

L'incrimination de la conduite en état d'ivresse. D'un problème de santé publique à une question de circulation routière

In: Genèses, 19, 1995. Incriminer. pp. 27-47.

Abstract

«The Incrimination of Drunken Driving: from a public health problem to a road traffic question». Changes in the circumstances surrounding the process of producing incrimination can bring about changes in legal statements. Thus, the criminalisation of drunken driving was at first designed to deal with a public health problem, and then later, to regulate a road traffic question. A shift in the issues and clauses pertaining to this incrimination resulted. This shift was governed by the confrontation between the medical and legal professions working with their own interest in mind : the former wanted to increase their prerogatives, while the latter wished to preserve theirs.

Résumé

■A. Kletzlen : « L'incrimination de la conduite en état d'ivresse » Les changements de contexte accompagnant le processus de production d'une incrimination sont susceptibles de provoquer des changements d'énoncés juridiques. Ainsi, la pénalisation de la conduite en état d'ivresse fut-elle d'abord destinée à gérer un problème de santé publique, ensuite à régler une question de circulation automobile. D'où une recomposition des enjeux et modalités de cette incrimination. Cette recomposition fut dominée par l'affrontement de deux corps professionnels, les médecins et les juristes, soucieux, les premiers d'accroître, les seconds de préserver leurs prérogatives.

Citer ce document / Cite this document :

Kletzlen Anne. L'incrimination de la conduite en état d'ivresse. D'un problème de santé publique à une question de circulation routière. In: Genèses, 19, 1995. Incriminer. pp. 27-47.

doi : 10.3406/genes.1995.1290

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/genes_1155-3219_1995_num_19_1_1290

L'INCRIMINATION DE LA CONDUITE EN ÉTAT D'IVRESSE

D'UN PROBLÈME
DE SANTÉ PUBLIQUE
À UNE QUESTION
DE CIRCULATION ROUTIÈRE

Anne Kletzlen

Les processus d'incrimination sont naturellement tributaires de contextes déterminés mais aussi mouvants – politique, économique, social, culturel, juridique – qui évoluent avec le temps. La production d'une incrimination épouse ce mouvement¹, non sans quelque retard car elle est plus lente, et les modifications du contexte sont susceptibles de provoquer des changements d'énoncés juridiques. C'est ce que nous tenterons de démontrer en retraçant le processus de criminalisation de la conduite en état d'ivresse. Cette infraction est relativement récente puisqu'elle a été instituée par le code de la route, promulguée sous forme d'ordonnance le 15 décembre 1958 (article L 1^{er}).

Si Weber a souligné le caractère du droit comme ressource mobilisable en fonction des intérêts et des pouvoirs des acteurs en cause², celle-ci n'est qu'une composante parmi d'autres des systèmes normatifs et prescriptifs existants. Il en résulte que les intérêts investis dans la production d'une incrimination ne seront pas nécessairement reconnus sur le plan juridique ni traduits par une loi pénale : elle pourra être civile ou administrative. De plus, certains travaux sur la sociologie des organisations en attestent, les comportements des acteurs ne suivent pas une logique purement rationnelle dans la perspective d'objectifs fixés une fois pour toutes : changements de situation, opportunités diverses peuvent motiver les actions ; des distorsions peuvent également exister entre les intentions et les actions³.

À propos de l'incrimination de la conduite en état d'ivresse, nous avons identifié les acteurs concernés, leur position, déterminé leurs objectifs et moyens d'action dans le cadre de leurs interrelations⁴. Dans ce but, nous avons dépouillé les archives de plusieurs administrations impli-

1. Voir les travaux de sociologie législative : pour une synthèse, Philippe Robert, «Sociologie et création de la loi pénale» in Philippe Robert (éd.), *La création de la loi et ses acteurs. L'exemple du droit pénal*, Onati Proceedings, 3, 1991.

2. Max Weber, *Sociologie du droit*, Paris, PUF, 1986 ; voir aussi Pierre Lascombes et Évelyne Serverin, «Le droit comme activité sociale : pour une approche webérienne des activités juridiques», *Droit et Société*, n° 9, 1988, pp. 165-187.

3. Cf. notamment les travaux de Michel Crozier et Erhard Friedberg, *L'acteur et le système. Les contraintes de l'action collective*, Paris, Le Seuil, 1977 et de Jean-Daniel Reynaud, *Les règles du jeu. L'action collective et la régulation sociale*, Paris, Armand Colin, 1989.

4. Cf. Philippe Robert, *Séminaire de sociologie du droit*, Université de Montréal, École de criminologie, septembre-octobre 1992.

DOSSIER

Incriminer

Anne Kletzen

*L'incrimination de la conduite en
état d'ivresse*

quées dans ce processus : celles du ministère de la Santé, très pauvres, des ministères des Transports et de la Justice, fort abondantes, enfin des administrations de l'Intérieur et des Finances, peu fournies. Précisons qu'en tant qu'organe de tutelle des compagnies d'assurance, le ministère des Finances regroupe les dossiers concernant la branche automobile. Nous avons ensuite exploré les archives parlementaires et, pour compléter l'information recueillie, nous avons parcouru les grands quotidiens d'information nationale ainsi que quelques revues spécialisées en matière d'automobile.

La confrontation de ces multiples sources montre que l'incrimination de la conduite en état d'ivresse fut énoncée d'abord pour gérer un problème de santé publique, ensuite pour régler une question de circulation routière. Il n'en pouvait résulter qu'une recomposition des modalités et enjeux de l'incrimination.

Une incrimination conçue dans le champ de la santé publique

Foucault a soutenu que la gestion de la population, élément essentiel de la force des États, appelle entre autres choses une politique de santé⁵. Des préoccupations démographiques, aggravées par la seconde guerre mondiale, incitèrent le gouvernement du maréchal Pétain à mettre en œuvre une politique de lutte contre l'alcoolisme. Ce dernier était tenu pour facteur de décimation des familles, de dégénérescence, de mortalité et de criminalité⁶.

La lutte contre l'alcoolisme

Le gouvernement de Vichy arrêta, dès 1940, tout un dispositif de contrôle de la production, fabrication, distribution d'alcool et de boissons alcoolisées. Il institua, en 1941, auprès du secrétariat d'État à la Famille et à la Santé – dirigé pendant les quatre années de guerre par des médecins catholiques, certains même traditionalistes – une commission permanente interministérielle de lutte contre l'alcoolisme. Remplacée en 1954 par le Haut comité d'études et d'informations sur l'alcoolisme, la commission avait pour mission de proposer au gouvernement toutes mesures susceptibles de réguler l'alcoolisme. Présidée par le secrétaire général à la Famille et à la Santé, chargée de préparer des lois protégeant la famille et de

5. Michel Foucault, «La gouvernementalité», *Actes*, n° 54, 1986, pp. 6-15.

6. Cf. notamment Jean Delumeau et Yves Lequin (éd.), *Les malheurs du temps ; Histoire des fléaux et des calamités en France*, Paris, Larousse, 1987, pp. 409-504.

véhiculer l'image de la famille unie, saine et nombreuse prônée par le régime de Vichy, la commission était constituée de hauts fonctionnaires qui, de ce fait, remplissaient un rôle d'experts : professionnels de la Santé, majoritaires, représentants des administrations de l'Intérieur et de la Justice notamment.

