

TENDANCES

30 ANS DE RÉPONSE PÉNALE À LA CONDUITE APRÈS USAGE D'ALCOOL OU DE STUPÉFIANTS

RÉSUMÉ

Après un premier bilan effectué par l'OFDT en 2013, ce numéro de *Tendances* dresse un nouvel état des lieux de la réponse pénale aux infractions liées à la conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants depuis les années 1990. Sur la base d'une exploitation secondaire des données produites par les ministères de l'Intérieur et de la Justice, il s'agit d'étudier l'évolution des dépistages et du nombre d'infractions à la conduite impliquant l'usage d'alcool ou de stupéfiants, ainsi que la nature des suites pénales qui sont données.

L'analyse montre une augmentation des tests pratiqués, tant ceux visant l'alcool que ceux visant les stupéfiants, par les services de police et de gendarmerie. La réponse donnée à ces deux infractions est identique : un fort taux de réponse pénale se traduisant principalement par des poursuites, un recours important aux procédures rapides et simplifiées (dont une majorité d'ordonnances pénales) et une diversification des sanctions avec un recours croissant à l'amende et aux peines de substitution, au détriment de l'emprisonnement avec sursis.

La conduite après usage d'alcool a été érigée en problème public en France dans la seconde partie du XX^e siècle [1] et constituée en infraction pénale en 1958. Première cause de mortalité sur les routes après la vitesse [2], elle est désormais appréhendée comme un problème de « sécurité routière » [3]. Elle a fait l'objet d'une politique publique prioritaire¹ dans les années 2000 [4] à travers la création d'un Comité interministériel de la sécurité routière et la généralisation du dépistage comme outil de contrôle par les forces de l'ordre [5]. Les affaires de conduite en état alcoolique s'ajoutent alors au flux d'infractions jugées quotidiennement par les tribunaux dans un contexte d'inflation pénale et d'accélération des procédures judiciaires depuis les années 1990 [6, 7], se traduisant par une montée en charge des procédures de traitement rapides et simplifiées. En 2003, au cœur d'une préoccupation médiatique et politique grandissante quant aux conséquences délétères de l'usage du cannabis, l'infraction de conduite après usage de stupéfiants est constituée (art. L235-1 et suivants du Code de la route).

Après un premier bilan en 2013 [8] et 20 ans après la création de l'infraction de conduite après usage de stupéfiants, ce numéro de *Tendances* dresse un nouvel état des lieux de l'activité des forces de l'ordre concernant la conduite après usage d'alcool et de stupéfiants² et des réponses judiciaires

(voir encadré p. 7) ces 30 dernières années. Après une analyse de l'évolution des contrôles routiers et du nombre d'infractions constatées par les services répressifs, la nature et l'évolution des suites pénales (procédures mises en place par les parquets et condamnations issues des jugements prononcés) seront présentées.

Contrôles routiers et accidents après usage d'alcool ou de stupéfiants

Une hausse des délits pour usage de stupéfiants liée à l'augmentation des dépistages

Plus d'un délit routier constaté sur quatre est lié à la conduite après usage d'alcool ou de stupéfiants en 2022 (250 253 sur 876 439) [2], avec une répartition équivalente entre l'alcool (118 980 délits, soit 13,6 %) et les stupéfiants (117 351 délits, soit 13,4 %). La consommation combinée d'alcool et de stupéfiants représente une part marginale (13 922 délits, soit 1,6 %).

Ce volume global est en augmentation puisqu'en 2012 l'alcool ou les stupéfiants n'ont entraîné que 183 104 délits routiers constatés sur 552 421. Les répartitions ont fortement évolué :

1. Le 14 Juillet 2002, Jacques Chirac a fait de la lutte contre la « violence routière » « l'un des trois chantiers prioritaires » [4].

2. À la différence de l'alcool, pour lequel l'infraction est constituée au-delà d'un seuil légal, il n'y a pas de seuil pour l'usage de stupéfiants : toute présence de substance classée comme stupéfiant révélée par l'analyse sanguine d'un conducteur constitue un délit. C'est donc la consommation avérée qui compte, et non le fait d'être « sous l'influence » d'un produit (voir tableau 1, p. 7).

*Université de Picardie Jules Verne

l'alcoolémie était impliquée dans 27,1 % des cas (149 457 délits) contre seulement 5,3 % pour les stupéfiants (29 497 délits) et 0,8 % pour l'alcool et les stupéfiants (4 150 délits).

L'analyse du recours aux dépistages par les forces de l'ordre lors des contrôles routiers explique en grande partie ces évolutions. En 2022, 7,9 millions de dépistages de l'état alcoolique et environ 760 000 pour les stupéfiants ont ainsi été réalisés. Ils sont en majorité préventifs (98 % pour l'alcool et 86 % pour les

stupéfiants), avec un taux de positivité s'élevant à 3,4 % pour le premier et 15,6 % pour les seconds.

Le nombre de tests réalisés suit des tendances contrastées ces deux dernières décennies. Le volume global de dépistages de l'état alcoolique a diminué de 6 % entre 2002 et 2022, tandis que leur taux de positivité a légèrement augmenté (passant de 2,8 % à 3,4 %). A contrario, les dépistages de stupéfiants (qui se sont progressivement mis en place à partir de 2004) ont

Modalités de contrôle et de dépistage sur la route

Les contrôles d'alcoolémie et les dépistages de stupéfiants sont systématiques en cas d'accident mortel ou corporel (ayant occasionné des blessures). Ils peuvent également être pratiqués de façon aléatoire, à titre préventif, lors d'un contrôle routier, en l'absence de toute infraction routière, tant pour l'alcool (depuis 1978) que pour les stupéfiants (depuis 2003).

Dépistage et vérification de l'alcoolémie

Les dépistages sont effectués à l'aide d'un éthylotest chimique (utilisable une fois, communément appelé « ballon ») ou électronique (réutilisable), qui donnent un indice de la présence d'alcool dans l'air expiré. En cas de dépistage positif, un contrôle d'alcoolémie doit être réalisé à l'aide d'un éthylomètre (qui mesure la concentration d'alcool dans l'air expiré) ou d'une prise de sang (qui mesure le taux d'alcool dans le sang). Refuser un dépistage par éthylotest n'est pas une infraction ; à contrario, refuser de souffler dans l'éthylomètre ou refuser de se soumettre à la prise de sang constitue un délit.

