

Document mis
en distribution
le 4 octobre 2002


N° 235

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 2 octobre 2002.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE SUR LA PROPOSITION DE LOI (N° 194) DE M. RICHARD DELL'AGNOLA ET PLUSIEURS DE SES COLLÈGUES, *relative à la conduite automobile sous l'influence de drogues illicites et psychotropes*,

PAR M. RICHARD DELL'AGNOLA,

Député.

Sécurité routière.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. — UNE PRISE DE CONSCIENCE PROGRESSIVE DES DANGERS DE LA CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE STUPÉFIANTS	6
1. Du livre blanc de 1995 à la loi du 15 novembre 2001	6
2. Les modèles européens	8
II. — L'INSUFFISANCE DU DISPOSITIF RÉPRESSIF ACTUEL	9
1. L'insuffisance des dispositions pénales	9
2. Les difficultés de l'enquête épidémiologique	10
3. Les effets de la consommation de stupéfiants sur la conduite automobile	11
III. — UNE PROPOSITION QUI S'INSPIRE DU DISPOSITIF RÉPRIMANT L'ALCOOL AU VOLANT	13
1. Les dispositions relatives à la conduite sous l'empire d'un état alcoolique	13
2. Le dispositif proposé : l'extension du dépistage et la création d'un délit de conduite sous l'influence de stupéfiants	15
DISCUSSION GÉNÉRALE	17
EXAMEN DES ARTICLES	21
<i>Article premier</i> (art. L. 235-2 à L. 235-4 du code de la route) : Sanctions encourues en cas de conduite sous l'influence de stupéfiants – organisation de dépistages aléatoires	21
art. L. 235-2 du code de la route : Institution d'un délit de conduite sous l'influence de stupéfiants	21
art. L. 235-3 du code de la route : Peines complémentaires encourues - sanctions en cas de récidive	24
art. L. 235-4 du code de la route : Dépistages aléatoires	25
<i>Article 2</i> (art. L. 235-1 du code de la route) : Dépistage systématique des stupéfiants chez tout conducteur impliqué dans un accident corporel	26
<i>Article 3</i> : Compensation financière	28
TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION	29

TABLEAU COMPARATIF	33
ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF	41
ANNEXE : Législations relatives à la conduite automobile sous l'empire de stupéfiants en Allemagne, en Belgique, en Espagne, en Italie et au Royaume-Uni	45
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR	52

MESDAMES, MESSIEURS,

Avec plus de 8 000 morts et 154 000 blessés sur les routes en 2001, la France figure parmi les pays les plus meurtriers d'Europe. Si le nombre d'accidents corporels et de blessés a légèrement diminué par rapport à l'année précédente, le nombre de personnes tuées reste stable. Cette situation est d'autant plus préoccupante que les jeunes sont souvent les principales victimes de ces accidents de la route, qui constituent désormais la première cause de mortalité chez la catégorie des 12-30 ans.

Lors de son allocution du 14 juillet dernier, le chef de l'Etat a fait de la lutte contre l'insécurité routière l'un des trois grands chantiers de son quinquennat. Concrétisant cet engagement, un comité interministériel de sécurité routière doit se réunir en novembre, afin de préparer un projet de loi qui pourrait être déposé au Parlement en janvier prochain. Détaillant, le 16 septembre dernier, le contenu de ce que devrait être la nouvelle politique de sécurité routière, le Président de la République a notamment demandé « *un durcissement des règles pour la conduite sous l'emprise de stupéfiants* ».

Il n'existe pas, en effet, actuellement, d'infraction spécifique de conduite sous l'influence de stupéfiants. Seul l'usage de ces substances constitue un délit, réprimé de manière très inégale selon les régions. Or la consommation de stupéfiants, en particulier celle de cannabis, est de plus en plus répandue, notamment chez les jeunes.

Les résultats de l'enquête réalisée par l'Observatoire français des drogues et des toxicomanies (OFDT) auprès des jeunes de dix-huit ans à l'occasion de la journée d'appel de préparation à la défense font apparaître que plus d'un jeune sur deux a déjà consommé du cannabis, la première expérimentation ayant lieu en moyenne au début de la seizième année. L'usage régulier, défini comme le fait de fumer plus de dix fois au cours du dernier mois, concerne près de 20 % des garçons et 7% des filles. Depuis le début des années 90, le nombre de jeunes ayant déjà fumé au moins une fois du cannabis au cours de leur vie a été multiplié par plus de deux. Les autres substances psychotropes sont, en revanche, beaucoup moins répandues : un peu moins de 5 % des jeunes ont déjà expérimenté les champignons hallucinogènes, les produits à inhaler, le poppers ou l'ecstasy, ; les amphétamines, le LSD, la cocaïne, l'héroïne ou le crack concernent moins de 2 % des jeunes interrogés.

Parmi la population générale adulte, on estime à plus de 6 % le nombre de personnes ayant déjà consommé une fois l'un de ces substances, l'expérimentation de l'ecstasy et des amphétamines ayant plus que doublé depuis 1999. Quant au cannabis, 20 % des Français en ont déjà consommé une fois dans leur vie, ce pourcentage s'élevant à 35 % pour la catégorie des 18-44 ans.

Les modalités de consommation de ces substances stupéfiantes ont également sensiblement évolué, passant d'un mode solitaire, pour l'héroïne, ou festif modéré, pour le cannabis, à un mode collectif, notamment lors des rave parties, associant la prise consécutive ou simultanée de plusieurs produits, ainsi qu'à un usage quotidien ou pluriquotidien chez des personnes ayant une activité professionnelle et conduisant des véhicules personnels ou professionnels. Alors que la consommation de stupéfiants dans les années soixante-dix était principalement « mono produit », près de la moitié des consommateurs actuels associent régulièrement plusieurs stupéfiants, comme la cocaïne et les amphétamines ou le cannabis et l'ecstasy, sans parler bien sûr de l'alcool.

La nature chimique du cannabis a elle-même évolué, la teneur en THC, qui constitue le principe actif, passant de 7 à 10 % il y a une vingtaine d'années à près de 15 à 20 % aujourd'hui.

Cette évolution de la consommation des drogues, notamment celles du cannabis, a incontestablement des conséquences sur la sécurité routière, même si celles-ci sont encore difficiles à mesurer. Or, si l'on peut éventuellement discuter du droit de chaque individu à mettre en danger sa propre vie par l'absorption de substances dangereuses pour sa santé, l'interdiction de tout ce qui est susceptible de mettre en danger la vie d'autrui apparaît comme une évidence.

C'est dans ce contexte que s'inscrit la proposition de loi de votre rapporteur et plusieurs de ses collègues généralisant le dépistage de stupéfiants en cas d'accidents corporels, autorisant les contrôles préventifs et créant un délit de conduite sous l'empire de stupéfiants.

I. — UNE PRISE DE CONSCIENCE PROGRESSIVE DES DANGERS DE LA CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE STUPÉFIANTS

Depuis 1995, date à laquelle a été publié le premier rapport consacré aux effets des stupéfiants sur la sécurité routière, le législateur a eu l'occasion de se pencher à de nombreuses reprises sur cette question, prenant peu à peu conscience de la nécessité de mieux réprimer l'usage de la drogue au volant. Les initiatives communautaires et les législations en vigueur dans les pays européens, qui ont pratiquement tous adopté des dispositions réprimant la conduite sous l'empire de stupéfiants, ont contribué à cette prise de conscience.

1. Du livre blanc de 1995 à la loi du 15 novembre 2001

En 1993, le comité interministériel de sécurité routière décidait de charger un groupe d'experts composé de médecins, de toxicologues, de magistrats et de policiers de rédiger un livre blanc sur les effets des médicaments et des drogues sur la sécurité routière. Ce livre blanc, publié en 1995, proposait notamment de distinguer le problème des médicaments, qui ont une influence positive sur l'état de santé du conducteur, de celui des stupéfiants. Soulignant l'insuffisance des données statistiques disponibles sur ce sujet, il suggérait d'instituer un dépistage des substances psychotropes en cas d'accidents corporels ou d'infractions mettant en jeu la sécurité, avec, dans un deuxième temps, des contrôles préventifs. S'agissant de la

répression, le livre blanc considérait que l'usage de stupéfiants au volant ne pouvait constituer qu'une circonstance aggravante de l'usage simple, par définition illégal.

Peu après la publication de ce rapport, la commission des Lois de l'Assemblée nationale, sur proposition de votre rapporteur, adoptait, à partir de quatre propositions de loi, un texte instituant un délit de conduite sous l'influence de stupéfiants, puni de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende, soit des peines identiques à celles prévues pour la conduite sous l'empire d'un état alcoolique, applicable aux conducteurs impliqués dans un accident ayant causé un dommage corporel, ces peines étant doublées en cas d'homicide ou de blessures involontaires. Afin d'établir la matérialité de l'infraction, le texte autorisait les forces de police à faire procéder sur la personne concernée à des analyses. Il prévoyait, par ailleurs, l'application des peines complémentaires de travail d'intérêt général, de jours-amende, de confiscation et d'immobilisation du véhicule et d'annulation du permis de conduire, les dispositions sur le retrait de points du permis de conduire étant *de facto* applicables. En raison de la dissolution intervenue en avril 1997, ce texte ne fut jamais examiné par l'Assemblée.

Malgré le dépôt, en septembre 1997, d'une proposition de loi de M. Pierre Mazeaud reprenant ce dispositif et celui, en octobre de la même année, d'une proposition de M. Jean-Pierre Foucher créant un délit de conduite sous l'influence de stupéfiants et de médicaments de nature à altérer gravement le comportement du conducteur, il a fallu attendre la loi n° 99-505 du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière pour voir cette question à nouveau examinée par le Parlement. Tout en ne prévoyant aucune sanction spécifique, malgré les propositions en ce sens de nombreux parlementaires, cette loi a imposé un dépistage systématique des stupéfiants sur tout conducteur impliqué dans un accident mortel de la circulation, l'objectif de ce dépistage étant de mener une étude épidémiologique sur les effets de la drogue au volant.

Dans le cadre des séances réservées à l'ordre du jour fixé par l'Assemblée nationale, les députés ont examiné le 5 décembre 2000, à la demande du groupe RPR, une proposition de loi de MM. Bernard Accoyer, Jean-Louis Debré et Patrick Delnatte instituant un dépistage systématique des stupéfiants pour les conducteurs impliqués dans un accident corporel et créant un délit de conduite sous l'influence de stupéfiants, puni des mêmes peines que la conduite sous l'empire d'un état alcoolique. L'Assemblée ayant voté contre le passage à la discussion des articles, la proposition de loi n'a pas été adoptée.

Enfin, à la suite d'un amendement parlementaire, la loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne a étendu le dépistage des stupéfiants aux conducteurs de véhicules impliqués dans un accident corporel, en le rendant toutefois, dans ce cas, facultatif.

L'étape suivante, que les exemples européens nous invitent à franchir, consiste à faire de la conduite sous l'influence de stupéfiants un délit spécifique.

2. Les modèles européens

Les recommandations prises au niveau européen comme les législations en vigueur chez nos voisins plaident, en effet, en faveur d'une modification des dispositions relatives à la conduite sous l'influence de stupéfiants.

Au niveau communautaire, la directive européenne 91/439/CEE du 29 juillet 1991, applicable à compter du 1^{er} juillet 1996, définit les conditions de délivrance du permis de conduire. En plus du contrôle des aptitudes et des connaissances, le futur conducteur doit satisfaire à des normes médicales, dont certaines concernent la consommation des drogues et de médicament. Il est ainsi précisé que « *le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur en état de dépendance vis-à-vis de substances à action psychotrope ou qui, sans être dépendant, en abuse régulièrement* ». Par ailleurs, le plan d'action de l'Union européenne de lutte contre la drogue pour la période 2000-2004 prévoit d'analyser les effets de la conduite d'un véhicule automobile sous l'influence de drogues illicites ou de médicaments.

Mis en place dans le cadre du Conseil de l'Europe, le groupe de coopération en matière de lutte contre l'abus et le trafic illicite de stupéfiants (groupe Pompidou), dans ses recommandations formulées à l'issue d'un séminaire d'avril 1999 consacré à la circulation routière et aux drogues illicites, propose notamment de donner à la police des pouvoirs suffisants pour pouvoir procéder à des tests de dépistage sur les conducteurs. Il considère que « *la tolérance zéro vis-à-vis d'une substance psychoactive illicite quelconque devrait être une option possible pour le législateur de tout pays européen, quel qu'il soit* », l'autre option consistant à adapter l'approche de l'altération de l'aptitude à conduire au problème particulier de la conduite sous l'influence de drogues.

La plupart des pays européens ont adopté une législation donnant aux forces de police des pouvoirs de contrôle en matière de stupéfiants et fait de la conduite sous l'influence de stupéfiants une infraction spécifique.

Si ces contrôles peuvent être inopinés en Allemagne, en Belgique et en Espagne et en Suède, la police doit avoir des soupçons sur la possible consommation de stupéfiants au Danemark et aux Pays-Bas. Au Royaume-Uni, le dépistage n'est possible que si le conducteur a commis une infraction au code de la route ou s'il a été impliqué dans un accident. Quant à l'Italie, elle autorise le dépistage en cas d'accident ou lorsqu'il existe des raisons valables de penser que le conducteur est sous l'influence de stupéfiants. La quasi-totalité des pays prévoient une étude de comportement préalable au dépistage proprement dit.

La conduite sous l'influence de stupéfiants constitue dans ces pays une infraction spécifique, punie des mêmes peines que la conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

En Espagne, en Suède, en Italie, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, cette infraction n'est constituée que si la capacité à conduire un véhicule est amoindrie en raison de la consommation de stupéfiants. Le Royaume-Uni a même fait de

l'homicide par imprudence commis par un conducteur sous l'empire de stupéfiants une infraction spécifique punie d'une peine d'emprisonnement de dix ans.

Tout en incriminant la conduite sous l'influence de stupéfiants en dehors de tout comportement dangereux, la Belgique a fixé, pour chaque substance, un seuil technique en dessous duquel la présence de stupéfiants dans l'organisme n'est pas considérée comme significative. L'Allemagne a, elle aussi, choisi l'option de la tolérance zéro en prévoyant une sanction administrative (amende et retrait du permis de conduire) en cas d'usage de drogue au volant, la sanction pénale (cinq ans d'emprisonnement et une amende) ne s'appliquant toutefois que si le conducteur met en danger la sécurité des personnes et des biens. Ces deux pays ont précisé les substances visées par cette interdiction (cannabis, cocaïne, morphine, héroïne, amphétamines, ecstasy).

Outre une peine d'amende et de prison, la plupart des pays prévoient des peines complémentaires : interdiction de conduire en Allemagne, en Espagne et en Italie, retrait du permis de conduire en Belgique ou au Royaume-Uni.

