



N° 2763

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 29 novembre 2000.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE ⁽¹⁾ SUR LES PROPOSITIONS DE LOI :

1. (n° 2148) DE MM. BERNARD ACCOYER, JEAN-LOUIS DEBRÉ ET PATRICK DELNATTE, *relative à la **conduite automobile sous l'emprise de stupéfiants*** ;
2. (n° 367) DE M. JEAN-PIERRE FOUCHER ET PLUSIEURS DE SES COLLEGUES, *visant à **réprimer la conduite automobile sous l'empire de produits stupéfiants***,

PAR M. PATRICK DELNATTE,

Député.

(1) La composition de cette commission figure au verso de la présente page.

La Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République est composée de : M. Bernard Roman, *président* ; M. Pierre Albertini, Mme Nicole Feidt, M. Gérard Gouzes, *vice-présidents* ; M. Richard Cazenave, M. André Gerin, M. Arnaud Montebourg, *secrétaires* ; M. Léo Andy, M. Léon Bertrand, M. Jean-Pierre Blazy, M. Émile Blessig, M. Jean-Louis Borloo, M. Jacques Brunhes, M. Michel Buillard, M. Dominique Bussereau, M. Pierre Cardo, M. Christophe Caresche, Mme Nicole Catala, M. Jean-Yves Caullet, M. Olivier de Chazeaux, M. Pascal Clément, M. Jean Codognès, M. François Colcombet, M. François Cuillandre, M. Henri Cuq, M. Jacky Darne, M. Camille Darsières, M. Jean-Claude Decagny, M. Patrick Delnatte, M. Bernard Derosier, M. Franck Dhersin, M. Marc Dolez, M. Renaud Donnedieu de Vabres, M. René Dosière, M. Jean-Pierre Dufau, M. Renaud Dutreil, M. Jean Espilondo, M. Jacques Floch, M. Roger Franzoni, M. Pierre Frogier, M. Claude Goasguen, M. Louis Guédon, Mme Cécile Helle, M. Philippe Houillon, M. Michel Hunault, M. Henry Jean-Baptiste, M. Jérôme Lambert, Mme Christine Lazerges, Mme Claudine Ledoux, M. Jean-Antoine Léonetti, M. Bruno Le Roux, Mme Raymonde Le Texier, M. Jacques Limouzy, M. Noël Mamère, M. Thierry Mariani, M. Roger Meï, M. Louis Mermaz, M. Jean-Pierre Michel, M. Ernest Moutoussamy, Mme Véronique Neiertz, M. Robert Pandraud, M. Vincent Peillon, M. Dominique Perben, M. Henri Plagnol, M. Didier Quentin, M. Jean-Pierre Soisson, M. André Thien Ah Koon, M. Jean Tiberi, M. Alain Tourret, M. André Vallini, M. Michel Vaxès, M. Alain Vidalies, M. Jean-Luc Warsmann, M. Kofi Yamgnane.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION.....	5
I. — LA CONDUITE SOUS L'EMPIRE DE STUPÉFIANTS : UNE PRÉOCCUPATION RÉCURRENTÉ À LAQUELLE LA FRANCE N'A ENCORE RÉPONDU QUE PARTIELLEMENT	6
1. Des tentatives législatives inabouties.....	6
2. Un dispositif juridique incomplet	7
3. L'aiguillon européen.....	9
II. — LA PROPOSITION DE LOI : DE NOUVEAUX MOYENS POUR LUTTER CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE RÉSULTANT DE LA CONSOMMATION DE STUPÉFIANTS.....	11
1. Le dépistage systématique des stupéfiants dans les accidents causant des dommages corporels	11
2. L'institution d'une sanction délictuelle pour conduite automobile sous l'empire de stupéfiants.....	12
3. La prise en compte du coût budgétaire de la sécurité routière	15
DISCUSSION GÉNÉRALE	17
ANNEXE : Législation relative à la conduite automobile sous l'empire de stupéfiants ..	21
— en Allemagne.....	21
— en Belgique.....	23
— en Espagne.....	24
— en Italie	26
— au Royaume-Uni.....	27
— en Suède.....	28
— en Suisse	31
TABLEAU COMPARATIF	35
PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR	39

MESDAMES, MESSIEURS,

Au cours de l'année 1999, la France a connu 124 524 accidents corporels, dans lesquels plus de 167 000 personnes ont été blessées et plus de 8 000 ont trouvé la mort. La vitesse et l'alcool au volant, qui représentent les principales causes d'accident en France, font l'objet de sanctions. En revanche, tel n'est pas le cas de la conduite sous l'empire de stupéfiants, alors même qu'il est aujourd'hui admis que la drogue est présente dans 10 à 15 % des accidents mortels ⁽¹⁾.

Sanctionner la conduite sous l'empire de drogues est indéniablement complexe. En effet, l'ampleur du phénomène est difficile à évaluer avec précision dès lors que la consommation de ces substances est illicite. Par ailleurs, des progrès doivent encore être accomplis pour définir exactement les effets des stupéfiants sur la capacité à conduire. Dans cette perspective, il faut prendre en compte la frontière de plus en plus floue qui existe entre les drogues licites et illicites, l'apparition de nouveaux produits, le constat des interactions médicamenteuses, la recrudescence de la polyconsommation de substances stupéifiantes ou leur association avec l'alcool.

Il n'est, cependant, pas envisageable de tirer argument de la complexité de cette question pour retarder plus longtemps l'adoption de mesures susceptibles de contribuer à lutter contre l'insécurité routière résultant de la conduite automobile sous l'empire de stupéfiants et ses conséquences dramatiques.

Enregistrée à la présidence de l'Assemblée nationale le 9 février 2000 et présentée par le rapporteur, MM. Bernard Accoyer, Jean-Louis Debré ainsi que les membres du groupe du RPR et apparentés, la proposition de loi relative à la conduite automobile sous l'emprise de stupéfiants sera examinée, à la demande du groupe RPR, lors de la séance publique du 5 décembre prochain réservée à l'ordre du jour fixé par l'Assemblée nationale. Le droit français ne répondant aujourd'hui que partiellement à la préoccupation récurrente que constitue la conduite sous l'empire de stupéfiants (I), cette proposition de loi tend à donner de nouveaux moyens pour lutter contre l'insécurité routière résultant de la conduite automobile sous l'empire de drogues (II).

(1) Dans l'étude d'impact relative au projet de loi portant diverses mesures relatives à la sécurité routière, le Gouvernement indiquait que « les spécialistes estiment que la drogue est présente dans 15 % des accidents mortels, mais [que] l'intensité de la relation causale n'est pas connue ».

I. — LA CONDUITE SOUS L'EMPIRE DE STUPEFIANTS : UNE PREOCCUPATION RECURRENTE A LAQUELLE LA FRANCE N'A ENCORE REPONDU QUE PARTIELLEMENT

Plusieurs tentatives pour sanctionner la drogue au volant ayant échoué, le droit français n'offre encore que des réponses partielles en la matière alors que les initiatives communautaires ou les législations des autres pays européens incitent à légiférer sur la conduite sous l'empire de stupéfiants.

1. Des tentatives législatives inabouties

La présente proposition de loi ne constitue à l'évidence pas la première tentative de la représentation nationale pour répondre au problème de la conduite automobile sous l'empire de stupéfiants. Bien que nombreuses en la matière, les initiatives parlementaires n'ont, à ce jour, jamais abouti.