Dépistage et vérification de l'usage de stupéfiants

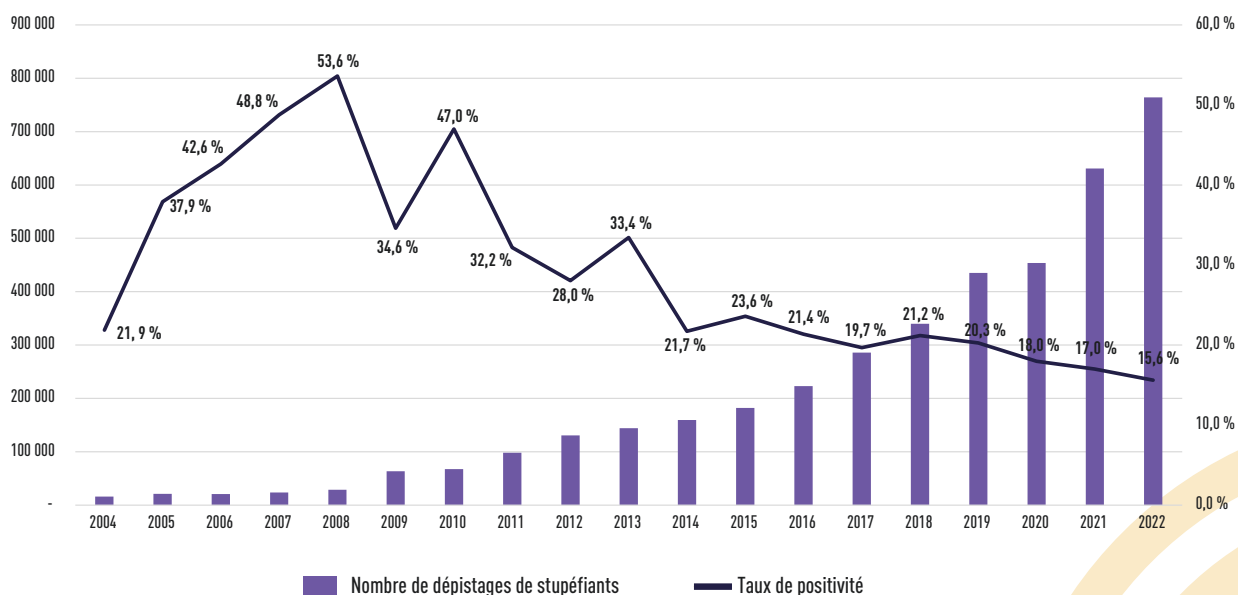
Pour dépister la prise de stupéfiants, les forces de l'ordre (police, gendarmerie) utilisent un test salivaire (depuis 2008) qui permet de détecter la consommation de quatre types de stupéfiants (cannabis, cocaïne, opiacés et amphétamines). En cas de dépistage positif (ou d'impossibilité de réaliser ce dépistage), le

conducteur fait l'objet d'un retrait immédiat du permis de conduire et d'une prise de sang obligatoire, effectuée par un médecin pour confirmer la présence de stupéfiants.

L'article L. 235-1 du Code de la route punit le fait d'être dépisté positif aux stupéfiants au volant, indépendamment de toute influence sur la conduite. Il constitue donc un instrument de lutte contre l'insécurité routière et de lutte contre l'usage de stupéfiants. L'arrêté du 13 décembre 2016 fixant les modalités du dépistage de stupéfiants impose des seuils de détection assez bas, notamment en matière de THC (un taux minimal de 1 nanogramme de 9-tétrahydrocannabinol (THC) par millilitre de salive ou de sang). Ces seuils posent certaines difficultés :

- Ils mesurent la consommation et non la conduite sous emprise. L'absorption de stupéfiants, en particulier de cannabis, reste détectable pendant plusieurs jours dans l'organisme et un contrôle de stupéfiants (test salivaire, test urinaire, analyse sanguine) peut se révéler positif plusieurs jours après avoir consommé (jusqu'à un mois).
- Certaines études évoquent l'imprécision des différents tests, notamment pour le THC ou les drogues de synthèse [9].
- Le prélèvement salivaire effectué après un dépistage opéré dans le cadre d'un contrôle routier peut être positif au THC à la suite de consommation de CBD (contenant légalement jusqu'à 0,3% de THC).

Graphique 1. Évolution du nombre de dépistages pour conduite après usage de stupéfiants et taux de positivité (2004-2022)



été multipliés par 6 entre 2012 et 2022 (de 130 624 à 764 331) (voir graphique 1). Cette tendance peut être mise en lien avec l'évolution des modalités de contrôle (voir encadré p. 2) et avec les modifications de la législation survenues ces deux dernières décennies (voir [annexe électronique](#)). Le dépistage étant le plus souvent réalisé lorsque les forces de l'ordre ont une suspicion de consommation, le taux de positivité est plus important que pour l'alcool, bien qu'en baisse au cours de la dernière décennie du fait de l'augmentation des contrôles préventifs : il est passé ainsi de 28,1 % en 2012 à 15,6 % en 2022.

Alcool et stupéfiants largement impliqués dans les accidents mortels

En 2022, le nombre total d'accidents corporels enregistrés par la gendarmerie et la police nationale en France métropolitaine était de 52 380, causant la mort de 3 550 personnes. Ces chiffres sont en baisse depuis 20 ans : de 50 % pour les accidents corporels (105 470 en 2002) et de 54,9 % pour les personnes tuées (7 242 en 2002). Les victimes étaient en majorité des hommes (78 %) et la classe d'âge la plus représentée était celle des 19-24 ans (17 %) en 2022. La profession et la catégorie socioprofessionnelle des personnes tuées ne sont pas mentionnées dans les analyses statistiques publiées par l'ONISR. Les inégalités sociales concernant la mortalité routière sont pourtant un phénomène documenté : les classes populaires, en particulier celles qui vivent en milieu rural, sont celles qui se déplacent le moins, alors qu'elles sont celles qui meurent le plus durant leurs trajets quotidiens [10].

