

# Sénat de Belgique

## SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2010

5 OCTOBRE 2010

---

**Proposition de loi modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, afin de permettre au juge d'imposer au contrevenant récidiviste en état d'imprégnation alcoolique et d'ivresse l'installation d'un alcolock**

(Déposée par Mme [Christine Defraigne](#))

---

### DÉVELOPPEMENTS

---

La présente proposition de loi reprend le texte d'une proposition qui a déjà été déposée au Sénat le 6 février 2009 (doc. Sénat, n° 4-1170/1 - 2008/2009).

La conduite sous l'influence de l'alcool a été identifiée par la Commission européenne comme l'une des principales causes d'accidents mortels avec les excès de vitesse et la non-utilisation de la ceinture de sécurité.

Selon le *European Road Safety Observatory*, les experts attribuent 25 à 45 % des accidents de la route à la consommation d'alcool. La Belgique n'échappe malheureusement pas à ce constat.

Le secrétaire d'État à la Mobilité et l'Observatoire pour la sécurité routière ont dévoilé, fin 2008, le bilan intermédiaire des contrôles effectués pendant la période des fêtes. Ces données proviennent de tous les postes de circulation de la police fédérale et de la quasi-totalité des zones de police locales. Ces services de police ont effectué plus de 116 000 tests d'haleine, ce qui représente une augmentation considérable par rapport à la même période en 2007.

Le test s'est avéré positif pour 4,8 % des conducteurs. Il s'agit d'un résultat en légère baisse. En 2008, 5,2 % des tests étaient positifs. En revanche, le nombre de retraits immédiats de permis demandés par les parquets a fortement augmenté et est passé de 1 311, en 2008, à 1 833 en 2009 (+ 39,8 %).

Si le pourcentage de conducteurs positifs a légèrement régressé à l'occasion des contrôles ciblés, il n'en va pas de même des contrôles de routine ou à la suite d'un accident. En ces cas, le pourcentage de conducteurs positifs est, en revanche, en hausse par rapport à 2007.

L'alcool est un fléau qu'il ne faut pas négliger. Selon une enquête de l'Institut scientifique de santé publique, publiée en 2001, 10 % de la population masculine belge consommait trop d'alcool. Par consommation excessive, l'Institut entend toute consommation entraînant des problèmes pour l'individu et/ou son entourage, tels que des problèmes familiaux ou relationnels, des problèmes au travail, le fait de boire en cachette, des trous noirs... Ces consommateurs ne sont pas considérés comme des alcooliques mais bon nombre d'entre eux risquent de le devenir.

Une enquête réalisée par le Bureau GFK fin 2008 a révélé que 11 % des Belges boivent de l'alcool une fois par jour. La Belgique trône en seconde place du classement européen. Seuls nos voisins néerlandais font « mieux » avec 12 %.

En ce qui concerne, les accidents de la route liés à l'alcool, deux facteurs peuvent être mis en exergue. Il s'agit de l'âge du conducteur et des croyances erronées sur les effets de l'alcool.

En effet, la catégorie d'âge la plus touchée par les accidents mortels est celle des 18 à 34 ans, tant en semaine que le week-end (430 tués, soit 40 %, dont 116 tués pendant les nuits de week-end). Près d'un tiers des accidents surviennent le week-end. Trois quarts des accidentés perdent la vie en dehors des agglomérations, notamment à proximité des lieux de sortie. On peut, dès lors, regretter que les contrôles organisés sur le terrain soient effectués la plupart du temps en agglomération alors que les situations les plus dangereuses se situent rarement là.

Certains conducteurs estiment aussi qu'ils sont encore en état de conduire tant qu'ils ne sentent pas ivres. Ils pensent que leur comportement au volant n'est pas modifié par l'absorption de « quelques verres » et qu'ils ne courent pas davantage de risques. D'autres comptent sur diverses boissons, pilules ou autres remèdes pour redevenir sobres rapidement. En vérité, aucun médicament ni boisson de quelque sorte ne peut faire subitement diminuer la concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air alvéolaire expiré. Au contraire, le café prolonge les effets de l'alcool dans l'organisme. Le fait de prendre l'air ne permet pas non plus de neutraliser l'alcool dans le sang mais ne fait qu'en renforcer les effets. Essayer de connaître le nombre de verres autorisés n'a pas non plus beaucoup de sens, car cela varie d'un individu à l'autre et dépend notamment du poids de la personne, du fait qu'elle ait mangé ou non, etc.

Notre arsenal législatif s'est étoffé et réprime plus sévèrement ceux qui s'aventurent à prendre le volant sous l'influence de l'alcool. Parmi ces mesures, l'augmentation du montant des amendes, la création de peines d'emprisonnements supplémentaires ou encore la possibilité de prononcer la déchéance du droit de conduire pour sanctionner les récidivistes.

Toutefois, comme on a pu le constater, il reste encore du chemin à parcourir pour améliorer la sécurité des usagers. D'autant plus qu'en 2002, la Belgique s'est engagée à l'égard de l'Union européenne, lors des états généraux de la sécurité routière, à diminuer de moitié pour l'année 2010 le nombre de décès sur la route. Première cause de mortalité chez les moins de 45 ans, l'accident de roulage est à l'origine de 40 000 décès chaque année au sein de l'Union européenne.