Il existe donc deux catégories de législation, l'une sanctionnant la conduite sous l'influence de stupéfiants sans condition, l'autre uniquement lorsque la capacité à conduire se trouve amoindrie. Comme le souligne le rapport du groupe Pompidou évoqué ci-dessus, *« cette déficience étant difficile à prouver, l'application des lois pose des problèmes considérables et seuls sont déférés devant les tribunaux les cas, relativement peu nombreux, où des fautes de conduite patentes ou des accidents attestent d'une telle déficience »*. Il paraît dès lors préférable, dans un souci d'efficacité, que la France se range dans la première catégorie.

II. — L'INSUFFISANCE DU DISPOSITIF RÉPRESSIF ACTUEL

1. L'insuffisance des dispositions pénales

Les incriminations actuellement à la disposition de la justice ne permettent pas de sanctionner efficacement la conduite sous l'influence de stupéfiants.

Les dispositions sanctionnant l'usage des stupéfiants figurent dans le livre du nouveau code de la santé publique consacré à la lutte contre la toxicomanie, après le titre relatif à l'organisation de la prise en charge sanitaire des toxicomanes. L'article L. 3421-1 de ce code (ancien article L. 628) punit d'un an d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende l'usage illicite de substances ou de plantes classées comme stupéfiants. Ces substances ou ces plantes sont définies par voie réglementaire, ce qui permet de compléter la liste sans intervention du législateur. L'interdiction, de portée générale, ne fait aucune distinction selon le produit, la quantité absorbée ou le caractère occasionnel ou habituel de l'usage. L'incrimination concerne également l'acquisition, le transport et la détention de stupéfiants destinés à un usage personnel.

Deux circulaires de 1978 et 1984 ont recommandé de ne pas poursuivre les simples usagers. Après leur abrogation par la circulaire du 12 mai 1987, des instructions ont été données en vue d'harmoniser les pratiques en matière

d'injonction thérapeutique. En 1999, seules 23 415 condamnations pour usage illicite de stupéfiants ont été prononcées. Ce chiffre doit, en outre, être minoré par le fait que les condamnations pour infraction à la législation sur les stupéfiants sanctionnent presque toujours deux, voire trois infractions à la fois, la qualification retenue pour les statistiques ne correspondant pas toujours à l'infraction la plus grave. Parmi les 1,7 million de personnes concernées par un usage répété de drogues illicites, 5 % sont interpellés chaque année, moins de 1 % sont condamnées et seules quelques centaines sont incarcérées.

L'incrimination prévue par l'article 223-1 du code pénal, qui sanctionne la mise en danger de la vie d'autrui par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, pourrait être utilisée en cas de conduite sous l'influence de stupéfiants, mais il semble que les tribunaux montrent quelques réticences à l'appliquer à de tels comportements, sauf à Paris où elle est fréquemment utilisée. Dans un arrêt du 28 mai 1998, le tribunal de grande instance de Poitiers a ainsi relaxé du chef de mise en danger délibéré de la vie d'autrui un conducteur ayant pris le volant après avoir fumé un joint de résine de cannabis, au motif qu'en l'absence d'éléments nécessaires pour caractériser l'état physique du prévenu au moment des faits et de campagne d'information sur les dangers du cannabis, le prévenu était fondé à soutenir qu'il n'avait pas eu conscience de son inaptitude à conduire.

Il existe donc un vide juridique en matière de répression de la conduite sous l'influence de stupéfiants, que le législateur se doit de combler au plus vite.

2. Les difficultés de l'enquête épidémiologique

La loi du 18 juin 1999 évoquée ci-dessus a inséré dans le code de la route, après les dispositions relatives à la conduite sous l'empire d'un état alcoolique, un nouvel article L. 235-1 qui autorise les officiers ou les agents de police judiciaire à faire procéder sur tout conducteur d'un véhicule impliqué dans un accident mortel de la circulation à un dépistage de stupéfiants, le conducteur qui refuse ce dépistage étant passible de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende, ainsi que de la peine complémentaire de suspension du permis de conduire. L'objectif affiché du législateur était de permettre la réalisation d'une étude épidémiologique de grande envergure destinée à mesurer les effets des stupéfiants sur la conduite automobile.

Le décret n° 2001-751 du 27 août 2001 a mis en place un dispositif de dépistage et d'analyse, qui est entré en vigueur le 1^{er} octobre 2001.

Un premier test urinaire doit être effectué par un médecin, un biologiste ou un étudiant en médecine dans un délai « *aussi court que possible* » après l'accident, afin de rechercher la présence de stupéfiants appartenant à l'une des quatre familles suivantes : opiacés, cannabis, amphétamines, cocaïne. Si ce test se révèle positif, un prélèvement sanguin est effectué, afin de préciser le dosage exact et la date de consommation du produit. Le temps de présence d'une drogue dans le sang est en effet relativement bref, témoignant d'une prise récente, alors que les métabolites de drogues sont présents plus longtemps dans les urines, de deux à trois jours pour les opiacés, la cocaïne et les amphétamines et jusqu'à trois semaines pour le cannabis.

L'analyse de sang permet également de révéler la prise d'autres stupéfiants, que le test urinaire n'a pas détecté en raison d'un dosage trop faible. Des seuils de détection, variables selon le type de drogue recherché, ont été fixés, afin d'éliminer toute positivité due à une consommation passive. Il est également prévu de rechercher d'éventuelles prises de médicament pour éviter une interprétation erronée des résultats. D'après les informations fournies à votre rapporteur, le coût du test urinaire est inférieur à 10 €, celle de l'analyse variant entre 210 et 380 €. Ces dépenses sont financées sur les crédits consacrés aux frais de justice.

Un exemplaire des fiches d'examen ainsi qu'une copie certifiée conforme des documents de la procédure sont transmises par le procureur de la République du lieu de l'accident ou, sur instructions de ce dernier, par l'officier ou l'agent de police judiciaire à l'Observatoire français des drogues et des toxicomanies (OFDT), une fois l'enquête ou l'instruction close.

Le décret limite le dépistage aux accidents immédiatement mortels, excluant ceux ayant entraîné des morts dans les jours ou les semaines qui suivent, ce qui devrait permettre d'analyser environ 9 500 dossiers chaque année. L'étude épidémiologique, conduite sur deux ans, doit permettre de déterminer pour chaque substance les seuils à partir desquels une relation de causalité peut être établie entre la prise de stupéfiants et le comportement au volant.

Au 20 septembre 2002, l'OFDT ne disposait que de 1 700 dossiers, soit un tiers de ce qu'elle aurait dû recevoir. Plus de 30 % des dossiers correspondant aux accidents survenus aux mois d'octobre et novembre 2001 n'ont toujours pas été transmis par les autorités judiciaires. Une structure de relance a donc été mise en place, mais il semble malgré tout peu probable que l'OFDT dispose des dix mille dossiers dont elle a besoin pour l'exhaustivité de son étude d'ici la fin de l'année 2004, date fixée pour la publication des conclusions de l'enquête épidémiologique.

Il paraît dès lors justifié de légiférer sur cette question sans attendre les résultats d'une étude qui tardent à venir, quitte à adapter par la suite le nouveau délit de conduite sous l'influence de stupéfiants en fonction de ces résultats. La possibilité d'effectuer un dépistage en cas d'accident corporel, ouverte par la loi du 15 novembre 2001, sans que ce dépistage soit pris en compte dans l'enquête épidémiologique, plaide en ce sens.

3. Les effets de la consommation de stupéfiants sur la conduite automobile

Dès 1994, le professeur Mercier-Guyon déclarait au cours d'un colloque organisé par l'Académie nationale de médecine sur ce thème : « *Avec un taux d'alcoolémie légal de 0,7 g/l⁽¹⁾, les effets d'un tel taux sur le conducteur sont inférieurs à ceux observés avec de nombreuses drogues* ».

(1) Taux légal en vigueur en 1994.

Même s'il n'existe pas d'enquête exhaustive sur cette question, il est indéniable que la consommation de stupéfiants a un effet négatif sur la conduite automobile.

Toutes les études réalisées en laboratoire mettent en effet en évidence l'altération du comportement à la suite de l'absorption de substances psychoactives.

Les effets du cannabis durent en moyenne de deux à dix heures. Ils se caractérisent par un état de somnolence et une euphorie qui s'accompagne d'une détérioration de la perception temporelle et d'une incapacité à accomplir certaines tâches complexes. A un niveau de consommation plus élevée, des troubles du langage et de la coordination motrice peuvent apparaître et le temps de réaction est augmenté. Selon l'expertise collective réalisée en novembre 2001 par l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (INSERM) sur les effets du cannabis sur le comportement et la santé, « *certaines effets apparaissant dans les heures qui suivent la prise de cannabis sont incompatibles avec la conduite automobile : temps de réaction augmenté, capacité amoindrie de contrôle de trajectoire, mauvaise appréciation du temps et de l'espace et réponses perturbées en situation d'urgence* ». Si les effets peuvent varier selon la dose et les individus, la consommation reste dangereuse dans les situations d'urgence, en cas de conduite prolongée ou en cas de prise concomitante de cannabis et d'alcool.

L'ecstasy provoque des troubles de l'accommodation et une certaine rigidité musculaire. La consommation de cocaïne entraîne une surestimation des capacités du conducteur, conduisant à une prise de risque accrue. Elle provoque également une altération de la vision. Quant à l'héroïne, à faible dose, elle augmente les risques de somnolence et conduit à des malaises cardiaques et, à forte dose, elle entraîne des hallucinations.

Les quelques enquêtes réalisées en situation réelle de conduite confirment ces analyses. Ainsi, une étude menée à partir des résultats de 169 analyses sanguines réalisées en 1998 et 1999 sur des conducteurs impliqués dans des accidents corporels ou mortels a révélé la présence d'au moins une famille de stupéfiants chez 34,9 % des conducteurs. 26 % des personnes contrôlées avaient consommé du cannabis, ce pourcentage étant de plus de 35 % pour les moins de trente ans. Toutes les personnes ayant consommé du cannabis étaient considérées comme responsables de l'accident. Dans la moitié des cas, la présence du cannabis n'était pas associée à la consommation d'alcool. Des opiacés ont été retrouvés chez 8,5 % des conducteurs, parmi lesquels 3,9 % pouvaient correspondre à un traitement thérapeutique. Enfin, la cocaïne et les amphétamines ont été détectés dans près de 2 % des cas. Les auteurs de l'étude en ont tiré la conclusion que « *la consommation de psychotropes illicites est indéniablement devenue un facteur d'insécurité routière majeur* » et considèrent « *qu'il y aurait tout autant lieu de les rechercher chez les conducteurs impliqués dans un accident corporel que dans les seuls accidents mortels* ».

Une étude réalisée par Patrick Mura, dont les résultats partiels ont été publiés récemment, a analysé la prévalence d'une consommation récente de produits psychoactifs licites et illicites chez des conducteurs impliqués dans un accident de la route. Cette étude, menée parallèlement à Poitiers, Strasbourg, Grenoble, Le Havre,

Limoges et Lyon, a comparé les analyses sanguines de 800 conducteurs impliqués dans un accident corporel et hospitalisés et 800 sujets témoins admis aux urgences pour un motif autre qu'un accident sur la voie publique. Il en ressort que chez les conducteurs âgés de moins de 27 ans, la fréquence des accidents est multiplié par 1,8 avec les médicaments, par 2,5 avec le cannabis seul, par 3,8 avec l'alcool seul, par 4,8 avec l'association alcool-cannabis et par 9 avec la morphine. L'étude conclue en indiquant que *« ces résultats confirment qu'une consommation récente de substances psychoactives licites ou illicites est de nature à fortement altérer les capacités à conduire un véhicule en toute sécurité »*. Même si les résultats de cette étude peuvent être discutés, notamment en raison du choix, pas forcément très pertinent, du groupe témoin, il n'en demeure pas moins qu'ils confirment la dangerosité de la conduite sous l'influence de stupéfiants.

Cette analyse est renforcée par une enquête réalisée à la demande de la société de l'assurance automobile du Québec. Cette enquête, menée entre avril 1999 et novembre 2001 sur 354 conducteurs mortellement blessée et 5 931 conducteurs témoins contrôlés sur le bord de la route, montre que le risque d'accident mortel est multiplié par 3,7 avec l'alcool, par 2,2 avec le cannabis, par 4,9 avec la cocaïne et par 2,5 avec le benzodiazépine. Il convient, en outre, de souligner que, comme pour les autres études, le facteur risque pour l'alcool a été calculé uniquement lorsque le taux d'alcoolémie était supérieur à 0,5g/l, alors que celui du cannabis n'a intégré aucune notion de seuil, minorant par là même le résultat.

Face à un risque admis par tous, même s'il n'est pas encore précisément quantifié, le législateur se doit d'intervenir sans attendre, afin d'éviter la mort d'autres Marilou, petite fille de neuf ans tuée la nuit du réveillon par un jeune conducteur sous l'emprise du cannabis.

III. — UNE PROPOSITION QUI S'INSPIRE DU DISPOSITIF RÉPRIMANT L'ALCOOL AU VOLANT

1. Les dispositions relatives à la conduite sous l'empire d'un état alcoolique

La législation réprimant l'alcool au volant a constamment évolué depuis 1954, date à laquelle a été autorisée la recherche d'alcool dans le sang des conducteurs impliqués dans des accidents graves de la circulation.

Dans le cadre de l'ordonnance n° 58-1216 du 15 décembre 1958 relative à la police de la circulation routière, la conduite en état d'ivresse manifeste ou sous l'empire d'un état alcoolique est devenue une infraction, punie à l'époque d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 500 000 F ; en l'absence de moyens de dépistage, la constatation de l'infraction reposait sur l'appréciation par les forces de l'ordre d'un comportement assimilable à l'état d'ivresse.

La loi n° 65-373 du 18 mai 1965 a autorisé le dépistage de l'imprégnation alcoolique par air expiré en cas d'accident ou d'infraction grave au code de la route, entraînant du même coup la disparition de l'appréciation de l'état d'ivresse.

Ce n'est qu'en 1970 qu'ont été institués des taux légaux d'alcoolémie. La loi n° 70-597 du 9 juillet 1970 sanctionnait d'un mois d'emprisonnement et de 1 000 F d'amende un taux d'alcoolémie compris entre 0,8 g et 1,2 g par litre de sang et d'un an d'emprisonnement et de 5 000 F d'amende un taux d'alcoolémie supérieur à 1,2 g.

En 1978, le législateur a autorisé les forces de police et de gendarmerie à procéder, sous l'autorité du procureur de la République, à des contrôles d'alcoolémie aléatoires. Il a également aggravé les sanctions prévues, en mettant en place l'annulation systématique du permis de conduire en cas de récidive et en interdisant au conducteur sous l'empire d'un état alcoolique de reprendre son véhicule avant une diminution suffisante du taux d'imprégnation alcoolique. Ces modifications ont eu des effets immédiats sur les chiffres de la sécurité routière, le nombre de morts diminuant de 6 % dans les six mois qui ont suivi.