La part des accidents mortels dans lesquels l'alcoolémie est positive reste élevée, occasionnant le décès de 759 personnes en 2022, soit 23,2 % des personnes tuées dans l'ensemble des accidents mortels (une part assez stable depuis 2010). L'alcoolémie des conducteurs impliqués n'étant connue que pour environ 80 % des accidents mortels, l'ONISR estime que 996 personnes ont été tuées en 2022 dans un accident avec un conducteur alcoolisé. La proportion de personnes tuées par un conducteur ayant fait usage de stupéfiants est également stable en 2022, avec 14,6 % des personnes tuées dans les accidents mortels dont le résultat du test est connu. En extrapolant à l'ensemble des accidents, il est estimé que 672 personnes ont été tuées en 2022 dans un accident avec un conducteur détecté positif aux stupéfiants. Presque la moitié de ces conducteurs présentaient par ailleurs une alcoolémie illégale en 2022 (205 sur 452 conducteurs), montrant l'importance des consommations combinées dans l'accidentalité.

Les conducteurs en état alcoolique ou après usage de stupéfiants responsables d'homicide involontaire sont relativement jeunes (47 % avaient moins de 30 ans en 2019) ; en matière de conduite en état alcoolique, la proportion de femmes s'est accrue, passant de 6 % en 2000 à 12 % en 2020 [11].

Des procédures rapides et simplifiées pour une réponse pénale quasi systématique

Avec un taux de réponse pénale³ de 95,1 % en 2022, les infractions de conduite après usage d'alcool ou de stupéfiants figurent parmi les infractions dont les suites données sont les plus nombreuses. Ce fort taux de réponse pénale s'explique pour partie par le fait

que l'identification des auteurs a lieu presque systématiquement au moment de la constatation de l'infraction, ce qui réduit considérablement le nombre de classements sans suite [12]. De plus, ces 30 dernières années, les nouvelles procédures rapides et simplifiées, apparues autour des années 2000⁴, ont permis d'apporter une réponse pénale dans une temporalité plus courte que lors d'une poursuite pénale.

Forte représentation des poursuites et des compositions pénales

Entre 2012 et 2022, les poursuites représentaient près de 80 % des suites données par les parquets. Les compositions pénales oscillent entre 16 et 20 %. La part des procédures alternatives aux poursuites non inscrites au casier judiciaire est par contre très faible, représentant 2,0 % des affaires transmises au parquet en 2022 (voir encadré p. 4). À titre de comparaison, seuls 56,8 % des mis en cause poursuivis pour usage de stupéfiants (en dehors de la conduite) ont fait l'objet de poursuites en 2022 et 6,3 % d'une composition pénale, la réponse des parquets se traduisant pour 24,1 % d'entre eux par des alternatives aux poursuites classiques.

Le recours grandissant aux procédures rapides et simplifiées

Une augmentation importante du volume des affaires pour conduite après usage d'alcool ou de stupéfiants traitées par les parquets est globalement repérable depuis les années 2000 (voir [annexe électronique](#)). Les affaires pour conduite en état alcoolique sont notamment passées de moins de 98 120 en 2002 à 142 197 en 2012, mais sont en baisse depuis (81 260 en 2021). Celles pour conduite après usage de stupéfiants sont à l'inverse en forte hausse, passant de 3 044 en 2005 à 11 000 environ entre 2008 et 2011, puis à 63 332 en 2021.

Que le contentieux soit lié à l'alcool ou aux stupéfiants, l'évolution de la réponse pénale ces 20 dernières années est similaire. En 2021, les jugements pénaux ne représentaient respectivement que 16,7 % et 15,5 % des procédures utilisées par les parquets, contre 57,0 % et 75,7 % en 2005. Aujourd'hui, la majorité des conduites en état alcoolique ou après usage de stupéfiants fait l'objet d'une ordonnance pénale. Elles ont augmenté de manière importante et continue sur l'ensemble de la période : de 29,1 % des procédures en 2005 à 52,3 % en 2021 pour l'alcool et de 10,0 % à 60,5 % pour les conduites après usage de stupéfiants.

La part des jugements pris dans le cadre d'une comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité (CRPC) a également augmenté intervenant dans 17,0 % des procédures liées à l'alcool en 2021 (contre 7,7 % en 2005). Davantage utilisée dès 2005 (12,3 %) pour poursuivre les conduites après usage de stupéfiants, les CRPC représentaient en 2021 14,3 % des procédures utilisées pour sanctionner cette infraction. Elles ont baissé toutefois légèrement, mais de manière continue depuis 2007, quand elles représentaient 20,7 % des procédures donnant lieu à une condamnation. Les procédures de comparution immédiate représentaient, de leur côté, une part marginale (0,6 %) des orientations données par les parquets pour CEA ou après usage de stupéfiants en 2021.

Les compositions pénales ont quant à elles presque triplé en 15 ans pour l'alcool, leur part atteignant 18 % en 2019 avant la crise sanitaire. Elles sont cependant un peu moins utilisées pour les stupéfiants, avoisinant 10 % depuis 2017, après une baisse entre 2010 et 2017 (de 17,3 % à 10,2 %). Ainsi, si l'on ajoute les

3. Le taux de réponse pénale est le rapport entre le nombre d'affaires pour lesquelles le procureur de la République a mis en œuvre une alternative aux poursuites (dont une composition pénale) ou a poursuivi l'auteur présumé, d'une part, et le nombre d'affaires poursuivables, d'autre part. Il exclut les classements sans suite pour inopportunité des poursuites et les affaires non poursuivables.

