



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] en vue de la réalisation de l'étude :

*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.

Réalisation : Arnaud MORANGE.

Responsabilité scientifique : Frédérick LEMARCHAND.

RAPPORT INTERMEDIAIRE
(janvier 2010)



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] en vue de la réalisation de l'étude :

*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.

Réalisation : Arnaud MORANGE.

Responsabilité scientifique : Frédérick LEMARCHAND.

RAPPORT INTERMEDIAIRE
(janvier 2010)

SOMMAIRE

1. Préambule	p. 3
2. Contexte et présentation succincte de l'étude (résumé)	p. 4
3. L'expérimentation 'à la française'	p. 5
3.1. Contexte	p. 5
3.2. L' association 'La Prévention Routière' engagée	p. 5
3.3. L'éthylotest anti-démarrage (EAD)	p. 6
3.4. L'éligibilité au programme	p. 6
3.5. La mise en œuvre du programme	p. 7
3.6. Les difficultés principales rencontrées par les initiateurs du programme et leurs prolongements dans la perspective d'une extension du dispositif	p. 7
3.7. Le facteur le plus limitant : le coût du programme	p. 10
3.8. Les atouts du programme	p. 10
4. La position (provisoire) de la Préfecture du Calvados	p. 11
4.1. Situation et historique	p. 11
4.2. Les réactions et interrogations des chefs des services les plus concernés	p. 12
4.3. Les visites médicales d'aptitude	p. 12
5. Les médecins alcoologues	p. 15
6. Les entretiens réalisés au sein du Tribunal de Grande Instance de Caen	p. 16
6.1. Protocole d'enquête	p. 16

6.2. Les entretiens au sein du Comité de probation	p. 17
6.3. Les entretiens auprès des justiciables convoqués pour notification d'ordonnance pénale	p. 20
6.3.1. La connaissance des éthylotest anti-démarrage	p. 21
6.3.2. L'impression première	p. 21
6.3.3. L'intérêt dans son propre cas	p. 22
6.3.4. Les effets du retrait de permis sur l'insertion professionnelle et la socialisation	p. 22
6.3.5. L'intérêt des dispositifs EAD pour la collectivité	p. 23
6.3.6. Le coût	p. 23
6.3.7. Les doutes sur les fraudes possibles	p. 25
6.3.8. Une autre approche : le 'taux zéro'	p. 25
6.3.9. La question de l'alcool au volant et des moyens pour y remédier	p. 28
6.4. Le point de vue des magistrats (première approche)	p. 29
7. Résultats d'étape et perspectives	p. 30
8. Programme complémentaire (février-mai 2010)	p. 32
9. Bibliographie indicative	p. 33

1. Préambule :

Pour les raisons exposées lors de notre rencontre avec la Fondation, le 30 septembre 2009, l'étude avait, à cette date, pris du retard sur le calendrier prévu ; notamment du fait des difficultés rencontrées dans la mise en place du travail de terrain au sein du Tribunal de Grande Instance de Caen. Depuis, une nouvelle stratégie opérationnelle a été élaborée - avec le soutien de Monsieur le Procureur de la République par délégation à Monsieur le Substitut Cyrille Fournier - qui nous a permis de réaliser, jusqu'à une date récente, la totalité des entretiens nécessaires à la l'étude. Cela concerne la partie principale de la recherche ; à savoir la collecte de données auprès de conducteurs infractionnistes potentiellement concernés par le dispositif EAD. Ces données, sous la forme d'entretiens enregistrés, ont vocation à être croisées avec celles déjà recueillies pour une part auprès des acteurs institutionnels (responsables préfectoraux, magistrats, experts de l'EAD, médecins alcoologues).

Aussi, le programme est-il accompli aux deux tiers pour ce qui relève de la réalisation des entretiens approfondis prévus au programme initial. Le tiers restant doit concerner des acteurs complémentaires mais néanmoins décisifs dans l'hypothèse d'une mise en place d'un processus d'intégration du dispositif EAD au sein de l'éventail de moyens répressifs ou alternatifs dont disposent les pouvoirs publics pour réduire le risque routier lié à la conduite sous l'empire de l'alcool. Ces acteurs, déjà contactés pour certains, sont : les forces de Police et de Gendarmerie, les assureurs, les constructeurs et fabricants du dispositif anti démarrage. L'étude de l'application du dispositif au Québec apportera également un éclairage complémentaire.

L'état d'avancement des travaux et la planification de la réalisation du programme nous permettent donc désormais de pouvoir répondre pleinement aux attentes du commanditaire de l'étude, dans le cadre du calendrier révisé par l'annexe au contrat... (remise du rapport définitif au 31 mai 2010).

La présent rapport intermédiaire se présente sous la forme d'une synthèse des travaux en cours de réalisation ; le rapport définitif ayant vocation, lui, à développer et approfondir chacun des points mentionnés ici, en plus de proposer une relecture socio-anthropologique des résultats et de suggérer des orientations décisionnaires sur la base d'une appréciation large de la pertinence du dispositif EAD et de ses usages possibles.

2. Rappel : contexte et présentation succincte de l'étude (résumé) :

Un état des lieux assez complet concernant l'alcool sur la route a été dressé par un comité d'experts français ; il résume l'état des connaissances et des expérimentations au niveau international concernant l'EAD (Chapelon, dir., 2007)¹. 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). Mais dans ce domaine, on aborde tout autant un problème de sécurité routière au sens strict qu'un problème de santé public ; nombre de conducteurs alcoolisés - parmi les plus à risque au volant - sont aussi alcoolodépendants ou buveurs excessifs réguliers. Les contrôles préventifs d'alcoolémie (ainsi que ceux effectués après un accident) permettent d'identifier et de sanctionner ces conducteurs souvent en état de récidive.