Dans l'entre-deux-guerres, l'intensification des flux de circulation s'était accompagnée d'une multiplication des accidents, posant le problème de leur prévention. Tandis que quelques députés proposaient un renforcement des sanctions frappant les conducteurs auteurs d'accidents⁷, les médecins déterminèrent le rôle de l'alcool dans la production de ces sinistres⁸. Étudiant, à la demande du ministre de la Santé, les moyens de lutte contre les «fléaux sociaux» au nombre desquels figurait l'alcoolisme, le Comité consultatif d'hygiène – devenu le Conseil supérieur d'hygiène publique – réclama dès 1936, à l'instar de la Société de médecine légale et du Bureau international de lutte contre l'alcoolisme, la pénalisation de l'ivresse, seule manifestation visible de l'alcoolisme, lorsque celle-ci était la cause d'une infraction quelconque et/ou d'un accident corporel de la route⁹. Ces spécialistes mettaient en avant, outre les connaissances scientifiques, le droit comparé : un nombre important de législations étrangères, dont celles des États-Unis, de la Grande-Bretagne, de la Suède ou encore de la Suisse, incriminaient – certaines dès l'aube du XX^e siècle – soit l'ivresse seulement lorsqu'elle provoquait un accident, soit la conduite en état d'ivresse¹⁰. Ainsi, soulignaient-ils le retard de la France quant à la réglementation dans ce champ.

Comme toute administration, en sa qualité de service public, le ministère de la Santé intériorisait les intérêts de son secteur de gestion. De la sorte, bien que la consommation d'alcool fut alors en baisse, les flux de circulation peu importants en raison de la guerre, la commission interministérielle de lutte contre l'alcoolisme, en 1942, chargea l'Institut national d'hygiène de préparer un projet de loi réprimant l'ivresse, lorsqu'elle était cause d'infractions et d'accidents graves de la circulation routière.

Le projet de loi du ministère de la Santé

Précurseur de l'INSERM, l'Institut national d'hygiène fut créé en 1941 auprès du secrétariat d'État à la Famille et à la Santé afin de mener des recherches fondamen-

7. Pierre Lascoumes, Pierrette Poncela, Pierre Lenoël, *Les grandes phases d'incrimination. Les mouvements de la législation pénale, 1815-1940*, Paris, GAPP-CNRS-Paris X-Ministère de la Justice, 1992, p. 153.

8. Louis Vervaeck, «Le rôle de l'ingestion de boissons alcooliques dans les accidents de roulage», *Revue de droit pénal et de criminologie*, n° 1, 1937, p. 86 ; D. A., «L'alcool et les accidents de roulage», *Revue de droit pénal et de criminologie*, n° 1, 1938, p. 148.

9. Archives du ministère de la Justice (Alcoolisme, 1350-1-20).

10. Nicole Soullière, *Les premières lois provinciales et fédérales sur la conduite en état d'ivresse au Canada*, Montréal, Université de Montréal, Centre international de criminologie comparée, 1989, pp. 51-87.

DOSSIER

Incriminer

Anne Kletzlen

*L'incrimination de la conduite en
état d'ivresse*

tales et appliquées en matière de santé publique. Le directeur de la section alcoolisme de l'Institut était professeur de médecine légale à la faculté de Paris, expert près les tribunaux ; après consultation des juridictions étrangères, il mit au point, en 1943, un projet de loi rendant obligatoire la recherche de l'alcool dans le sang «dans tout crime, délit et en particulier tout accident grave de la circulation dans lequel l'auteur, la victime, les complices ou les témoins peuvent être soupçonnés d'avoir agi sous l'influence de l'alcool»¹¹. L'auteur d'un accident matériel de la circulation pouvait aussi demander le bénéfice de ces dispositions¹².

La consommation d'alcool et la conduite automobile sont des libertés individuelles, échappant de ce fait à l'emprise du législateur. C'est pourquoi, afin de faire accepter par la commission interministérielle de lutte contre l'alcoolisme les dispositions qu'il avait arrêtées, le directeur de la section alcoolisme de l'Institut national d'hygiène plaçait la question de l'alcool au volant sur le terrain, non pas de la lutte contre l'alcoolisme, mais de la sécurité publique. L'état du savoir médical l'y autorisait : «C'est un [...] fait d'observation [...] récente, [...] l'ivresse est responsable des délits d'accidents de la circulation. Au cours de ces dernières années, l'augmentation croissante de la circulation s'est accompagnée d'une augmentation parallèle des accidents. Des statistiques mondiales ont montré que ceux-ci étaient dus dans 10% des cas à l'ivresse. Mais ce rapport s'élevait à 40% lorsque, la législation aidant, des recherches systématiques étaient entreprises pour mettre en évidence le rôle de l'alcool»¹³. Cependant, «le plus grand danger de la circulation n'est pas représenté par des sujets complètement ivres ; ceux-là ne peuvent pas conduire, mais précisément par ceux qui présentent une faible quantité d'alcool dans l'organisme. [...] [Des] recherches étendues dans de nombreux pays [et] [...] reprises récemment [...] en France, [indiquent que] l'absorption très modérée mais rapide de petites quantités d'alcool (2 à 3 demis de bière par exemple) entraîne une insécurité de 50% des chauffeurs. [...] [Ces petites doses] sont les plus dangereuses et les plus fréquentes»¹⁴.

C'était dire que le problème de l'alcool au volant était moins un problème thérapeutique qu'une question d'évaluation et de prévention du risque d'accident, donc un problème de sûreté de la circulation. Pour le directeur de la

11. *Archives du ministère de la Justice* (Alcoolisme, 1350-1-14), Rapport à la commission interministérielle de lutte contre l'alcoolisme le 23 juin 1943, Institut national d'hygiène, 26 juin 1943.

12. *Archives du ministère de la Justice* (Alcoolisme, 1350-1-14), Projet de loi relatif à la répression de l'ivresse par la recherche et le dosage de l'alcool dans le sang et portant création d'un service national de la répression de l'ivresse, sans date.

13. *Archives du ministère de la Justice* (Alcoolisme, 1350-1-14), Rapport à la commission interministérielle de lutte contre l'alcoolisme le 23 juin 1943, Institut national d'hygiène, 26 juin 1943.

14. *Ibid.*

section alcoolisme de l'Institut national d'hygiène, cette sûreté passait par l'institution d'une sanction pénale à l'encontre du conducteur ayant pris le risque, en buvant, de provoquer un accident. Mais, pour établir l'existence de cette prise de risque, il fallait autoriser le dépistage de l'alcool dans le sang. «Le diagnostic clinique seul n'ayant pas de valeur scientifique, exposait l'auteur du projet de loi, le diagnostic de l'ivresse ne peut être fourni que par le dosage de l'alcool dans le sang, l'examen clinique suppléant la détermination chimique.»¹⁵ Le dosage de l'alcool dans le sang avait été réclamé notamment par la Société nationale de médecine légale – à plusieurs reprises – et par le Bureau international de lutte contre l'alcoolisme.

