

La conduite en état d'incapacité: une cible d'action prioritaire pour la sécurité routière ¹

Nicolas QUELOZ et Aesane ZIEGLER

Département de droit pénal – Faculté de droit

Université de Fribourg

Table des matières

- I. Introduction
- II. La norme pénale, art. 91 LCR: conduite en état d'incapacité
 - A. Eléments constitutifs objectifs de l'infraction
 - 1. Le conducteur
 - 2. Le véhicule
 - 3. La conduite en état d'incapacité
 - B. Eléments constitutifs subjectifs de l'infraction
 - 1. L'intention
 - 2. La négligence
 - C. Peines et délais de prescription
 - 1. Avec un véhicule à moteur
 - 2. Avec un véhicule sans moteur
 - D. Concours
 - 1. Au sein de l'art. 91 LCR
 - 2. Avec des infractions au code pénal
- III. Mesures de prévention et de lutte contre la conduite en état d'incapacité
 - A. Aperçu
 - B. Les mesures de prévention générale
 - 1. L'éducation et la formation
 - 2. La sensibilisation
 - 3. Autres mesures
 - C. Les mesures de prévention spéciale
 - 1. Les peines et mesures
 - 2. Les mesures de traitement pour les conducteurs ayant des problèmes de dépendance à l'alcool, aux stupéfiants ou aux médicaments
 - D. Le programme *Via Sicura*
- IV. Conclusion
- Bibliographie

¹ Texte publié in: WERRO FRANZ, PROBST THOMAS (Eds.), **Journées du droit de la circulation routière 2010**, Bern, Stämpfli, 2010, 117-149.

I. Introduction

Dans le monde, les accidents de la circulation routière constituent la deuxième cause de mortalité chez les personnes âgées de 15 à 44 ans, après le VIH/SIDA, causant au total 1.2 millions de décès et 50 millions de blessés chaque année².

En Suisse, il y a plus de 30'000 accidents de la route par an. En 2008, sur les routes suisses, il y a eu 357 morts, 4'780 blessés graves et 20'776 blessés légers³. Autant de tragédies humaines et un véritable problème de santé publique qui coûte plusieurs milliards de francs à notre société (cf. Tableaux 1 et 2 ci-après). Les deux causes majeures d'accident de la route sont 1) la vitesse excessive (qui a mené à 24% des blessés graves et tués en Suisse en 2007) et 2) la conduite en état d'incapacité (cause de 14% des blessés graves et tués en Suisse en 2007⁴).

La réforme de la LCR du 14 décembre 2001, qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005, s'inscrit dans ce contexte. Elle a pour but d'améliorer la sécurité routière en appliquant toute une série de mesures plus strictes aux personnes qui sont incapables de conduire parce qu'elle sont notamment sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants. Depuis le 1^{er} janvier 2005, il est possible de faire des contrôles systématiques à l'éthylomètre, indépendamment de tout indice d'ébriété. De plus, les règles de procédure relatives au constat de l'état d'incapacité des conducteurs ayant consommé des stupéfiants ont été uniformisées sur le plan fédéral. Enfin, un système de présomption légale en matière de consommation de stupéfiants ou de médicaments, identique à celui qui prévaut en matière d'alcool, a été établi et permet de sanctionner la conduite sous l'effet de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques avec la même sévérité que la conduite en état d'ébriété.

Dans le présent texte, nous allons nous intéresser particulièrement à l'art. 91 LCR⁵. Nous analyserons l'interprétation que les tribunaux donnent de cette disposition et examinerons la question de savoir si la révision législative de 2001/2005 a eu l'effet escompté de réduction (des accidents) et de dissuasion (des contrevenants).

² BLAIS, 2008, p. 156.

³ Communiqué de presse du 20.08.2009 de l'Office fédéral de la Statistique.

⁴ Source: BPA, Status 2009, Berne.

⁵ FF 1999 IV 4110 ss. RS 741.01.

Tableau 1: Accidents dans la circulation routière en Suisse

	Avec dommages corporels	Avec blessés graves	Avec tués
1) Moyenne annuelle sur 5 ans (2004-2008) dans toute la Suisse			
- Accidents	22'278	5'133	406
- Avec influence de l'alcool	2'179 = 9,8%	707 = 13,8%	71 = 17,5%
		778 = 14%	
2) En 2007			
- CH en tout:			
a) Accidents	27'516	5'619	
b) Avec influence de l'alcool	?	14%	
- CH alémanique:			
a) Accidents	18'926	3'574	
b) Avec influence de l'alcool	?	11%	
- CH romande:			
a) Accidents	6'863	1'639	
b) Avec influence de l'alcool	?	20%	
- CH italienne:			
a) Accidents	1'727	406	
b) Avec influence de l'alcool	?	19%	

Tableau 2: Répartition en Suisse selon les 3 régions linguistiques

En 2007:	CH alémanique	CH romande	CH italienne
- sur 100 voitures de tourisme immatriculées	69%	26%	5%
- sur 100 accidents avec blessés graves et tués	64%	29%	7%
- avec influence de l'alcool	50%	40%	10%

Sources: BPA (Bureau de prévention des accidents), *Status 2009* et *Disparités régionales des accidents de la route*, Janvier 2010, Berne.

II. La norme pénale, art. 91 LCR: conduite en état d'incapacité

En Suisse, la conduite en état d'incapacité (*Fahren in fahrunfähigem Zustand*, *Guida in stato di inattitudine*) est une infraction contre la sécurité du trafic ou de la «circulation sur la voie publique»⁶.

L'art. 91 LCR⁷ sanctionne la violation du devoir important fixé à l'art. 31 al. 1 LCR, qui impose au conducteur de «rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence» dans le trafic routier. De ce très exigeant devoir de maîtrise constante de son véhicule découle, à l'art. 31 al. 2 LCR⁸, le devoir de s'abstenir de conduire un véhicule lorsqu'une personne n'en a pas les «capacités physiques et psychiques nécessaires» parce qu'elle se trouve «sous l'influence de l'alcool, de stupéfiants, de médicaments ou pour d'autres raisons», notamment si elle est «surmenée» (art. 2 al. 1 OCR⁹).

L'art. 91 LCR réprime une mise en danger abstraite de la sécurité du trafic. Autrement dit, l'infraction est réalisée dès que l'auteur, en état d'incapacité (telle que définie ci-dessus), conduit un véhicule sur la voie publique, «indépendamment de toute mise en danger concrète de la circulation, de toute faute de la circulation ou de tout accident»¹⁰.

A. Eléments constitutifs objectifs de l'infraction

1. Le conducteur

La première condition nécessaire à la réalisation des éléments constitutifs objectifs de l'infraction est que l'auteur de l'infraction soit le conducteur.

En effet, en vertu du texte légal, l'auteur de l'infraction est celui qui aura conduit un véhicule, «ce qui revient à désigner comme auteur le conducteur, dans la mesure où l'acte de conduire est le fait du conducteur»¹¹. Il n'existe pas de définition de la notion de «conducteur» dans la loi. C'est le Tribunal fédéral qui l'a fait, en exposant que le conducteur est la personne qui, assise au volant ou au guidon, met en mouvement un véhicule et le dirige¹².

⁶ Art. 1 LCR (RS 741.01).

⁷ Art. 91 LCR, Conducteurs se trouvant dans l'incapacité de conduire (RS 741.01):

«¹ Quiconque a conduit un véhicule automobile en état d'ébriété, est puni de l'amende. La peine sera une peine privative de liberté de trois ans au plus ou une peine pécuniaire lorsque le taux d'alcoolémie est qualifié (art. 55, al. 6).

² Quiconque a conduit un véhicule automobile alors qu'il se trouvait dans l'incapacité de conduire pour d'autres raisons est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire.

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

⁸ Art. 31 LCR, Maîtrise du véhicule (RS 741.01):

«¹ Le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence.

² Toute personne qui n'a pas les capacités physiques et psychiques nécessaires pour conduire un véhicule parce qu'elle est sous l'influence de l'alcool, de stupéfiants, de médicaments ou pour d'autres raisons, est réputée incapable de conduire pendant cette période et doit s'en abstenir.»

⁹ Art. 2 OCR, Etat du conducteur (RS 741.11), alinéa 1: «Est tenu de s'abstenir de conduire quiconque n'en est pas capable parce qu'il est surmené, sous l'effet de l'alcool, d'un médicament, d'un stupéfiant ou pour toute autre raison.»

¹⁰ HURTADO POZO, Partie générale, n° 1431.

¹¹ JEANNERET, n° 4 *ad* art. 91 LCR.

¹² ATF 91 IV 147.