Sous la précédente législature, quatre propositions de loi avaient été déposées à l'Assemblée nationale et avaient fait l'objet d'un rapport commun (n° 2659), présenté en mars 1996 par M. Richard Dell'Agnola au nom de la commission des Lois. Sur proposition de son rapporteur, celle-ci avait alors adopté une proposition de loi sur ce sujet. Composée de cinq articles, elle instituait un délit de conduite automobile sous l'empire de stupéfiants, constitué seulement si le conducteur s'était trouvé impliqué dans un accident ayant causé un dommage corporel, puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 francs d'amende, ces peines étant doublées si le conducteur était à l'origine d'un homicide ou de blessures involontaires. Afin d'établir la réalité de cette infraction, le texte chargeait les autorités de police administrative ou judiciaire de faire procéder, sur la personne interpellée, à des analyses. En outre, il rendait applicables à ce délit les peines complémentaires de travail d'intérêt général et de jours-amende prévues aux articles L. 1^{er}-1 et L. 1^{er}-2 du code de la route, les peines de confiscation et d'immobilisation du véhicule fixées dans l'article L. 10 du même code, ainsi que la possibilité de prononcer l'annulation du permis de conduire posée par l'article L. 15 de ce code. Ce texte n'a cependant jamais été inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale et a été repris dans une proposition de loi (n° 275) présentée par M. Pierre Mazeaud et enregistrée à la présidence de l'Assemblée nationale le 30 septembre 1997.

Enregistrée le 21 octobre 1997, la proposition de loi (n° 367) présentée par M. Jean-Pierre Foucher crée également un délit de conduite sous l'empire de stupéfiants mais l'étend à la conduite sous l'empire de substances psychotropes et de médicaments de nature à altérer gravement le comportement du conducteur. Elle prévoit, en outre, de soumettre aux épreuves

de dépistage le conducteur impliqué dans tout accident de circulation, ainsi que tout auteur présumé de l'une des infractions relatives à la vitesse des véhicules et au port de la ceinture de sécurité ou du casque.

En 1998 et 1999, l'examen du projet de loi portant diverses mesures relatives à la sécurité routière a fourni une nouvelle occasion au Parlement de débattre de cette question. En effet, le Sénat avait, en deuxième lecture, adopté un amendement instituant un délit de conduite automobile sous l'empire de stupéfiants, constitué en cas d'accident corporel et puni des mêmes peines que la conduite sous l'empire d'un état alcoolique. A l'Assemblée nationale, des amendements avaient été déposés, notamment par votre rapporteur, afin, d'une part, de prévoir le dépistage systématique de stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans les accidents ayant causé des dommages corporels et, d'autre part, de créer ce délit de conduite sous l'empire de stupéfiants. Compte tenu des progrès techniques et scientifiques restant à accomplir avant de pouvoir sanctionner efficacement la drogue au volant, aucune de ces dispositions n'avait finalement été retenue. Et c'est donc un dispositif plus modeste de lutte contre la conduite automobile sous l'empire des stupéfiants qui figure dans la loi du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport public de voyageurs.

2. Un dispositif juridique incomplet

La loi du 18 juin 1999 précitée a inséré dans le code de la route, après les dispositions relatives au dépistage de l'alcool au volant, un article L. 3-1 instaurant un dépistage systématique des stupéfiants sur tout conducteur impliqué dans un accident mortel. Lorsque celui-ci se révèle positif ou impossible à réaliser ou que le conducteur refuse de subir ce test, les officiers ou agents de police judiciaire font procéder à des analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques, dont les résultats sont transmis au procureur du lieu de l'accident. Aux termes de ce dispositif, toute personne qui aura refusé de se soumettre aux analyses est punie des peines prévues pour sanctionner la conduite automobile sous l'empire de l'état alcoolique, soit deux ans d'emprisonnement et 30 000 francs d'amende ; elle encourt également la peine complémentaire de suspension du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle, ainsi qu'une réduction, de plein droit, de la moitié du nombre de points initial du permis de conduire ⁽¹⁾. Les analyses recueillies devant permettre la réalisation d'une étude épidémiologique de grande envergure, de nature à améliorer les connaissances sur les effets des différentes drogues sur la conduite, l'adoption de ces dispositions avaient alors été

(1) a) de l'article L. 11-1 et 1° de l'article L. 14 du code de la route.

considérées comme un préalable indispensable à la création ultérieure d'une incrimination spécifique visant l'usage de stupéfiants au volant.

L'article L. 3-1 du code de la route confie à un décret en Conseil d'Etat le soin de fixer les conditions de son application. Il doit ainsi préciser les conditions dans lesquelles sont effectuées les épreuves de dépistage et la procédure qui, en cas de dépistage positif, doit être mise en œuvre pour effectuer la recherche de produits stupéfiants dans le sang, et autoriser les procureurs à transmettre, à l'organisme chargé de l'étude épidémiologique, un exemplaire de la fiche d'examen sur laquelle sont consignés les résultats des examens médicaux, cliniques et biologiques. D'après les informations fournies par le Ministère des transports et le comité interministériel de la sécurité routière, l'étude, qui sera conduite sur deux ans, doit permettre d'évaluer le risque relatif et attributaire de chaque substance, quatre familles de stupéfiants étant particulièrement étudiées (cannabis et dérivés, opiacés, cocaïne, amphétamines). Un premier test urinaire, qui se déroulera en milieu hospitalier ou dans un cabinet médical, permettra de détecter, en trois minutes, la présence de l'une de ces quatre familles ; une analyse sanguine devant ensuite, en cas de positivité, être réalisée par un laboratoire de toxicologie.

Ce décret n'étant, à ce jour, pas publié, l'étude épidémiologique n'est donc pas entamée et l'adoption de dispositions relatives à la conduite automobile sous l'empire de stupéfiants se trouve retardée d'autant.

Quels sont donc aujourd'hui les dispositifs juridiques qui permettent de lutter contre l'insécurité routière résultant de la conduite sous l'empire de stupéfiants ?

On soulignera d'emblée que l'infraction n'étant pas caractérisée, il est aujourd'hui impossible de disposer de statistiques sur les poursuites pénales engagées pour ce motif. Comme le soulignait le Ministre de l'équipement, des transports et du logement dans une réponse à une question écrite (n° 42264), il convient de rappeler que l'usage illicite d'une substance ou plante classée comme stupéfiant peut déjà être puni, conformément à l'article L. 628 du code de la santé publique, d'un an d'emprisonnement et de 25 000 francs d'amende et que les personnes conduisant sous l'empire des stupéfiants sont également susceptibles d'être poursuivies sur la base du délit de mise en danger de la vie d'autrui, prévu à l'article 223-1 du code pénal. On objectera, toutefois, que ce délit, qui consiste dans « *le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement* », semble toutefois difficile à constituer en matière de conduite sous l'empire de stupéfiants.

S'agissant du dépistage chez les conducteurs impliqués dans l'accident, il apparaît, d'après les informations fournies par le ministère de la justice, que quelques parquets, notamment celui de Nanterre, y recourent et ce avant même l'entrée en vigueur de la loi du 18 juin 1999. Cependant, aucune information n'est disponible sur les conditions dans lesquelles ce dépistage est opéré, ni sur les critères qui le justifient. Seul le parquet de Paris évoque cette question dans son rapport annuel : il précise que, pour quelques accidents mortels où des éléments extérieurs permettaient de suspecter un usage de stupéfiants, des analyses toxicologiques ont été ordonnées, aucune précision n'étant toutefois apportée sur les conséquences judiciaires qui en ont été tirées à l'égard du conducteur pour lequel l'analyse s'est révélée positive. On peut alors considérer que si le conducteur peut avoir sa responsabilité engagée pour homicide ou blessures involontaires ou être poursuivi pour un délit ou une infraction au code de la route, des poursuites concomitantes peuvent être exercées pour usage de stupéfiants.

S'il n'est pas inexistant, l'arsenal juridique pour lutter contre la conduite sous l'empire des stupéfiants est loin d'être complet : en cas de contrôle préventif ou d'infraction aux dispositions du code de la route sans accident, il apparaît ainsi que, si le conducteur ne détient pas de drogue, n'est pas pris en flagrant délit de consommation de drogue ou ne reconnaît pas en avoir consommé, les officiers ou agents de police administrative ou judiciaire ne disposent d'aucun moyen lorsqu'ils sont confrontés à des conducteurs dont le comportement révèle un état d'ivresse sans que les tests de dépistage permettent toutefois de présumer l'existence d'un état alcoolique.

