservé durant le programme afin de garantir la restitution de l'appareil.

³⁶ Le prix d'achat conseillé pour cette firme est actuellement d'environ 1 200 euros *H.T.*

On peut estimer qu'environ deux tiers des personnes que nous avons reçues au tribunal ne disposent que de faibles ressources ; le coût d'un programme constitue donc pour elles un facteur limitant déterminant : *"Il faut avoir les moyens de se l'acheter..."* ; *"A ce prix là, moi, comme jeune, c'est difficile..."* ; *"Moi, personnellement, je n'y mettrais pas 1 300 euros. Si vraiment c'était pas cher, peut-être, mais..."* ; *"En ce moment, j'ai pas d'emploi, alors ça fait beaucoup quand même"*, etc.

Mais quelques personnes reconnaissent aussi que leur situation précaire actuelle résulte précisément de la perte de leur permis de conduire : *"Ca me poserait des problèmes financiers maintenant, mais quand je travaillais encore, ça ne m'en aurait pas posé"* ; *"Le prix : ça se discute, mais moi, avec le travail, j'aurais pu payer"*.

Tous procèdent à une rapide évaluation 'coût/avantages' et il résulte de ce calcul qu'ils auraient pour beaucoup tenté de trouver les moyens nécessaires à leur insertion dans le programme : *"C'est cher mais c'est un bon investissement quand même... quand on calcule tout ce qu'il y a derrière... Parce que là, même les amendes, je ne sais pas comment je vais payer"* ; *"C'est cher, mais moi, c'est vrai que j'ai une grosse amende : 500 euros. C'est donc intéressant"* ; *"Le principe est bien mais il faut voir le financement ; car plutôt de perdre sa place"* ; *"1 200 euro ? Mais comme j'ai déjà 800 euros d'amende..., si on la déduisait..."* ; *"Ca fait cher quand même... ; faut voir selon la peine, mais c'est mieux de pouvoir garder son permis !"* ; *"C'est extrêmement cher ; mais ça vaut le coût pour garder son salaire. Moi, je l'aurais pris"* ; *"Le tarif est un obstacle ; mais ça peut dépendre de sa profession..."* ; *"J'en ai eu pour 700 ou 800 euros d'amende. En mettant 400 ou 500 de plus, ce genre de dispositif m'aurait permis de ne pas perdre mon boulot. Donc moi, je serais le premier à payer compte tenu de tout ce que j'ai perdu ; c'est rien par rapport à tout ça"* ; *"Si on peut avoir une amende réduite grâce à ça, pourquoi pas"* ; *"J'aurais payé tout de suite, plutôt que de perdre tout ce que je perds avec mon entreprise en difficulté maintenant"* ; *"C'est cher mais quand on fait le total : l'amende, repasser le permis (qui était en probatoire 6 points), moi, j'ai dû revendre ma voiture..."*.

Il faut noter que les magistrats tiennent véritablement compte des situations financières de chacun et que l'amende judiciaire varie, selon nos observations, de 150 à 800 euros environ. Cela signifie que l'évaluation coût/avantages ne se présente pas de la même manière pour tous ; de même qu'est prise en considération dans ce calcul la durée de suspension subie et les contraintes plus ou moins fortes qui y sont associées, selon les cas :

"Ca fait vraiment une somme par rapport à l'amende qu'ils m'ont mis ; ça fait une grosse différence. Dans l'absolu, si c'était une grosse suspension (plus de six mois) et une plus grosse amende, là, peut-être. A 600 euros, passe encore" ; *"J'aurai bien réfléchi car 1 200 euros, c'est costaud ; pour une amende de 260. Mais si j'avais pas eu le choix pour aller au travail, je n'aurais pas réfléchi deux minutes"* ; *"Pour moi, 1 300 euros c'est beaucoup car par ailleurs... je n'ai que 150 euros d'amende ; alors ça ne compense pas..."* ; *"Ca fait cher ! La suspension de permis ça suffit comme leçon. Ca fait réfléchir après"*.

Certains suggèrent des aides ou des facilités de paiement : *"Tout le monde n'a pas l'argent pour ça ; c'est un salaire ! Mais si l'Etat peut aider pour ça " ; "Si on pouvait payer en plusieurs fois, comme ils ont fait pour le permis à 1 euros par jour"; "Moi, ça me bloquerait ; il faudrait quand même aménager une aide... "*

Toutefois, l'accès à l'EAD reste un investissement certainement inaccessible pour une partie des conducteurs soumis à des situations économiques très difficiles : *"Moi, le prix, comme je suis en plein divorce, avec la pension et tout... j'aurais pas pu " ; "Je suis au chômage et je touche 400 euros par mois..., malgré que j'en aurais bien besoin pour trouver du boulot "*.

Beaucoup y voient le risque d'une discrimination financière : *"Il faut pas mettre ça cher car il y en a qui peuvent pas payer " ; "Vous croyez que les gens vont mettre 1 300 euros ? Moi j'en ai déjà pour 300 euros d'amende et je ne sais pas comment je vais faire ; alors 1 300... c'est réservé à une certaine catégorie de personnes..."; "S'il faut payer cette somme, beaucoup ne pourront pas ; il faut pas que ça devienne pas un instrument pour ceux qui auront le plus de moyens, ceux qui s'en sortent mieux" ; "Avec un bon échelonnement des versements, pourquoi pas ? Il faut de l'équité, que tous puissent y avoir accès" ; "C'est bien mais c'est toujours pareil, ça va être pour ceux qui ont les moyens. Ou des patrons qui vont prendre en charge et si on est comme moi, tout seul... "*

Il y a enfin ceux qui se révoltent contre le coût autant que contre les lois de la République imposant l'interdiction de conduire en état d'alcoolémie et qui envisagent des solutions hautement problématiques :

"Tout le monde n'a pas les moyens de mettre ça... Eux (les politiques), ils disent ça mais ils conduisent pas, ils ont des chauffeurs... ils peuvent se permettre de boire !" ; "Ce serait à l'Etat de prendre en charge parce que quand tu bosses comme tu peux pour t'en sortir... Ils aident bien les banques à hauteur de plusieurs milliards, et aussi les constructeurs automobiles..." ; "A ce prix, il y a des gens qui ne pourront pas se le payer. Et, comme j'ai dit aux gendarmes, si j'en ai besoin pour travailler, je roulerais sans permis, car il y a aussi la survie de la famille derrière ; donc, tout ça ne ressemble à rien ; c'est du racket !" ; "Socialement, je trouve que c'est complètement débile (inégal) ; et ils rouleront sans permis, comme moi quand ils m'ont eu (et en plus j'ai eu un délit de fuite car j'ai essayé qu'ils me rattrapent pas...)".

Lorsque l'on est moins dans le besoin, on trouve la somme justifiée (pour une installation généralisée) : *"Si on est capable de faire un crédit de 20 000 euros pour acheter une voiture, on peut mettre un peu plus ; on peut rallonger le crédit !"* .

Le coût comme facteur limitant est reconnu par le fabricant rencontré qui, sans négliger l'évolution possible des EAD pour les personnes privées, envisage commercialement plutôt un développement des ses produits en direction des transports collectifs et d'entreprises qui équiperait leur flotte de véhicules, que pour des usages par la Justice : *"Je pense que ça restera assez réduit - et d'ajouter : car c'est aussi quelque*

chose de lourd à gérer au niveau des Parquets". Il est vrai par ailleurs que la solvabilité des contrevenants est moins assurée que celle des entreprises ; c'est ce que ce fabricant a observé à Annecy où : "Au début, il y a eu des gens qui ne payaient pas...". Si ces quelques problèmes ont été résolus en Haute-Savoie, cela pose tout de même la question de savoir si, dans les cas d'impayés et d'insolvabilité (chèque de caution non valide), une procédure de recouvrement serait engagée et qui prendrait en charge les sommes dues (la Justice ?) ? Un Délégué du Procureur s'agace : "C'est comme d'habitude, ça va favoriser un certain public ! ". A la Gendarmerie, on s'alerte également : "C'est une belle avancée... mais le souci, c'est le coût et cela va donc forcément ne toucher que les personnes d'un certain milieu, qui ont les possibilités financières ; nous, si on doit faire appliquer, on appliquera, mais derrière c'est aussi à la Justice de s'assurer de l'équité".

Il existe certes des arguments pertinents levant potentiellement l'obstacle financier : la déduction des amendes afférentes au retrait de permis, l'économie possiblement réalisée sur les achats de boissons alcoolisées, l'échelonnement des paiements sur une durée de un an (pour un programme de 6 mois), le soutien financier de quelques entreprises souhaitant garder un membre du personnel opérationnel, une déduction fiscale possible (car, juridiquement, il ne s'agit pas d'une amende mais d'une obligation technique visant à l'amélioration de la sécurité), et, surtout, la contrepartie de la liberté de déplacement individuelle, engendrant elle même nombre d'avantages (y compris strictement financiers, pour ce qui relève par exemple des possibilités d'accès aux hypermarchés). Les organisateurs de l'expérimentation d'Annecy notent quant à eux que, dans le rapport d'évaluation remis par les participants en fin de stage, il n'y a pas de remarques sur ce point (ce qui n'étonne pas puisque l'on a précisément affaire ici à un public qui a consenti à l'effort financier demandé). Mais, passés ces arguments, la réalité du terrain judiciaire ne nous rend pas optimiste quant à la capacité de beaucoup de conducteurs incriminés à 'investir' dans l'outil. C'est également ce que pense la plupart des magistrats avec qui nous avons dialogué. Ils s'accordent pour dire que leurs justiciables ne sont majoritairement pas solvables à hauteur du prix actuel du matériel. Il apparaît nettement que, dans l'hypothèse d'une obligation à se doter de l'appareil, beaucoup d'entre eux se retrouveraient dans une impasse supplémentaire, venant s'ajouter à leurs divers problèmes. Dans tous les cas (proposition ou imposition du matériel) seul un soutien financier, selon des modalités qui restent à définir, favoriserait une démarche volontariste de réhabilitation - c'est en tout cas le souhait de plusieurs Délégués du Procureur qui jugent le coût de l'appareil discriminant. Une réflexion devra donc être menée avec l'ensemble des acteurs qui pourraient potentiellement l'inscrire dans une politique d'insertion sociale et de sécurité routière (Etat, région, Département, structures d'aides sociales, employeurs eux-mêmes soutenus dans cette démarche, Pôle Emploi..., assureurs 'en direct' ou fonds mutualisés par eux à cet effet ?).

6.4.3.7. Les fraudes possibles.

A la suite de la question problématique du coût du dispositif, les personnes rencontrées, s'inquiètent (ou se renseignent ?) des contournements possibles de l'appareil. Dans les premières années de son développement, la technologie EAD montrait divers points faibles que les conducteurs avaient tendance à exploiter : 50 % des participants à un programme californien avaient ainsi tenté de frauder (10 % dans le Colorado) selon l'*EMT group* (1990) ! Depuis, les progrès réalisés par les fabricants permettent non seulement d'éviter ces fraudes, mais aussi d'enregistrer les tentatives de contournement du dispositif.

La pratique frauduleuse - la plus simple *a priori* - qui arrive immédiatement à l'esprit des conducteurs est celle du "souffle dans l'appareil par quelqu'un d'autre" : "Ca peut être quelqu'un d'autre qui souffle..." ; "Il peut faire souffler quelqu'un et conduire quand même..." ; "Faut déjà que ça soit fiable car rien ne prouve que c'est le conducteur qui va souffler dedans " ; "Y'aura toujours quelqu'un pour souffler à votre place..." ; "Le problème c'est que les gens arrivent toujours à passer par-dessus ça, à faire souffler un copain..." ; "L'inconvénient de ça... mettons... moi je bois... mon copain ne boit pas, c'est lui qui souffle dedans... Je peux prendre la voiture après (rires) " ; "On va peut être pouvoir souffler à la place du gars... ? Ils devraient faire comme les passeports, le truc digital...", etc.

Sur le modèle utilisé à Annecy, le capteur électrochimique n'authentifiait pas l'identité de l'haleine - c'est-à-dire qu'effectivement une autre personne que le conducteur (ou un autre conducteur, tel le conjoint) peut souffler dans le capteur électrochimique. Toutefois, s'il s'agit d'un subterfuge de conducteur alcoolisé, il faut pour le moins que celui - non alcoolisé - qui a 'offert son souffle', accompagne le fraudeur dans l'habitacle puisque l'EAD peut redemander un souffle de manière aléatoire durant le parcours routier (dix à vingt minutes après le démarrage par exemple). C'est cette même disposition qui permet d'éviter qu'un conducteur commence à consommer de l'alcool une fois le moteur mis en marche ; il devra de toute manière se soumettre ultérieurement à un contrôle. Cela constitue une sécurité assez importante puisqu'il faudrait déployer des trésors d'imagination pour convaincre un tiers - connu ou sollicité dans la rue - d'engager sa responsabilité dans l'affaire. Par ailleurs, parmi les buveurs excessifs reçus par nos soins, on imagine mal un entourage amical sobre qui, en cette occasion d'alcoolisation de notre conducteur, jouerait les "Capitaines de soirée"... On a en effet plus souvent affaire à des 'virées' collectivement 'bien arrosées'. Le dispositif technique français ne préserve donc pas de la 'fraude au souffle', mais en limite cependant fortement l'étendue.

Peut-on faire souffler 'autre chose' (un 'objet soufflant') ou un enfant, nous a-t-on demandé ? Pour obtenir la certification, les fabricants doivent doter leurs systèmes d'un détecteur de fredonnement, de température et de pression. Un ballon de baudruche ou un petit compresseur ne conviendrait pas car l'appareil enregistre non seulement l'expiration mais aussi l'inspiration. Par ailleurs, il détecte le souffle humain dont le volume correspond à la cage thoracique d'un adulte (un enfant ne suffirait donc pas),

pas plus qu'un chien dressé pour l'occasion, ainsi que cette histoire circule parmi les petites mythologies déjà constituées des EAD...³⁷ Ne restent plus pour les éventuels fraudeurs que de tenter d'appliquer aux EAD les non moins mythiques bonbons bleus supposés tromper les éthylotests chimiques...

Si nous n'avons pas affaire à des férus d'informatique, beaucoup de nos interviewés sont formés à des métiers manuels et les mécaniques automobiles ne leur sont souvent pas étrangères ; c'est ce qui les incline à imaginer rapidement des interventions techniques frauduleuses sur l'appareil (dont ils ne seraient évidemment pas à l'origine...)³⁸ : *"Il y aura peut-être toujours un petit moyen de magouiller....; mais vaut sans doute mieux pas jouer à ça, vu les peines après"* ; *"Ca peut être bien, mais à condition de pas pouvoir le trafiquer parce qu'il y a des malins. Y'aura toujours une combine. Même en risquant gros"* ; *"Il y aura des risques, comme avec les tachygraphes"* ; *"Y'aura des p'tits malins... Celui qui connaît un peu, qui bidouille... Il y a moyen de détourner sans doute"*. Les technologies les plus sophistiquées contiennent toujours leurs propres failles dans lesquelles des spécialistes mal intentionnés parviennent toujours à s'infiltrer (jusque dans les ordinateurs du Pentagone !). Il faut toutefois que l'enjeu soit à la hauteur du défi technique et, en l'espèce, il est peu probable que le démarrage d'un véhicule d'une personne alcool-dépendante présente un intérêt quelconque ; sauf si c'est cette dernière qui fait autorité en manipulation technologique. De plus, comme le rappelle l'un des conducteurs : *"Si c'est comme sur les camions maintenant, il faut payer quelqu'un qui sache le faire. Il faut les bonnes infos"...*

On relèvera cependant que, par retour d'expériences auprès d'entreprises de cars, des conducteurs indéclicats avaient manipulé l'interrupteur de démarrage d'urgence (avec scellés - type aviation) : *"On s'est aperçu que certains jouaient avec un stylo et parvenaient à débrancher le système, d'autre essayaient de débrancher le combiné pour voir ce qui se passait..."* (CNT, 2009).

6.4.3.8. Les limites techniques d'implantation de l'appareil.

- Les véhicules anciens :

"Mon AX ? Elle a 21 ans ; alors est-ce que ça peut être monté dessus ?" ; "Si c'est par l'allume-cigare, sur ma Renault 5, il n'y en avait pas !" ; "Si toutes les voitures sont un jour équipées, le gars qu'à pas trop de revenu et qu'il achète une voiture d'occasion, comment il fait ?"...

³⁷ Il conviendra toutefois de faire préciser aux fabricants les limites de souffle adulte acceptées par l'appareil : nous pensons ici aux cas, de plus en plus nombreux dans notre société, de personnes dont les allergies se transforment en crises asthmatiformes ; crises qui se déclenchent, précisément, lors d'un souffle important. Dans quelles mesures (médicales) les asthmatiques ou les déficients respiratoires peuvent-ils d'ailleurs accéder au programme ?

³⁸ Plusieurs, anciens routiers ou assimilés, font clairement entendre qu'ils ont connu les grandes heures du traficotage des tachygraphes sur les poids-lourds...

Tous les types de véhicules à moteur peuvent être équipés (véhicules de chantiers, grues, chariots élévateurs, etc.), pour autant qu'ils disposent d'un dispositif de démarrage avec une clé (12 / 24 volts). Nous avons par ailleurs signalé plus haut que les véhicules les plus anciens étaient les plus faciles et rapides à équiper. Pour information également : il n'y a pas de limites d'utilisation selon les conditions climatiques puisque l'appareil supporte des températures allant de - 40 à 45°.

- Les deux-roues :

La question des deux-roues et des motos en particulier est plus intéressante. Deux fabricants nous ont éclairé sur les limites techniques de la pose d'un EAD sur ces engins. L'un rappelle qu'en plus du fait que le véhicule doit être équipé d'un système de démarrage avec clé, l'appareil doit aussi être à l'abri des intempéries (cabine fermée). Cela réduit fortement les types de deux-roues éligibles. Le second fabricant confirme que le combiné ne doit vraiment pas prendre l'humidité car "*quand il pleut, ça ne peut pas durer longtemps*"... Cela signifie que les motards notamment seraient *a priori* exempts de proposition ou d'imposition d'EAD. Certes, nombre d'entre eux possèdent aussi une voiture qui pourrait en être dotée, mais il existe aussi des conducteurs de puissants engins à deux-roues qui ne sont vraiment que des 'motards'.

