

# Boire ou conduire, il faut choisir

## Pourquoi 0,5 ?

**L'AVR supporte l'abaissement du taux d'alcoolémie à 0,5**

### Intro

Abaisser la limite légale du taux d'alcoolémie à 0,5 pour mille devrait être encouragé puisque des **expériences internationales démontrent qu'une telle mesure sauve des vies et des ressources.** ( lowering the legal BAC limit is proven as an effective strategy in saving lives. It conclude that lower legal limit should be one of the important policy of comprehensive approach to reduce alcohol impaired driving Williams 1997, Hingson et al 1996.)( recent evidence shows that lowering the legal limit as a promising strategie...can be considered both as deterrent and as preventive Wilson 1993).

Selon le **ETSC** ( European Transport Safety Council ) un abaissement à 0,5 pour mille pourrait réduire le pourcentage des gens qui boivent entre 0,5 et 0, de **90%**.

Le Conseil des Ministres de Transport Européen ( **ECTM** ) a conseillé ( en 1993 ) d'abaisser le taux à 0,5 pour mille.

Les mêmes recommandations viennent de la Commission et du Parlement Européen.

Une autre étude ( **Evans 1990**) estime qu'en éliminant l'alcool derrière le volant pourra réduire les accidents mortels de **47%**.

Abaisser la limite du taux légal ne doit pas constituer une mesure isolée mais être impérativement accompagné de larges campagnes d'information et de publicité et suivi de contrôles adéquates.

**Maintes recherches ont démontré que 0,5 est une limite plus sécuritaire. Presque tous les usagers de la route éprouvent une influence à ce taux indépendamment du nombre des boissons consommés pour atteindre cette limite.**

(1)

**Si cette limite sera bien observée, 10 morts et un grand nombre de blessés pourront être évités chaque année.**

**Une grande majorité de la population soutient cette mesure prévue par le Ministre des Transports : médecins, chercheurs, politiciens, associations, policiers, parents et beaucoup d'autres citoyens.**

**Conduire est une tâche très complexe et requiert à tout moment toute l'attention et toute la concentration de l'utilisateur derrière le volant.**



## **1) Introduction : L'alcool au volant**

Dans 85 % des cas d'accidents mortels liés à l'alcool, les responsables étaient des buveurs occasionnels. Il suffit souvent d'une fête de famille, d'un pot entre amis, d'un repas bien arrosé. L'alcool est à l'origine de 34% des accidents mortels toute l'année. Cette proportion s'élève à 45% dans les accidents mortels à un véhicule seul sans piéton. L'alcool est impliqué dans la moitié des accidents mortels survenus le week-end et il est la principale cause de 42% des accidents mortels touchant les jeunes de 18 à 24 ans l'été. Le risque d'accident mortel augmente considérablement avec le taux d'alcoolémie. Tout conducteur en état d'ébriété compromet gravement sa sécurité, la sécurité de ses passagers et des autres usagers de la route.

## **2) LES EFFETS PHYSIOLOGIQUES DE L'ALCOOL**

L'alcool rétrécit le champ visuel.

L'alcool augmente la sensibilité à l'éblouissement.

L'alcool altère l'appréciation des distances et des largeurs.



L'alcool diminue les réflexes. La durée moyenne du temps de réaction dans des conditions normales est évaluée à une seconde environ. **Dès 0,5**

g/l, le temps de réaction peut atteindre 1,5 seconde. Ainsi, un véhicule roulant à 90 km/h parcourt 25 mètres en 1 seconde et 37 mètres en 1,5 seconde. Ce sont ces 12 mètres qui peuvent sauver une vie ! Les temps de réaction augmentent considérablement avec des taux d'alcoolémie encore plus élevés.

L'alcool provoque une surestimation de ses capacités.

L'alcool a un effet euphorisant. Il provoque une surestimation de ses capacités. Après 0,5 g/l de sang, la conduite devient plus heurtée qu'à jeun et le conducteur fait beaucoup plus d'erreurs.

Sous l'effet de l'alcool, le conducteur a un comportement dégradé par rapport au conducteur sobre. Cela se traduit par une prise de risque plus importante : vitesse excessive, agressivité, non-port de la ceinture de la sécurité ou du casque, réflexes diminués...