Rappelons à cet égard que, selon une jurisprudence constante du Tribunal fédéral, le moniteur de conduite doit être assimilé au conducteur dans la mesure où il est susceptible de devoir intervenir à tout moment sur la conduite du véhicule en cas de défaillance de l'élève conducteur¹³. Par conséquent: si le moniteur est en situation d'incapacité de conduire, il tombe sous le coup de l'art. 91 LCR (al. 1 ou 2 selon la cause de son incapacité); si le moniteur (sobri et reposé) laisse conduire un élève en état d'incapacité de conduire (au sens de l'art. 2 al. 1 OCR), son comportement sera alors sanctionné, comme celui de l'élève, en vertu de l'art. 100 ch. 3 LCR¹⁴.

Jusqu'en 2000, le Tribunal fédéral a estimé que seule la personne qui conduisait pouvait être l'auteur de l'infraction de conduite en état d'ébriété: le passager n'ayant pas une part déterminante à la conduite du véhicule, il ne pouvait, de fait, être considéré que comme instigateur ou complice de conduite en état d'ébriété¹⁵. L'idée à la base de ce raisonnement est que la LCR, à l'inverse du Code pénal, régit une activité à but licite qui ne devient punissable qu'en raison de circonstances qui en augmentent inutilement la dangerosité¹⁶. L'illicéité ne résulte pas du but de l'activité, mais de la manière dont cette dernière est exécutée¹⁷. Comme la manière dont est exécutée l'activité était intimement liée à la personne qui l'accomplit (le conducteur), elle ne pouvait donc être imputable qu'au conducteur¹⁸.

En 2000, dans l'ATF 126 IV 84, le Tribunal fédéral est revenu sur cette jurisprudence constante, dans une affaire ne concernant pourtant pas la conduite en état d'incapacité, mais des violations graves des règles de la circulation routière (commises, dans le commerce de véhicules d'occasion, par 2 escrocs à l'assurance, dont l'un provoquait, dans la circulation des accidents avec des tiers et l'autre, qui avait participé à l'élaboration mais pas à l'exécution de ces accidents, était chargé ensuite d'assurer le commerce des véhicules accidentés). Se basant sur l'opinion de SCHUBARTH, opinion pourtant minoritaire en doctrine, le Tribunal fédéral a estimé qu'un non-conducteur pouvait être sanctionné comme coauteur des actes de violation grave des règles de la circulation routière réalisés par celui qui était au volant. Et, dans cet arrêt, le Tribunal fédéral a étendu explicitement ce raisonnement à la situation de conduite en état d'ébriété, sur la base des arguments suivants: «SCHUBARTH ... estime que le but des dispositions de la LCR n'est pas de donner du poids à un devoir hautement personnel du conducteur de conduire correctement ou de rester sobre. Elles ont pour objectif d'éviter la survenance d'accidents et donc de protéger en particulier la vie et l'intégrité corporelle. Personne ne songerait à exclure la notion d'auteur médiate en cas de délits contre la vie ou l'intégrité corporelle; dès lors, cette notion est également concevable pour l'infraction de conduite en état d'ébriété. Dans ce cas, la peine se justifie parce que la violation des règles de la circulation routière augmente le risque d'accident. Il importe peu que l'augmentation du risque soit provoquée par celui qui conduit le véhicule ou par un tiers qui induit le conducteur en erreur et l'amène à violer une règle de la circulation. L'illicéité de l'ivresse au volant réside exclusivement dans le danger qu'elle engendre, de sorte que toute personne peut réaliser cette illicéité [...] L'interprétation de SCHUBARTH, fondée sur le but des dispositions pénales de la LCR, emporte la conviction.»¹⁹

Il faut relever que le 21 février 2008, la Cour d'appel pénale du Tribunal cantonal de Fribourg a rendu un jugement qui s'oppose à la nouvelle jurisprudence du Tribunal fédéral. Selon la Cour fribourgeoise, l'art. 91 LCR ne vise que le conducteur en tant qu'auteur et exclut la coactivité d'un non-conducteur: «Le texte même de l'art. 91 LCR ne vise [...] que le conducteur [...] Le conducteur pris de boisson enfreint une norme de comportement liée à un rôle et à la responsabilité particulière de celui qui crée une source de danger en conduisant un véhicule.»²⁰ Nous constatons donc que la jurisprudence «schubarthienne» du Tribunal fédéral n'est pas vraiment stabilisée ni définitivement ancrée dans l'asphalte...

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ Art. 100 LCR, Conditions de la répression (RS 741.01), chiffre 3: «La personne qui accompagne un élève conducteur sera responsable des actes punissables commis lors de courses d'apprentissage, lorsqu'elle viole les obligations qui lui incombent en vertu de sa fonction. L'élève conducteur sera responsable des contraventions qu'il aurait pu éviter suivant le degré de son instruction.»

¹⁵ ATF 116 IV 71 et 117 IV 186.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ ATF 126 IV 84 [90] consid. 2c/dd.

²⁰ RFJ 2008 p. 384-393 [388].

2. Le véhicule

La deuxième condition objective nécessaire à la réalisation de l'infraction est que le conducteur se trouve aux commandes d'un véhicule²¹. L'art. 91 LCR distingue les véhicules automobiles et les véhicules sans moteur²².

2.1. Les véhicules automobiles

L'art. 7 al. 1 LCR définit le véhicule automobile (*Motorfahrzeug, Veicolo a motore*) comme un «véhicule pourvu d'un propre dispositif de propulsion lui permettant de circuler sur terre sans devoir suivre une voie ferrée»²³.

2.2. Les véhicules sans moteur

Le véhicule sans moteur (*motorloses Fahrzeug, Veicolo senza motore*) se définit par la négative de celle du véhicule à moteur²⁴. Il s'agit «d'un engin qui se déplace sans dispositif propre de propulsion, par l'effet d'une force extérieure, soit qu'il est tiré ou poussé par une personne, un animal, un véhicule automobile, soit qu'il est mû par un dispositif mécanique actionné par la force de son conducteur»²⁵. Le vélo (ou cycle) est aujourd'hui l'exemple le plus courant.

2.3. Le cas particulier du cyclomoteur

La notion de «cyclomoteur» est définie à l'art. 18 *litt. b* OETV. Il s'agit d'un véhicule «à une place dont la vitesse après rodage ne dépasse pas 30 km/h [...] et dont le moteur à combustion a une cylindrée qui n'excède pas 50 cm³»²⁶.

Comme nous l'avons vu précédemment, en vertu de l'art. 7 al. 1 LCR, tout véhicule qui dispose d'un système de propulsion autonome est réputé être un véhicule automobile. Le cyclomoteur étant pourvu d'un propre système de propulsion, il doit donc être considéré comme un véhicule automobile. Plusieurs dispositions le rapprochent toutefois des véhicules sans moteur. En effet, l'art. 175 al. 1 LCR dispose par exemple que «les prescriptions concernant les cycles s'appliquent aux cyclomoteurs». Se pose alors la délicate question de savoir si le cyclomoteur doit être assimilé à un véhicule automobile ou un véhicule sans moteur. Le Tribunal fédéral a tranché la question, considérant que les cyclomoteurs sont des véhicules *automobiles* au sens de l'art. 7 al. 1 LCR «et que c'est sur le terrain des ordonnances, fondées sur l'art. 25 al. 1 *litt. a* LCR, qu'ils sont traités comme des véhicules sans moteurs ou des cycles»²⁷. Par conséquent, ce sont les alinéas 1 et 2 de l'art. 91 LCR qui prévalent en cas de conduite d'un cyclomoteur en état d'incapacité.

²¹ JEANNERET, n° 12 ss *ad* art. 91 LCR.

²² CORBOZ, n°5 *ad* art. 91 LCR.

²³ Art. 7 al. 1 LCR.

²⁴ JEANNERET, n° 4 *ad* Définitions.

²⁵ JEANNERET, n° 4 *ad* Définitions.

²⁶ Art. 18 *litt. b* OETV.

²⁷ JEANNERET, n° 85 *ad* Définitions.

3. La conduite en état d'incapacité

La troisième condition objective nécessaire à la réalisation de l'infraction est que le conducteur qui est aux commandes du véhicule se trouve en état d'incapacité. L'art. 91 LCR distingue deux catégories de cause d'incapacité : l'alcool (al. 1) et les autres causes (al. 2). Mais, avant d'examiner les différentes causes d'incapacité au sens de l'art. 91 LCR, nous allons distinguer les notions de capacité/incapacité de conduire et d'aptitude/inaptitude à conduire afin d'éviter tout malentendu dans la suite de l'exposé.

3.1. La capacité/l'incapacité de conduire

La capacité de conduire (*Fahrfähigkeit, Capacità di guida*) désigne la faculté physique et psychique, *momentanée*, de conduire en toute sécurité un véhicule²⁸. *A contrario*, l'incapacité de conduire désigne le fait qu'une personne soit dépourvue, momentanément, de la faculté physique et psychique de conduire, en toute sécurité, un véhicule²⁹.