Pourtant, si les motocyclistes sont moins souvent sous influence de l'alcool dans les accidents corporels que les autres conducteurs, ils sont aussi plus exposés aux accidents mortels. C'est ce que note le 'groupe d'experts alcool de la Sécurité routière', tout en en déduisant qu'ils sont donc plus vulnérables à l'effet de l'alcool. Cette conclusion doit selon nous être mieux explorée³⁹, mais il n'en demeure pas moins que les motocyclistes sont, de toute façon, en étant alcoolisés ou non, plus sujets au risque de blessures et de mort ; l'alcool, évidemment, entre autres choses, augmentant leur fragilisation et décuplant leurs risques. Les motards sont majoritairement conscients de cet effet très significatif de l'alcool sur leurs capacités de pilotage ; ce qui explique pour partie leur relative modération alcoolique avant d'utiliser leurs engins (on sait que le facteur vitesse, en revanche, les concernent tout particulièrement). Plusieurs des personnes incriminées rencontrées dans le cadre de nos entretiens déclarent posséder une moto en sus de leur auto et jurent qu'avec leur deux-roues leur attitude à l'égard de l'alcool est différente, ne serait-ce qu'à cause, précisément, de l'altération du pilotage qu'ils reconnaissent (à partir même d'un seul verre d'alcool dit la majorité), et au titre aussi, pour des amoureux de ces machines, de la préservation de leur précieuse mécanique (ce à quoi on peut ajouter le risque financier des travaux de carrosserie en cas de sinistre). Toutefois, le témoignage suivant d'un motard condamné pour CEA vient infirmer ces propos (ou au contraire confirmer la règle ?) : "*J'étais en moto. En voiture,*

³⁹ "*S'agissant des motocyclistes, on a vu (tableau 3) qu'ils sont, comparativement aux conducteurs de véhicules légers, moins souvent sous influence de l'alcool dans les accidents corporels (4,1 % contre 6,3 %) mais beaucoup plus pour les accidents mortels (20,1 % contre 18,9 %) ce qui montre l'importance particulière de l'effet alcool pour les motocyclistes*" ; L'alcool sur la route : état des lieux et propositions, 2007, p. 34, in Chaplelon, *dir, op. cit.*

j'aurais pas repris le volant (j'aurais dormi à l'intérieur) ; mais là, en moto, il fallait que je rentre...". Par ailleurs, les forces de Gendarmerie et la Préfecture du Calvados ont repéré ces deux dernières années un changement en négatif pour cette catégorie d'usagers, suite à des contrôles d'alcoolémie réalisés dans la région et au regard d'accidents de motocyclistes où l'alcool était présent.

- Les autres conducteurs du véhicule équipé :

"Comment ça se passe si ma femme et mon fils conduisent ? "; "Moi, j'ai ma femme qui conduit, comment ça se passe ? Si c'est celui qui conduit le même véhicule, ça va mais sinon... " ; "Dans les couples, maintenant, quand les deux travaillent, il y a deux véhicules, donc deux équipements ?"

Le conjoint peut utiliser le véhicule équipé, mais doit pour cela s'acquitter du souffle réglementaire ainsi que de ceux qui pourraient lui être demandés en cours de route. L'appareil enregistrera l'activité de toute personne qui a bu et qui tente de démarrer le véhicule et cette tentative sera attribuée au participant du programme. Cela signifie, que le conjoint est tenu, par devers lui, de se conformer au programme ; ce qui évoque pour notre interlocutrice de la Préfecture une *"extension de la peine à l'environnement, une mesure qui s'applique par ricochet au conjoint"*. On peut effectivement y voir une contrainte non choisie qui n'a rien à envier à celles que nous évoquions plus haut concernant les transports, effectués par ces dames, de leurs hommes privés de permis. Le responsable local de *La Prévention Routière* y voit pour sa part l'occasion d'un *"sermonnage" en règle par la femme qui dit : bon maintenant, tu arrêtes, c'est fini ! "* ; et d'ajouter : *"Malheureusement le récidiviste à 2 g/l, il s'en moque de ça..."*

Par ailleurs, il est bien évident qu'un second véhicule du foyer, s'il n'est pas équipé (ce qui doublerait l'investissement), ne pourrait pas plus être utilisé par le condamné que n'importe quel autre véhicule non doté. Cela questionne le risque de fraude mais, comme une étude canadienne l'a montré à partir de plus de 2 000 conducteurs volontaires participant à un programme EAD en Alberta, la tentation d'utiliser, en état d'alcoolémie, le second véhicule du foyer, non équipé (second véhicule presque toujours présent Outre-Atlantique), a été faible (Voas et al., 2000).

6.4.3.9. D'autres approches du problème de l'alcool au volant.

Le dialogue autour de l'EAD avec les personnes incriminées rencontrées a systématiquement conduit à aborder plus largement la question des outils et des moyens potentiellement mobilisables pour réduire le nombre d'accidents liés aux conduites alcoolisées. Si les intéressés ne sont pas plus experts en toutes choses que peuvent l'être les Français en général, les points de vue exprimés et les réflexions proposées méritent qu'on s'y attarde, quand bien même certains thèmes abordés constituent, depuis de nombreuses années, de véritables 'serpents de mer' pour les spécialistes en sécurité routière. Pour autant, puisqu'il faudra bien trancher un jour - la tête de ces serpents - nous nous autorisons à convoquer ces tarasques de l'expertise

routière à l'aune de l'enthousiasme peut-être trop rapide qui entoure le développement annoncé des programmes EAD.

- Le 'taux zéro' pour les récidivistes ?

De nombreuses années de débats en France autour du taux légal n'ont pas permis de dégager un consensus autre que celui qui s'appuie sur les recommandations de l'Europe (recommandation de la Commission européenne du 17 janvier 2001, incitant les Etats membres à adopter un taux maximum légal d'alcool dans le sang inférieur ou égal à 0,5 g/l pour les conducteurs de tout véhicule à moteur). Si certains pays ont totalement interdit l'alcool au volant (Hongrie, Roumanie, République Tchèque, Slovaquie) et que d'autres ont adopté le taux de 0,2 g/l ((Suède, Norvège, Pologne, Estonie), la France reste dans le cadre du 0,5 g/l, le plus fréquemment adopté en Europe. L'objectif fixé par ailleurs par la Commission d'aboutir à une généralisation d'une limite à 0,2 g/l pour tous les conducteurs, s'est déclinée par l'imposition de ce taux à certaines catégories de conducteurs (cela concerne en France les conducteurs de transports en commun depuis 2004). Les conducteurs dits 'non expérimentés' - les jeunes - sont visés par la mise en place de ce taux par la Commission, ainsi que par le Parlement européen (2006), mais les fondements scientifiques d'une telle mesure ne sont pas vérifiés. Concernant les jeunes conducteurs français, la mise en place du permis probatoire les placent déjà en situation de grande vulnérabilité au regard de la préservation de leur permis de conduire (du fait du retrait automatique de six points en cas de CEA, impliquant de fait une annulation du permis). Cette mesure est globalement assimilée par ce public, même s'il n'existe pas pour l'heure de traduction statistique directe en termes de baisse des accidents dans cette frange de la population. La France considère donc, pour l'heure, que la législation actuelle, particulièrement sévère, ne nécessite pas d'être amendée par un abaissement spécifique du taux légal pour les jeunes.

Plus largement, l'abaissement éventuel des taux se heurte à un manque de connaissance de l'impact d'une telle mesure qui porte, par essence, sur des alcoolémies modérées. Le simple respect des mesures actuelles, de l'avis de nombre de spécialistes, suffirait à épargner de nombreuses victimes chaque année. Pour autant, l'étude *SAM*, livrée en 2006, qui portait d'abord sur les effets de l'usage du cannabis, a mis aussi en évidence le sur-risque non négligeable d'être responsable d'un accident mortel bien qu'étant au dessous de la limite réglementaire (Laumon et *al.*, 2006). Cette recherche peut rouvrir la réflexion sur un hypothétique abaissement du seuil légal (conformément aux recommandations de l'Europe), bien que l'exemple de la Grande-Bretagne (avec une limite toujours située à 0,8 g/l pour des accidents mortels dus à l'alcool en nombre bien moins élevé qu'en France) montre que l'adéquation entre le taux réglementaire adopté et la mortalité liée à l'alcool n'est pas avérée, et que d'autres moyens sont aussi mobilisables afin d'améliorer la situation.

Pour notre part, et quitte à contourner quelques principes républicains au demeurant fort défendables (tel le principe d'équité au regard de la loi), nous posons ouvertement la question d'un *taux différencié* qui pourrait concerner le public des récidivistes en

CEA. C'est essentiellement au contact de ce public, à partir de notre enquête de terrain, que nous appelons au dialogue sur ce point. En plusieurs périodes de l'histoire de la gestion du risque routier, des experts nous ont précédés dans cette réflexion, mais nous la rouvrons à partir du projet EAD, dans la mesure où celui-ci questionne les conditions de la mise 'hors circuit' d'un public particulièrement dangereux sur nos routes. Il est évident que nous ne pouvons pas connaître préalablement les effets d'une telle mesure, mais différents indices relevés dans nos multiples entretiens (dans le cadre de cette étude, mais pas seulement) nous poussent à faire le pari de son utilité ; même si personne ne peut préjuger du comportement adopté par les intéressés en situation d'alcoolisation.

Les conducteurs ayant de réels problèmes avec l'alcool évoquent en effet spontanément l'hypothèse du "taux zéro" afin de mieux pouvoir répondre - disent-ils - à l'impératif de ne pas boire avant de conduire ; prétextant de ne pas savoir estimer ou se restreindre à une consommation autorisée n'excédant pas 0,50 g/l (groupe A). D'autres consommateurs excessifs, au contraire, ne veulent pas entendre parler d'une diminution du taux, tout en restant dans le déni de leur problème de consommation (groupe B). D'autres enfin, la majorité de ceux rencontrés pour la présente recherche, pensent que cette mesure serait inutile et empêcherait toute forme de convivialité dans une culture caractérisée par la sociabilité autour d'un verre... ou plus (groupe C).

- Groupe A : Les Alcoolo-dépendants :

"Je suis entièrement pour le taux zéro, comme ça, si on a bu un verre d'alcool, on touche pas au volant, c'est encore la meilleure prévention car tout le monde se pose la question : 'est-ce que je peux conduire ou pas... ? Avec le taux zéro, je ne reprendrais pas le volant"; "Zéro, c'est mieux, parce que moi, je sais pas boire, soit je bois pas, soit je bois beaucoup. Je suis pas comme les autres, si je bois un verre, j'arrête pas. 0,5 pour moi, je connais pas ; mais à cause du tribunal, tout ça, je suis calmé".

Les problèmes spécifiques du groupe des alcoolo-dépendants :

"J'essaye de suivre leur traitement et mes deux frères ne boivent pas non plus. Mais c'est difficile car vous voyez les autres en prendre, alors vous prenez une rincette, puis vous tombez dans l'engrenage"; "Un petit apéro, puis un deuxième, et puis un petit verre de vin, un autre machin et puis... ça y est... on est marron ! On est des vivants, on sait comment qu'on est... heu... ça va vite, sans s'en rendre compte ! On a l'impression qu'on est bien mais, par rapport à la Justice, on n'est pas bien ! C'est pour ça que l'Etat doit imposer ce système là aux constructeurs !"; "Moi, sur le moment, rien n'aurait pu me permettre de ne pas conduire, je suis pas alcoolique, j'ai fais une cure mais, je suis quelqu'un qui, quand il a bu, a du mal à se tenir"; "Avec cet appareil, au moins, les gens pourraient dormir dans la voiture ou, même s'ils seraient capables de partir en marchant, au moins, ils ne pourraient pas mettre les autres en danger".

Plusieurs alcool-dépendants, conscients sans doute de leur problème et des risques afférents renoncent tout bonnement au permis de conduire et à la voiture... pour mieux s'exposer à d'autres risques :

"J'ai pas l'intention de passer le permis. J'ai mon deux-roues (scooter), ça me suffit parce que... suffit qu'une fois... et c'est plus beaucoup maintenant, vous sortez, vous buvez un verre et..."; " J'ai jamais eu le permis, j'avais essayé, quand j'avais ma femme et mes quatre enfants, mais j'avais pas trop la tête à ça.. (...) Moi, en scooter, quand ils m'ont pris, j'étais beaucoup au-dessus, mais c'était aussi lié à mes problèmes familiaux " ; "Moi, je roule en vélomoteur depuis qu'on m'a supprimé mon permis de conduire et je vois que les gens me respectent même pas. J'ai plus de danger à me faire tuer en vélomoteur que quand j'avais de l'alcool ce jour là dans le sang ; je me sens moins en sécurité " .

"Moi (en tant qu'alcoolique anonyme, sevré depuis 20 ans, mais ayant 'rechuté' dernièrement) : il me faut le taux zéro car un malade alcoolique, bien alcoolisé, n'est plus le même". "Le taux zéro, ce serait bien parce que, déjà avec un verre, j'ai tendance à continuer... Au moins ça serait clair".

- Groupe B : Les consommateurs revendiquant leur consommation excessive :

"Pas d'accord pour descendre le taux ! Parce que sinon, c'est encore pire l'amende, et puis, si on peut pas boire deux ou trois verres ou une bière sur le chantier... une bière, on n'est pas bourré mais là, si on souffle..." ; " Qu'on puisse quand même être à 0,40, pour ceux qui ont l'habitude " ; " Je ne serais pas d'accord du tout ! Nous sommes Français ! Il y a de bons crus et nous avons le droit de vivre la France. Je suis pour la culture française, pas de zéro pourcent ! " ; " C'est n'importe quoi d'imaginer le taux zéro car si tu es capable de prendre une bière et de reprendre ta voiture, ok, si t'es pas capable tu t'arrêteras jamais. Moi, à Noël, j'ai pas bu pour rentrer car je supporte de toute façon pas l'alcool. Je bois 4 à 5 bières ou 3 à 4 whisky et après j'arrête " .

Des formes de déni persistantes du problème alcool et du risque routier :

"Ca sert pour certains (l'EAD), mais moi, j'ai pas l'habitude de picoler ; j'ai été pris à une sortie de fête ; ça empêche pas les conducteurs qui se droguent et qui sont aussi dangereux et pour eux, il n'y a pas beaucoup de contrôles !".

"Ca dépend de la corpulence, chacun réagit différemment... ils parlent de taux mais ils s'occupent pas des autres paramètres (qu'on pèse 50 kilos ou 100...) ; et puis, avant, c'était un gramme ; alors pourquoi qu'ils ont changé ? Ca veut bien dire qu'ils savent pas !".

" Je suis ancien patron du BTP et j'ai toujours bu de grands crus. J'ai au moins trois millions de kilomètres au compteur, toujours avec des voitures rapides et encore maintenant... et, personnellement, d'accord... j'étais au-dessus de 0,5, mais je n'ai jamais été ivre de ma vie... Et il y aussi des gens qui savent réguler... et 0,50 c'est rien du tout ! Je suis contre la répression ! Qui n'a pas roulé au-dessus de 130 sur l'autoroute ? Moi, quand ils m'ont eu, je roulais toit ouvrant, j'arrive au sommet de la côte, je mets le pied dedans - comme quoi il y en a sous le capot - , de 80 à 153 en quelques instants, et il n'y avait pas un chat, sauf les snippers qui étaient bien cachés ; et après trois millions de kilomètres, j'ai eu 4 mois (présence d'alcool à un taux élevé)".

"Taux zéro, non ! Et puis, dans le temps, c'était bien 1,2 grammes... Ils mettent ça sur le dos de l'alcool mais on sait pas trop... C'est la vitesse aussi. On dit que c'est lié à l'alcool, mais bon... A part celui qu'à deux grammes dans chaque poche d'accord, mais sinon moi je suis pour revenir à l'ancien système... parce que sinon on peut plus rien faire. C'est pas prouvé quand il y a des accidents avec un peu d'alcool que c'est l'alcool qui est responsable. Des gros taux, oui, mais un petit peu d'alcool..."

"Bon, il y a des gens qui boivent sans doute énormément mais qui sont habitués et qui conduisent peut être mieux avec un verre que sans..."

"J'étais capable de conduire, malgré le taux..., j'étais pas... Il y a pas eu de blessé, il n'y a rien eu... Le problème, c'est si moi j'ai bu et qu'une autre personne vient provoquer l'accident ; la personne qui est en face n'a pas bu, moi, malheureusement, qui n'étais pour rien dans l'accident provoqué par la personne d'en face, et bien c'est la personne qui a bu de l'alcool qui va prendre toutes les responsabilités, même s'il est juste un petit peu au-dessus de... donc, on met ça dans les accidents provoqués par l'alcool alors que c'est pas celui qui avait bu qui est responsable... Et puis, l'alcool est une chose, mais il faudrait brider les véhicules pour la vitesse".

"Il y a pas de problème pour s'arrêter malgré trois bonnes bières à 8 ou 9°. Moi, en arrivant à 100 km/h au panneau 'stop à 150 mètres', j'ai largement le temps de m'arrêter. Et je fais aussi beaucoup de moto et les lendemains de cuite, je sais tout de suite s'il m'en reste ou pas. Et il a des trucs qu'on ne dit pas : après une soirée bien arrosée, le lendemain, je me suis fait contrôler vers 16 h et j'en avais encore".

(Une femme) "J'ai eu un accident avec une personne positive aussi, mais plus que moi qui n'avais pas énormément bu. Il m'a coupé la route et je lui ai foncé dedans. J'ai repris la voiture parce que je me sentais capable de conduire, surtout que j'avais mes enfants avec moi, je suis pas inconsciente non plus... (1,2 g/l). Quand on boit, on se dit : ça va le faire et puis, même si nous on fait attention, d'autres ne font pas attention..."

"Déjà 0,5 c'est nul ; ils devraient déjà mettre à 0,8. Je suis pas alcoolique mais deux, trois bonnes bières et on est à 0,8 ; je parle pas de 'kro', et trois bières qu'est-ce que c'est ?" ; "Qu'on soit à zéro ou à 0,5, on se fera toujours avoir... Même si on met ça à un gramme..." ; "C'est difficile, car c'est pas avec plusieurs verres que... ; Taux zéro, non, on ne plus s'amuser du tout".

- Groupe C : Les consommateurs souhaitant préserver la convivialité autour de l'alcool et satisfaits du taux légal actuel :

"Le taux zéro, ça changerait pas le fait que les gens continueraient à conduire alcoolisés"; "Je suis pas sûr que les gens pourront arrêter. Et puis, les gens qui se trouvent en famille, boire un petit verre de vin c'est bien..." ; " Aujourd'hui déjà, deux verres c'est déjà de trop, donc la marge est déjà restreinte "; "On est quand même dans un pays où la fête est liée à l'alcool " ; "Avec deux verres, ça va quand même, parce que sinon... c'est plus la peine de..." ; "Le taux zéro ne peut pas fonctionner car on n'empêchera pas les gens de prendre un verre lors de diverses occasions " ; "Et puis, combien de personnes se feraient prendre..."

Comme l'a écrit Roland Barthes à propos du vin (que l'on peut entendre ici comme symbole de l'alcool en général) : "Le français qui prendrait quelque distance à l'égard du mythe s'exposerait à des problèmes menus mais précis d'intégration, dont le premier serait d'avoir à s'expliquer. Le principe d'universalité joue ici à plein, en ce sens que la société nomme malade, infirme ou vicieux, quiconque ne croit pas au vin : elle ne le comprend pas. A l'opposé, un diplôme de bonne intégration est décerné à qui pratique le vin : savoir boire est une technique nationale qui sert à qualifier le français, à prouver à la fois son pouvoir de performance, son contrôle et sa sociabilité"⁴⁰. Ainsi, les chiffres de 45 000 à 50 000 décès par an liés à une consommation excessive d'alcool viennent peu troubler les bacchanales hebdomadaires ou l'ivresse quotidienne de nombreux Français qui, pris dans leur totalité, sont parmi les plus grands consommateurs en Europe et dans le monde⁴¹.