4. La composition pénale a été créée par la loi du 23 juin 1999. Il s'agit d'une alternative aux poursuites « renforcée », inscrite au casier judiciaire, à l'inverse des autres procédures du même type comme le rappel à la loi ou l'orientation vers une structure sanitaire et sociale. Le procureur de la République peut proposer diverses mesures : amende pour composition, travail non rémunéré, stage ou formation dans un service sanitaire... La comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité (CRPC) a été créée par la loi du 9 mars 2004. Elle permet au procureur de la République de proposer, directement et sans procès, une ou plusieurs peines à une personne qui reconnaît les faits qui lui sont reprochés (sauf en cas d'homicide involontaire). L'ordonnance pénale est une procédure de jugement simplifiée et rapide, créée par la loi du 3 janvier 1972, puis étendue par la loi du 9 septembre 2002. Elle permet au procureur de la République de poursuivre les auteurs d'infractions en présentant ses réquisitions à un magistrat du siège qui statue sans comparution. La condamnation est alors limitée à l'amende et aux peines complémentaires.

Un réinvestissement des mesures à visée pédagogique, sanitaire ou sociale ?

Bien que peu importantes, les alternatives aux poursuites non inscrites au casier judiciaire, connaissent toutefois une hausse depuis 10 ans : d'un demi-point depuis 2012 et d'un point si on compare à 2019, avant la crise du COVID (ayant ainsi doublé en 6 ans). Cette augmentation est marquée par le réinvestissement des stages ou des orientations vers une structure sanitaire et sociale depuis 2017, à la suite de la circulaire du 12 mai 2017 [13] sur les mesures alternatives aux poursuites, encourageant le recours aux stages pour les CEA à des taux d'alcoolémie faibles et modérés.

Entre 2012 et 2017, les rappels à la loi constituaient la première des mesures parmi les alternatives aux poursuites, en augmentation quasi-constante. À l'inverse, les stages ou orientations vers une structure sanitaire, sociale ou professionnelle connaissent un déclin. À partir de 2017, la tendance s'inverse : la part des rappels à la loi a été divisée

par près de 3, passant de 60,8 % à 23,8 % entre 2017 et 2022, à l'inverse des stages et orientations vers une structure sanitaire, sociale ou professionnelle dont la proportion a été multipliée par près de 3 (passant de 15,3 % à 40,8 %). Ainsi, entre 2017 et 2022, les services du ministère de la Justice relèvent une forte augmentation des stages réalisés dans le cadre des alternatives aux poursuites, notamment les stages de sensibilisation à la sécurité routière qui sont passés de 388 à 1 672 en 5 ans*. Ces stages sont également en forte hausse dans le cadre des compositions pénales : ils ont plus que doublé en 10 ans, pour atteindre près de 15 000 en 2022.

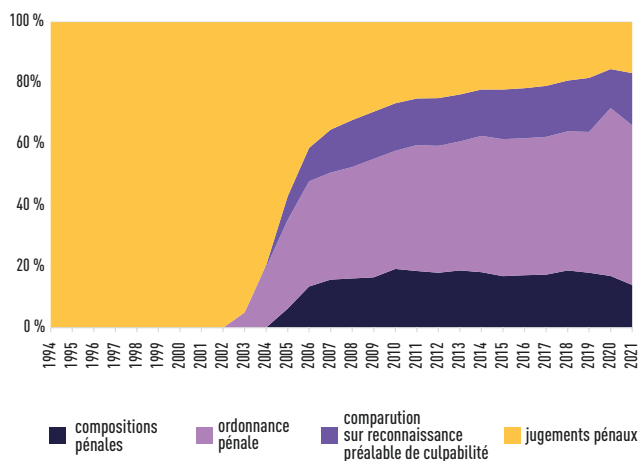
* Si les stages de sensibilisation aux dangers de l'usage de produits stupéfiants peuvent également être prescrits en cas de conduite après usage de stupéfiants, l'étude Stageval [14] montre que les stages de sensibilisation à la sécurité routière sont les plus prescrits par les magistrats dans le cadre de cette infraction.

compositions pénales à ces différentes procédures de poursuite, on observe une large diversification des procédures de réponse judiciaire à la conduite sous alcool ou stupéfiants depuis le début des années 2000 (voir graphiques 2 et 3). Les compositions pénales et les ordonnances pénales ne pouvant comporter que des sanctions pécuniaires (amende de composition ou amende) ou des mesures de substitution, l'essor particulièrement important des ordonnances pénales a pour effet d'augmenter la part des sanctions alternatives à l'incarcération dans la réponse judiciaire à la conduite après usage de stupéfiants ou sous l'empire d'un état alcoolique.

Baisse des condamnations pour CEA, hausse de celles pour conduite après usage de stupéfiants

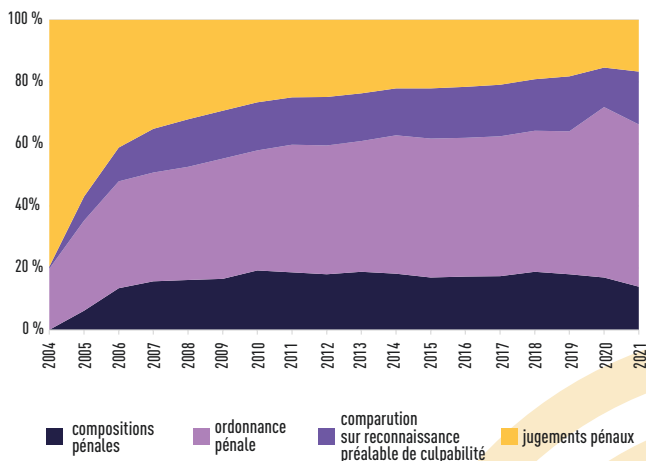
D'une manière générale, la majorité du contentieux routier est traité dans le cadre de poursuites judiciaires qui donnent lieu à des condamnations. Les condamnations pour les délits routiers liés à l'alcool ou aux stupéfiants ont fortement progressé (+ 18 % entre 1994 et 2021). Cependant, l'évolution du contentieux pour CEA et pour conduite après usage de stupéfiants n'est pas la même.

