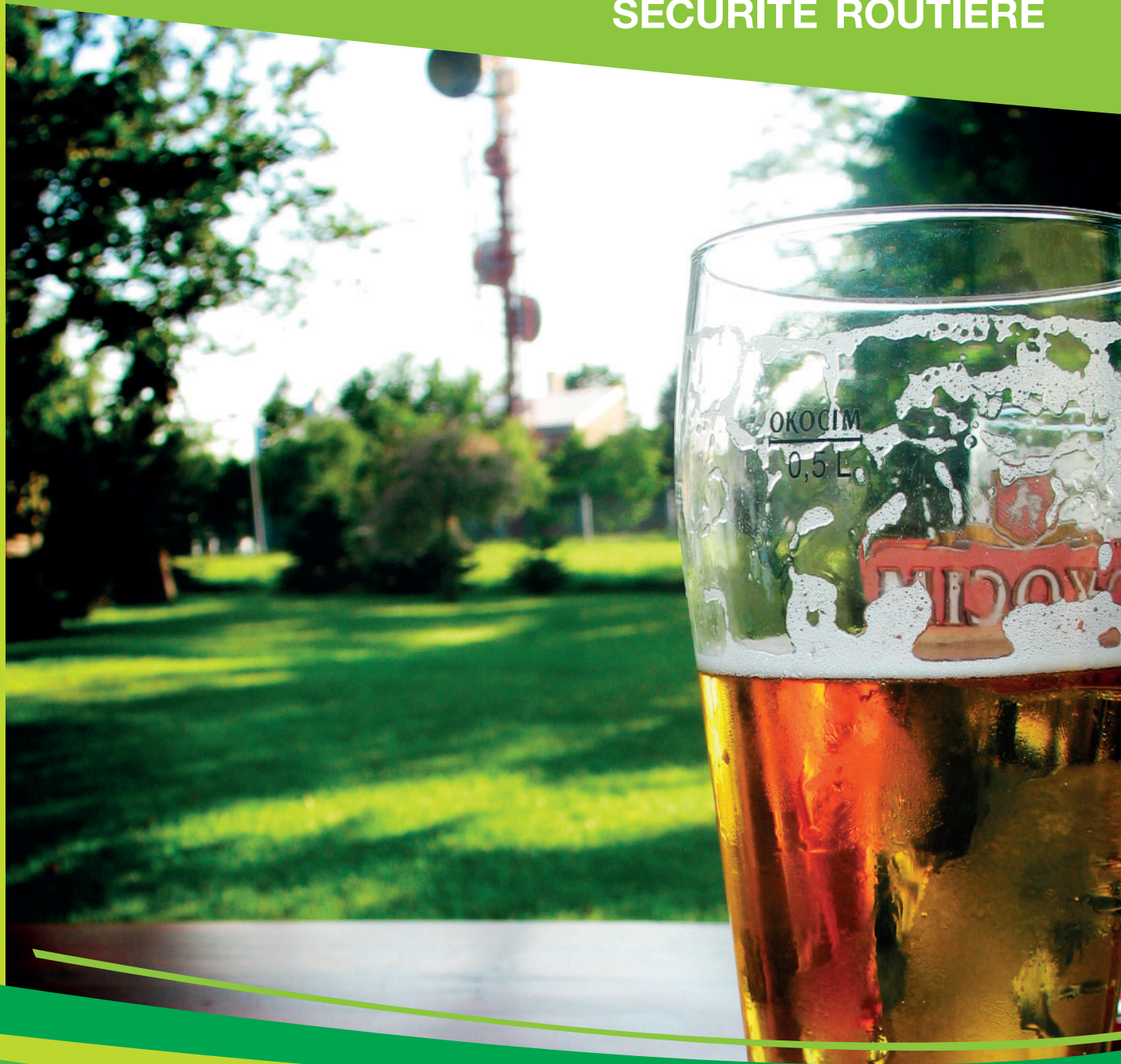


CENTRE DE CONNAISSANCE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



IBSR

MESURE NATIONALE DE COMPORTEMENT

« CONDUITE SOUS INFLUENCE D'ALCOOL »