"Ce serait la ruine des bars. Quand on voit le prix d'un soda par rapport à la bière. Taux zéro... ce serait pas évident" ; "On est déjà dans un système de répression, c'est : tolérance zéro ! Pour celui qui roule tous les jours c'est pas évident"; "On ne boit pas forcément pour 'se mettre une mine' (se saouler), mais pour être dans une ambiance. On peut boire et rester raisonnable" ; "Encore plus dur... mais on y arrivera sans doute... Ca pourrait être dissuasif mais c'est pas la solution ; il y aurait encore plus de conduites sans permis" ; "Ca existe déjà dans certains pays.. ; en Scandinavie, par là... mais la France est un pays où tout est lié à l'alcool, la fête, etc..." ; "Il y aurait un nombre incroyable de gens pris... Les gens aiment bien quand même boire un petit

⁴⁰ R. Barthes, *Les mythologies*, Paris, Le seuil, 1957, p. 75.

⁴¹ Si la consommation en France est passée de 29, 8 litres d'alcool pur par habitant dans les années 1950 à une douzaine actuellement, nous restons avec les Portugais les plus grands buveurs au monde. La baisse constatée depuis le milieu du 20^{ème} siècle est cependant marquée par différentes disparités : forte hausse de la consommation en Bretagne et Normandie, consommation accrue des alcools forts, notamment chez les jeunes, qui boivent par ailleurs de plus en plus tôt. Sources : B. Hillemand, *L'alcoolisme*, Paris, P.U.F, 1999 ; C. Got, J. Weill, *L'alcool à chiffres ouverts*, Paris, Seli Arslan, 1997.

coup" ; "C'est bien comme ça. Mieux vaut un dispositif (EAD). Juste un verre en famille, c'est à préserver" ; "(Un jeune) Là, c'est un peu égoïste. On peut quand même boire un verre pour fêter quelque chose. On pourrait plus se déplacer pour pouvoir s'amuser. Ou alors il faut pouvoir habiter en ville" ; "Non, je ne pense pas qu'il faut baisser le taux, parce qu'on peu prendre un verre comme ça avec un client, et après on prend que de l'orange..." ; "On ne pourra pas ; culturellement, on n'y arrivera pas. Et les routiers s'y opposeront, il y a pas mal d'inconscients dans ma profession..." ; "Pfff! Vous mangez un bonbon avec de l'alcool et puis... C'est encore plus de contraintes..." ; "Taux zéro... Il y aura toujours des gens qui vont boire et prendre la voiture ; que ce soit 0 ou 0,20, on y est déjà alors... ou alors vous restez à la maison. Je bois l'apéro chez moi ! ".

Les positions des groupes A, B et C, sont assez clairement tranchées. Et c'est précisément ce qui nous conduit à suggérer une réflexion sur un taux différencié concernant le groupe particulier des alcoolo-dépendants, lesquels, pour diverse raisons explicitées dans les sections précédentes, ne pourront pas vraiment devenir la cible des EAD. Il s'agirait de documenter cette proposition - et ce n'est pas l'objet ici -, toutefois, face à l'impasse que constitue l'EAD pour ce public spécifique, il convient plus que jamais d'ouvrir - ou de rouvrir - des orientations de recherche concernant ces conducteurs, parmi les plus accidentogènes, et qui sont visés par un dispositif technique qui n'a que peu de chance d'aboutir positivement pour eux, et donc pour la collectivité.

6.4.3.10. Autres moyens évoqués pour remédier au problème de l'alcool au volant.

Si le système EAD était au cœur des échanges, d'autres moyens de réduire la conduite sous l'emprise de l'alcool ont été suggérés par les conducteurs sollicités et qui méritent d'être articulés au questionnement sur le dispositif technique étudié : toutes ces pistes, là encore, sont connues des spécialistes en sécurité routière ; nous les rappelons ici à travers les témoignages recueillis. La première d'entre-elles a été clairement suggérée en contrepoint de l'éthylotest anti-démarrage.

- La mise à disposition par les constructeurs d'un éthylomètre électronique (sans blocage) :

Un accès facile à un appareil fiable de mesure est suggéré par nos interviewés ; et quel meilleur lieu que l'habitacle du véhicule ? Il viendrait répondre à l'imprécision et aux difficultés d'usage des éthylotests ('ballons') : *"C'est bien ce dispositif (EAD) ; mais déjà, le petit machin que j'ai (éthylomètre), même si ça empêche pas de démarrer la voiture... ça permet d'y voir clair" ; "Si on avait un éthylomètre dans le véhicule pour savoir le taux exact, déjà, ça ralentirait. Avoir un éthylomètre avec un bon affichage digital, plutôt que d'avoir des ballons qui ne servent à rien ! " ; " J'voudrais bien un appareil précis mais j'sais pas où en acheter " ; "Il faudrait mettre un éthylotest dans les véhicules, pour prévoir au moins... là, ce serait la liberté de chacun " ; " Sachant que je risquais gros pour mon travail, je n'aurais pas repris le volant ; ou en tout cas, je serais pas allé au-delà des 0,8 et de six points et 90 euros d'amende (1,24 g/l ici) pour éviter le pire." ; "Les 'ballons' ne sont pas fiables et en plus, c'est payant (c'est comme les*

préservatifs), alors qu'on nous dit de les utiliser ; donc ce serait bien de pouvoir s'auto-contrôler correctement avant de prendre le volant" ; "Moi (un jeune), la première fois, j'avais 0,27 (par l'air)... c'est limite, mais illégal. Il faudrait des éthylotests dans la voiture".

Visant un public large, un dispositif de ce type, même s'il n'empêcherait pas les conduites en état d'alcoolémie, pourrait sans doute en prévenir un certain nombre parmi les alcoolémies plutôt modérées. C'est aussi ce que pensent plusieurs acteurs locaux de prévention et de répression ; à *La Prévention Routière* on signale que : *"Volvo le propose en option. Le ballon, ils (les contrevenants) ne peuvent pas l'interpréter. A grande échelle, on pourrait avoir de matériel fiable dans la boîte à gants pour 50 euros. Les constructeurs pourraient inciter à l'acheter. Les gens commencent quand même à s'en doter et lors de réunion de famille, tout le monde veut souffler et ça permet de faire prendre conscience"*. Le représentant de la Gendarmerie pense également que : *"Ca pourrait déjà être un outil à moindre coût qui permettrait de sensibiliser une certaine partie de la population et qui permettrait d'éviter certains accidents. Mais pour la frange des buveurs excessifs réguliers et alcoolo-dépendants, il faudrait quand même un système anti-démarrage car il y aurait un effet pervers, celui de se dire, pour ces conducteurs : 'je suis au-dessus mais j'ai déjà conduit avec plus, donc..."*. L'option véritablement 'intégrée' aux organes techniques de l'habitacle, par les constructeurs eux-mêmes, laisse en revanche le représentant d'une assurance plutôt dubitatif : *"Il y aurait un coût, et surtout des problèmes d'entretien, de maintenance et de fiabilité sur le long terme. Par ailleurs, quel public va l'utiliser vraiment et dans quelle situation (vraiment après un repas arrosé) ? Car, chacun est en mesure de savoir s'il a trop consommé"*. Là encore, des expérimentations/évaluations restent à mener.

- Le développement des transports à moindres risques (transports en commun ou taxis) :

Cette thématique revient principalement dans la bouche des jeunes conducteurs : *"Il faudrait des bus. Parce que moi, j'en vois qui laissent la voiture mais qui sont aussi en danger en marchant sur le bord de la route" ; "Dans beaucoup de pays d'Europe, il y a beaucoup de taxis et abordables !" ; " Il faudrait des services de transport tard le soir et qui desservent les petites villes" ; "Si j'avais eu une ligne de tramway à cette heure là, je me serais pas embêté avec la voiture"*.

- La politique des établissements festifs et débits de boissons :

De nombreux cafetiers sont plus vigilants depuis une série d'incriminations par la Justice pour non-respect de l'article R.6 de la Licence IV du code des débits de boissons (Morange, 2005), mais : *"Je crois qu'il y a des établissements qui devraient dire : 'tu as bu deux bières, je t'en ressers pas d'autre !"*, signale néanmoins un jeune conducteur, habitué d'un café. Beaucoup de progrès ont été faits par ailleurs ces dernières années par les directions des discothèques (progrès accompagnés par le travail de prévention des associations, dont les opérations 'Capitaine de soirée'). Toutefois, les jeunes conducteurs rencontrés au tribunal nous alertent de situations toujours

préoccupantes : "Il faudrait mettre plus de gendarmes devant les boîtes etc. Moi, je sors beaucoup mais en un an, j'en ai pas vu une seule fois et on sait où ils sont. En Angleterre, ils y en a à la sortie de la boîte même" ; "Certains, c'est tous les week-ends qu'ils s'arsouille... C'est le gros bordel sur les parkings de sorties de boîtes..." ; "Les navettes des discothèques, c'est bien, mais le problème c'est que nous, en campagne, on est obligés d'aller en centre-ville pour prendre la navette... et après, ils nous ramènent alcoolisés au parking..." ; "J'ai fait une soirée 'Sam' en boîte de nuit : qu'est-ce que tu te fais chier ! Tu regardes les autres qui se tripent... Donc, après, on va rester chez nous et picoler ! ".

- Les expériences et politiques de sécurité routière menées à l'étranger.

Principalement vues sur le petit écran, les expériences menées à l'étranger interpellent beaucoup de conducteurs, qu'il s'agisse de techniques de dépistage des produits psycho-actifs employées, de modes spectaculaires de prévention de la récidive ou de diverses formes d'action de "tolérance zéro". Toutes les catégories des interviewés se rejoignent dans cet intérêt marqué pour ces divers reportages ; cela laisse à penser que l'importation de telle ou telle politique déjà menée ailleurs - un ailleurs toujours mieux considéré que les sphères décisionnelles parisiennes - bénéficierait d'un *a priori* positif.

6.4.3.11. Les jeunes et l'EAD.

- Préalable théorique :

"Les jeunes payent un lourd tribut à la route", ou encore : "Prévention routière : l'affaire des jeunes", peut-on lire dans la presse. On donne ainsi corps à un sujet collectif - "les jeunes" -, sans trop véritablement savoir de qui l'on parle, surtout si l'on accole à ce terme, ainsi que c'est de plus en plus le cas, des qualificatifs des plus variés dont certains sont particulièrement chargés de sens : "jeunes en difficulté", "jeunes des banlieues", "jeunes délinquants"... La tendance est à la stigmatisation d'un groupe présumé dangereux (comme naguère les classes populaires⁴²), auquel on donne forme à partir de critères sur lesquels les sociologues de la jeunesse eux-mêmes ne parviennent pas à s'accorder⁴³. L'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE), qui fonde sa définition de la jeunesse sur le critère scientifique de "la tranche d'âges", peine à justifier les limites de cette dernière, au point que les statisticiens de l'Etat ont quelquefois dû repousser la borne supérieure de cette classe d'âges, en

⁴² L. Chevalier, *Classes laborieuses et classes dangereuses*, Paris, Plon, 1958.

⁴³ Voir : G. Mauger, « La catégorie de jeunesse », in *Les jeunes et les autres*, Centre de recherche interdisciplinaire de Vaucresson, 1987 ; J.-C. Chamboredon, *Adolescence terminée, adolescence interminable*, Paris, P.U.F., 1985 ; O. Galland, « Adolescence, post-adolescence, jeunesse : retour sur quelques interprétations », *Revue Française de Sociologie*, n° 42, 4, 2001, et *Sociologie de la jeunesse*, Paris, Armand Colin/HER, 2001.

considérant ainsi les : "15-29 ans" (au lieu des : "15-24")⁴⁴. Si l'on opérât à l'identique dans le domaine des statistiques en accidentologie routière, on observerait que les jeunes (de "15 à 29 ans"), en dépit d'un pic critique entre 22 et 24 ans, ne sont, en valeur absolue, *statistiquement* pas plus impliqués que les conducteurs ayant entre "30 et 44 ans", et que le groupe des "45-64 ans" fournit sensiblement (quoique légèrement moins) le même nombre de victimes⁴⁵. Certes, ceci ne tient pas compte des pourcentages respectifs de la population que représentent ces groupes en France (ce qui rendrait, effectivement, les "jeunes" légèrement plus accidentogènes), mais cela met cependant en évidence les limites d'une approche quantitative, largement mobilisée en sécurité routière comme ailleurs, bien que produisant des "effets de lecture" préjudiciables à l'analyse affinée des phénomènes ; d'où la nécessité d'approches également qualitatives et sociologiques. La rigidité statistique pose d'autant plus d'obstacles à la compréhension des comportements routiers (comme des phénomènes sociaux en général) que les données disponibles restent actuellement incomplètes. Il est par exemple très difficile de dire si, dans leur ensemble, les "jeunes" roulent plus vite que les autres, et surtout de dire, si oui, selon quelles modalités. Jean Pascal Assailly a relevé très tôt ces carences du système français par rapport aux pays anglo-saxons et nordiques (1992, 1993) et Maryse Esterle-Hedibel, dans son travail sur les bandes de jeunes et le risque, avait elle aussi déploré ce fait⁴⁶.

Ainsi, comme l'a écrit Pierre Bourdieu : "*L'âge est une donnée biologique socialement manipulée et manipulable*". "*La jeunesse n'est qu'un mot*", ajoutait-il, en mettant en avant les rapports de pouvoir qu'impliquent les classifications"⁴⁷ et en préférant donc considérer plusieurs types de jeunesses, selon les milieux d'appartenance. Dans le domaine qui nous concerne ici, nous pouvons, dans cette même perspective, invoquer la grande hétérogénéité des comportements des jeunes conducteurs : quel lien véritable existe-t-il par exemple entre une jeune conductrice plutôt prudente, au volant d'un véhicule de bas de gamme, et que son système de valeurs pousse à respecter scrupuleusement le Code de la route, et un jeune homme en tension permanente, faisant fi constamment des règles morales et collectives, et conduisant régulièrement sous l'influence de produits psychotropes (alcool, cannabis). Si tous les deux vont effectivement devoir s'acquitter - dans un premier temps du moins - de la même prime d'assurance (fort chère au demeurant ; ce qui pose la question des limites de la mutualisation des risques), ils n'ont que peu de points communs au regard de

⁴⁴ INSEE, *Les jeunes, portrait social*, 2000.

⁴⁵ Voir les statistiques de l'ONISR, Sécurité routière : www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr

⁴⁶ "*Les données concernant les accidents de la route ne permettent pas de dire si les jeunes que j'ai rencontrés sont une catégorie particulièrement touchée par les accidents de la circulation. En effet, les chiffres que j'ai pu trouver ne mentionnaient pas le niveau d'étude ou la catégorie socioprofessionnelle parmi l'ensemble des jeunes tués ou blessés. Les quelques données que j'ai pu recueillir par ailleurs concernant ces catégories ne distinguaient pas l'âge des intéressés, et déclinaient des catégories aussi vagues qu' 'inactifs' ou 'chômeurs'*" ; M. Esterle-Hedibel, *La bande, le risque et l'accident*, Paris, L'Harmattan, 1997, p. 11.

⁴⁷ P. Bourdieu, « La jeunesse n'est qu'un mot », *Questions de sociologie*, Paris, Minuit, 1984, pp. 143-154.

l'accidentologie. Qui plus est, en construisant statistiquement le groupe à risque des jeunes, on construit simultanément un groupe opposé, celui des conducteurs plus âgés et aguerris supposés constituer un ensemble exempt de prise de risques. Les membres de cette catégorie là, surtout lorsqu'ils appartiennent à la gent masculine, ont alors beau jeu de légitimer leur vitesse excessive ou de justifier leur conduite épisodique (voire régulière) en état d'alcoolémie... Les classements sont donc non seulement approximatifs mais peuvent de surcroît se révéler préjudiciables aux efforts d'une prévention théoriquement destinée à l'ensemble des conducteurs. Ils sont quelquefois même en contradiction parfaite avec certaines campagnes insistant, précisément, sur la "responsabilité individuelle" par-delà les particularismes ("jeunes" ou "vieux") des conducteurs ("*Si chacun fait un peu, c'est la vie qui gagne !*").

Définir la jeunesse aujourd'hui - et conséquemment ce que serait un "jeune conducteur" - est devenu sociologiquement complexe⁴⁸ dans un contexte où progresse par ailleurs l'*indifférenciation* des générations et des genres⁴⁹, tout comme agit croissant le mythe de la jeunesse éternelle stimulé par l'industrie journalistique, cosmétique et pharmacologique... (la figure du "vieux beau", au volant de sa voiture "d'jeune", concentre toutes ces dimensions). Pour certains spécialistes : "*la jeunesse n'est plus une étape mais un état*"⁵⁰. Et, effectivement, outre l'allongement de la période de formation et d'incertitude qui précède une intégration (de moins en moins certaine) dans le monde du travail - ce qui marque théoriquement la fin de la jeunesse -, l'évolution des comportements de la population toute entière vers tout ce qui relève du "ludique", ainsi que le "jeunisme" ambiant grandissant⁵¹, invitent à la réserve quant à une quelconque définition possible de ce qu'est "être jeune" aujourd'hui. Toutefois, la période d'acquisition du permis de conduire coïncide effectivement, en règle générale, avec la période de la vie où l'on est le plus en quête de soi et de son avenir ; là où de puissants questionnements intérieurs peuvent venir tourmenter certains sujets qui développent alors de nombreux comportements à risque, dont la conduite sous l'emprise de l'alcool. Mais le 'Groupe expertise alcool' (Chapelon, *dir., op. cit.*) rappelle aussi avec justesse que l'alcool au volant est loin d'être limité à l'alcool des jeunes à la sortie des boîtes de nuit... De plus, la jeunesse actuelle est confrontée à des incertitudes grandissantes difficiles à vivre (ce qui n'enlève rien par ailleurs au caractère incriminable de tel ou tel comportements délictueux) ; situation qui mérite qu'on y prête un minimum d'attention pour éviter des formes violentes ou dramatiques d'effets en retour. Doit-on vraiment aboutir à des situations comme celle-ci : "*J'ai fait huit heures de garde à vue, comme un malfaiteur, pour 1 g/l... J'ai 20 ans ; ça fait mal... C'était comme dans les pires récits ; la visite médicale c'était n'importe quoi... C'était vraiment exagéré pour une conduite en état alcoolique...*" ?

⁴⁸ Sauf à définir ce jeune conducteur uniquement par sa qualité de conducteur novice ; c'est-à-dire en restant essentiellement dans un cadre réglementaire et administratif ; donc sans aucune considération sociologique.

⁴⁹ Sur ce thème, voir G. Balandier, *Le Détour*, Paris, Fayard, 1985.

⁵⁰ A. Cavalli, O. Galland, *L'allongement de la jeunesse*, Paris, Actes Sud, 1993, p. 39.

⁵¹ P.-A. Taguieff, *Résister au bougisme*, Paris, Mille et une nuits, 2001 ; P. Murray et A. Finkelkraut développent également dans plusieurs textes ce thème du "jeunisme".