A la suite des sanctions administratives infligées par les Préfectures, la Justice mobilise un certain nombre de dispositifs dans le cadre des condamnations prononcées à l'encontre de ce groupe particulier de conducteurs : obligation de soins, suivi médico-psychologique, parcours pédagogiques... Parmi les alternatives aux sanctions, l'installation d'un éthylotest anti-démarrageur (EAD, nommé également « Alcolock » pour *alcohol ignition interlock*) se présente comme une option technique potentiellement mobilisable à grande échelle dans la mesure où elle a fait l'objet d'expérimentations satisfaisantes tant à l'étranger qu'en France. Le recours à l'EAD ouvre des perspectives favorables à la prévention de la récidive dans le cadre d'une démarche de réhabilitation des conducteurs ayant des difficultés avec l'alcool.

Avant d'être éventuellement étendu, ce dispositif doit toutefois faire l'objet de recherches complémentaires telles que celles que nous présentons ici, afin d'en établir plus précisément l'intérêt et sa propension à élargir le socle d'outils de prévention et de répression déjà existants tant au niveau des Préfectures qu'à celui des instances judiciaires.

La question est donc de savoir dans quelle mesure l'utilisation de l'EAD peut apporter un complément utile à l'ensemble des dispositions déjà présentes. Surtout, il importe de bien connaître la façon dont cet outil est 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 encore en cours de réalisation et dont nous présentons néanmoins les premiers résultats porte sur l'analyse des conditions pratiques, administrative 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 retenue pour cette étude est le département, celui du Calvados (14).

¹ Références complètes disponibles dans la bibliographie provisoire proposée plus loin.

3. L'expérimentation 'à la française'² :

3.1. Contexte :

Rappelons préalablement que 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 comme d'Australie ; en Europe, c'est essentiellement la Suède qui développe cet outil (sous la houlette du constructeur Volvo), mais des expérimentations ont également été menées en Allemagne, Belgique, Espagne et Norvège. En France, le parc d'autocars de transports scolaires est dorénavant voué à être remplacé par des véhicules dotés du dispositif. De même, de plus en plus d'entreprises de transport routier équipent leur flotte en EAD. L'usage dont il était question dans l'expérimentation dite "d'Annecy" relève, elle, d'une démarche de réhabilitation et de maintien dans un tissu social et professionnel de conducteurs contrôlés avec un taux d'alcoolémie délictuel. Nous nous situons dans le cadre judiciaire d'une condamnation pour conduite sous l'emprise de l'alcool, assortie d'une proposition d'alternative : le programme EAD. Nous sommes ici bien en deçà de la volonté du Ministre de l'Intérieur déclarant, en juillet 2008, que les tribunaux vont 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 (projet de loi : LOPSI 2).

3.2. L'association 'La Prévention Routière' engagée :

En 2003, le Docteur Mercier-Guyon, au titre de *La Prévention Routière* et fort des expériences déjà menées aux Etats-Unis et en Suède, développe 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 les promoteurs du projet ont pu mesurer les difficultés de mise en œuvre d'un dispositif nouveau qui venait potentiellement troubler les jeux d'acteurs entre les autorités

² Ce commentaire est le fruit d'un long entretien accordé par le Docteur Mercier-Guyon (au printemps 2009), recoupés des écrits existants sur le sujet et sur 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 mettre en place le programme.

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.

3.3. L'éthylotest anti-démarrage (EAD) :

C'est un éthylotest embarqué qui est couplé avec l'alimentation du démarreur du véhicule. 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. 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 informatisée (par l'entremise d'un garagiste agréé). 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. Deux marques sont actuellement disponibles en Europe (deux autres seront bientôt représentées aussi en France) : l'Interlock Wr2 et G (fournis par la firme : Alcohol Countermeasure Systems Corp) et l'Interlock XT (fourni par Drager Safety). Ces systèmes ont techniquement fait leurs preuves, au point que l'on peut estimer qu'il en existe plus de 200 000 en fonctionnement aux Etats-Unis et au Canada.

3.4. 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 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 1,5g/l ou récidivistes, à se doter d'un EAD lorsqu'ils retrouvent le droit de conduire) ; ce qui s'impose du fait du coût du programme, 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'empire 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.

3.5. 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 (et incluant une sensibilisation classique sur le sujet '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.

3.6. Les difficultés principales rencontrées par les initiateurs du programme et leurs prolongements dans la perspective d'une extension du dispositif :

- La collaboration entre les services de l'Etat :

Le programme 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 peuvent au contraire révéler divers conflits de compétences. Seule une armature législative appropriée rendant usuel le programme permettra alors d'y remédier (voir plus après).

- 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'automatisme 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 alors 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, sous le coup d'une annulation de permis, etc.). Pour ces acteurs 'de terrain', cela nécessite de connaître parfaitement la conduite 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 : "*Ils faut donc convaincre d'abord les forces de l'ordre*"; précise le docteur Mercier-Guyon.

Nous noterons que la perception que ces acteurs de terrain peuvent avoir du dispositif est potentiellement un facteur limitatif, dans la mesure où, outre la rupture avec les règles d'usage, intégrées et devenues familières, ceux-ci doivent aussi adhérer à "l'esprit" du programme ; ce qui peut ne pas être le cas pour des agents qui pourraient y voir une remise en question de leur fonction répressive qui consiste à écarter provisoirement de la chaussée des conducteurs dangereux. Les réticences des forces de l'ordre portent notamment sur le fait que les personnes éligibles ne perdent pas six points de permis. Par ailleurs, certains d'entre les policiers et gendarmes jugent plutôt élitiste le programme eu égard à la somme à déboursier pour y accéder (1 300 euros). Nos entretiens à venir avec les forces de l'ordre nous éclaireront sur ce point.

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

certaines 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 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 pourrait 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 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.

- Les centres agréés d'installation :

Les deux principaux fabricants représentés en Europe aspirent à disposer de leurs propres réseaux de garage 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 grâce à un technicien suffisamment compétent pour le faire. 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 le central 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 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.