Le ministère de la Justice remplissait, dans ce processus législatif, une fonction de coordination et d'harmonisation juridique. Il était représenté au sein de la commission par sa direction des affaires criminelles et des grâces dont un magistrat devait rédiger le projet de loi du ministère de la Santé. Le promoteur du texte présentait les réticences de la Chancellerie à admettre une mesure portant atteinte à l'intégrité physique de la personne et, surtout, à l'un des principes généraux de procédure pénale, celui de la personnalité des peines. Le juge, en toute souveraineté, apprécie et qualifie les faits qui lui sont soumis et, en conséquence, inflige une sanction à leur auteur. Or, la détermination de l'état d'ivresse par le dosage de l'alcool dans le sang entraînait une perte du pouvoir d'appréciation du juge : sa décision se trouvait subordonnée au résultat du diagnostic médical. D'où la mise en avant de l'intérêt pour les tribunaux de disposer d'une preuve scientifique de l'état d'ivresse : «L'intérêt d'un tel diagnostic est grand pour l'administration de la justice.»¹⁶

Seule, effectivement, cette mesure autorisait une répression réelle de l'ivresse. Celle-ci constituait une circonstance aggravante des infractions à la police de la circulation routière ; les tribunaux la retenaient rarement car la conception juridique de l'état d'ivresse était celle de l'ivresse manifeste, celle qu'un profane ne peut pas ne pas constater. Il était donc «indispensable pour que la répression des délits alcooliques soit efficace, que la recherche de l'alcool dans le sang soit obligatoire»¹⁷.

Le dosage de l'alcool dans le sang permettait le dépistage des alcooliques, et par là même, leur prise en charge médicale. Dans cette perspective, «les considérations

15. *Ibid.*

16. *Ibid.*

17. *Ibid.*

DOSSIER

Incriminer

Anne Kletzlen

*L'incrimination de la conduite en
état d'ivresse*

quelque peu spécieuses sur l'atteinte à la liberté individuelle que soulève l'inoffensive prise de sang ne doivent avoir aucune place dans la répression de l'alcoolisme. Cette prétendue atteinte [...] a eu comme conséquence le retard effroyable de notre pays vis à vis de la répression de l'alcoolisme¹⁸ [...]. L'objection n'est pas recevable, pas plus que ne l'a été celle qui fut soulevée à propos de la vaccination antivariolique [...]. Cette objection n'est plus soulevée pour les vaccinations [...] obligatoires»¹⁹.

Restait à préciser le procédé par lequel, en cas d'ivresse présumée, le prélèvement de sang serait obligatoire. Le directeur des affaires criminelles du ministère de la Justice était réticent tant à imposer cette contrainte par la force – sous peine de provoquer des incidents – qu'à l'assortir de sanctions pénales – à moins de créer un délit à cet effet ; il proposait «de ne prendre aucune disposition légale et de laisser aux tribunaux le soin de considérer comme une simple présomption de fait d'ivresse le refus de se soumettre à ce prélèvement anodin»²⁰. C'était là un moyen de préserver les pouvoirs du juge pénal. Et, à l'initiative du garde des Sceaux – Gabolde – qui, en sa qualité de magistrat, partageait cette position, le secrétariat d'État à la Santé n'envisagea aucune disposition tendant à obliger l'auteur d'un accident de la circulation à subir un prélèvement de sang.

Un médecin devait être requis pour procéder aux vérifications de l'état d'ivresse, ce qui supposait la mise en place d'une infrastructure appropriée : le ministère de la Santé préconisait la création d'un service national de répression de l'ivresse. Cet organisme se composerait de centres régionaux de toxicologie chargés d'exécuter les mesures envisagées, placés sous le contrôle d'un centre national²¹. Impliquant une extension du périmètre et des moyens d'action des professionnels de la Santé, notamment des toxicologues, l'institution de cet organisme était l'enjeu sous-jacent du projet de loi.

Ce dernier fut accepté le 1^{er} octobre 1946 par la commission interministérielle de lutte contre l'alcoolisme. Le régime politique avait certes changé mais le gouvernement du général de Gaulle avait mis la question de l'alcoolisme au premier plan de ses préoccupations. Il avait avalisé, par toute une série d'ordonnances promulguées en 1945, les mesures de contrôle de la fabrication et de la distribution de substances alcoolisées arrêtées par le

18. Jusqu'en 1940, les principales mesures de contrôle de l'alcoolisme résidèrent essentiellement dans la police des débits de boissons et dans la répression de l'ivresse publique ; cf. P. Lascoumes, P. Poncela, P. Lenoël, *Les grandes phases d'incrimination. Les mouvements de la législation pénale, 1815-1940, op. cit.*, pp. 138-143.

19. *Archives du ministère de la Justice* (Alcoolisme, 1350-1-14), rapport à la commission interministérielle de lutte contre l'alcoolisme le 23 juin 1943, Institut national d'hygiène, 26 juin 1943.

20. *Archives du ministère de la Justice* (Alcoolisme, 1350-1-14), note du 17 juillet 1943 de la direction des affaires criminelles.

21. *Archives du ministère de la Justice* (Alcoolisme, 1350-1-14), art. 4 du projet de décret pour l'application de la loi relative à la répression de l'ivresse par la recherche et le dosage de l'alcool dans le sang et fixant le fonctionnement du service national médico-toxicologique pour la répression de l'ivresse, le mode de recrutement, le statut et le traitement du personnel, avril 1944.

régime de Vichy. Cependant, en dépit de la volonté du Gouvernement provisoire de combattre l'alcoolisme et du maintien au ministère de la Santé des fonctionnaires qui étaient en poste pendant la guerre, cette administration ne put, semble-t-il, faire franchir à son projet de loi le seuil de ses bureaux.

D'un côté, ce texte allait à l'encontre des intérêts des producteurs et distributeurs d'alcool. A ce titre, il était susceptible de compromettre la carrière politique des ministres le signant²². En effet, les bouilleurs de cru avaient de nombreux défenseurs au Parlement et, dès mars 1946, les députés s'étaient empressés d'abroger les ordonnances prises par le Gouvernement provisoire. De l'autre, le texte, par delà l'atteinte aux libertés de comportement, de déplacement et à l'intégrité physique de la personne qu'il comportait, bafouait le principe de la personnalité des peines. On peut alors supposer que le «lobby» alcoolique d'une part, le ministère de la Justice d'autre part, n'étaient pas étrangers à la non-présentation du texte sur la scène parlementaire.

La Chancellerie jouait pourtant un rôle périphérique dans ce processus d'incrimination. Mais, parallèlement, elle était associée à un autre chantier législatif, ouvert entre 1943 et 1947 au ministère des Transports – alors secrétariat d'État aux Travaux Publics, aux Transports et au Tourisme. Une commission d'experts de ce dernier, la commission centrale des automobiles et de la circulation générale, concevait, sous la forme d'un projet de loi, le code de la route qui nous régit.

Le ministre des Transports consultait cette commission pour toute question liée à l'élaboration ou à l'application de la réglementation de la circulation routière. Présidée de 1943 à 1947 par un ingénieur des Ponts et Chaussées du ministère des Transports, la commission comprenait des représentants des industries liées à la route et à l'automobile et des représentants des administrations intéressées par le problème à traiter.