2009

Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2009

D2012/0779/30

Auteurs : François Riguelle et Emmanuelle Dupont

Editeur Responsable : Karin Genoe

Editeur : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication : mars 2012

Veuillez référer à ce document de la façon suivante :

Riguelle, F., & Dupont, E. (2012). *Mesure nationale de comportement « conduite sous influence d'alcool » 2009*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

Table des matières

Résumé	3
1. Introduction.....	5
2. Méthodologie.....	7
3. Résultats	11
3.1. Description de l'échantillon	11
3.2. Prévalence de la conduite sous influence	12
3.3. Un modèle de la conduite sous influence	35
4. Conclusions et recommandations	40
4.1. Améliorations possibles de la mesure de comportement	41
4.2. Prévalence de la conduite sous influence d'alcool et risque d'accident	42
4.3. Sensibilisation.....	43
4.4. Répression.....	44
Références	47
Annexes	48
Annexe 1 - Questionnaires	48
Annexe 2 - Description détaillée de l'échantillon	51
Annexe 3 : Analyse de régression : résultat de l'analyse individuelle des différents prédicteurs	60

Résumé

La mesure de comportement alcool se déroule tous les deux ans depuis 2003 et a pour objectif de permettre un suivi des caractéristiques de la population belge en ce qui concerne la conduite sous influence à l'aide d'indicateurs chiffrés. La mesure est organisée par l'IBSR avec la collaboration des forces de police locale et fédérale. Les résultats rapportés dans ce document concernent la mesure 2009 (réalisée en octobre et novembre) et leur comparaison avec les résultats des éditions antérieures.

La mesure de comportement 2009 nous a permis d'établir que 2,5% des conducteurs roulaient sous influence d'alcool (c'est-à-dire au-dessus de la limite légale de concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré de 0,22 mg/L). On remarque une légère hausse par rapport aux mesures de 2007 et 2005. Comme lors des autres années, le pourcentage de conducteurs présentant une forte alcoolémie (excédant les 0,35 mg/L AAE ce qui correspond à la catégorie de conducteurs désignée par le terme « positif » par les forces de police) est supérieur au nombre de conducteurs présentant une alcoolémie intermédiaire (concentration d'alcool entre 0,22 et 0,35 mg/L AAE correspondant à la catégorie de conducteurs désignée par le terme « alerte »), mais la différence semble s'amenuiser depuis 2007.

La prévalence de la conduite sous influence est nettement plus élevée la nuit qu'en journée, que ce soit en semaine ou le week-end. Les nuits de week-end (vendredi, samedi et dimanche de 22h à 6h) s'avèrent être les plus dangereuses, avec près de 13% d'usagers sous influence d'alcool en 2009. Mais la conduite sous influence pendant les nuits de semaine présente aussi une valeur élevée (4,9%). Durant les nuits de week-end, la proportion de conducteurs ayant beaucoup bu ($\geq 0,35$ mg/l AAE) est légèrement supérieure à la proportion de conducteurs faiblement intoxiqués ($\geq 0,22$ et $< 0,35$ mg/l AAE). Depuis 2003, aucune période de la semaine n'est marquée par une diminution durable du taux de conduite sous influence. Les taux sont stables en journée et présentent une augmentation pendant les nuits.

Les conducteurs les plus jeunes et les plus âgés sont ceux qui présentent les taux de conduite sous influence les plus bas. La proportion de conducteurs sous influence la plus élevée est par contre retrouvée chez les conducteurs de 40 à 54 ans (3,2%). De plus, une majorité des conducteurs de plus de 40 ans roulant sous influence ont une concentration d'alcool supérieure à 0,35 mg/l AAE.

Sans surprise, le fait de venir d'un établissement Horeca (restaurant, café, bar) ou d'une discothèque ou autre endroit de fête est fortement lié au fait de conduire sous influence. Une

proportion inquiétante de 20,2% des personnes venant d'un établissement Horeca était sous influence en 2009. La proportion est un peu moindre en ce qui concerne les discothèques et autres endroits de fête (16,3%) mais on remarque que presque tous ces conducteurs sous influence ont beaucoup bu.