3.7. Le facteur le plus limitant : le coût du programme :

Le coût du programme à la charge du conducteur incriminé était à Annecy de 1 280 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 (300 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.

En imaginant un élargissement du dispositif dans le même temps que les fabricants d'EAD, en concurrence, proposeraient leurs produits à des tarifs plus compétitifs, la technique retenue pour l'heure (par cellules électrochimiques), ne permettra vraisemblablement de réduire le coût d'utilisation de l'appareil à moins d'une centaine d'euros par mois (auxquels on devra continuer d'ajouter les frais annexes). C'est pourquoi, bien que ne représentant pas, dans l'absolu, un obstacle majeur (surtout si des dispositifs d'aide pour les plus démunis sont proposés ou qu'un échelonnement suffisant des paiements est acquis), il rebutera d'emblée toute une partie de la population concernée, ainsi que les témoignages que nous avons recueillis le montrent. 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 (précarité affective et matrimoniale, économique, sociales, problèmes de santé physiques et psychiques) ; un public extrêmement fragile et dont l'excès de boisson constitue l'une des facettes seulement de leurs nombreux problèmes.

Il y a certes des arguments pertinents battants en brèche 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 six mois (pour un programme de six 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, selon nous, est effectivement cohérent dans la mesure où on a précisément affaire ici à un public qui a consenti à l'effort financier demandé.

3.8. Les atouts du programme :

Indéniablement, le lancement du programme d'Annecy aura d'autant mieux suggéré aux experts en matière de conduite sous l'emprise de l'alcool et à l'Etat (Chapelon *dir.*, 2007) de se saisir de la réflexion relative à l'EAD 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 %), 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 relater ici (il ne s'agit en aucun cas d'une évaluation) 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 choisi 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. Notre démarche, proche de l'ethnographie, nous porte également à recueillir les impressions *a priori* de magistrats n'ayant pas encore été totalement informés du mode de fonctionnement institué à Annecy ; nous postulons que les propos recueillis dans ces conditions traduisent, dans leur spontanéité, des interrogations et des doutes qui touchent aux vraies difficultés de mise en place du programme qui peuvent se poser. Nous avons questionné des responsables de la Préfecture dans ce même état d'esprit.

4. La position (provisoire) de la Préfecture du Calvados³ :

4.1. Situation et historique :

Un paradoxe s'impose d'emblée : on est persuadé à la Préfecture de l'actualité du dispositif d'alternatif à la sanction au moyen d'un EAD (on pense même qu'il est d'ores et déjà en place au sein du TGI de Caen), tout en reconnaissant ne pas disposer de beaucoup d'éléments d'information. On est cependant bien informé de sa mise en place progressive dans les transports scolaires, qui sera suivie (c'est en tout cas une première intention) par une extension 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 particulier, 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

³ 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.

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 d'envisager les modalités de mise en place du programme dans le département. Il s'est agit 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. Tout était donc prêt, les invitations lancées⁴, mais, à peine 48 heures avant le rendez-vous, tout fut annulé pour des raisons qualifiées de 'techniques' et sur lesquelles nous ne disposons pas pour le moment d'informations complémentaires. A notre connaissance, il n'y a pas de nouvelle date programmée dans l'immédiat.

4.2. Les réactions et interrogations des chefs des services les plus concernés :

"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 le questionnement qui reste à mener quant aux destinataires les plus pertinents d'un programme EAD, indépendamment des limites juridiques actuelles (nous reviendrons amplement sur ce point dans les conclusions de notre rapport final).

Ce qui intrigue, c'est la manière dont vont pouvoir se coordonner les services de l'Etat dans le cadre du programme ; même si, en matière de collaboration entre les acteurs institutionnels locaux, des avancées existent. Ainsi, le nouveau Préfet a renforcé de manière importante la durée des suspensions administratives du permis de conduire pour l'ensemble des infractions (et plus encore pour l'alcoolémie), afin de s'adapter aux normes de la justice :

"On a travaillé 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 d'un travail conjoint facilité dans l'hypothèse du lancement d'un programme EAD dans le département. Mais, dans la perspective d'un lancement de programme EAD, les mesures

⁴ Dont la nôtre.

administratives de suspension de permis dont il est fait état ici signifie aussi qu'à l'exemple de la Préfecture d'Annecy, l'on doit 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...*".

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 en 2008, dans la moitié des accidents mortels (26, engendrant 39 décès), l'un des impliqués se trouvait en alcoolémie illégale ; le taux moyen étant par ailleurs plutôt 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 dire 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 résonnance nationale rarement égalée, quand bien même les conclusions argumentées du 'Groupe alcool de la Sécurité routière' ne partagent pas ce point de vue (Chapelon, *dir.*, 2007). A l'écoute des infractionnistes rencontrés (et souvent malades alcooliques) nous formulerons nous mêmes un avis sur ce thème, 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 grosse cylindrée. 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 ? Les fabricants doivent tous être interrogés sur le sujet mais, dès à présent, l'un d'entre eux nous indique que, d'une part, une motocyclette ne pourrait accueillir le dispositif, et que, d'autre part, les deux critères principaux de possibilité d'installation à retenir sont les suivants : 1. l'appareil doit être à l'abri des intempéries (cabine fermée) ; 2. le véhicule doit être équipé d'un système de démarrage avec clé.

Cette Chef de service relève également l'obstacle important du coût global du programme qui vient réduire la part du public concerné.

Elle s'interroge par ailleurs sur la conduite du véhicule équipé par le conjoint. Sur ce point, un fabricant précise que : 1. l'appareil enregistrera l'activité d'une personne qui a bu et qui tente de démarrer le véhicule et que cette tentative sera attribuée au participant du programme ; 2. quiconque souhaite utiliser un véhicule équipé d'un système anti-démarrage devra fournir un échantillon d'haleine avant de faire démarrer le véhicule. Cela signifie, que le conjoint est tenu, par devers lui, de se conformer au programme ; ce qui évoque pour notre interlocutrice une "*extension de la peine à l'environnement, une mesure qui s'applique par ricochet au conjoint*".