Une incrimination redéfinie

Dans le champ de la circulation routière la plupart des membres de la commission centrale des automobiles appartenait au corps des Ponts et Chaussées et, dans une moindre mesure, à celui des Mines. Le premier de ces

22. André Mignot, «L'alcoolisme, suicide collectif de la nation», *Cahiers des amis de la liberté*, n° 44-45-46, janvier-février-mars 1955, p. 81.

DOSSIER

Incriminer

Anne Kletzlen

*L'incrimination de la conduite en
état d'ivresse*

corps, plus que le second, détenait les postes stratégiques du ministère des Transports, en particulier ceux de la direction des routes qui gérât les questions de circulation routière. A l'image des professionnels de la Santé, les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines se présentaient comme porte-parole des intérêts de leurs administrés.

On a vu que la logique politique avait contraint le directeur de la section alcoolisme de l'Institut national d'hygiène à définir l'alcool au volant en termes de sûreté de la circulation. Cette définition parée d'une légitimité scientifique autorisa la commission centrale des automobiles et de la circulation générale à insérer une incrimination de l'état d'ivresse dans le code de la route qu'elle élaborait.

Les préoccupations du ministère des Transports

En 1943-1944, le ministère des Transports – un polytechnicien, Bichelonne, était alors à sa tête – déterminait la politique des transports à mettre en œuvre dès la fin des hostilités. Il avait décidé, pour des motifs économiques, de développer la circulation des automobiles tout en privilégiant pour le transport de marchandises le rail. Cependant, les hostilités révélaient l'essor inéluctable du transport routier ; les camions, et non plus les automobiles, composaient l'essentiel du trafic. La circulation des poids lourds, de surcroît souvent en état de surcharge, contribuait à endommager une infrastructure routière déjà bien détériorée. Soucieux de minimiser les coûts d'entretien du réseau routier et des ouvrages d'art qu'il comportait, le ministère des Transports entendait contrôler la circulation des véhicules utilitaires. D'où la décision de la direction des routes de refondre le droit de la circulation routière existant : une loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage et des messageries publiques, assortie de décrets, définissait les conditions de circulation.

La répression de l'ivresse, question étrangère aux préoccupations du ministère des Transports, servait sa politique : elle constituait un moyen supplémentaire de gestion des flux de circulation. Une circulation sûre concourrait à la protection de l'infrastructure routière (hypothèse d'un conducteur de camion en état d'ivresse occasionnant la renverse de son véhicule, chargement compris, sur une route ou sur un pont). Une circulation sûre était aussi une condition du développement du trafic automobile.

Pour ces motifs, en 1946, la commission centrale des automobiles fit droit à la demande de la direction de la sûreté nationale du ministère de l'Intérieur de soumettre à une prise de sang les automobilistes auteurs d'accidents et paraissant en état d'ivresse²³. Cette revendication répondait à un souci de cohésion du droit : l'alignement de notre droit sur le droit comparé. Celui-ci conférait à la prise de sang tantôt un caractère facultatif, tantôt un caractère obligatoire.

Considérant que la question concernait en fait «tous les usagers en état d'ivresse sur la voie publique», et que son traitement exigeait «le concours de personnalités scientifiquement qualifiées»²⁴, la commission constitua, de juin 1946 à juin 1947, une sous-commission. L'avènement de la IV^e République, en janvier 1947, n'affecta pas l'action de la sous-commission. Le ministre demeurait le socialiste Jules Moch, un polytechnicien, ingénieur de la Marine. Les mêmes personnes restaient membres de la commission d'experts et en poste à la direction des routes du ministère des Transports.

Présidée par un inspecteur général des Mines, la sous-commission était composée d'ingénieurs des Ponts et Chaussées, représentant pour la plupart la direction des routes, d'un maître des requêtes au Conseil d'État détaché aux Transports, de représentants de la direction de la gendarmerie du ministère de la Défense nationale et de la direction de la sûreté nationale du département de l'Intérieur. Le groupe de travail comprenait aussi deux magistrats de la direction des affaires criminelles de la Chancellerie dont l'un était également membre de la commission interministérielle de lutte contre l'alcoolisme. Le président de l'Automobile Club de France défendait les intérêts des automobilistes.

Deux universitaires furent désignés en qualité d'experts médicaux. Le premier, membre de l'Académie de Médecine, était professeur de médecine légale à la faculté de Paris. Le second, doyen de la faculté de pharmacie de Paris était professeur de toxicologie ; il avait demandé à être associé à cette entreprise législative en raison de l'intérêt qu'il portait à la question de l'ivresse au volant : il avait participé aux travaux que la Société de médecine légale avait menés sur le sujet avant la guerre.

La sous-commission se prononça d'abord en faveur de la technique du prélèvement, non pas du sang, mais

23. *Archives du ministère des Transports* (CCACG, R 448-456), Commission centrale des automobiles et de la circulation générale, avis du 27 juin 1946.

24. *Ibid.*

DOSSIER

Incriminer

Anne Kletzen

L'incrimination de la conduite en état d'ivresse

de la salive. Le doyen de la faculté de pharmacie de Paris, quoique favorable au procédé de la prise de sang qu'il avait préconisé à la Société de médecine légale, avait suggéré au groupe de travail d'écarter ce mode de preuve. Le toxicologue, instruit des objections politico-juridiques que rencontrait le ministère de la Santé pour imposer son projet de loi sur la répression de l'ivresse, considérait que l'utilisation du prélèvement de la salive, dont la valeur scientifique était moindre que celle attachée à la prise de sang, semblait exempte de toute critique d'ordre juridique²⁵.

L'option retenue par la sous-commission, motivée par des considérations de recevabilité politique, allait à l'encontre de la position personnelle de ses membres : ces derniers, exceptés les magistrats de la Chancellerie silencieux sur ce point, étaient partisans de la prise de sang. La décision du groupe d'experts illustre le décalage, souligné par d'autres travaux, entre les opinions individuelles des acteurs et leurs prises de position institutionnelles²⁶.

Cette décision allait être remise en cause. En mars 1947, trois personnalités du ministère de la Santé, ayant demandé de participer aux travaux en cours aux Transports afin de tenter de donner une forme juridique effective à leurs prétentions, entrèrent dans la sous-commission : le directeur de l'Institut national d'hygiène, un fonctionnaire du bureau de lutte contre l'alcoolisme, et, enfin, le promoteur du projet de loi élaboré en 1943 devenu conseiller technique du ministre de la Santé – qui était alors le communiste Marrane.

Bien entendu, les représentants du ministère de la Santé préconisaient le recours au dosage de l'alcool dans le sang. Dans ce but, ils évoquèrent quelques pratiques en cours en France – notamment dans la marine²⁷ et, surtout, ils se prévalurent du texte mis au point sous les auspices de la commission interministérielle de lutte contre l'alcoolisme. Auparavant, seul le professeur de toxicologie avait brièvement fait allusion à ce processus législatif. L'existence de ce processus et des pratiques en vigueur confortèrent les positions personnelles des protagonistes du groupe de travail favorables au procédé de la prise de sang. Et la sous-commission renonça à son option première pour retenir finalement cette technique.