3. L'aiguillon européen

Les expériences étrangères et les initiatives communautaires prises pour lutter contre l'insécurité routière résultant de la conduite sous l'empire de substances stupéifiantes viennent souligner la nécessité de renforcer la législation française en la matière.

Plusieurs pays européens disposent aujourd'hui d'une législation sanctionnant la conduite automobile sous l'emprise de stupéfiants. L'étude présentée en annexe au présent rapport précise les dispositions applicables en la matière en Allemagne, en Belgique, en Italie, au Royaume-Uni, en Suède, ainsi qu'en Suisse.

A l'échelon communautaire, on rappellera que la directive 91/439/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au permis de conduire, applicable à compter du 1^{er} juillet 1996, a défini, dans son article 7, les conditions de délivrance de celui-ci. Outre le contrôle des aptitudes et des

connaissances, le futur conducteur doit satisfaire à des normes minimales, dont certaines concernent la consommation de drogues et de médicaments. Ainsi est-il précisé, dans l'annexe III de la directive, que le permis « *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, quelle que soit la catégorie de produit sollicitée* ». Les mêmes interdictions trouvent à s'appliquer en cas de consommation régulière de substances psychotropes ou de médicaments susceptibles de compromettre l'aptitude du conducteur à conduire sans danger. Plus récemment, on relèvera que le plan d'action de l'Union européenne en matière de lutte contre la drogue pour la période 2000-2004 ⁽¹⁾ comporte, contrairement au précédent plan quinquennal prévu en la matière, un volet consacré aux effets des drogues sur la conduite automobile, dans lequel sont précisés les objectifs communautaires en la matière, qui sont notamment l'analyse de l'implication des substances illicites dans les accidents de la route et la définition de méthodes de collecte de données plus fiables. En outre, dès 1994, un groupe de travail « alcool, drogues, médicaments et conduite » a été mis en place dans le cadre du groupe de haut niveau de la sécurité routière : après avoir indiqué, dans un premier rapport, que la première priorité était de définir la vraie nature du problème grâce à des études épidémiologiques, ce groupe s'est consacré au développement des contrôles routiers. Une étude, réalisée dans huit pays et portant sur 2 968 personnes (des hommes dans 92 % des cas), a permis d'évaluer les tests de dépistage ; elle a notamment souligné l'intérêt que portent les forces de police au développement de ces tests, qui leur permettent de confirmer leur appréciation sur l'état d'ivresse du conducteur et les rendraient moins réticents à sanctionner la conduite sous l'empire de stupéfiants. Enfin, dans une résolution adoptée le 28 juin dernier, le Conseil de l'Union européenne a souligné la nécessité de poursuivre des recherches sur l'insécurité routière résultant de la conduite sous l'empire de drogues et de certains médicaments.

Si la France, grâce aux dispositions adoptées dans la loi du 18 juin 1999, a franchi un premier pas en se donnant les moyens de procéder à une étude épidémiologique de grande envergure sur la conduite automobile sous l'empire de stupéfiants, les expériences étrangères et les travaux menés à l'échelon communautaire invitent à franchir une nouvelle étape. Tel est l'objet de la présente proposition de loi.

(1) Communication de la Commission, COM (1999) 239 final du 26 mai 1999.

II. — LA PROPOSITION DE LOI : DE NOUVEAUX MOYENS POUR LUTTER CONTRE L'INSECURITE ROUTIERE RESULTANT DE LA CONSOMMATION DE STUPEFIANTS

La présente proposition de loi tend, d'une part, à étendre aux accidents ayant causé des dommages corporels les dispositions de l'article L. 3-1 du code de la route relatives au dépistage systématique de substances stupéfiantes chez les conducteurs impliqués dans l'accident, et, d'autre part, à instituer un délit pénal de conduite sous l'empire de stupéfiants, inspiré des dispositions applicables à la conduite automobile sous l'empire d'un état alcoolique. Elle prend également en compte le coût budgétaire de ces dispositions.

1. Le dépistage systématique des stupéfiants dans les accidents causant des dommages corporels

En 1999, une étude réalisée à partir des résultats de 169 analyses sanguines réalisées en 1998 et 1999 à la demande d'une autorité judiciaire ⁽¹⁾ estimait, dans ses conclusions, que si la recherche de stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans un accident mortel est justifiée, *« elle le serait tout autant pour les accidents corporels, sinon plus puisque, dans ce cas, le pire reste encore à craindre de la part de conducteurs éventuellement coutumiers de l'usage de stupéfiants »*.

L'**article 2** de la présente proposition de loi tend donc à inclure dans ce dépistage systématique les conducteurs impliqués dans un accident ayant causé des dommages corporels, ce qui permettra d'améliorer la connaissance épidémiologique de la conduite automobile sous l'emprise de stupéfiants et d'inclure dans le champ d'application de l'article L. 3-1 du code de la route les conducteurs qui ont été impliqués dans des accidents dont les victimes décèdent, malheureusement, peu de temps après.

En effet, on relèvera que, d'après les éléments fournis en 1998 par le Gouvernement, le dépistage actuellement prévu par la loi ne concernera pas tous les accidents recensés comme mortels, c'est-à-dire ceux pour lesquels le décès est intervenu dans un délai de trente jours après l'accident, mais seulement ceux d'entre eux pour lesquels le décès aura été constaté par les officiers de police judiciaire sur le lieu de l'accident.

(1) *Toxicorama*, volume XI n° 4, 1999.

2. L'institution d'une sanction délictuelle pour conduite automobile sous l'empire de stupéfiants

L'**article 1^{er}** de la proposition de loi crée, dans le code de la route, un nouvel article qui devrait prendre place après les articles incriminant la conduite sous l'empire d'un état alcoolique. Cet article punit de deux ans d'emprisonnement et d'une amende de 30 000 francs toute personne qui aura conduit après avoir fait usage, de manière illicite, de plantes ou substances classées comme stupéfiants. Les peines prévues sont portées au double s'il y a lieu de faire application des articles 221-6 et 222-19 du code pénal à l'encontre du conducteur, c'est-à-dire si celui-ci est à l'origine d'un homicide ou de blessures involontaires. L'**article 3** de la proposition de loi renvoie à un décret en Conseil d'Etat le soin de préciser les conditions d'application de cette disposition.

On relèvera que, contrairement à la proposition de loi présentée par M. Jean-Pierre Foucher, la définition du délit n'inclut pas la conduite sous l'empire de certains médicaments ayant des propriétés psychoactives. Sans doute conviendrait-il de tenir compte de leurs effets nocifs sur les réflexes ainsi que du détournement de leur usage médical qui en est parfois fait ou de leur association avec d'autres stupéfiants illicites. Cependant, la multiplicité de ces médicaments rend difficiles leur recherche dans l'organisme et la définition d'un seuil au-delà duquel leur consommation serait dangereuse en termes de sécurité routière. Comme le notait M. Richard Dell'Agnola, *« faire de la conduite sous l'empire de médicaments un délit pose un vrai problème de santé publique, dont la solution suppose, à tout le moins, une concertation avec les professions de santé »*. La réflexion paraissant devoir être poursuivie sur ce point, le rapporteur estime préférable de s'en tenir à l'institution d'un délit de conduite sous l'empire de stupéfiants qui permette déjà de s'attaquer aux produits et aux formes de consommation les plus simples.

Contrairement à la sanction de la conduite sous l'empire de l'état alcoolique, la proposition ne prévoit aucun seuil en-dessous duquel la présence de stupéfiants pourrait être jugée insusceptible d'agir sur l'aptitude à la conduite, sous peine de contrevenir à l'interdiction générale et absolue de faire usage de stupéfiants ou de rouvrir le débat sur la dépénalisation de l'usage de certaines drogues, ce que le rapporteur ne souhaite pas.