4.3. Les visites médicales d'aptitude.

Rappel : toute personne ayant fait l'objet d'une rétention administrative du permis de conduire pour conduite sous l'emprise de l'alcool doit répondre à des convocations médicales instituées par la préfecture afin de répondre à des critères d'aptitude pour recouvrer la possibilité de conduire (c'est dans ce cadre qu'est demandé un bilan Gamma GT destiné à repérer une éventuelle dépendance à l'éthanol).

Le responsable ici sollicité 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 auront nécessairement lieu.

A propos de son champ de compétences, le registre 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 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 pas d'après lui 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'alcoolodépendance. 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-on - il reste ici*".

Le service de coordination des visites médicales d'aptitude reste donc assez circonspect sur la place qu'il pourrait occuper dans un programme EAD ; tout au plus pourrait-il accepter le principe de placer prioritairement les participants dans le planning des convocations.

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, 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.

5. Les médecins alcoologues.

Nous avons consulté plusieurs médecins alcoologues, professionnels qui peuvent suggérer le maintien de la conduite automobile comme principe d'intégration sociale et inciter le malade à y concourir. Pourtant, s'ils ne sont pas hostiles au programme que nous leur avons présenté succinctement, ils considèrent pour leur part qu'ils ont d'abord affaire à des malades et qu'il est dans leur première intention 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) le posséder. Et le chemin du soin est parfois si long avant d'aboutir (lorsqu'il aboutit) qu'il interdit toute forme d'ouverture vers des questions de conduite routière. Pour ces alcoologues, il s'agit de traiter une addiction à l'alcool 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 potentiellement proposé par la Justice. 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 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 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. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle un médecin alcoologue est présent au côté de l'animateur Prévention Routière lors du stage initial du programme EAD.

Les trois alcoologues (ou addictologues) avec lesquels nous avons, pour notre part, dialogué ne partagent pas cette approche associant soins et procédures judiciaires. Nous envisageons donc de prolonger la réflexion avec ces acteurs incontournables si l'on veut véritablement parler de réhabilitation des sujets.

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

6.1. 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 du même 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, donner eux-mêmes leurs sentiments quant au dispositif EAD. Sur ce dernier point, les rencontres ont été constructives et nous en donnerons la teneur dans un chapitre 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 injonction d'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 convocation 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 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. Rétrospectivement, nous pouvons reconnaître que 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 programme EAD. Toutefois, ces incriminés ont aussi vécu des phases biographiques où, peut être, le dispositif aurait pu les aider à ne pas se retrouver dans leurs situations actuelles. 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 pour conduite sous l'emprise d'alcool (soit au dessus du seuil délictuel de 0,40 l/air expiré, équivalent à 0,8 g/l) est moins impressionnante pour les justiciables que la citation devant la Chambre Correctionnelle (mais garde néanmoins son 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 concerner un public large, tant pour ce qui concerne les tranches d'âges que pour ce qui relève du 'degré'

d'infraction pénalement répréhensible. Nous avons donc pu rencontrer aussi bien des personnes qui étaient *visiblement* dépassées par leur consommation régulière d'alcool, que des conducteurs qui, en une circonstance particulière, ont repris le volant avec un taux élevé d'alcoolémie. Qui plus est, nous avons affaire à des infractionnistes venants de tout le département (et parfois au delà) ; ce qui rendait dès lors notre première intention de nous déplacer dans une autre juridiction (Lisieux ou Vire) inutile. Nous avons donc choisi de multiplier les entretiens dans ce cadre assez idéal pour l'étude et nous permettant par ailleurs de fructueux échanges avec Mesdames et Messieurs le Délégués (au nombre de cinq) à propos du dispositif.

Au total de ces deux séries, c'est une quarantaine de conducteurs que nous avons interviewés et enregistrés sous couvert de l'anonymat⁵.

6.2. Les entretiens au sein du Comité de probation:

Neuf 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, 2000). Au demeurant, bien que parfois peu bavards, les personnes rencontrées (tous des hommes) se sont livrées très librement à des commentaires concernant 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 succinctement.

Les propos recueillis ici feront l'objet d'une insertion qui viendra illustrer nos analyses d'ensemble dans le rapport final, mais nous pouvons, au titre de premiers résultats, les décliner comme suit :

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 de quelques informations dans les médias. Lorsqu'il évoque quelque chose, il 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 pas toujours de grandes capacités de compréhension. 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,

⁵ Nous déclinerons plus précisément notre échantillonnage dans notre rapport final.

qu'il s'agissait d'une disposition visant à une forme 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 alcoolo-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' l'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 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 permettre de 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 sur cette nécessité de se voir imposer l'impossibilité de conduire face à leur difficulté malade de trouver une 'bonne mesure' de consommation pour s'autoriser à conduire (soit, en l'espèce, 0,5 g/l) : « *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 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 sur que j'aurais pas pris la voiture... Parce que, avec de l'alcool, personne va nous interdire de prendre la voiture. Alors avec ça, au moins, on peut toujours taper sur la voiture, si elle démarre pas... 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, en situation de forte alcoolisation, de maîtriser leurs actions 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 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 1000 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 était possible de déboursier la somme nécessaire. Pour autant, rien n'autorise à penser que les choses se soient déroulées ainsi si cela 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 sujets, car toutes les personnes rencontrées dans ce service ont été dépassées par leurs affects à un moment de leur histoire : " *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 de plusieurs experts du 'groupe Alcool de la Sécurité routière', 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, subséquemment, 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 (nous forgerons notre opinion après consultation de différents acteurs en vue de préciser dans nos conclusions les caractéristiques les plus pertinentes du public le mieux à même de bénéficier d'un programme EAD).

