



COMMUNIQUÉ de l'agence sur les drogues de l'UE à Lisbonne

POUR PUBLICATION 26 JUIN: JOURNÉE INTERNATIONALE CONTRE L'ABUS ET LE TRAFIC ILLICITE DES DROGUES

PUBLIÉE AUJOURD'HUI: L'ETUDE DE L'OEDT SUR LES DROGUES ET LA SECURITE ROUTIERE

Un consensus au sein de l'UE sur la criminalité liée à la conduite sous influence de drogues, mais de grandes différences nationales sur les réponses à apporter

(26.6.2003) Une étude publiée aujourd'hui révèle un fort consensus européen pour considérer la conduite automobile sous effet de drogues comme un crime. Cette étude indique cependant que les critères nationaux qui permettent d'arriver à cette conclusion et les sanctions prévues par la loi sont nettement différents.

L'étude «Drogues et conduite automobile» (*Drugs and driving*) de l'agence européenne des drogues, l'OEDT, basé à Lisbonne, répond aux préoccupations croissantes du public sur cette question. Elle donne une vue d'ensemble sur les mesures légales pour traiter du problème au sein des États membres de l'UE et en Norvège.

Cette étude aborde le thème spécifique de la conduite automobile sous influence de substances psychoactives. L'OEDT révèle que, «si la conduite en état d'ivresse est une infraction à la loi dans tous les pays de l'UE, ce n'est pas le cas de la conduite sous l'influence de drogues». Au cours des années 1990, des organismes nationaux et internationaux ont poursuivi de nombreuses recherches à ce sujet afin «d'évaluer la prévalence, les effets et les différentes méthodes légales de contrôle».

L'étude précise que: «Le grand public se sent également concerné – et fait référence à l'enquête Eurobaromètre menée auprès de jeunes européens dans tous les États membres au printemps 2002. Celle-ci a révélé que 79,4% des personnes interrogées approuvent l'idée que la police ait le droit d'effectuer des dépistages de drogues en même temps que des tests d'alcoolémie»

Au titre du plan d'action de l'UE contre la drogue (2000–2004), la Commission européenne et les États membres analysent les effets de différentes substances psychotropiques et/ou de narcotiques sur les performances du conducteur au volant. Cette recherche s'appuie sur une directive du Conseil de 1991 ⁽¹⁾ traitant de l'impact des substances psychotropiques sur l'aptitude à la conduite. Cette directive prévoit que «des permis de conduire ne seront pas délivrés ni renouvelés pour des demandeurs qui sont dépendants de substances psychotropiques ou qui, sans en être dépendants, en font un usage fréquent».

La question de la conduite automobile sous l'emprise de drogue est complexe, du fait de la vaste diversité des substances psychoactives qui peuvent altérer les performances des conducteurs, allant des drogues illégales aux médicaments. Il n'y a pas de consensus sur les produits qui devraient être inclus dans le cadre législatif.

Réponses des États membres de l'UE

La législation relative aux drogues et à la sécurité routière doit être à la fois applicable et crédible. Les facteurs à considérer à ce propos sont: la disponibilité de méthodes de test pratiques et fiables; l'impact de l'usage de drogues au volant sur la sécurité publique et les attitudes des différents pays envers la consommation illégale de drogues. Les lois à ce sujet varient sensiblement selon les États membres.

Certains pays ont élaboré des méthodes pour déterminer si une personne est «sous influence de drogues» lorsqu'elle conduit un véhicule. Mais l'étude souligne la difficulté d'en faire la preuve scientifique. Dans d'autres pays on utilise une approche qui pénalise *toute* quantité de drogue décelée (tolérance zéro). Il faut savoir que, même si une drogue peut avoir été décelée chez un conducteur, celui-ci peut être, ou non, «sous influence» au moment où il conduit; et sa manière de conduire peut en être affectée, ou non. Ceci est dû au fait que la présence de certains métabolites peut persister durant plusieurs jours, voire des semaines, après leur prise.

Certaines législations spécifient que l'état d'un automobiliste doit être «altéré négativement» (c'est-à-dire mal conduire) pour être considéré comme coupable d'une infraction, alors que d'autres ne mentionnent que le fait d'être affecté par une drogue. Dans ce dernier cas, une personne pourrait bien être punie pour avoir pris une substance autorisée (par exemple un analgésique) dans le but d'être en état de bien conduire son véhicule.

Pays par pays

Treize pays (B, DK, D, E, EL, F, IRL, L, NL, FIN, S, UK et Norvège) qualifient d'infraction l'usage de drogues associé à la conduite automobile. Cinq pays (B, F, L, FIN, S) pratiquent la tolérance zéro, et huit pays (DK, IRL, I, NL, A, P, UK et Norvège) considèrent que le facteur déterminant pour qualifier l'infraction est la réduction de la capacité de conduire.