Le monde politique belge a donc fait de la réduction du taux de mortalité sur les routes l'une de ses principales préoccupations. La tâche n'en demeure pas moins ardue. Selon des statistiques publiées en 2008 par la direction générale Statistique et Information économique du SPF Économie, on a relevé sur les routes belges en 2007 une augmentation de 1,3 % du nombre d'accidents et de 0,8 % du nombre de victimes. Seule note positive, le nombre de décès est en légère diminution (- 0,2 %). Ces statistiques ont été établies sur la base des accidents de la route enregistrés par les services de police et les parquets.

La Belgique semble encore loin de l'objectif fixé par l'Union européenne, en matière de sécurité routière. De nouvelles solutions destinées à inciter le contrevenant à modifier son comportement doivent donc être envisagées. Le Plan d'action national d'alcool 2008-2012 du 10 mars 2008 prévoit des mesures concrètes en ce qui concerne l'alcool au volant. Parmi celles-ci, figure la possibilité de recourir à l'« alcolock » dans le cadre de la prévention et de la répression.

L'alcolock ou « ethylorest » est un mécanisme qui empêche le véhicule de démarrer lorsque le conducteur contrôlé présente une concentration trop forte d'alcool dans l'haleine.

Concrètement, il s'agit d'un appareil électronique relié à un système de verrouillage qui entre en action dès l'instant où le conducteur présente un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 pour mille. Les conducteurs doivent souffler dans l'éthylorest avant de pouvoir tourner la clé de contact. Du résultat de ce test dépend le démarrage du véhicule.

Des expériences réalisées aux États-Unis et au Canada ont démontré que l'obligation de disposer d'un alcolock a entraîné une diminution significative des cas de récidive, cette régression allant de 40 à 95 %. Désormais, dans ces pays, à l'instar de l'Australie, un juge peut proposer aux récidivistes de recourir au placement d'un alcolock à l'intérieur de leur véhicule en lieu et place d'un retrait de leur permis de conduire.

Un projet-pilote consacré aux « alcolocks » a également été mené, entre 2004 et 2006, au sein de quatre pays de l'Union européenne, dont la Belgique. L'Institut belge de sécurité routière s'est chargé du volet belge de l'étude ainsi que de la coordination du projet dans son ensemble. Il ressort de cette étude, soutenue par la Communauté européenne, que l'alcolock peut être raisonnablement utilisé dans un contexte européen. Des recommandations pour une application future de ce système sur tout le territoire européen ont d'ailleurs été formulées.

En France, dans le département de Haute-Savoie, l'installation d'un éthylorest antidémarrreur a été proposée comme alternative aux poursuites pénales à des automobilistes arrêtés en état d'ivresse: cela à leurs frais et pour une période de six mois. Les résultats sont encourageants puisque le taux de récidive a diminué de 50 %. En outre, les contrevenants ont considérablement réduit leur consommation d'alcool lorsqu'ils étaient amenés, par la suite, à prendre le volant.

La présente proposition préconise donc d'instaurer une nouvelle peine dans la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière. Celle-ci consiste à contraindre un automobiliste verbalisé et condamné pour la seconde fois pour conduite en état d'ivresse d'installer un éthylorest antidémarrreur à l'intérieur de son véhicule. Cet appareil devra être maintenu dans l'habitacle pendant une période allant d'un à trois ans.

Il s'agit d'une peine alternative que le juge pourra infliger en lieu et place d'une déchéance du droit de conduire. Le juge pourra prononcer cette peine à l'égard de tous les véhicules appartenant à l'auteur de l'infraction ou mis à sa disposition exclusive pour une durée au moins égale à celle du maintien de l'alcolock.

L'installation de l'appareil se fera aux frais du contrevenant. En raison du coût relativement élevé de l'installation (celle-ci est évaluée à environ 1 500 euros), le juge dispose de la possibilité de déduire, totalement ou partiellement, du montant de l'amende les frais relatifs à la mise en place de l'alcolock.

C'est au Roi qu'il conviendra de déterminer les caractéristiques et les conditions de la normalisation des alcolocks ainsi que les conditions de leur installation et de leur entretien.

[Christine DEFRAIGNE.](#)

---

## PROPOSITION DE LOI

---

### Article 1<sup>er</sup>

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

### Art. 2

Dans l'article 36, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, remplacé par la loi du 18 juillet 1990 et modifié par la loi du 7 février 2003, les mots « ou d'une installation d'un alcolock pour une durée d'un an au moins et trois ans au plus » sont insérés entre le mot « définitif, » et le mot « quiconque ».

### Art. 3

Dans le titre IV de la même loi, il est inséré un chapitre VIII<sup>ter</sup>, comprenant un article 58<sup>ter</sup>, rédigé comme suit:

« Chapitre VIII<sup>ter</sup>. Installation d'un alcolock à l'intérieur du véhicule à titre de peine.

Art. 58<sup>ter</sup>. — Le juge peut, s'il condamne du chef d'infraction à l'article 36, prononcer l'installation d'un alcolock à l'intérieur du véhicule, pour une période minimale d'un an et maximale de trois ans, à condition qu'il ne prononce pas de déchéance du droit de conduire et pour autant que le ou les véhicules auxquels la décision du juge s'applique soient la propriété de l'auteur de l'infraction ou soient à sa disposition exclusive pour une durée au moins égale à celle du maintien de l'alcolock à l'intérieur du véhicule.

L'alcolock est installé aux frais du contrevenant moyennant la possibilité pour le juge de les déduire, totalement ou partiellement, du montant de l'amende prononcée.

Les caractéristiques et les conditions de la normalisation des alcolocks ainsi que les conditions de leur installation et celles de leur entretien sont fixées par le Roi. »

20 juillet 2010.

[Christine DEFRAIGNE.](#)

---