3.2. L'aptitude/l'inaptitude à conduire

L'aptitude à conduire (*Fahreignung, Idoneità a condurre*) est une notion plus générale que la capacité de conduire. Elle implique que la personne, possède, *sur une longue durée*, les caractéristiques physiques et psychiques nécessaires pour conduire, en toute sécurité, un véhicule³⁰. *A contrario*, l'inaptitude à conduire est le fait qu'une personne soit dépourvue, sur une longue durée, des caractéristiques physiques et psychiques nécessaires pour conduire, en toute sécurité, un véhicule³¹. Par exemple, «l'alcoolisme» ou la «toxicomanie» sont (sur la base d'expertise) des causes d'inaptitude à conduire.

Dans un arrêt non publié du Tribunal fédéral 1C_282/2007 du 13 février 2008, les faits étaient les suivants : A., titulaire d'un permis de conduire (pour la catégorie B), est auditionné par la police dans le cadre d'une affaire relative à la loi fédérale sur les stupéfiants. Il ressort de l'audition que A. consomme occasionnellement de la cocaïne depuis trois ans et que, ces six derniers mois, il a acquis 30 g de cocaïne. La police informe de cet état de fait le Service des automobiles et de la navigation du canton de Genève qui invite alors A. à se déterminer. Par courrier du 4 mai 2007, A. explique qu'il consomme parfois de la cocaïne lors de fêtes, mais qu'il n'a jamais conduit sous l'influence de cocaïne ni mis en danger la vie d'autrui. Par courrier du 15 mai 2007, A. se voit contraint par le Service des automobiles et de la navigation (SAN) du canton de Genève de se soumettre à une expertise auprès de l'Institut universitaire de médecine légale pour évaluer son aptitude à conduire. A. fait recours contre cette décision, car, selon lui, les doutes du SAN du canton de Genève ne reposent que sur les déclarations de la police. Le Tribunal administratif du canton de Genève a admis le recours formé par A. L'Office fédéral des routes a recouru au Tribunal fédéral. Il a demandé au Tribunal fédéral d'annuler cet arrêt et de renvoyer la cause au SAN du canton de Genève afin de déterminer si la consommation de l'intimé devait être considérée comme une dépendance au sens de l'art. 16d al. 1 *litt. b* LCR le rendant inapte à conduire au sens de l'art. 14 al. 2 LCR, ce que le Tribunal fédéral a accepté, confirmant ainsi la décision du SAN de soumettre A. à une expertise.

Voici un exemple illustrant la différence entre la capacité de conduire et l'aptitude à conduire : un conducteur qui est sous l'influence de l'alcool (0.5 ‰) est réputé incapable de conduire au sens de l'art. 31 al. 2 LCR. Cela ne veut pas dire, pour autant, que le conducteur soit inapte à conduire au sens des art. 14 al. 2 *litt. c* ou 16d al. 1 *litt. b* LCR : en effet, pour être considéré comme inapte à conduire au sens de ces dispositions, encore faudrait-il qu'il soit déclaré, sur la base d'une expertise, dépendant de l'alcool.

²⁸ Art. 31 al. 2 LCR *a contrario*.

²⁹ Art. 31 al. 2 LCR.

³⁰ Art. 14 al. 2 *litt. b, c* et d LCR.

³¹ Art. 14 al. 2 *litt. b, c* et d LCR *a contrario*.

3.3. La conduite en état d'ébriété

La conduite en état d'ébriété, sanctionnée par l'art. 91 al. 1 LCR, est l'une des principales causes des accidents de la circulation routière. Un accident mortel sur sept est imputable à l'alcool : en chiffres absolus, cela représente, pour l'année 2007, 2'001 accidents dus à l'alcool, au cours desquels 2'495 personnes ont été blessées et 55 tuées³².

En 2008, les autorités administratives ont retiré 18'902 permis de conduire pour conduite en état d'ébriété : cela correspond à un quart environ des retraits de permis ; après la vitesse, qui vient en tête (avec 33'238 retraits de permis), c'est la cause la plus fréquente³³ et la catégorie d'âge 18 à 24 ans est particulièrement concernée³⁴.

a. *Quand un conducteur est-il réputé conduire en état d'ébriété ?*

Un conducteur est réputé conduire en état d'ébriété lorsqu'il est entravé de façon non négligeable dans sa capacité de conduire³⁵. Plus précisément, en vertu de l'art. 1 al. 1 de l'Ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant les taux d'alcoolémie limites admis en matière de circulation routière³⁶, un conducteur est réputé conduire en état d'ébriété dans les deux cas de figure suivants : soit le conducteur présente un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 0.5 ‰³⁷, soit l'organisme du conducteur contient une quantité d'alcool qui va entraîner, au terme de la phase de résorption, un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 0.5 ‰³⁸.

³² 55 tués dus à l'alcool sur un total de morts sur la route de 384 en 2007: <http://www.sfa-ispa.ch/fr/faits-et-chiffres/alcool/circulation-routiere/accidents-de-la-circulation/>

³³ <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/19/04/01/01/05.html>

³⁴ Les jeunes conducteurs (18 à 24 ans) sont impliqués pour près du quart des accidents avec blessés graves et tués et constituent également près du quart des personnes dont le permis est retiré.

³⁵ ATF 105 IV 343 consid. c.

³⁶ RS 741.13.

³⁷ Le taux de 0.5 ‰ a été retenu parce qu'il constitue la limite inférieure à partir de laquelle la quantité d'alcool commence à affecter de manière significative la manière de conduire, mais n'oublions pas qu'un taux de 0.2 ‰ suffit déjà pour réduire la capacité de conduire.

Tableau relatif à l'influence de l'alcool sur le comportement des conducteurs :

0.2 - 0.5 ‰	L'attention, la perception, les facultés visuelles et auditives baissent, le temps de réaction augmente, de même que la propension à prendre des risques.
0.6 - 1.0 ‰	L'équilibre est perturbé, le temps de réaction augmente nettement, la vision de nuit et la concentration diminuent. Levée des inhibitions et augmentation de la tendance à surestimer ses propres capacités.
1.1 – 2.0 ‰	Apparition de troubles de l'élocution, de confusion, de difficultés d'orientation et d'une vision tubulaire, les yeux s'adaptent plus lentement au contraste entre la lumière et l'obscurité.
Plus de 2.0 ‰	Apparition de trous de mémoire, de troubles de la conscience, de pertes de la coordination. Risque d'intoxication alcoolique aiguë, pouvant s'accompagner de paralysies et d'un arrêt respiratoire.

³⁸ La conduite en état d'ébriété a été insérée dans la LCR en 1958. Ce n'est toutefois qu'en 1964 que la valeur limite du taux d'alcoolémie a été fixée pour la première fois à 0.8 ‰.

aa. *Le conducteur présente un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 0.5 ‰*

La première hypothèse vise le cas de figure où le conducteur présente, au moment où il se fait arrêter, un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 0.5 ‰³⁹

bb. *L'organisme du conducteur contient une quantité d'alcool qui va entraîner, au terme de la phase de résorption, un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 0.5 ‰*

La deuxième hypothèse vise le cas de figure où le conducteur qui vient de consommer de l'alcool, se fait arrêter. Comme le conducteur vient de boire, la totalité de l'alcool ingurgité, présente dans l'organisme, n'a pas encore passé dans le sang. De fait, au moment où le conducteur se fait arrêter, il présente un taux d'alcoolémie inférieur à 0.5 ‰, alors que, au terme de la phase de résorption⁴⁰, il présentera un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 0.5 ‰.

b. *Comment le taux d'alcoolémie se calcule-t-il ?*

Le taux d'alcoolémie se calcule au moyen de la formule de WIDMARK⁴¹ :

$$\text{Alcoolémie} = \frac{\text{Quantité totale d'alcool absorbée (en grammes)}}{\text{Poids (en kg) x Coefficient de diffusion}}$$

Exemples :

1) Un homme de 65 kg boit 8 verres de vin de 1dl chacun à 12°

$$\text{Alcoolémie} = \frac{8 \times 9.6}{65 \times 0.7} = \frac{76.8}{45.5} = 1.69 \text{ g/l}$$

³⁹ Art. 1 al. 1 i.i. de l'Ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant les taux d'alcoolémie limites admis en matière de circulation routière (RS 741.13).