Au cours des années suivantes, le législateur a modifié les taux d'alcoolémie et renforcé les sanctions prévues. En 1983, le seuil du délit de conduite sous l'empire d'un état alcoolique a été fixé à 0,4 mg/l d'air expiré ou 0,8g/l dans le sang. La loi du 17 janvier 1986 a autorisé le retrait immédiat du permis de conduire à titre conservatoire pour une durée de soixante douze heures et la suspension par voie administrative en cas de confirmation du dépistage. Celle du 10 juillet 1989, qui a institué le permis à points, a renforcé les peines encourues, en prévoyant notamment en cas de récidive l'interdiction temporaire de solliciter un nouveau permis de conduire. En 1990, les officiers de police judiciaire (OPJ) et les agents de police judiciaire, sous la responsabilité des OPJ, ont été autorisés à soumettre, à leur initiative, tout conducteur à des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique par air expiré.

Le taux maximal d'alcoolémie autorisé a à nouveau été modifié en 1994, date à laquelle a été créée une contravention de la quatrième classe, entraînant un retrait de quatre points du permis de conduire, lorsque le taux d'alcool dans le sang est compris entre 0,7 g/l et 0,8 g/l. Le décret n° 95-962 du 29 août 1995 a abaissé le seuil maximum d'alcoolémie à 0,5 g/l, le dépassement de ce seuil constituant une contravention de la quatrième classe entraînant le retrait de trois points du permis de conduire. Au-delà de 0,8 g/l, l'état d'imprégnation alcoolique constitue un délit puni d'une peine de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 F (4 500 €) d'amende et du retrait de six points du permis de conduire.

Le législateur a donc commencé par créer une infraction de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, applicable quel que soit le taux d'alcoolémie du conducteur, avant d'avoir à sa disposition un moyen de dépistage fiable et simple d'utilisation. L'extension du précédent de l'alcool à la conduite sous l'influence de stupéfiants paraît d'autant moins contestable qu'il s'agit dans ce dernier cas de produits illicites, dont la consommation est pénalement réprimée.

2. Le dispositif proposé : l'extension du dépistage et la création d'un délit de conduite sous l'influence de stupéfiants

La proposition de loi étend le dépistage des produits stupéfiants. Elle instaure un contrôle systématique de la présence de stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans des accidents corporels (article 2), alors que celui-ci est actuellement une simple possibilité. Elle autorise également les officiers de police judiciaire et, sous le contrôle de ces derniers, les agents de police judiciaire, de leur propre initiative ou sur instruction du procureur de la République, à soumettre toute personne qui conduit un véhicule ou qui accompagne un élève conducteur à des épreuves de dépistage, sur le modèle de ce qui existe en matière alcoolémie (article 1^{er}). Ces contrôles aléatoires devraient avoir un effet pédagogique certain sur les jeunes et contrebalancer la banalisation actuelle de la consommation de cannabis.

La proposition de loi crée également un délit de conduite sous l'influence de plantes ou de substances classées comme stupéfiants, puni des mêmes peines que le délit de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, soit deux ans d'emprisonnement et 4 500 € d'amende ; en cas d'homicide ou de blessures involontaires, les peines seront portées au double. Il est également prévu la possibilité d'appliquer les peines complémentaires de suspension du permis de conduire, d'annulation de ce permis avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus, de travail d'intérêt général et de jours amende. Cette nouvelle infraction donnera également lieu, comme tout délit, à un retrait de points égal à la moitié du nombre de points initial.

Force est de reconnaître que le dispositif proposé soulève, en l'état actuel des techniques de dépistage, d'importantes difficultés pratiques.

Il semble, en effet, difficile d'envisager, comme le font pourtant certains pays étrangers, comme la Belgique, l'installation au bord des routes de véhicules à l'intérieur desquels se pratiqueraient les tests urinaires. Dès lors, la mise en oeuvre de ce dépistage, notamment en cas de contrôles aléatoires, risque de conduire à la mobilisation d'importantes forces de l'ordre, chargées d'accompagner les conducteurs vers l'unité médicale où seront pratiquées les analyses et les tests. Cette procédure peut s'avérer particulièrement contraignante pour les unités de gendarmerie qui travaillent souvent dans des lieux isolés et à petits effectifs, le dépistage les mobilisant alors pendant plusieurs heures, durant lesquelles aucune autre action ne peut être menée.

Une première réponse à ces difficultés réside dans la mise en place d'une formation adaptée des officiers et des agents de police judiciaire chargés de ces contrôles, leur permettant d'effectuer un premier tri entre les conducteurs contrôlés. Le recours aux tests de comportement, utilisés dans la plupart des pays européens, permettrait notamment de ne pratiquer des analyses urinaires que sur les conducteurs présentant des troubles du comportement (difficultés de coordination des mouvements par exemple) ne pouvant être imputés à la consommation d'alcool. Cet effort de formation, essentiel aux yeux de votre rapporteur, doit également porter sur les médecins urgentistes chargés de procéder aux tests et aux analyses.

Des études devront également être menées sur l'applicabilité dans notre pays des tests utilisés chez nos voisins européens, notamment en Allemagne. Plusieurs Länder ont en effet mis en service de petits appareils, mesurant 13 cm et pesant à peine plus de 10 grammes, capables de déceler la présence de cannabis, de cocaïne, d'opiacés ou d'amphétamines dans un échantillon de salive ou de sueur. Cet appareil, connu sous le nom de « Drugwipe II » est fabriqué par une société implantée en Allemagne et proposé au prix unitaire de 10 euros. La salive ou la sueur sont prélevées au moyen d'un petit tampon, introduit ensuite dans l'appareil. Trempé une quinzaine de secondes dans l'eau, le testeur réagit par une coloration qui indique la présence ou l'absence de substances recherchées. La fiabilité de l'appareil permettrait la constatation de traces infimes de stupéfiants jusqu'à douze heures après leur absorption. Cet appareil pourrait donc se substituer aux tests urinaires, mais ne dispenserait pas les forces de l'ordre, en cas de résultat positif, de soumettre le conducteur à une analyse de sang, seule à même d'établir la réalité de l'infraction.

Il est en tout état de cause très probable que, lorsqu'elle sera adoptée, l'extension du dépistage des substances stupéfiantes proposée par le texte entraînera une intensification des recherches aboutissant, dans un délai relativement bref, à la mise au point de tests fiables et pratiques d'utilisation.

L'application de ces nouvelles dispositions nécessite cependant, à l'évidence, la mobilisation de moyens financiers et humains importants. Il convient néanmoins de prendre acte de l'engagements très clair pris par les plus hautes autorités de l'Etat de faire de la lutte contre l'insécurité routière une priorité et donc de dégager les moyens nécessaires pour mettre en œuvre cette disposition dans des conditions satisfaisantes.

Après l'exposé du rapporteur, plusieurs commissaires sont intervenus.

Estimant que la proposition de loi présentée aujourd'hui constituait une nouvelle illustration d'un certain esprit de revanche de la majorité actuelle, le même texte ayant déjà été présentée juste avant la dissolution de 1997 dans une version toutefois moins répressive, **M. René Dosière** s'est étonné de la rapidité des conclusions du rapporteur, alors même que les résultats de l'étude épidémiologique lancée il y a un an sur le sujet ne sont pas encore connus. A cet égard, rappelant qu'il restait difficile de dépister la consommation de stupéfiants et d'en distinguer les effets de ceux induits par la consommation de médicaments, il a estimé qu'il serait préférable de faire preuve de réalisme et de ne légiférer qu'en ayant une connaissance précise du phénomène. Il a observé, en outre, que le texte présenté aujourd'hui était inapplicable en l'état, puisqu'il renvoyait à un décret en Conseil d'Etat pour les modalités pratiques de la détection de consommation de stupéfiants. Rappelant qu'il avait fallu plus de deux ans pour voir publier le décret d'application de la loi du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière, il a jugé peu probable une mise en œuvre rapide des dispositions de la présente proposition de loi alors même qu'elles ont un coût budgétaire certain. Il a estimé, en conséquence, que la proposition faite aujourd'hui relevait davantage de l'affichage politique que d'un réel souci de santé publique.

En écho aux propos de M. René Dosière, **M. Bernard Roman** a indiqué que le thème de la lutte pour la sécurité routière ne souffrait pas de polémique politicienne et devait rassembler les députés de gauche comme de droite. Soulignant néanmoins le paradoxe de la proposition de loi, qui tend à édicter l'interdiction de conduire sous l'emprise de stupéfiants sans évoquer à aucun moment la question de l'usage des drogues, et notamment du cannabis, il a rappelé que la consommation de stupéfiants était théoriquement passible d'un an d'emprisonnement et a estimé que le législateur et les services en charge d'appliquer la loi se décrédibilisaient en continuant à nier la réalité de la consommation de stupéfiants chez les jeunes. Rappelant que, dans de nombreux pays voisins, l'accent avait été mis sur la prévention et la responsabilisation des usagers en corollaire d'une législation plus tolérante à l'égard de la simple consommation de stupéfiants, il a considéré que l'absence d'une réflexion sur la consommation de stupéfiants et de toute politique de prévention et d'éducation révélait à quel point le monde politique était fermé à l'évolution de la société.

Rappelant que, si l'ivresse était en France juridiquement tolérée, elle était cependant condamnée au volant, **M. Xavier de Roux** a considéré que, de la même façon, la consommation de drogues, même dites douces, devait être sanctionnée lorsqu'elle entraînait des comportements dangereux dans la conduite automobile. Il s'est, en outre, prononcé en faveur d'un élargissement du champ de la proposition de loi à l'ensemble des substances qui, lorsqu'elles sont consommées par un conducteur, sont susceptibles de mettre en danger la vie d'autrui.

M. Guy Geoffroy a rendu hommage à la persévérance du rapporteur et à son sens de la responsabilité et s'est déclaré, à l'instar de M. Xavier de Roux, favorable à l'extension du champ de la proposition de loi à l'ensemble des substances toxiques qui altèrent la conduite des automobilistes. Il s'est, par ailleurs,

félicité du message véhiculé par cette initiative qui, à la différence de certains propos de l'ancien ministre de l'éducation nationale, ne fait pas de l'usage des drogues douces une occupation légitime.

M. Jean Leonetti a souhaité replacer le débat dans sa dimension scientifique, hors de toute préoccupation morale, en soulignant que l'objectif de cette proposition était bien d'interdire la conduite sous l'effet de substances qui ont pour conséquence avérée de créer des comportements dangereux ; à cet égard, il a jugé qu'entraient dans cette catégorie, non seulement les drogues, mais également certains tranquillisants, dont la prise devrait conduire à restreindre l'utilisation d'un véhicule par la personne concernée. Puis, il a fait observer que, parallèlement à ce que l'on pouvait constater dans le domaine du dopage, le retard permanent des techniques de dépistage sur l'apparition de nouvelles molécules ne devait pas interdire au législateur d'agir. Enfin, il a souligné l'intérêt qu'il y avait à établir, une fois pour toutes, les effets réels que la consommation de cannabis peut avoir sur le comportement.

M. Christian Decoq s'est réjoui que la proposition de loi, outre sa contribution à l'amélioration de la sécurité routière, constitue un signal politique fort à l'attention de tous ceux qui luttent contre la banalisation du cannabis et de ses effets. Il a d'ailleurs relevé le caractère contradictoire des politiques menées par l'ancienne majorité, évoquant à cet égard l'exemple de Lille, où la Maison de la nature et de l'environnement abrite une association, le collectif d'information et de recherche cannabique, qui fait la promotion du cannabis, alors même que la municipalité finance, dans le même temps, des opérations de prévention contre l'usage de drogues.

Faisant état de son expérience de magistrat, **M. Jean-Paul Garraud** a considéré qu'il existait un lien entre absorption de drogues et conduite automobile dangereuse. Il a rappelé que les engagements de l'ancien ministre des transports de baisser de moitié en cinq ans le nombre des accidents mortels n'avaient pas été tenus, et ce malgré les efforts menés en matière de lutte contre l'alcool au volant, en raison notamment de l'absence de sanction de la conduite sous l'emprise de drogue. A ce propos, il a considéré qu'il serait contradictoire d'encourager la dépénalisation du cannabis tout en sanctionnant son usage au volant. Puis, il a fait part de l'expérience menée dans le Land de Sarre en Allemagne, dans lequel les accidents mortels engageant des automobilistes de moins de vingt-cinq ans ont baissé de près de 68 % après la mise en place d'une politique de contrôles préventifs. Il s'est déclaré persuadé que le texte examiné serait applicable dès lors que les personnels de police et de gendarmerie seraient formés à la détection de comportements résultant de la prise de drogue et pourraient ainsi imposer, dans les cas où des doutes sérieux sont permis, des prises de sang, dont l'analyse révèle sans difficulté la présence de substances toxiques.

Considérant que la question de l'insécurité routière en France constituait un véritable problème de société, **M. Jérôme Lambert** a dénoncé le caractère partiel du dispositif de la proposition de loi, qui se cantonne à la répression de la personne ayant conduit un véhicule sous l'influence de drogues illicites, sans traiter des effets que sont susceptibles d'avoir en cette matière la consommation de produits licites comme le tabac ou l'alcool. Puis, évoquant la très grande fiabilité des tests de

dépistage de la consommation de drogues illicites actuellement employés aux États-Unis qui, dans l'état actuel de la technique, permettent de déceler chez la personne concernée un usage de produits stupéfiants datant de plusieurs semaines, il a dénoncé en conséquence la disposition de l'article 2 de la proposition de loi, qui rend passible d'une peine de deux ans d'emprisonnement toute personne dont les analyses médicales feront apparaître qu'elle a fait usage de produits stupéfiants, sans prendre en considération le temps écoulé entre la date de la consommation desdits produits et le moment du contrôle.

Intervenant en application des dispositions de l'article 38, alinéa premier, du Règlement, M. Lionnel Luca a tout d'abord tenu à féliciter le rapporteur pour sa ténacité et le caractère équilibré de sa proposition de loi. Puis, réagissant aux propos tenus par M. René Dosière, il a contesté le caractère « revanchard » de la proposition de loi et déploré que la volonté de lutter contre l'insécurité routière ne puisse faire l'objet d'un consensus politique transcendant les traditionnels clivages entre la droite et la gauche. Après avoir souligné le paradoxe du droit en vigueur, qui permet de réprimer la conduite sous l'emprise d'un produit licite, comme l'alcool, et non celle sous l'empire des produits stupéfiants, pourtant illicites, il a expliqué que cette proposition de loi poursuivait également un objectif pédagogique plus général en direction des jeunes, afin de leur faire prendre conscience des dangers et de la nocivité de la consommation de la drogue, y compris du cannabis. Dénonçant la banalisation de la consommation des drogues dites « douces » opérée par la précédente majorité, il a conclu son propos en estimant qu'il était du devoir des représentants de la nation de ne plus laisser la jeunesse française se mettre en danger, au point souvent d'en périr, comme c'est le cas aujourd'hui.