Graphique 2. Évolution des procédures pénales en réponse à la conduite en état alcoolique (1994-2021)



Source : ministère de la Justice, SDSE, CJN, réalisation OFDT

Graphique 3. Évolution des procédures pénales en réponse à la conduite après usage de stupéfiants (2004-2021)



Source : ministère de la Justice, SDSE, CJN, réalisation OFDT

En 2021, les condamnations pour délits routiers liés à l'alcool (conduite, blessure involontaire avec incapacité totale de travail et homicide involontaire en état alcoolique) s'élèvent à environ 70 000. Elles représentent près d'un quart de l'ensemble des délits et plus d'un tiers des condamnations pour infraction routière. Parmi elles, les condamnations pour CEA (69 903 en 2021) sont très largement majoritaires : elles représentent près de 98 % des infractions routières liées à l'alcool. Les condamnations pour blessure involontaire (1 600 en 2021) et pour homicide involontaire (113) causés par des conducteurs en état alcoolique demeurent plus rares.

Depuis 2007, les condamnations pour CEA sont toutefois en baisse constante : elles ont presque été divisées par deux en 14 ans. Pour ce type d'infraction, les taux de récidive et de réitération sont importants. Les variations de ces derniers restent pourtant limitées. En 2010, les réitérants et les récidivistes représentaient tous deux environ 16 % des condamnés pour des délits. En 2021, le taux de réitération est descendu à 14 %, alors que la proportion de récidivistes est montée à 19 %.

Les condamnations pour CEA où l'usage de stupéfiants est concomitant sont comptabilisées parmi les condamnations pour CEA. Elles étaient au nombre de 7500 (sur 69 903) en 2021, en hausse depuis 2017 où elles s'élevaient à 4 822.

De même, les condamnations pour conduite après usage de stupéfiants (sans état alcoolique) ont fortement progressé, passant de 2 982 en 2005 à 57 206 en 2021. Elles constituent désormais la deuxième infraction la plus représentée parmi les délits routiers liés à l'alcool ou aux stupéfiants (voir graphique 4). Cette croissance s'accompagne d'une hausse importante du taux de récidive, passant de 9 % à 22 % entre 2010 et 2021, malgré un taux de réitération qui baisse dans des proportions toutefois moins importantes.

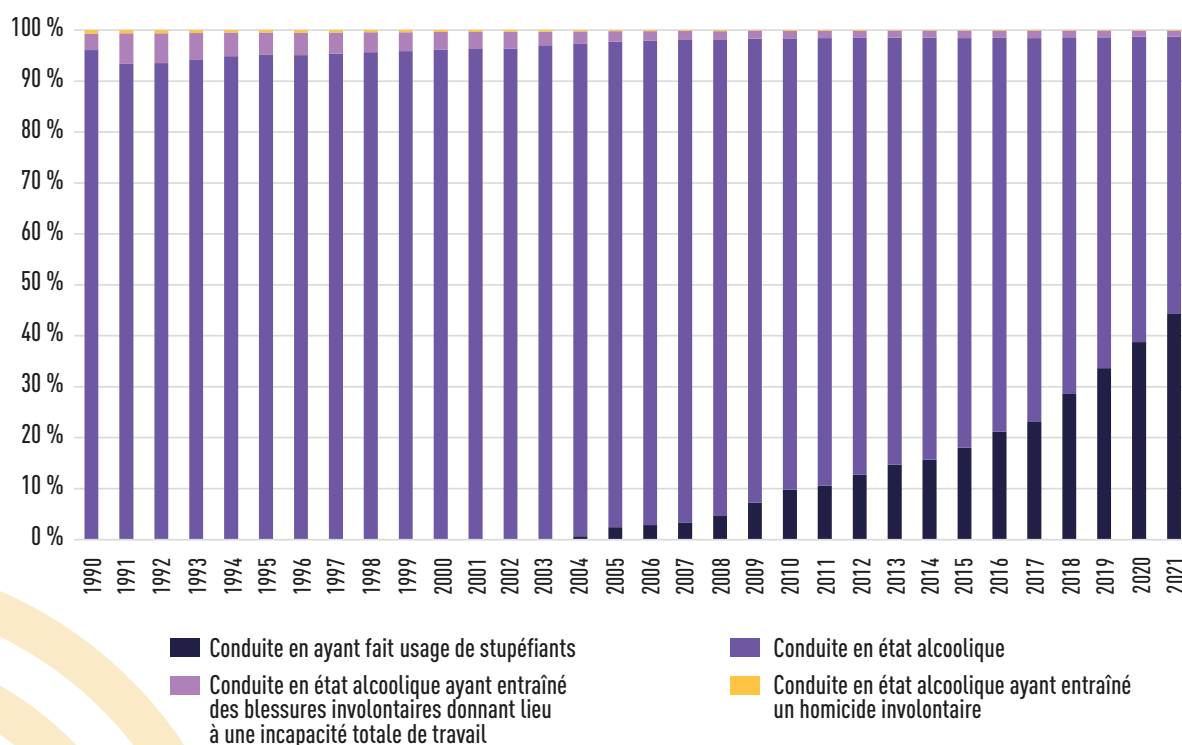
Cette hausse du contentieux pour conduite après usage de stupéfiants s'accompagne d'une diversification du profil sociodémographique des condamnés. Si les hommes en constituent la grande majorité, la part des femmes augmente néanmoins dans les conduites après usage de stupéfiants. Ainsi, en 2021, 6,9 % des condamnés pour conduite après usage de stupéfiants étaient des femmes, alors qu'elles ne représentaient que 3,7 % en 2012. De même, si le contentieux pour conduite après usage de stupéfiants concerne une population plus jeune que celui pour CEA, la tendance est au vieillissement des conducteurs condamnés. En 2021, plus de 35 % des condamnés pour conduite après usage de stupéfiants avaient moins de 25 ans. Cette proportion est en baisse par rapport à 2012, quand les moins de 25 ans représentaient près de 49 %.

Si cette tendance à la féminisation comme au vieillissement des conducteurs condamnés après usage de stupéfiants est à l'image des tendances d'usage de cannabis observées en population générale [15], elle est également à mettre en lien avec l'évolution de l'activité des forces de l'ordre, caractérisée par une augmentation des tests réalisés de manière aléatoire.

