

<b>EGSR</b>	<b>Comité d'Accompagnement</b>	Date de création : 24/09/01 Date de mise à jour : 29/1/02 Page 1 de 20
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		

## **1. INTRODUCTION**

D'après les statistiques officielles de l'année 2000, 8,5% (4.168) de tous les accidents corporels sont liés à l'alcool contre 10,2% de tous les accidents avec tués et blessés graves (INS-IBSR/BIVV, s.d.). 7,7% de tous les automobilistes impliqués dans un accident avec au moins un tué ou un blessé grave étaient sous l'influence de l'alcool.

Au total, les accidents liés à l'alcool ont fait 97 morts (décédés 30 jours), 1090 blessés graves et 5047 blessés légers.

Etant donné que tous les accidents ne sont pas repris dans les statistiques officielles et que les personnes impliquées dans un accident ne doivent ou ne peuvent pas toujours souffler (par exemple parce qu'elles ont déjà été transportées à l'hôpital), les chiffres d'accidents qui précèdent ne sont qu'une sous-estimation de la véritable ampleur du problème. Il ressort de la Belgian Toxicology and Trauma Study que 28% des conducteurs admis au service des urgences à la suite de leur implication dans un accident corporel avaient un taux d'alcool supérieur à la limite légale autorisée. Pendant les nuits de week-ends, ce pourcentage atteint 50% (BESEDIM, BLT, IBSR/BIVV, s.d.). Même s'il est assez difficile d'évaluer correctement le rôle joué par l'alcool dans les accidents survenus en Europe, des études approfondies révèlent que l'alcool intervient dans 19% des accidents corporels et dans 22% des accidents avec des blessés graves et des tués (ETSC, 1995).

La Belgian toxicology and trauma study confirme que l'abus de drogues entraîne également une plus grande morbidité et mortalité. 10% des conducteurs victimes d'un accident de la route avaient consommé des drogues illicites.

Le calcul sur lequel se base la Commission européenne revient à 1 million d'euros par mort. Pour le reste, les chercheurs comptent 75.000 euros pour un blessé grave et 3.500 euros pour un blessé léger (Baum, 2001). Si nous nous basons sur les statistiques d'accidents officielles en Belgique, nous constatons que les accidents dus à l'alcool coûtent à la communauté belge 196.000.000 d'euros par an<sup>1</sup>. Nous devons toutefois tenir compte du fait que ces chiffres officiels sont une sous-estimation de la réalité. En outre, cette (sous-) estimation ne prend pas en considération le coût des dégâts matériels. Enfin, ce calcul ne tient pas du tout compte des phénomènes de la conduite sous l'influence de drogues illicites ou de médicaments.

Une étude sur l'attitude et le comportement des conducteurs automobiles européens en matière de sécurité routière (SARTRE 2, 1998) révèle qu'en Europe, 13% des conducteurs en moyenne avouent consommer quotidiennement de l'alcool. En Belgique, seuls 6% des conducteurs reconnaissent consommer chaque jour de l'alcool. Comparé au précédent rapport de cette étude, on constate en Belgique une diminution du pourcentage de conducteurs qui déclarent consommer quotidiennement de l'alcool. Pour l'ensemble de l'Europe, environ 41% des conducteurs déclarent que leur consommation comporte habituellement 1 à 2 unités d'alcool, tandis que 11% admettent que leur consommation dépasse plus de 5 unités. 30% affirment ne jamais boire d'alcool. Pour la Belgique, ces chiffres atteignent respectivement 31%, 12% et 36%.

Il ressort de SARTRE 2 que les Belges ne sont pas partisans d'un abaissement de la limite légale autorisée du taux d'alcool. Le pourcentage de conducteurs belges en faveur de la limite zéro est de 33%, tandis que la moyenne européenne atteint 41%.

<sup>1</sup> [97 décédés (30 jours) x 1.000.000 d'euros] + [1.090 blessés graves x 75.000 euros] + [5.047 blessés légers x 3.500 euros] = 196.414.500 euros.

<b>EGSR</b>	<b>Comité d'Accompagnement</b>	Date de création : 24/09/01 Date de mise à jour : 29/1/02 Page 2 de 20
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		

D'après des sources officielles, la gendarmerie a effectué, en 1998, 183.568 alcootests (INS-IBSR/BIVV, s.d.). Si l'on se base sur les études internationales, on constate que ce nombre n'est pas suffisant pour influencer le comportement des conducteurs (Vanlaar, 1999). En 1999, ce nombre est descendu à 163.373 (INS-BIVV/IBSR, s.d.). A la lumière de ces chiffres, il n'est pas étonnant que 26% des conducteurs belges s'attendent à ne jamais se faire arrêter un jour de semaine pour devoir subir un test de l'haleine tandis que 36% se disent que cela n'arrivera qu'exceptionnellement. La moyenne européenne est de 37% et 36% (SARTRE 2, 1998).

9,2% de l'ensemble des conducteurs contrôlés par l'ancienne gendarmerie se sont avérés positifs lors du test de l'haleine. Comme ces contrôles sont effectués de manière sélective, ces résultats révèlent plus sur la manière de travailler de ce service de police que sur le comportement des conducteurs. Partant des affirmations des conducteurs, SARTRE 2 (1998) en arrive à la conclusion qu'en Europe, 29% en moyenne des conducteurs affirment ne jamais avoir pris le volant en ayant dépassé la limite légale autorisée. En Belgique, ce pourcentage est de 18%. 3,8% des conducteurs européens admettent avoir conduit au moins 1 fois alors qu'il avaient probablement dépassé la limite tandis qu'en Belgique, ce pourcentage s'élève à 7%. Enfin, 10% des conducteurs belges admettent avoir trop bu (3 unités ou plus) avant de prendre le volant tandis que la moyenne européenne comporte 4%. Lors de l'interprétation des résultats, basés sur les affirmations des conducteurs, il faut évidemment tenir compte du fait que, dans leurs réponses, les personnes interrogées peuvent se laisser influencer par ce qui est socialement souhaitable.

Il n'existe que peu de données sur le nombre de transactions, de retraits du permis de conduire, de condamnations, etc. En 1993, on a enregistré 164.470 avis de condamnation dont 116.169 avaient trait à la circulation. Parmi ces derniers, 16.686 condamnations ont été prononcées pour cause d'ivresse ou d'intoxication alcoolique (Ministère de la Justice, s.d.).