M. Sébastien Huyghe a regretté que, s'agissant d'une proposition de loi tendant à lutter contre l'insécurité routière, l'opposition ne soit pas capable de la soutenir et adopte des positions uniquement guidées par un esprit partisan. Puis, réagissant aux propos tenus par M. Bernard Roman, il a tenu à préciser qu'il était fallacieux et inexact de déduire du dispositif proposé, tendant à réprimer la conduite d'un véhicule sous l'emprise de drogues illicites, que leur consommation deviendrait licite dès lors que la personne ne conduirait pas.

M. Jacques-Alain Bénisti a estimé que l'apport majeur de la proposition de loi résidait, non dans l'interdiction en soi des substances psychotropes, qui existe déjà, mais dans la sanction dissuasive qui est proposée en cas de conduite sous l'emprise de telles substances. Il a expliqué qu'en effet, autant un piéton sous l'emprise de ce type de stupéfiants ne présentait pas un comportement anormal ni ne mettait en danger la vie d'autrui, autant un conducteur ayant absorbé de telles substances, d'une part, n'avait pas un comportement normal sur la route, d'autre part, présentait un réel danger pour autrui. A cet égard, il a rappelé le drame dont avaient été récemment victimes une jeune femme et ses deux enfants, à Vitry-sur-Seine, fauchés par une voiture conduite par un homme sous l'emprise de drogue. Il a, en conséquence, plaidé pour l'adoption rapide de mesures concrètes.

Mme Maryse Joissains-Masini s'est déclarée choquée de la teneur des arguments développés par l'opposition, suscitant un débat conflictuel sur un sujet qui imposerait au contraire que chacun s'efforce de faire œuvre constructive. Félicitant le rapporteur, notamment de l'éclairage international qu'il avait apporté,

elle a exprimé le souhait que soit mise à l'étude une extension de la présente proposition à d'autres substances, notamment médicales, prescrites par exemple aux personnes souffrant de dépression. Se référant en effet à son expérience professionnelle, elle a fait valoir que, bien souvent, les auteurs de ce type de délit étaient aussi choqués que les victimes, tant ils avaient peu conscience d'avoir perdu le contrôle d'eux-mêmes au point de provoquer un accident grave, voire mortel. Rappelant qu'un véhicule automobile pouvait être une arme par destination, elle a souligné qu'il était, par conséquent, impensable de conduire sans être pleinement conscient de ses actes, par esprit de responsabilité à l'égard de soi comme d'autrui.

Rappelant que la France avait à résoudre un problème considérable en matière de sécurité routière, avec 8 000 morts par an, soit le double par rapport au Royaume-Uni pour un nombre équivalent de véhicules, **M. Rudy Salles**, *intervenant en application de l'article 38, alinéa premier, du Règlement*, a jugé que tout ce qui pouvait contribuer à améliorer la sécurité routière devait être mise en œuvre. Mettant en exergue la vertu préventive de la loi, il a estimé que les peines prévues dans le dispositif de la proposition de loi étaient insuffisantes et jugé indispensable de les durcir, comme, d'ailleurs, devraient l'être également les peines pour conduite en état d'ivresse. Il a enfin vivement plaidé pour une application effective de la loi, soulignant que, si le gouvernement entendait faire une priorité de la lutte contre l'insécurité routière, il devait y consacrer tous les moyens requis.

M. André Thien Ah Koon a rappelé qu'existait, de longue date, à la Réunion, une tradition de culture et d'utilisation du cannabis, que ce soit pour exciter les chiens ou dans le cadre des combats de coqs. Il a expliqué que cette tradition de culture du cannabis avait des conséquences importantes sur le comportement des jeunes qui, non seulement perturbaient la tranquillité de leur voisinage en se réunissant pour consommer cette drogue, mais, en outre, adoptaient des comportements dangereux sur la route, par volonté de se surpasser.

En réponse aux différents intervenants, le rapporteur a apporté les précisions suivantes :

— On estime entre 15 et 20 % le nombre de conducteurs impliqués dans un accident mortel conduisant sous l'emprise de stupéfiants. L'usage de drogues au volant est avant tout un problème de sécurité routière, qui doit dépasser les clivages politiques, comme dans les pays étrangers où des dispositions répressives ont été adoptées quelle que soit la majorité en place.

— Il ne s'agit pas de dépénaliser l'usage des stupéfiants, mais au contraire de prévoir des sanctions aggravées en cas de mise en danger de la vie d'autrui.

— La création d'une infraction devrait avoir un effet pédagogique certain sur les jeunes, comme l'a souligné l'association Marilou, créée par les parents d'une petite fille victime d'un conducteur sous l'emprise de cannabis, qui fait de la prévention en milieu scolaire.

— Les médicaments, qui sont des substances licites, doivent être traités à part. Il est cependant indéniable qu'une réflexion approfondie doit être menée sur cette question.

EXAMEN DES ARTICLES

La proposition de loi soumise à l'examen de la Commission comporte trois articles : les deux premiers modifient le code de la route pour y préciser les conditions de répression de la conduite sous l'influence de stupéfiants, d'une part, et systématiser le dépistage de ces substances en cas d'accident corporel, d'autre part ; le troisième article prévoit une compensation des dépenses susceptibles d'être engendrées par la proposition de loi.

La Commission, sans remettre en cause l'économie de la proposition de loi, a adopté plusieurs modifications qui tendent à harmoniser les dispositions sanctionnant la conduite sous l'influence de la drogue sur celles applicables à l'alcool au volant.

Article premier

(art. L. 235-2 à L. 235-4 du code de la route)

Sanctions encourues en cas de conduite sous l'influence de stupéfiants – organisation de dépistages aléatoires

Placé après les dispositions relatives à la conduite sous l'influence de l'alcool, le chapitre V du titre III du livre II du code de la route est consacré à la conduite sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants. Il comporte actuellement un article unique, l'article L. 235-1, introduit par la loi du 18 juin 1999 ⁽¹⁾, puis complété par celle du 15 novembre 2001 ⁽²⁾, relatif au dépistage des stupéfiants pour les conducteurs impliqués dans des accidents mortels ou corporels.

Le présent article de la proposition de loi introduit dans ce chapitre du code de la route les articles L. 235-2 à L. 235-4 nouveaux.

Article L. 235-2 du code de la route

Institution d'un délit de conduite sous l'influence de stupéfiants

Le présent article crée une infraction de conduite sous l'influence de stupéfiants. La création de cette incrimination spécifique doit permettre de combler le vide juridique évoqué par votre rapporteur dans son exposé liminaire mais aussi de rappeler, grâce à l'édiction d'une interdiction claire, les dangers de la conduite sous l'influence de stupéfiants, notamment aux jeunes qui sont particulièrement concernés par ce problème.

Cette infraction est constituée lorsqu'une personne conduit un véhicule sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants.

Comme pour l'alcool (V de l'art. L. 234-1 du code de la route), le fait pour une personne d'accompagner un élève conducteur alors qu'elle se trouve sous

(1) Article 9 de la loi n° 99-505 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport public de voyageurs.

(2) Article 16 de la loi n° 2001-1062 relative à la sécurité quotidienne.

l'influence de stupéfiant est assimilable à la conduite et constitutif, au même titre que cette dernière, d'une infraction sanctionnée dans les mêmes conditions.

La définition de l'infraction reprend la même terminologie que celle employée dans le reste du chapitre du code de la route, dans lequel s'insère le dispositif de la présente proposition de loi. Contrairement aux dispositions sanctionnant la conduite sous l'influence de l'alcool, aucun taux en dessous duquel la consommation de stupéfiants serait considérée comme n'ayant pas d'incidence sur les facultés du conducteur n'est défini, ce qui est cohérent avec l'interdiction générale d'usage des stupéfiants posée dans le code de la santé publique.

En outre, est exclue du champ de l'infraction la conduite sous l'influence de substances telles que les médicaments, ce champ étant limité aux seules « *substances et plantes classées comme stupéfiants* ».

La Commission a été saisie d'un amendement présenté par M. Xavier de Roux, tendant à sanctionner également la conduite ou l'accompagnement d'un élève conducteur lorsqu'une personne se trouve sous l'influence de substances susceptibles d'affecter son comportement en mettant en danger la vie d'autrui. Défendant cet amendement, Mme Maryse Joissains-Masini a souligné les risques encourus par les personnes qui prennent le volant alors qu'elles prennent des médicaments susceptibles d'altérer leur vigilance, regrettant que les ordonnances prescrivant ces substances ne soient pas toujours suffisamment explicites à cet égard.

Convenant que la conduite sous l'empire de certains médicaments est un véritable problème de santé publique, certains médicaments ayant des effets nocifs avérés sur les réflexes ou faisant parfois l'objet d'un usage détourné, le rapporteur a souligné cependant toute la complexité de cette question et insisté sur la nécessité de poursuivre des études en la matière, notamment pour établir une classification pertinente des différents produits concernés. Rappelant que l'usage de médicaments est licite et qu'il est, dès lors, impossible de reprocher à une personne de se soigner, il a fait observer que les médicaments sont supposés avoir un effet bénéfique sur la personne et, par là même, minimiser peut-être les risques pris lors de la conduite d'un véhicule. Il a donc jugé que cette question ne pouvait faire l'objet d'une approche purement répressive et insisté sur le développement de mesures de prévention, telles que l'apposition de pictogrammes sur les boîtes de médicaments, l'institution de commissions médicales compétentes en la matière ou l'organisation de campagnes de prévention. Enfin, il a considéré que la rédaction proposée dans l'amendement impliquait la définition d'un seuil en dessous duquel le comportement ne serait pas altéré, ce qu'il a jugé contraire au principe général d'interdiction d'usage de stupéfiant, et a rappelé que soumettre la réalisation de l'infraction à la mise en danger de la vie d'autrui ne figurait pas dans le dispositif sanctionnant la conduite sous l'influence de l'alcool. M. Lionnel Luca ayant fait observer que cette question pourrait utilement être abordée lors de l'examen du projet de loi sur la sécurité routière que le Gouvernement devrait prochainement soumettre au Parlement et le président Pascal Clément ayant jugé préférable de s'en tenir à une définition stricte du champ du délit, Mme Maryse Joissains-Masini a *retiré* l'amendement.

Afin d'établir la matérialité de l'infraction, le nouvel article L. 235-2 du code de la route prévoit, dans ses deuxième et troisième alinéas, que les officiers ou agents de police judiciaire font procéder à des analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques, effectués dans des conditions qui seront précisées par décret en Conseil d'Etat. Cette vérification suppose aujourd'hui une prise de sang, seule à même de fournir des indications précises sur les circonstances de la consommation. Il est précisé que des échantillons des prélèvements effectués sont conservés et ce, dans l'hypothèse d'éventuelles contre-expertises. Comme dans le dispositif applicable à la conduite sous l'influence de l'alcool (I de l'article L. 234-8), le fait de refuser de se soumettre à ces analyses et vérifications est sanctionnée des mêmes peines que la conduite sous l'influence de stupéfiants.

Les articles L. 235-1 et L. 235-4 précisant déjà les conditions dans lesquelles l'infraction peut être constatée et les sanctions encourues en cas de refus de se soumettre aux vérifications nécessaires, la Commission a supprimé ces dispositions et fait figurer aux articles L. 235-1 et L. 235-4 les dispositions relatives à la conservation des échantillons.

Punie de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende, l'infraction de conduite sous l'influence de plantes ou substances classées comme stupéfiants revêt une qualification délictuelle. Ce choix est cohérent avec les dispositions de l'article L. 3421-1 du code de la santé publique, qui fait de l'usage illicite de substances ou plantes classées comme stupéfiants un délit, puni d'un an d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende. Le quantum des peines prévues dans le nouvel article L. 235-2 du code de la route est cependant plus élevé, ce qui est légitime dès lors que celui qui fait usage de stupéfiant et prend ensuite le volant représente non seulement un risque pour lui-même, mais également pour autrui. De fait, les peines prévues dans le nouvel article L. 235-2 sont identiques à celles prévues à l'article L. 234-1 du code de la route, qui sanctionne la conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou en état d'ivresse manifeste. Ce choix est conforme à la logique de la proposition de loi, qui tend à aligner la répression de la conduite sous l'influence de stupéfiants sur celle applicable en cas de consommation excessive d'alcool en incriminant dans les mêmes conditions des comportements proches, caractérisés, dans les deux cas, par la conduite sous l'empire de substances altérant les facultés du conducteur.

Comme pour l'abus d'alcool, le nouvel article L. 235-2 prévoit, dans son avant-dernier alinéa, que les peines sont plus importantes si la personne qui s'est rendue coupable du délit de conduite sous l'influence de stupéfiants a également commis un délit d'homicide ou de blessures involontaires, respectivement prévus aux articles 221-6 et 222-19 du code pénal. Dans cette hypothèse, les peines prévues par ces derniers articles sont portées au double : les sanctions encourues pour un conducteur ayant conduit sous l'influence de stupéfiants pourront alors atteindre six ans d'emprisonnement et 90 000 euros d'amende en cas d'homicide involontaire et même en cas de blessures involontaires, dès lors qu'il y aura eu manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements. En outre, les peines sont alignées sur celles prévues à l'article 222-19 du code pénal, lorsque le délit de conduite sous l'influence de stupéfiants est commis en même temps que des blessures involontaires ayant entraîné moins de trois mois

d'incapacité de travail. Dans un souci d'harmonisation avec les dispositions applicables à la répression de la conduite sous l'influence de l'alcool, la Commission a modifié la rédaction de ces dispositions : elle a ainsi prévu que ces majorations sont applicables non seulement si une personne se rend coupable du délit de conduite sous l'influence de stupéfiants – défini au premier alinéa de l'article L. 235-2 – mais également si elle a refusé de se soumettre aux analyses et examens destinés à établir la preuve de la conduite sous l'influence de stupéfiants en cas d'accident mortel ou corporel, ce délit étant prévu à l'article L. 235-1 du code de la route.

Dans la même logique, elle a complété cet article afin d'y inclure des dispositions relatives à l'immobilisation du véhicule et au retrait de plein droit de la moitié du nombre de points initial du permis de conduire.

Article L. 235-3 du code de la route

Peines complémentaires encourues – sanctions en cas de récidive

Cet article précise, tout d'abord, les peines complémentaires applicables à la personne qui soit a conduit ou accompagné un élève conducteur alors qu'elle se trouvait sous l'influence de stupéfiants, soit a refusé de se soumettre aux analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques destinés à établir la réalité de l'infraction.

Les peines complémentaires énumérées sont identiques à celles prévues aux articles L. 234-2 et L. 234-8 du code de la route, applicables lorsqu'une personne conduit en état d'ivresse manifeste ou sous l'empire d'un état alcoolique ou lorsqu'elle refuse de se soumettre aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique ; il s'agit de : la suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle mais ne pouvant être accordée avec un sursis, fût-il partiel ; l'annulation du permis de conduire avec interdiction d'en solliciter un nouveau pendant une durée maximale de trois ans ; la peine de jours-amende ; le travail d'intérêt général.