Enfin, le fait de transporter des passagers dans son véhicule, a fortiori quand ce sont des mineurs d'âge, a tendance à faire diminuer le risque de conduire sous influence.

Les résultats de la mesure de comportement 2009 ne sont donc guère réjouissants. La conduite sous influence ne diminue ni globalement, ni dans aucun sous-groupe important. Cela met en lumière la nécessité de maintenir et même de renforcer les efforts de sensibilisation et de répression concernant l'alcool au volant et de réfléchir à d'autres mesures ciblées.

1. Introduction

La conduite sous influence d'alcool constitue une source majeure d'insécurité routière. Alors qu'elle ne concerne que quelques pourcents des déplacements réalisés en voiture, elle se retrouve pourtant impliquée dans une proportion importante des accidents. On estime que 25% des tués sur les routes de l'Union Européenne sont imputables à la conduite sous influence (SafetyNet, 2009). Au niveau belge, au moins 44 personnes ont perdu la vie en 2009 dans un accident où une ou plusieurs personnes impliquées étaient sous influence d'alcool (Casteels, Focant & Nuytens, 2011). Mais ce chiffre est sans doute une forte sous-estimation de la réalité car le taux d'alcoolémie de seulement 22% des conducteurs tués ou gravement blessés est connu.

Cette influence de l'alcool sur l'accidentalité est due au fait que sa consommation affecte fortement les capacités de conduite dès des niveaux de consommation relativement faibles. L'alcool joue un rôle sur la répartition de l'attention du conducteur, sur la maîtrise du véhicule et sur la vitesse de perception et de traitement des informations. L'alcool a aussi un pouvoir désinhibant poussant les conducteurs à prendre des risques et peut accentuer les problèmes de fatigue au volant (Dupont, Martensen & Silverans, 2010). En conséquence, le risque d'accident croît de manière exponentielle avec le taux d'alcoolémie du conducteur. Ainsi, en comparaison avec un conducteur sobre, un conducteur dont le taux d'alcool dans le sang est de 0,8g/L (soit 0,35 mg/L d'Air Alvéolaire Expulsé) court 2,7 fois plus de risques d'être impliqué dans un accident, et ce risque est même 22 fois plus important pour un conducteur avec une alcoolémie de 1,5 g/L (Compton et al., 2002). La gravité des accidents croît aussi fortement avec la concentration d'alcool. Un conducteur avec une alcoolémie de 1,5 g/L a un risque 200 fois plus élevé d'accident mortel qu'un conducteur sobre (Simpson & Mayhew, 1991). Ce sur-risque d'accident est présent pour tous les conducteurs mais est particulièrement élevé chez les conducteurs plus jeunes. Pour une information plus complète sur le lien entre jeunes conducteurs, taux d'alcoolémie et risque d'accident, nous renvoyons à l'étude de Dupont et al. (2010) qui discute de l'opportunité d'adopter un taux légal d'alcoolémie plus bas pour les conducteurs novices.

La conduite sous influence fait donc logiquement l'objet d'une attention particulière de la part de la Commission Fédérale Sécurité Routière (CFSR). Des objectifs chiffrés ont été établis lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière (EGSR) de 2002 à savoir que, pour 2008 au plus tard, le pourcentage de conducteurs sous influence ne devait pas dépasser 3%, quel que soit le moment de la semaine. Pour pouvoir suivre l'évolution de la conduite sous influence parmi les conducteurs belges, la CFSR a en outre recommandé la mise en place

d'une mesure nationale de comportement. L'IBSR, qui avait déjà organisé des mesures de comportement en 1998 et 2000 ciblées sur les nuits de week-end, s'est chargé d'organiser la mesure nationale. La première mesure de comportement représentative pour tous les moments de la semaine s'est déroulée en 2003. De nouvelles éditions ont ensuite été réalisées en 2005, 2007 et 2009. Ce document reprend les résultats de l'édition 2009 et les compare avec les résultats des éditions précédentes.