Jusqu'à ce jour, toutes les conditions pour une politique de surveillance et de poursuites efficace en matière de circulation ne sont toujours pas remplies en Belgique (Scheers & Vansnick, 1999). Cette constatation vaut évidemment aussi pour la politique de surveillance et de poursuites concernant l'alcool au volant. La plupart des actions en la matière sont généralement organisées ad hoc plutôt que d'être planifiées sur la base de techniques de contrôle efficaces. Une série de circulaires ont permis d'instaurer une politique de poursuites plus uniforme au sein des parquets. Pourtant, on peut faire mieux. Ainsi, certains parquets optent pour des cours de réhabilitation, alors que d'autres ont une préférence manifeste pour des peines plus classiques. En Flandre, seul 1% des personnes condamnées pour conduite sous influence suivent un cours de Driver Improvement. Pour la Wallonie, les chiffres ne sont pas connus. L'emprisonnement et les amendes n'étant pas indiquées dans le cas de conduite sous l'influence de l'alcool, (De Ruyver et. al., 1994) la sanction n'est généralement pas adaptée. Une approche intégrée combinant l'éducation, les contrôles et l'"engineering" n'est pas encore suffisamment développée.

Depuis 1999, les services de police disposent d'un instrument légal pour détecter la conduite sous l'influence de drogues illicites. Il est indispensable de mettre en œuvre une politique bien pensée concernant la répartition des effectifs et des moyens entre, d'une part, la détection de la conduite sous l'influence de l'alcool et, d'autre part, la détection de la conduite sous l'influence de drogues illicites.

<b>EGSR</b>	<b>Comité d'Accompagnement</b>	Date de création : 24/09/01 Date de mise à jour : 29/1/02 Page 3 de 20
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		

## **2. MESURES ACTUELLES**

### **2.1 Contrôles**

Il existe 2 instruments légaux importants pour combattre la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues illicites. Le premier instrument légal est la loi du 18 juillet 1990, modifiant la loi relative à la police de la circulation routière du 16 mars 1968, à savoir la législation routière. Cette loi permet une détection et des poursuites plus efficaces en matière de conduite sous l'influence de l'alcool. Le second instrument légal est la loi du 16 mars 1999 modifiant la législation routière, qui permet de détecter et d'engager des poursuites en cas de conduite sous l'influence de drogues illicites spécifiques.

Nous disposons des chiffres officiels de l'ancienne gendarmerie uniquement pour ce qui concerne la conduite sous l'influence de l'alcool (cf. infra).

Signalons également la possibilité d'imposer une peine alternative, à savoir le suivi de cours de driver improvement, organisés, pour l'instant, par l'IBSR. Cette possibilité existe, dans la chaîne pénale, tant au niveau du parquet qu'au niveau du juge pénal mais, comme précisé dans l'introduction, seule une petite minorité de conducteurs sous influence suit un tel cours.

### **2.2 Education**

C'est sous ce volet que s'inscrit la campagne Bob, qui tente de convaincre les gens de ne pas combiner la consommation d'alcool et la conduite. Un responsable est désigné, qui prend le volant et qui s'engage à ne pas boire ce soir-là. Il ressort de post-tests que pratiquement toute la population belge connaît le concept (en 2001, 96% des Belges de plus de 15 ans connaissent Bob; 66% estiment que c'est une très bonne initiative, 25% qu'il s'agit d'une bonne initiative).

Signalons ensuite la campagne de sensibilisation menée par l'IBSR concernant la conduite sous l'influence de drogues illicites. Des dépliants et des affiches ont été diffusés.

Enfin, mentionnons l'étude consacrée à l'influence des médicaments sur l'aptitude à la conduite, effectuée par la Toxicological Society of Belgium and Luxembourg (BLT) pour soutenir une campagne de sensibilisation s'adressant aux médecins et au grand-public.

### **2.3 Technique**

Nous renvoyons une nouvelle fois aux 2 instruments légaux qui prévoyaient l'application des dernières technologies de l'époque pour le screening de la consommation d'alcool et de drogues.

EGSR	Comité d'Accompagnement	Date de création : 24/09/01 Date de mise à jour : 29/1/02 Page 4 de 20
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		

### **3. MESURES PROPOSEES**

#### **3.1 Objectifs quantitatifs<sup>2</sup>**

Le Comité d'accompagnement propose les objectifs suivants:

1. En 2010, le nombre de tués (décédés 30 jours) dus à l'alcool atteindra au maximum 50% du chiffre actuel, c'est-à-dire 48. Le nombre de tués dus à la drogue/en combinaison avec la prise de drogues (décédés 30 jours) ne pourra dépasser le nombre de tués dus à l'alcool (30 jours).<sup>3</sup>
2. En 2010, le nombre de blessés graves dus à l'alcool atteindra au maximum 50% du chiffre actuel, c'est-à-dire maximum 545. Le nombre de blessés graves dus à la drogue/en combinaison avec la prise de drogues ne pourra dépasser le nombre de blessés graves dus à l'alcool.
3. Pour 2005 au plus tard, les contrôles alcool annuels toucheront au moins 1 personne sur 10 en possession d'un permis de conduire en Belgique, c'est-à-dire actuellement 6.227.029. Cela vaudra également pour les contrôles en matière de drogues illicites. Le Comité d'accompagnement conseille, en d'autres termes, d'organiser au moins 625.000 contrôles alcool (arrondi vers le haut) et au moins 625.000 contrôles concernant la conduite sous l'influence de drogues<sup>4</sup>. Ce chiffre doit être actualisé chaque année, en tenant compte des points 4 et 5 repris ci-après.
4. Pour 2008 au plus tard, l'ampleur de la conduite sous l'influence de l'alcool, i.e. la concentration d'alcool dans l'haleine supérieure ou égale à 0,22 mg d'alcool par litre d'air alvéolaire, ne pourra comporter plus de 3% , quel que soit le moment de la semaine, en tenant compte de la limite supérieure d'un intervalle de confiance de 95%, calculé suivant la théorie des échantillons aléatoires.
5. Pour 2008 au plus tard, l'ampleur de la conduite sous l'influence de drogues illicites, i.e. la présence dans le sang d'une des substances décrites dans la loi, ne pourra dépasser 1%, en tenant compte de la limite supérieure d'un intervalle de confiance de 95%, calculé suivant la théorie des échantillons aléatoires.
6. Pour 2008 au plus tard, l'ampleur de la conduite sous l'influence de l'alcool combiné à la prise de drogues illicites ne pourra dépasser 0,5% quel que soit le moment de la semaine, en tenant compte de la limite supérieure d'un intervalle de confiance de 95%, calculé suivant la théorie des échantillons aléatoires.
7. Pour 2005 au plus tard, le risque subjectif de se faire prendre devra être tel qu'au moins 90% de la population belge en possession d'un permis de conduire estiment que le risque de se faire prendre en état de conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues illicites est très élevé <sup>5</sup>, en tenant compte de la limite inférieure d'un intervalle de confiance de 95%, calculé suivant la théorie des échantillons aléatoires.