6.3. 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 : grande diversité des contrevenants : classes d'âges variées, conduites sous l'emprise de l'alcool à des 'degrés' divers (mais aussi parfois : autres infractions cumulées : défaut de permis, d'assurance, refus d'obtempérer...), quelques femmes sont ici représentées (en proportion habituellement rencontrée dans les conduite en CEA - c'est-à-dire faible -). Les conditions d'enquête dans ce circuit de procédure ont été particulièrement bonnes pour, notamment, mieux cerner la catégorie de conducteurs pour laquelle l'EAD serait le plus profitable (pour ces conducteurs comme pour la collectivité).

Un clivage entre deux groupes s'est assez rapidement dessiné (et que nous formaliseront de manière plus complète ultérieurement) : d'une part, des conducteurs primo-infractionnistes, plutôt âgés de 20 à 35 ans et pour qui l'expérience de la poursuite judiciaire assortie d'une suspension de permis de conduire joue un rôle *a priori* préventif de la récidive, et, d'autre part, un groupe de conducteurs, entre 40 et 60 ans, dont il est décelable (parfois nettement observable) que certains de ses membres abusent régulièrement d'alcool.

Après incitation du Délégué du Procureur à me rencontrer à la fin de leur rendez-vous avec la Justice (donc : 'à chaud', puisque la peine définitive qui leur était infligée - et qui pouvait dépasser celle de l'administration pour la durée de suspension du permis - venait

de leur être notifiée), tous ceux qui disposaient d'un peu de temps se sont aimablement prêtés à l'entretien qui était réalisé dans une salle annexe où la relation 'hors justice' a favorisé une parole parfois prolixe.

Nous rendons compte ci-dessous, partiellement et par thèmes, du dépouillement d'une vingtaine d'entretiens (sur la trentaine réalisée)⁶.

6.3.1. La connaissance des éthylotest anti-démarrage.

Près des deux-tiers des interviewés indiquent avoir connaissance de l'existence du dispositif, soit concernant les autocars ou certains transporteurs routiers (par la presse, la télévision ou la radio : "*je connais le principe dans les grosses entreprises de transport*"), 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* "). Cela indique que l'idée se diffuse réellement dans l'opinion (de manière disproportionnée par rapport au peu de véhicules équipés), comme pour mieux la préparer.

6.3.2. L'impression première.

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

"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... ca serait bien" ; "Ca éviterait beaucoup d'accidents; ça aurait dû être proposé depuis longtemps" ; "Ca c'est bien parce que tu démarres pas la voiture !" ; "C'est plus intéressant que de faire de la peine..." ; etc.

Cette première impression largement favorable au dispositif est toutefois à modérer, nous le verrons plus loin, lorsque la question de son coût est abordée : "*...mais il faut pas que ça coûte trop cher*".

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...*"

⁶ Nous envisageons une dernière série de ces entretiens au début du mois de février. L'ensemble de ces témoignages sera mobilisé dans le cadre de l'analyse globale dont le rapport définitif est l'objet, et réintroduit dans le dit document sous une forme qui reste à définir.

6.3.3. L'intérêt dans son propre cas.

Les justiciables rencontrés associent rapidement l'idée du dispositif avec 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. Ça a été un week-end où j'avais pas le moral, mais 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 éthylo tests, mais c'est pas fiable ! " ; " Ca m'aurait évité des soucis " ; etc.

6.3.4. Les effets du retrait de permis sur l'insertion professionnelle et la socialisation.

Une partie des interviewés met rapidement en balance l'intérêt du dispositif avec les conséquences dommageables de la perte de l'usage de la voiture ; effet des plus modestes aux plus graves, lorsque, notamment l'emploi est en jeu : *" Je me débrouille, mais je ne pensais pas qu'ils allaient m'en rajouter quand même..." ; " Pour l'instant, moi ça va parce que je travaille pas. Bon, je ne peux plus promener les enfants le dimanche " ; " C'est lourd - c'est pourtant la première fois - et j'ai soixante kilomètres à faire pour aller travailler (six mois de retrait) " ; " J'ai perdu mon boulot car je faisais des chantiers " ; " Le dispositif est très bien, plutôt que de perdre son boulot, comme moi, car j'étais livreur..." ; " Ce qui est dommage, c'est qu'il n'y a pas moyen de discuter et 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".*

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. On notera toutefois que certaines pratiques professionnelles engendrent elles aussi leur lot de comportements à risque : *" Je suis vraiment heureux qu'il me soit arrivé ça. Dans le milieu des commerciaux, je gagnais 4 000 euros net par mois, avec la voiture de fonction, ce qui nous rend encore plus forts que les autres, on se prend vraiment pour le roi et on se rend pas compte que pour gérer la pression on va avoir tendance à s'arrêter boire un verre ici ou là... et le corps s'habitue ; et moi, si ça ne s'était pas arrêté, je serais devenu encore meilleur d'un point de vue commercial, mais en trois ans, je serais devenu alcoolique chronique. Et puis, on s'emporte sur la route, la vitesse..."*.

Notons également les contraintes liées à la géographie régionale et le fort taux de condamnés vivants en milieu rural, là où les dessertes de transports collectifs sont peu nombreuses et souvent onéreuses : *" 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, jusqu'en avril".*

6.3.5. L'intérêt des dispositifs EAD pour la collectivité.

Par delà les avantages que procurerait le programme à titre individuel, les interviewés sont nombreux à proposer l'installation d'anti-démarrateurs sur tous les véhicules, dès leur construction. Ils y voient un bénéfice certain pour la collectivité ; mais c'est aussi pour plusieurs une manière de ne pas se sentir stigmatisés en tant que participants à un programme spécifique :

"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'État qui devrait imposer aux constructeurs de mettre ce système" ; "Ca serait bien 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, je serais rassuré d'avoir ça et l'autorité publique devrait mettre ça dans tous les véhicules" ; ces points de vue abondent dans le sens d'une volonté affichée du gouvernement, en 2008, et qui avait pour cela invité au dialogue les principaux acteurs sur cette question ; question qui reste pour l'heure ouverte.