⁴⁰ JEANNERET, n° 20 *ad* art. 91 LCR: «Il faut très brièvement rappeler quelques données de base en matière d'alcool; on distingue trois phases:

1. la phase d'absorption durant laquelle l'auteur consomme de l'alcool ;
2. la phase de résorption qui dure entre 20 et 120 minutes et au terme de laquelle la totalité de l'alcool consommé est passée dans le sang et déploie ses effets. Jusqu'à ce que cette phase soit terminée, l'alcool exerce déjà des effets incapacitants, parfois très importants, sur l'organisme sans pour autant être totalement identifiable dans le sang, ce qui justifie la prise en considération de l'alcool absorbé et non seulement de l'alcool présent dans le sang ;
3. la phase d'élimination au cours de laquelle l'organisme élimine l'alcool à raison, en général, de 0.1 ‰ à 0.2 ‰ par heure».

⁴¹ BUSSY/RUSCONI, n° 2. 4 *ad* art. 91 LCR. Il convient de souligner que le calcul du taux d'alcoolémie ne donne qu'un résultat indicatif qui dépend de nombreux facteurs et qui peut varier en fonction des circonstances (par exemple : le taux d'alcoolémie peut augmenter avec la fatigue ou diminuer juste après un repas copieux).

Un verre de vin (1 dl) à 12° = 9.6 g d'alcool pur.

Le coefficient de diffusion est de 0.6 pour les femmes et de 0.7 pour les hommes. Cette différence s'explique de par le fait que la teneur en liquide est plus élevée chez les hommes que chez les femmes.

2) Une femme de 65 kg boit 8 verres de vin de 1dl chacun à 12°

$\text{Alcoolémie} = \frac{8 \times 9.6}{65 \times 0.6} = \frac{76.8}{39} = 1.97 \text{ gr/l}$			
--	--	--	--

c. *Le taux d'alcoolémie révèle-t-il une conduite en état d'ébriété simple ou qualifiée ?*

Si le taux d'alcoolémie du conducteur est compris entre 0.5 et 0.79 ‰, alors le conducteur est reconnu coupable de conduite en état d'ébriété *simple*⁴². En revanche, si le taux d'alcoolémie du conducteur est égal ou supérieur à 0.8 ‰, il est alors reconnu coupable de conduite en état d'ébriété *qualifiée*⁴³.

3.4 La conduite en état d'incapacité due à une autre cause que l'alcool (art. 91 al. 2 LCR)

Depuis le 1^{er} janvier 2005, la conduite en état d'incapacité pour une autre cause que l'alcool est sanctionnée par l'art. 91 al. 2 LCR. Sous l'ancien droit, l'incrimination de l'incapacité de conduire dépendait de la cause d'incapacité. S'il s'agissait d'une incapacité de conduire due à l'alcool, le conducteur tombait sous le coup de l'art. 91 aLCR ; les autres causes d'incapacité prévue à l'art. 31 al. 2 LCR étaient sanctionnées par l'art. 90 LCR.

Selon l'Office fédéral de la statistique, la conduite en état d'incapacité pour une autre cause que l'ébriété est la cause, en 2007, en Suisse, de 3'535 accidents⁴⁴.

En 2007, les autorités administratives ont retiré 2'049 permis de conduire pour conduite en état d'incapacité au sens de l'art. 91 al. 2 LCR⁴⁵.

Même si l'influence des autres causes d'incapacité au sens de l'art. 91 al. 2 LCR est moindre que celle de l'état d'ébriété dans la statistique des accidents, nous allons tout de même examiner la conduite sous l'effet de stupéfiants et la conduite sous l'effet de la fatigue.

⁴² Art. 1 al. 2 de l'Ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant les taux d'alcoolémie limites admis en matière de circulation routière.

⁴³ *Ibidem*.

⁴⁴ <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/19/04/01/01/05.html>.

⁴⁵ *Ibidem*.

a. La conduite sous l'effet de stupéfiants

Selon l'Institut suisse de prévention de l'alcoolisme et autres toxicomanies, quelques 60'000 personnes consomment régulièrement des opiacés et de la cocaïne et plus de 30'000 personnes en sont dépendantes⁴⁶. En outre, aujourd'hui en Suisse, une personne âgée de 15 ans et plus a déjà consommé au moins une fois dans sa vie du cannabis⁴⁷.

Les effets de la drogue varient d'un type à l'autre. Les drogues dures (morphine, héroïne, cocaïne) provoquent une surexcitation ou un effet planant marqué qui s'oppose à la maîtrise du véhicule, tandis que les drogues douces (marijuana, cannabis) provoquent souvent des effets moins spectaculaires donc souvent minimisés. Les conducteurs sous l'influence de la drogue ne sont souvent pas conscients que leurs facultés sont affaiblies.

L'art. 91 al. 2 LCR sanctionne un conducteur qui conduit sous l'effet de stupéfiants (par référence à l'art. 2 al. 1 OCR).

Par «stupéfiants», il faut entendre les substances et les préparations ayant des effets de type morphinique, cocaïnique et cannabique et qui engendrent la dépendance⁴⁸.

L'opium, la paille de pavot, la feuille de coca, le chanvre, les principes actifs de l'opium et du chanvre, les autres substances qui ont un effet semblable à celui des substances précédentes et les préparations qui contiennent les substances précédentes sont considérés comme des stupéfiants⁴⁹.

Les substances psychotropes qui engendrent la dépendance sont également assimilées aux stupéfiants. Il s'agit des hallucinogènes, des stimulants du système nerveux central qui ont un effet amphétaminique, les dépresseurs centraux ayant des effets du type barbiturique ou benzodiazépinique ou toute autre substance ayant des effets semblables ainsi que les préparations contenant ces substances⁵⁰.

Sous l'ancien droit, il fallait déterminer de cas en cas si la personne qui conduisait sous l'effet de stupéfiants était capable ou non de conduire. La nouvelle réglementation établit un *système de présomption légale* identique à celui qui prévaut en matière d'alcool : l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) contient une liste de certaines substances, dont la présence dans le sang du conducteur emporte une présomption d'incapacité de conduire lorsque leur quantité dans le sang atteint ou dépasse la valeur de 1.5 µg/L⁵¹ : le tétrahydrocannabinol (cannabis) ; la morphine libre (héroïne/morphine) ; la cocaïne ; l'amphétamine ; la méthamphétamine ; la MDEA (méthylendioxyéthylamphétamine) et la MDMA (méthylendioxy-méthamphétamine)⁵².

⁴⁶ <http://www.sfa-ispa.ch/index.php?IDcat=72&IDcat72visible=1&langue=F>.

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ Art. 1 al. 1 LStup. RS 812.121.

⁴⁹ Art. 1 al. 2 LStup. Les substances communément appelées haschisch et marijuana sont des stupéfiants, puisqu'il s'agit de préparations/dérivés du chanvre.

⁵⁰ Art. 2 al. 3 LStup.

⁵¹ Art. 2 al. 2 OCR (RS 741.11).

⁵² Art. 34 OOCRR-OFROU (RS 741.013.1).

b. La conduite en état de surmenage

Le surmenage est une fatigue excessive⁵³. Un conducteur est dans l'incapacité de conduire due à la fatigue s'il conduit dans un état de fatigue tel qu'il va céder à la somnolence⁵⁴.

Le danger que représente la somnolence au volant s'illustre aisément par le calcul suivant : si un conducteur roule à 60 km/h et s'assoupit en 3 secondes le véhicule aura couvert une distance de 50 mètres sans être guidé ; à 120 km/h, le véhicule aura alors couvert une distance de 100 mètres...

L'examen de la fatigue est bien évidemment à faire de cas en cas, *in concreto*.

Le plus souvent la fatigue se combine avec l'alcool, les stupéfiants et/ou les médicaments, ce qui multiplie grandement les risques d'accident.

3.5. Le constat d'incapacité de conduire

Depuis le 1^{er} janvier 2005, il y a deux grandes nouveautés : les contrôles systématiques à l'éthylomètre sont possibles et les règles de procédure relatives au constat de l'état d'incapacité des conducteurs ayant consommé des stupéfiants ou des produits pharmaceutiques sont uniformes sur le plan fédéral. Sous l'ancien droit, les contrôles à l'éthylomètre n'étaient possibles que si les conducteurs présentaient des indices d'ébriété et il n'existait aucune réglementation fédérale sur les moyens d'investigations permettant de déterminer si les conducteurs étaient sous l'effet de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques⁵⁵.

Qu'il s'agisse de conduite en état d'ébriété ou de conduite sous l'effet de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques, le droit fédéral règle désormais exhaustivement la procédure permettant de déterminer l'existence d'une cause d'incapacité de conduire. Ces règles sont énoncées à l'art. 55 LCR et aux art. 10 à 19 OCCR.

a. Les tests préliminaires (art. 10 OCCR)

La police peut recourir à des tests préliminaires comme moyens d'investigation pour déterminer si le conducteur est incapable de conduire : conformément à l'art. 55 al. 2 LCR, ils pourront être effectués sur l'urine et la salive⁵⁶. «La nature de ces tests préliminaires n'est [toutefois] pas déterminée, étant cependant précisé qu'il ne s'agit pas de l'éthylomètre, lequel fait l'objet d'une réglementation spécifique.»⁵⁷ Si le conducteur présente des signes d'incapacité de conduire et que le résultat des tests préliminaires s'avère positif, la police poursuivra ses investigations⁵⁸. En revanche, si le conducteur ne présente aucun signe

⁵³ Art. 2 al. 1 OCR : «Est tenu de s'abstenir de conduire quiconque n'en est pas capable parce qu'il est surmené [...]».

