vinetur

L’Espagne suspend son projet de baisse du taux légal d’alcoolémie au volant

La mesure est devenue caduque après la dissolution du Parlement avant des élections anticipées, repoussant une réforme de la sécurité routière qui semblait sur le point d’être adoptée.

jeudi 8 octobre 2026



Le projet de l’Espagne visant à abaisser le taux légal d’alcoolémie au volant est suspendu après la dissolution du Parlement avant des élections législatives anticipées. Un revers qui, selon le plus haut responsable de la circulation du pays, survient alors que la mesure semblait sur le point d’être adoptée.

Pere Navarro, directeur de la Direction générale de la circulation espagnole (DGT), a déclaré mercredi à Madrid que la proposition était de fait devenue caduque après la convocation anticipée des élections pour le 29 novembre. « Le dossier était bouclé », a-t-il affirmé lors de la présentation d’une campagne de sécurité routière lancée avec Brewers of Spain, l’organisation professionnelle des brasseurs.

La mesure avait franchi une étape à la chambre basse quelques jours plus tôt. Le 29 septembre, le Congrès espagnol avait approuvé l’examen initial d’une proposition de loi du Parti socialiste visant à durcir le seuil légal en matière d’alcool au volant. Le texte entendait modifier la loi sur la circulation afin de qualifier d’infraction grave la conduite avec un taux d’alcool supérieur à 0,1 milligramme par litre d’air expiré ou à 0,2 gramme par litre de sang, jusqu’aux limites générales actuellement en vigueur, fixées à 0,25 milligramme par litre d’air expiré ou à 0,5 gramme par litre de sang.

L’initiative devient désormais caduque avec la fin de la législature, après la convocation d’élections anticipées par le Premier ministre Pedro Sánchez et la dissolution des Cortes, le Parlement espagnol. Navarro a indiqué que la DGT avait déjà fait sa part en présentant et en défendant la réforme, et qu’elle s’attendait à ce que la deuxième tentative aboutisse.

Il a rappelé qu’une première occasion d’adopter la mesure avait échoué en mars, lorsque le texte avait été rejeté par la commission de l’Intérieur, compétente pour légiférer pleinement sur ces sujets. Selon Navarro, la proposition avait ensuite été réinscrite à l’ordre du jour et semblait bénéficier d’un soutien plus solide après son admission à l’examen fin septembre.

Navarro, qui défend depuis longtemps une baisse des taux d’alcoolémie autorisés, a déclaré que la première tentative s’était heurtée à une opposition politique et à la pression de groupes d’intérêt organisés. Il a affirmé que « le lobby de l’alcool », selon ses termes, avait rencontré tous les groupes parlementaires avant le précédent vote et

que les élus avaient été contraints de choisir entre ces intérêts et les victimes d’accidents de la route. Il a présenté ce choix comme une question éthique et dit croire que la réforme finirait par devenir loi, même si son calendrier était désormais repoussé.

Le responsable de la circulation a également souligné que les limites actuelles en matière d’alcoolémie en Espagne remontaient à 1998 et que le pays appliquait le même cadre depuis près de 30 ans. Il a indiqué que les autorités effectuaient environ 9 millions de contrôles d’alcoolémie par an afin d’éviter ce qu’il a qualifié de sentiment d’impunité chez les conducteurs.

Navarro a déclaré que l’alcool restait la deuxième cause d’accidents de la route en Espagne. Il a cité les chiffres du rapport annuel 2025 de l’Institut national de toxicologie et des sciences médico-légales, présenté en juillet, selon lequel 290 conducteurs décédés avaient été contrôlés positifs à l’alcool, soit une baisse de 2 % par rapport à 2024. Parmi ces cas, 20 % présentaient une alcoolémie supérieure à 1,20 gramme par litre, seuil susceptible d’engager la responsabilité pénale, et 11,6 % une alcoolémie extrême, supérieure à 2 grammes par litre, des niveaux qui, selon les experts médico-légaux, altèrent totalement l’aptitude à conduire.

Ces déclarations ont été faites lors du lancement de la campagne « Elegir SIN alcohol volante es la caña », une initiative de sensibilisation soutenue par Brewers of Spain. La campagne encourage les conducteurs à opter pour des boissons sans alcool et s’inscrit dans une tendance plus large de certaines composantes du secteur des boissons à s’aligner sur des messages plus stricts en matière de sécurité routière.

Lors du même événement, Jacobo Olaya, président de Brewers of Spain, a présenté les résultats d’une étude sur la consommation de bière sans alcool menée avec Alpha Research et fondée sur 2 000 entretiens en ligne. Selon l’enquête, 42 % des personnes interrogées déclarent choisir de la bière sans alcool dès lors qu’elles savent qu’elles devront conduire par la suite. Cette proportion atteint 47,9 % chez les hommes et 47,3 % chez les personnes âgées de 30 à 44 ans. Elle est particulièrement élevée dans les régions de La Rioja (64,5 %), de Murcie (54,3 %) et des Asturies (53,8 %).

Interrogés sur les situations dans lesquelles ils consomment le plus souvent de la bière sans alcool, près de la moitié des consommateurs (47,3 %) ont répondu qu'ils en boivent chaque fois qu'ils doivent conduire. Parmi les autres situations courantes figurent les courts trajets ou les déplacements, cités par 32,5 % des répondants, ainsi que les moments passés à la plage ou à la piscine (30 %). Cette tendance est plus marquée chez les hommes (52,5 %), les personnes âgées de 30 à 44 ans (49,1 %) et de 45 à 59 ans (50,8 %), ainsi que chez les répondants des Asturies (61,5 %) et de La Rioja (61,3 %).

La suspension du texte pourrait avoir des conséquences au-delà de la politique de sécurité routière. Un abaissement du seuil légal aurait pu influer sur les habitudes de consommation hors domicile et, à terme, sur les ventes dans les bars, les restaurants et l'ensemble du marché des boissons, notamment la bière, le vin, les spiritueux et les alternatives sans alcool. La mesure étant désormais bloquée, une telle évolution devrait attendre la formation d'un nouveau Parlement et le retour du sujet à l'ordre du jour législatif.

Pour l'heure, la DGT continue de défendre une proposition qui avait franchi une étape procédurale, mais n'a pas résisté à la convocation des élections. Navarro a déclaré que le travail préparatoire avait déjà été accompli et que le sujet avait été « semé », laissant entendre que son adoption n'était qu'une question de temps.