S'agissant des peines prévues, il semble légitime que la répression de la conduite sous l'empire de stupéfiants soit plus sévère que le simple usage de ces substances, lequel est puni, conformément à l'article L. 628 du code de la santé publique, d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 25 000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement. En effet, tant qu'il ne prend pas le volant, celui qui fait usage de stupéfiant, ne peut mettre en

danger que lui-même ; lorsqu'il conduit, il risque également de menacer la vie d'autrui. Les peines prévues sont identiques à celles qui sanctionnent la conduite automobile sous l'empire de l'état alcoolique, prévues par l'article L. 1^{er} du code de la route, ce qui correspond à l'intention des auteurs de la proposition de loi. En effet, même si sa consommation est socialement acceptée, l'alcool tend aujourd'hui à être considérée comme une substance psychoactive, au même titre que les stupéfiants illicites ⁽¹⁾.

Il est fréquemment opposé à l'institution d'un délit de conduite automobile sous l'empire de stupéfiants la non-fiabilité des tests et les incertitudes qui subsistent sur le lien de causalité existant entre la consommation de stupéfiants et l'insécurité routière, dont les avocats tireraient profit, entraînant ainsi des risques de divergence de jurisprudence entre les juridictions, si ce n'est de non-application de la disposition.

Certes, l'étude épidémiologique de grande envergure fondée sur le dépistage systématique des conducteurs impliqués dans un accident mortel, tel qu'il est prévu dans l'article L. 3-1 du code de la route, permettra d'établir les liens de causalité existant entre la consommation de stupéfiants et l'altération de l'aptitude à conduire. Elle est donc essentielle et c'est pourquoi la présente proposition de loi souhaite l'étendre aux accidents n'ayant causé que des dommages corporels (*cf.* art. 2).

Cependant, les résultats des études menées sur des échantillons statistiques plus réduits ne peuvent être ignorés dans l'attente des résultats de cette étude épidémiologique. Ainsi, une étude récente ⁽²⁾, conduite à partir des résultats de 169 analyses sanguines réalisées en 1998 et 1999 à la demande de l'autorité judiciaire, indique que la présence d'au moins un stupéfiant a été mise en évidence chez 59 conducteurs (34,9 %) ; *« le cannabis arrive largement en tête de ce triste hit-parade avec 26 % de conducteurs positifs, tous désignés comme responsables de l'accident »*, la présence de cannabis n'étant associée, dans la moitié des cas, à aucune consommation d'alcool ; quant aux opiacés, ils étaient présents chez 8,5 % des conducteurs, dont 3,9 % pour lesquels pouvait être écartée toute administration à visée thérapeutique. Les auteurs en concluent que *« la consommation de psychotropes illicites est indéniablement devenue un facteur d'insécurité routière majeure »*.

S'agissant de la fiabilité du dépistage, force est de reconnaître la divergence des avis : le dépistage des stupéfiants est plus délicat que celui de l'alcool, dont on retrouve la molécule dans toutes les boissons alcooliques.

(1) La mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie considère comme substance psychoactive : l'alcool, le tabac, les médicaments tels que les anxiolytiques, hypnotiques ou anti-dépresseurs, les stupéfiants illicites.

(2) Toxicorama, volume XI n° 4, 1999.

sées, et il semblerait que les tests de dépistage à partir de la salive ou de la sueur soient délicats à réaliser en bord de route. En outre, Mme Nicole Maestracci, présidente de la mission interministérielle de la lutte contre la drogue et la toxicomanie, a souligné qu'il n'est pas possible de déterminer à partir de quelle quantité une substance se révèle dangereuse lorsque le consommateur prend le volant et a insisté sur l'intérêt des tests comportementaux, qui permettraient d'éviter de sanctionner un conducteur qui aurait consommé un produit qui, bien qu'encore présent dans les tissus, n'aurait plus d'effet la conduite. M. Charles Mercier-Guyon, expert auprès de la direction générale de la Commission européenne chargée des transports, a, pour sa part, considéré que les tests de dépistage ne sont pas plus imparfaits que ceux pratiqués pour détecter la consommation d'alcool et ne présentent que de 1 à 2 % de « faux négatifs ». En tout état de cause, on peut considérer que si ces tests – pour l'heure, urinaires – n'étaient pas fiables, ils ne seraient pas utilisés comme un premier filtre pour déterminer, conformément à l'article L. 3-1 du code de la route, la présence de stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans un accident mortel et nourrir, par la suite, l'étude épidémiologique promise par le Gouvernement.

En réalité, c'est moins la fiabilité des tests que leur commodité d'usage par les officiers ou agents de la police judiciaire ou administrative qui semble aujourd'hui soulever un problème. Il est vrai que leur usage ne semble pas offrir aujourd'hui la même facilité que l'alcootest qui permet de détecter la présence d'alcool dans l'air expiré et donc de présumer l'état alcoolique du conducteur. En l'état actuel des connaissances scientifiques, le dépistage de substances stupéfiantes ne peut être fait sur le bord de la route et suppose donc d'emmener le conducteur en milieu hospitalier ou dans un cabinet médical, ce qui représente, pour la police et la gendarmerie, une surcharge de travail importante.

En tout état de cause, ces objections ne sauraient valablement justifier que cette proposition de loi soit repoussée ; en effet, compte tenu des délais moyens d'examen des projets et propositions de lois, il n'est pas improbable que, d'ici l'adoption définitive de ce texte par le Parlement, les progrès scientifiques aient permis de rendre les tests d'un usage plus commode, la perspective d'un usage massif de ces tests étant d'ailleurs susceptible de stimuler l'ingéniosité des laboratoires pharmaceutiques. En outre, les résultats de l'étude épidémiologique prévue par l'article L. 3-1 du code de la route devrait, d'ici là, permettre d'affiner la connaissance de l'effet de la consommation de substances stupéfiantes sur la conduite automobile. Il faut souligner également que l'intention du législateur de réprimer la conduite automobile sous l'empire de stupéfiants devrait jouer un rôle dans la prévention de ces comportements. En effet, la répression est en soi une forme de dissuasion et donc de prévention et on peut légitimement espérer que l'institution d'un délit de conduite sous l'empire de stupéfiants constitue la

meilleure forme de prévention, dès lors que, contrairement à ce qui est fait pour l'alcool, il est difficilement concevable de lancer une vaste campagne d'information sur les dangers de la drogue au volant alors même que ces produits font l'objet d'une prohibition générale. Enfin, il n'est pas inutile de rappeler que le principe d'une répression de l'alcool au volant a été établi avant que ne soient précisés les moyens et les conditions de son dépistage.

Sans minimiser les difficultés pratiques du dispositif prévu dans la présente proposition de loi, il n'apparaît pas souhaitable de renoncer à légiférer en raison d'un simple obstacle technique. Il serait encore moins pardonnable de le faire pour des raisons budgétaires.

3. La prise en compte du coût budgétaire de la sécurité routière

L'exemple de la répression de la conduite automobile sous l'empire de l'état alcoolique vient démontrer, s'il en était besoin, l'importance des moyens matériels et humains dans la lutte contre l'insécurité routière.

Les dispositions de la proposition de loi ne sont, à l'évidence, pas sans incidence budgétaire. C'est pour cette raison que son **article 4** prévoit que les charges supplémentaires entraînées par les dispositions de la proposition de loi seront compensées par un relèvement des taxes visées aux articles 575 et 575A du code général des impôts, relatifs au droit de consommation sur les tabacs manufacturés.

L'extension du dépistage aux accidents ayant causé des dommages corporels n'est pas sans incidence budgétaire. Le coût direct du dépistage doit, tout d'abord, être pris en compte. Lors des débats parlementaires sur la loi portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport public de voyageurs, le coût du dépistage avait été souvent avancé pour justifier de limiter aux seuls accidents mortels le dépistage systématique de stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans un accident. D'après les informations recueillies par le rapporteur auprès du ministère des transports et du comité interministériel de la sécurité routière, le coût d'un dépistage et d'une analyse de sang est aujourd'hui de 1 800 francs.