⁵⁴ Arrêt non publié du Tribunal fédéral 6A.55/2006 du 5 février 2007.

⁵⁵ JEANNERET, n° 39 *ad* art. 91 LCR.

⁵⁶ JEANNERET, n° 47 *ad* art. 91 LCR : «Ces tests sont facultatifs et il est possible d'ordonner directement une prise de sang, si les conditions d'un tel ordre apparaissent d'emblée réunies».

⁵⁷ JEANNERET, n° 42 *ad* art. 91 LCR.

⁵⁸ Art. 10 al. 5 OCCR (RS 741.013).

d'incapacité de conduire et que le résultat des tests préliminaires est négatif, la police renoncera à entreprendre d'autres mesures d'investigation⁵⁹.

b. L'éthylomètre (art. 11 OCCR)

L'éthylomètre est un moyen d'investigation qui est uniquement réservé à constater la conduite en état d'ébriété. La police peut y recourir à deux conditions alternatives: le conducteur a pris sa dernière consommation il y a plus de vingt minutes ou il s'est rincé la bouche⁶⁰. Si l'une de ces conditions est remplie, la police peut alors procéder à la mesure du taux d'alcoolémie. Pour établir valablement le taux d'alcoolémie du conducteur, elle doit effectuer deux mesures qui ne doivent pas différer de plus de 0.1 ‰⁶¹. Si ces mesures diffèrent toutefois de plus de 0.1 ‰, la police doit à nouveau, pour établir valablement le taux d'alcoolémie du conducteur, faire deux nouvelles mesures qui ne doivent pas différer de plus de 0.1 ‰⁶². Si la différence dépasse de nouveau 0.1 ‰ et s'il y a des indices de consommation d'alcool, la police doit ordonner une prise de sang⁶³.

En relation avec la preuve de l'incapacité de conduire au moyen de l'éthylomètre, il résulte de l'arrêt non publié du Tribunal fédéral 6B_954/2008 du 6 mars 2009 les éléments suivants : «La preuve de l'incapacité de conduire peut aussi être rapportée par d'autres moyens que la prise de sang. Ainsi, le résultat d'un test à l'éthylomètre représente un indice, respectivement un moyen de preuve pour démontrer l'état d'ébriété. Si un seul test a été effectué, il faut retenir, selon les circonstances, un degré d'alcoolisation inférieur, même en présence d'autres indices [...]»⁶⁴.

En relation avec l'éthylomètre, il convient de rappeler que le conducteur qui s'y oppose ou s'y dérobe est sanctionné par l'art. 91a LCR⁶⁵. L'arrêt non publié du Tribunal fédéral 6B_168/2009 du 19 mai 2009 concernait le cas d'un conducteur qui, de nuit alors qu'il neigeait, avait tamponné le véhicule qui le précédait, puis n'était pas resté sur place après l'accident; alors qu'un policier était venu le réveiller à son domicile et l'avait prié de le suivre au poste après avoir constaté que son haleine sentait l'alcool, ce personnage avait laissé le policier le précéder, puis refermé sa porte sans le suivre... Par la suite, ce même personnage a contesté sa condamnation pour délit manqué de dérobade à une mesure visant à déterminer son incapacité de conduire (art. 22 al. 1 *in fine* CPS et 91a al. 1 LCR). Le Tribunal fédéral a confirmé cette condamnation, retenant notamment : a) que juste après l'accident, «il n'y avait pas une haute vraisemblance que la police procède d'office à un contrôle de l'alcoolémie si le recourant était resté sur place.» b) En revanche, «il n'en allait plus de même» pour les faits ultérieurs à son domicile. À ce moment-là : «Le fait de se dérober à une mesure visant à constater l'incapacité de conduire est une infraction de résultat qui suppose, pour être consommée, qu'il soit possible d'établir le taux d'alcool au moment déterminant. Si, en dépit du comportement illicite de l'auteur, il a tout de même [comme en l'espèce] été possible de déterminer de manière fiable, par la prise de sang qui a eu lieu ultérieurement, la

⁵⁹ Art. 10 al. 3 OCCR.

⁶⁰ Art. 11 al. 1 *litt.* a et b OCCR.

⁶¹ Art. 11 al. 4 OCCR.

⁶² *Ibidem.*

⁶³ *Ibidem.*

⁶⁴ BJP 2009 n° 589.

⁶⁵ Art. 91a LCR, Opposition ou dérobade aux mesures visant à déterminer l'incapacité de conduire (RS 741.01, entré en vigueur le 1.01.2005):

¹ Quiconque, en qualité de conducteur de véhicule automobile, se sera opposé ou dérobé intentionnellement à un prélèvement de sang, à un alcootest ou à un autre examen préliminaire réglementé par le Conseil fédéral, qui avait été ordonné ou dont il devait supposer qu'il le serait, ou quiconque se sera opposé ou dérobé intentionnellement à un examen médical complémentaire ou aura fait en sorte que des mesures de ce genre ne puissent atteindre leur but, sera puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire.

² La peine sera l'amende si le délinquant a conduit un véhicule sans moteur ou s'il a été impliqué dans un accident en qualité d'usager de la route.

concentration d'alcool au moment déterminant, il ne doit être condamné que pour tentative de se dérober à une prise de sang»⁶⁶.

c. La prise de sang (art. 12 à 14 OCCR)

En matière de conduite en état d'ébriété, la police doit ordonner une prise de sang⁶⁷ :

1. si l'éthylomètre a indiqué que le conducteur avait un taux d'alcoolémie compris entre 0.5 ‰ et 0.79 ‰ et qu'il a contesté ce résultat⁶⁸ ;
2. si l'éthylomètre a indiqué que le conducteur avait un taux d'alcoolémie de 0.8 ‰ ou plus⁶⁹.

Il est possible d'ordonner une prise de sang en présence d'indices d'ébriété autres que ceux provenant de l'éthylomètre, pour autant que le conducteur présente des indices laissant supposer une incapacité de conduire (déduits par exemple du comportement du conducteur)⁷⁰.

La prise de sang doit être effectuée par un médecin ou par un auxiliaire qualifié qui doit être désigné par un médecin⁷¹.

Dans l'ATF 129 IV 290, les faits étaient les suivants : le 5 juillet 2005, vers 5h50, Mme X. a provoqué un accident de la circulation. Elle était sous l'influence de l'alcool. Les agents de la gendarmerie l'ont soumise à l'éthylomètre qui a indiqué un taux d'alcool de 1.4 ‰. Avant de l'emmener pour l'interroger, les agents de la gendarmerie l'ont conduit chez elle pour qu'elle puisse se changer. Mme X. en a profité pour boire un whisky. Une prise de sang a été effectuée à 9h05 par l'Institut de médecine légale de l'Université de Lausanne, qui a révélé que Mme X. avait un taux d'alcoolémie de 1.23 ‰, l'intervalle allant de 1.17 à 1.29 ‰. Dans un rapport complémentaire, l'Institut de médecine légale de l'Université de Lausanne a tenu compte de l'ingestion ultérieure du whisky et fixé le taux d'alcoolémie entre 0.74 et 1.39 ‰ au moment de l'accident. «La primauté de l'analyse de sang [déduite des art. 55 al. 2 LCR et 12 à 14 OCCR] [...] signifie en particulier que le juge est tenu de respecter le cadre légal défini par l'analyse de sang, autrement dit les valeurs minimales et maximales qu'elle fixe. En revanche, les dispositions précitées n'imposent en elles-mêmes pas au juge de retenir l'alcoolémie la plus faible mentionnée dans l'analyse.»⁷²

d. La récolte d'urine (art. 12 à 14 OCCR)

La récolte d'urine est un moyen d'investigation utilisé dans tous les cas de conduite en état d'incapacité qui ne relèvent pas de l'art. 91 al. 1 LCR, à savoir pour les substances autres que l'alcool, pour déterminer si le conducteur est dans l'incapacité de conduire⁷³. Elle est toutefois subsidiaire par rapport à la prise de sang pour établir l'incapacité de conduire à un moment donné⁷⁴.

Dans un arrêt du 27 janvier 2004, le Tribunal fédéral a eu à examiner une décision de retrait (de sécurité) du permis de conduire fondée uniquement sur une analyse toxicologique d'urine ayant amené à détecter

⁶⁶ TF 6B_168/2009 consid. 1.2 et 1.3.