2. Méthodologie

La mesure de comportement « conduite sous influence d'alcool » est effectuée grâce à la collaboration de la police. Au mois d'avril 2009, l'IBSR a contacté la police fédérale et l'ensemble des zones de police locale pour solliciter leur participation à la mesure. Les zones de police participantes (au nombre de 142) étaient invitées à désigner un coordinateur pour l'étude, coordinateur qui était ensuite chargé du suivi des courriers et de l'organisation pratique des contrôles. Deux journées d'information ont été organisées par l'IBSR afin de rencontrer les coordinateurs et présenter la méthodologie de l'étude.

Dans le cadre de la mesure de comportement, l'IBSR demande aux zones de police et aux unités de la police de la route (WPR) d'effectuer des contrôles d'alcoolémie de manière un peu différente de ce qu'ils font d'habitude, tant au niveau des endroits, des moments que du déroulement des contrôles. Chaque zone participante s'est engagée à réaliser 2 ou 3 contrôles selon la méthodologie demandée par l'IBSR. Chaque WPR a effectué 10 contrôles. Les résultats des contrôles ont ensuite été centralisés à l'IBSR qui a effectué l'analyse.

Les endroits de contrôle ont été sélectionnés de manière aléatoire par l'IBSR sur le territoire des zones de police participantes. La sélection aléatoire des endroits de contrôle doit permettre de disposer d'un échantillon qui soit le plus représentatif possible de l'ensemble des routes belges et pas uniquement de certains endroits particuliers comme les grands axes ou les routes situées à proximité des discothèques. Les endroits sélectionnés ont ensuite été communiqués aux coordinateurs, qui se sont rendus sur le terrain afin de s'assurer qu'ils permettaient effectivement l'installation d'un dispositif de contrôle (du point de vue de la sécurité, de la place et de la densité du trafic). Les coordinateurs étaient chargés de rechercher l'endroit le plus proche du point sélectionné par l'IBSR permettant l'installation d'un contrôle. Les WPR ont effectué leurs contrôles exclusivement sur des entrées ou sorties d'autoroute qui ont également été sélectionnées de manière aléatoire par l'IBSR. Dans les zones de police et WPR ayant déjà participé à la mesure de comportement avant 2009, les endroits utilisés par le passé ont été dans la mesure du possible réutilisés.

L'IBSR a ensuite assigné aléatoirement une plage horaire à chaque point de contrôle. Par souci de cohérence, les plages horaires ont été choisies suivant la définition adoptée par le « Groupe de travail statistique » qui est appliquée à toutes les autres statistiques belges en matière de sécurité routière. Les plages horaires sont des périodes de quatre heures, en semaine ou le week-end et sont donc au nombre de douze (Tableau 1). Il faut signaler que les nuits du vendredi au samedi et du dimanche au lundi sont toutes deux considérées comme des nuits de week-end. Les zones de police ont eu la latitude de programmer l'heure

et la date exacte du contrôle en fonction de leurs contraintes propres, à condition que cette programmation respecte la plage horaire demandée, que le contrôle dure au moins une heure et qu'il se déroule entre début octobre et fin novembre. Dans le cas où un contrôle devait être interrompu (intempéries, nombre trop important de conducteurs sous influence, accident...), il était demandé au coordinateur d'organiser un second contrôle à une date ultérieure, mais au même endroit et dans la même plage horaire que celle initialement sélectionnée. Le nombre de contrôles assignés à chaque plage horaire a été équilibré de sorte qu'un nombre suffisant de conducteurs soient contrôlés à chaque moment de la semaine pour permettre une estimation fiable de la conduite sous influence pour chaque période.

Tableau 1 : Les douze plages horaires possibles pour les contrôles.