Une réserve toutefois, en forme d'inquiétude : *"Mais si c'est cher, ils vont mettre ça sur les voitures haut de gamme"*. Avant de concerner les constructeurs, cette question du coût est au centre des principales réserves soulevées par les candidats potentiels à un programme EAD.

6.3.6. Le coût.

On peut estimer qu'environ deux tiers des personnes rencontrées ne disposent que de faibles ressources ; le coût d'un programme constitue donc pour elles le principal facteur limitant : *"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..." ; "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" ; " 1200 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 !".

Certains suggèrent déjà 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".*

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 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".*

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 : *" 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 ! ".*

Les sommes à engager pour bénéficier d'un EAD semblent constituer un obstacle important pour plus de la moitié du public rencontré. Outre de viser une diminution substantielle du coût du programme (par l'action de la concurrence entre les fabricants et l'élargissement de l'usage), cela engage également à réfléchir sur les modalités possibles d'un soutien financier émanant d'organismes publics ou associatifs (ce qui revient à peu près au même). Nous échafauderons nous même quelques hypothèses sur ce point.

6.3.7. Les doutes sur les fraudes possibles.

Si nous n'avons pas affaire à de férus d'informatique, nos interviewés sont pour beaucoup formés à des métiers manuels et les mécaniques automobiles ne leur sont souvent pas totalement étrangères ; c'est ce qui les inclinent à imaginer rapidement des interventions frauduleuses sur l'appareil (dont il ne seraient évidemment pas à l'origine...)⁷ : "*Il y aura peut être toujours un petit moyen de magouiller....; mais vaut sans doute mieux pas jouer à ça, vu les peines après* " ; "*Faut déjà que ça soit fiable et rien ne prouve que c'est le conducteur qui va souffler dedans* " ; "*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* " ; "*Le problème c'est que les gens arrivent toujours à passer par dessus ça, à faire souffler un copain...*" ; "*On va peut être pouvoir souffler à la place du gars... ? Ils devraient faire comme les passeports, le truc digital...*".

Si le dispositif d'Annecy prévoyait un contrôle aléatoire après le démarrage afin d'éviter certaines fraudes, nous devons encore nous faire préciser différents éléments techniques par les fabricants et qui permettraient d'exclure vraiment toutes formes de manipulations douteuses.

D'autres questions techniques sont également posées fort à propos par plusieurs personnes : "*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 ?*" ; "*Comment ça se passe si ma femme et mon fils conduisent ?*".

6.3.8. Une autre approche : le 'taux zéro'.

Des conducteurs ayant de réels problèmes avec l'alcool évoquent 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 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 conducteurs enfin, la majorité de ceux rencontrés ici, 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).

A. "*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*

⁷ Plusieurs, anciens routiers ou proches, font clairement entendre qu'ils ont connu les grandes heures du traficotage des tachygraphes sur les poids-lourds.

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 alcoolo-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".

B. *" 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 crûs et nous avons le droit de vivre la France. Je suis pour la culture française, pas 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 4,5 bières ou 3,4 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)".

C. "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... ".

Un point de vue singulier enfin, qui pose une question toute aussi redoutable qu'intéressante : doit-on (et peut-on) envisager un jour un "taux variable" selon les antécédents routiers ? : "Taux zéro ? Non, on a quand même des libertés : 0,5 convient très bien. Mais une plus grande sévérité envers les gens comme moi ou les récidivistes ! Il faut pas oublier que j'aurais pu tuer quelqu'un. Je ne supporte plus de voir quelqu'un partir bourré d'un bar ".

6.3.9. La question de l'alcool au volant et des moyens pour y remédier.

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 (autant de thèmes que nous développerons plus amplement ultérieurement) :

- La mise à disposition par les constructeurs d'un éthylomètre électronique ou un accès facilité à cet appareil qui viendrait résoudre l'imprécision et les difficultés d'usage des éthylotests ('ballons') est évoqué régulièrement : *"C'est bien ce dispositif ; mais déjà, le petit machin que j'ai (éthylomètre), même si ça empêche pas de démarrer la voiture..."* ; *"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 "*.

- Le thème du développement des transports sans risque revient également : *"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".*

- *"Je crois qu'il y a des établissements qui devraient dire : 'tu as bu deux bières, je t'en ressers pas d'autre !'" ; nous avons pour notre part étudié les relations complexes que des tenanciers de cafés entretiennent entre leurs motivations économiques légitimes et leurs obligations réglementaires (Morange, 2005).*

- Les expériences et politiques de sécurité routière menées à l'étranger, souvent observées sur le petit écran, interpellent aussi beaucoup de conducteurs, qu'il s'agisse des techniques de dépistage des produits psycho-actifs employées ou de diverses formes de "tolérance zéro".

- Enfin, les nombreux jeunes gens de notre échantillonnage (mais pas seulement eux) reviennent sur la possibilité étudiée pas les pouvoirs publics (en relation avec les assureurs) de réduire les primes d'assurance 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"* ; 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".*

6.4. Le point de vue des magistrats (première approche).

Dix entretiens ont été réalisés avec des gens de justice : Juges et Procureurs spécialisés dans les contentieux routiers, Délégués du Procureur⁸.