- La perception de l'EAD :

Les nombreux jeunes gens de notre échantillon reviennent sur la possibilité, étudiée par les pouvoirs publics, en relation avec les assureurs, de réduire les primes d'assurances automobiles en échange de l'installation d'un EAD dans le véhicule d'un jeune conducteur (ainsi que cela se pratique par exemple Outre-Atlantique) : "*C'est surtout les jeunes, toutes les fins de semaine, ils font la fête et c'est difficile de leur dire de ne pas conduire après avoir bu. La répression c'est mieux mais il y a peu de Police. C'est pourquoi, il vaudrait mieux ça (l'EAD)*" ; "*C'est bien comme système, surtout pour les jeunes...*" ; "*C'est bien pour les jeunes. Ceux de 18-20 ans. C'est quand même une sécurité*" ; "*Ca, ce serait formidable. Ca marcherait. Ceux qui n'accepteraient pas seraient ceux qui doutent de leurs capacités à respecter les limites, et donc ils paieront plus cher*" ; "*Il faut des moyens radicaux, comme ce type de blocage du véhicule*" ; "*Moi, j'aurais bien aimé être bloqué. Quand j'ai soufflé, il m'a dit : là, c'est la rétention ! Mais on prend toujours le risque en pensant qu'on ne va pas les voir. Car sous les effets de l'alcool, on se sent plus costaud*".

Une réserve toutefois : "*Les jeunes : ils pourraient l'accepter sur un véhicule, mais ça les empêcherait pas de conduire un autre véhicule et de partir à la bêtise*". Au contraire, la relation nouvelle de cette génération aux outils technologiques est, elle, un atout pour une bonne acceptabilité du dispositif.

Cependant, tout comme le public qui répond favorablement aux actions de prévention du type "Capitaine de soirée", ce n'est sans doute pas la petite frange de jeunes conducteurs régulièrement infractionnistes et développant des conduites à risques multiples (que nous avons évaluée à 3-4 % ; Morange, 2001a), qui sera la plus disposée à se doter du système (si l'on reste dans l'hypothèse du volontariat).

La régulation de la conduite des jeunes sous l'emprise de l'alcool au moyen d'EAD est possible corrélativement à la poursuite du travail de prévention mené depuis de nombreuses années et qui commence à porter ses fruits. Au demeurant, ce n'est certainement pas l'imposition du matériel par des mères dévorantes - telles celles regroupées en association aux Etats-Unis pour protéger contre leur gré leurs enfants conducteurs - qui se présente comme un mode d'action approprié. C'est bien plus l'échange réciproque de la contrainte technique choisie contre une réduction des primes d'assurances qui pourraient, le cas échéant, aboutir à quelques résultats ; résultats probablement modestes compte tenu du public peu accidentogène qui participerait à l'opération. D'autres politiques assurantielles peuvent se développer par ailleurs, comme celle déjà mise en place par un assureur qui propose des tarifs attractifs à des jeunes conducteurs qui s'engagent à ne pas utiliser leurs véhicules de 22 heures à 6 heures du matin, durant les fins de semaine, afin d'éviter les créneaux horaires et les circonstances les plus connues d'accidentalité de ces sociétaires.

7. Résultats et perspectives.

Nos investigations menées au plus proche du public potentiellement concerné par un programme EAD soulèvent de nombreuses questions. Pour y répondre nous nous sommes appuyés tant sur les connaissances acquises et l'expérience des acteurs institutionnels du département du Calvados, que sur le travail réalisé en Haute-Savoie, et plus largement, sur les précieux enseignements dont nous disposons grâce aux investigations menées sur les plus anciennes expérimentations dans le monde. Mais c'est également notre regard de sociologue sur la nature de ce fait social que constitue le risque alcool au volant qui nous a éclairé. Nous reprenons ici l'ensemble des thématiques abordées, en les problématisant, afin de proposer, *in fine*, la vision la plus claire et honnête possible de la faisabilité - selon nous - de l'extension du dispositif EAD en alternative à la sanction (sur le modèle d'Annecy). Nous mettrons en avant les problèmes potentiels et les effets pervers éventuels de cette extension, puis, dans le prolongement, nous envisagerons l'avenir de ce dispositif en interrelation avec d'autres modes possibles d'intervention visant à réduire l'insécurité routière engendrée par une consommation d'alcool excessive.

7.1. Quel(s) public(s) pour quel(s) programme(s) ?

Nos entretiens ont montré à quel point il était difficile de définir les contours d'un public cible pour l'EAD, quand bien même on resterait dans le cadre d'une alternative à la sanction et non d'une obligation plus large (projet *LOPSI 2* pour sa partie la plus répressive). Selon nous, il existe d'emblée un paradoxe majeur dans le choix des conducteurs infractionnistes qui pourraient être concernés. En effet, nous savons que les buveurs excessifs et réguliers - ceux qui confinent à l'alcoolodépendance - sont les conducteurs qui, parmi les usagers de la route en état alcoolique, atteignent des taux très importants d'alcoolémie et provoquent le plus d'accidents graves et mortels ; ils en sont d'ailleurs les premières victimes. Ce sont ces personnes dépendantes au produit que le "Groupe expertise alcool" a identifié comme étant celui qu'il faut atteindre au titre des politiques publiques de sécurité routière et vers lesquels, selon les recommandations de ce groupe qui rassemble les meilleurs experts français en la matière, il serait utile de développer l'expérimentation des éthylotests anti-démarrage⁵². Sur le terrain, on confirme la réalité de cette population et sa dangerosité, ainsi que le rappelle ce gradé de la Gendarmerie : "*Dans le Calvados, en 2009, on assiste à une baisse du nombre de procédures pour alcool relevé, mais toujours autant de taux*

⁵² "Les alcoolémies observées dans les accidents de la route sont majoritairement très au-dessus du taux légal : dans les accidents mortels l'alcoolémie la moyenne des conducteurs impliqués avec alcool est de 1,8 g/l et plus de 80 % des conducteurs sont au-dessus de 1,2 g/l. L'alcoolémie moyenne des conducteurs avec alcool impliqués dans un accident corporel est de 1,6 g/l et 68,8 % des conducteurs ont un taux supérieur à 1,2 g/l (données ONISR 2005) [...] ; Recommandation : "Développer fortement l'expérimentation de l'éthylotests anti-démarrage dans le cadre administratif et judiciaire principalement pour les consommateurs à risque", Chapelon, *dir., op. cit.*, pp. 3-4.

délictuels - et de taux élevés - ; des taux très importants dans plusieurs accidents. L'âge moyen des infractionnistes est de 41 ans et les constats d'alcoolémie que nous faisons se situent notamment durant la journée, donc, on n'a pas forcément affaire à des jeunes, en situation festives (pour eux, les actions de prévention semblent commencer à donner leurs fruits et on obtient d'eux une meilleure écoute (..) On n'arrive pas à atteindre cette frange de 'grosses alcoolémies', ni par la prévention, ni par la répression ; ceux qu'on retrouvera en récidive, sans permis, sans assurances... En plus, parmi ceux-là, il y en a qui ont des difficultés financières, alors seront-elles en mesure de participer à des programmes EAD... ?". S'il apparaît assez cohérent d'envisager de 'bloquer' - au sens strict - toute velléité de récidive de ces conducteurs par une action de Justice proposant un EAD (ce qui toutefois ne permet pas d'intervenir sur le délit initial), nous avons aussi relevé la complexité de ce public qui, le plus souvent, concentre de multiples difficultés (sanitaires, sociales, familiales économiques...) rendant peu probable une participation volontaire à une alternative EAD. Les acteurs locaux de sécurité routière partagent très majoritairement notre point de vue et nous nous sommes donc résolus, pour notre part, à rouvrir d'autres voix de prévention et de répression pour ces personnes.

L'EAD doit donc alors viser un public différent. Ce public peut-il être idéalement celui que le Docteur Mercier-Guyon, fort de son expérience annécienne, entrevoit ? Pour lui, il faut : *"s'intéresser aux primo-délinquants : la plus belle cible ! Les 30-40 ans, déjà buveurs réguliers. C'est ceux là qu'on peut réorienter grâce à l'EAD qui est mieux qu'une cure alcool et qui est mieux acceptée par ce public"*. Or, si nous avons affaire ici à des conducteurs qui remplissent les conditions optimums de bonne participation au programme - notamment du fait qu'il s'agit essentiellement d'actifs acceptant cette alternative pour poursuivre de travailler sans entraves, et qu'ils sont majoritairement solvables -, est-on pour autant véritablement en présence du public le plus potentiellement récidiviste et accidentogène ? Voilà tout le paradoxe que nous évoquions : en l'état actuel nous sommes confrontés à une "désynchronisation" entre ces quatre éléments :

- Le public à viser prioritairement (pour des raisons parfaitement identifiées).
- Des participants à une expérimentation utile (Annecy).
- L'éthylotest anti-démarrage et ses caractéristiques.
- La baisse attendue de la récidive et, subséquemment, de l'accidentalité.

Toutefois, cette inadéquation n'est que formelle puisque les frontières qui marqueraient les groupes de conducteurs "alcoolo-dépendants", "buveurs excessifs et réguliers", ou encore "buveurs excessifs occasionnels", restent floues. Des critères différents ou plus précis d'éligibilité au programme EAD doivent-ils être alors redéfinis, inventés ? Ce qui pose également la question de savoir qui décide de ces critères et comment les procureurs, maîtres en dernière analyse du dispositif global, s'en saisissent. A l'évidence, la question du public utilement choisi - pour eux-mêmes et pour les autres usagers de la route - n'est pas tranchée et doit faire l'objet d'un véritable débat si l'on souhaite que l'extension annoncée des programmes EAD participe pleinement à ce qui nous anime tous : la diminution du nombre de victimes d'accidents.

Les incriminations pour Conduite sous l'Emprise de l'Alcool (CEA), concernent une part importante de conducteurs ayant de vrais problèmes de consommation d'alcool et de relation au produit. *Pour autant qu'ils se situent eux-mêmes dans une démarche de soin*, ces malades doivent pouvoir être accompagnés dans un cadre thérapeutique que la Justice peine à envisager dans son activité quotidienne du traitement de la délinquance routière (Chapelon, *dir. op. cit.*, 25), et alors même que l'incrimination de l'alcool au volant prévoyait dès son origine cette connexion (Kletzlen, 2000). Si les liens entre le monde la santé et celui de la Justice ne s'organisent pas de manière appropriée et optimisée (peut-être pour les raisons que nous avons développées en *section : 6.2.*), le nombre important de peines de "prison avec sursis et mise à l'épreuve" assorties d'une "obligation de soin", ainsi que le taux de récidive élevé dans ce domaine, indiquent pourtant que le buveur chronique, s'il n'est pas le seul à circuler alcoolisé, représente un problème de sécurité routière très significatif⁵³. Ces personnes nécessitent une prise en charge qui viendrait répondre à des problématiques individuelles et sociales qui dépassent largement le cadre de l'insécurité routière. Toute la question est de savoir si la collectivité choisit d'abandonner le traitement de ce problème (qui renvoie aussi plus largement à la place de l'alcool dans notre société et, surtout, aux raisons qui poussent des sujets à la sur-consommation du (des) produit(s) psychotrope(s) (voir encadré), à une Justice qui - poussée l'épée dans le dos par des politiques sécuritaires - délivrerait, de manière systématisé (du fait de la pénurie des ses moyens face à un contentieux de masse), l'ordonnance technologique de l'EAD, renouvelable pour cinq ans (projet de loi *LPSI 2*), voire à vie.

Sigmund Freud, dans *Malaise dans la civilisation*¹, a mis en lumière l'interrelation entre le développement des névroses et le contexte social de son époque. Le fondateur de la sociologie, Emile Durkheim, avait également, un peu plus tôt, corrélié l'augmentation du taux de suicides avec les transformations soudaines - économiques et sociales - qui interviennent dans une société : "*Toutes les fois que de graves réarrangements se produisent dans le corps social, qu'ils soient dus à un soudain mouvement de croissance ou à un cataclysme inattendu, l'homme se tue plus facilement*"². Ces liens entre ce qui relève de la manière d'être et la conjoncture sociétale ont été particulièrement développés à la fin de du 19ème siècle, alors que paraissaient dans le paysage trains et automobiles. On parlait à l'époque de *nervosité* provoquant la *neurasthénie*. Plus récemment, Alain Ehrenberg a inventé le concept de *fatigue d'être soi* pour signaler l'écart mal vécu entre les attentes de notre société - notamment en matière d'efficacité, de rendement, de vitesse d'exécution - et les capacités d'un sujet à être à la hauteur de ces attentes³. Dans notre monde contemporain, quel type de conduite adoptent des conducteurs "sur les nerfs", "fatigués d'être soi", atteints par divers affects qu'ils tentent de conjurer au moyen des psychotropes ("*la plus brutale mais aussi la plus efficace des méthodes destinées à exercer pareille influence corporelle*" - pour réduire la souffrance due aux divers renoncements pulsionnels ouvrant à la civilisation - "*est la méthode chimique, l'intoxication*", écrit Freud⁴) Ces conducteurs, en qualité de membres de leur société ne sont en effet pas exempts de ces interrelations entre tensions internes et atmosphère - injonction - sociale. On sait par exemple que les situations de stress au travail engendrent nombre d'accidents domicile-

⁵³ Le taux de récidive pour la conduite sous l'emprise de l'alcool est d'environ 25 % depuis plusieurs années. Ce pourcentage, en valeur absolue, correspond à des chiffres très élevés compte tenu du fait qu'on se situe dans le cadre d'un contentieux de masse. Source : *Infostats justice*, n° 68, juillet 2003.

travail. Si l'on observe bien dans ces accidents des relations de causes à effets, il n'en va pas de même lorsque, de manière plus insidieuse et sous-jacente, la manière d'être au volant au quotidien est plus ou moins dictée par des états d'instabilité, de mal-être, de fatigue, voire de dépression qui agissent comme autant de leviers propices à la conduite risquée. La vitesse (facteur numéro un des accidents) tout comme les produits psychotropes mobilisés comme substituts au bien-être (second facteur), deviennent alors respectivement puissance génératrice de jouissance et solutions d'apaisement - toujours provisoire -, là où le monde social produit contraintes, frustrations, anxiété et souffrances. Ils agissent comme les rondes enfantines, procurant l'étourdissement et le vertige recherchés.

"*Il est fou celui-là !*", clament communément les usagers de la route. Il y a en effet *des fous* sur la route. Sans doute peu au titre d'une pathologie mentale, mais nombreux au sens d'un dépassement de soi - d'un *hors-de-soi* (qui reste cependant soi-même) - qui engendre notamment des prises de risque au moyen de la vitesse et de l'alcool. Les injonctions sociales rencontrent les dispositions psychiques de sujets qui expriment dans la vitesse excessive ou/et dans les conduites en état d'alcoolémie toutes les contradictions de l'époque : l'envie de ralentir, de "se poser", dans un monde trépidant qui reformule jusqu'à nos identités - "*une accélération de l'être*", selon le philosophe Harmunt Rosa⁵ -, et également, le mal-être croissant des sujets dans une société du bien-être, la maladie et la névrose dans un monde de plus en plus médicalisé et "psychologisé", l'absence d'autonomie et la dépendance (à des produits de toute sorte : psychotropes, sous-produits cathodiques, univers ludiques et virtuels, biens d'hypercommation...) dans une société de liberté et d'illimitation où chacun ferait le choix de tout...

¹ S. Freud, *Malaise dans la civilisation*, (1929), Paris, P.U.F., 1971.

² E. Durkheim, *Le suicide*, (1897), Paris, P.U.F., 1930.

³ A. Ehrenberg, *La fatigue d'être soi*, Paris, Odile Jacob, 1998.

⁴ S. Freud, 1971, *op. cit.*, p. 22.

⁵ H. Rosa *Accélération. Une critique sociale du temps*, (2005), Paris, La Découverte, 2010,

Pour ce qui concerne les conducteurs plus occasionnellement alcoolisés et contrôlés avec des taux d'alcoolémie plus modestes ; ceux dont il est plus probable qu'ils n'apparaîtront en justice qu'en qualité de "primo-infractionniste", la question de l'intérêt du dispositif EAD peut, ce nous semble, être posée de deux manières : soit l'on considère, à l'exemple de l'expérience d'Annecy, que parmi eux se trouvent de futurs buveurs réguliers et problématiques, et l'on accorde alors au dispositif une vertu préventive - le programme répond alors à cette attentes là - ; soit l'on considère que l'EAD doit servir à mettre hors d'état de nuire les conducteurs les plus accidentogènes au bénéfice d'une diminution du nombre de victimes de circulation routière et l'on doutera dans ce cas de la pertinence d'attribuer des EAD à ce public - l'outil n'est plus alors qu'un moyen - heureux pour les bénéficiaires - d'échapper à la suspension de permis afin de poursuivre leurs activités circulantes quotidiennes. On connaît d'ailleurs mal les caractéristiques de l'accidentalité correspondant à ce public : "Il est nécessaire de mieux documenter l'impact des alcoolémies modérées, d'établir quelle population est touchée par ces accidents avec une faible alcoolémie", rappelle M.B. Biecheler⁵⁴.

⁵⁴ M.-B. Biecheler, *Circuler autrement*, n° 140, juillet-août 2007.

Enfin, peut-on - doit-on - envisager un dispositif très élargi et spécifique pour les jeunes conducteurs, avant une quelconque infraction ou, au contraire - ou corrélativement - dans le cadre d'un premier rappel à la loi pour ceux d'entre eux s'étant rendus responsables d'une infraction mineure au volant, en misant sur le caractère préventif de la démarche ?

Nous avons rappelé (p. 59) les enjeux de définition d'une catégorie dont une grande partie des membres trouvent bien des obstacles à un épanouissement réel et personnel dans la société française⁵⁵. C'est David le Breton qui a sans doute le mieux analysé ces dernières années les conduites à risques des jeunes comme signaux des difficultés rencontrées pour entrer de plain-pied dans le monde des adultes et dans une société dont les grands idéaux semble désormais se résumer à "l'accroissement de la production, la croissance à deux chiffres, la conquête de nouveaux marchés et l'augmentation du pouvoir d'achat..." (Le Breton, 2002). Il a pour cela mobilisé le concept de "conduites ordaliques" ; comme par exemple les conduites automobiles à risque, dans lesquelles on manifeste inconsciemment le désir de "trouver ses marques", sa légitimité à vivre dans un flirt avec la mort dont on ressort grandi... pour autant qu'on échappe à l'accident. Ces conduites nous parlent non d'un rejet de la société par les jeunes, mais, bien au contraire, de leur volonté d'intégration à la collectivité des hommes ; encore faut-il pour susciter cette volonté que cette collectivité - la société - soit suffisamment toute à la fois aimable à leur endroit et digne d'être aimé : "*En dehors du problème de l'alcool, on devient de plus en plus cernés par un tas de contraintes ; fumer c'est pas bien, boire c'est pas bien, trop manger c'est pas bien... Le boulot, ça ne va pas... et j'en passe ! Alors, à un moment, on décompresse peut être un petit peu... Dans une société où on est comprimés, compressés, les gens doivent bien s'évader quelque part - même si c'est pas bien de conduire alcoolisé, avec les risques pour autrui...*"⁵⁶. Les questionnements relatifs à l'EAD doivent intégrer ces dimensions sociétales si l'on ne veut pas risquer des manifestations très excessives - et pas seulement sur la route ou dans le phénomène du 'beej-drinking' - de "désincarcération" de la gangue préventionniste et sécuritaire qui enserme de manière croissante le "péril jeune".