<sup>2</sup> Les seuls objectifs fixés concernent la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues illicites. Cela ne signifie toutefois pas que nous ne nous intéressons pas au phénomène de la conduite sous l'influence de médicaments. Pour plus de détails, voir les paragraphes suivants.

<sup>3</sup> Si on enregistre effectivement un progrès dans l'enregistrement des accidents, il faudra prendre en considération le fait que la sous-estimation sera moins importante. Soit il faudra tenir compte, pour l'objectif quantitatif, de l'éventuelle augmentation due à un enregistrement plus efficace sur la base de la recherche existante, soit l'objectif devra faire l'objet de certaines réserves. Cette remarque vaut évidemment aussi pour l'indicateur 2.

<sup>4</sup> Par contrôles, nous entendons des contrôles non sélectifs. Ce concept sera développé en détail plus loin.

<sup>5</sup> La concrétisation de "très élevé" doit se faire en corrélation avec l'étude européenne SARTRE.

<b>EGSR</b>	<b>Comité d'Accompagnement</b>	Date de création : 24/09/01 Date de mise à jour : 29/1/02 Page 5 de 20
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		

8. Les infractions constatées ne seront plus classées sans suite, sauf si pour des raisons juridico-techniques, il est impossible de procéder aux poursuites.
9. Pour 2005 au plus tard, au moins 90% de la population devra être d'avis que boire/consommer des drogues illicites et conduire ne sont pas compatibles, en tenant compte de la limite inférieure d'un intervalle de confiance de 95%, calculé suivant la théorie des échantillons aléatoires.

La réalisation des deux premiers objectifs et la réduction de moitié du nombre actuel de blessés, équivaldrait, en 2010, à une économie de 98.207.250 euros (ce qui correspond à la moitié du coût actuel, calculé au paragraphe 1). Si nous partons du principe que la baisse du nombre de tués, de blessés graves et de blessés légers est linéaire, nous épargnons, sur ce montant, un neuvième au cours de la première année, deux neuvièmes au cours de la deuxième année et ainsi de suite. Après 9 ans, en 2010, nous arrivons ainsi à une économie totale de 491.036.250 euros. Ce montant doit être comparé au coût des mesures proposées.

### **3.2 Moyens**

#### **3.2.1 Contrôles**

##### **3.2.1.1 Application plus efficace de la législation existante**

Il existe deux instruments légaux importants pour combattre la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues illicites. Avant de proposer de quelconques modifications et/ou ajouts à la législation existante, nous décrivons de manière très concrète comment ces instruments peuvent être appliqués de manière plus efficace. Les principales conditions sont un risque objectif et subjectif suffisamment élevés de se faire prendre et un bon équilibre entre les deux ainsi qu'une répartition intelligente des moyens entre ces deux instruments.

#### ***Mesure 2.1***

**Le Comité d'accompagnement recommande que la police effectue des contrôles suivant le concept des contrôles alcool non sélectifs. Concrètement, cela signifie<sup>6</sup>:**

---

<sup>6</sup> Il faut tenir compte du fait que ce texte a été rédigé au moment où il était encore question de police et de gendarmerie. Même si cette subdivision est dépassée, le contenu du texte reste intéressant. Le texte complet (Vanlaar, 1999) peut être obtenu auprès de l'IBSR.

EGSR	Comité d'Accompagnement	Date de création : 24/09/01
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		Date de mise à jour : 29/1/02 Page 6 de 20

[...]

**Recommandations basées sur les connaissances générales en matière de surveillance policière**

- Des équipes de contrôle se postent à un certain endroit et arrêtent au hasard un maximum d'automobilistes, qu'ils soupçonnent ou non d'avoir consommé de l'alcool.
- Les automobilistes arrêtés sont systématiquement soumis à un alcootest.
- Il est recommandé de travailler avec un modèle à deux phases (Goldenbeld en Hway-Liem, 1994).
- Dans l'optique de l'effet préventif, les contrôles doivent être organisés de manière bien visible.
- Si un conducteur tente d'échapper au contrôle, il est souhaitable d'intercepter le fuyard.
- Lors de la sélection des postes de contrôle, nous conseillons de tenir compte *uniquement* de la densité du trafic qui doit être suffisante, de la sécurité et de la faisabilité pratique. Ainsi, par exemple, le critère « présence d'établissements du secteur horeca dans les environs » ne peut pas entrer en ligne de compte.
- Les contrevenants potentiels doivent avoir l'impression que la police effectue régulièrement des contrôles aux moments où de nombreuses personnes, eux y compris, boivent et conduisent ensuite sous l'influence de l'alcool.
- Les contrôles doivent avoir un caractère imprévisible. Un bon moyen d'y parvenir est de changer les équipes de contrôle d'endroit, par exemple toutes les heures.
- Il est indispensable d'assurer la continuité de la surveillance durant toute l'année.
- La recommandation parfois formulée d'exercer une surveillance intensive pendant certaines périodes déterminées (par exemple deux fois trois mois par an) est trop vague. Les contrôles doivent se concentrer sur les moments où la problématique est clairement à l'ordre du jour ou s'aggrave. Dès que l'effet souhaité est atteint, on peut ramener la surveillance intensive à un niveau moins élevé. Cette stratégie de surveillance flexible exige toutefois en enregistrement régulier et fiable de la conduite sous influence.
- La publicité autour des contrôles, axée sur le renforcement du risque subjectif d'être pris, est une condition essentielle.
- Nous inspirant de la littérature spécialisée en la matière, nous préconisons une probabilité objective minimale d'être pris de 1 sur 10 sur base annuelle.
- Il faut travailler avec de petites équipes de contrôle de trois à quatre personnes de chaque côté de la route. Le transport des conducteurs sous influence sera effectué par une équipe séparée de deux personnes.
- Lors du contrôle, il s'agit d'enregistrer certaines données telles que le nombre d'alcootests réalisés, le nombre de conducteurs sous influence, etc.
- L'idée de récompenser les automobilistes arrêtés qui n'ont pas consommé d'alcool implique la possibilité pratique de pouvoir constater si un automobiliste n'a effectivement rien bu. Cela n'a aucun sens de récompenser quelqu'un qui est contrôlé négatif tout en ayant bu.