L'essor des peines alternatives à l'incarcération

Près d'un délit sur deux de CEA ou de conduite après usage de stupéfiants est puni par une amende. Depuis les années 1990, la part de ce type de condamnation ne cesse d'augmenter, notamment depuis l'apparition des procédures de jugement rapides et simplifiées, plus particulièrement depuis l'ordonnance pénale qui ne permet pas de mettre en place des peines d'emprisonnement. Ainsi, en matière d'alcool au volant, la part des amendes est passée de 14,7 % en 1994 à 49,3 % en 2021 (voir graphique 5). Le montant moyen des amendes

Graphique 4. Évolution de la part des délits routiers liés à l'alcool et aux stupéfiants dans les condamnations (1990-2021)



prononcées pour CEA était de 362 euros en 2021. À l'inverse, les peines d'emprisonnement avec sursis total décroissent continûment : elles représentaient 64,0 % des condamnations pour CEA en 1994, contre 18,3 % en 2021.

De même, s'agissant de la conduite après usage de stupéfiants, la part des amendes parmi les condamnations est passée de 32,8 % à 53,5 % entre 2005 et 2021 (voir graphique 6). Le montant moyen des amendes prononcées pour conduite en ayant fait usage de stupéfiants est de 350 euros. À l'inverse, suivant la même tendance que les CEA, la proportion des peines d'emprisonnement avec sursis total a diminué ; passant de 44,7 % en 2005 à 13,2 % en 2021.

La part des peines de substitution comprenant principalement des mesures d'annulation ou de suspension du permis de conduire et des peines de jours-amendes est également en hausse dans les condamnations pour conduite après usage de stupéfiants ou CEA. Leur proportion est passée de 14,8 % en 1994 à 23,1 % en 2021 parmi les peines prononcées pour CEA et de 17,6 % des sanctions prononcées en 2005 à 25,3 % en 2021 pour conduite après usage de stupéfiants.

Augmentation des peines de prison ferme pour les infractions les plus graves

Si les peines d'emprisonnement avec sursis total sont en déclin, les peines privatives de liberté avec une partie ferme ont augmenté entre 1994 et 2021. Ainsi, en 1994, leur part était de 6,4 % parmi les condamnations prononcées pour CEA ; cette proportion s'élevait à près de 9,0 % en 2021. De même, entre 2005 et 2021, la proportion de ces peines a augmenté de près de 3 points (4,4 % à 7,2 %) parmi les condamnations pour conduite après usage de stupéfiants. Cette sévérité accrue est liée à la part importante d'infractions sanctionnées en lien avec des circonstances aggravantes telles que la multiplicité d'infractions et la récidive [12, 16]. Par exemple, en 2021, une peine d'emprisonnement était prononcée dans 56 % des condamnations lorsque les infractions étaient multiples, contre 19 % lorsque l'infraction pour CEA était unique [16].

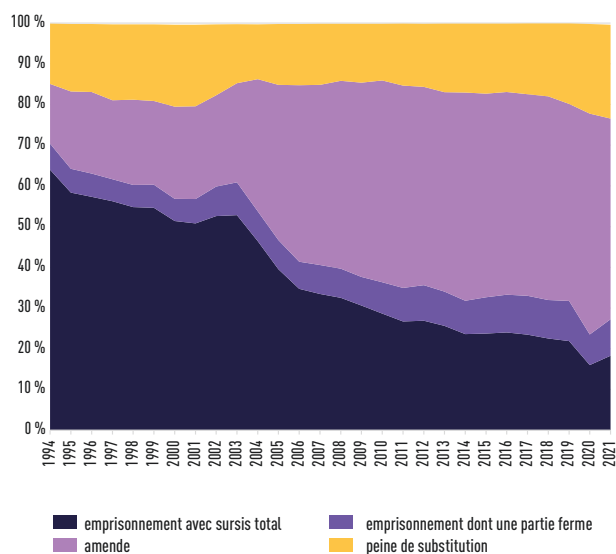
Cette tendance s'accompagne d'un allongement des durées moyennes d'incarcération prononcées. S'agissant des condamnations pour CEA, cette durée est de 5,2 mois en 2021 ; elle était de 3,7 mois en 2012. La même évolution concerne les conduites après usage de stupéfiants, sanctionnées par des incarcérations d'une durée moyenne de 4,7 mois de nos jours, contre 3,1 mois en 2012.

Conclusion

L'augmentation du contentieux routier lié à la conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou à la conduite après usage de stupéfiants s'inscrit dans une volonté croissante des pouvoirs publics de répondre par la sanction à l'insécurité routière. Cette tendance s'inscrit dans une dynamique de gouvernement des conduites automobiles [17] qui a d'abord ciblé la vitesse excessive, encore première cause de mortalité routière. Concrètement, les contrôles routiers positifs à l'alcool sont en hausse ; ceux testant la consommation de stupéfiants augmentent continûment et sont effectués de manière de plus en plus préventive. Les réponses judiciaires apportées par la suite par les magistrats prennent très peu la forme d'alternatives aux poursuites non inscrites au casier judiciaire (contrairement à l'usage de stupéfiants, par exemple). Elles se caractérisent principalement par un recours aux procédures rapides et simplifiées, le plus souvent, une ordonnance pénale, donnant lieu à une condamnation : peines d'amendes et de substitution, majoritairement. Par ailleurs, les compositions pénales (alternatives aux poursuites inscrites au casier judiciaire) sont particulièrement nombreuses pour ces infractions. Elles incluent souvent un stage de sensibilisation à la sécurité routière, mesure réinvestie par les parquets depuis 2017.