L'application des programmes EAD se pose par ailleurs de manière assez différente pour eux puisque leur statut de détenteur d'un permis probatoire (ne totalisant que six points sur leur précieux sésame) implique une annulation de fait de leur permis s'ils sont reconnus coupables d'une conduite alcoolisée délictuelle. A ce titre, ils n'étaient pas éligibles au programme d'Annecy. Les conditions de leur participation à un programme élargi nationalement et qui prendrait modèle sur l'expérimentation de Haute Savoie restent donc totalement à définir.

⁵⁵ Tous les indicateurs sanitaires concernant les jeunes français, comparés aux jeunes des autres pays d'Europe, sont 'au rouge' : taux de suicide, poly et précocité des consommations de produits psychotropes et de médicaments, consommation de tabac et d'alcool, accidents de la circulation... Voir les enquêtes *INSERM* de M. Choquet sur ce point et les différents baromètres santé à disposition sur le site de l'Observatoire Français des Drogues et des Toxicomanies (*OFDT*).

⁵⁶ Témoignage d'un jeune conducteur incriminé rencontré lors de nos entretiens.

Le fabricant d'EAD rencontré nous indiquait qu'il commençait à recevoir quelques demandes émanant de parents - sur le modèle d'associations américaines - désirant implanter un EAD dans leur voiture qui serait, à cette condition, conduite par leurs enfants. On observe ici comment les technologies de l'information, de la communication et du contrôle entrent dans les mœurs et les réflexes d'une majorité croissante de la population. La "Police des familles" qui se développe durant la deuxième moitié du 18ème siècle - une science au service de la puissance nationale - et qui oblige les parents à mieux se préoccuper de la bonne hygiène et de la protection de leurs enfants (Donzelot, 1971), se prolonge désormais en "Police *en famille*", avec à terme, n'en doutons pas - à l'exemple de ce qui pratique déjà pour la surveillance accrue, à distance, des chambres d'enfants comme des intérieurs des foyers américains - des développements télévisuels de contrôle des habitacles des véhicules, le tout, repérable dans l'espace ("*Nous travaillons à un couplage des éthylotests anti-démarrage avec la géo-localisation*", annonce le fabricant). Outre la nature de la place que l'on accorde à la jeunesse dans notre société, on touche aussi ici aux formes de relations filiales qui sont entrées dans une phase de redéfinition sans précédent (Singly -de., 2007) au grand dam de quelques psychanalystes (Lebrun, 1997).

Un dialogue s'est noué, depuis 2008, entre les autorités et les assureurs afin d'envisager des conditions tarifaires favorables aux jeunes conducteurs, en échange de l'installation d'un EAD. Les discussions sur ce point n'ont pas pour l'heure trouvées d'aboutissement ; c'est sans doute l'évolution de la législation qui autorisera la diffusion des appareils (*LOPSI 2*), leur donnant ainsi une visibilité plus grande, qui contribuera à relancer ce dialogue mis en sourdine. En attendant, les différents aménagements de contrat proposés par les assureurs pour limiter les déplacements à risque des "jeunes permis", peuvent participer à l'effort de tous pour la préservation de l'intégrité physique des jeunes gens conduisant (*cf. infra*).

Plus largement, concernant tous les publics potentiels pour l'EAD, il importe selon nous de choisir ce qui préside à l'esprit de la chose : volontariat ou obligation. Ce n'est pourtant pas vers un choix entre ces deux approches que la loi s'achemine. Pourtant, en ne tranchant pas, les risques sont grands d'une confusion - supplémentaire pour nombre d'infractionnistes en CEA (*infra. p. 5*) - sur les conditions, le rôle et les vertus dudit appareillage. Symboliquement également, que devient un EAD qui, aux yeux de l'opinion, ferait figure de marqueur de "l'alcoolique" et du "délinquant routier" (imposition durant 5 ans) pour d'autres types de conducteurs acceptant eux le programme dans le cadre de la réhabilitation ? Le "syndrome de la voiturette" serait l'illustration de ce que nous exprimons ici. Enfin, relativement à ce qui pourrait motiver un conducteur condamné à participer à un programme, on doit interroger ce que l'autorité publique propose *en échange* ; comme l'atteste les différentes expériences menées dans le monde, le taux d'acceptation de l'alternative EAD est loin d'être identique selon qu'en cas de refus, on doit s'acquitter d'une simple amende ou purger une peine de prison !

Le thème de la durée d'installation est également important. Comment définir une durée cohérente selon chaque type de programme envisagé ? L'option d'un contrôle s'étalant sur six mois a été retenue à Annecy, mais les études internationales rendent aussi compte d'une grande variété du temps considéré comme nécessaire à l'efficacité du dispositif. Surtout, certaines d'entre-elles montrent que le taux de récurrence augmente de nouveau après le démontage de l'appareil...

Toutes les hypothèses sur les groupes de conducteurs concernés, le type de programme et l'esprit qui l'anime, sa durée, ou encore le taux de participation, renvoient à des procédures, des acteurs, des transformations ou ajustements du dispositif initialement expérimenté à Annecy, forts différents selon l'option retenue et nécessitant dans chaque cas une *organisation soutenue par un réseau structuré*. Chacun des agencements possibles appelle à une expertise fine afin de l'optimiser. Au demeurant, dans tous les cas de figure, un certain nombre de problèmes et d'interrogations se posent.

7.2. Les problèmes soulevés.

7.2.1. Les obstacles techniques.

Rappelons succinctement ici les différents obstacles à une extension importante et équitable de l'expérimentation EAD et que nous avons déjà, pour une large partie d'entre eux, identifiés et analysés (en *sections* : 6.4.3.6 à 6.4.3.9) :

- Le coût : c'est le principal facteur limitant - discriminant même -, qui laisse penser à de nombreux acteurs de terrain et de conducteurs qu'il serait un "dispositif de classe", renforçant les formes de *reproduction* des inégalités (clivages : salariés / sans-emplois ; classes moyennes et supérieures / milieux modestes et très précaires), si l'on voulait employer le vocable de la sociologie de Pierre Bourdieu ; d'autant qu'aux yeux des Procureurs, la réussite du programme serait sans doute mieux garantie par un public qui se distingue par sa maîtrise de différentes formes de capital (économique, social, culturel). Seul un système de soutien financier aux plus modestes pourrait venir équilibrer les données de ce problème.

- Les contournements possibles : Si les concepteurs des EAD augmentent régulièrement les performances de leurs matériels, l'histoire et les retours d'expériences (non spécifiquement concernant les EAD ; *cf.* les tachygraphes) attestent qu'aucun dispositif n'est infaillible et que les utilisateurs indécidés mobilisent des trésors d'ingéniosité pour transgresser des limites supposées inviolables. Cela devient certes difficile en situation d'alcoolisation et pour un public peu instruit, mais celui-ci peut aussi faire appel à des tiers. C'est d'abord le prélèvement du souffle qui offre le plus d'opportunités de fraude. Celle-ci est d'ores et déjà possible, simple à mettre en œuvre, au moyen du souffle d'une personne non-alcoolisée, lors du démarrage du véhicule (pour le matériel utilisé en France), nonobstant la "contrainte d'accompagnement" durant le parcours (pour le souffle de contrôle). Mais ce sont également les organes techniques et informatiques de

l'appareil qui peuvent faire l'objet 'd'attaques' par une main experte ou une ingénierie externe.

- Le risque informatique : Les centres de montages, pour recevoir leurs agréments, doivent être dotés du matériel approprié. Toutefois, les différentes opérations d'étalonnage et de relevé des données recueillis par la centrale et transmises à un serveur à l'étranger, avant un retour des informations pour une lecture par qui de droit, ne sont pas exemptes de dysfonctionnement de réseaux informatiques, sinon d'erreurs ; même si le risque est ici peu élevé. Par ailleurs, les constructeurs ont légitimement réagi à une intrusion, non maîtrisée par leurs soins, dans les organes électriques et informatiques de leurs véhicules par un intervenant extérieur qui implante son propre matériel (cela posait notamment question pour les véhicules encore sous garantie) ; à sa façon, un conducteur infractionniste s'inquiète également : "*L'électronique... c'est bien, mais moi, je vois déjà les petits problèmes que j'ai sur ma voiture...*".

- Enfin, d'autres technologies, plus performantes encore, ne risquent-elles pas de venir se substituer bientôt (à un moindre coût ou/et à la construction des véhicules ?) aux EAD ? Dans une société où les objets (lorsqu'ils deviennent l'enjeu d'un marché) sont guettés par l'obsolescence permanente, la question se pose.

7.2.2. Une sélection des conducteurs problématique.

Les deux-roues et motards : Les caractéristiques techniques de l'appareil ne permettent pas de le proposer aux deux-roues et aux motards ; ce qui, à l'évidence, constitue une carence lorsque l'on sait l'accidentalité en situation d'alcoolémie pour l'ensemble de ces véhicules. Cela pourrait également être visé par des motards - prompts à se mettre 'en colère' - comme étant un facteur discriminatoire...

L'iniquité entre les conducteurs : Les critères de sélection des 'volontaires' à un programme EAD relevant de l'avis du Procureur et n'étant pour l'heure soutenus que par des critères d'inclusion assez larges (à Annecy : permis de plus de 3 ans, conducteur de moins de 65 ans, non-récidiviste, alcoolémie comprise en 0,8 g/l et 1,6 g/l et pas d'autres délits associés à la CEA), une évaluation subjective, au cas par cas, intervient nécessairement pour 'faire un tri' parmi de nombreux conducteurs sanctionnés éligibles. Tant sur les critères d'éligibilité fixés actuellement que sur les motifs de refus ou d'inclusion retenus par la justice (qui ne seraient d'ailleurs pas vraiment explicités aux intéressés), les conducteurs français - infractionnistes ou 'pouvant le devenir' - pourraient y voir un système assez inéquitable ; eux qui commencent à peine à s'accoutumer à l'automatisation (et donc la démocratisation) des sanctions...

De plus, les critères pour l'instant présélectionnés dans l'hypothèse d'une extension de l'expérimentation d'Annecy, portent en germe un effet pervers à envisager. Le dispositif - qui permet tout de même de maintenir son activité professionnelle en dépit des contraintes judiciaires -, ne serait proposé *qu'à partir de 0,8 g/l*, donc... C'est anecdotique, mais le Docteur Mercier-Guyon a lui-même rapporté une situation, à

Annecy, où un conducteur, sur le lieu de l'infraction constatée, ayant pris connaissance de la possibilité d'un EAD à partir de 0,8 grammes, a demandé aux représentants des forces de l'ordre (de façon amusée probablement, quoique...) de pouvoir consommer un dernier verre ; lui qui n'était que légèrement au-dessous du seuil fatidique... d'éligibilité.

Cette nouvelle possibilité d'alternative à la sanction - mais à partir seulement du taux délictuel -, vient renforcer une situation d'iniquité, considérée par les acteurs normands de prévention et de répression comme étant déjà problématique. Le directeur départemental de *La prévention Routière* pense en effet qu'il devrait y avoir une modulation du nombre de points perdus entre les cas contraventionnels et les cas délictueux (4 points en moins par exemple au lieu de 6 actuellement pour un taux au-dessous de 0,8 g/l, ce qui est à l'égal du porteur d'un taux très élevé). A la Gendarmerie, on déclare : *"A un taux contraventionnel on ne pourra pas bénéficier du dispositif, tout en perdant six points de permis. Déjà, c'est le public le plus alcoolisé qui bénéficie, au titre des dispositifs de réhabilitation des conducteurs (alternatives aux poursuites - type "stages alcool ou addictions", dans le cadre de conventions entre le Parquet et une association type Prévention Routière), d'une 'chance supplémentaire' en quelque sorte, alors que ce sont des personnes que l'on va, nous, avoir le plus de chance de rencontrer de nouveau... L'amende, elle, ne sera par ailleurs guère plus élevée. Les conducteurs qui bénéficient des stages - ou bientôt de l'EAD - n'auront pas cette perte de points, alors qu'ils auront été pris avec des taux beaucoup plus importants, engendrant des risques bien plus importants. Il suffit de suivre le stage en s'acquittant d'un tarif modéré (car il y a une partie prise en charge) pour obtenir, 'en cadeau', les six points, alors que la personne primo-délinquante, légèrement au-dessus du taux autorisé - mais pas au niveau du seuil délictuel - sera strictement 'fixée' dès le début. On le sait nous, sur le terrain, que la procédure par timbre-amende ira, elle, à son terme, que c'est beaucoup plus facile - et sévère - de poursuivre quelqu'un de cette façon que par ordonnance pénale ou convocation au tribunal. Il y a des paradoxes dans le système actuel"⁵⁷.*

7.2.3. Des questions symboliques.

Symboliquement, que deviennent les membres de la famille amenés à devoir conduire le véhicule équipé ? Comment le conjoint non condamné (la femme dans la grande majorité des cas) supporte-t-elle ce stigmate ? Quel regard porte l'enfant sur ce père réduit à lui donner à voir quotidiennement sa condamnation - signe éventuel de ou son alcoolisation régulière - ? Toutes ces questions renvoient à la manière dont les participants à un programme EAD ressentent eux-mêmes - ou non - une certaine honte à chaque utilisation de l'appareil et selon s'ils peuvent ou non dissimuler la manipulation aux yeux d'autrui ; on nous a relaté la pratique qui consiste à utiliser une moitié de canette de boisson - sans alcool... - pour recouvrir l'appareil à l'intérieur de l'habitacle de la voiture...

⁵⁷ Ces propos n'engagent que la personne qui les a tenus et non son institution. Nous les reproduisons ici sous réserve de confidentialité.

Situation toute différente selon *La Prévention Routière* pour ce qui concerne les conducteurs de cars scolaires tout nouvellement équipés dans notre région⁵⁸ et qui accueilleraient le matériel avec satisfaction⁵⁹.

7.2.4. Limites d'efficacité.

Si la réduction de la récidive est observée dans la plupart des évaluations du dispositif, elle semble limitée à la durée de l'installation de celui-ci (Beirness, 2005). Pire, le taux de récidive augmente dans certaines études après le démontage de l'appareil pour retrouver les taux habituellement atteints par les groupes témoins (Willis *et al.*, 2004). Mais ces résultats sont à lire à l'aune des conditions de programme concernées en chaque cas. Ce sont bien les choix qui vont présider aux dotations d'EAD qui vont conditionner son efficacité et ses limites. Nous livrons ici ce qu'en pense un représentant des forces de l'ordre et qui résume assez bien l'état d'esprit général qui anime les institutionnels que nous avons rencontrés : "*Ce qui compte pour nous, c'est l'efficacité du système : la question est de savoir si les personnes qui vont en bénéficier avaient besoin de ce système-là pour éviter d'être récidivistes*⁶⁰. *Moi, je n'en suis pas persuadé car les personnes les plus aisées, qui vont pouvoir bénéficier du programme, sont aussi souvent (sans justifier leur comportement) celles qui se font prendre une fois, après un repas de famille par exemple, et ce ne sont pas ceux-là que nous, nous avons l'habitude de retrouver par la suite. Ceux-là acceptent la mesure de l'EAD et payent car ils ont besoin de leur véhicule, pour travailler surtout, mais je ne crois pas que c'est avec ces gens-là que le système produira les meilleurs résultats [...] Mais c'est un outil qu'il faut développer, pour voir ce qu'il apporte. Si l'on peut, grâce à lui, éviter quelques récidives, ce sera toujours ça de gagné ; mais ce ne sera probablement pas la panacée, la solution miracle... Ce sera l'une des réponses que l'on sera en mesure d'apporter à ce phénomène de société qu'est l'alcoolisation, mais il y a aussi - ne l'oublions pas - tout un travail de fond à faire, d'éducation (par exemple dans le cadre du continuum éducatif)*".

7.2.5. D'autres effets pervers ?

Soit qu'ils aient été soulevés par les interviewés eux-mêmes, soit qu'ils nous les aient suggérés, nous listons ici un certain nombre d'effets pervers possibles directement liés au dispositif dans son utilisation au quotidien et, au-delà, à ce qu'il peut produire dans la durée :

- "*En campagne, comme chez nous, on a vu plusieurs jeunes se faire écraser en rentrant de boîte sans leur voiture ; ils se font 'shooter' par les autres...*" ; "*Les gens pourraient*

⁵⁸ Que nous n'avons donc pas encore eu le loisir de rencontrer directement.

⁵⁹ Sur cette question, les travaux du Conseil National des Transports, associant les représentants des salariés à la réflexion sur l'installation du matériel, sont riches d'instruction ; CNT, 2009, *op. cit.*

⁶⁰ C'est nous qui soulignons.

prendre des risques en repartant à pied, la nuit ; mais au moins ce ne serait pas la vie des autres en danger...". On nous alerte à juste titre ici sur le risque de ces situations - qui pourraient se retrouver régulièrement - où le dispositif de protection bloquant le véhicule engendrerait une marche aventureuse - et hautement dangereuse - vu l'état du conducteur devenu provisoirement piéton sur les nombreuses routes secondaires et non éclairées du département. Les cas de piétons percutés de nuit selon des circonstances mal déterminées sont assez fréquents.

- Dans l'hypothèse d'une diffusion du dispositif vers les jeunes ; ces derniers - les plus indécis du moins - à défaut de pouvoir consommer de l'alcool, ne se retourneraient-ils pas vers une consommation d'autres psychotropes ? Durant notre enquête concernant la mise en place du dispositif 'stupéfiants' au volant (Morange, PREDIT/DSCR, 2006) nous avons relevé le phénomène inverse de report vers l'alcool, suite à la rumeur (à l'époque) de nombreux 'contrôles stupéfiants'. S'ils sont moins pratiqués que les contrôles d'alcoolémie, ces 'contrôles stupéfiants', au moyen des tests salivaires désormais disponibles, sont abondamment pratiqués par les forces de Gendarmerie rencontrées, notamment de manière ciblée lors de manifestations festives ; ce qui peut donc réduire ce risque de report d'une substance vers l'autre.

- Peut-il y avoir une accoutumance au "principe EAD" ? Certains conducteurs, parmi les plus concernés par l'alcool - des 'habitués' du tribunal, en général bien informés des possibilités d'alternatives et du fonctionnement de la Justice -, ne verraient-ils pas en ce dispositif un "filet de sécurité", mobilisable en dernier recours (de la même manière que ceux-ci savaient naguère que les juges pouvaient délivrer un 'permis blanc' ou à l'exemple de la perception que certains contrevenants à la vitesse peuvent avoir des stages de sensibilisation à la sécurité routière...). Cela n'est qu'une hypothèse peu probable - à ne pas négliger toutefois - qu'il ne serait possible de vérifier, en tout état de cause, qu'à la suite d'une large diffusion du système et sur une durée longue.