**Recommandations basées sur la connaissance spécifique de la situation locale**

(...)

EGSR	Comité d'Accompagnement	Date de création : 24/09/01 Date de mise à jour : 29/1/02 Page 7 de 20
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		

- Afin de pouvoir concrétiser ces recommandations, des moyens supplémentaires doivent être libérés de façon à ce que la police fédérale et locale dispose d'effectifs et d'un budget suffisants pour pouvoir renforcer les risques objectifs et subjectifs de se faire prendre.
- Le parquet devra, lui aussi, disposer des capacités nécessaires pour pouvoir traiter les PV supplémentaires.
- Par ailleurs, nous recommandons d'examiner dans quelle mesure la police dispose du support nécessaire pour effectuer les contrôles alcool de manière non sélective comme décrit ci-avant. Cette étude doit servir de support lors de la formation des policiers en matière de "contrôles alcool non sélectifs" et lors de la motivation des services de police à effectuer ces contrôles. La combinaison d'une recherche représentative et quantitative (survey) avec des interviews qualitatives approfondies s'impose.

### **Mesure 2.2**

**Pour lutter contre la conduite sous l'influence de drogues illicites, le Comité d'accompagnement recommande d'adopter la même stratégie que pour la conduite sous l'influence de l'alcool – moyennant certaines nuances (voir mesure 2.3).**

- La suggestion de nuancer l'approche est justifiée en ce sens que les deux phénomènes présentent d'importantes différences au niveau de la détection.
- Des moyens identiques doivent être prévus, tant au niveau des services de police qu'au niveau du ministère public et de la recherche.

### **Mesure 2.3**

**Le Comité d'accompagnement recommande une gestion modulée en matière de conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues illicites.**

- Ci-après est reproduit un extrait développant l'arbre décisionnel pour la réalisation de cette gestion modulée afin de répartir le plus efficacement possible les moyens limités dont on dispose entre les deux phénomènes, à savoir la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues illicites<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Le texte complet (Vanlaar & Goossens, 2000) peut être obtenu auprès de l'IBSR.



EGSR	Comité d'Accompagnement	Date de création : 24/09/01 Date de mise à jour : 29/1/02 Page 9 de 20
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		

- Il va sans dire que, tout comme les mesures précédentes, cette mesure ne pourra être mise en oeuvre que si les services de police disposent des moyens et des effectifs nécessaires.

### **Mesure 2.5**

**Le Comité d'accompagnement recommande que les services de police soient légalement obligés de déterminer le taux d'alcool et la présence ou non de drogues illicites chez toute personne impliquée dans un accident corporel. Par ailleurs, la Belgian Toxicology and Trauma Study doit être répétée tous les deux ans.**

- En raison de problèmes pratiques, de priorités au niveau médical ou du respect de la vie privée des intéressés, il est impossible de soumettre toutes les personnes impliquées dans un accident à un test visant à détecter la consommation d'alcool ou de drogues. C'est pourquoi la Belgian Toxicology and Trauma Study doit être répétée régulièrement.
- Cette mesure doit, elle aussi, être étayée par des effectifs et des moyens suffisants au sein des services de police.

### **Mesure 2.6**

**Le Comité d'accompagnement recommande de modifier la législation de telle manière que des mesures alternatives telles que des cours de Driver Improvement et des travaux d'intérêt général puissent être prononcées comme peines à part entière.**

- Cette recommandation doit être développée en tenant compte de la recommandation 1.11 dans le dossier 1.

### **Mesure 2.7**

**Le Comité d'accompagnement recommande d'obliger certains groupes de contrevenants à utiliser un « alco-lock » dans leur voiture.**

- Cette mesure doit s'accompagner d'un encadrement juridique (cf. Amérique). L'IBSR mène actuellement une étude concernant la faisabilité du système. Un bon encadrement et suivi de cette recherche s'avère indispensable. Ici aussi, le principe du « pollueur paie » devrait être applicable, à savoir que le prix du système sera à sa charge.

### **Mesure 2.8**

**Le Comité d'accompagnement recommande que la déchéance du droit de conduire et la confiscation du véhicule puissent être prononcées comme peines principales.**

- Via l'administration, il faudrait établir un lien avec le fichier des permis de façon à ce que le juge puisse, sur la base d'informations complètes concernant les antécédents, prononcer un retrait de permis de manière conséquente, par exemple après deux condamnations.

<b>EGSR</b>	<b>Comité d'Accompagnement</b>	Date de création : 24/09/01 Date de mise à jour : 29/1/02 Page 10 de 20
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		

- Cette recommandation s'inscrit dans le prolongement des intentions du conseil des ministres du 26 octobre 2001 concernant la catégorisation des infractions.

### **Mesure 2.9**

**Le Comité d'accompagnement recommande de développer un système de sélection qui, sur la base d'arguments médicaux, juridiques et criminalistiques, permet de prononcer une peine adaptée au profil du contrevenant. Il s'agit ensuite de veiller à un suivi efficace de cette peine.**

### **Mesure 2.10**

**A l'instar des recommandations formulées par la Commission européenne, le Comité d'accompagnement conseille d'abaisser le taux d'alcool légalement autorisé pour certaines catégories d'usagers (tels que les conducteurs inexpérimentés, etc).**

- Voir également le dossier "Nouveaux conducteurs".

### **Mesure 2.11**

**Le Comité d'accompagnement recommande, sur la base de recherches plus approfondies, d'interdire la conduite sous l'influence de certains médicaments. Il faut également penser à encadrer les personnes qui doivent prendre ces médicaments.**

- La recherche en la matière doit être suivie de près. Voir également à ce propos la recommandation 2.21.

### **Mesure 2.12**

**Le Comité d'accompagnement recommande d'adapter la législation relative aux personnes qui servent des boissons alcoolisées.**

- Il n'y a pas que les personnes qui servent des boissons alcoolisées à quelqu'un qui est manifestement ivre, qui doivent être punissables. Les personnes qui servent des boissons alcoolisées à quelqu'un qui est en état d' « intoxication » doivent, elles aussi, pouvoir faire l'objet de sanctions.
- Une éventuelle extension de ces responsabilités aux personnes qui procurent des drogues illicites ou de l'alcool à quelqu'un qui est manifestement ivre, sous l'influence de l'alcool (intoxication) ou sous l'influence de drogues illicites doit être envisagée.