⁶⁷ Cette liste n'est pas exhaustive.

⁶⁸ Art. 12 al. 1 *litt.* a ch. 1 OCCR.

⁶⁹ *Ibidem.*

⁷⁰ Art. 12 al. 1 *litt.* b et c OCCR.

⁷¹ Art. 14 al. 1 OCCR.

⁷² ATF 129 IV 290 [296] consid. 2.7.

⁷³ Art. 12 al. 2 OCCR.

⁷⁴ Art. 12 al. 1 *litt.* b OCCR.

du cannabis. Pour le Tribunal fédéral, qui a cassé cette décision : «L'incapacité à conduire ne peut toutefois être établie par la seule présence de cannabis dans l'urine [...]. En effet, d'une part, les performances sont surtout détériorées les premières heures après la consommation et, d'autre part, la preuve de présence de THC dans l'urine peut être apportée longtemps après sa consommation. Pour conclure à l'incapacité, il convient par conséquent d'analyser les résultats des tests toxicologiques cumulativement avec les données scientifiques fondées sur l'expérience, le comportement de l'automobiliste et les observations faites par ce dernier au moment de l'évènement [...]»⁷⁵

e. L'examen médical (art. 15 OCCR)

L'examen médical est un moyen d'investigation qui permet de déterminer si une personne présente des indices d'incapacité de conduire pouvant être constatés médicalement. Il est en principe effectué après la prise de sang par un médecin⁷⁶. Dans le cas où le conducteur ne présente aucun indice relevant une autre cause d'incapacité que l'alcool, le conducteur ne pourra ne pas y être soumis⁷⁷.

f. L'avis d'expert (art. 16 OCCR)

L'avis d'expert est le moyen d'investigation qui va permettre à l'autorité compétente de déterminer le type de sanction pénale et administrative que le conducteur encourt au vu des résultats obtenus lors de la prise de sang et de la récolte d'urine, lorsqu'il est prouvé qu'il a consommé des médicaments ou des stupéfiants sur ordonnance médicale⁷⁸.

Dans un arrêt du 3 octobre 2008⁷⁹, le Tribunal supérieur du canton de Berne retient que la capacité de conduire d'un automobiliste doit être appréciée selon le *principe des trois piliers*. Selon ce principe, les éléments mis en évidence par la police, les observations du médecin et les considérations de l'expert doivent être pris en considération dans leur ensemble (art. 16 al. 2 OCCR). Les seules conclusions du médecin suite à une prise de sang ne suffisent pas pour prononcer une condamnation si l'on se trouve dans un cas où l'avis de l'expert est nécessaire selon la loi. Si le juge s'écarte des conclusions de l'expert, il juge doit alors motiver sa décision.

g. Les autres moyens (art. 17 OCCR)

La police peut également recourir à d'autres constatations (comme par exemple le relevé du comportement de la personne suspectée ou des informations sur ce qu'elle a consommé) qui ne sont pas mentionnées dans la LCR pour constater l'incapacité de conduire d'un conducteur lorsque les moyens précédents n'ont pas pu être utilisés⁸⁰.

Dans un arrêt non publié 6B_300/2008 du 23 juin 2008, le Tribunal fédéral a illustré cette question, en admettant qu'une personne puisse être condamnée pour conduite en état d'ébriété qualifiée sur la base de témoignages clairs et concordants de deux personnes à qui le conducteur avait demandé de l'aide après l'accident où il avait perdu la maîtrise de son véhicule.

⁷⁵ Arrêt non publié du Tribunal fédéral 6A.84/2003 consid. 3.1.2. du 27 janvier 2004.

⁷⁶ Art. 15 al. 1 OCCR.

⁷⁷ Art. 15 al. 2 OCCR.

⁷⁸ Art. 16 al. 1 OCCR.

⁷⁹ Obergericht du Canton de Berne, arrêt 2008/310.

⁸⁰ Art. 17 OCCR.

B. Eléments constitutifs subjectifs de l'infraction

1. L'intention

Il y a intention de conduire en état d'incapacité si le conducteur se met au volant avec la *conscience* de son état et la *volonté*, malgré tout, de conduire (dol simple).

Il y a *dol éventuel* si le conducteur envisage l'éventualité de se trouver en état d'incapacité de conduire et, malgré cela, prend le volant⁸¹.

2. La négligence

La conduite en état d'incapacité par négligence est aussi punissable en vertu de l'art. 100 ch. 1 al. 1 LCR⁸². Il s'agira le plus souvent d'une négligence inconsciente, où l'auteur ne se rend pas compte de son incapacité de conduire et se met au volant alors qu'il aurait pu l'éviter s'il avait pris toutes «les précautions commandées par les circonstances et par la situation personnelle»⁸³.

«Dans les hypothèses où la cause de l'incapacité réside dans la consommation de substances incapacitantes connues, comme l'alcool et les stupéfiants, l'auteur pourra difficilement prétendre ignorer son état d'incapacité, compte tenu des informations largement diffusées [...] Lorsque la cause d'incapacité est l'absorption de médicaments, l'élément essentiel qui permet de distinguer l'intention de la négligence porte sur la connaissance qu'a le conducteur des effets de ce médicament sur sa capacité de conduire et de la durée de ceux-ci.»⁸⁴

C. Peines et délais de prescription

La peine dépend du genre de véhicule que le conducteur a conduit en état d'incapacité et du type d'incapacité de conduire.

1. Avec un véhicule à moteur

En cas de conduite en état d'ébriété simple, le conducteur sera puni de l'amende (art. 91 al. 1, 1^{ère} phrase LCR). Il s'agit donc d'une *contravention* au sens de l'art. 103 CPS, qui se prescrit par 3 ans (art. 109 CPS).

En cas de conduite en état d'ébriété qualifiée (art. 91 al. 1, 2^{ème} phrase LCR) ou d'incapacité de conduire due à une autre cause (art. 91 al. 2 LCR), le conducteur pourra être puni d'une peine privative de liberté de trois au plus (art. 40 et 41 CPS) ou d'une peine pécuniaire (art. 34 ss CPS). Il s'agit donc d'un *délit* au sens de l'art. 10 al. 3 CPS, qui se prescrit par 7 ans (art. 97 al. 1 *litt. c* CPS).

⁸¹ ATF 104 IV 35 [36] consid. 1.

⁸² Art. 100 LCR, Conditions de la répression (RS 741.01), chiffre 1: Sauf disposition expresse et contraire de la loi, la négligence est aussi punissable. Dans les cas de très peu de gravité, le prévenu sera exempté de toute peine. Cf. par exemple : ATF 104 IV 186 [191] consid. b.

⁸³ Art. 12 al. 3 *in fine* CPS.

⁸⁴ JEANNERET, n° 86 *ad* art. 91 LCR.

2. Avec un véhicule sans moteur

Le conducteur d'un véhicule sans moteur sera, quelle que soit la cause et l'ampleur de son incapacité de conduire, puni de l'amende. Il s'agira toujours d'une *contravention* au sens de l'art. 103 CPS.

D. Concours

1. Au sein de l'art. 91 LCR

1.1. Concours entre une même cause d'incapacité

Exemple : un conducteur effectue plusieurs trajets en état d'ébriété. *Quid ?*

L'art. 91 LCR peut entrer en concours réel avec lui-même. «Dans la mesure où l'art. 91 LCR représente une infraction continue (*Dauerdelikt*), il y a lieu d'examiner la question de savoir si une course procède d'une unique volonté délictuelle, ce qui exclut tout concours ou si, au contraire, l'auteur manifeste une succession d'intentions délictuelles qui permet l'application de l'art. 91 LCR avec lui-même»⁸⁵.

1.2. Concours entre différentes causes d'incapacité

Exemple : un conducteur conduit simultanément sous l'effet de l'alcool, de stupéfiants et/ou de médicaments. *Quid ?*

L'art. 91 LCR peut également entrer en concours avec lui-même s'il y a un concours de causes d'incapacité⁸⁶. Il s'agit alors en principe d'un concours parfait entre l'al. 1 et l'al. 2 de l'art. 91 LCR⁸⁷.

2. Concours avec des infractions au code pénal

Exemple : un conducteur en état d'ébriété tue un piéton et en blesse un autre. *Quid ?*

L'art. 91 LCR entre en concours parfait avec l'art. 117 CPS (homicide par négligence) ou l'art. 125 CPS (lésions corporelles par négligence).

III. Mesures de prévention et de lutte contre la conduite en état d'incapacité

A. Aperçu

Voici un tableau synoptique des principales mesures susceptibles de combattre les causes d'incapacité dans la circulation routière.