Si le dispositif est bien accueilli 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 font avancer la connaissance sur le sujet au niveau du Parquet mais l'on reste dans l'attente d'une réunion de présentation et d'une démonstration. Le dispositif - ce que l'on en connaît du moins - est perçu néanmoins comme l'un des leviers possibles, parmi d'autres, permettant potentiellement d'élargir l'assiette des moyens dont peut disposer la Justice pour, notamment, éviter la récidive. Par delà les aménagements organisationnels et techniques que supposeraient les propositions ou impositions d'EAD (thèmes qui seront abordés plus précisément durant la poursuite de l'étude), deux discussions principales – voire objections – sont régulièrement revenues dans nos conversations :

- La question se pose du moment opportun, dans le processus judiciaire, pour proposer ce dispositif d'alternative à la peine. Ce qui renvoie à la question des différents groupes de conducteurs pouvant être concernés. 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 souvent opté pour d'autres types de véhicules ne nécessitant pas le précieux sésame, notamment des petits deux-roues moteur. Ce qui, soit-dit en passant, pose aussi de vrais problèmes pour des conducteurs sous la dépendance de l'alcool (voir plus haut), tout comme la conduite sans permis dont les juges indiquent qu'elle tend à se développer dans le contexte économique actuel (concernant ici, le plus souvent, des infractionnistes travaillant dans les métiers du bâtiment, et/ou travaillant parfois 'au noir'). Ce qui, selon certains magistrats, invite à penser à la proposition d'installation de l'EAD bien en amont de ces situations ; par exemple dès la procédure de 'rappel à la loi', utilisée pour de premières infractions et/ou en direction des jeunes conducteurs. La réflexion va donc se poursuivre autour de ces questions lors de plusieurs entretiens de synthèse prévus avec les procureurs durant la période allant de février à avril.

La réflexion concernant le public prioritairement visé est centrale dans la mesure où elle interroge les vertus tout autant 'pédagogiques' du dispositif que ses qualités pratiques d'alternative à la peine (celles qui concerneraient plus des entrepreneurs ou salariés ayant un besoin impératif de conduire pour maintenir leur activité ou leur emploi, telle l'essentiel de la cohorte constituée de l'expérimentation de Haute-Savoie). Cela induit également des aménagements organisationnels et légaux différents selon le choix du public concerné ; aménagements qui, pour certains, restent peut être impossibles sans l'adoption de la loi LOPSI 2 (adoption qui reste par nature hypothétique). Nous serions donc plutôt dans une phase d'attente ; qui expliquerait le report du rendez-vous préfectoral du 25 septembre dernier.

⁸ La liste exhaustive en sera dressée dans le rapport final.

- La seconde série de réserves à propos de l'EAD, pour les magistrats, concerne son coût et les limites que celui-ci imposent à de nombreux conducteurs - et dont avons nous-mêmes constaté l'insolvabilité - et dont les juges s'accordent pour dire qu'ils ne sont majoritairement pas en mesure d'investir à hauteur du prix actuel du matériel. Il apparaît nettement que, dans l'hypothèse d'une obligation à se doter de l'appareil, nombre des intéressés se trouveraient dans une impasse supplémentaire s'ajoutant à leurs nombreux problèmes. En revanche, dans le cas d'une proposition faite par la Justice de se doter d'un EAD, des aides financières, selon des modalités qui restent à définir, devraient permettre de soutenir 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 doit 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, Pôle emploi...).

7. Résultats d'étape et perspectives.

Nos investigations menées au plus proche du public potentiellement concerné par un programme EAD soulèvent diverses questions et appellent des analyses que nous déploierons pleinement dans notre rapport final livrable au 31 mai 2010. Cependant, nous pouvons d'ores et déjà lister ici les grands axes de questionnements qui ressortent des entretiens réalisés, en relation avec notre connaissances des expériences menées à Annecy et à l'étranger :

- Quel public ?

- ° Doit-on, comme le suggère le Docteur Mercier-Guyon : "*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*" ?
- ° Comment introduire dans des programmes EAD d'autres populations et selon quelles modalités ?
- ° Quelle place accorder aux alcoolo-dépendants, si place il peut y avoir pour eux dans le cadre d'un programme ?
- ° Doit-on envisager un dispositif très élargi et spécifique pour les jeunes conducteurs, avant quelque infraction ?
- ° A-t-on, au contraire, intérêt à utiliser le dispositif EAD uniquement lors d'un premier rappel à la loi, et plus spécifiquement en direction des jeunes ?
- ° Faut-il poursuivre le dialogue avec les constructeurs et les assureurs en vue d'une intégration totale du système lors de la fabrication des véhicules ?

Chacune de ces hypothèses renvoie à des procédures, des organisations, des acteurs et des transformations ou ajustements de la loi différents. Il convient d'évaluer les tenants et aboutissants de chacune de ces voies possibles.

Mais ce questionnement postule l'intérêt certain du dispositif dans une relation coûts/avantages pour la collectivité et les pouvoirs publics. On peut également juger que d'autres voies ne sont pas totalement à écarter, surtout lorsqu'on observe les divers obstacles organisationnels d'un développement à grande échelle du dispositif EAD.

- Les obstacles techniques :

Des difficultés d'ordres techniques restent à évaluer. Si elles ont été majoritairement levées lors de l'expérience d'Annecy, que deviennent-elles dans un cadre très élargi du dispositif ?

- ° Elles concernent la technologie elle-même : fiabilité, fraudes possibles ; mais aussi : traitement des données et rendu des analyses (agrément des centres de montage ; lecture des résultats...).
- ° D'autres technologies - plus performantes - ne vont-elles pas émerger d'ici à la mise en place d'une politique EAD généralisée (des constructeurs asiatiques développent la recherche en ce sens) ?
- ° Le statut particulier des deux-roues (très accidentogènes et concernant un nombre important de conducteurs en alcoolémie) : quel type de matériel possiblement à installer et sur quels types de deux-roues ?
- ° Quid des vieux modèles de voitures pourtant toujours utilisés par les conducteurs les plus modestes ?