- Des conducteurs risquent-ils de continuer de conduire malgré le système ? Probablement oui, autant qu'en toute situation de suspension ou d'annulation de permis de conduire (Voas et *al.* 2000 ; Griffin et *al.* 2000) ; mais avec cet obstacle supplémentaire de devoir trouver un 'véhicule de remplacement' ou 'de courtoisie' (prêté par un tiers). Cette contrainte est certainement le plus souvent surmontable si l'intéressé choisit la voie du délit pour conduire. Il est possible par ailleurs que par dépit, agacement ou colère, alcoolisation massive (ou l'ensemble réuni), un contrevenant inclus dans un programme décide de 'rompre' brutalement l'ensemble des closes du 'contrat' en démontant tout bonnement le dispositif, quelles qu'en soient les conséquences graves pour lui.

- Une question juridique enfin, sur laquelle les juristes devront se pencher : comment traiter juridiquement le cas d'un conducteur qui, en cour de programme EAD, blesse ou tue quelqu'un avec son véhicule doté du système ? Et ce, selon des circonstances qui peuvent être très diverses (et incluant la possibilité de la destruction des données enregistrées lors de l'accident), mettant ou non en cause la responsabilité de ce conducteur. Quelle sera la posture de son défenseur ? De celle des familles d'une

victime mortelle, qui pourraient reprocher à la société d'avoir laissé conduire un conducteur condamné pour CEA ? De l'opinion publique et de responsables politiques qui pourraient alors se retourner contre l'usage d'un tel dispositif ?

7.3. Mise en œuvre de programmes dans le Calvados, dans le cadre d'une politique pénale des infractions routières liées à l'alcool.

7.3.1. La Justice et le risque routier dans la perspective des EAD.

L'incrimination de la conduite en état d'ivresse résulte historiquement de la prise en compte, selon une alchimie variable dans le temps, de dimensions individuelles, collectives, juridiques, politiques, économiques, ou encore médicales, qui interagissent souvent contradictoirement. Les dispositifs réglementaires de traitement des infractions à l'alcool qui se succèdent depuis cinquante ans dépendent de choix du législateur qui, significativement en la matière, s'opèrent à l'intérieur de conflits d'intérêts, de dissensions entre experts et scientifiques (ce qui a notamment concerné la définition de "l'état d'ivresse"), ainsi que de l'évolution de la perception, par l'opinion publique, des notions de responsabilité et de risque social (Kletzen, 1995). Chaque nouvelle disposition est en effet soumise à "une actualisation symbolique et rituelle des opinions (par exemple concernant le passage du seuil pénal de 1,2 g/l à 0,8 g/l) (Gusfield, 1987) ; ce qui, au demeurant, et ainsi que rappelé par le "groupe expertise alcool" de la Sécurité routière (Chapelon, *dir., op. cit.*), ne permet pas toujours un effet décisif sur la réduction des conduites alcoolisées et sur le nombre de victimes liées à ces conduites.

Comme l'a montré M.-C. Jayet, le modèle de contrôle social du risque routier a longtemps été gouverné par "le principe de dissuasion qui postule un effet régulateur de la peine basé sur la fréquence et la sévérité élevée des sanctions" (Jayet, 1990) ; l'approche était alors de type fonctionnaliste - behavioriste -, présupposant l'interchangeabilité des sujets-conducteurs, excluant par là même la complexité du social et engageant le droit pénal et la loi dans une voie utilitariste au service des objectifs chiffrés de la Sécurité routière. Les propos d'un ancien Délégué Interministériel résumaient brutalement cette orientation : "*Je crois en une productivité de la répression*"⁶¹. Cette option législative et répressive qui s'est instituée comme mode principal de régulation du problème alcool a eu comme conséquence logique, selon certains magistrats, la "production en masse du délinquant routier" dans le cadre d'une "justice fast-food" (Gallot, Maillard, 1996). Le fait est que la plupart des chambres correctionnelles ont longtemps consacré plus du tiers de leur activité aux délits routiers. Certaines d'entre elles, de manière récurrente ou en fonction d'une activité accrue des forces de l'ordre, atteignant la moitié des affaires traitées⁶². Pour faire face à ce volume d'activité, on eut donc recours à divers redéploiements de la prise en charge judiciaire ; la plus spectaculaire mesure ayant été l'instauration du juge unique pour statuer sur ce type d'incrimination, ce qui eut mécaniquement pour effet

⁶¹ J.-M. Bérard, *Le Figaro*, 2 mai 1991.

⁶² A Vannes par exemple.

d'augmenter la productivité des tribunaux du fait de la "démultiplication" des juges, dans le même temps qu'on augmenta, pour ces délits, le nombre de procédures rapides de jugement (de moins de trois mois) ; avant qu'on ne libère également les audiences au moyen des compositions pénales (1999), de la procédure de reconnaissance préalable de culpabilité (2004), ou encore du simple rappel à la loi (2007). Ces dernières années cependant, et notamment dans le cadre des compositions pénales, la justice a véritablement engagé un processus de personnalisation des alternatives aux poursuites et de suivi des conducteurs alcool-dépendants ; signe de la prise en compte des problèmes sanitaires et sociaux dans le traitement des délits routiers (obligations de soin, impositions de stages de sensibilisation, délégation à des médecins alcoologues et à des associations...). Ce mouvement reste toutefois modeste au regard des possibilités offertes aux autorités judiciaires.

Malgré cela, pour l'année 2009, le Tribunal Correctionnel de Caen a rendu 3 300 jugements dont 1 200 concernaient encore des délits routiers (dont l'essentiel pour conduite sous l'emprise de l'alcool comme première incrimination) ; ce à quoi il convient d'ajouter le nombre de rendus d'ordonnances pénales (procédure allégée pour le prévenu qui prend acte, par l'entremise des Délégués du Procureur, d'une sanction décidée sans comparaître devant le tribunal), au nombre de 850 pour la même année. Autrement dit, on reste là dans le cadre d'un contentieux de masse qui vient saturer des tribunaux dont les dotations en moyens et personnels stagnent et qui devront pourtant bientôt traiter nombre de dossiers auparavant pris en charge au sein de structures plus modestes - mais néanmoins efficaces - dont les fermetures ont été décidées dans le cadre de la réforme de la carte judiciaire (2009). Sur le terrain géographique qui est le nôtre, c'est la fin annoncé des Tribunaux de Bayeux, Falaise et Avranches, situés entre 30 à 60 kilomètres de la juridiction de Caen qui devra assumer désormais les contentieux routiers traités jusqu'à présent plus localement. A mots couverts, policiers et gendarmes reconnaissent par ailleurs tenir compte de cette situation de la Justice, en cherchant un juste équilibre entre les injonctions de résultats émanant de leurs hiérarchies (nombre de contrôles alcool et stupéfiants) et connaissance intégrée de la durée d'attente de traitement des dossiers par la juridiction caennaise (même si, en l'espèce, cette juridiction fonctionne à l'identique de la moyenne des juridictions françaises).

7.3.2. La Justice et ses capacités de mise en œuvre du dispositif.

Dans un contexte de raréfaction des moyens - dont également le non remplacement d'un fonctionnaire sur deux partant à la retraite -, de fermetures de tribunaux et d'une augmentation du nombre de délits de tout type dont la justice est saisie, quelle place les programmes EAD peuvent-ils véritablement trouver alors que les supports humains et logistiques judiciaires nécessaires à leur mise en œuvre sont importants ? Dans l'hypothèse de proposer largement à des conducteurs de recourir à l'EAD en contrepartie d'une suspension de permis et d'une amende, les Procureurs disposeront-ils du temps et des ressources nécessaires au bon suivi de l'opération ? Plus largement, comment le déroulement de l'ensemble des procédures concernant les

conducteurs incriminés pour CEA (compositions pénales notamment) et le suivi des peines prononcées (accompagnées de diverses obligations) vont-ils résister au vaste plan de "modernisation de la Justice" sans que l'on ne se réoriente vers un traitement systématisé et indifférencié de la délinquance routière ? Divers organismes privés ou associatifs vont-ils être sollicités, en qualité de prestataires de services, pour accompagner les alternatives aux sanctions, dans le cadre d'une "externalisation" à laquelle on commence à avoir recours dans plusieurs ministères ? On remettrait alors totalement en cause l'état d'esprit qui, semble-t-il, a porté l'expérimentation d'Annecy ; à moins, précisément, de souhaiter octroyer plus encore de liberté d'action à l'association qui soutenait le projet - et à d'autres -, ce qui constituerait un transfert de compétences non recevable (mais néanmoins à appliquer) pour nombre de Procureurs. De ce que nous savons de la position du Parquet de Caen, il est évident qu'une délégation des attributs de la Justice ne serait pas admise ; c'est la raison pour laquelle, la mise en place éventuelle de programmes EAD par la juridiction caennaise, n'est envisagée qu'à partir des textes réglementaires qui suivront l'adoption de la loi *LOPSI 2* et qui fixeront formellement le cadre légal de l'opération tout en rappelant - c'est ce qui est attendu - le primat du rôle du Procureur dans le choix des bénéficiaires du programme et dans son contrôle.

Ces textes réglementaires organiseront alors vraiment le travail des forces de Police et de Gendarmerie sur le terrain car "*à Annecy, on avait affaire à une forme plus ou moins dérogatoire*". Toutefois, précise un gendarme, la mise en application d'un 'plan EAD', même actuellement, serait possible si le Préfet en donnait son accord : "*Nous, pour la Gendarmerie, on est déjà opérationnels à partir du moment où les instructions sont données. Concrètement, voici comment cela peut se passer : sur le terrain, à partir du moment où l'on relève un taux délictuel, on va retenir le permis de la personne et transmettre l'information par voie informatique (documents pré-formatés) à Monsieur le Préfet, qui, dans les 72 heures, va prendre un arrêté de suspension en se basant sur un barème validé (entre 4 et 6 mois). Il nous est donc possible, durant ce temps-là, de réunir les conditions définies dans le cadre de l'expérimentation, et la Préfecture, informée, pourrait ne prendre qu'un arrêté de 15 jours de suspension pour permettre au contrevenant de participer au programme ; tout cela sous réserve de son accord, après dégrèvement en garde à vue ou lors de l'audition de la personne (le lendemain de son contrôle si elle a pu rentrer chez elle). Le seul problème éventuel pour nous c'est un temps plus long que l'on devra accorder au contrôle des caractéristiques permettant d'entrer dans le programme, présenter succinctement le système au contrevenant pour qu'il se dise potentiellement candidat ou non*". Notons cependant que des démarches complémentaires seraient à effectuer si des conducteurs se rétractaient par la suite. De plus ce changement de position des intéressés risquerait d'engendrer des dysfonctionnements dans les premiers temps de la nouvelle organisation ; par exemple, si un conducteur récupérait son permis au bout de quinze jours, là où il recevrait ultérieurement une notification de suspension de 4 ou 6 mois du fait de sa rétractation. Il ne s'agirait là que d'un détail administratif mais qui pourrait avoir des conséquences lourdes et difficiles à démêler par la Justice si, de mauvaise aventure, cet automobiliste se rendait coupable d'un accident durant la période de préservation 'virtuelle' de son permis...

Dans la juridiction caennaise, le Procureur Général s'est dit favorable au dispositif, mais est en attente de textes d'application afin de ne pas procéder par 'aménagement local', comme à Annecy. L'affaire a de bonne chance d'aboutir selon un responsable normand puisque : "*Le Docteur Mercier-Guyon a présenté le système à Alliot-Marie qui s'y est dit favorable ; c'est pourquoi ça va aboutir ! On attend maintenant une décision du ministère...*".

7.3.3. La coordination des services de l'Etat et des différents intervenants.

La mise en place et le bon déroulement du projet dépendent de la qualité des interrelations entre les différents acteurs institutionnels (et privés) participants. Il n'est de secret pour personne, qu'en France, la collaboration entre les différents ministères est souvent faite de jeux complexes qui ne sont pas toujours favorables à la concrétisation de projets qui, de part leur nature, relèvent de compétences transversales (comme la sécurité routière par exemple...). Poursuivant une tradition très régaliennne des attributs de chacun, les différents corps de l'Etat impliqués dans une démarche de type transversale peinent quelquefois pour aboutir à un consensus qui se traduit par des aménagements techniques véritablement efficaces. Concernant l'EAD dans le cadre d'une alternative à la peine, c'est tout naturellement la Justice, en la personne du représentant des intérêts de la société, qui est le décideur et le maître d'œuvre du programme. Mais il doit aussi composer avec les services préfectoraux, demander l'appui des médecins de la Commission médicale du permis de conduire, organiser - tout en l'encadrant - la délégation opérationnelle à *La Prévention Routière* (ou à d'autres organismes qui pourraient venir s'impliquer dans ce type de programme), s'assurer de la bonne moralité des centres de montage de l'appareil (agrément de la Justice), de la confidentialité des données informatiques recueillies... Chacun sait que ce type de situation qui oblige à une collaboration forte entre les services et les ministères demande une 'implication' toute autant 'personnelle' qu'institutionnelle. Selon les lieux et les circonstances, le type de relations instituées entre les autorités de Justice et le Préfet va fortement conditionner des formes de coopération qui, par ailleurs, sont aussi régulièrement perturbées par le jeu des départs et des nominations des hauts fonctionnaires à l'échelle d'un territoire.

Pour le Calvados, si nous n'avons aucune raison de préjuger des capacités de collaboration entre les entités impliquées dans l'éventuelle mise en place d'une expérimentation EAD, nous notons que chacune des parties semble déjà poser les bases de la reconnaissance, par les autres acteurs, de ses attributions propres. Nous en voulons pour preuve les petits soubresauts qui ont entouré l'organisation d'une réunion de présentation du dispositif EAD à Caen. Cette réunion - à laquelle nous étions nous-mêmes conviés par la Préfecture dans le cadre de la présente étude - devait se tenir le 25 septembre 2009⁶³. Il était entendu que : "*Ca devait être fait avec tous les Procureurs de la région et les moyens de communication appropriés*", "*avec une réunion le matin et*

⁶³ Nous reconstituons les conditions d'annulation de cette réunion en nous appuyant ci-après sur les dires de plusieurs acteurs concernés.

une démonstration l'après-midi, sur un véhicule, dans la cour d'honneur de la Préfecture". La veille de cette journée, nous recevions pour notre part un avis d'annulation pour 'raisons techniques'. "La directrice de Cabinet du Préfet et la responsable Sécurité routière de la Préfecture étaient d'accord, mais j'ai bien senti que la Justice voulait que cela reste une affaire de Justice : pas de publicité en attendant la loi LOPSI ! Et en plus on n'a pas eu la voiture". Nous apprenions par la suite que : "La réunion a bien eu lieu, mais en comité très restreint... : cinq personnes" ; "Ca a été un petit peu 'tué dans l'œuf', mais la présentation a quand même été faite, au moins à Monsieur le Procureur" ; "Elle a eu lieu mais en comité réduit, le Procureur général, les procureurs de Basse-Normandie (Calvados, Orne et Manche), pour une présentation du matériel (avec un représentant du matériel) et le Docteur Mercier Guyon qui a présenté la chaîne de fonctionnement" ; "Nous ce qu'on a annulé c'est la présentation de la voiture ; mais c'est vrai que le Parquet n'a pas invité la Préfecture" ; "En fait, les Procureurs attendaient les décrets de la loi LOPSI 2 ; c'est la justice qui décide !".

Cet épisode, de manière un peu symptomatique, montre la manière dont chacun marque ses prérogatives pour, ultérieurement - nous n'en doutons pas - organiser dans les meilleures conditions possibles - mais sur la base des attributs de chaque corps d'Etat - la bonne mise en œuvre conjointe des programmes, si ceux-ci sont développés. Les autres intervenants y sont prêts : *La Prévention Routière* locale se dit disposée à soutenir les programmes EAD et se déclare d'ores et déjà opérationnelle et les fabricants annoncent disposer des professionnels agréés nécessaires à l'installation de l'outil et le recueil régulier des données.

8. Bilan et questionnements sociologiques.

L'étude menée à Annecy - dont nous ne disposons pas de version conclusive dans une revue scientifique internationale - avance une baisse de la récidive de 60 à 70 % par rapport à une population analogue n'ayant pas bénéficié du dispositif. Il convient pourtant de manier ces données avec prudence et circonspection si l'on considère l'échantillonnage des conducteurs impliqués dans ce programme et si l'on compare ces taux de non récidives à ceux obtenus par d'autres moyens, plus classiques, de traitement et de répression des conduites sous l'empire de l'alcool (suspension de permis, condamnations à des peines de prison, stages de sensibilisation..)⁶⁴. Des investigations scientifiques sur ce point, proposant un véritable bilan assez exhaustif de la baisse de la récidive selon les actions engagées (de prévention et de répression) reste à mener. Pour ce qui concerne les effets positifs sur les conducteurs de la suspension de leur permis de conduire en fonction de sa durée, nous restons par ailleurs plutôt mal documentés et rien n'atteste de l'efficacité de la sanction selon que le retrait du permis est plus ou moins long. On pourrait questionner tout autant les fondements de la durée

⁶⁴ De plus, toutes les récidives ne s'équivalent pas (0,8 g/l ou 2g/l ne conduisent pas aux mêmes conclusions).

choisie des peines de prison prononcées (pour récidive en CEA ; c'est-à-dire assorties le plus souvent d'un "sursis mise à l'épreuve") ; ce qu'un procureur - légitimement - demande et obtient de réparation symbolique au nom de notre société et de ses valeurs n'a le plus souvent que peu à voir avec la diminution attendue également de l'insécurité routière par une majorité de citoyens⁶⁵. Par ailleurs, nombre de situations d'absence de récidive résultent aussi d'un "assagissement" du conducteur, simplement du fait qu'il aura été une première fois incriminé et que cela lui aura servi d'élément de décision pour, soit réduire sa consommation d'alcool, soit cesser définitivement de prendre la route en ayant bu (et ce, quels que soient la nature et le volume de la sanction). "*Ca m'a servi de leçon !*" ou "*Je ne suis pas prêt de recommencer !*"; avancent une partie des infractionnistes (déclarations qui appellent certes à la méfiance mais qui peuvent aussi se traduire dans les faits). Les mécanismes qui concourent à une diminution des consommations des produits psycho-actifs, voire qui aboutissent à un abandon de la toxico-dépendance sont aussi complexes. On sait désormais que le changement d'attitude ne dépend pas toujours d'une prise en charge institutionnelle et/ou thérapeutique. C'est ce qui est observé depuis plusieurs années dans le monde du soin en alcoologie et addictions, à partir notamment des travaux du Professeur Harald Klingemann portant sur les pratiques de consommation contrôlée d'alcool chez le patient dépendant ou sur les cas de rémission "naturelle"⁶⁶. Cela ne signifie pas que les automobilistes en difficulté avec l'alcool ne doivent pas faire l'objet de poursuites incluant l'obligation de soins⁶⁷ ou des dispositifs "d'aide à la contrainte" (tel l'EAD),

⁶⁵ Ce que l'institution judiciaire reconnaîtra bien volontiers ; à l'instar de Monsieur le Procureur de la République de Caen, lors de l'audience de rentrée du Tribunal de Grande Instance (le 13 janvier 2010). Ce dernier a relevé un "*résultat décevant*" pour ce qui concerne les cas de récidive après poursuites pour conduite de véhicules en état alcoolique (12 %), "*dans le même temps - a-t-il poursuivi - que les mesures répressives n'ont cessé d'augmenter, qu'il s'agisse de suspensions, d'annulations de permis ou de peines d'emprisonnement parfois extrêmement sévères. Rien n'y fait ! Sans doute est-ce là le reflet d'un échec relatif au regard du traitement de l'addiction à l'alcool*". A défaut d'autres pistes afin de réduire cette récidive, le Procureur a évoqué la possibilité d'équiper bientôt les véhicules de certains conducteurs de... dispositifs anti-démarrage.