### **Mesure 2.13**

**Le Comité d'accompagnement recommande de créer un groupe de travail chargé d'examiner comment harmoniser, de façon logique, les poursuites civiles en cas d'ivresse, d'intoxication par l'alcool ou d'intoxication par des drogues illicites.**

EGSR	Comité d'Accompagnement	Date de création : 24/09/01 Date de mise à jour : 29/1/02 Page 11 de 20
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		

### 3.2.2 Education

Dans ce paragraphe, nous présentons une série de mesures éducatives et de sensibilisation. Nous sommes convaincus que de telles mesures ne sont efficaces que si elles sont combinées, de manière judicieuse, à des actions de surveillance. Si le risque objectif de se faire prendre et le risque de poursuites en cas de conduite sous influence est insuffisant, une campagne de sensibilisation, aussi onéreuse soit-elle, manquera son but. L'éducation et la sensibilisation n'ont pas de sens sans les contrôles et vice-versa.

#### **Mesure 2.14**

**Malgré le succès de Bob, le Comité d'accompagnement recommande d'élargir le centre d'intérêt à d'autres groupes cibles comme par exemple les exploitants des établissements du secteur horeca. Nous recommandons par ailleurs une présence accrue du bus Bob dans les établissements du secteur horeca tels que les discothèques.**

- Une condition essentielle est de réaliser une étude pour aider à déterminer les groupes cibles potentiels ainsi que la meilleure façon de les aborder. Outre le budget pour pouvoir mener cette recherche, il s'agit également de prévoir un budget destiné à mener des actions de sensibilisation à l'égard de ce groupe cible.
- Le budget du bus Bob doit également être revu.
- Il s'agit d'éliminer la confusion qui règne parmi la population à propos des différentes unités utilisées pour exprimer le taux d'intoxication (gramme d'alcool par litre de sang et milligramme d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré)

#### **Mesure 2.15**

**Le Comité d'accompagnement recommande de mener une campagne de sensibilisation en matière de drogues illicites.**

- Il va sans dire que cette campagne doit également s'appuyer sur une étude en la matière. Les budgets requis pour pouvoir mener cette recherche et la campagne en tant que telle doivent être libérés.

#### **Mesure 2.16**

**Le Comité d'accompagnement recommande d'organiser une campagne de sensibilisation en matière de conduite sous l'influence de médicaments, axée sur trois groupes cibles: a) les médecins; b) les pharmaciens; c) les conducteurs.**

- Les médecins doivent prendre leurs responsabilités vis-à-vis des conducteurs qui, pour des raisons médicales, feraient mieux de ne plus conduire; les pharmaciens doivent prendre leurs responsabilités lors de la vente de médicaments (par exemple en apposant un autocollant d'avertissement sur les médicaments qui ont une influence sur la conduite); les conducteurs doivent être informés et sensibilisés.
- Ici aussi, il s'agit de prévoir les budgets nécessaires pour pouvoir mener à bien cette entreprise.

<b>EGSR</b>	<b>Comité d'Accompagnement</b>	Date de création : 24/09/01 Date de mise à jour : 29/1/02 Page 12 de 20
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		

- Il faut tenir compte du fait que, pour le moment, la conduite sous l'influence de médicaments ne peut faire l'objet de poursuites efficaces.

### **Mesure 2.17**

**Le Comité d'accompagnement recommande de sensibiliser les gens à utiliser les transports en commun dans le cadre de leurs sorties (la nuit et surtout les week-ends).**

- De telles campagnes doivent aller de pair avec des transports publics attrayants (bon marché, fréquence élevée, réseau étendu, etc.). Les résolutions déjà prises à ce sujet (plus de trains et de bus durant les nuits de week-ends) doivent être soutenues. Une piste possible est l'extension dans le temps et dans l'espace des activités des Responsible Young Drivers.

## **3.3 Evaluation**

Afin d'évaluer si nous sommes sur la bonne voie en matière d'accidents liés à l'alcool et à la drogue et si l'objectif sera atteint en 2010, nous développons, dans ce paragraphe, les protocoles permettant de mesurer les différents indicateurs. Cela nous paraît indispensable pour pouvoir évaluer les efforts fournis. Dans ce paragraphe, nous formulons, en d'autres termes, quelques recommandations essentielles pour lesquelles certaines conditions doivent être remplies.

### **3.3.1 Indicateurs directs**

Afin de donner une définition non équivoque des divers indicateurs directs, nous commençons par définir quelques termes importants.

Accident:

Un accident entre plus de deux véhicules est considéré comme un seul accident. Un véhicule au moins doit être impliqué pour que l'événement soit qualifié d'"accident de la circulation".

Tué:

Toute personne tuée sur le coup ou décédée avant son admission à l'hôpital.

Mortellement blessé:

Toute personne qui décède des suites d'un accident dans les 30 jours suivant la date de l'accident, mais qui n'est pas décédée sur place ou avant son admission à l'hôpital.

Décédés (30 jours):

Tués + mortellement blessés.

Blessé grave:

Toute personne blessée dans un accident de roulage dont l'état nécessite l'hospitalisation pour une durée supérieure à 24 heures.

<b>EGSR</b>	<b>Comité d'Accompagnement</b>	Date de création : 24/09/01 Date de mise à jour : 29/1/02 Page 13 de 20
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		

### 3.3.1.1 Indicateur 1

*Le nombre de décédés (30 jours) liés à l'alcool et/ou à la drogue.*

Nombre:  
Nombre absolu.

Lié à l'alcool:

Tout accident où on a constaté, chez au moins une des personnes impliquées, une quantité d'alcool supérieure ou égale à la limite légale de 0,22mg d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré.

Lié à la drogue:

Tout accident où on a constaté, chez au moins une des personnes impliquées, la présence d'au moins une des substances déterminées par la loi.

Combinaison:

Tout accident où on a constaté, chez au moins une des personnes impliquées, la présence d'alcool et de drogues illicites, comme décrit ci-avant.

### 3.3.1.2 Indicateur 2

*Le nombre de blessés graves liés à l'alcool et/ou à la drogue.*

Voir indicateur 1.

## 3.3.2 Indicateurs dérivés

### 3.3.2.1 Indicateur 3

*Nombre de contrôles concernant l'alcool et les drogues illicites*

Nombre de contrôles:

Il s'agit du nombre de personnes contrôlées suivant la méthode préconisée, décrite au paragraphe précédent (c'est-à-dire le contrôle non sélectif où l'on commence par arrêter des conducteurs sans se baser sur des signes extérieurs manifestes et où on soumet ensuite toutes les personnes arrêtées à un alcootest). Un dérivé est le risque objectif d'être pris, qui se définit comme le coefficient du nombre de contrôles par rapport au nombre de permis de conduire belges.