- ° Plus symboliquement : que deviennent socialement les membres de la famille amenés à conduire le véhicule équipé ? Ce qui renvoie également à la manière dont les participants à un programme EAD ressentent ou non de la honte à chaque usage, ou un sentiment de stigmatisation (on nous a relaté la pratique qui consiste à utiliser une moitié de canette de boisson - sans alcool... - pour recouvrir l'appareil dans la voiture).

- Complémentarité et alternatives au principe EAD.

D'autres voies qui viennent s'articuler à la problématique de l'EAD ne doivent-elle pas continuer d'être explorées ?

- ° L'obligation pour les constructeurs d'intégrer un éthylomètre simple dans tous les véhicules ? La mise à disposition pour le grand public d'éthylomètres de précision en remplacement des éthylotest actuels ('ballons') peu fiables ; et ce, à des conditions tarifaires acceptables ?
- ° Réflexion sur un "taux légal variable" d'alcoolémie, selon le 'passif' judiciaire des conducteurs ?
- ° Extension des possibilités de transport en sécurité (transports collectifs, taxis, etc.) ?

- Le coût :

Facteur limitant principal en l'état du programme existant en France, le coût renvoie à la question du public qui pourrait être concerné.

- ° Les corrélations mesurées entre alcool-dépendance et précarité invitent à envisager des alternatives financières (principe d'aides).
- ° Accentuation de clivages : salariés / sans-emplois ; classes dominantes / milieux modestes ?
- ° Quels intérêt en jeux, et pour qui ?

- Les limites éthiques et théoriques :

- ° Risque de confusion d'usage entre des questions de sécurité routière et des questions de santé individuelle (croisement de données médecine/force de police et justice) ?
- ° Place symbolique d'un 'gendarme dans l'habitacle' (problématique identique à celle concernant la 'boite noire' développée par Siemens) ; enjeux et limites résumés par ce jeune conducteur : "*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 !*".
- ° Place des outils techniques et technologues dans les politiques de sécurité routière et dans notre société en général.

8. Programme complémentaire (février-mai 2010).

Dans la perspective de la rédaction du rapport final, et pour répondre aux questionnements listés ci-dessus, le plan de travail recouvrant la période février-mai 2010 est prévu comme suit :

- Dernière série d'entretiens auprès de contrevenants au sein du TGI de Caen.
- Prolongement et synthèse d'entretiens avec la Préfecture du Calvados, les magistrats, des médecins alcoologues, le docteur Mercier-Guyon.
- Entretien avec le commandant d'Escadron Départemental de sécurité routière (Gendarmerie).
- Entretien avec le directeur départemental de la Prévention Routière.
- Recherches d'informations techniques auprès des fabricants d'EAD. Visite chez Renault Trucks/Volvo.
- Discussions avec des assureurs.
- Prise de contact à Montréal et entretiens (profitant de notre présence sur place du 8 au 15 mai 2010).

- Présentation d'une partie des résultats le 26 mars 2010.
- Rédaction du rapport final pour le 31 mai 2010.

BIBLIOGRAPHIE (indicative) :

- 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.
- Berneiss D. J., « *Challenges to Ignition interlock program Implementation* », *TRB Circular, E-CO72, Implementing Impaired Driving Countermeasures : putting action into research*, january 2005, pp ; 71-82.
- Berneiss D. J., Marques P., « *Alcohol ignition interlock programs* », *Traffic Injury prevention*, n°5, 2004, pp : 299-308.
- 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, pp : 1145-1152
- Bourdieu P., *Le sens pratique*, Minuit, 1980.
- CERMT, *Programme d'éthylotests anti-démarrage en alternative aux poursuites pénales chez les conducteurs après CEA*, Parquet du Procureur de la République, Comité Départemental 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.
- *Circuler autrement*, n° 131, janvier-février 2006
- *Circuler autrement*, n° 134, juillet-août 2006
- Drevet M., Alvarez J., Assum T., Evers C., Mathijssen R., Silverans P., Vanlar W., « *Alcolocck implementation in the European Union : Anin-depth qualitative field trial* », *Proceedings of the 17th international conference on alcohol, drugs and traffic safety*, Glasgow, 2004.
- Got C., J. Weill, *L'alcool à chiffres ouverts*, Seli Arslan, 1997.
- Ehrenberg A. (dir.), *Individus sous influence*, Ed. Esprit/Le Seuil, 1991.
- Hillemand B., *L'alcoolisme*, P.U.F., 1999.
- Guilbot M., « *Politique criminelle et sécurité routière : l'exemple de la lutte contre l'alcool au volant* », *Recherche transports sécurité*, n°33, 1992.
- Jayet M-C., « *Risque alcool au volant, action législative et théorie de la dissuasion* », *Recherche transports sécurité*, n° 23, 1989.
- 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.
- Liu M., *Fondements et pratiques de la recherche-action*, L'Harmattan, 1997.
- 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, pp : 43-66.

- Morange A., *L'article R.6 de la Licence IV du code des débits de boissons et la sécurité routière*, Rapport d'étude remis à l'Institut de Recherche Scientifique sur les Boissons (IREB), 84 pages, 2005.
- Morange A., « Entre respect et dépassement des limites ; du bon et du mauvais usage du Code de la route », *MANA*, n° 14-15, L'Harmattan, 2007, pp : 61-83.
- Robert M., « La justice pénale et les contentieux de masse », *Les cahiers de la sécurité intérieure*, n° 23, 1996.
- 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, délivrable D3, Executive summary of the alcolock field trial, september 2006.
- Vanlaar W., Mathijssen R., « *Alcolock developments in European Union* », *ICADTS, Alcohol ignition interlock devices, volume II : research, Policy, and program status 2005*, 2005.
- Weber M., *Essais sur la théorie de la science*, 1913, Plon, 1965.
- Wesemann P., « Risque pénal et sécurité routière ; la liberté d'aller et de mourir », *Déviance et Société*, VIII-1, 1984.
- Wrigh Mills C., *L'imagination sociologique*, (1967), La Découverte/Syros, 1997.