Une étude ( sur simulateur ) a trouvé que des chauffeurs avec 0,4 pour mille ont dépassé la vitesse limite deux fois plus souvent que ceux à 0,00

Un conducteur qui a bu une petite quantité d'alcool ( 1-2 verres ) se sent pas saoul et croit pouvoir conduire en toute sécurité

### 3) Les arguments et les études

Différentes études scientifiques certifient des effets négatifs de l'alcool sur la conduite de l'alcool déjà à partir de 0,15 g/litre de sang. (3)

**Tableau 1 :** influence sur les capacités de conduite ( % des études qui certifient une influence )

g/litre ds. le sang « pour mille »	Moskovitz/Robertson 1988 évaluation de 177 études	M. Burns and D. Fiorentino
0,15		<i>At or above 0.15% BAC, they are obviously intoxicated unless they are chronic, heavy drinkers. (4)</i>
0,4	21%	109 études Moskovitz/Fiorentino
0,5	34%	? la plupart des études montrent une influence
0,8	66%	94%
1	<b>Presque 100%</b>	

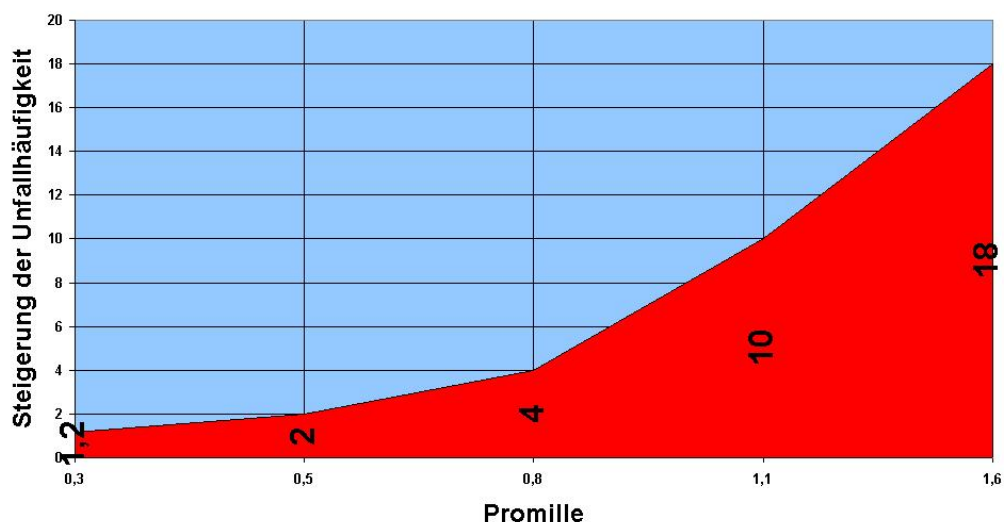
## Par rapport à 0,5 pour mille, le risque double à 0,8

**Tabelle 2 : Modèle Risque relatif** d'être impliqué dans une collision

BAC 0,5 g/l dans le sang =1	Étude "Grand Rapid » (1)	valeurs ajustées ( sexe, age )		moyenne
0,2	0,96	1,03	0,69	0,79
0,3	0,8	1,06	1,36	1,14
0,4	1,08	1,18	1,72	1,42
0,5	1,21	1,38	1,83	1,56
0,8	1,88	2,69	3,2	2,74
1	5,93	4,79	5,21	5,28
1,2	4,94	8,9	7,1	7
1,5	10,44	22,10		23,33
		8,27(FARS) (2)	30,4	15,8 ( FARS )
2	21,38	81,79	11,57(FARS)	51,58
				31,5 ( FARS )

La plupart des études dessinent une courbe exponentielle du risque de collision en rapport avec le taux, une étude récente ( 2) aux Etats-Unies parle plutôt d'une courbe linéaire, ce qui veut dire que les risques sont plus grands à des taux moins élevées et moins grands à des taux plus hauts. **Ce qui signifie abaisser la limite peut porter ses fruits** (*The shape of the BAC by risk function is likely linear, not exponential as suggested by earlier case/control studies. If linear, it becomes even more important to address low BACs in any comprehensive effort to reduce alcohol related crashes.*)