La Commission a été saisie d'un amendement de M. Jean-Paul Garraud, tendant à prévoir, en cas d'annulation du permis de conduire, dès la première infraction, que la délivrance d'un nouveau permis est subordonnée au fait que l'intéressé ait été reconnu apte à l'issue d'un examen médical, biologique et psychotechnique effectué à ses frais. Soulignant que les modalités de vérification aujourd'hui pratiquées ne prouvent pas nécessairement le caractère récent de la prise de stupéfiants, M. Bernard Roman s'est opposé à cet amendement. M. Jean-Paul Garraud ayant rappelé l'existence de commissions médicales du permis de conduire ayant pour mission d'évaluer l'aptitude à la conduite de certains professionnels de la route et de certaines personnes présentant des pathologies incompatibles avec la conduite, la Commission a *adopté* cet amendement avec l'avis favorable du rapporteur.

En outre, cet article prévoit que, en cas de récidive des délits donnant lieu à l'application simultanée de l'article L. 235-2 et de l'article 221-6 du code pénal, le conducteur dont le permis est annulé ne peut en solliciter un nouveau qu'à

l'expiration d'un délai de cinq ans et sous réserve que son aptitude à conduire ait été reconnu après un examen médical, biologique et psychotechnique effectué à ses frais. Inexistante dans le dispositif législatif relatif à la conduite sous l'influence de l'alcool, cette dernière condition semble indispensable pour des personnes ayant commis des infractions importantes et permet d'organiser un suivi de ces conducteurs qui fait encore trop souvent défaut dans le système français.

La Commission, sur proposition du rapporteur, a modifié la rédaction de cet article afin de préciser les peines complémentaires encourues, d'une part, les conditions d'annulation du permis, d'autre part, en cas de récidive ou lorsqu'une personne, coupable des délits de conduite sous l'influence de stupéfiants ou de refus de se soumettre aux vérifications entreprises en cas d'accident mortel ou corporel, a également commis un homicide ou des blessures involontaires. Conformément à l'esprit de la proposition de loi, ces nouvelles dispositions sont calquées sur celles applicables en matière d'abus d'alcool.

Article L. 235-4 du code de la route

Dépistages aléatoires

Prévue par l'article L. 234-9 du code de la route, l'organisation de contrôles aléatoires de l'alcoolémie au volant joue indéniablement un rôle préventif. Aussi la proposition de loi ouvre-t-elle cette même faculté en matière de dépistage de stupéfiants.

S'inspirant, là encore, directement des dispositions relatives à la conduite sous l'influence de l'alcool, le nouvel article L. 235-4 du code de la route précise les conditions dans lesquelles sont réalisés ces dépistages aléatoires de consommation de stupéfiants.

— Ils sont susceptibles d'être pratiqués « *même en l'absence d'infraction préalable ou d'accident* ». Cette disposition ouvre donc aux forces de l'ordre la possibilité de procéder à des opérations « coup de poing », qui jouent un rôle préventif évident, particulièrement à l'égard des jeunes, lorsqu'elles sont réalisées près des lieux de sorties, où ils peuvent être amenés à consommer des produits illicites. En outre, cette disposition permettra aux agents et officiers de police judiciaire de procéder à ces dépistages en cas d'accident de la circulation ou d'infraction à une disposition du code de la route.

— Conformément au dispositif applicable en matière de conduite sous l'influence de l'alcool, les autorités compétentes pour procéder à ces contrôles sont soit les officiers de police judiciaire, de leur propre initiative ou sur instruction du procureur de la République, soit les agents de la police judiciaire, sur l'ordre et sous la responsabilité des officiers de police. L'organisation de ces contrôles n'est pas une obligation mais une faculté et il est probable que les progrès techniques réalisés en matière de dépistage des stupéfiants permettront aux forces de l'ordre d'y recourir plus fréquemment.

— Les personnes concernées sont les conducteurs ou les accompagnateurs d'élèves conducteurs, les uns et les autres étant susceptibles d'être incriminés pour le délit de conduite sous l'influence de stupéfiants, institué par la présente proposition de loi.

— Une fois un premier dépistage effectué et s'il se révèle positif, les forces de l'ordre sont alors tenues de procéder aux vérifications destinées à établir que la personne soumise au contrôle se trouvait effectivement sous l'influence de stupéfiants, les conditions pratiques de ce contrôle devant être fixées par décret en Conseil d'Etat. D'après les informations fournies à votre rapporteur, ces vérifications prendront la forme d'une prise de sang.

Sur proposition du rapporteur, la Commission a complété ces dispositions afin de préciser les sanctions applicables lorsque le conducteur ou l'accompagnateur refuse de subir les vérifications entreprises à l'occasion d'un contrôle aléatoire. Elle a retenu des peines identiques à celles définies à l'article L. 234-10 du code de la route, encourues lorsqu'une personne refuse de se soumettre aux vérifications nécessaires en cas d'impossibilité de subir ce dépistage ou lorsque celui-ci se révèle positif. Elle a également précisé qu'un échantillon des prélèvements effectués est conservé, dans l'hypothèse d'éventuelles contre-expertises, et renvoyé à un décret en Conseil d'Etat le soin de préciser les conditions d'application de ces dispositions.

La Commission a *adopté* l'article premier dans le texte proposé par le rapporteur ainsi modifié.

Article 2

(art. L. 235-1 du code de la route)

Dépistage systématique des stupéfiants chez tout conducteur impliqué dans un accident corporel

L'article L. 235-1 du code de la route organise le dépistage de stupéfiants sur les conducteurs dont le véhicule est impliqué dans un accident de la circulation mortel ou corporel et fait du refus de se soumettre aux analyses et examens médicaux nécessaires pour établir si une personne conduit sous l'influence de stupéfiants un délit, puni de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende.

Si, comme le prévoit le premier alinéa de cet article, les officiers ou agents de police judiciaire sont tenus de procéder systématiquement à ces dépistages lorsque l'accident est mortel, tel n'est pas le cas dans l'hypothèse d'un accident corporel. En effet, le deuxième alinéa de l'article L. 235-1 du code de la route, introduit par la loi du 16 novembre 2001, laisse aujourd'hui à l'appréciation des officiers de police judiciaire l'opportunité de procéder à ce dépistage.

Lors de l'examen de cette disposition par le Parlement en 2001, le caractère facultatif de ce dépistage ainsi que son champ d'application avaient fait l'objet de débats. En effet, alors que l'amendement de M. Thierry Mariani – qui se trouve à

l'origine de cette disposition ⁽¹⁾ – tendait à imposer aux officiers ou agents de police judiciaire de procéder sur tout conducteur d'un véhicule impliqué dans un accident de la circulation à des épreuves de dépistage et, lorsqu'elles se révélaient positives ou que le conducteur refusait de les subir, à des analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques en vue d'établir s'il conduisait sous l'influence de substances psychotropes, le Sénat avait assoupli le dispositif en prévoyant, non plus une obligation de dépistage, mais une simple faculté laissée aux forces de l'ordre lorsque l'accident a causé des dommages corporels, M. Jean-Pierre Schosteck, rapporteur pour la commission des Lois, ayant alors stigmatisé la lourdeur du dispositif adopté par l'Assemblée nationale en première lecture ⁽²⁾. Examinant ce texte en nouvelle lecture, l'Assemblée nationale avait ensuite réservé à un officier de police judiciaire la capacité d'organiser un dépistage de stupéfiants en cas d'accident corporel.

Le présent article tend à modifier le deuxième alinéa de cet article, afin de rendre systématique le dépistage de stupéfiants chez les conducteurs dont le véhicule est impliqué dans un accident corporel.

Il ne s'agit pas ici d'étendre le champ de l'étude épidémiologique qui repose sur la collecte des données relatives aux accidents mortels : compte tenu du nombre d'accidents corporels – 116 745 en 2001 – cette perspective ne paraît pas réaliste, l'exhaustivité de la collecte des données, essentielle pour éviter de biaiser les résultats de l'étude, ne pouvant être garantie sur un tel nombre d'accidents.

En réalité, il s'agit ici de poursuivre le parallèle avec le dispositif applicable à l'alcool. En effet, on rappellera que l'article L. 234-3 du code de la route prévoit que les officiers ou agents de police judiciaire soumettent à des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré « *le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur impliqué dans un accident de la circulation ayant occasionné un dommage corporel* ».

Cette disposition permettra, le cas échéant, de constater l'infraction de conduite sous l'influence de stupéfiants à l'occasion d'accidents graves qui ne font aujourd'hui pas l'objet d'un dépistage systématique, mais qui entraînent parfois la mort de personnes dans les heures ou les jours qui suivent.

Sur proposition du rapporteur, la Commission a donné une nouvelle rédaction à cet article de la proposition de loi, afin de : donner compétence aux agents de police judiciaire pour procéder à ces dépistages, dès lors que ceux-ci ne sont plus une faculté mais une obligation en cas d'accident corporel ; de préciser qu'un échantillon des prélèvements effectués est conservé ; de supprimer les dispositions relatives à la peine complémentaire de suspension de permis encourue en cas de refus de se soumettre aux vérifications, le régime des peines complémentaires encourues dans cette hypothèse étant désormais aligné sur le dispositif applicable en matière d'abus d'alcool et figurant sous l'article L. 235-3.

La Commission a *adopté* l'article 2 dans le texte proposé par le rapporteur.

(1) *Débats de l'Assemblée nationale, deuxième séance du 26 avril 2001.*

(2) *Débats du Sénat, séance du 29 mai 2001.*

Article 3

Compensation financière

Cet article prévoit en termes traditionnels la compensation des dépenses susceptibles d'être occasionnées par l'application des dispositions de la présente proposition de loi.

La Commission a *adopté* l'article 3.

*

* *

La Commission a *adopté* l'ensemble de la proposition de loi dans le texte proposé par le rapporteur ainsi modifié.

*

* *

En conséquence, elle vous demande d'adopter la proposition de loi dans le texte ci-après.

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

**Proposition de loi relative à la conduite sous l'influence
de substances ou plantes classées comme stupéfiants**

Article 1^{er}

Après l'article L. 235-1 du code de la route, sont insérés trois articles L. 235-2, L. 235-3 et L. 235-4 ainsi rédigés :

« *Art. L. 235-2.* — Toute personne qui conduit un véhicule ou accompagne un élève conducteur dans les conditions prévues au présent code, alors qu'elle se trouve sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants est punie de deux ans d'emprisonnement et de 4500 € d'amende.

« L'immobilisation du véhicule peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

« Le délit prévu au présent article donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre de points initial du permis de conduire.

« Les peines prévues aux articles 221-6 et 222-19 du code pénal sont portées au double en cas de commission simultanée d'une des infractions prévues au présent article et à l'article L. 235-1. Les peines prévues à l'article 222-19 du code pénal sont applicables si l'atteinte à l'intégrité physique ou psychique de la personne n'a pas entraîné une incapacité totale de travail pendant plus de trois mois en cas de commission simultanée d'une des infractions prévues au présent article et à l'article L. 235-1.

« *Art. L. 235-3.* — I. — Toute personne coupable de l'une des infractions prévues aux articles L. 235-1 et L. 235-2 encourt également les peines complémentaires suivantes :

« 1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;

« 2° L'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus. A l'expiration de ce délai, la demande de délivrance d'un nouveau permis de conduire est subordonnée à un examen médical, biologique et psychotechnique reconnaissant l'intéressé apte et effectué à ses frais ;

« 3° La peine de travail d'intérêt général selon des modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;

« 4° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal.

« La suspension du permis de conduire prévue au 1° ne peut être assortie du sursis, même partiellement.

« II. — Toute personne coupable, en état de récidive au sens de l'article 132-10 du code pénal, de l'une des infractions prévues aux articles L. 235-1 et L. 235-2 encourt également les peines complémentaires suivantes :

« 1° La confiscation du véhicule dont le prévenu s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est propriétaire, les dispositions de l'article L. 325-9 étant alors applicables, le cas échéant, au créancier gagiste ;

« 2° L'immobilisation, pendant une durée d'un an au plus, du véhicule dont le prévenu s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est propriétaire.

« Le fait de détruire, détourner ou tenter de détruire ou de détourner un véhicule confisqué ou immobilisé en application des 1° et 2° est puni des peines prévues à l'article 434-41 du code pénal.

« III. — Toute personne coupable de l'une des infractions prévues aux articles L. 235-1 et L. 235-2 et commise simultanément avec l'une des infractions prévues aux articles 221-6 et 222-19 du code pénal encourt les peines complémentaires prévues au II du présent article.

« IV. — Toute condamnation pour l'une des infractions prévues aux articles L. 235-1 et L. 235-2, commise en état de récidive au sens de l'article 132-10 du code pénal, donne lieu de plein droit à l'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus.

« Toute condamnation pour l'une des infractions prévues aux articles 221-6 et 222-19 du code pénal commise simultanément avec l'une des infractions prévues aux articles L. 235-1 et L. 235-2 donne lieu de plein droit à l'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter un nouveau permis pendant cinq ans au plus.

« L'intéressé doit effectuer à ses frais un examen médical, biologique et psychotechnique le déclarant apte à la conduite avant la délivrance d'un nouveau permis.

« *Art. L. 235-4.* — I. — Les officiers de police judiciaire, soit sur instruction du procureur de la République, soit à leur initiative, et, sur l'ordre et sous la responsabilité des officiers de police judiciaire, les agents de police judiciaire peuvent, même en l'absence d'infraction préalable ou d'accident, soumettre toute personne qui conduit un véhicule ou qui accompagne un élève conducteur à des épreuves de dépistage et, lorsqu'elles se révèlent positives, à des vérifications destinées à établir si la personne est sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants.

« Un échantillon des prélèvements effectués est conservé.

« II. — Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du I.

« III. — Le fait de refuser de se soumettre aux vérifications prévues au I est puni de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende.

« Toute personne coupable de ce délit encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.

« Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre de points initial du permis de conduire. »

Article 2

L'article L. 235-1 du code de la route est ainsi modifié :

1° Le début du deuxième alinéa est ainsi rédigé : « Les officiers ou agents de police judiciaire font procéder... (*le reste sans changement*). » ;

2° Après le deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Un échantillon des prélèvements effectués à l'occasion de ces analyses et examens est conservé. » ;

3° Le cinquième alinéa est supprimé.