La sous-commission introduisit, dans le code de la route qu'elle préparait, les dispositions du texte de la

25. Archives du ministère des Transports (CCACG, R 448-456), Commission centrale des automobiles et de la circulation générale, sous-commission, prise de sang, séance du 30 octobre 1946, procès-verbal.

26. Cf. Jacqueline Bernat de Celis, *Fallait-il créer un délit d'usage illicite de stupéfiants ? (Une étude de sociologie législative)*, Paris, CESDIP, 1992.

27. Archives du ministère des Transports (CCACG, R 448-456), Commission centrale des automobiles et de la circulation générale, sous-commission, prise de sang, séance du 6 mars 1947, procès-verbal.

Santé au motif qu'elles étaient satisfaisantes au point de vue de la circulation automobile. Le président et l'ingénieur des Ponts et Chaussées qui faisait office de rapporteur devant la sous-commission avaient cependant émis quelques réserves. Leurs réticences portaient sur la création – et le coût – des centres de toxicologie dont la nécessité leur paraissait contestable car, de l'aveu même du conseiller technique du ministre de la Santé, le personnel existait²⁸. Mais, déclarait ce même conseiller technique, «pour la bonne administration de la justice, il faut que le territoire soit réparti en un certain nombre de zones avec un centre spécialisé et contrôlé par un centre directeur pour que toutes les techniques soient les mêmes». «Il faut des spécialistes, sinon il n'y a pas de doctrine ferme.»²⁹

Encore fallait-il pouvoir arrêter le conducteur et l'obliger à se soumettre au dépistage de l'état d'ivresse, ce que le droit positif n'autorisait pas. A cette fin, le groupe d'experts, sur la suggestion du maître des requêtes au Conseil d'État, étendit le délit de refus d'obtempérer, objet d'un article du code de la route en projet, au refus de se soumettre aux vérifications cliniques et médicales. Ce délit visait, sur demande conjointe des représentants des ministères de l'Intérieur, de la Défense nationale, de la Santé publique, et du rapporteur de l'affaire devant la sous-commission, toute personne impliquée dans un accident, en qualité de conducteur ou non³⁰. C'était là énoncer une revendication des compagnies d'assurance qui étaient intervenues auprès du conseiller technique du ministre de la Santé.

La sous-commission inséra ensuite dans le code de la route, cette fois à la seule initiative de la direction des affaires criminelles de la Chancellerie, une infraction spéciale de conduite en état d'ivresse. «La création de cette infraction aura un intérêt, disait un magistrat de cette direction, nous aurons une base régulière, une autorisation administrative qui nous permettra de faire ce que nous voulons.»³¹ C'était dire que l'état du droit déterminait l'institution du délit de conduite en état d'ivresse.

Il y avait, sur ce point, identité totale entre les logiques juridique et politique. Par ses propres opérations, la rationalité juridique conditionnait la création de cette infraction. Mais elle n'en était pas moins l'expression de la volonté politique des administrations de la Justice et de la Santé.

28. *Ibid.*, compte-rendu sténographique.

29. *Ibid.*, compte-rendu sténographique et procès-verbal.

30. *Ibid.*, procès-verbal.

31. *Ibid.*, compte-rendu sténographique.

DOSSIER

Incriminer

Anne Kletzen

*L'incrimination de la conduite en
état d'ivresse*

En effet, la direction des affaires criminelles de la Chancellerie disposait de la faculté de ne pas proposer, sous couvert d'impératifs juridiques, une incrimination de la conduite en état d'ivresse. Mais celle-ci constituait un instrument de gestion du contentieux. De plus, si ce n'est surtout, un décret d'application du code de la route projeté devait déterminer les techniques et modalités de la constatation de l'état d'ivresse. En créant le délit de conduite en état d'ivresse dans le code de la route, la Chancellerie recevait la charge d'élaborer ce décret, ce qui lui permettait de contrer les prétentions des professionnels de la Santé à ce propos. On voit ici l'intérêt qu'a une administration à gérer l'application d'un texte.

La Santé publique, par son intervention volontaire dans le processus d'élaboration du code de la route, acceptait certes de circonscrire les dispositions de son texte au seul champ de la circulation automobile. Cette limitation constituerait un précédent, facilitant l'institution de la répression de l'ivresse en général³². Mais elle pouvait signifier aussi qu'au fond, pour le ministère de la Santé, seule importait la reconnaissance juridique de ses intérêts, quelle que soit la nature du texte opérant cette reconnaissance : loi de santé publique ou loi pénale. La répression de l'ivresse était alors un moyen d'instituer des centres de toxicologie. Sous cet angle, la pénalisation de la seule ivresse au volant suffisait.

En préconisant l'incrimination de la conduite en état d'ivresse, la direction des affaires criminelles de la Chancellerie exprimait les intérêts des représentants de la Santé Publique. En effet, ces derniers demandèrent, avec succès, que cette infraction soit constituée même en l'absence d'accident. De plus, à la pénalisation de l'état d'ivresse, le conseiller technique du ministre de la Santé préférait la création d'un délit d'insécurité ou, à défaut, à l'instar de la Suisse, la pénalisation de l'individu «pris de boisson». Comme il n'existait aucune définition médicale de l'ivresse – ni de l'état alcoolique – le délit d'insécurité ou la pénalisation de l'individu «pris de boisson» permettait de sanctionner la simple consommation de boissons alcoolisées associée à la conduite.

La commission d'experts écarta ces figures délictueuses. Le délit d'insécurité *stricto sensu* ne concernait pas seulement la conduite en état d'ivresse et la Chancellerie considérait qu'il était «plus grave de conduire étant ivre que de

32. *Ibid.*, compte-rendu sténographique et procès-verbal.

conduire sans permis»³³. L'expression individu «pris de boisson», quant à elle, était étrangère au vocabulaire juridique qui ne connaissait que le terme «état d'ivresse». La logique juridique, qui se dressait une nouvelle fois comme une contrainte, s'articulait avec la rationalité politico-économique dans la mesure où elle servait les intérêts des producteurs et distributeurs d'alcool.

Il fallait légitimer vis-à-vis des protagonistes du jeu législatif ce dispositif de contrôle de la conduite en état d'ivresse. Car, dans l'arène politique de la IV^e République, préoccupée, au moins durant les premières années, de la reconstruction de la France, la circulation routière n'était pas une question mobilisatrice. Ainsi, déposé sur le bureau de la Chambre des Députés en juin 1948, le projet de loi portant code de la route³⁴ ne devait être discuté par les députés et sénateurs que dix ans plus tard. Les deux tentatives parallèles d'instituer un contrôle de l'alcool au volant échouèrent donc, tout au moins à court terme.

La légitimation des mesures envisagées dans les coulisses de la scène politique était également impérative vis-à-vis des automobilistes. Le droit pénal est à lui seul une arme insuffisante pour normaliser les comportements. Or, le contrôle de la conduite en état d'ivresse proposé heurtait une pratique sociale, en l'occurrence la consommation de boissons alcoolisées. Il ne venait pas renforcer une norme sociale préexistante³⁵. Dès lors, son impact sur les comportements ne pouvait être que faible.

C'est pourquoi, suivant en cela la proposition de son président, la sous-commission chargea le ministère de l'Intérieur et les compagnies d'assurance d'entamer des campagnes d'information sur les méfaits de l'alcool au volant.