### Unfallrisiko



**The effects of lowering legal blood alcohol limits ( review )**  
 ( Les effets qui résultent d'un abaissement du taux limite d'alcool )

## **Cette étude résume l'évidence de l'impact d'un l'abaissement du taux légal sur les collisions sous l'effet alcoolique.**

**Australie :** Queensland a abaissé en 1983 le taux de 0,80 à 0,50 pour mille .Une évaluation des accidents des années avant et après cette réglementation a pu observer des réductions significatives du nombre des collisions qui impliquaient des conducteurs ayant bu : **Ces réductions furent plus grandes à des niveaux alcoologiques élevés** ( 12% au dessus de 1,50 contre une réduction de 8% pour des taux entre 0,80 et 1,50 p. mille )

En Australie du Sud on a même constaté un déclin de 14,1% des conducteurs avec un taux positif . Cette diminution était plus marquée pour la proportion des conducteurs qui étaient au dessus de 0,5 p.mille ( -32,7%) et le plus prononcé pour les conducteurs au dessus de 0,8 p.mille ( -38,2%).

En Adélaïde on a constaté une réduction ( temporaire) des conduites pendant la nuit avec des taux de 80 mg% ou plus.

**RESUME: Les résultats de différentes études confirment que des facultés indispensables à la conduite comme la vigilance et l' attention sont affectés même à des doses faibles d'alcool**

*However, the results of this literature review confirms that of previous literature review, that there are behavioral areas crucial to driving, such as vigilance, drowsiness and divided attention, to name but a few, that are impaired at any departure from zero BAC. Clearly, even the lowest possible doses of alcohol carry a penalty when consumed in conjunction with the complex task of automobile driving.*

## **4)Les effets d'un abaissement du taux d'alcoolémie**

Abaisser la limite légale du taux d' alcoolémie à 0,5 p.mille devrait être encouragé puisque des **expériences internationales démontrent qu'une telle mesure sauve des vies et des ressources.**( **lowering the legal BAC limit is proven as an effective strategy in saving lives. It conclude that lower legal limit should be one of the important policy of comprehensive approach to reduce alcohol impaired driving Williams 1997, Hingson et al 1996.**)( **recent evidence shows that lowering the legal limit as a promising strategie...can be considered both as deterrent and as preventive Wilson 1993**)

Selon le **ETSC** ( European Transport Safety Council ) un abaissement à 0,5 pourrait réduire le pourcentage des gens qui boivent entre 0,5 et 0,8% de **90%**.

Le Conseil des Ministres de Transport Européen ( **ECTM** ) a conseillé ( en 1993 ) d'abaisser le taux à 0,5 p.mille

Les mêmes recommandations viennent de la Commission et du Parlement Européen.

Une autre étude ( **Evans 1990**) estime qu'en éliminant l' alcool derrière le volant pourra réduire les accidents mortels de **47%**.

**Abaisser la limite du taux légal ne doit pas constituer une mesure isolée mais être impérativement accompagné de larges campagnes d'information et de publicité et suivi de contrôles adéquates.**



## **0,5 pour mille dans la circulation routière:**

### **une mesure urgente au nom de la sécurité**

#### **Les données scientifiques disponibles justifient le 0,5 pour mille**

En nous fondant sur les études scientifiques à disposition, nous concluons que le taux limite d'alcoolémie actuellement en vigueur au Luxembourg est trop élevé et qu'il est indiqué de l'abaisser à 0,5 pour mille dans l'intérêt de la sécurité routière. Le débat à propos du taux admissible d'alcool dans le sang est fondé principalement sur les conclusions scientifiques de l'étude de Grand Rapids (Borkenstein et collaborateurs 1964/1974). Il s'agit de la plus vaste analyse des statistiques relatives aux accidents de la circulation jusqu'à ce jour. Cette étude montre que la probabilité d'avoir un accident est deux fois plus grande avec 0,6 pour mille qu'avec 0,0 pour mille et 25 fois plus grande avec un taux de 1,5 pour mille.