Semaine	Lundi, mardi, mercredi, jeudi ou vendredi de 6h00 à 10h00
	Lundi, mardi, mercredi, jeudi ou vendredi de 10h00 à 14h00
	Lundi, mardi, mercredi, jeudi ou vendredi de 14h00 à 18h00
	Lundi, mardi, mercredi, jeudi ou vendredi de 18h00 à 22h00
	Les nuits de lundi à mardi, mardi à mercredi, mercredi à jeudi ou jeudi à vendredi de 22h00 à 2h00
	Mardi, mercredi, jeudi ou vendredi de 2h00 à 6h00
Week-end	Samedi ou dimanche de 6h00 à 10h00
	Samedi ou dimanche de 10h00 à 14h00
	Samedi ou dimanche de 14h00 à 18h00
	Samedi ou dimanche de 18h00 à 22h00
	Les nuits de vendredi à samedi, samedi à dimanche ou dimanche à lundi de 22h00 à 2h00
	Samedi, dimanche ou lundi de 2h00 à 6h00

Les contrôles proprement dits se sont déroulés de façon a-sélective c'est-à-dire que les policiers ont arrêté les conducteurs pour les soumettre à l'alcootest sans se baser sur aucune caractéristique visible (sexe, âge, modèle de voiture). En pratique, les policiers ont arrêté le plus grand nombre de conducteurs possible dans la limite de capacité du contrôle et de disponibilité des agents de police. Dès qu'une place se libérait dans le dispositif de contrôle, la voiture suivante qui passait était arrêtée. Dans la mesure du possible, il a été demandé aux policiers de rattraper les conducteurs essayant de fuir le contrôle. Afin d'éviter que la capacité de contrôle ne soit réduite suite à l'identification de conducteurs sous

influence, les zones de police devaient prévoir une équipe distincte pour assurer la prise en charge des contrevenants.

Afin de disposer d'un échantillon suffisamment important, les observations ont été limitées à une catégorie de véhicules : seules les voitures personnelles ont été arrêtées (autrement dit, pas les camions, camionnettes, minibus...) Les conducteurs effectuaient d'abord le test d'alcoolémie et étaient ensuite priés de répondre à une série de questions. Le questionnaire auquel ils devaient répondre reprenait les informations suivantes : le sexe, la date de naissance, la date d'obtention du permis de conduire, l'endroit d'où venait le conducteur, le niveau de diplôme du conducteur, la longueur prévue du déplacement en cours et le nombre de passagers à bord du véhicule. En outre, pour chaque endroit de contrôle, un questionnaire général a été complété par le coordinateur. Ce questionnaire reprenait les informations suivantes : la date, l'heure et l'emplacement du contrôle, le nombre d'agents présents sur place, le comptage du trafic et le nombre total de conducteurs contrôlés¹. Le comptage du trafic concerne tant les conducteurs arrêtés au contrôle que ceux que les policiers ont dû laisser passer sans pouvoir les contrôler. Il constitue une information importante pour pouvoir estimer correctement la proportion de conducteurs sous influence en tenant compte du fait que plus la densité de trafic est importante, moins élevée sera la proportion de conducteurs qui peuvent être contrôlés.

La méthodologie utilisée pour les mesures de comportement diffère donc de celle utilisée généralement par la police lors de ses contrôles classiques. En effet, dans le cadre de cette mesure, tant les endroits que les moments de contrôles sont sélectionnés de manière aléatoire alors que la police cible généralement ses contrôles à des endroits et des moments où les contrôles auront le plus d'impact sur les probabilités objective et subjective d'être contrôlé afin de réduire au maximum le risque d'accident. De plus, les contrôles de police ne sont pas toujours a-sélectifs². Suite à ce ciblage, les contrôles de police vont donc en moyenne relever un pourcentage de conducteurs sous influence plus important que dans le cadre de contrôles aléatoires comme ceux de cette mesure, mais ce pourcentage ne sera pas indicatif du pourcentage moyen de conduite sous influence dans l'ensemble de la population des conducteurs, mais seulement dans le sous-groupe ciblé. Le ciblage a par contre l'avantage de permettre d'intercepter davantage de conducteurs sous influence et d'augmenter la probabilité objective et subjective d'être pris en priorité chez les conducteurs les plus susceptibles de boire avant de conduire. En résumé, la mesure de comportement et

¹ Les questionnaires complets sont inclus à l'annexe 1

² Les contrôles réalisés dans le cadre de la campagne Bob constituent un cas particulier. Les policiers restent libres sur les endroits et les moments de contrôle, à condition qu'ils soient crédibles pour le public et les contrevenants, mais reçoivent la consigne contrôler les conducteurs de manière a-sélective.

les contrôles de police utilisent des méthodes différentes, chacune adaptée à l'objectif poursuivi, et donneront donc des résultats différents. Il n'est donc pas pertinent pour une zone de police de vouloir évaluer l'ampleur du problème de la conduite sous influence dans sa zone en comparant le résultats de ses propres contrôles avec ceux de la mesure de comportement.