⁶⁶ Harald Klingemann est actuellement chef de la recherche appliquée à l'Université de Sciences Appliquées, École de travail social, de Berne (Suisse). Il a notamment publié, en 2001, avec Thousand Oaks : *The time game - Temporal perspectives of patients and staff in alcohol and drug treatment*, in *Time & Society*, et : *The motivation for change from problem alcohol and heroin use* (Swiss inst. prevention alcohol problems, Lausanne, 2001). Il a orienté de longue date les réflexions portées par des sociologues et des médecins, par exemple dans : *Les sorties de la toxicomanie* (Castel R., Benard-Pellen M., Bonnemain C., Boullenger N., Coppel A., Leclerc G., Ogien A., Weinberger M., Fribourg, Éditions Universitaires de Fribourg, 1998).

⁶⁷ Même si cette terminologie juridique est un véritable oxymore pour beaucoup de médecins qui considèrent que l'efficacité thérapeutique n'est accessible qu'à la condition du caractère volontaire de la démarche de soin du patient. Tout au plus, dans le meilleur des cas, l'imposition du soin peut elle servir de déclencheur à une levée du déni d'un problème alcool, favorisant une démarche positive ultérieure ; ce qui n'est déjà pas négligeable en la matière.

mais que les résultats obtenus par ces contraintes doivent aussi être mesurés en tenant compte des apports et propres ressources des personnes concernées.

Nos investigations nous conduisent donc à une grande prudence quant à toute conclusion définitive sur l'intérêt collectif de la technologie EAD comme moyen de prévention de la récidive et surtout pour une réhabilitation des conducteurs infractionnistes. Le dispositif devrait mobiliser des ressources considérables (humaines, techniques, organisationnelles) pour un résultat qui est loin d'être avéré si l'on tient compte, à tout le moins, des spécificités françaises concernant tant les qualités des conducteurs concernés que la nature des interactions dans une chaîne opérationnelle faisant intervenir de multiples acteurs, chacun défendant ses attributions et prérogatives, mais devant coopérer sous la tutelle de la Justice⁶⁸. Qui plus est, le contexte politique et économique visant à une réduction des moyens alloués au fonctionnement des organes locaux des ministères impliqués - et en premier lieu la Justice - va rendre difficile *a priori* toute réalisation d'action supplémentaire au titre de la réhabilitation des conducteurs, dans un volume d'activité déjà très important dans le cas des infractions routières pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique. Et rien ne laisse entendre, sociologiquement, que cette activité se réduise dans un futur proche ; ainsi qu'en atteste le témoignage de ce jeune conducteur interviewé lors de notre enquête : "*On nous interdit tout, alors... avec l'alcool, on dépasse les interdits. L'état euphorique fait oublier tout ce qui est à l'extérieur... tout est inquiétant aujourd'hui, il faut faire attention à tout : le travail, les sous, les problèmes de famille...*".

L'expérimentation d'Annecy a apporté des éléments décisifs que l'on doit mettre à l'actif de son promoteur, mais dans le même temps, les enseignements que l'on en tire, croisés avec ce que l'on extrait d'utile pour le cas français des études internationales qui s'appuient, elles, sur de larges échantillons de conducteurs, ne donnent pas à en penser que les programmes EAD puissent avoir un impact important sur l'accidentalité. En l'état, la fonction première du dispositif consiste d'abord à utiliser un matériel qui va permettre le maintien de contrevenants dans leur activité professionnelle et sociale, en venant se substituer aux 'permis aménagés' d'autrefois. C'est un acquis dont les bénéficiaires - et la société - peuvent se réjouir. Mais, outre le fait que ces bénéficiaires puissent être sélectionnés sur des critères discriminants (notamment le coût du programme), ils ne constituent sans doute pas la frange de conducteurs la plus récidiviste et statistiquement problématique. En revanche, sous réserve de réflexions plus approfondies sur la définition du 'public cible' (à partir de critères étudiés en profondeur), on peut raisonnablement croire que ce dispositif puisse contribuer, en complément de toutes les actions de prévention, de répression et d'alternatives à la sanction déjà existantes, à réduire - bien que modestement - les conduites en état d'alcoolémie. Il ne faut donc pas y voir 'un remède miracle', là où de nombreuses autres politiques de prévention du risque alcool au volant ont échoué, le présenter comme il est devenu de coutume en matière de réponse institutionnelle à un fait social, comme une solution technologique qui va garantir la sécurité (ici, sur les routes), ne serait que

⁶⁸ "Un dispositif ingérable", confie l'un des acteurs institutionnels consulté.

tromperie. Il s'inscrit en revanche pleinement dans l'esprit qui a présidé aux propositions du 'Groupe expertise alcool' (Chapelon, *dir., op. cit.*) : "*Ces mesures (proposées), dans le champ de la sécurité routière, sont à envisager en complément des autres politiques publiques menées contre les méfaits de l'alcool dans le domaine de la santé publique, qui doivent viser la prévention aussi précoce que possible de l'alcoolisation excessive*".

La diffusion - même large - de l'EAD, ne réglera donc pas le problème majeur de la circulation sur l'espace public de la chaussée, de personnes fortement alcoolisées dont beaucoup entretient un rapport problématique avec l'éthanol, utilisé comme "technique de vie" dommageable (Freud, 1929, *op. cit.*)⁶⁹. C'est pourquoi nous n'avons pas manqué de rouvrir d'autres pistes en sécurité routière pour ces conducteurs et de proposer plus largement une réflexion sociologique sur la question des fondements du mal-être qui engendre des excès de toute sorte (dont les excès de boissons) ; c'est dans cet esprit que notre questionnement autour de la jeunesse est aussi à prolonger.

Mais la mobilisation de cet objet technique qu'est l'EAD pour traiter une question qui est d'abord sociale, invite à diverses réflexions plus philosophiques et éthiques, que nous ne développerons ici que sous forme d'une modeste proposition de discussion.

"Je pense que c'est bien si ça nous évite le pire, mais je pense aussi qu'on est de plus en plus fliqués ; et j'aime pas ça ! ", déclare un jeune conducteur rencontré. Avec ses mots, il exprime une vraie question philosophique, celle du risque d'une "société de contrôle" (Deleuze, 1990) ou d'un "bio-pouvoir", si l'on se réfère à Michel Foucault (1976). Les techniques qui accompagnent les dispositifs de contrôles deviennent par ailleurs, de manière croissante, "auto-référentielles", "*la technique s'accomplit*" (Ellul, 1978). Elles deviennent un mode dominant de régulation des problèmes sociaux. Pourtant, on sait que cette régulation est illusoire, en ce sens que chaque technique "produit", en quelque sorte, de nouveaux risques (Virilio, 2002) : que l'on équipe les véhicules de laser infrarouge sur certains modèles de voiture haut de gamme et leurs conducteurs vont pouvoir s'autoriser de continuer de rouler à tombeau ouvert dans un brouillard 'à couper au couteau', jusqu'au crash, le télescopage avec un modeste véhicule non équipé ! Un véritable processus de dé-responsabilisation (de "dé-responsabilité" ?), hautement problématique dans une perspective de sécurité routière, a été engagé (jusqu'à la voiture et la voirie "intelligentes" - et les conducteurs foncièrement idiots ? - mais seront-ce là encore une automobile et un système routier ?). Ces perspectives inquiètent légitimement les acteurs locaux de prévention et de répression, qui, en cette occasion, rejoignent les préoccupations des philosophes : (un gradé de la Gendarmerie) : "*Tout cela pose des problèmes... Aujourd'hui, on est vraiment arrivé à un seuil de déresponsabilisation qui devrait ne pas être encore repoussé. La sécurité active dans les véhicules, la sécurité passive, c'est très bien mais il ne faut pas perdre de vue que la tache de conduite est, pour le cerveau humain, une tache extrêmement complexe à*

⁶⁹ "*Les gens boivent pour oublier des problèmes et ils ne se rendent pas compte (des effets de l'alcool)... Plus les gens ont des embêtements, plus ils vont fumer ou boire ; ça maintient une personne en fait. C'est cérébral tout ça ! "* ; dit un autre de nos interviewés.

*réaliser ; ce dont beaucoup de personnes ne se rendent plus compte. D'où la nécessité du continuum éducatif, car on est dans l'illusion en croyant que de posséder la dernière berline germanique - véritable salon roulant - nous donne la sécurité... Si le conducteur est confronté à une situation inattendue, de stress ou autre, il n'aura pas le réflexe nécessaire, en dépit des outils performants de corrections de la faute de conduite qui sont devenus des arguments de vente. Plus personne ne se rend compte de cela, et les jeunes en particulier qui imaginent que leur voiture va leur permettre tel ou tel exploit, qu'elle est plus robuste, etc., alors qu'en fait, ils ne savent pas conduire... Heureusement qu'il y a eu des progrès réalisés par les constructeurs sur les véhicules, sur l'infrastructure ; mais les innovations technologiques, c'est bien, mais à un moment donné, il va falloir quand même fixer des limites car je crains pour ma part qu'avec le tout électronique, nous, êtres humains, nous n'aurons plus d'initiative et ne saurons plus quoi faire en cas d'événement particulier. Cela vaut aussi pour les systèmes d'automatisation des sanctions car, pour éviter les récidives, il faut absolument un travail explicatif, que le conducteur comprenne le sens de la sanction. Le contrôle systématisé de la vitesse a eu un impact certain ; le nombre de vitesses contraventionnelles diminue mais le nombre de grandes vitesses augmente...⁷⁰ Ce n'est que de l'ordre de quelques points de pourcentage mais cela augmente chaque année". La tendance technique et sa dé-responsabilisation associée inquiète pareillement à La Prévention Routière : "une firme allemande, propose maintenant des véhicules qui lisent les panneaux... Il y a quand même un conducteur ! ". L'éthylotest anti-démarrage s'inscrit pleinement dans cette dynamique technicienne ; dans une certaine mesure, on peut le considérer comme un *auxiliaire technologique de justice*, un objet technique de contrôle social, un mode d'externalisation technique du traitement judiciaire ; "Ainsi la transformation des anciennes formes de contrôle, basées sur l'enfermement et la répression, donne-t-elle lieu à des formes fluides et dynamiques de gestion des hommes et des activités basées sur la stimulation et la mobilisation, sans pour autant que les premières aient disparues. Si la technique joue désormais un rôle déterminant dans la fabrication de ces nouveaux appareillages gestionnaires (des flux, de l'espace urbain, de la nature, du corps, du travail...) en opérant une mutation des lieux clos en réseaux abstraits (économie-monde, télédétection et télésurveillance, pistage informatique, etc.), le plus difficile pour les temps à venir, si toutefois nous souhaitons préserver le sens du *bien commun politique* et de l'espace public, sera d'affronter simultanément ces menaces dont les logiques et les effets combinés font système" (Lemarchand, 2007, 55). Mais la technique est aussi portée par des hommes ; il s'agit alors de savoir : qui se saisit de la gestion technicienne ordinaire de ces outils de contrôle et au nom de quoi ? Comme le rappelle Dominique Pécaud, la prévention des risques n'est pas une simple question d'application scientifique et technique dont seraient propriétaires quelques experts, car elle est intimement solidaire de nos raisons d'être ensemble (Pécaud, 2005).*

L'entité technico-judiciaire de contrôle que constitue l'EAD n'est qu'un épiphénomène qui s'inscrit dans le champ plus vaste des systèmes de prévention et de surveillance, mais pour les jeunes conducteurs notamment, il vient se conjuguer à un ensemble de dispositifs de contrôle et de contraintes dont nous avons rappelé qu'ils pouvaient

⁷⁰ C'est nous qui soulignons.

engendrer des formes de désincarcération des sujets dans des manifestations très excessives et spectaculaires, sur la route, dans l'usage de psychotropes (dont l'alcool) ou ailleurs et autrement. Qu'on nous permette, pour finir - provisoirement - de faire appel à la sémiologie de Roland Barthes pour mieux décrire ce phénomène et nous aider à mieux penser ces risques (Barthes, 1985). On peut distinguer l'*objet automobile* du *fait automobile*. Le premier relève de *la langue* ; le second, de *la parole*. La langue est "*une institution sociale et un système de valeurs*", la parole est "*un acte individuel de sélection et d'actualisation de combinaisons permettant d'utiliser la langue*"; c'est alors un *discours*. Appliqué au système automobile, le procès dialectique entre langue et parole s'organise alors de la façon suivante si l'on suit Barthes : d'une part, l'automobile dépend, d'un groupe de décision et de fabrication, d'un système (les constructeurs automobiles, les ingénieurs des Ponts et Chaussées, la Sécurité routière...) - la langue est alors "*un ensemble de formes, de prototypes*" - et, d'autre part, la variation d'usage de l'objet (le registre de la parole) s'effectue essentiellement dans *la conduite*, en tant qu'elle permet de se démarquer du cadre préétabli de l'automobilisme (types de véhicule normés, assignation au réseau, Code de la route...). Ainsi, pour l'usager du système routier, la seule véritable expression de sa "personnalité routière" réside dans sa manière de conduire. C'est ce que Jean Baudrillard qualifie aussi de "personnalisation héroïque de la conduite". L'hyper-fonctionnalité du système routier, fondée sur des codages multiples, sur la logique des flux (à l'excès, sur la programmation-guidage de l'autoroute) ou encore sur les interdits nombreux institués par le Code la route (légitimement pour réguler le risque collectif de la circulation), confisque la *liberté de parole* du conducteur et suggère donc constamment *un écart de langage* ; le conducteur tend à vouloir reprendre l'initiative (de la parole) au cœur du discours automobile. Cette parole-là prend souvent la forme d'un jeu avec les limites (de vitesses notamment), d'infractions en tout genre ; une conduite "sur le fil du rasoir", un pari sur les contrôles d'alcoolémie possiblement rencontrés, dans une savante gymnastique autour des normes et des règles de conduite. C'est une manière transgressive de se réapproprier une part de *liberté de conduite*, de délivrer *sa parole automobile*, en se distinguant par ailleurs des autres paroles (autres paroles toujours inférieures : "les mauvais conducteurs", "les lents", "les vieux", "les jeunes", "les femmes", "les piétons", "les poids-lourds", "les motards", "les cyclistes", les "75", les "Anglais" ou les "Italiens", "les enfants qui se jettent sous les roues", et... les rats-laveurs !).

Si l'on retient l'hypothèse posée ici au moyen de la linguistique, on peut alors s'interroger sur la portée de la technicisation des systèmes routiers et des véhicules. En effet, outre la dé-responsabilisation croissante des conducteurs, toutes les technologies nouvelles visant, soit à protéger le conducteur, soit à le contraindre (par la forme de voirie ou par des matériels embarqués) - y compris au titre de la sécurité routière - ne risquent-elles pas de venir murir un *cri* libérateur qui, un jour, emportera le conducteur dans un excès sans précédent ? Dans la logique technicienne, organisationnelle et régulatrice de la sécurité routière, les éthylotests anti-démarrage constituent sans doute une perspective cohérente, intéressante, prometteuse - voire séduisante - . Mais que l'on bouscule tant soit peu les cadres du paradigme dominant, et les conclusions deviennent toutes autres, et l'enquête que nous avons réalisée au plus près de la parole des principaux intéressés conforte notre hypothèse d'un écart

problématique existant entre la gestion envisagée de l'EAD et la perception que les acteurs en ont - et ce dont ils en feront donc. Certes, Monsieur de La Palisse ne trouverait rien à redire à ce que ce conducteur (*ex-*) alcoolodépendant anticipe de sa voiture dotée d'un EAD : *"Avec ça, si elle démarre pas... Elle démarre pas ! "* ; mais la question complexe de l'insécurité routière liée aux conduites en état d'ivresse reste entière. Partant, il nous appartient à tous - experts, universitaires, constructeurs, assureurs, associations, hommes de Loi, représentant de l'Etat dans nos Départements et Régions, politiques - de proposer autant de pistes de réflexion - et d'action - que de nécessaire (et l'éthylotest anti-démarrage en reste une), afin de réduire l'étendue de la catastrophe routière au quotidien.

BIBLIOGRAPHIE

- **Allo, B.**, "Ignition Interlocks in Sweden", in H. Laurell & F. Schlyter (Eds.) *Alcohol, Drugs and Traffic Safety - T2000: Proceedings of the 15th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, Stockholm, Sweden, May 22-26, 2000, ICADTS, 2000.
- **Assailly, J.-P.**, *Les jeunes et le risque*, Paris, Vigot, 1992.
- **Bax C., Kärki O, Evers C, Bernhoft I, Mathijssen R.**, "Alcohol Interlock Implementation in the European Union : faisability study", D-2001-20, *Swov Institute for Road Safety Research*, 2001.
- **Barthes R.**, *L'aventure sémiologique*, Paris, Seuil, 1985.
- **Beck, K., Rauch, W., Baker, E., Williams, A.**, "Effects of ignition interlock license restrictions on drivers with multiple alcohol offenses : A random trial in Maryland", *American Journal of Public Health* 89, 1999.
- **Beirness, D.J.**, Best Practices for Alcohol Interlock Programs, Ottawa, Traffic Injury Research Foundation, 2001.
- **Berneiss D. J.**, Marques P., "*Alcohol ignition interlock programs* », *Traffic Injury prevention*, n°5, 2004.
- **Berneiss D.J.**, "Challenges to Ignition interlock program Implementation", *TRB Circular*, E-CO72, Implementing Impaired Driving Countermeasures : putting action into research, january, 2005.
- **Beirness, D.J. and Robertson, R.D.**, "Alcohol Interlock Programs : Enhancing Acceptance, Participation and Compliance", Proceedings of the Fourth International Symposium of Alcohol Ignition Interlocks, Hilton Head, South Carolina, October 27-28, 2003, Ottawa: Traffic Injury Research Foundation, 2005.
- **Beirness, D.J. and Robertson, R.D.**, "Alcohol Interlock Programs: Pushing Back the Frontiers", Proceedings of the Fifth International Symposium of Alcohol Ignition Interlocks, Tempe, Arizona, October 24-26, 2004, Ottawa : Traffic Injury Research Foundation, 2006.
- **Biechler M-B., Filou C., Fontaine H.**, *Conduite automobile et accidents liés à l'alcool, Synthèse INRETS*, n° 35, 1999.
- **Bjerre B.**, « Primary and secondary prevention of drink driving by the use of alcolock device and programm : Swedish experiences », *Accident Analysis and prevention*, n° 37, 2005.
- **Bourdieu P.**, *Le sens pratique*, Paris, Minuit, 1980.
- **Castel R.**, *Les métamorphoses de la question sociale*, Paris, Fayard, 1985.
- **CERMT**, "Programme d'éthylotests anti-démarrage en alternative aux poursuites pénales chez les conducteurs après CEA", Parquet du Procureur de la République, Comité

Département de Haute-savoie de la Prévention Routière, Centre d'études et de recherches en médecine du trafic, Annecy, 2006.