Si l'on tient compte de l'arbre décisionnel, développé sous la mesure 2.3, cela implique ce qui suit : comme on procède toujours d'abord à un contrôle alcool non sélectif, même si on se concentre sur la détection de drogues, il faut effectuer chaque année au moins 625.000 contrôles alcool. Cela ne vaut toutefois pas pour la consommation de drogues. Seule une partie des conducteurs arrêtés initialement pour subir un test de la drogue et qui ont d'abord été soumis à un contrôle alcool devront effectivement subir un test de la drogue.

EGSR	Comité d'Accompagnement	Date de création : 24/09/01 Date de mise à jour : 29/1/02 Page 14 de 20
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		

### 3.3.2.2 Indicateur 4

#### *Ampleur du phénomène de la conduite sous l'influence de l'alcool*

Nous renvoyons ici au roadside survey effectué par l'IBSR tous les deux ans. Les deux premières éditions se sont déroulées en 1998 (Vanlaar, 2000) et en 2000. Nous renvoyons également à une étude, certes relative à la vitesse, où l'échantillonnage a été réalisé de manière plus scientifique (Vanlaar, 2001)<sup>9</sup>. La manière dont il a été procédé à l'échantillonnage dans cette étude peut servir d'exemple pour optimiser la détermination de l'échantillonnage concernant la conduite sous influence. Cette optimisation concerne avant tout la sélection aléatoire des endroits de mesure, le mesurage à d'autres moments que le week-end, le suivi plus strict d'un horaire uniforme, etc.

#### **Mesure 2.18**

**Le Comité d'accompagnement recommande d'optimiser l'instrument permettant de mesurer l'ampleur du phénomène de la conduite sous l'influence de l'alcool de façon à ce qu'il respecte autant que possible les normes scientifiques en vigueur.**

- Cet instrument de mesure doit être vu indépendamment des contrôles qui doivent être menés à grande échelle afin d'augmenter le risque objectif et subjectif de se faire prendre. Il doit par contre être considéré comme un instrument de mesure épidémiologique objectif, utilisé à plus petite échelle que les contrôles mais de très bonne qualité.
- Pour réaliser cet objectif, il faut que les services de police disposent des moyens nécessaires et soient prêts à mettre leurs effectifs à disposition pour mener cette roadside survey. Il n'est, en effet, pas évident pour la police de ne pas pouvoir décider seule de l'endroit ou du moment où les contrôles auront lieu. Ceci est pourtant essentiel pour garantir la qualité des résultats, surtout au niveau de la représentativité.
- Il s'agit, par ailleurs, d'examiner de quelle façon un appareil de test pourrait afficher un résultat numérique au lieu du résultat S, A ou P (modification de la législation, via la mémoire de l'appareil,...). Contrairement à un appareil d'analyse, un appareil de test permet d'obtenir des résultats très rapidement mais comme le résultat ne représente qu'une catégorie, nous perdons beaucoup d'informations. Ainsi, il devient par exemple plus difficile d'établir des comparaisons avec d'autres pays ou de faire la distinction entre les personnes sobres et celles qui ont bu sans dépasser nécessairement la limite légale.

### 3.3.2.3 Indicateur 5

#### *Ampleur du phénomène de la conduite sous l'influence de drogues illicites*

Partant de la même méthode que celle utilisée pour la conduite sous l'influence de l'alcool, (i.e. une roadside survey basée sur une recherche scientifique en collaboration avec la police), il s'agit d'évaluer la conduite sous l'influence de drogues illicites. Chaque énième conducteur soumis à un alcootest devrait également subir un test destiné à détecter la consommation de drogues illicites. Cette méthode permet d'avoir une idée de la conduite

<sup>9</sup> Ces textes peuvent également être obtenus à l'IBSR.

EGSR	Comité d'Accompagnement	Date de création : 24/09/01 Date de mise à jour : 29/1/02 Page 15 de 20
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		

sous l'influence des deux phénomènes et de leur combinaison sans perdre trop de temps à effectuer le test compliqué de la drogue.

### **Mesure 2.19**

**Le Comité d'accompagnement recommande que l'instrument de mesure destiné à évaluer l'ampleur du phénomène de la conduite sous l'influence de drogues illicites soit développé de manière scientifique.**

- Ici aussi, il s'agit de négocier avec les services de police afin que ceux-ci soient prêts et disposent des moyens requis pour fournir ces efforts supplémentaires.
- Il s'agit également d'examiner si, moyennant l'accord du collège des procureurs généraux, il est possible d'analyser la conduite sous l'influence de drogues illicites sans devoir suivre toute la procédure légale pour l'obtention de la preuve pénale (pour contrôler par exemple chaque énième conducteur quant à la prise de drogues illicites).

#### 3.3.2.4 Indicateur 6

*Ampleur du phénomène de la conduite sous l'influence de l'alcool en combinaison avec des drogues illicites*

Voir indicateur 4 et 5.

#### 3.3.2.5 Indicateur 7

*Niveau du risque subjectif de se faire prendre*

Il est relativement facile, sur base d'une enquête d'évaluer le pourcentage de Belges qui estiment que le risque de se faire prendre en conduisant sous influence est très élevé. Nous conseillons une fois de plus de bien sélectionner l'échantillon de façon à ce que les conclusions basées sur cet échantillon soient effectivement représentatives. Les résultats doivent être comparables à ceux de l'étude de perception européenne SARTRE.

### **Mesure 2.20**

**Le Comité d'accompagnement recommande de développer un instrument permettant de mesurer le risque subjectif de se faire prendre et d'effectuer ces mesures tous les deux ans auprès d'un échantillon représentatif de la population belge.**

#### 3.3.2.6 Indicateur 8

*Nombre de condamnations*

Les condamnations doivent être interprétées comme toute suite pénale au niveau du parquet (excepté le classement sans suite) ou au niveau du juge pénal. Ce nombre doit être comparé au nombre de PV.

EGSR	Comité d'Accompagnement	Date de création : 24/09/01 Date de mise à jour : 29/1/02 Page 16 de 20
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		

### **Mesure 2.21**

**Le Comité d'accompagnement recommande de développer une base centrale de données, dans laquelle on retrouve quelle suite a été donnée à chaque PV.**

3.3.2.7 Indicateur 9

*Attitude vis-à-vis de la conduite sous influence*

### **Mesure 2.22**

**Le Comité d'accompagnement recommande que l'attitude de la population à l'égard de la conduite sous influence soit mesurée en corrélation avec la mesure du risque subjectif de se faire prendre, i.e. indicateur 7.**

### **3.3.3 Développements scientifiques importants en matière de législation relative à l'alcool et à la drogue**

Les développements en matière d'alcool, de nouvelles drogues et de médicaments doivent être suivis de près. Ainsi, des méthodes de screening plus efficaces concernant tant l'alcool que les drogues illicites et les médicaments devraient remplacer à temps les méthodes surannées. Les nouvelles drogues et certains médicaments dont l'influence néfaste sur la sécurité routière a été prouvée, devraient idéalement être interdites, mais pour cela, certaines conditions n'ont pas encore pu être remplies (notamment parce qu'il n'existe pas encore de tests de screening).