3. Résultats

3.1. Description de l'échantillon

Pendant les deux mois de l'étude, 466 contrôles³ ont été réalisés sur l'ensemble du territoire et 12106 conducteurs ont été testés. 383 personnes roulaient sous influence d'alcool. La plus grande partie des contrôles a été effectuée en Flandre (300 contrôles, soit 64%). Le nombre de contrôles effectués en Wallonie est également satisfaisant (159 contrôles, soit 34%). Par contre, le nombre de contrôle réalisés à Bruxelles est trop faible pour pouvoir fournir une estimation fiable de la prévalence de la conduite sous influence pour cette région (Seulement 2 zones de police sur 6 ont participé à Bruxelles pour un total de 7 contrôles, soit 1,5% du total national des contrôles). Ils ne permettent par conséquent pas de comparaison avec les deux autres régions sur une base fiable. La situation est due au fait que seulement 6 zones de police couvrent la région de Bruxelles-Capitale et que leur charge de travail est trop importante que pour pouvoir effectuer beaucoup de contrôles dans le cadre de la mesure de comportement. Les résultats bruxellois sont néanmoins utilisés pour calculer les résultats au niveau national.

Bien que la volonté méthodologique est de répartir équitablement les contrôles dans chaque plage horaire, on observe en pratique que le nombre de contrôles réalisés durant la journée est plus important que le nombre de contrôles réalisés de nuit, et ce essentiellement pour des raisons de disponibilité des effectifs des différentes zones de police. Pour calculer les résultats sur l'ensemble de la semaine, cette disproportion est corrigée au moyen d'une pondération appropriée donnée aux contrôles selon la période de la semaine où ils se sont déroulés. Par contre, le manque de contrôles dans certaines plages horaires est plus problématique pour estimer la prévalence de la conduite sous influence aux différents moments de la semaine. En effet, le plus petit nombre de contrôles de nuit implique que la marge d'erreur pour les résultats de cette période est plus grande que pour les résultats concernant la journée, d'autant plus qu'il y a en moyenne moins de personnes interceptées par contrôle durant la nuit. Le problème se pose surtout les nuits de semaine pendant lesquelles seulement 921 personnes, soit 7,6% du total, ont été contrôlées sur l'ensemble de la mesure de comportement.

³ Définis selon la méthodologie de la mesure de comportement, c'est-à-dire des sessions de contrôle d'alcool d'au moins 1 heure, réalisées de manière a-sélective, au cours desquelles les conducteurs ont dû répondre aux questions reprises sur le formulaire individuel et qui sont documentées par un formulaire général. En plus de ces contrôles, les zones de police ont continué à réaliser des contrôles selon leur méthodologie propre qui ne sont ni utilisés pour la mesure de comportement, ni comptabilisés dans le total de 466 contrôles.

Les hommes représentent 66% des conducteurs arrêtés lors de la mesure. L'âge moyen des conducteurs de l'échantillon est de 43 ans et l'expérience de conduite moyenne (nombre d'années en possession d'un permis B) est de 20 ans.

Une description détaillée de l'échantillon est disponible dans l'Annexe 2 de ce rapport.