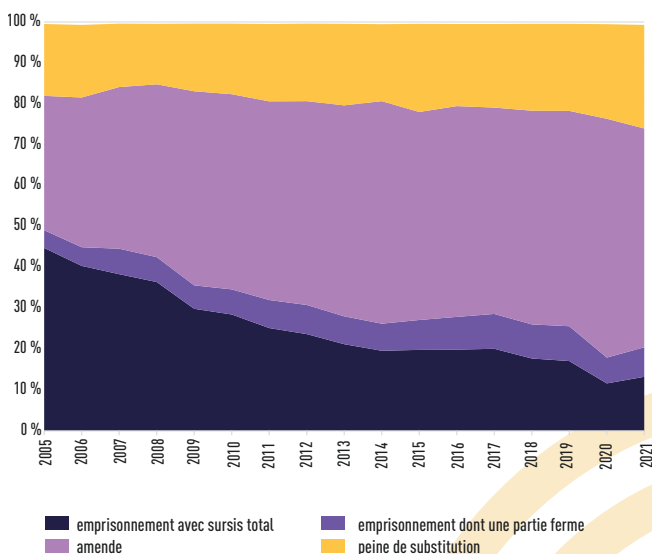
En cohérence avec les changements que connaît la justice depuis les années 1990-2000 et les évolutions de la réponse pénale à l'usage de stupéfiants [18], l'action des services judiciaires observée dans ce *Tendances* est à l'image d'une politique plus générale de gestion des flux pénaux [6, 19-21] fondée sur une diversification des procédures de traitement pénal et des sanctions, engageant une standardisation des réponses judiciaires. Toutefois, le faible recours aux procédures alternatives aux poursuites non inscrites au casier judiciaire,

Graphique 5. Évolution de la nature des peines principales pour conduite en état alcoolique (1994-2021)



Source : ministère de la Justice, SDSE, CJN, réalisation OFDT

Graphique 6. Évolution de la nature des peines principales pour conduite après usage de stupéfiants (2005-2021)



Source : ministère de la Justice, SDSE, CJN, réalisation OFDT

cumulé au fort taux de réponse pénale, témoigne d'une volonté d'apporter des réponses symboliquement fortes à des infractions potentiellement lourdes de conséquences, commises de surcroît par des individus considérés comme responsables et autonomes, en mesure de respecter les règles sociales [3].

La hausse des usages de cannabis en population générale entre le début des années 1990 et le milieu des années 2010 [15], cumulée à une préoccupation politique grandissante pour les conséquences délétères de l'usage de ce produit, semblent expliquer un investissement important de l'action des services

de police et de gendarmerie ainsi que des tribunaux sur les conduites après usage de stupéfiants depuis les années 2000. Progressivement, ce délit se hisse au deuxième rang des délits routiers. Malgré la diversification des outils proposés aux magistrats pour répondre à l'augmentation de ce contentieux, avec l'apparition des mesures alternatives aux poursuites et des nouvelles voies procédurales de jugement, l'essor des conduites après usage de stupéfiants a provoqué une baisse mécanique du contentieux pour CEA, montrant ainsi que, malgré l'accélération du temps pénal, les ressources judiciaires ne sont pas extensives.

Sources et données

Ce numéro de *Tendances* s'appuie sur une exploitation des statistiques administratives produites par les ministères de l'Intérieur et de la Justice. Les données relatives à l'activité des services de police et de gendarmerie (tests de dépistage alcool et stupéfiants, accidentalité...) sont traitées et exploitées par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) qui publie un rapport annuel.

Les données du ministère de la Justice proviennent de deux sources principales :

- Le fichier statistique Cassiopée indique/ renseigne l'orientation donnée par les parquets aux affaires de conduite sous l'empire d'un état alcoolique (CEA) et de conduite après usage de stupéfiants (pris ensemble) depuis 2012 jusqu'à l'année n - 1 : classements sans suite, alternatives aux poursuites (rappels à la loi, orientation sanitaire et sociale, stage de sensibilisation...), compositions pénales, poursuites. Les compositions pénales, seules alternatives aux poursuites inscrites au casier judiciaire, y font l'objet d'une catégorie à part.

- La seconde source est le casier judiciaire national (CJN), qui renseigne depuis 1994 jusqu'à l'année N-2 les condamnations pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique (CEA) (dans lesquelles sont incluses les conduites sous l'empire d'un état

alcoolique et après usage de stupéfiants) et les condamnations pour conduite après usage de stupéfiants (pris isolément). Il fournit également des informations sur le type de procédure mise en place par les parquets ayant donné lieu à une inscription au casier judiciaire : composition pénale, ordonnance pénale, comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité (CRPC), jugement pénal. Le ministère de la Justice transmet ces données annuellement à l'OFDT. La restriction importante de l'activité des tribunaux, due aux mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire consécutive à la pandémie de Covid-19, fait apparaître une rupture dans les données de l'année 2020. Lorsque l'effet de la crise sanitaire semble avoir également eu des retombées significatives sur l'année 2021, les données 2019 sont présentées.

Ces statistiques reflètent l'activité des services chargés de la lutte contre les infractions de conduite après usage de substance psychoactive. L'évolution de ces données témoigne des variations de l'activité de ces services.

Pour une définition plus détaillée des différentes notions pénales, voir : https://www.justice.gouv.fr/sites/default/files/2023-04/RSJ2021_Glossaire.pdf.

Tableau 1. Récapitulatif des peines encourues pour CEA, conduite après usage de stupéfiants, CEA et conduite après usage de stupéfiants

	Contravention	Délit
Conduite sous l'empire d'un état alcoolique	Si taux supérieur à 0,5 g / l de sang (0,25 mg par litre d'air expiré) ou supérieur à 0,20 g d'alcool / litre de sang, pour les conducteurs de véhicules de transport en commun : - 750 € d'amende ou 135 € d'amende forfaitaire - suspension de permis de trois ans - interdiction de conduite d'un véhicule sans éthylotest antidémarrage pour trois ans - retrait de six points de permis de conduire	Si taux supérieur à 0,80 g / l de sang : - amende de 4 500 € - deux ans d'emprisonnement - retrait de six points de permis Peines complémentaires : - confiscation du véhicule - suspension ou annulation du permis - stage aux frais du contrevenant - interdiction de conduite d'un véhicule sans éthylotest antidémarrage pour cinq ans maximum - travail d'intérêt général - jour-amende
Conduite après usage de stupéfiants		- amende de 4 500 € - deux ans d'emprisonnement - retrait de six points de permis Peines complémentaires : - confiscation du véhicule - suspension ou annulation du permis - stage aux frais du contrevenant - travail d'intérêt général - jour-amende
Conduite sous l'empire d'un état alcoolique et après usage de stupéfiants		- 9 000 € d'amende - trois ans d'emprisonnement - retrait de six points - suspension ou annulation de trois ans du permis de conduire Peines complémentaires : - confiscation du véhicule - suspension ou annulation du permis - stage aux frais du contrevenant - travail d'intérêt général - jour-amende
Récidive		Confiscation du véhicule