### **Mesure 2.23**

**Le Comité d'accompagnement recommande dès lors de créer un comité scientifique permanent qui contrôle les nouveaux développements et qui émet régulièrement des recommandations en la matière afin d'actualiser la législation. Chaque année, un rapport d'évaluation doit être rédigé.**

- Pour ce qui concerne la conduite sous l'influence de drogues illicites, cette recommandation cadre avec la circulaire ministérielle COL 14/2000, adressée aux parquets et concernant la conduite sous l'influence de substances autres que l'alcool. Lors de la création de ce comité, qui est également chargé du suivi des développements en matière d'alcool et de médicaments, il s'agit de veiller à ce que les deux initiatives ne se chevauchent pas.

<b>EGSR</b>	<b>Comité d'Accompagnement</b>	Date de création : 24/09/01
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		Date de mise à jour : 29/1/02 Page 17 de 20

## **4. CONCLUSION**

### **4.1 Priorité concernant les mesures proposées**

Au total, nous proposons 23 mesures. Toutes les mesures ne peuvent pas être réalisées dans les mêmes délais. Il est plus réaliste d'établir une hiérarchie des mesures, basée sur la faisabilité et la rapidité de mise en œuvre ainsi que sur les effets escomptés. A ce propos, nous faisons la distinction entre « court terme » et « moyen terme ». Par court terme, nous voulons dire que la mesure proposée doit être mise en œuvre au maximum dans les six mois après l'acceptation officielle des objectifs quantitatifs. Par moyen terme, nous voulons dire que la mesure doit entrer en vigueur 4 ans au maximum après l'acceptation officielle.

#### **4.1.1 Mesures à réaliser à court terme**

Nous recommandons la mise en oeuvre à court terme des mesures 2.1 à 2.3 comprise. Il s'agit d'entamer rapidement des négociations avec le ministère de l'Intérieur afin d'augmenter le nombre de contrôles (pour 2005 au plus tard, le nombre minimum de contrôles annuels doit concerner 1 permis sur 10) et de rendre ces contrôles plus efficaces. Il s'agit, pour ce faire, d'arriver à un accord concernant les mesures 2.18 et 2.19. Il s'agit, dans le même temps, d'amorcer le volet de la recherche relatif aux mesures 2.1 à 2.3 comprise, de façon à pouvoir, dans un délai relativement court (environ 6 mois à dater du moment où un accord a été atteint), commencer la formation destinée aux services de police sur la base des premiers résultats de recherche.

Il s'agit par ailleurs d'associer, dès le départ, le ministère de la Justice et le collège des procureurs généraux aux négociations concernant les mesures 2.1 à 2.3 comprise.

Les mesures 2.14 et 2.15 doivent également être mises en oeuvre simultanément. Une période de recherche préparatoire d'environ 6 mois semble indiquée, après quoi on entame la réalisation effective des campagnes.

Les mesures 2.13, 2.20 et 2.22 doivent être réalisées à court terme.

Enfin, la mesure 2.23 doit être mise en oeuvre le plus rapidement possible afin d'éviter d'être dépassé par les événements.

#### **4.1.2 Mesures à moyen terme**

A moyen terme, il s'agit également de mettre en œuvre les mesures 2.4 à 2.12 comprise. Dans l'attente d'une décision concernant l'obligation légale, pour la police, de soumettre toutes les personnes impliquées dans un accident corporel à un alcootest et à un test de la drogue, la Belgian Toxicology and Trauma Study doit être répétée au moins une fois tous les deux ans.

Les mesures 2.16, 2.17 doivent être réalisées pour décembre 2005 au plus tard.

La mesure 2.21 doit être appliquée dans chaque arrondissement judiciaire pour décembre 2005.

<b>EGSR</b>	<b>Comité d'Accompagnement</b>	Date de création : 24/09/01 Date de mise à jour : 29/1/02 Page 18 de 20
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		

## **6. BIBLIOGRAPHIE**

BELGIAN SOCIETY OF EMERGENCY AND DISASTER MEDICINE (BESEDIM), TOXICOLOGICAL SOCIETY OF BELGIUM AND LUXEMBURG (BLT), BELGIAN ROAD SAFETY INSTITUTE (IBSR/BIVV) (s.d.) Belgian Toxicology and Trauma Study. (s.l.), (s.e.).

BAUM, H. (2001) Road Accident Costs – New Methods and Empirical Evaluations. In Traffic Safety on Three Continents. Conference in Moscow, 19-21 September 2001.

DE RUYVER, B. et. al. (1994) Rijden onder invloed. Opties inzake een aangepaste strafrechtelijke afhandeling. Gent, Universiteit Gent, Onderzoeksgroep drugbeleid, strafrechtelijk beleid, internationale criminaliteit.

ETSC (1995) Reducing traffic injuries resulting from alcohol impairment. Brussels, ETSC.

MINISTERE DE LA JUSTICE, (s.d.) Service de politique criminelle. Rapport annuel 1995-96. Bruxelles, Ministère de la Justice.

INS-IBSR/BIVV (s.d.) Sécurité Routière. Rapport annuel 1998. Bruxelles, IBSR/BIVV.

INS-IBSR/BIVV (s.d.) Sécurité Routière. Rapport annuel 2000. Bruxelles, IBSR/BIVV.

SARTRE 2 (1998) The attitude and behaviour of European car drivers to road safety. Part 1: Report on principal results. Leidschendam, SWOV.

SCHEERS, M. & VANSNICK, M. (1999) L'importance pour la sécurité routière de la politique pénale en matière de circulation. Plaidoyer pour une politique criminelle efficace. Bruxelles, IBSR/IBSR (discussion paper 99-01).

VANLAAR & GOOSSENS (2000) Alcohol, illegale drugs en verkeersveiligheid. Een evaluatie van het wettelijke instrumentarium in het licht van een efficiënt politietoezicht. *Vigiles*, 6, 5, 150-167.