En outre, comme l'ont souligné les représentants de la direction générale de la gendarmerie nationale entendus par votre rapporteur, l'extension du dépistage aux accidents ayant causé des dommages corporels entraînera un surcroît de travail, tant que les tests de dépistage devront se dérouler en milieu médical, et impliquera sans doute un renforcement des effectifs. Pour les mêmes raisons, l'institution d'un délit sanctionnant la

conduite sous l'empire de stupéfiants suscitera également des besoins humains et matériels supplémentaires.

S'il a été invoqué par le passé, le coût budgétaire de mise en œuvre de ces mesures doit être mis en parallèle avec le terrible coût humain des accidents. Lors de l'examen de la loi du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière, l'unanimité s'était faite autour de l'objectif final de lutte contre l'insécurité routière résultant de la conduite sous l'empire de stupéfiants. Et si le but du Gouvernement est, comme l'affirmait le ministre de l'équipement, des transports et du logement devant le Sénat le 19 mai 1999, de diviser par deux le nombre de tués sur les routes en cinq ans, il n'apparaît aujourd'hui plus possible de faire l'économie de dispositions destinées à lutter contre la conduite automobile sous l'empire de stupéfiants.

*

* *

Après l'exposé du rapporteur, plusieurs commissaires sont intervenus dans la discussion générale.

Reconnaissant que la proposition de loi présentée par le rapporteur soulevait de vraies questions, **M. Jacques Floch** a rappelé que l'intérêt de la représentation nationale pour ce problème n'était pas nouveau puisqu'un grand débat parlementaire sur la consommation de stupéfiants avait déjà été demandé sous les précédentes législatures. Il a ajouté qu'il conviendrait, dans le cadre d'un tel débat, de réfléchir également aux effets de la prise de médicaments, de psychotropes ou de tous produits qui dénaturent les capacités physiques et intellectuelles. Considérant que les débats actuels sur la consommation de stupéfiants rejoignaient ceux menés, il y a cinquante ans, sur la consommation d'alcool, il a rappelé qu'à l'époque, il était apparu impossible d'interdire l'alcool et donc préférable de faire appel à la raison et au civisme. Evoquant les situations douloureuses dans lesquelles il s'était trouvé lorsqu'il avait dû, en sa qualité d'élus local, avertir les familles du décès de proches dans des accidents de la route causés par l'alcool, il a constaté avec amertume les échecs de cette politique.

S'agissant de la question des stupéfiants, il a estimé que le problème était plus complexe encore ; observant qu'il était rare que les tribunaux prononcent des condamnations du seul chef d'usage de stupéfiants, il a relevé que la majorité des procureurs se contentaient d'une admonestation ou d'une demande de suivi de soins.

Considérant comme le rapporteur qu'au-delà des mesures d'affichage, il convenait désormais de conduire une véritable politique pour que les 5 millions de consommateurs de stupéfiants estimés réalisent qu'ils nuisent non seulement à eux-mêmes, mais également aux autres, il a néanmoins douté de la pertinence du dispositif proposé, fondé uniquement sur la sanction. Il a préconisé plutôt un ensemble de mesures qui s'attacherait davantage à la mise en œuvre de moyens permettant la désintoxication des consommateurs. Evoquant les travaux de la commission d'enquête sur la situation dans les prisons françaises, il a rappelé qu'une des conclusions du rapport, adopté à l'unanimité par tous les groupes de l'Assemblée, concernait la situation déplorable des toxicomanes en prison, les carences des traitements et l'existence de trafics de drogue importants mettant en péril la sécurité des établissements.

Soulignant les incertitudes qui continuaient de peser sur la question, et notamment la distinction entre drogue dure ou drogue douce ou l'extension nécessaire de la réflexion à l'usage des médicaments psychotropes, il a estimé qu'il serait prématuré d'adopter une proposition de loi limitée à un dispositif de sanction et a suggéré qu'un groupe de travail

puisse être constitué sur le sujet, qui pourrait également s'intéresser à la question du trafic de drogues, des politiques de blanchiment ainsi qu'au phénomène de consommation chez les jeunes. Il a donc souhaité que la Commission ne conclue pas sur la proposition de loi présentée par le rapporteur.

Rappelant que la proposition de loi présentée par M. Bernard Accoyer avait été cosignée par l'ensemble des groupes de l'opposition, **M. Dominique Bussereau** a rejoint les propos de M. Jacques Floch sur l'utilité d'un débat sur les stupéfiants et déploré qu'il n'y ait eu, jusqu'à présent, aucune réponse satisfaisante du Gouvernement sur le sujet. Il a, par ailleurs, regretté que, systématiquement, les initiatives parlementaires provenant de l'opposition ne donnent lieu qu'à un simple débat, qui se termine par l'absence de conclusions de la Commission. Il a estimé que de telles pratiques dénaturaient, en fait, les séances consacrées à un ordre du jour d'initiative parlementaire, devenues désormais des lieux d'expression davantage que des lieux de votation.

Exprimant sa réticence à l'égard de tout dispositif qui contribuerait à présenter le conducteur automobile comme un véritable délinquant, **M. André Gerin** a rappelé, en préambule, son opposition à la loi récemment adoptée à l'initiative du ministre des transports et de l'équipement, donnant au grand excès de vitesse le caractère d'un délit. Considérant que la proposition de loi présentée aujourd'hui participait de la même logique, il s'est, en revanche, déclaré favorable à un dispositif qui reprendrait les conclusions de la commission de réflexion sur la drogue et la toxicomanie présidée par M. Roger Henrion et évoquerait plus largement tous les aspects relatifs à l'usage de stupéfiants. Rappelant qu'il avait déposé il y a deux ans une proposition de loi relative à la lutte contre la toxicomanie et la géopolitique des stupéfiants, il a émis le souhait que la représentation nationale se penche davantage sur les questions de fond, telle que l'étude des comportements déviants ou l'établissement de données épidémiologiques sur le sujet. Il a constaté, sur ce dernier point, les carences statistiques concernant l'usage des stupéfiants, soulignant que les seules statistiques connues, établies par le ministère de la défense, à partir du cas des appelés au service militaire, qui évaluent à un tiers le nombre de jeunes gens ayant déjà une fois consommé de la drogue, laissaient entrevoir une réalité effrayante.

Indiquant qu'il partageait l'objectif défendu par la proposition de loi dont est saisie la Commission, **M. Jérôme Lambert** a toutefois observé que les tests tendant au dépistage de l'usage de stupéfiants étaient, aujourd'hui, à ce point performants qu'ils permettaient de révéler une consommation datant de plusieurs semaines. C'est pourquoi il a estimé que

le dispositif de l'article premier de la proposition de loi, qui vise les personnes ayant conduit « après avoir fait usage » de stupéfiants, et non celles qui se trouvent « sous l'emprise » de ces substances illicites au moment de l'accident, pourrait aboutir à sanctionner pénalement un conducteur dont la consommation de stupéfiants datait, pourtant, de plusieurs semaines.

Rappelant que 15 % des accidents de la route mortels étaient liés à la consommation de substances illicites, **M. Michel Hunault** a estimé qu'il était de la responsabilité du législateur d'apporter rapidement une réponse adéquate à cette situation. Il a considéré que l'examen de cette proposition de loi, constituant une première étape dans la lutte contre l'usage des stupéfiants, permettrait d'adresser un message politique fort en direction de l'opinion publique. Jugeant que ces questions de société devraient pouvoir faire l'objet d'un accord dépassant les clivages politiques habituels, il a rappelé, à cet égard, que l'opposition avait accueilli favorablement les mesures annoncées par le ministre des transports dans le cadre de l'opération faisant de l'année 2000, celle de la sécurité routière. Réagissant aux propos tenus par M. André Gerin, il a estimé que les personnes conduisant sous l'emprise de stupéfiants devaient être considérées comme des délinquants, regrettant, par ailleurs, que les juridictions ne soient pas plus sévères dans la répression des comportements de certains chauffards récidivistes conduisant en état d'imprégnation alcoolique. S'agissant de l'organisation d'un débat sur la question de l'usage des stupéfiants suggérée par M. Jacques Floch, il a souligné qu'il serait nécessaire qu'il permette à toutes les composantes politiques de l'Assemblée de présenter, en toute clarté, leurs positions respectives. Puis, appelant l'attention des députés de la majorité sur les conséquences négatives que pourrait avoir, dans l'opinion publique, le rejet de la cette proposition de loi, il a conclu son propos en exprimant le souhait que les groupes politiques parviennent à se concerter pour que sa discussion se déroule dans des conditions satisfaisantes.