Après avoir procédé à l'analyse la plus complète réalisée jusqu'ici et portant sur plus de 1'100 études, un groupe de chercheurs allemands en conclut qu'au-delà d'un taux de 0,5 pour mille, il est avéré que l'alcool a des effets négatifs sur la conduite d'un véhicule (Krüger 1990).

#### **Les expériences réalisées dans d'autres pays plaident en faveur de cette mesure**

Depuis l'introduction de la limite à 0,5 pour mille, la situation dans les pays cités a évolué de la manière suivante : En France, le nombre des conducteurs interpellés en état d'ébriété a diminué de 2,5% en l'espace de deux mois. L'année suivante, il a diminué d'un tiers.

En Autriche, le nombre de personnes tuées a reculé de 15% au cours des neuf premiers mois.

Aux Pays-Bas, on a constaté une forte diminution de la conduite en état d'ébriété et des accidents liés à l'alcool.

En Allemagne, le nombre des accidents de la route impliquant au moins une personne en état d'ébriété a diminué de 13% durant le premier semestre 1998. Certains Etats américains ont vu baisser le nombre de conducteurs présentant un taux d'alcoolémie faible et de ceux qui avaient un taux élevé.

## **Le Luxembourg n'est pas une île**

Tous les pays voisins d Grand-Duché ont introduit la limite de 0,5 pour mille.

## **Le 0,5 pour mille - enfin une limite claire !**

Une quantité donnée d'alcool ne produit pas un taux d'alcoolémie identique chez tout le monde et dans toutes les situations. Cela provient du fait que le sexe, la constitution, le poids, les repas et d'autres facteurs encore jouent un rôle à cet égard. Or, plus la limite tolérée est élevée, plus grandes sont les différences entre les quantités autorisées suivant les individus et plus les recommandations deviennent imprécises. Fixer la limite à 0,5 pour mille nous permet de formuler des conseils plus fiables quant aux quantités à ne pas dépasser.

## **Un avantage pour tout le monde**

La limitation à 0,5 pour mille constitue un avantage pour tous les usagers de la route respectueux de la loi, car ils courent ainsi moins de risque de rencontrer un conducteur en état d'ébriété. Il faut savoir en effet que l'aspect dramatique des accidents liés à l'alcool tient au fait qu'ils touchent davantage de personnes non alcoolisées que de personnes ivres. En abaissant la limite à 0,5 pour mille, la société veille donc à une meilleure protection des personnes innocentes.

## **Un avertissement adressé à tout le monde**

Abaissant la limite à 0,5 pour mille, c'est affirmer que la conduite en état d'ébriété constitue un acte socialement répréhensible et non une faute légère. L'expérience montre malheureusement que tout le monde n'est pas capable d'arrêter de boire au bon moment. Or, il est plus facile de s'arrêter avant d'avoir atteint le 0,5 pour mille que de continuer en essayant d'éviter le 0,8 pour mille. Les différences entre les individus étant plus faibles, tout le monde peut s'en tenir aux mêmes nombre de verres avant de s'arrêter.

## **Cela ne conduit pas à une criminalisation à large échelle**

Seulement 5% environ des conducteurs contrôlés ont un taux d'alcoolémie de plus de 0,5 pour mille et 2% environ un taux de plus de 0,8 pour mille. Le nombre de tests positifs n'augmenterait donc pas drastiquement et il n'y a pas lieu de craindre une criminalisation de larges groupes de la population.

## **Cela ne conduit pas à une limitation de la mobilité**

L'introduction de la limite de 0,5 pour mille n'entraîne pas de limitation de la mobilité, mais bien plutôt une sécurité accrue du trafic.

## **Cela n'entraîne aucune perte pour les établissements publics**

Un cafetier-restaurateur a tout intérêt à ce que ses clients rentrent chez eux sains et saufs en sortant de son établissement et y reviennent bientôt. Il convient d'ajouter que des adultes peuvent parfaitement boire 2-3 verres de vin ou de bière en mangeant sans atteindre pour autant la limite du 0,5 pour mille.



#### 4) Impact sur le secteur Horesca

En Belgique une étude a trouvé que la vente de boissons alcooliques une année après l'abaissement du taux d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 p.mille n'avait que diminué de 0,9%.  
Donc un impact négligeable.