VANLAAR, W. (1999) L'alcool au volant en Belgique. Recommandations de soutien de la surveillance policière active suite aux contrôles d'alcoolémie non sélectifs effectués en 1998. Bruxelles, IBSR/BIVV, discussion paper 99-05.

VANLAAR, W. (2000) Drink driving in Belgium. In: 4th International Conference on "Global Safety". Proceedings Book. Bled, Slovenia, ZVD, pp. 233-239.

VANLAAR, W. (2001) Het snelheidsgedrag in Vlaams-Brabant. Puntschattingen, standaardfouten, betrouwbaarheidsintervallen en designeffecten van een proportioneel gestratificeerde ééntreps-clustersteekproef. Paper ingediend tot het behalen van de titel gediplomeerde in de gespecialiseerde studie 'Quantitative Analysis in the Social Science'.

EGSR	Comité d'Accompagnement	Date de création : 24/09/01 Date de mise à jour : 29/1/02 Page 19 de 20
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		

## 7. ANNEXES

### 7.1 Coût de quelques recommandations

Le tableau ci-dessous donne une évaluation du coût de certaines mesures. Cette évaluation n'est qu'approximative mais permet toutefois d'avoir une idée des budgets minimum requis pour la réalisation de certaines mesures.

Ces budgets doivent évidemment être placés en regard des avantages d'un environnement routier sûr et d'autres revenus tels que les amendes. Ainsi, nous avons calculé que l'insécurité routière liée à l'alcool coûte chaque année au moins 196.414.500 euros à la société et que, moyennant certains investissements, nous pourrions épargner la somme de 491.036.250 euros pour 2010. Si nous arrivons à maintenir le niveau de sécurité routière prévu, nous épargnerons chaque année 98.207.250 euros à partir de 2010.

Mesure	Détail	Coût
2.1	<p>On estime qu'actuellement, 400.000 conducteurs par an sont soumis à un alcootest. Si pour 2005, nous voulons qu'au moins 625.000 conducteurs soient soumis à un test de l'haleine, il faudra prévoir chaque année 56.000 tests de plus. Nous partons du principe que sur ces 56.000 conducteurs, environ 5.000 personnes seront positives et que chaque conducteur positif mobilise environ 1,5 heure/homme. Le temps requis par la procédure en cas de résultat négatif n'est pas pris en considération. Cela revient à 7.500 heures supplémentaires par an, ce qui équivaut à 2 policiers supplémentaires par an. Nous partons du principe qu'un policier coûte 43.500 euros par an. Etant donné que l'on ne prévoit une réduction qu'à partir de 625.000 contrôles par an, on doit pouvoir compter pendant 4 ans sur deux policiers supplémentaires.</p> <p>Première année (2002): Deuxième année (2003): Troisième année (2004): Quatrième année (2005): (Chaque année qui suit):</p> <p>Par ailleurs, les 5.000 positifs doivent souffler deux fois (appareil de test et d'analyse) et les 51.000 négatifs une fois. Le prix d'un ballonnet est de 0,25 euro. Comme le nombre de tests sanguins est très réduit, il n'est pas tenu compte du surcoût de ce test. L'addition jusqu'en 2005 revient à:</p> <p>TOTAL (jusqu'à 2005 compris):</p> <p>Ensuite, nous ajoutons également le coût annuel d'un chercheur chargé d'étudier le support nécessaire aux policiers pour effectuer des contrôles alcool non sélectifs et le coût de deux formateurs (un néerlandophone et un francophone) chargés de former les policiers concernant cette forme de contrôle.</p> <p>Coût par an:</p>	<p>87.000 euros 174.000 euros 261.000 euros 348.000 euros (348.000 euros)</p> <p>152.500 euros</p> <p>1.022.500 euros</p> <p>150.000 euros</p>

<b>EGSR</b>	<b>Comité d'Accompagnement</b>	Date de création : 24/09/01 Date de mise à jour : 29/1/02 Page 20 de 20
<b>Dossier 2 – ALCOOL ET DROGUES ILLICITES</b>		

2.5	<p>En 2000, 93.291 personnes ont été impliquées dans des accidents corporels. 8.976 d'entre eux sont des décédés (30 jours) et des blessés graves tandis que 82.828 ont été légèrement blessés ou n'ont encouru aucune lésion (pour 1487 personnes, ces informations ne sont pas connues). On part du principe que le premier groupe n'est pas en état de souffler ni de fournir un échantillon d'urine. Le coût par personne pour un test sanguin visant à détecter la présence d'alcool ou de drogues illicites comporte environ 375 euros (médecin chargé du prélèvement sanguin: 50 euros; analyse sanguine alcool: 75 euros; analyse sanguine drogues illicites: 250 euros). Le coût total annuel comporte environ:</p> <p>Dans le deuxième groupe, celui des blessés légers, on peut s'attendre à ce qu'environ 90% soient négatifs pour ce qui concerne l'usage de drogues illicites. En ce qui les concerne, le prix d'un examen visant à détecter l'usage d'alcool et de drogues illicites s'élève à 15,25 euros (0,25 euro pour un ballonnet plus 15 euros pour un immunoassay). Coût total: Environ 10% sont positifs pour ce qui concerne la consommation de drogues illicites. Le coût par personne comporte 315,25 euros (médecin chargé du prélèvement sanguin: 50 euros; immunoassay: 15 euros; analyse sanguine drogues illicites: 250 euros; ballonnet: 0,25 euro). Coût total:</p> <p>TOTAL (chaque année, jusqu'à ce que le nombre d'accidents diminue):</p> <p>BTTS (coût pour la réalisation d'une étude)</p>	<p>3.366.000 euros</p> <p>1.136.814 euros</p> <p>2.611.153 euros</p> <p>7.113.967 euros</p> <p>595.000 euros</p>
2.9	Recherche d'encadrement en préparation du système de sélection	125.000 euros
Concerne	Budget annuel campagne	495.000 euros
2.14	Budget annuel campagne	495.000 euros
2.16	Budget annuel campagne	250.000 euros
2.17; 2.18; 2.19; 2.21	Budget annuel recherche Budget bisannuel de fonctionnement (mobilisation des services police 2.17, 2.18)	125.000 euros 50.000 euros
2.22	On part du principe que les 4 experts néerlandophones et francophones se réunissent 4 fois par an et rédige 1 rapport par an. On prévoit un cinquième d'un temps plein pour effectuer le travail logistique administratif. Coût annuel:	25.000 euros

Une comparaison avec le coût de l'insécurité routière les montants que l'on peut épargner moyennant certains investissements et le prix de ces investissements nous apprend que ceux-ci coûtent beaucoup moins cher que l'insécurité routière.