- **Chapelon (dir.)**, *L'alcool sur la route*, Rapport du Comité d'experts de la Sécurité routière, groupe expertise alcool, "L'alcool et la route : état des lieux et propositions", juillet 2007.
- **Chatenet F., Facy F.**, *L'éducation à la santé et à la sécurité routière*, Paris, EDK, 2010.
- *Circuler autrement*, n° 131, janvier-février 2006.
- *Circuler autrement*, n° 134, juillet-août 2006.
- **CNT (Conseil National des transports)**, "Installation des éthylotest anti-démarrage (EAD) dans les autocars et prévention des addictions en transport routier de voyageurs", *Rapport du groupe de travail* présidé par Y. Bonduelle, C. Murret-Labarthe, B. Durand (Rap.), juin 2009.
- **Coben, J.H. and Larkin, G.L.**, "Effectiveness of ignition interlock devices in reducing drunk driving recidivism", *American Journal of Preventive Medicine* 16: 81-87, 1999.
- **Comeau, F. and Marples, I.**, "Ignition interlock program delivery standards", in C. Mercier-Guyon (Ed.) *Alcohol, Drugs and Traffic Safety – T97*, proceedings of the 14th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Annecy, France September, 21-26, 1997. Annecy, CERMT, Vol.1, pp. 209-214, 1997.
- **Corbin S., Herbert C.**, *Frontières et limites ; avons-nous dépassé les limites ?*, MANA, n° 14-15, L'Harmattan, 2007.
- **De Young, D.J.**, "An evaluation of the implementation of ignition interlock in California", *Journal of Safety Research* 33 : 473-482, 2002.
- **Debray R.**, "Automobile", *Les Cahiers de médiologie*, n° 12, Paris, Gallimard, 2001.
- **Deleuze G.**, "Post-scriptum sur les sociétés de contrôle", in *L'Autre journal*, n° 1, mai 1990.
- **Donzelot J.**, *La Police des familles*, Paris, Minuit, 1977.
- **Drevet M., Alvarez J., Assum T., Evers C., Mathijssen R., Silverans P., Vanlar W.**, "Alcolocck implementation in the European Union : An in-depth qualitative field trial ", Proceedings of the 17th international conference on alcohol, drugs and traffic safety, Glasgow, 2004.
- **Dussault, C. and Gendreau, M.**, "Alcohol ignition interlock: One-year's experience in Quebec", in H. Laurell & F. Schlyter (Eds.), *Alcohol, Drugs and Traffic Safety - T2000: Proceedings of the 15th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, Stockholm, Sweden, May 22-26, 2000, ICADTS, 2000.
- **Ehrenberg A. (dir.)**, *Individus sous influence*, Ed. Esprit/Le Seuil, 1991.
- **Ellul J.**, *Le système technicien*, Paris, Calmann-Lévy, 1977.
- **EMT Group**, "Evaluation of the California ignition interlock pilot program for DUI offenders (Farr-Davis Driver Safety Act of 1986) (Prepared for The California Department of Alcohol and

Drug Programs and The California Office of Traffic Safety)", Sacramento, CA : The EMT Group, Inc. 1990.

- **Foucault M.** *La volonté de savoir*, Paris, Gallimard, 1976.
- **Frank, J.F., Raub, R., Lucke, R.E., Wark, R.I.**, "Illinois ignition interlock evaluation", in D.R. Mayhew & C. Dussault (Eds.), *Alcohol, Drugs and Traffic Safety – T2002*. Proceedings of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Montreal, August 4-9, 2002, Quebec City : Société de l'assurance automobile du Québec, pp. 105-109, 2002.
- **Freeman, J. and Liossis, P.**, "Drink driving rehabilitation programs and alcohol ignition interlocks: Is there a need for more research ?", *Road and Transport Research* 11(4), pp : 3-13, 2002.
- **Freeman, J. and Liossis, P.**, "The Impact of alcohol ignition interlocks on a group of recidivist drink drivers", paper presented at the 2002 Road Safety Research, Policing and Education Conference, Adelaide, Australia, 2002.
- **Freeman, J., Schonfeld, C., Sheehan, M.**, "Report on the Queensland alcohol ignition interlock program", Paper presented at the 2003 Road Safety Research, Policing and Education Conference, Sydney, Australia, 2003.
- **Freud S.**, *Malaise dans la civilisation*, (1929), Paris, P.U.F., 1971.
- **Fulkerson, J.D.**, "The Breath-Analyzed Ignition Interlock Device as a Technological Response to DWI", *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse* 29(1), pp : 219-235, 2003.
- **Hillemand B.**, *L'alcoolisme*, P.U.F., 1999.
- **Gallot D., Maillard (de) J.**, *Les automobilistes politiquement incorrects*, Paris, Albin Michel, 1996.
- **Gilbert C., Henry E.**, *Comment se construisent les problèmes de santé publique*, Paris, La Découverte, 2009.
- **Got C., Weill J.**, *L'alcool à chiffres ouverts*, Seli Arslan, 1997.
- **Guilbot M.**, "Politique criminelle et sécurité routière : l'exemple de la lutte contre l'alcool au volant", *Recherche transports sécurité*, n°33, 1992.
- **Gusfield J.R.**, "Aspects symboliques du risque sociétal : l'aliment et la boisson comme sources de danger", in *La société vulnérable*, J.-L. Fabiani, J. Theys (*dir.*), Paris, Presses de l'Ecole Normale Supérieure, 1987.
- **Jayet M.-C.**, "Risque alcool au volant, action législative et théorie de la dissuasion", *Recherche transports sécurité*, n° 23, 1989.
- **Jayet M.-C.**, "La lutte contre la conduite alcoolisée, l'option répressive et la théorie de la dissuasion dans le recours à la loi en sécurité routière", in *De l'alcoolisme au bien boire*, G. Caro (*dir.*), 2 tomes, Paris, L'Harmattan, 1990.

- **Kletzlen A.**, "L'incrimination de la conduite en état d'ivresse, d'un problème de santé publique à une question de sécurité routière", *Genèses*, n°19, 1995.
- **Kletzlen A.**, *L'automobile et la loi*, Paris, L'Harmattan, 2000.
- **Kletzlen A.**, *De l'alcool à l'alcool au volant*, Paris, L'Harmattan, 2007.
- **Laumon B. et al./ OFDT**, Etude stupéfiants et accidents mortels de la circulation (SAM), Synthèse des principaux résultats, 2005, www.ofdt.fr.
- **Lefebvre H.**, *La vie quotidienne dans le monde moderne*, Paris, Gallimard, 1968.
- **Le Breton D.**, *Conduite à risques*, Paris, P.U.F., 2002.
- **Lebrun J.-P.**, *Un monde sans limite*, Ramonville Saint-Agne, Eres, 1997.
- **Lemarchand F.**, "Du bon usage des limites dans la répression policière", *MANA*, n° 14-15, Paris, L'Harmattan, 2007.
- **Marine, W., Lowenstein, S., Glazner, J., Lezotte, D., Michel, D., Zhaoxing, P.**, "Results of Colorado's voluntary alcohol ignition interlock pilot program (Senate Bill 95-011) : evaluation and recommendations for change", Report to the Colorado General Assembly, Boulder, CO : University of Colorado Health Science Center, 2000.
- **Marples, I.**, "Quebec's Approach to Emergency Override Use for Interlock Program Participants", in D. Beirness and R. Robertson (Eds.), *Alcohol Interlock Program : Pushing Back the Frontiers*, Ottawa : Traffic Injury Research Foundation, pp. 57-58, 2005.
- **Marques, P.R., Tippetts, A.S., Voas, R.B., Danseco, E.R., Beirness, D.R.**, "Support services provided during interlock usage and post-interlock repeat DUI : Outcomes and processes – Alcohol Ignition Interlock Device Section", in H. Laurell & F. Schlyter (Eds.), *Alcohol, Drugs and Traffic Safety - T2000: Proceedings of the 15th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, Stockholm, Sweden, May 22-26, 2000, ICADTS, 2000.
- **Marques, P.R., Tippetts, A.S., Voas, R.B., Beirness, D.J.**, "Predicting repeat DUI offenses with the alcohol interlock recorder", *Accident Analysis and Prevention* 33(5), pp : 609–619, 2001.
- **Marques, P.R., Tippetts, A.S., Voas, R.B.**, "The Alcohol Interlock : An underutilized resource for predicting and controlling drunk drivers", *Traffic Injury Prevention* 4(3), pp : 188-194, (2003 a).
- **Marques, P.R., Tippetts, A.S., Voas, R.B.**, "Comparative and joint prediction of DUI recidivism from alcohol ignition interlock and driver records", *Journal of Studies on Alcohol* , 64(1), pp : 83-92, 2003 b.
- **Marques, P.R., Voas, R.B., Tippetts, A.S.**, "Behavioral measures of drinking : Patterns in the interlock record", *Addiction* 98 (Suppl. 2), pp : 13-19, 2003 c.
- **Marques, P.R. (ed.)**, "Alcohol Ignition Interlock Devices", Volume II, *Research, Policy, and Program Status 2005*, The International Council on Alcohol Drugs and Traffic Safety Working Group on Alcohol Ignition Interlocks, 2005.

- **Morange A.**, "Mieux connaître et analyser les conduites automobiles à risque des étudiants de l'Université de Caen et contribuer à la mise en œuvre d'actions de prévention (méthode quantitative, 123 items, 875 questionnaires exploités)", Rapport de recherche pour la Préfecture du Calvados, 2001 a.
- **Morange A.**, "Approche socio-anthropologique de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique", *MANA*, n°8, second semestre 2000, P.U.C., 2001 b.
- **Morange A.**, "L'article R.6 de la Licence IV du code des débits de boissons et la sécurité routière", Rapport d'étude pour l'Institut de Recherche Scientifique sur les Boissons (IREB), 2005.
- **Morange A.**, "Evaluation et perspectives du dispositif de répression de la conduite sous l'emprise de drogues illicites", Rapport final, Programme National de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres (PREDIT 2002-2006), 2006.
- **Morange A.**, « Entre respect et dépassement des limites ; du bon et du mauvais usage du Code de la route », *MANA*, n° 14-15, Paris, L'Harmattan, 2007.
- **Morse, B.J. and Elliott, D.S.**, "Hamilton County Drinking and Driving Study. Interlock Evaluation : Two Year Findings", Boulder, CO : University of Colorado Institute of Behavioral Science, 1992.
- **Neugebauer, G.T.**, "Alcohol Ignition Interlocks : Magic bullet or poison pill ?", *University of Pittsburgh School of Law Journal of Technology Law and Policy*, Vol. II, 2., 2002.
- **Paugam S.**, *La disqualification sociale*, Paris, P.U.F., 1991.
- **Pécaud D.**, *Risques et précautions*, Paris, La Dispute, 2005.
- **Rauch, W.J., Berlin, M., Ahlin, E.M.**, "A review of state ignition interlock laws, administrative regulations, and policy practices for potential legal barriers to implementation of state ignition interlock programs", *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*, 24, 113a, 2000.
- **Raub, R.A., Lucke, R.E., Wark, R.I.**, "Breath alcohol ignition interlock devices : Controlling the recidivist", *Traffic Injury Prevention*, 4(3), pp : 199-205, 2003.
- **Rauch, W.J., Zador, D., Ahlin, E.M., Baum, H., Duncan, D., Beck, K., Raleigh, R., Joyce, J., Gretsinger, N.**, "Alcohol-impaired driving recidivism among first offenders more closely resembles that of multiple offenders", in D.R. Mayhew and C. Dussault (Eds.) *Alcohol, Drugs and Traffic Safety – T2002. Proceedings of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, Montreal, August 4-9, 2002, Quebec City : Société de l'assurance automobile du Québec, pp. 289-294, 2002.
- **Rauch, W.J.**, "Does Alcohol-Impaired Driving Recidivism Among First Offenders More Closely Resemble that of Multiple Offenders ?", presented at the 6th International Symposium on Alcohol Ignition Interlock Programs, Annecy, France, September 25-27, Traffic Injury Research Foundation, 2005.
- **Renouard J.-M.**, *As du volant et chauffards*, Paris, L'Harmattan, 2000.

- **Robert M.**, "La justice pénale et les contentieux de masse", *Les cahiers de la sécurité intérieure*, n° 23, 1996.
- **Robertson, R.D., Vanlaar, W.G.M., Beirness, D.J.**, "Alcohol Interlock Programs : A Global Perspective", Proceedings of the 6th International Symposium on Alcohol Ignition Interlock Programs, Annecy, France, September 25-27, 2005, Ottawa : Traffic Injury Research Foundation, 2006.
- **Roth, R.**, "Surveys of DWI Offenders Regarding Ignition Interlocks. Anonymous surveys conducted before Victim Impact Panels in Santa Fe and Albuquerque, NM. (personal communication), 2005.
- **Scardigli V.**, *La consommation, culture du quotidien*, Paris, P.U.F., 1983.
- **Sheehan, M., Schonfeld, C. Watson, B., King, M. and Siskind V.**, "Developing a model for a randomised trial of alcohol ignition interlocks in Queensland", Canberra : Australian Transport Safety Bureau (ATSB), 1999.
- **Schonfeld, C., Sheehan, M.**, "Critical overview of alcohol ignition interlock programs in Australia", Proceedings of the *17th International Conference on Alcohol Drugs and Traffic Safety - T2004*. Glasgow, United Kingdom, August 2004, ICADTS, 2004.
- **Schonfeld, C., Sheehan, M., Palk, G., Steinhardt, D.**, "The use of alcohol ignition interlocks in Australia", in P.M. Marques (Ed.), *Alcohol Ignition Interlock Devices Vol. II : Research, Policy and Program Status 2005*, Oosterhout, Netherlands : International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS). pp. 128-137, 2005.
- **Silverans P., Alvarez J., Assum T., Drevet M, Evers C., Agman R., Mathijssen R.**, "Alcolock implementation in the European Union ", Project Granted by the European Commission, deliverable D3, Executive summary of the alcolock field trial, september 2006.
- **Simpson, H.M., Beirness, D.J., Robertson, R.D., Mayhew, D.R., Hedlund, J.H.**, "Hard Core Drinking Drivers", *Traffic Injury Prevention* 5(3), pp : 261-269, 2004.
- **Singly (de) F.**, *Le lien familial en crise*, Paris, éditions rue d'Ulm, 2007.
- **Timken, D. and Marques, P.R.**, "Support for Interlock Planning (SIP) : Participants Workbook", Calverton, MD : Pacific Institute for Research and Evaluation, 2001 a.
- **Timken, D. and Marques, P.R.**, "Support for Interlock Planning (SIP) : Providers Manual", Calverton, MD : Pacific Institute for Research and Evaluation, 2001 b.
- **Vanlaar W., Mathijssen R.**, "Alcolock developments in European Union", ICADTS, *Alcohol ignition interlock devices*, volume II : research, Policy, and program status, 2005.
- **Vezina, L.**, "The Quebec alcohol interlock program : Impact on recidivism and crashes", in D.R. Mayhew & C. Dussault (Eds.) *Alcohol, Drugs and Traffic Safety – T2002*. Proceedings of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Montreal, August 4-9, 2002, Quebec City : Société de l'assurance automobile du Québec, pp : 97-104, 2002.
- **Virilio P.**, *Ce qui arrive*, Arles, Actes Sud/Fondation Cartier, 2002.

- **Voas, R.B., Marques, P.R., Tippetts, A.S., Beirness, D.J.**, "The Alberta Interlock Program : The evaluation of a province-wide program on DUI recidivism, *Addiction* 94(12), pp : 1849–1859, 1999.

- **Voas et al.**, "Circumventing the alcohol safety interlock : The effect of the availability of a non-interlock vehicle - Alcohol Ignition Interlock Device Section", in H. Laurell & F. Schlyter (Eds.) *Alcohol, Drugs and Traffic Safety - T2000: Proceedings of the 15th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, Stockholm, Sweden, May 22-26, 2000, ICADTS, 2000.

- **Voas, R.B., Blackman, K.O., Tippetts, A.S., Marques, P.R.**, "Evaluation of a program to motivate impaired driving offenders to install ignition interlocks", *Accident Analysis and Prevention*, 34(4), pp : 449-455, 2002.

- **Voas, R.B. and Marques, P.R.**, "Commentary : Barriers to Interlock implementation", *Traffic Injury Prevention*, 4(3) : pp :183-187, 2003.

- **Watson, B., Schonfeld, C., and Sheehan, M.**, "A model for trailing alcohol ignition interlocks in Queensland", paper presented at the 2000 Road Safety Research, Policing and Education Conference, Brisbane, Australia, 2000.

- **Weber M.**, *Essais sur la théorie de la science*, (1913), Paris, Plon, 1965.

- **Weinrath, M.**, "The ignition interlock program for drunk drivers : A multivariate test", *Crime and Delinquency*, 43(1), pp : 42–59, 1997.

- **Woolley, J.E.**, "Evaluation of the South Australian Alcohol Interlock Scheme", Adelaide, Australia, Centre for Automotive Safety Research, University of Adelaide, 2003.

- **Wesemann P.**, "Risque pénal et sécurité routière ; la liberté d'aller et de mourir", *Déviance et Société*, VIII-1, 1984.

- **Willis et al.**, "Alcohol Ignition Interlock Programmes for Reducing Drink Driving Recidivism (Review)", *The Cochrane Database of Systematic Reviews*, 2005.

- **Wright Mills C.**, *L'imagination sociologique*, (1967), La Découverte/Syros, 1997.

Résumé :

Le dispositif technique EAD (pour EthyloTest Anti-Démarrage), visant à rendre impossible le démarrage d'un véhicule en cas d'alcoolisation de son conducteur, est développé depuis plusieurs années dans un certain nombre de pays. En France, il a fait l'objet d'une expérimentation (en 2004) encadrée par les autorités judiciaires, sous la forme d'un programme alternatif aux poursuites pénales de conducteurs incriminés pour une conduite sous l'emprise de l'alcool ; programme impliquant la participation à un stage de sensibilisation suivi de l'implantation d'un EAD dans les véhicules des intéressés. Toutefois, les conditions d'extension de cette expérimentation à un plus vaste public restaient à mesurer. C'est l'objet de la présente étude sociologique, qui se fonde principalement sur l'analyse des discours déployés par les intervenants institutionnels potentiellement mobilisés dans la mise en place de cette réponse technique et judiciaire, et, surtout, par des conducteurs que la conduite sous l'empire d'un état alcoolique a conduits devant les tribunaux et qui, conséquemment, deviendraient éligibles au programme EAD.

C'est l'échelle territoriale du département du Calvados qui a été retenue pour cette recherche qui a cherché à mesurer la pertinence de l'extension des programmes EAD, au contact des réalités locales, administratives, judiciaires, sociologiques et humaines, au plus près de la parole des acteurs les plus directement concernés.

Contacts :

CERReV, Université de Caen, Esplanade de la Paix, Caen 14 032 Cedex

Tél. Secrétariat : 02 31 56 59 02 ; claudine.eliot@unicaen.fr

ou chercheur à titre principal : Arnaud MORANGE : 02 31 86 66 34 ; arnaud.morange@unicaen.fr