**tandis que les accidents sous influence d'alcool ont baissé de presque 10%**



En Suisse le Secteur Horesca a constaté en 2005 une chute de la consommation de 10-15%, mais a su prendre des mesures pour améliorer leur situation ( p.ex. bière sans alcool, mise à disposition d'un service retour etc. ) et a finalement appris à s'adapter à cette situation surtout en constatant que les effets de l'abaissement étaient bénéfiques à la sécurité routière.

#### 5) Conclusion :

Il y a de fortes probabilités qu'un abaissement du taux d'alcoolémie réduit l'insécurité routière. Dans la plupart des pays où cette mesure fut introduite il y a eu de nettes améliorations du point de vue des accidents corporels où l'alcool était en cause. Ceci compte aussi bien pour les pays qui ont abaissé le taux de 0,8 à 0,5 p.mille dans le sang que pour ceux qui l'ont abaissé de 1 à 0,8 ( USA ).

Un dernier exemple est celui de la Suisse ( 0,5 en janvier 2005 ) : réduction des accidents où l'alcool était impliqué de **15%**.

Pour les chauffeurs novices un abaissement à 0,2 s'est avéré d'avoir des résultats encore plus prononcés.

**Toutes les études (\*) le confirment : Il y a eu aussi bien une réduction des collisions avec des conducteurs légèrement au dessus de la limite ( 0,5-0,8 ) que de ceux avec taux très élevés ( 1,2-2 )**

*(\*) Une étude, quand même, n'était pas à cette unanimité ...*

*(j'ai trouvé qu'elle était sponsorisée par une brasserie !!)*

## Sources :

- (1) Borkenstein Grand Rapids Study (1).Michigan 1974 Étude épidémiologique
- (2) Moskowitz, H. Laboratory Studies of the Effects of Low BAC on Performance. Paper presented at the Transportation Research Board Workshop, Woods Hole, MA, August, 2001.
- (3) A Review of Experimental Studies of Low BAC Effects on Skills Performance  
H. Moskowitz and D. Fiorentino Southern California Research Institute, Los Angeles, CA, USA
- (4)The Effects of Low BACs on Driving Performance M. Burns and D. Fiorentino  
Southern California Research Institute Los Angeles, California, USA
- (5) Low Blood Alcohol Content: Overview of Performance, Safety, and Policy Implications  
K. Stewart Safety and Policy Analysis International, Lafayette, California USA
- (6) Prévention routière

## References

1. Traffic Safety Facts 2000: Alcohol. National Highway Traffic Safety Administration, US Department of Transportation, Washington, DC, 2001, DOT HS 809 323.
2. Borkenstein, R.F., Crowther, R.F., Shumate, R.P., Zeil, W.W., and Zylman, R. (1964). The
3. Nielson R A (1965, September). Alcohol involvement in fatal motor vehicle accidents, California Traffic Safety Foundation, San Francisco.
4. Allsop R E (1966). Alcohol and Road Accidents (Road Research Laboratory Report No. 6). Harmondsworth, England: Road Research Laboratory, Ministry of Transport.
5. 2000 Annual Report of Fatal and Injury Motor Vehicle Traffic Collisions. California Highway Patrol 2000 SWITRS Annual Report.
6. California Comprehensive DUI/Driver's License/Vehicle Impound Program. NHTSA (2002) Traffic Safety Digest.
7. Moskowitz, H. & Robinson, C.D. (1988). Effects of low doses of alcohol on driving-related skills: A review of the evidence. (Report No. DOT HS 807 280) Washington, DC: national Highway Traffic Safety Administration, SRA Technologies, Inc.
8. Kruger, H.P. (1993). Effects of low alcohol dosages: A review of the literature. In: Utselmann, H. -D., Berhaus, G., & Kroj, G. (Eds.), Alcohol, Drugs and Traffic Safety – T'92: Proceedings of the 12th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Cologne, 28 September – 2 October, 1992 (pp 763-778). Cologne: Verlag TUV Rheinland.
9. Holloway, F.A. (1994). Low-Dose Alcohol Effects of Human Behavior and Performance: A Review of Post-1984 Research. Washington, DC: Department of Transportation, Federal Aviation Administration, office of Aviation Medicine Technical Report DT/FAA/AM-94/24