L'**Allemagne** et l'**Espagne** semblent lier l'infraction à la présence d'une drogue dans l'organisme de l'individu et aux effets qu'elle a sur lui. Dans ces deux pays, la détection de *toute* trace de drogue (tolérance zéro) aboutit à une amende administrative, mais seule la réduction des facultés de conduite peut donner suite à des poursuites pénales. En d'autres termes, ils conjuguent les deux systèmes de tolérance.

Dix pays (DK, D, E, EL, IRL, I, L, NL, UK et Norvège) ne spécifient pas les substances incriminées. L'étude cependant révèle que dans les pays qui ont choisi de les spécifier, la manière de procéder face à une personne qui conduit sous l'influence d'une *nouvelle drogue synthétique* n'est pas toujours très claire.

Huit pays (B, DK, D, ES, L, P, FIN et Norvège) permettent d'arrêter les véhicules pour soumettre les conducteurs à des tests à n'importe quel moment, même au hasard dans la circulation normale, alors que six autres pays (F, IRL, NL, A, S, UK) exigent une suspicion légitime pour autoriser un contrôle. Les peines privatives de libertés dont disposent les autorités s'échelonnent d'aucune en **Autriche** à 5 ans en **Allemagne**. En **Espagne** les automobilistes peuvent être astreints à des peines de retrait de permis de conduire le week-end pendant plusieurs mois.

Les permis de conduire peuvent être suspendus pendant des semaines ou des mois – comme en **Autriche** et en **Allemagne** – et pour cinq ans au maximum – comme aux **Pays-Bas** et en **Finlande** – ou pour un minimum de deux ans – comme en **Irlande**. Les amendes à ce sujet sont très variables, allant de quelques centaines d'euros et pouvant atteindre des maxima de 7 000 € au **Royaume-Uni** et de 10 000 € en **Belgique**.

Travailler ensemble: une nécessité

Cette analyse comparative en matière de drogue et de sécurité routière au sein de l'**UE** effectuée par l'**OEDT** révèle un fort consensus entre les Etats membres sur le fait que la conduite sous l'influence de drogues met en danger les autres usagers de la route et est assez grave pour être considérée comme un acte criminel.

Toutefois les critères par lesquels les pays sont arrivés à cette conclusion et le niveau des peines disponibles pour les autorités restent extrêmement divers à travers l'Union.

Commentant cette étude, le directeur exécutif de l'OEDT, **Georges Estievenart** a dit: «La conduite sous emprise de drogue est devenue un sujet brûlant au cours de ces dernières années et il y a de plus en plus d'information sur les Européens qui se mettent au volant sous l'influence de drogues, qu'elles soient licites - médicales- ou illicites. Les pays sont désormais d'accord pour dire que la combinaison drogue/conduite relève du crime. Ils doivent à présent travailler ensemble afin de définir les tests et les lois les plus efficaces pour maintenir la sécurité des routes européennes».

L'OEDT publie les résultats de la présente étude à l'occasion de la Journée internationale contre l'abus et le trafic illicite des drogues.

(¹) Directive 1991/439/CEE du Conseil du 29 juillet 1991, annexe 3.

Note aux éditeurs

La présente étude, *Drogues et conduite automobile*, est disponible via le site de la base de données juridiques européenne de l'OEDT:

<http://eldd.emcdda.eu.int>

Une précédente analyse documentaire commissionnée par l'OEDT sur les liens entre consommation de drogues, altération des capacités de conduite et accidents de la circulation figure sur:

http://www.emcdda.eu.int/situation/themes/problem_drug_use.shtml

L'UE collabore également avec le Groupe Pompidou du Conseil de l'Europe, dont le dernier rapport «Problèmes soulevés par l'usage/l'abus de substances psychoactives chez les conducteurs» («*Problems raised by the use/abuse of psychoactive substances by drivers*») est accessible à l'adresse suivante:

http://www.coe.int/T/E/Social_Cohesion/pompidou_group/5.Publications

D'autres projets et recherches financés par l'UE:

- Roadside Testing Assessments (<http://www.rosita.org>);
- Conception and Evaluation of Roadside Testing Instruments to Formalise Impairment Evidence in Drivers (CERTIFIED), un projet coordonné par l'Université de Leeds, UK;
- Impaired Motorists, Methods of Roadside Testing and Assessment for Licensing (IMMORTAL) (<http://www.immortal.or.at>).

Pour plus d'informations sur la Journée internationale des Nations unies contre l'abus et le trafic illicite des drogues, voir <http://www.unodc.org>

Ce communiqué est téléchargeable du site web de l'OEDT en anglais, français et portugais, voir: http://www.emcdda.eu.int/infopoint/news_media/newsrelease.cfm