Bibliographie

Liens accessibles au 19/10/2023

1. Kletzlen A. De l'alcool à l'alcool au volant. La transformation d'un problème public. Paris, L'Harmattan, 2007, 261 p.
2. ONISR. La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de l'année 2022. Paris, Observatoire national interministériel de sécurité routière, Direction de l'information légale et administrative, 2023, 205 p.
3. Gilbert C., Henry E. (Dir.) Comment se construisent les problèmes de santé publique. Paris, La Découverte, 2009, 296 p.
4. Lanier L. Rapport n° 251 [...] sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, renforçant la lutte contre la violence routière. Paris, Sénat, 2003, 294 p.
5. Crespin R. Drogues et sécurité routière. Changement politique ou nouvel usage des instruments ? Revue française de science politique, 2006, Vol. 56, n° 5, p. 813-836.
6. Bastard B., Mouhanna C. Une justice dans l'urgence. Le traitement en temps réel des affaires pénales. Paris, Presses Universitaires de France, coll. Droit et justice, 2007, 200 p.
7. Gérard P., Ost F., Van De Kerchove M. (Dir.) L'accélération du temps juridique. Bruxelles, Presses de l'Université Saint-Louis, 2000, 931 p.
8. Obradovic I. La réponse pénale à la conduite sous influence (alcool et stupéfiants). *Tendances*, OFDT, 2013, n° 91, 6 p.
9. Liut J., Bott U., Madea B., Krämer M., Maas A. Evaluation of RapidSTAT®, DrugWipe® 6S, DrugScreen® 5TK and DrugScreen® 7TR for on-site drug testing in German police roadside traffic patrol. *Drug Testing and Analysis*, 2022, Vol. 14, n° 8, p. 1407-1416.
10. Grossetête M. L'enracinement social de la mortalité routière. *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, 2010, n° 184, p. 38-57.
11. ONISR. Les infractions au code de la route et au code des transports. L'impact sur le permis à points. Bilan statistique 2021. Paris, Observatoire national interministériel de la sécurité routière, 2022, 148 p.
12. Cocuau V. Les auteurs d'infractions à la sécurité routière devant la justice. *Infostat Justice*, 2021, n° 180, 8 p.
13. Direction des affaires criminelles et des grâces. Circulaire du 12 mai 2017 sur les mesures alternatives aux poursuites et référentiel. *BO du ministère de la Justice*, 2017, n° 2017-5.
14. Colin P., Leblois-Happe J., Nord-Wagner M. STAGEVAL - Évaluation des politiques pénales. Les stages de sensibilisation aux dangers de l'usage de produits stupéfiants et de sensibilisation à la sécurité routière. Université de Strasbourg, 2022, 263 p.
15. Le Nézet O., Spilka S., Lahaie E., Andler R. Les usages de cannabis en population adulte en 2021. *Tendances*, OFDT, 2022, n° 153, 4 p.
16. Ministère de la Justice. Le traitement judiciaire des infractions en matière de sécurité routière. Contribution du ministère de la Justice au bilan annuel de la sécurité routière. Année 2021. Paris, Sous-direction de la statistique et des études, service statistique ministériel de la justice, 2023, 26 p.
17. Hamelin F. Gouverner les conduites automobiles. L'ambivalence du recours à l'automatisation du contrôle des infractions à la vitesse autorisée. *Gouvernement et action publique*, 2015, Vol. 4, n° 1, p. 111-131.
18. Obradovic I., Protais C., Le Nézet O. Cinquante ans de réponse pénale à l'usage de stupéfiants (1970-2020). *Tendances*, OFDT, 2021, n° 144, 8 p.
19. Gautron V. (Dir.) Réprimer et soigner. Pratiques et enjeux d'une articulation complexe. Rennes, PUR, coll. Univers des normes, 2023, 340 p.
20. Gautron V., Raphalen P. Les stages : une nouvelle forme de pénalité ? Déviance et Société, 2013, Vol. 37, n° 1, p. 27-50.
21. Mincke C. Les nouveaux modes de traitement des conflits pénaux : vers de nouvelles temporalités pénales, dans Gérard P., Ost F., Van De Kerchove M. (Dir.), L'accélération du temps juridique, Bruxelles, Presses de l'Université Saint-Louis, 2000, p. 599-616.

➤ **Pour citer cette publication** : Protais C., Douchet M.-A., Le Nézet O., Guilbaud F. 30 ans de réponse pénale à la conduite après usage d'alcool ou de stupéfiants. *Tendances*, OFDT, 2024, n° 161, 8 p.

Remerciements

À Frédéric Ouradou et Thierry Ziliotto, chefs successifs du Bureau des études, de l'évaluation et de la communication au sein de la sous-direction des statistiques et des études du ministère de la Justice et à l'ensemble de leur équipe.

À Isabelle Michot pour sa recherche bibliographique.

À Margaux Blanchon pour sa relecture des éléments juridiques et législatifs.

Ours

Tendances

Directeur de la publication : Guillaume Airagnes / Rédactrice en chef : Ivana Obradovic /
Comité de rédaction : Virginie Gautron, Fabien Jobard, Aurélie Mayet, Karine Gallopel-Morvan /
Infographiste : Frédérique Million / Documentaliste : Isabelle Michot.

ISSN : 1295-6910 / ISSN en ligne : 2272-9739 / Dépôt légal à parution / Imprimerie Masson / 69, rue de Chabrol - 75010 Paris /
Crédits photos : © weyo / © Mikael Damkier (Adobe Stock)



69 rue de Varenne 75007 Paris
Tél. : 01 41 62 77 16
e-mail : ofdt@ofdt.fr

www.ofdt.fr