⁸⁵ JEANNERET, n^{os} 131 *ad* art. 91 LCR.

⁸⁶ JEANNERET, n^{os} 132 *ss ad* art. 91 LCR.

⁸⁷ JEANNERET, n^o 139 *ad* art. 91 LCR : «Des exceptions devront cependant être retenues dans certains cas. Ainsi, lorsque l'alcool et une autre cause qui, pris individuellement, seraient insuffisants pour engendrer un état d'incapacité, interviennent conjointement et ont pour conséquence que le conducteur n'est pas en état de conduire, il y aura lieu de ne sanctionner que le comportement ayant un rôle prépondérant, considérant que la seconde n'est intervenue que comme facteur fragilisant l'auteur et diminuant son seuil de tolérance».

But de la mesure	Principe	
	Réglementation, restriction, sanction	Information, promotion, aide
Amélioration du respect de la loi en général (prévention générale)	<ul style="list-style-type: none"> - loi sur la circulation routière + ordonnances - contrôles policiers - menaces de sanction et de retrait de permis 	<ul style="list-style-type: none"> - formation et éducation routières - campagnes de sécurité routière
Diminution du risque de récurrence des délinquants de la route (prévention spéciale)	<ul style="list-style-type: none"> - sanctions - retrait du permis de conduire - mise à l'épreuve 	<ul style="list-style-type: none"> - cours et conseils spécifiques - aide, suivi

Tableau 3: Aperçu des mesures préventives générales et spéciales susceptibles de prévenir la conduite en état d'incapacité

B. Les mesures de prévention générale

1. L'éducation et la formation

L'éducation et la formation routières doivent se faire par des cours théoriques et pratiques.

2. La sensibilisation

La sensibilisation passe par des campagnes d'information et par le fait de rendre attentives les personnes qui conduisent en état d'incapacité aux risques qu'elles encourent et qu'elles font courir aux personnes accompagnantes et aux autres usagers de la route.

3. Autres mesures

3.1. L'abaissement du taux limite d'alcool

L'abaissement du taux d'alcoolémie peut constituer une mesure pour diminuer le nombre de conducteurs qui conduisent sous l'effet de l'alcool. Or, si l'abaissement du taux d'alcoolémie n'est pas accompagné d'une intensification des contrôles policiers et d'une plus forte probabilité de se voir sanctionner par une peine et/ou une mesure plus sévère(s), son effet est alors relativisé.

3.2. L'établissement de contrôles policiers réguliers, visibles et nombreux

Il faut procéder à des contrôles policiers systématiques et visibles, en particulier aux moments où le risque de conduite en état d'incapacité est élevé (le soir, en fin de semaine, etc.). Ces contrôles, s'ils sont suffisamment nombreux pour augmenter le risque d'être pris, sont alors

un moyen efficace pour diminuer le nombre de personnes conduisant en état d'ébriété⁸⁸. Pour améliorer encore l'efficacité, il faut mener en parallèle des campagnes d'information auprès du public pour parvenir à persuader chaque conducteur que la probabilité qu'il subisse un contrôle est élevée («peur du gendarme» et augmentation du risque d'arrestation)⁸⁹.

3.3. Les menaces de sanctions et de mesures administratives

La menace de peines et de mesures (pénales et administratives), inscrite dans la loi, représente le coût théorique auquel s'expose celui ou celle qui enfreint la loi et, en l'espèce, conduit en état d'incapacité. Cette menace ou ce coût théorique peuvent avoir (c'est l'espoir du législateur) un effet dissuasif général, c'est-à-dire sur l'ensemble du public et sur les conducteurs potentiels.

3.4. Les mesures pour groupes à risques spécifiques

Nous n'allons pas examiner toutes les mesures possibles ou existantes pour tous les groupes à risques spécifiques. Nous allons seulement nous intéresser aux jeunes conducteurs entre 18 et 24 ans qui conduisent souvent en état d'ébriété et aux conducteurs à risque de conduite en état de fatigue.

S'agissant de conduite en état d'incapacité (surtout due à l'alcool et aux stupéfiants), les jeunes conducteurs âgés de 18 à 24 ans constituent un groupe à risque, en raison de caractéristiques qui sont propres à leur âge⁹⁰: ils aiment prendre des risques ; l'alcool leur donne par ailleurs plus d'assurance et entraîne une dangereuse surestimation de soi. Ce goût du risque constitue un élément important du développement et, de fait, est difficile à influencer par la formation routière⁹¹. Face à ce constat, certains pays comme les Etats-Unis, la Nouvelle-Zélande ou l'Australie ont décidé que les jeunes conducteurs n'ont pas le droit de rouler de nuit en fin de semaine, ni celui de conduire en ayant bu un verre ou ne peuvent conduire qu'avec un taux d'alcoolémie plus bas que celui qui est imposé aux conducteurs plus âgés.

S'agissant de conduite en état de fatigue, les hommes de moins de 25 ans (car ils ont davantage besoin de dormir), les adultes de plus de 50 ans (car ils souffrent souvent de troubles du sommeil), les travailleurs qui ont un horaire entrecoupé (car ils dorment en moyenne moins que les autres), constituent des conducteurs à risque. Pourrait alors leur être destiné un *Driver's mate* ou détecteur de fatigue, qui est un capteur analysant les données physiologiques du visage du conducteur (clignement des yeux, bâillements, etc.) et qui déduit le niveau de concentration du conducteur, puis donne l'alerte en cas de danger.

C. Les mesures de prévention spéciale

1. Les peines

Les peines, notamment celles qui sont fixées à l'art 91 LCR (amende, peine de jours-amende et peine privative de liberté) ont pour but de sanctionner la conduite en état d'incapacité afin

⁸⁸ BLAIS, 2008, p. 155.

⁸⁹ *Ibidem*.

⁹⁰ http://www.bfu.ch/PDFLib/538_105.pdf.

⁹¹ *Ibidem*.

de faire prendre conscience à l'auteur de la faute qu'il a commise et de le dissuader de récidiver (cf. Tableaux 4, 5 et 6).

Le retrait du permis de conduire (art. 16 à 16d LCR) a un fort impact d'avertissement et de mise à l'épreuve: il poursuit des buts de conscientisation et de responsabilisation.

«A la place d'une peine privative de liberté de moins de six mois ou d'une peine pécuniaire de 180 jours-amende au plus, le juge peut ordonner, avec l'accord de l'auteur, un travail d'intérêt général de 720 heures au plus» (art. 37 al. 1 CPS). Cette peine de travail d'intérêt général peut particulièrement bien jouer ce rôle de conscientisation et de responsabilisation, notamment si elle est exécutée dans des institutions où sont soignées des personnes ayant été victimes d'accidents provoqués par des conducteurs en état d'incapacité.

Tableau 4: Condamnations et décisions en Suisse

1) sur 100 <u>condamnations</u> pour délits et crimes (<u>en tout</u>) prononcées en 2008:	59% pour infr. à LCR 19% pour conduite en état d'incapacité (91 LCR) 30% pour infr. au CPS 11,5% pour infr. à la LEtr 6% pour infr. à la LStup
2) sur 100 <u>condamnations</u> pour délits et crimes <u>contre la LCR</u> prononcées en 2008:	46,5% pour viol. grave des règles de la circulation (90 ch. 2 LCR) 33,0% pour conduite en état d'incapacité (91 LCR) - dont 82% en état d'ébriété qualifié - et 17% en état d'incapacité pour d'autres raisons que l'alcool
3) sur 100 <u>retraits de permis de conduire</u> prononcés en 2008:	42,5% pour excès de vitesse 24,0% pour conduite en état d'ébriété 2,5% pour conduite en état d'incapacité pour d'autres raisons que l'alcool

Source: Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.

Tableau 5: Peines principales prononcées pour infractions à la LCR

En 2008	LCR en TOUT	90 ch. 2 LCR Violation grave de règles de la circulation	91 al. 1 in fine LCR Etat d'ébriété qualifié
Peines en tout (chiffres absolus)	52'892	24'544	17'418
	100%	100%	100%
Réparties selon les types suivants:			
1) Peines privatives de liberté:			
- SANS sursis	0.60%	0.20%	0.80%
- AVEC sursis (total + partiel)	0.20%	0.30%	0.30%
2) Peines pécuniaires:			
- SANS sursis	11.10%	4.90%	12.20%
- AVEC sursis total	82.00%	89.90%	77.90%
- AVEC sursis partiel	1.60%	1.30%	2.40%
3) Travail d'intérêt général:			
- SANS sursis	1.80%	0.70%	2.80%
- AVEC sursis (total + partiel)	2.40%	2.20%	3.50%
4) <u>Dont</u> : Peines AVEC sursis cumulées avec une amende	83.50%	91.50%	80.50%

Tableau 6: Taux de récidive ou de recondamnation 3 ans après une condamnation

En Suisse	En 2000	En 2004
En tout (pour tous les délits et les crimes)	23.7%	22.8%
- Pour infractions à la LCR, en tout	20.8%	20.2%
- Pour violation grave d'une règle LCR (90 ch. 2)	16.3%	17.0%
- <i>Pour conduite en état d'ébriété qualifié (91 al. 1 i.f.)</i>	<i>17.4%</i>	<i>17.5%</i>
- Pour vol simple (139 CPS)	48.0%	48.0%
- Pour trafic de stupéfiants (19 LStup)	41.8%	37.2%

Source: Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.