La lutte contre les accidents de la route

Outil de l'action collective, les compagnies d'assurance, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, étaient en train de devenir des «partenaires économiques qui vont à la fois contribuer et bénéficier de l'expansion future (*sic*)»³⁶. La branche automobile était pourtant déficitaire. Des véhicules toujours plus nombreux et puissants envahissaient les routes. Les conditions de circulation – un trafic dense et un réseau routier déficient – contribuaient à grossir d'année en année la courbe des accidents. L'assu-

33. *Ibid.*

34. *Journal Officiel*, doc. parl., A.N., 1948, n° 4392 ; redéposé en 1952 sous la signature de Pinay, *Journal Officiel*, doc. parl., A.N., 1952, n° 3227.

35. Cf. Philippe Robert, *Séminaire de sociologie du droit*, op. cit.

36. Michèle Ruffat, «1946-1967. Assurance et croissance économique» in Michèle Ruffat, Édouard-Vincent Caloni, Bernard Laguerre, (éd.), *L'UAP et l'histoire de l'assurance*, Paris, Maison des sciences de l'homme, 1990, p. 113.

DOSSIER

Incriminer

Anne Kletzen

L'incrimination de la conduite en état d'ivresse

rance n'étant pas obligatoire, les accidents constituaient un gouffre financier³⁷. Les sociétés d'assurance, pour des impératifs commerciaux, avaient donc intérêt à ce que le nombre d'accidents diminuât.

Dans cette perspective, dès l'aube des années 1950, les compagnies d'assurance, par le biais du groupement technique des accidents automobiles, organisme jouant un rôle d'intermédiaire entre les sociétés et l'administration, lancèrent un mouvement en faveur de la sécurité routière. Au moyen de la Prévention routière, association qu'elles créèrent en 1949 pour informer le public des méfaits d'une mauvaise utilisation d'un véhicule, les compagnies d'assurance égrenèrent sur la scène médiatique les chiffres de l'insécurité routière. Régulièrement rappelés, réajustés, ce durant toutes les années 1950, ces chiffres indiquaient combien la conduite d'un véhicule pouvait être une entreprise dangereuse. Ils montraient aussi que le conducteur était le principal responsable des accidents de la route. Le conducteur en état d'ivresse était le «mauvais» conducteur, celui qui s'écarterait de la conduite rationnelle que doit avoir tout homme au volant : faire en sorte de s'assurer en toutes circonstances de la maîtrise de l'usage de son engin³⁸.

Les compagnies d'assurance demandaient, au nom de la protection de la vie humaine, l'intervention du législateur pénal. Dans ce but, elles modelèrent, en particulier par la presse spécialisée en matière d'automobile, une «opinion» des usagers de la route en faveur de l'incrimination à des fins de sécurité routière de la conduite en état d'ivresse.

De son côté, en 1951, après un rapport exposé devant elle par l'auteur du projet initial du ministère de la Santé, l'Académie de Médecine, chargée de répondre aux demandes du gouvernement en matière de santé publique, incitait les pouvoirs publics à se saisir de la question de l'ivresse au volant.

De même, considérant que «la sécurité doit faire l'objet d'une attention particulière», le Conseil économique et social, en 1953, exhortait le gouvernement à mettre en œuvre une politique de la circulation routière³⁹. Il l'invitait à adopter un ensemble de mesures répressives parmi lesquelles figurait l'obligation de pratiquer une prise de sang sur l'auteur et sur la victime d'un accident.

Semblable demande se dessinait sur la scène parlementaire. Elle émanait de députés de diverses tendances poli-

37. Archives du ministère des Finances (1945-1960, Réglementation de la circulation automobile).

38. Joseph R. Gusfield, *The Culture of Public Problems : Drinking, Driving and The Symbolic Order*, Chicago, University Press, 1981.

39. *Journal Officiel*, Avis et rapports du Conseil économique et social, «Le problème de la circulation routière en France», 11 décembre 1953, pp. 985-1007.

tiques (MRP, RPF et les indépendants notamment) qui réclamaient également une politique publique de la circulation routière. De la sorte, celle-ci quittait le registre technique ; elle devenait un problème public, requérant une gestion interministérielle.

La sécurité de la circulation n'était pas le cheval de bataille d'un parti politique. Des députés signèrent, certains isolément, d'autres au nom de leurs formations partisans, principalement le RPF, les socialistes, les radicaux et le MRP, des propositions de loi ou de résolution tendant soit à réprimer l'état d'ivresse lorsqu'il était facteur d'accident, soit à créer un délit de conduite en état d'ivresse.

Sur ce point, la lutte contre les accidents s'articulait avec la lutte contre l'alcoolisme qui était l'une des préoccupations du RPF et du MRP.

Un dispositif pénal à des fins de sécurité routière

Politiquement, la pénalisation de l'ivresse au volant était devenue un instrument de sécurité : elle était une garantie de protection de la vie humaine. D'où, dans l'ultime phase du processus d'incrimination, l'institution de deux dispositifs de gestion.

L'institution d'un dispositif préventif

Sous la IV^e République, l'instabilité ministérielle engendrait un renforcement de la puissance de l'administration : les fonctionnaires bénéficiaient d'une certaine stabilité et de compétences techniques. L'administration pouvait poursuivre les actions qu'elle avait initiées.

Ainsi, en 1952, la direction de l'hygiène sociale du ministère de la Santé – le ministre était l'indépendant Paul Ribeyre, catholique tenant des positions conservatrices sur la plupart des questions sociales – affirmait sa volonté de gérer l'alcool au volant : elle préparait un projet de loi tendant à la diminution du nombre d'accidents de la circulation commis sous l'empire d'un état éthylique, et à plus long terme, à la réduction de l'alcoolisme. Car «l'accroissement de l'intensité de la circulation routière, parallèle à l'augmentation de la puissance et de la rapidité des véhicules automobiles, et la recrudescence de la consommation de boissons contenant de l'alcool, font que notre pays ressent aujourd'hui d'une manière aiguë le besoin d'une législation en la matière»⁴⁰.

40. Archives du ministère de la Justice (Alcoolisme, 1350-1-14), exposé des motifs du projet de loi relatif à la recherche de l'alcool dans l'organisme, sans date.

DOSSIER

Incriminer

Anne Kletzlen

L'incrimination de la conduite en état d'ivresse

Le texte envisagé tenait compte de deux propositions de loi et de résolution tendant à rendre obligatoire la détermination de l'alcool dans le sang des automobilistes auteurs d'accidents, déposées respectivement par le député MRP Wasmer et par le RPF⁴¹. Le projet de loi consacrait les dispositions de santé publique arrêtées en 1943 et les options mises en forme dans le code de la route projeté ; il incriminait donc la conduite en état d'ivresse et le refus de se soumettre aux vérifications prescrites. Il élargissait le champ de ces vérifications, désormais réalisables à l'occasion de toute infraction pénale⁴² et adopta, le 15 avril 1954, la loi sur le traitement des alcooliques dangereux pour autrui⁴³. Deux propositions de loi, dont l'une émanait du MRP, étaient à l'origine de ce texte⁴⁴. Pour le MRP, la prise en charge médicale des alcooliques chroniques, dont le comportement mettait en péril l'ordre familial catholique, était un moyen de discipliner les individus.