Réagissant aux propos de M. Michel Hunault, **M. Jacques Floch** a considéré que la majorité n'était nullement coupable de laxisme en matière de lutte contre les stupéfiants. Il a insisté sur le fait que, pour traiter de manière satisfaisante cette importante question de société, le meilleur moyen serait de convaincre le Gouvernement d'organiser sur ce sujet un débat dans l'hémicycle au cours des prochains mois.

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

— Il paraît important de sanctionner la conduite sous l'emprise de stupéfiants, dès lors que ce comportement met en danger la vie d'autrui,

même si, par ailleurs, la consommation de drogue reste faiblement réprimée par les juridictions ;

— Les méthodes de dépistage sont aujourd’hui parvenues à un degré de performances satisfaisant ; la seule difficulté qui subsiste tient à leur condition d’emploi, qui ne permet pas d’obtenir des résultats incontestables immédiatement après l’interpellation des personnes. Quant au fait que les tests pourraient révéler une consommation ancienne de stupéfiants par l’automobiliste, il faut souligner qu’il ne pourra y avoir de sanction pénale que si l’existence d’un lien de causalité entre la consommation et l’accident est établie ;

— De nombreux pays membres de l’Union européenne ont, plus systématiquement que la France, recours à des dépistages massifs, mais également à des actions de prévention, par exemple à la sortie des boîtes de nuit ;

— Les victimes d’accidents de la route ainsi que leurs familles exigent, à juste titre, que les responsables de ces accidents soient sanctionnés. C’est pourquoi il est nécessaire de prendre des mesures pénales, seules à même d’apporter une réponse au sentiment d’injustice que ressentent les victimes de conducteurs ayant provoqué des accidents sous l’emprise de stupéfiants ;

— La discussion dans l’hémicycle de cette proposition de loi doit offrir à la représentation nationale l’occasion d’aborder publiquement une question qui représente un enjeu majeur pour notre société, à laquelle l’initiative de l’opposition tente d’apporter une première réponse.

La Commission a décidé de ne pas procéder à l’examen des articles et, en conséquence, de ne pas formuler de conclusions.

*

* *

ANNEXE

LEGISLATION RELATIVE A LA CONDUITE AUTOMOBILE SOUS L'EMPIRE DE STUPEFIANTS EN ALLEMAGNE, EN BELGIQUE, EN ESPAGNE, EN ITALIE, AU ROYAUME-UNI, EN SUEDE ET EN SUISSE⁽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 frappée des 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.

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

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 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.

L'auteur de l'infraction se voit infliger, lorsqu'il s'agit d'une primo-infraction, une amende de 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 1 000 DM et une troisième fois à 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 benzoylecgonine.

Les sanctions prévues sont de nature pénale; de 15 jours à six mois de prison et/ou une amende de 990 à 9990 euros.

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 vérifi-

cation 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 (dix 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.

1.2. 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.

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

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 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 500 000 à 2 000 000 liras).

– Les derniers chiffres disponibles font état, pour 1997, de 1 066 signalements d’infractions pour conduite sous l’influence de drogues (1996 : 978 signalements).

– 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 (54 000 francs). 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 prélèvements 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 1 000 livres, soit 10 900 francs, 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, le projet de loi relatif à la justice pénale et aux juridictions (*Criminal Justice and Court Services Bill*), modifiant le *Police and Criminal Evidence Act* de 1984, prévoit d'autoriser les forces de police à procéder à des prélèvements dans les commissariats sur la personne arrêtée si celle-ci a été inculpée. Ce projet a été déposé à la Chambre des Communes en juin 2000.

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.

SUEDE

I. — Législation en vigueur

a) *Fondements législatifs : détermination des incriminations*

Le texte législatif définissant les produits stupéfiants est la loi sur la répression des infractions en matière de stupéfiants de 1968 (Narkotikastrafflag). Le terme générique de «stupéfiants» s'y applique à toute une série de substances (le cannabis, l'héroïne, la cocaïne, le LSD, l'ecstasy et les amphétamines), ainsi que les médicaments tels que les benzodiazépines ou la morphine.

Les textes législatifs réprimant la conduite sous l'influence de l'alcool ou de la drogue sont la loi sur les infractions routières de 1951 qui est une loi portant spécifiquement sur la circulation routière, ainsi que la loi de 1999. Deux délits y sont visés: *la conduite en état d'ivresse* et *la conduite en état d'ivresse prononcée*

Un conducteur est reconnu coupable de *conduite en état d'ivresse* lorsque :

- la concentration d'alcool dans le sang dépasse 0,2 g/l, ou
- que le sang contient des narcotiques (seuil à zéro), hormis des substances pharmaceutiques consommées conformément à une ordonnance médicale ;
- en outre, la police a le pouvoir d'apprécier, indépendamment de tout dépistage scientifique, que le conducteur était intoxiqué par l'alcool ou d'autres drogues au point de ne pouvoir conduire son véhicule dans des conditions de sécurité.

Un conducteur est reconnu coupable de *conduite en état d'ivresse prononcée* lorsque:

- la concentration d'alcool dans le sang dépasse 1,0 g/l, ou
 - que le conducteur était gravement intoxiqué par l'alcool ou d'autres drogues,
- ou
- que le conducteur conduisait son véhicule d'une manière telle que la sécurité routière était de toute évidence compromise.

Les sanctions applicables sont une peine d'amende de 50 à 16 750 euros et/ou de 14 jours à six mois d'emprisonnement, pouvant aller jusqu'à deux ans en cas d'ivresse prononcée (mise en évidence d'un danger pour une personne).

Outre les sanctions propres à la conduite en état d'ivresse, les conducteurs sous l'empire de stupéfiants sont passibles des sanctions relatives à la détention et à la consommation de stupéfiants (14 jours à 3 ans d'emprisonnement et/ou amende de 50 à 16 750 euros).

b) Poursuites et procédure

1° Arrestation

Un conducteur soupçonné d'avoir commis une infraction relevant de la loi sur les infractions routières peut être détenu au commissariat de police pour y subir un test biologique et y être interrogé pendant 12 heures au plus à moins que ce conducteur ne soit arrêté à l'issue de cette période pour une détention préventive sur ordre du parquet. Un agent de police ne peut porter l'accusation contre un conducteur que s'il est directement témoin du comportement de ce conducteur au volant.

Cependant, même si l'agent de police ne peut établir que le conducteur conduisait d'une manière présentant des risques pour la sécurité mais pouvait légitimement soupçonner que ce conducteur était sous l'influence de drogues autres que l'alcool, l'intéressé sera inculpé d'infraction à la loi sur les stupéfiants qui prévoit que l'usage de drogues illicites est répréhensible.

2° Ouverture de poursuites

Le ministère public décide s'il y a lieu d'entamer une enquête préliminaire et d'engager des poursuites. Des poursuites sont engagées lorsque le ministère public estime avoir des raisons suffisantes pour considérer que le suspect est coupable d'un délit tel que la conduite en état d'ivresse ; à ce stade, le ministère public est dans l'obligation absolue de porter l'affaire devant le juge. S'il estime que la culpabilité du suspect ne pourra pas être établie, le ministère ne maintient normalement pas ses poursuites.

La difficulté que rencontre très souvent le ministère public dans les affaires de drogue au volant est qu'il lui faut prouver que le conducteur était à ce point sous l'influence de cette drogue qu'il ne pouvait conduire son véhicule à moteur d'une manière compatible avec la sécurité. Autrement dit, le ministère public doit établir que le niveau et le type de déficience étaient tels que la sécurité au volant ne pouvait être assurée. Les personnes mises

en examen dans ce type d'affaire sont donc plus fréquemment condamnées pour *usage* de drogue et non pour conduite sous l'influence de la drogue

3° Verdict de culpabilité et condamnation

Si le tribunal estime que l'inculpé a, au-delà de tout doute raisonnable, commis une infraction en conduisant en état d'ivresse, l'intéressé doit être déclaré coupable.