Article 3

Les augmentations éventuelles de charges pour l'Etat sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à son profit sur les droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

*

* *

TABLEAU COMPARATIF

Texte de référence	Conclusions de la Commission
Code de la route	Article 1 ^{er}
<p><i>Art.L. 325-1.</i> — Les véhicules dont la circulation ou le stationnement en infraction aux dispositions du présent code ou aux règlements de police ou à la réglementation relative à l'assurance obligatoire des véhicules à moteur compromettent la sécurité ou le droit à réparation des usagers de la route, la tranquillité ou l'hygiène publique, l'esthétique des sites et des paysages classés, la conservation ou l'utilisation normale des voies ouvertes à la circulation publique et de leurs dépendances, notamment par les véhicules de transport en commun, peuvent, dans les cas et conditions précisés par le décret prévu aux articles L. 325-3 et L. 325-11, être immobilisés, mis en fourrière, retirés de la circulation et, le cas échéant, aliénés ou livrés à la destruction.</p>	<p>Après l'article L. 235-1 du code de la route, sont insérés trois articles L. 235-2, L. 235-3 et L. 235-4 ainsi rédigés :</p>
<p>Peuvent également être immobilisés, mis en fourrière, retirés de la circulation et, le cas échéant, aliénés ou livrés à la destruction les véhicules qui, se trouvant sur les voies ouvertes à la circulation publique ou sur leurs dépendances, sont privés d'éléments indispensables à leur utilisation normale et insusceptibles de réparation immédiate à la suite de dégradations ou de vols.</p>	<p>« <i>Art. L. 235-2.</i> — Toute personne qui conduit un véhicule ou accompagne un élève conducteur dans les conditions prévues au présent code, alors qu'elle se trouve sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants est punie de deux ans d'emprisonnement et de 4500 € d'amende.</p>
<p><i>Art. L. 325-2.</i> — Pour l'application de l'article L. 325-1 et sur prescription de l'officier de police judiciaire territorialement compétent, les fonctionnaires de police en tenue et les militaires de la gendarmerie habilités à constater par procès-verbaux les contraventions à la police de la circulation routière peuvent, en cas de besoin, ouvrir ou faire ouvrir les portes du véhicule, manoeuvrer ou faire manoeuvrer tous appareils. Ils peuvent conduire le véhicule ou le faire conduire, en leur présence, vers le lieu de mise en fourrière en utilisant, le cas échéant, les moyens autonomes</p>	<p>« L'immobilisation du véhicule peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.</p>

Texte de référence

de propulsion dont le véhicule est muni.

Dans ce cas, l'assureur du propriétaire du véhicule est tenu de garantir dans les limites du contrat la réparation du dommage causé au tiers, sauf recours, s'il y a lieu, contre la collectivité publique qui, par son fait, a causé le dommage ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur et sans qu'une majoration de prime puisse en résulter pour le propriétaire. Il est statué sur ce recours ainsi que sur toute action en responsabilité en cas de non-assurance du véhicule dans les conditions prévues par l'article 1^{er} de la loi n° 57-1424 du 31 décembre 1957 attribuant aux tribunaux judiciaires compétence pour statuer sur les actions en responsabilité des dommages causés par tout véhicule et dirigées contre une personne morale de droit public.

Art. L. 325-3. — Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application des articles L. 325-1 et L. 325-2.

Il détermine notamment les clauses devant obligatoirement figurer dans le contrat type susceptible d'être passé entre les collectivités publiques intéressées et les entreprises aptes à effectuer la démolition des véhicules à moteur.

Code pénal

Art. 221-6. — Le fait de causer, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende.

En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à cinq ans d'emprisonnement et à 75 000 euros d'amende.

Art. 222-19. — Le fait de causer à autrui, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, une incapacité totale de travail pendant plus de trois mois est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.

En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à

Conclusions de la Commission

« Le délit prévu au présent article donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre de points initial du permis de conduire.

« Les peines prévues aux articles 221-6 et 222-19 du code pénal sont portées au double en cas de commission simultanée d'une des infractions prévues au présent article et à l'article L. 235-1. Les peines prévues à l'article 222-19 du code pénal sont applicables si l'atteinte à l'intégrité physique ou psychique de la personne n'a pas entraîné une incapacité totale de travail pendant plus de trois mois en cas de commission simultanée d'une des infractions prévues au présent article et à l'article L. 235-1.

Texte de référence

trois ans d'emprisonnement et à 45 000 euros d'amende.

Code de la route

Art. L.235-1. — cf. infra

Art. L. 235-2 — cf supra

Code pénal

Art. 131-8. — Lorsqu'un délit est puni d'une peine d'emprisonnement, la juridiction peut prescrire que le condamné accomplira, pour une durée de quarante à deux cent quarante heures, un travail d'intérêt général non rémunéré au profit d'une personne morale de droit public ou d'une association habilitée à mettre en oeuvre des travaux d'intérêt général.

La peine de travail d'intérêt général ne peut être prononcée contre le prévenu qui la refuse ou qui n'est pas présent à l'audience. Le président du tribunal, avant le prononcé du jugement, informe le prévenu de son droit de refuser l'accomplissement d'un travail d'intérêt général et reçoit sa réponse.

Art. 131-22. — La juridiction qui prononce la peine de travail d'intérêt général fixe le délai pendant lequel le travail d'intérêt général doit être accompli dans la limite de dix-huit mois. Le délai prend fin dès l'accomplissement de la totalité du travail d'intérêt général ; il peut être suspendu provisoirement pour motif grave d'ordre médical, familial, professionnel ou social. Ce délai est suspendu pendant le temps où le condamné est incarcéré ou pendant le temps où il accomplit les obligations du service national.

Les modalités d'exécution de l'obligation d'accomplir un travail d'intérêt général et la suspension du délai prévu à l'alinéa précédent sont décidées par le juge de l'application des peines dans le ressort duquel le condamné a sa résidence habituelle ou, s'il n'a pas en France sa résidence habituelle, par le juge de l'application des peines du tribunal qui a statué en première instance.

Au cours du délai prévu par le présent article, le condamné doit satisfaire aux mesures de contrôle déterminées

Conclusions de la Commission

« *Art. L. 235-3. — I. —* Toute personne coupable de l'une des infractions prévues aux articles L. 235-1 et L. 235-2 encourt également les peines complémentaires suivantes :

« 1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;

« 2° L'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus. A l'expiration de ce délai, la demande de délivrance d'un nouveau permis de conduire est subordonnée à un examen médical, biologique et psychotechnique reconnaissant l'intéressé apte et effectué à ses frais ;

« 3° La peine de travail d'intérêt général selon des modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;

Texte de référence

Conclusions de la Commission

par l'article 132-55.

Art. 131-23. — Le travail d'intérêt général est soumis aux prescriptions législatives et réglementaires relatives au travail de nuit, à l'hygiène, à la sécurité ainsi qu'au travail des femmes et des jeunes travailleurs. Le travail d'intérêt général peut se cumuler avec l'exercice de l'activité professionnelle.

Art. 131-24. — L'Etat répond du dommage ou de la part du dommage qui est causé à autrui par un condamné et qui résulte directement de l'application d'une décision comportant l'obligation d'accomplir un travail d'intérêt général.

L'Etat est subrogé de plein droit dans les droits de la victime.

L'action en responsabilité et l'action récursoire sont portées devant les tribunaux de l'ordre judiciaire.

**Ordonnance n°45-174 du 2 février 1945
relative à l'enfance délinquante**

Art. 20-5. — Les dispositions des articles 131-8 et 131-22 à 131-24 du code pénal relatives au travail d'intérêt général sont applicables aux mineurs de seize à dix-huit ans. De même, leur sont applicables les dispositions des articles 132-54 à 132-57 du code pénal relatives au sursis assorti de l'obligation d'accomplir un travail d'intérêt général.

Les attributions du juge de l'application des peines prévues par les articles 131-22 et 132-57 du code pénal sont dévolues au juge des enfants. Pour l'application des articles 131-8 et 132-54 du code pénal, les travaux d'intérêt général doivent être adaptés aux mineurs et présenter un caractère formateur ou de nature à favoriser l'insertion sociale des jeunes condamnés.

Code pénal

Art. 131-5. — Lorsqu'un délit est puni d'une peine d'emprisonnement, la juridiction peut prononcer une peine de jours-amende consistant pour le condamné à verser au Trésor une somme dont le montant global résulte de la fixation par le juge d'une contribution quotidienne pendant un certain nombre de jours. Le montant de chaque jour-amende est déterminé en tenant compte des ressources et des charges du prévenu ; il ne peut excéder 300 euros. Le nombre de jours-amende est déterminé en tenant compte des circonstances de l'infraction ; il ne peut excéder trois cent soixante.

Art. 131-25. — En cas de condamnation à une peine de jours-amende, le montant global est exigible à l'expiration du délai correspondant au nombre de jours-amende prononcés.

« 4° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal.

Texte de référence

Le défaut total ou partiel de paiement de ce montant entraîne l'incarcération du condamné pour une durée qui correspond à la moitié du nombre de jours-amende impayés. Il est procédé comme en matière de contrainte par corps. La détention ainsi subie est soumise au régime des peines d'emprisonnement.

Code pénal

Art. 132-10. — Lorsqu'une personne physique, déjà condamnée définitivement pour un délit, commet, dans le délai de cinq ans à compter de l'expiration ou de la prescription de la précédente peine, soit le même délit, soit un délit qui lui est assimilé au regard des règles de la récidive, le maximum des peines d'emprisonnement et d'amende encourues est doublé.

Code de la route

Art. L.235-1. — *cf. infra*

Art. L.235-2. — *cf. supra*

Code de la route

Art. L.325-9. — Les frais d'enlèvement, de garde en fourrière, d'expertise et de vente ou de destruction du véhicule sont à la charge du propriétaire.

Le produit de la vente, sous déduction des frais énumérés à l'alinéa précédent, est tenu à la disposition du propriétaire ou de ses ayants droit ou, le cas échéant, du créancier gagiste pouvant justifier de ses droits, pendant un délai de deux ans. A l'expiration de ce délai, ce produit est acquis à l'Etat.

Lorsque le produit de la vente est inférieur au montant des frais visés ci-dessus, le propriétaire ou ses ayants droit restent débiteurs de la différence. Celle-ci est recouvrée dans les conditions fixées par décret.

Code pénal

Art. L.434-41. — Est punie de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende la violation, par le condamné, des obligations ou interdictions résultant des peines de suspension ou d'annulation du permis de conduire, d'interdiction de détenir ou de porter une arme, de retrait du permis de chasser, d'interdiction d'émettre des

Conclusions de la Commission

« La suspension du permis de conduire prévue au 1° ne peut être assortie du sursis, même partiellement.

« II. — Toute personne coupable, en état de récidive au sens de l'article 132-10 du code pénal, de l'une des infractions prévues aux articles L. 235-1 et L. 235-2 encourt également les peines complémentaires suivantes :

« 1° La confiscation du véhicule dont le prévenu s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est propriétaire, les dispositions de l'article L. 325-9 étant alors applicables, le cas échéant, au créancier gagiste ;

« 2° L'immobilisation, pendant une durée d'un an au plus, du véhicule dont le prévenu s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est propriétaire.

« Le fait de détruire, détourner ou tenter de détruire ou de détourner un véhicule confisqué ou immobilisé en application des 1° et 2° est puni des peines prévues par l'article 434-41 du code pénal.

Texte de référence

chèques ou d'utiliser des cartes de paiement, de fermeture d'établissement ou d'exclusion des marchés publics prononcées en application des articles 131-6, 131-10, 131-14, 131-16 ou 131-17.

Est puni des mêmes peines le fait de détruire, détourner ou tenter de détruire ou de détourner un véhicule immobilisé ou un véhicule, une arme ou tout autre objet confisqués en application des articles 131-6, 131-10, 131-14 ou 131-16.

Est également puni des mêmes peines le fait, par une personne recevant la notification d'une décision prononçant à son égard, en application des articles précités, la suspension ou l'annulation du permis de conduire, le retrait du permis de chasser ou la confiscation d'un véhicule, d'une arme ou de tout autre objet, de refuser de remettre le permis suspendu, annulé ou retiré ou la chose confisquée à l'agent de l'autorité chargé de l'exécution de cette décision.

Code de la route

Art. L. 235-1. — cf. infra

Art. L. 235-2. — cf. supra

Code pénal

Art. 221-6. et art. 221-19. — cf. supra

Code de la route

Art. L. 235-1. — cf. infra

Art. L. 235-2. — cf. supra

Code pénal

Art. 132-10. — cf. supra

Code pénal

Art. 221-6. et art. 221-19. — cf. supra

Code de la route

Art. L. 235-1. — cf. infra

Art. L. 235-2. — cf. supra

Conclusions de la Commission

« III. — Toute personne coupable de l'une des infractions prévues aux articles L. 235-1 et L. 235-2 et commis simultanément avec l'une des infractions prévues aux articles 221-6 et 222-19 du code pénal encourt les peines complémentaires prévues au II du présent article.

« IV. — Toute condamnation pour l'une des infractions prévues aux articles L. 235-1 et L. 235-2, commise en état de récidive au sens de l'article 132-10 du code pénal, donne lieu de plein droit à l'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus.

« Toute condamnation pour l'une des infractions prévues aux articles 221-6 et 222-19 du code pénal commise simultanément avec l'une des infractions prévues aux articles L. 235-1 et L. 235-2 donne lieu de plein droit à l'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter un nouveau permis pendant cinq ans au plus.

« L'intéressé doit effectuer à ses frais un examen médical, biologique et psychotechnique le déclarant apte à la conduite avant la délivrance d'un nouveau permis.

« *Art. L. 235-4. — I. — Les officiers de police judiciaire, soit sur instruction du procureur de la République, soit à leur initiative, et, sur l'ordre et sous la responsabilité des officiers de police judiciaire, les agents de police judiciaire peuvent, même en l'absence d'infraction préalable*

Texte de référence

—

Code de la route

Art. L. 235-1. — Les officiers ou agents de police judiciaire font procéder sur tout conducteur d'un véhicule impliqué dans un accident mortel de la circulation à des épreuves de dépistage et, lorsqu'elles se révèlent positives ou sont impossibles, ou lorsque le conducteur refuse de les subir, à des analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques, en vue d'établir s'il conduisait sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants.

Les officiers de police judiciaire peuvent également faire procéder sur tout conducteur d'un véhicule impliqué dans un accident corporel de la circulation à des épreuves de dépistage et, lorsqu'elles se révèlent positives ou sont impossibles ou lorsque le conducteur refuse de les subir, à des analyses ou examens médicaux, cliniques et biologiques, en vue d'établir s'il conduisait sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants.

Les résultats de ces analyses sont transmis au procureur de la République du lieu de l'accident.

Conclusions de la Commission

—

ou d'accident, soumettre toute personne qui conduit un véhicule ou qui accompagne un élève conducteur à des épreuves de dépistage et, lorsqu'elles se révèlent positives, à des vérifications destinées à établir si la personne est sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants.

« Un échantillon des prélèvements effectués est conservé.

« II. — Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du I.

« III. — Le fait de refuser de se soumettre aux vérifications prévues au I est puni de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende.

« Toute personne coupable de ce délit encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.

« Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre de points initial du permis de conduire. »

Article 2

L'article L. 235-1 du code de la route est ainsi modifié :

1° Le début du deuxième alinéa est ainsi rédigé :
« Les officiers ou agents de police judiciaire font procéder... *(le reste sans changement)*. » ;

2° Après le deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Un échantillon des prélèvements effectués à l'occasion de ces analyses et examens est conservé. » ;

Texte de référence

procureur de la République du lieu de l'accident.

Le fait de refuser de se soumettre aux analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques prévus par le présent article est puni de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende.

Toute personne coupable de ce délit encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.

Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre de points initial du permis de conduire.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article.

Code général des impôts

Art. 575 et 575 A. — [Droit de consommation sur les tabacs manufacturés]

Conclusions de la Commission

3° Le cinquième alinéa est supprimé.

Article 3

Les augmentations éventuelles de charges pour l'Etat sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à son profit sur les droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF

DISPOSITIF SANCTIONNANT LA CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE L'ALCOOL

Code de la route

Livre II – Le conducteur

Titre III – Comportement du conducteur

Chapitre IV – Conduite sous l'influence de l'alcool

Art. L. 234-1. — I. — Même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste, le fait de conduire un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,80 gramme par litre ou par une concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,40 milligramme par litre est puni de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende.

II. — Le fait de conduire un véhicule en état d'ivresse manifeste est puni des mêmes peines.

III. — Dans les cas prévus au I et II du présent article, l'immobilisation peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

IV. — Ces délits donnent lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre de points initial du permis de conduire.

V. — Les dispositions du présent article sont applicables à l'accompagnateur d'un élève conducteur.

Art. L. 234-2. — I. — Toute personne coupable de l'un des délits prévus à l'article L. 234-1 encourt également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;

2° L'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus ;

3° La peine de travail d'intérêt général selon des modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;

4° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal.

II. — La suspension du permis de conduire prévue au présent article ne peut être assortie du sursis, même partiellement.

Art. L. 234-3. — Les officiers ou agents de police judiciaire soumettent à des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré l'auteur présumé d'une infraction punie par le présent code de la peine complémentaire de suspension du permis de conduire ou le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur impliqué dans un accident de la circulation ayant occasionné un dommage corporel.

Ils peuvent soumettre aux mêmes épreuves tout conducteur ou tout accompagnateur d'élève conducteur impliqué dans un accident quelconque de la circulation ou auteur présumé de l'une des infractions aux prescriptions du présent code relatives à la vitesse des véhicules et au port de la ceinture de sécurité ou du casque.

Art. L. 234-4. — Lorsque les épreuves de dépistage permettent de présumer l'existence d'un état alcoolique ou lorsque le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur refuse de les subir, les officiers ou agents de police judiciaire font procéder aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique.

Lorsque la constatation est faite par un agent de police judiciaire mentionné au 1° *bis*, 1° *ter*, 1° *quater* ou 2° de l'article 21 du code de procédure pénale, il rend compte immédiatement de la présomption de l'existence d'un état alcoolique ou du refus du conducteur ou de l'accompagnateur de l'élève conducteur de subir les épreuves de dépistage à tout officier de police judiciaire de la police nationale ou de la gendarmerie nationale territorialement compétent, qui peut alors lui ordonner sans délai de lui présenter sur-le-champ la personne concernée.

Les vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique sont faites soit au moyen d'analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques, soit au moyen d'un appareil permettant de déterminer la concentration d'alcool par l'analyse de l'air expiré à la condition que cet appareil soit conforme à un type homologué.

Art. L. 234-5. — Lorsque les vérifications sont faites au moyen d'analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques, un échantillon est conservé.

Lorsqu'elles sont faites au moyen d'un appareil permettant de déterminer la concentration d'alcool par l'analyse de l'air expiré, un second contrôle peut être immédiatement effectué, après vérification du bon fonctionnement de l'appareil ; ce contrôle est de droit lorsqu'il est demandé par l'intéressé.

Art. L. 234-6. — L'auteur présumé de conduite en état d'ivresse manifeste ou d'accompagnement, en état d'ivresse manifeste, d'un élève conducteur peut être soumis directement aux vérifications destinées à établir l'état alcoolique

Art. L. 234-7. — Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles sont effectuées les opérations de dépistage et les vérifications prévues aux articles L. 234-3 à L. 234-6.

Art. L. 234-8. — I. — Le fait de refuser de se soumettre aux vérifications prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 est puni de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende.

II. — Toute personne coupable de ce délit encourt également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;

2° L'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus ;

3° La peine de travail d'intérêt général selon des modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;

4° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal.

III. — Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre de points initial du permis de conduire.

IV. — La suspension du permis de conduire prévue au présent article ne peut être assortie du sursis, même partiellement.

Art. L. 234-9. — Les officiers de police judiciaire, soit sur instruction du procureur de la République, soit à leur initiative, et, sur l'ordre et sous la responsabilité des officiers de police judiciaire, les agents de police judiciaire peuvent, même en l'absence d'infraction préalable ou d'accident, soumettre toute personne qui conduit un véhicule ou qui accompagne un élève conducteur à des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré.

Lorsque les épreuves de dépistage permettent de présumer l'existence d'un état alcoolique, les officiers ou agents de police judiciaire font procéder aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique au moyen de l'appareil permettant de déterminer la concentration d'alcool par l'analyse de l'air expiré, mentionné aux articles L. 234-4 et L. 234-5 et dans les conditions prévues par ces mêmes articles.

En cas d'impossibilité de subir ces épreuves résultant d'une incapacité physique attestée par le médecin requis, les officiers ou agents de police judiciaire font procéder aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique au moyen d'analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques, dans les conditions prévues par les articles L. 234-4 et L. 234-5.

Art. L. 234-10. — Le fait de refuser de se soumettre aux vérifications prévues par l'article L. 234-9 est puni de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende.

Toute personne coupable de ce délit encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.

Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre de points initial du permis de conduire.

Art. L. 234-11. — Les peines prévues aux articles 221-6 et 222-19 du code pénal sont portées au double en cas de commission simultanée d'une des infractions prévues aux articles L. 234-1 et L. 234-8.

Les peines prévues à l'article 222-19 du code pénal sont applicables si l'atteinte à l'intégrité physique ou psychique de la personne n'a pas entraîné une incapacité totale de travail pendant plus de trois mois en cas de commission simultanée d'une des infractions prévues aux articles L. 234-1 et L. 234-8.

Art. L. 234-12. — I. — Toute personne coupable, en état de récidive au sens de l'article 132-10 du code pénal, de l'une des infractions prévues aux articles L. 234-1 et L. 234-8 encourt également les peines complémentaires suivantes :

1° La confiscation du véhicule dont le prévenu s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est propriétaire, les dispositions de l'article L. 325-9 étant alors applicables, le cas échéant, au créancier gagiste ;

2° L'immobilisation, pendant une durée d'un an au plus, du véhicule dont le prévenu s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est propriétaire.

II. — Toute personne coupable de l'une des infractions prévues aux articles L. 234-1 et L. 234-8 et commise simultanément avec l'une des infractions prévues aux articles 221-6 et 222-19 du code pénal encourt les peines complémentaires prévues au I du présent article.

III. — Le fait de détruire, détourner ou tenter de détruire ou de détourner un véhicule confisqué en application des dispositions du présent article est puni des peines prévues par l'article 434-41 du code pénal.

Art. L. 234-13. — Toute condamnation pour l'une des infractions prévues aux articles L. 234-1 et L. 234-8, commise en état de récidive au sens de l'article 132-10 du code pénal, donne lieu de plein droit à l'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus.

Toute condamnation pour l'une des infractions prévues aux articles 221-6 et 222-19 du code pénal commise simultanément avec l'une des infractions prévues aux articles L. 234-1 et L. 234-8 donne lieu de plein droit à l'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter un nouveau permis pendant cinq ans au plus.

Art. L. 234-14. — A compter d'une date et dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, tout conducteur d'un véhicule automobile devra justifier de la possession d'un éthylotest.

ANNEXE

LÉGISLATIONS RELATIVES À LA CONDUITE AUTOMOBILE SOUS L'EMPIRE DE STUPÉFIANTS EN ALLEMAGNE, EN BELGIQUE, EN ESPAGNE, EN ITALIE ET AU ROYAUME-UNI ⁽¹⁾

ALLEMAGNE

I. — Infractions et sanctions pénales

§ 315 c) du code pénal : Atteintes à la sécurité routière : le conducteur d'un véhicule sous l'empire d'une drogue qui n'est pas capable de conduire celui-ci en toute sécurité ou qui, en méconnaissant grossièrement le code de la route, ne respecte pas la priorité, dépasse sans y être autorisé ou sans effectuer les opérations préalables à tout dépassement, ne respecte pas les passages pour piétons et qui menace ainsi la vie d'autrui et des biens d'une valeur significative, est puni d'une peine de prison de 5 ans ou d'une amende maximale de 360 jours-amende, la tentative étant sanctionnée par les mêmes peines.

§ 316 : Alcool au volant : le conducteur d'un véhicule, qui conduit, bien qu'il ne soit pas en état de conduire à la suite de la consommation d'alcool ou de drogue, est punissable d'une peine d'un an de prison ou de 360 jours-amende, s'il conduit sous l'empire d'une drogue et si celle-ci a provoqué un état d'ivresse.

§ 323 a) : Ivresse : La personne qui, intentionnellement ou par imprudence, s'est mise en état d'ivresse à la suite de la consommation d'alcool ou de drogue, est punissable d'une peine de 5 ans de prison ou d'une amende, si elle a commis une infraction. Dans ce cas de figure, la personne ne peut être considérée comme responsable par suite de cette ivresse, mais est punissable pour s'être mise en état d'ivresse.

Lorsque l'accident a causé des blessures corporelles, l'imprudence du conducteur est sanctionnée par une peine de prison de 3 ans ou une amende de 360 jours-amendes (§ 227), ces peines d'amende étant identiques en cas de mort d'homme, tandis que la peine privative de liberté est portée, dans ce cas, à 5 ans (§ 229).

L'article 69 du code pénal prévoit que le tribunal peut retirer le permis de conduire à la personne reconnue inapte à la conduite, si ladite personne constitue une menace pour la circulation routière dans les conditions définies à l'article 315 c) ci-dessus, si elle conduit en état d'ébriété, si elle s'est rendue coupable du délit de fuite ou si son ivresse se rapporte à l'un de ces trois cas précédents. Ce retrait du permis de conduire pour une durée allant entre 6 mois et 5 ans contraint l'intéressé à solliciter un nouveau permis de conduire à l'issue de ce retrait.

II. — Sanctions administratives

L'article 24 a, II, du code de la route sanctionne par un retrait du permis de conduire de un à trois mois et d'une amende maximale de 1 534 € (3 000 DM), la conduite sous l'influence de drogues et médicaments, sauf l'hypothèse de consommation de médicaments sur ordonnance. Cette réglementation prévoit une limite zéro dans le sang et s'applique à certaines substances spécifiées dans une annexe de la loi (cannabis, héroïne, morphine, cocaïne, amphétamines et stimulants de type amphétaminique). Lorsque les conditions ayant motivé le retrait du permis ont disparu, l'intéressé peut repasser celui-ci.

(1) Cette annexe a été établie par le service des Affaires européennes de l'Assemblée nationale.

L'auteur de l'infraction se voit infliger, lorsqu'il s'agit d'une primo-infraction, une amende de 256 € (500 DM), le retrait du permis de conduire pendant un mois et le retrait de 4 points sur son permis. Si l'infraction se renouvelle une deuxième fois, l'amende est relevée à 512 € (1 000 DM) et une troisième fois à 767 € (1 500 DM). Les infractions à répétition entraînent la suspension du permis pendant 3 mois et un retrait de 4 points.

Par ailleurs, même si elle n'a jamais conduit sous l'influence de la drogue et si elle a consommé de la drogue dans des circonstances totalement distinctes et indépendantes de la circulation routière, une personne peut se voir retirer son permis.

III. — Contrôle

Dans le cadre de la réforme de la législation du permis de conduire entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1999, l'Allemagne a mis en place une réglementation, en vertu de laquelle la police doit informer les autorités compétentes en matière de permis, de tout indice laissant supposer que la personne n'est pas apte à conduire, cet indice pouvant couvrir la consommation de drogue. Ces autorités peuvent effectuer une enquête et exiger de tout consommateur avéré qu'il subisse un examen médical, voire psychologique à ses propres frais.

Il convient de rappeler qu'en Allemagne, la réglementation des prélèvements de sang est régie par le § 81 a) du code de procédure pénale. Celui-ci autorise ces prélèvements sur tout inculpé. Ils sont réalisés par un médecin, sans contre-indication médicale et sans consentement de l'intéressé, lorsqu'ils représentent un intérêt pour la procédure. Ils sont ordonnés par le juge et par le procureur ou ses adjoints, lorsqu'un retard peut compromettre le succès de l'enquête. Ces prélèvements sont destinés exclusivement à la procédure pénale en cause et doivent être détruits ensuite.

Les prélèvements sanguins sont également admis sur les personnes autres que les inculpés, sans leur consentement, lorsqu'il n'y a pas de contre-indication médicale (§ 81 c) 2) et lorsque cette mesure est indispensable à la manifestation de la vérité.

Enfin, il faut savoir qu'un programme de formation des policiers pour identifier les conducteurs sous l'empire de la drogue existe depuis 1997. Le nombre de ces conducteurs est estimé à 450 000, dont 150 000 consommateurs d'héroïne.

BELGIQUE

I. — Législation en vigueur

a) *Fondements législatifs : Définition des substances et détermination des incriminations*

La loi fixe la liste de drogues illicites s'inspirant de la liste des Nations Unies de drogues illicites usuelles (héroïne, cocaïne, cannabis, amphétamines, LSD ,etc.) et elle vise aussi aux médicaments psychoactifs. Le niveau des sanctions est le même quelle que soit la substance concernée, c'est-à-dire que la possession d'un médicament psychoactif non prescrit par un médecin entraîne les mêmes sanctions et peines que celles prévues pour la détention d'une drogue illicite.

En ce qui concerne la conduite sous l'influence de drogues, outre le règlement visant la conduite d'un véhicule dans une situation semblable à la conduite sous l'influence de l'alcool, qui s'applique aux cas où l'incapacité de conduire est patente, la Belgique a adopté une législation fondée sur une limite analytique zéro ; entrée en vigueur en avril 1999, cette loi du 16 mars 1999 couvre les substances suivantes: 1. THC; 2. amphétamines; 3. MDMA, MDEA et MBDB; 4. morphine; 5. cocaïne ou benzoylcgonine.

Les sanctions prévues sont de nature pénale : de 15 jours à six mois de prison et/ou une amende de 990 à 9 990 €.

b) Poursuites et procédures

En vertu de la nouvelle loi, les tribunaux peuvent condamner une personne pour conduite sous l'influence d'une drogue si une analyse de sang est positive.