Membre du MRP, avocat, Germaine Poinso-Chapuis s'était fait une spécialité de combattre la misère, l'alcoolisme et la prostitution. Cet ancien ministre de la Santé, rapporteur de la loi au nom de la commission de la Santé, exposait à la tribune de l'Assemblée nationale : « Mus par un souci de prévention sociale et d'action sanitaire, [...] nous voulons prendre des mesures pour prévenir le délit générateur d'une catastrophe dans tous les cas où cela sera possible. Ce n'est donc point la notion de responsabilité qui nous guide : c'est, à la vérité, celle du risque social. »⁴⁵

C'est pourquoi, à des fins de prévention, l'article 11 de la loi soumettait à des vérifications médicales, cliniques et biologiques l'auteur présumé d'un accident corporel de la circulation routière « lorsqu'il semble que [...] l'accident a été commis ou causé sous l'empire d'un état alcoolique ». L'auteur présumé d'un accident matériel paraissant en état d'ivresse pouvait être aussi assujéti à ces vérifications. Ces dernières pouvaient être éventuellement pratiquées sur les victimes d'un accident corporel et/ou matériel.

Pour la première fois, on distinguait juridiquement les différentes formes d'intempérance : le rapporteur du texte au nom de la commission des Lois de la Chambre des Députés, Jean Lacaze, avait souhaité, afin d'éviter que tout auteur d'un accident quelconque ne soit indûment arrêté, que seul l'auteur d'un accident corporel puisse être l'objet d'examens médicaux.

41. *Journal Officiel*, doc. parl., A.N., 1949, I, n° 8221 ; *Journal Officiel*, doc. parl., A.N., 1952, n° 2438.

42. Projet de loi relatif à la recherche de l'alcool dans l'organisme, *op. cit.*

43. *Journal Officiel*, lois et décrets, 21 avril 1954, p. 3827.

44. *Journal Officiel*, doc. parl., C.R., 1947, n° 1904 ; *Journal Officiel*, doc. parl., A.N., 1949, n° 8900.

45. *Journal Officiel*, débats, A.N., 6 avril 1954, p. 1777.

La mise en avant de ce souci de protection de la liberté individuelle par un inspecteur général de la population, affilié au MRP, et rapporteur en 1958 sur le code de la route au nom de cette même commission des Lois, répondait à une demande de la direction des affaires criminelles de la Chancellerie. Celle-ci redoutait, dans l'hypothèse où tout accident donnerait lieu à vérifications médicales, qu'un rejet de l'article 11 par les députés et sénateurs ne bloque ultérieurement l'institution, par le code de la route, du délit de conduite en état d'ivresse⁴⁶. C'était également pour des considérations politiques que le ministre de la Santé, Paul Ribeyre avait souhaité la substitution au principe de l'examen sérologique, initialement envisagé, des vérifications cliniques et biologiques.

En outre, la Chancellerie considérait – à l'instar des Transports d'ailleurs – que l'article 11, dont la place n'étant pas dans une loi de défense sociale, faisait double emploi avec le code de la route déposé sur le bureau de la Chambre des Députés. Le ministère de la Justice, ne détenant pas la maîtrise du processus législatif, avait vainement exigé à la Chambre des Députés et au Conseil de la République la disjonction de l'article 11. Le ministre de la Santé avait demandé le maintien des dispositions litigieuses au motif qu'elles constituaient «un moyen d'action immédiat⁴⁷», leur champ d'application était plus large que celui couvert par le code de la route, non entré en vigueur de surcroît. De plus, elles étaient liées au problème que la loi entendait résoudre : par définition, «l'auteur d'un accident, qui est alcoolique, est un alcoolique dangereux pour autrui»⁴⁸.

Un décret du 18 juin 1955, pris en application de l'article 11, introduisit le principe du dosage de l'alcool dans le sang. Mais, en l'absence d'une incrimination de la conduite en état d'ivresse et d'un dispositif de contrainte à l'encontre des conducteurs récalcitrants, l'utilisation de l'article se révéla très vite problématique.

En dépit de circulaires ministérielles affirmant le caractère obligatoire des vérifications cliniques et médicales prescrites par l'article 11, certaines juridictions considéraient que ces mesures nécessitaient le consentement de l'intéressé. Afin d'unifier la pratique judiciaire, des magistrats et des universitaires⁴⁹ et, plus tard, mais dans une moindre mesure, le corps médical⁵⁰ demandèrent qu'une incrimination légitime la répression de l'ivresse au volant.

46. *Archives des ministères des Transports* (Code de la route, R 1130) et de la Justice (Alcoolisme, 1350-1).

47. *Journal Officiel*, débats, C.R., 16 juillet 1953, p. 1368.

48. *Ibid.*, p. 1368.

49. Par exemple, Henri Filliol, «L'imprégnation éthylique et les accidents de la circulation», *Revue de science criminelle*, 1954, pp. 713-746 et Jean Larguier, «Alcoolisme et mesures de sûreté (commentaire de la loi du 15 avril 1954 sur le traitement des alcooliques dangereux pour autrui)», *La semaine juridique*, 1954, Doctrine 1180.

50. *Archives du ministère de la Justice* (Alcoolisme, 1350-1). Le ministère de la Santé, en décembre 1956, au cours d'une réunion interministérielle consacrée à la révision du décret du 10 juillet 1954 réglementant les conditions de circulation routière et, en octobre 1957, le 28^e congrès international de médecine légale.

DOSSIER

Incriminer

Anne Kletzlen

L'incrimination de la conduite en état d'ivresse

La pratique judiciaire accéléra en quelque sorte l'entrée dans notre droit des dispositions du code de la route prévues à cet effet.

L'institution d'un dispositif répressif

Au terme d'une action de dramatisation des accidents de la route semblable à celle que le corps médical avait naguère déployée en matière d'alcoolisme, les derniers gouvernements de la IV^e République – ceux de Gaillard, Pflimlin et de Gaulle – mirent en œuvre tout au long de l'année 1958 une politique de la circulation routière : construction d'autoroutes, obligation d'assurance, et surtout, adoption d'une nouvelle police de la circulation routière.

L'Académie de Médecine notait, en janvier 1958, que «l'accident de la circulation fait journellement plus de victimes que la tuberculose, il tue par an *plus de jeunes* que le cancer, il appauvrit le pays à la fois dans son capital humain, il atteint la race dans ses forces vives». Ainsi, «le douloureux bilan des pertes humaines, l'importance des sommes consacrées à la réparation des accidents, l'accroissement du nombre d'heures de travail perdues placent humainement et économiquement l'accident routier au premier rang des fléaux sociaux nationaux. C'est actuellement *le fléau n° 1*⁵¹».

C'est avec ce discours qu'à l'Assemblée nationale, le député Jean Lacaze entama, fin janvier 1958, sous le gouvernement Gaillard, la discussion du code de la route. Ce discours, repris au Conseil de la République, obligeait toute assemblée parlementaire, sous peine d'impopularité, à «faire quelque chose» pour enrayer l'insécurité routière. Par conséquent, les députés et sénateurs – dont le seul point d'accord consistait dans la définition du conducteur comme constitutif d'un danger pour autrui – adoptèrent, sans débat en première lecture, les dispositions incriminant la conduite en état d'ivresse qui leur étaient proposées à des fins de sécurité routière. De la sorte, ils déféraient au conducteur toute la responsabilité de la sécurité routière. La conception de la responsabilité devenait paradoxale puisque l'accident place également le conducteur en situation de victime⁵².