En ce qui concerne la condamnation le tribunal a tout pouvoir pour choisir dans l'éventail de peines prévues. Il lui faut tout d'abord déterminer le *type de peine* (emprisonnement, amende ou autres sanctions telles que la mise à l'épreuve, la mise sous traitement, etc.). Le tribunal doit ensuite fixer le *degré de la peine* (par exemple le nombre d'années d'emprisonnement). Le principe retenu est que la sanction doit être proportionnelle à la gravité du délit et à la culpabilité de l'intéressé et *non pas* répondre à des considérations générales de prévention. Depuis la réforme du système des sanctions en 1989, la priorité est donnée à la proportionnalité par rapport à la prévention. Lorsque l'intéressé ne suit pas jusqu'à son terme un programme de traitement ordonné en remplacement d'une peine de prison, c'est cette peine qui devient applicable.

4° Règles régissant la restitution du permis de conduire ou la délivrance d'un nouveau permis

Tout conducteur qui commet une infraction en conduisant en état d'ivresse ou en état d'ivresse prononcée se voit retirer son permis de conduire. Le permis pourra être restitué sur présentation d'un certificat médical attestant que l'intéressé ne présente plus de problème d'alcoolisme. Une infraction à la loi sur la répression des infractions en matière de stupéfiants peut également entraîner le retrait du permis de conduire. Il s'agit dans ces cas de sanctions administratives prises dans l'intérêt de la sécurité routière, indépendamment des sanctions pénales.

II. — Dépistage

a) Action de la police

Le pouvoir qu'a la police d'arrêter des véhicules sur la route trouve son fondement dans la loi sur la police de 1984. La police suédoise peut arrêter des véhicules au hasard (selon la méthode dite de « selective effortement ») sans avoir à prouver que le conducteur conduisait de manière désordonnée ou telle que l'agent était fondé à soupçonner que l'intéressé était sous l'influence de la drogue ou de l'alcool.

b) Prélèvements de sang et d'urine

Les conditions dans lesquelles une enquête biologique peut être exigée sont établies dans le Code d'instruction judiciaire. D'après ce code, ce genre d'analyse (sang, urine) peut être exigé si l'on a des raisons plausibles de soupçonner qu'une infraction a été commise à la loi sur les infractions routières.

c) Examen de l'œil

Parallèlement à l'entrée en vigueur de la tolérance zéro pour les drogues, la police suédoise a été habilitée à procéder à des examens de l'œil chez les conducteurs de vé-

hicule soupçonnés, par exemple, de se trouver sous l'influence d'une drogue. Cet examen comprend la mesure de la réaction de la pupille à la lumière, etc.

A l'heure actuelle, aucun appareil n'est utilisé pour le dépistage de la drogue au volant. Les agents de police suédois ne reçoivent en outre pour la plupart aucune formation particulière en vue du dépistage de la drogue chez les conducteurs. Le principal problème signalé par la police est la difficulté qu'elle a à détecter l'influence de drogues autres que l'alcool.

SUISSE

Il n'existe actuellement aucune législation nationale spécifique relative à la conduite automobile sous l'empire de la drogue dans la Confédération helvétique. Cette constatation doit être complétée par deux observations : des dispositions d'ordre général de la loi sur la circulation routière peuvent être appliquées, mais elles se sont révélées insuffisantes et c'est la raison pour laquelle une législation nouvelle et spécifique est en cours d'examen au Parlement fédéral. Par ailleurs, le problème du dépistage fait l'objet, dans ce projet, de dispositions particulièrement développées.

I. — Législation en vigueur

Les dispositions régissant la conduite automobile, et notamment les risques que la consommation de certains produits peut faire courir, sont contenues dans :

- la loi fédérale sur la circulation routière,
- et l'ordonnance sur le code de la route (VRV selon le sigle d'après la dénomination en langue allemande) qui souligne et clarifie la loi sur de nombreux points.

Alors que le dépassement du seuil légal d'alcoolémie (0,8 g), sans qu'aucune déficience n'ait été constatée dans la conduite constitue une infraction, la consommation de drogue doit être accompagnée d'une telle déficience pour pouvoir faire l'objet d'une sanction.

La loi sur la circulation routière ne vise pas expressément la drogue, la disposition générale (art. 31. II) étant rédigée dans les termes suivants :

« Toute personne ivre, fatiguée, ou dans l'incapacité de conduire pour une autre raison n'est pas autorisée à conduire son véhicule à moteur ».

L'ordonnance (VRV. Art. II) est à cet égard, elle, tout à fait explicite : *« Toute personne dans l'incapacité de conduire son véhicule à moteur sous l'effet de la fatigue, de l'influence de l'alcool, des médicaments ou de la drogue... »* ; toutefois, l'expression *« des médicaments ou de la drogue »* n'est pas davantage définie ou explicitée.

Il apparaît que les sanctions applicables à la conduite sous l'empire de la drogue sont moindres que celles prévues pour la conduite sous l'empire de l'alcool ; elles ne sont équivalentes que lorsque le conducteur, dont la capacité de conduire est réduite, constitue un danger grave pour autrui (art. 90 IV de la loi). Actuellement, les sanctions pour déficience dans la conduite automobile alliée à l'influence de la drogue sont les suivantes :

- déficience n'ayant entraîné ni accident, ni blessure : 3 mois d'emprisonnement maximum et/ou amende de 5 000 francs suisses maximum. Suspension du permis de conduire d'un mois minimum ;
- déficience avec mise en danger grave d'autrui par suite d'une violation grave du code de la route : emprisonnement de 3 jours minimum et 3 mois maximum et/ou amende de 40 000 francs suisses ; suspension du permis de conduire d'un mois minimum (la durée est de deux mois pour la même incrimination sous l'empire de l'alcool) ;
- déficience entraînant un accident ou des blessures : mêmes peines (à noter qu'aucune limite n'est précisée quant à la durée de la suspension du permis pour la même incrimination avec conduite en état d'ivresse).

Le retrait du permis de conduire est prévu par la loi sur la circulation routière, en outre pour des incriminations telles que : conduite dangereuse, refus de se soumettre à une prise de sang ou un examen médical, délit de fuite après accident, vol de voiture, usage d'un véhicule « pour commettre un crime ou, à plusieurs reprises, des délits intentionnels ».

Les statistiques de retrait du permis de conduire pour 1999 permettent de mettre en perspective la situation réelle :

50 333 retraits ont été prononcés en 1999 (+ 0,8 % par rapport à 1998), dont 47 % pour excès de vitesse. Selon l'Office fédéral des routes : « 14 500 permis de conduire ont été retirés pour conduite d'un motorcycle ou d'une voiture automobile en état d'ébriété (c'est-à-dire 31 % des permis retirés, soit 3,9 % de moins que l'année précédente). 690 alcooliques ont dû déposer leur permis pour une durée indéterminée (- 5,5 %). La nouvelle statistique confirme en outre la tendance observée au cours des années précédentes en ce qui concerne les consommateurs de drogue (299 retraits, soit 18,7 % de moins qu'en 1998) et les toxicodépendants (954 retraits, soit - 11,1 % par rapport à 1998). »

II. — Législation en préparation

Afin de combler les lacunes du droit existant et de la mise en œuvre qu'il permet des dispositifs répressifs, de nouveaux articles de la loi fédérale sur la circulation routière ont fait l'objet d'un projet déposé en 1999 devant le Parlement. Le Conseil des Etats (chambre haute) a adopté, le 23 mars 2000, l'ensemble de la loi dont ces articles qui traitent le problème sous ses différents aspects et fournit les bases légales nécessaires d'une part pour les dispositions d'application, techniques notamment (dépistage, etc.), d'autre part pour les dispositions complémentaires à prendre au niveau cantonal. L'idée directrice est d'aligner les mesures et sanctions relatives à la conduite sous l'empire de la drogue sur celles relatives à la conduite avec un taux d'alcoolémie dépassant le seuil légal.