2. Les mesures de traitement pour les conducteurs ayant des problèmes de dépendance à l'alcool, aux stupéfiants ou aux médicaments

Il existe plusieurs types de thérapie pour les conducteurs ayant des problèmes d'addiction, qui visent à les soigner de leur dépendance.

L'art. 60 CPS est une mesure de traitement *institutionnel* des addictions que la justice pénale, sur la base d'une expertise, peut prononcer cumulativement à une peine principale sans sursis. Un traitement *ambulatoire* (au lieu d'institutionnel) des addictions est également possible, toujours sur la base d'une expertise, aux conditions fixées par l'art. 63 CPS: il peut être cumulé à une peine principale, également lorsqu'elle est prononcée avec le sursis (total ou partiel).

D. Le programme *Via Sicura*

Le programme *Via Sicura* ne concerne pas uniquement la diminution du nombre d'accidents dus à la conduite en état d'incapacité, mais à toutes les causes d'accidents et constitue une bonne synthèse de toutes les mesures dont nous avons parlé précédemment.

Une étude récente du BPA a toutefois mis en évidence ces constats frappants :

1. «La proportion de personnes consommant tous les jours de l'alcool est beaucoup plus élevée en Suisse romande et au Tessin qu'en Suisse alémanique.»
2. «La conduite en état d'ébriété était responsable de 14% des blessés graves et tués sur les routes en 2007 ; cette part était respectivement de 20% en Suisse romande, 19% au Tessin et 11% en Suisse alémanique.»
3. «En outre, la proportion d'automobilistes qui surestiment la quantité de boisson alcoolisée que l'on peut boire sans dépasser le taux limite d'alcoolémie est plus forte en Suisse romande (14% contre 9% en moyenne en Suisse).»⁹²

Cette étude a conclu notamment que la nécessité de prendre des mesures pour réduire la consommation d'alcool afin d'améliorer la sécurité routière est «grande» en Suisse alémanique et «très grande» en Suisse romande et au Tessin⁹³.

En 2002, le Conseil fédéral a décidé d'élaborer un programme d'action visant à renforcer la sécurité routière. Sur mandat du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), l'Office fédéral des routes a assumé cette tâche et conçu le programme *Via Sicura* avec le concours d'organisations spécialisées, de groupements d'intérêts, des autorités cantonales et communales ainsi que des milieux économiques et politiques.

Le 3 février 2010, le Conseil a décidé de concrétiser le programme *Via Sicura* et d'élaborer un message à l'intention du Parlement d'ici la fin de l'année 2010.

Le programme *Via Sicura* est un programme complet de sécurité routière qui comprend 60 mesures⁹⁴. Il a été mis en place dans le but de réduire considérablement le nombre de tués et de blessés sur les routes suisses. Pour ce faire, il met notamment l'accent sur :

⁹² BPA, Berne, 2010. Cf. aussi les tableaux 1 et 2 ci-dessus.

⁹³ BPA, 2010 : Résultats, p. 98.

⁹⁴ <http://www.admin.ch/aktuell/00089/index.html?lang=fr&msg-id=31468>.

1. les mesures préventives, comme par exemple l'interdiction de consommer de l'alcool pour les nouveaux conducteurs pendant les trois années suivant l'examen pratique ;
2. les mesures visant une meilleure application des règles en vigueur, comme par exemple la limitation de la validité du permis de conduire ;
3. les mesures répressives, comme par exemple la confiscation du véhicule, voire sa démolition, en cas de comportement particulièrement répréhensible sur la route ;
4. les mesures procédurales, comme par exemple l'introduction de contrôles du taux d'alcool dans l'haleine aux fins d'établissement des preuves ;
5. les mesures relatives à la statistique des accidents, comme par exemple l'exploitation des données sur les accidents émanant des assureurs RC des véhicules à moteur⁹⁵.

Ce n'est pas une de ces mesures qui fera, à elle seule, un miracle, mais c'est bien leur conjonction qui est déterminante.

A noter que ce projet n'instaure pas de nouvelles règles de la circulation routière, mais vise la mise en œuvre efficace de la réglementation déjà existante.

IV. Conclusion

S'agissant de conduite en état d'ébriété, la nouvelle réglementation a abaissé, depuis le 1^{er} janvier 2005, le taux prohibé d'alcoolémie au volant à 0.5 ‰ et permet à la police de procéder désormais à des contrôles systématiques à l'éthylomètre, indépendamment de tout indice d'ébriété⁹⁶. Ces mesures ne suffisent toutefois pas à elles seules pour être efficaces : il est en outre nécessaire de rendre les contrôles beaucoup plus systématiques et de les médiatiser afin de dissuader les gens de conduire en état d'incapacité ou de stimuler le fameux effet de « peur du gendarme » : « une augmentation de la probabilité objective d'être contrôlé, c'est-à-dire du taux de contrôles policiers, devrait influencer la probabilité subjective d'être contrôlé et aurait un effet sur les conducteurs »⁹⁷.

S'agissant de la conduite en état d'incapacité pour quelque cause que ce soit, la nouvelle réglementation a uniformisé les règles de procédure en matière de constat d'incapacité de conduire sur le plan fédéral. Elle a établi pour certaines substances un système de présomption légale identique à celui qui prévaut en matière d'alcool et considère systématiquement que la conduite sous l'effet de stupéfiants, de médicaments ou sous l'excès de fatigue est un délit.

Depuis que ces mesures ont été introduites, nous constatons une diminution du nombre d'accidents avec des personnes grièvement blessées ou décédées : en 2009, 348 décès et 4'648 blessés graves, contre 478 personnes tuées et 4'912 gravement blessées en 2004, année précédant l'entrée en vigueur de la réforme liée à la conduite en état d'incapacité. Mais, la prévention des accidents ne doit pas reposer uniquement sur la législation : elle doit expliquer la raison de ces mesures, sensibiliser les conducteurs aux situations à risque et également leur proposer des alternatives. En outre, la prévention technique ou technologique doit être intensifiée, comme par exemple l'équipement des véhicules à moteur d'un dispositif de

⁹⁵ *Ibidem*.

⁹⁶ Art. 55 al. 1 LCR.

⁹⁷ VAUCHER DUCOMMUM, p. 53.

blocage de mise en marche lorsque l'haleine du conducteur révèle un taux d'alcoolémie – éventuellement d'autres formes de consommation – prohibés.

Plutôt que la tempérance au volant (avec un slogan comme «*1 verre, 1 seul*»), il va de soi que le comportement de conduite routière le plus responsable et le plus adéquat est l'abstinence de toute consommation de substance à risque et, pour conclure, nous préférons nettement un slogan comme : «*S'éclater, boire ou conduire, il faut choisir*»!

Bibliographie

BLAIS Etienne, L'effet des lois et des contrôle pénaux sur la délinquance et les accidents de la circulation routière, in QUELOZ Nicolas et al. (éd.), *Strassenverkehr, Auto und Kriminalität – Trafic routier automobile et criminalité*, Berne 2008, pp. 155 ss.

BUREAU DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS (BPA), *Disparités régionales des accidents de la route*, Berne, Janvier 2010.

BUSSY André et RUSCONI Baptiste, *Code suisse de la circulation routière – Commentaire*, Lausanne, 3^e éd. 1996.

CORBOZ Bernard, *Les infractions en droit suisse*, Vol. II, Berne 2002.

GIGER Hans, *SVG-Strassenverkehrsgesetz mit ausführlichem Kommentar unter Einbezug damit verbundener Gesetze und Verordnungen*, Zürich 2008.

HURTADO POZO José, *Droit pénal – Partie générale*, Genève/Bâle/Zurich 2008.

JEANNERET Yvan, *Les dispositions pénales de la LCR*, Berne 2007.

MIZEL Cédric, Aptitude à la conduite automobile : exigences médicales, procédure d'examen et secret médical, in *AJP/PJA* 5/2008, pp. 586 ss.

VAUCHER DUCOMMUN Steve, *Délinquance routière: criminalisation croissante*, in QUELOZ Nicolas et al. (éd.), *Strassenverkehr, Auto und Kriminalität – Trafic routier automobile et criminalité*, Berne 2008, pp. 45 ss.