Le fait de conférer à l'individu le poids de la sécurité routière – autorisé par notre système juridique individualiste – entraîna l'institution d'autres modalités de contrôle de l'alcool au volant, jamais envisagées auparavant.

51. Académie de Médecine (éd.), *Les accidents de la circulation automobile, fléau social n° 1*, Paris, La Documentation française, 1958, p.1.

52. Henri-Pierre Jeudy, «Les enjeux de l'insécurité», *Informations sociales*, 1986, 6, p. 11.

A l'initiative de sa direction des affaires criminelles, le ministre de la Justice, l'avocat Robert Lecourt, chargea un député de sa formation partisane, le MRP Joseph Fontanet, futur ministre de la V^e République, d'introduire un amendement incriminant la tentative de conduite en état d'ivresse⁵³. L'objectif était de prévenir le risque d'accident : «Il serait extrêmement dangereux de laisser à quiconque est manifestement en état d'ivresse la possibilité de conduire un véhicule. Cela reviendrait à dire qu'il faudra pour que la sanction puisse être prise que l'accident se soit produit. Il vaut mieux prévoir.»⁵⁴

Sous couvert de la difficulté de rapporter la preuve de la tentative de conduite en état d'ivresse – en fait de l'intention de conduire et du commencement d'exécution plus que de l'état d'ivresse – les députés écartèrent l'amendement. Ils craignaient en réalité que «la notion même de tentative ne fasse l'objet d'une application ou d'une interprétation trop extensive, aussi bien de la part de la police que de celle des tribunaux»⁵⁵. Ce souci de protection de la liberté individuelle aboutissait à écarter un instrument de prévention du risque d'accident.

A la demande conjointe du garde des Sceaux et du ministre de l'Intérieur, Bourguès-Maunoury, un polytechnicien affilié au parti radical-socialiste, le Conseil de la République rétablit le délit. Les sénateurs, soucieux de sécurité, suivirent Gilbert-Jules, rapporteur du code de la route au nom de la commission des Lois. Ce bâtonnier, appartenant à la gauche démocratique, avait été en 1957 ministre de l'Intérieur et, à ce titre, avait participé à la promotion des mesures de contrôle de l'alcool au volant discutées.

La direction de la sûreté nationale du ministère de l'Intérieur suggéra ensuite d'incriminer la conduite sous l'empire d'un état alcoolique. Au motif que «les conducteurs les plus dangereux pour les usagers de la voie publique ne seront pas le plus souvent ceux qui se livrent à des manifestations extérieures de l'ivresse, mais bien ceux qui, sans être manifestement ivres, auront abusé d'alcool au point d'être inaptes à la conduite d'un véhicule dans les conditions de sécurité requises»⁵⁶.

Cette infraction fut créée en novembre 1958 sur la scène administrative, lors de l'élaboration de l'ordonnance du 15 décembre 1958 portant code de la route. La chute de la IV^e République avait entraîné l'interruption

53. *Archives du ministère de la Justice* (Circulation routière, code de la route, 1159-8-C-D).

54. *Journal Officiel*, débats, A.N., 1958, 28 janvier 1958, p. 286.

55. *Archives du ministère de l'Intérieur* (Code de la route), Observations de la direction de la sûreté nationale.

56. *Archives du ministère de la Justice* (Circulation routière, code de la route, 1159-8-D).

DOSSIER

Incriminer

Anne Kletzlen

L'incrimination de la conduite en état d'ivresse

de la procédure parlementaire. Le gouvernement disposa pendant quelques mois du pouvoir législatif. Les nouveaux ministres – en fait leur administration – ratifièrent les options retenues par leurs prédécesseurs.

L'institution de ces délits au terme du processus législatif répondait aussi à des impératifs juridiques. En l'absence d'une définition médicale, et *a fortiori* juridique, de l'état d'ivresse, l'incrimination de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique permettait d'éviter le contrôle de la seule ivresse manifeste. C'était un instrument de répression.

De même, l'infraction consistant en la tentative de conduite en état d'ivresse avait pour fonction de pallier l'absence de preuve scientifique des comportements incriminés. En effet, composée de nombreux juristes, la commission des Lois de la Chambre des Députés, sur proposition de la direction des affaires criminelles du ministère de la Justice, avait écarté la légalisation du prélèvement sanguin préconisée par les propositions de loi et de résolution qui avaient été jointes au code de la route⁵⁷. Car «si les résultats de l'analyse de sang constituent une preuve scientifique de l'état alcoolique du sujet, ils ne sauraient être considérés comme indispensables au juge et il peut être suppléé à ce moyen de preuve, conformément au droit commun, par tous autres, tels que témoignages ou indices»⁵⁸.

Ainsi, la protection du pouvoir d'appréciation du juge interdisait toute preuve scientifique de l'état éthylique du conducteur – et par conséquent toute fixation d'un taux d'alcoolémie. D'autant que des dissensions existaient entre les toxicologues, chimistes et autres spécialistes quant à la détermination d'un taux d'alcoolémie. En résultait l'institution d'un dispositif de contrôle de l'alcoolémie du conducteur, dont, du fait de la non-détermination d'un mode de preuve adéquat, l'utilisation ne pourrait être que difficile. La rationalité juridique n'adhérait donc pas à la rationalité politique, en l'occurrence à l'objectif de sécurité routière que le gouvernement assignait au dispositif qu'il édictait.

En conclusion, l'observation du processus d'incrimination de la conduite en état d'ivresse montre l'interaction de deux logiques spécifiques qui ne coïncident pas toujours : la logique politique et la logique juridique. La pre-

57. *Journal Officiel*, doc. parl., A.N., 1956, Propositions de loi et de résolution Lefranc, n° 2813 et 2828.

58. *Archives du ministère de la Justice* (Circulation routière, code de la route, 1159 A-D), courrier de la direction des affaires criminelles à la commission des Lois de la Chambre des Députés, 29 octobre 1956.

mière aura permis le glissement de la question de l'ivresse au volant du champ de la santé publique à celui de la circulation automobile. La seconde, indépendamment des intérêts politiques en jeu, aura conditionné par ses propres opérations la création des infractions, limitant par là-même, non point la liberté d'action des co-producteurs du contrôle de la conduite en état d'ivresse, mais le contenu et les modalités de leur action. Ce qui est, pour reprendre l'expression de Bourdieu, toute la «force du droit»⁵⁹. Le formalisme juridique autorise une distorsion entre les enjeux sociologiques de la loi pénale et leur ultime traduction juridique : il permet de parer des habits de la sécurité des intérêts sectoriels hétérogènes. La sécurité routière, certes ici instrument de pouvoir, n'est pas pour autant la synthèse de ces intérêts, elle constitue un intérêt collectif nouveau.

59. Pierre Bourdieu, «La force du droit. Éléments pour une sociologie du champ juridique», *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 64, 1986, pp. 3-19.