La nouvelle loi, qui comprend par ailleurs d'autres articles, devrait être examinée par le Conseil national au début de l'année 2001, en vue d'une adoption définitive dans le cours de cette même année. La base légale pour les sanctions d'emprisonnement et d'amende est contenue à l'article 91 de la même loi, avec alignement sur la législation en matière de conduite en cas de dépassement du taux d'alcoolémie.

Le texte de cet article dans le projet est le suivant :

« Art. 91

1. Quiconque a conduit un véhicule automobile en état d'ébriété, sera puni des arrêts ou de l'amende. La peine sera l'emprisonnement ou l'amende lorsque le taux d'alcoolémie sera qualifié (art. 55, al. 6, let. a).

2. Quiconque a conduit un véhicule automobile alors qu'il se trouvait dans l'incapacité de conduire pour d'autres raisons sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

3. Quiconque a conduit un véhicule sans moteur alors qu'il se trouvait dans l'incapacité de conduire sera puni des arrêts ou de l'amende. »

III. — Dépistage

L'article 55 constitue le dispositif essentiel pour la mise en œuvre du dépistage, tant sur le plan juridique que technique, et donc pour l'effectivité des poursuites.

L'ensemble du texte prévu pour cet article 55 (constatation de l'incapacité de conduire) est ainsi rédigé :

1. Les conducteurs de véhicules, de même que les usagers de la route impliqués dans un accident, peuvent être soumis à un contrôle de l'air expiré.

2. Si la personne concernée présente des indices laissant présumer une incapacité de conduire et que ces indices ne sont pas dus ou pas uniquement dus à l'influence de l'alcool, elle peut faire l'objet d'autres examens préliminaires, notamment d'un contrôle de l'urine et de la salive.

3. Une prise de sang sera ordonnée si :

a. La personne concernée présente des indices laissant présumer une incapacité de conduire ; ou

b. Elle s'oppose ou se dérobe au contrôle de l'air expiré ou si elle fait en sorte que cette mesure ne puisse atteindre son but.

4. La prise de sang peut être effectuée, pour des raisons importantes, même si la personne suspectée n'est pas consentante. Tout autre moyen prouvant l'incapacité de conduire de la personne concernée est réservé.

5. Le droit cantonal désigne les organes chargés d'ordonner ces mesures.

6. Le Conseil fédéral :

a. Fixe le taux d'alcoolémie à partir duquel les conducteurs sont réputés être dans l'incapacité de conduire au sens de la présente loi (état d'ébriété), indépendamment de toute autre preuve et de tout degré de tolérance individuelle à l'alcool, et il définit le taux d'alcoolémie qualifié

b. Peut, pour d'autres substances diminuant la capacité de conduire, fixer le taux de concentration dans le sang à partir duquel la personne concernée est réputée incapable de conduire au sens de la présente loi, indépendamment de toute autre preuve et de tout degré de tolérance individuelle ;

c. Edicte des prescriptions sur les examens préliminaires (al. 2), sur la procédure à suivre pour effectuer le contrôle de l'air expiré et pour prélever du sang, sur l'analyse des échantillons prélevés et sur l'examen médical complémentaire de la personne soupçonnée d'être dans l'incapacité de conduire ;

d. Peut prescrire que les échantillons de sang, de cheveux, d'ongles, etc., prélevés en vertu du présent article, soient analysés en vue de déterminer, chez la personne concernée, l'existence d'une forme de dépendance diminuant son aptitude à conduire.

En outre, l'article 91 a (nouveau), premier alinéa, prévoit « l'emprisonnement ou l'amende » pour « *Quiconque, en qualité de conducteur de véhicule automobile, se sera opposé ou dérobé intentionnellement à un prélèvement préliminaire réglementé par le Conseil fédéral, qui avait été ordonné ou dont il devait escompter qu'il le serait, ou quiconque se sera opposé ou dérobé intentionnellement à un examen médical complémentaire ou aura fait en sorte que des mesures de ce genre ne puissent atteindre leur but, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende* ».

TABLEAU COMPARATIF

Texte de référence	Texte de la proposition de loi n° 2148
	Article 1 ^{er}
	Après l'article L. 3 du code de la route, il est inséré un article L. 3-1 ainsi rédigé :
	« Art. L. 3-1. — Toute personne qui aura conduit après avoir fait usage, de manière illicite, de substances ou plantes classées comme stupéfiants sera punie de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 F d'amende.
Code pénal	« Lorsqu'il y aura lieu à l'application des articles 221-6 et 222-19 du code pénal à l'encontre de l'auteur de l'infraction définie à l'alinéa précédent, les peines prévues par ces articles seront portées au double. »
<i>Art. 221-6.</i> — 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 300 000 F 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 500 000 F d'amende.	
<i>Art. 222-19.</i> — 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 200 000 F d'amende.	

Texte de référence	Texte de la proposition de loi n° 2148
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 trois ans d'emprisonnement et à 300 000 F d'amende. Loi n° 99-505 du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport public de voyageurs <i>Art. 9. — (Cf. code de la route, art. L. 3-1)</i> Code de la route <i>Art. L. 3-1. —</i> 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 résultats de ces analyses sont transmis au procureur de la République du lieu de l'accident. Tout personne qui aura refusé de se soumettre aux analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques prévus par le présent article sera punie des peines prévues au premier alinéa du I de l'article L. 1^{er}. Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article.	Article 2 Dans le deuxième alinéa de l'article 9 de la loi n° 99-505 du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport public de voyageurs, le mot : « mortel » est remplacé par les mots : « ayant causé des dommages corporels ».

Texte de référence	Texte de la proposition de loi n° 2148
	Article 3 Les conditions d'application de la présente loi sont fixées par décret en Conseil d'Etat.
Code général des impôts <i>Art. 575 et 575 A. — [droit de consommation sur les tabacs manufacturé]</i>	Article 4 Les charges qui pourraient résulter pour l'Etat de cette disposition sont compensées, à due concurrence, par le relèvement des tarifs visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

PERSONNES AUDITIONNEES PAR LE RAPPORTEUR

- Comité interministériel de la sécurité routière :
 - M. Pierre PELISSIER, chef de cabinet de la déléguée interministérielle,
 - M. Pierre CHEVALIER, docteur en médecine, conseiller technique de la déléguée interministérielle.
- Direction générale de la gendarmerie nationale :
 - M. Christian PETIT, colonel,
 - M. Joseph MENANTEAU, commandant.
- M. Jacques FRANQUET, préfet délégué pour la sécurité et la défense auprès du préfet de la région Nord-Pas-de-Calais.
- Mme Marie-Hélène GHYSEL, docteur en pharmacie, responsable du service toxicologie du laboratoire de police scientifique de Lille.
- M. André HOUPERT, avocat général à la cour d'appel de Paris.
- M. Paul LAFARGUE, ancien expert national drogue (SGCI).
- M. Charles MERCIER-GUYON, docteur en médecine, expert auprès de la direction générale « énergie et transport » de la Commission européenne.
- Ministère de l'équipement, des transports et du logement :
 - M. Nicolas NOTEBAERT, conseiller technique.
- Ministère de la justice :
 - Mme Anne BERRIAT, conseillère technique au cabinet de la ministre,
 - Mme Muriel MOURNETAS, conseillère chargée des relations avec le Parlement au cabinet de la ministre,
 - M. Roger QUIGNIOT, direction des affaires criminelles et des grâces.
- Mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie :
 - Mme Nicole MAESTRACCI, présidente,
 - Mme Evelyne JIMENEZ, chargée de mission.

2763 - Rapport de M. Patrick Delnatte sur les propositions de loi n° 2148 de M. Bernard Accoyer et n° 367 de M. Jean-Pierre Foucher relative à la conduite automobile sous l'emprise de stupéfiants ;