Le fait de conduire sous l'influence de l'alcool ou d'une drogue peut entraîner le retrait du permis.

Les candidats à un permis de conduire doivent remplir un formulaire et déclarer « *qu'ils ne consomment pas régulièrement de drogues médicinales, telles que les hypnotiques ou les tranquillisants ou toutes autres substances psychotropes, et qu'ils n'ont pas été en traitement au cours des cinq dernières années pour abus d'alcool, de substances médicinales ou de drogues illicites* ». Toute déclaration inexacte est sanctionnée.

Plusieurs niveaux de retrait du permis sont possibles en Belgique. La police retire effectivement un permis si le conducteur a un alcootest positif; le conducteur est alors détenu pendant 3 ou 6 heures (et dans certains cas pendant 6 heures supplémentaires) avant d'être autorisé à reprendre la route. Avec la nouvelle loi sur la drogue, si une analyse d'urine est positive ou ne peut être effectuée, ou si le conducteur refuse le test, sa voiture peut lui être retirée pendant 12 heures, après quoi un nouveau test est effectué, avec une nouvelle période de 6 heures d'interdiction de conduire si le test est positif. Lorsque la procédure pénale est en cours, le procureur peut, à titre conservatoire, décider suspendre le permis pendant 15 jours. Un juge peut retirer un permis pendant une période allant jusqu'à un an ou définitivement. Le conducteur dont le permis n'a pas été retiré définitivement doit repasser un examen de conduite avant que son permis puisse leur être restitué.

II. — Dépistage

a) Action de la police

Les normes concernant les méthodes de dépistage au moment des contrôles sur la route sont incluses dans la loi fédérale sur la circulation routière. Les contrôles de la police ne sont pas effectués au hasard, mais sont toujours fondés sur une raison particulière. Le but premier des contrôles est de limiter l'important commerce de drogue entre les Pays-Bas et la Belgique. Même si aucun contrôle aléatoire par la police n'a lieu, un conducteur peut être arrêté si la police le soupçonne d'être en état de déficience lié à la drogue ou à l'alcool.

Habituellement, la recherche de drogues ne constitue qu'un des éléments d'un contrôle de police. Toutefois, des contrôles à but déterminé sont effectués en fin de semaine sur les conducteurs quittant les discothèques et autres lieux où l'on s'attend à une forte concentration de personnes et à la présence de drogues.

b) Preuves matérielles

Si un conducteur présente des signes visibles donnant à penser qu'il se trouve sous l'influence d'une drogue (modification des caractéristiques pupillaires par exemple), ses urines devront être analysées. Cependant, cette méthode ne semble pas bénéficier d'une fiabilité absolue. Si ce test est positif, une analyse de sang est ordonnée. Les seuils de détection sont définis non seulement pour le sang, mais aussi pour l'urine. Si un conducteur refuse de se soumettre à une analyse d'urine, on considère le résultat comme positif.

ESPAGNE

Les dispositions réprimant la conduite sous l'empire de « drogues toxiques, stupéfiants, substances psychotropes ou boissons alcoolisées » sont communes à l'ensemble de ces produits. Il apparaît que leur application n'est pas à la mesure de problème, en raison, semble-t-il de difficultés au niveau du dépistage.

I. — Législation en vigueur

- Les dispositions législatives applicables sont les articles 379 et 380 (« Délits contre la sécurité routière ») du code pénal dans une rédaction datant de 1995 :

Art. 379. Toute personne qui aura conduit un véhicule à moteur ou un cyclomoteur sous l'empire de drogues toxiques, stupéfiants, substances psychotropes ou boissons alcoolisées, sera punie d'une peine d'emprisonnement de huit à douze week-ends ou d'une peine pécuniaire de trois à huit-mois amende, et dans tous les cas, d'une suspension du permis de conduire des véhicules à moteur et des cyclomoteurs, respectivement, pour une durée allant d'un à quatre ans.

Art. 380. Tout conducteur qui aura refusé d'obtempérer à l'injonction d'un agent de la force publique, de se soumettre aux examens légalement établis pour la vérification des faits décrits à l'article précédent, sera puni en qualité d'auteur d'un délit de désobéissance grave, prévu à l'article 556 du présent code ⁽¹⁾.

- Le retrait du permis de conduire.

L'existence d'une validité limitée dans le temps du permis de conduire en Espagne (10 ans jusqu'à 55 ans, 5 ans après) doit être prise en considération pour apprécier les effets au retrait du permis dans le temps. En effet, si le terme du retrait va au-delà de la date limite de validité du permis, le titulaire doit repasser l'examen s'il souhaite en obtenir un à nouveau. Or, tout candidat doit subir un examen médical et psychologique dans un centre médical spécial pour la circulation. Le cas échéant (condamnation et retrait pour conduite sous l'empire de la drogue), le candidat doit se soumettre à des tests et examens prouvant qu'il n'est plus sous l'influence de la drogue.

II. — Dépistage

Les épreuves de dépistage de stupéfiants et autres substances similaires sont régies par les dispositions du décret royal du 17 janvier 1992 approuvant « le Règlement général de la circulation, pour l'application et le développement du dispositif de la loi sur la circulation routière, la conduite de véhicules à moteur et la sécurité routière » :

« Article 28 :

1. Les épreuves de dépistage de stupéfiants, psychotropes, psychostimulants et autres substances analogues, ainsi que les personnes tenues de s'y soumettre sont celles établies aux paragraphes suivants :

1.1. Les vérifications consistent normalement en un examen médical de la personne visée et dans les analyses cliniques que le médecin légiste ou autre médecin titulaire expérimenté ou encore le personnel médical du centre de soins ou de l'institut médical où la personne a été transportée, jugeront les plus appropriées.

(1) Puni d'une peine de prison de six mois à un an.

1.2. *Toute personne se trouvant dans une situation analogue à l'une de celles énumérées à l'article 21 du présent règlement, en ce qui concerne le dépistage de l'imprégnation alcoolique, est tenue de se soumettre aux vérifications mentionnées au paragraphe précédent. Si elle refuse de se soumettre à ces vérifications, l'agent peut procéder à l'immobilisation immédiate du véhicule, dans les formes prévues à l'article 25 du règlement.*

1.3. *L'agent de la force publique, chargé de la surveillance de la circulation et observant des symptômes évidents ou un comportement démontrant raisonnablement la présence d'une quelconque desdites substances dans l'organisme des personnes visées au paragraphe précédent, doit se conformer aux dispositions de la loi de procédure pénale et à ce qu'ordonneront, le cas échéant, les autorités judiciaires, et doit agir autant que possible conformément aux dispositions du présent règlement, relatives aux épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique.*

1.4. *L'autorité compétente détermine les programmes de mise en œuvre des contrôles préventifs de dépistage de stupéfiants, psychotropes, psychostimulants et autres substances analogues dans l'organisme de tout conducteur.*

2. *Les infractions à cette règle concernant l'absorption de stupéfiants, psychotropes, psychostimulants ou autres substances analogues, sont considérées comme graves. »*

L'utilisation de tests, dans le cadre de contrôles routiers aléatoires est donc tout à fait possible, mais il ne semble pas qu'il y ait, à l'heure actuelle, de dispositif rapide de dépistage utilisable sans difficulté sur la route. En cas d'arrestation, la police dispose de 72 heures pour rédiger un procès-verbal, délai pendant lequel il peut être demandé à un juge d'ordonner un examen médical.

ITALIE

I. — Législation en vigueur

La législation sur la conduite sous l'empire de stupéfiants est contenue dans le « *nouveau code de la route* » (article 187) et l'article 380 de son règlement d'application.

L'article 187 dispose en son premier alinéa : « *Il est interdit de conduire en état d'altération physique ou psychique liée à l'usage de stupéfiants ou de substances psychotropes* ».

Par application des dispositions combinées de l'article 187, § 4 et de l'article 186 § 2 du nouveau code de la route, le fait de conduire dans un tel état est puni d'un mois d'emprisonnement ou de 258 à 1 291 € (500 000 à 2 500 000 liras) d'amende.

Si le fait générateur de l'infraction (conduite sous l'empire de la drogue) fait l'objet d'une incrimination distincte de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique, en revanche l'échelle des peines applicables est fixée par une disposition commune.

Lorsque l'infraction est établie, la suspension administrative du permis de conduire est prononcée pour une durée pouvant varier de quinze jours à trois mois, ou de un à six mois en cas de récidive dans le délai d'un an.

Le véhicule du conducteur interpellé, s'il ne peut être conduit par une autre personne en état normal, peut être remorqué jusqu'au lieu indiqué par l'intéressé ou jusqu'à la fourrière la plus proche, et confié à la garde du propriétaire ou du gestionnaire de celle-ci.

II. — Dépistage

— L'autorité de police compétente pour procéder au dépistage est la police de la route (polizia stradale).

– Le dépistage n'est autorisé qu'en cas d'accident, ou s'il existe des raisons valables de penser que le conducteur est sous l'empire des stupéfiants.

– La police a le pouvoir, en pareil cas, de conduire le conducteur dans un centre médical public aux fins de tests biologiques (analyses d'urine). Selon la législation italienne, nul ne peut être contraint de subir ces tests, mais le refus de se soumettre au test obligatoire est puni des mêmes peines que la conduite pour l'empire de stupéfiants [un mois de prison et une amende de 258 à 1 033 € (500 000 à 2 500 000 liras)].

– En 1997, 1 066 signalements d'infractions pour conduite sous l'influence de drogues ont été enregistrés.

– Il n'y a pas de statistiques disponibles sur le nombre de poursuites et de condamnations.

ROYAUME-UNI

Aux termes de l'article 4 de la loi sur la circulation routière de 1988 (*Road Traffic Act 1988*), la conduite sous l'influence de stupéfiants constitue un délit. Le terme « stupéfiant » désigne tout produit, autre que l'alcool, qui provoque une intoxication.

I. — Législation en vigueur

L'article 4 de la loi sur la circulation routière de 1988 autorise les agents de police à arrêter les personnes qu'ils soupçonnent de conduire un véhicule sous l'empire de stupéfiants.

La conduite automobile sous l'empire de stupéfiants est sanctionnée, aux termes de la loi sur la circulation routière de 1988, par une peine d'emprisonnement maximale de 6 mois et une amende maximale de 5 000 livres (7 977 €). Les tribunaux doivent en outre ordonner, en vertu de l'article 34 de la loi de 1988, l'annulation du permis de conduire pendant une durée minimale d'un an.

En cas de déficience du conducteur automobile entraînant la mort, la loi de 1988 prévoit d'appliquer une peine d'emprisonnement maximale de 10 ans et/ou une amende qui n'est pas limitée par un plafond. Les tribunaux doivent en outre ordonner, en vertu de l'article 34 de la loi de 1988, l'annulation du permis de conduire pendant une durée minimale d'un an.

Par ailleurs, une personne qui se voit retirer 12 points ou plus en moins de trois ans du permis de conduire peut se voir retirer le permis par les tribunaux. Le code de la route dispose que la conduite déficiente sous l'empire de stupéfiants est sanctionnée par un retrait de points compris entre 3 à 11 points. Ces retraits figurent sur le permis pendant une période de 11 ans.

II. — Dépistage

L'article 7 de la loi sur la circulation routière de 1988 oblige la personne suspectée de conduire sous l'empire de stupéfiants à fournir des prélèvements pour qu'ils soient analysés par un laboratoire.

L'agent de police doit soupçonner le conducteur d'avoir pris des stupéfiants. Le conducteur doit avoir commis une infraction au code de la route ou avoir été impliqué dans un accident. La demande de prélèvement ne peut être faite qu'au commissariat de police.

Le médecin de la police doit confirmer le soupçon qu'a l'agent de ce que l'attitude du conducteur est due à l'alcool ou à la drogue. Si le médecin ne peut déceler une quelconque déficience, il n'est pas possible d'exiger un prélèvement.

Le refus, sans excuse valable, de subir un prélèvement de sang ou d'urine lorsqu'il a été ordonné à bon escient, constitue une infraction passible d'une amende maximale de 1000 livres, soit 1 595 €, et d'un retrait de quatre points du permis de conduire.

En cas d'accident entraînant la mort, causé par un conducteur sous l'empire de stupéfiants, l'article 3a de la loi de 1988 oblige le conducteur à fournir un prélèvement de sang ou d'urine dans les 18 heures.

Par ailleurs, la loi relative à la justice pénale et aux juridictions (*Criminal Justice and Court Services Act*), qui modifie le *Police and Criminal Evidence Act* de 1984, autorise les forces de police à procéder à des prélèvements dans les commissariats sur la personne arrêtée si celle-ci a été inculpée.

Enfin, dans son *Livre Blanc sur la sécurité routière* de 2000, le Gouvernement a annoncé qu'il étudiait actuellement les moyens de mettre sur les routes un système de dépistage de l'usage de stupéfiants de la catégorie A. Cette catégorie recouvre les dérivés de l'opium comme l'héroïne et la cocaïne, ainsi que les hallucinogènes comme le LSD ou l'ecstasy. Ce projet est toujours à l'étude. Le Gouvernement a également annoncé qu'il modifierait la loi de 1998, afin d'autoriser les forces de police à soumettre les conducteurs à des tests de détection de stupéfiants sur le bord de la route.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR

- M. Pierre CHEVALIER, docteur en médecine.
 - M. Charles MERCIER-GUYON, médecin légiste, secrétaire du comité médical de la prévention routière.
 - Association Marilou :
 - Mme Nadine POINSOT, présidente ;
 - M. Philippe POINSOT, vice-président.
 - Délégation interministérielle à la sécurité routière :
 - M. Jean-Baptiste BOUZIGUES, conseiller technique auprès de la déléguée interministérielle à la sécurité routière.
 - Direction générale de la gendarmerie nationale:
 - M. Laurent DEMOLINS, colonel, chef du bureau de la police administrative et de la circulation routière ;
 - M. Jean-Marc DESCOUX, commandant, officier-expert au bureau de la police administrative et de la circulation routière, section circulation routière.
 - Direction générale de la police nationale :
 - M. Michel BOUCHET, commissaire divisionnaire, chef de la mission de lutte anti-drogue.
 - Laboratoire national de dépistage du dopage :
 - M. Jacques de CEARRIZ, directeur.
 - Mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie :
 - Mme Nicole MAESTRACCI, présidente ;
 - Mme Evelyne JIMENEZ, chargée de mission.
 - Observatoire français des drogues et des toxicomanies :
 - M. Jean-Michel COSTES, directeur ;
 - M. Claude GOT, président du collège scientifique.
 - Parquet du tribunal de grande instance de Paris :
 - M. François FRANCHI, premier substitut, responsable de la section du parquet chargée de la circulation et de la coordination des transports.
-

235 – Rapport de M. Richard dell'Agnola : conduite automobile sous l'influence de drogues illicites et psychotropes