3.2. Prévalence de la conduite sous influence

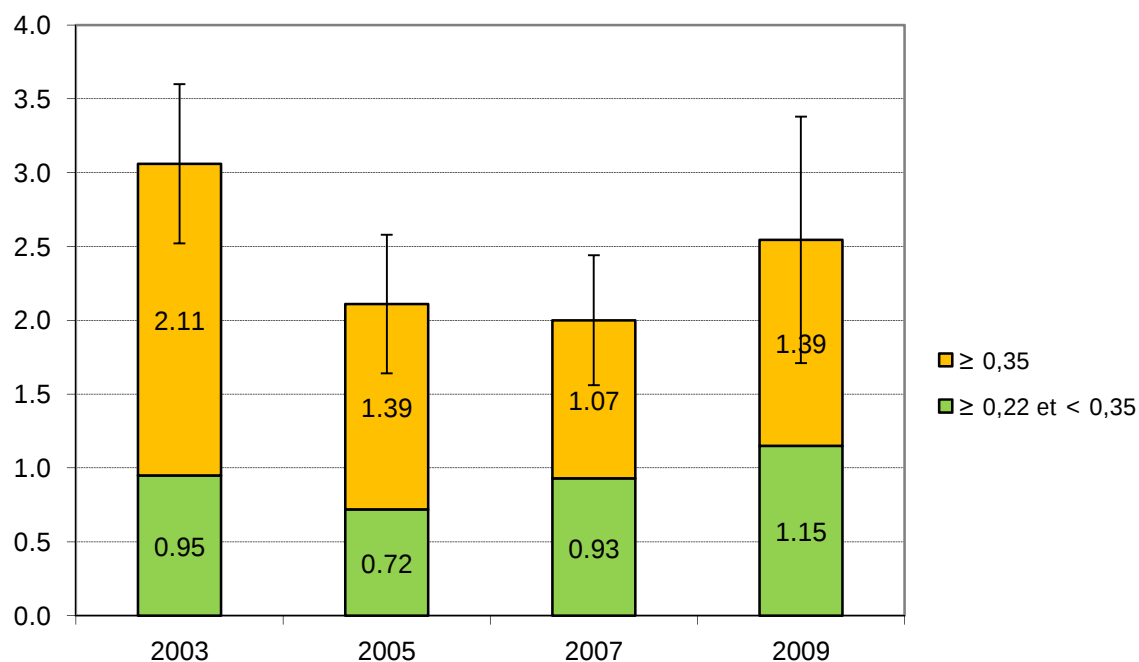
Ce chapitre décrit en détail les résultats des mesures de comportement alcool de 2009 et présente la comparaison avec les résultats des mesures antérieures. L'interprétation est effectuée en tenant compte des résultats des analyses de régression (présentées à la section suivante) permettant d'identifier les facteurs influençant significativement le risque de conduire sous influence. Nous renvoyons à cette section pour une explication détaillée du terme « risque relatif de conduite sous influence » (RRCI) utilisé ci-après.

Les taux d'alcoolémie sont exprimés en mg/l d'air alvéolaire expiré (AAE). Sont appelés « conducteur sous influence » tous les conducteurs dont le taux d'alcoolémie est supérieur ou égal à la limite légale de 0,22 mg/l AAE. On distingue encore deux catégories parmi ces conducteurs : « alerte » ($\geq 0,22$ et $< 0,35$ mg/l AAE) et « positif » ($\geq 0,35$ mg/l AAE). Les taux de 0,22 et 0,35 mg/l AAE correspondent respectivement en termes de quantité d'alcool dans le sang à 0,5 et 0,8 g/l.

Prévalence globale de la conduite sous influence

La mesure de comportement 2009 nous a permis d'établir que 2,5% des conducteurs roulaient sous influence d'alcool (c'est-à-dire au-dessus de la limite légale de concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré de 0,22 mg/L). On remarque donc une légère hausse par rapport aux mesures de 2007 et 2005 mais cette hausse reste dans la marge d'erreur de la mesure (Figure 1). Par ailleurs, contrairement aux éditions de 2005 et 2007, le taux obtenu en 2009 ne diffère plus significativement du taux de 2003. Comme lors des autres années, le pourcentage de conducteurs « positifs » (c'est-à-dire, excédant les 0,35 mg/L AAE) est supérieur au nombre de conducteurs « alerte » (concentration d'alcool entre 0,22 et 0,35 mg/L AAE), mais la différence semble se réduire depuis 2007. On remarque ainsi que la différence entre 2009 et 2005 ne concerne que les conducteurs « alerte » mais que le pourcentage de « positifs » reste identique.

Figure 1 : Evolution de la prévalence globale de conduite sous influence



Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

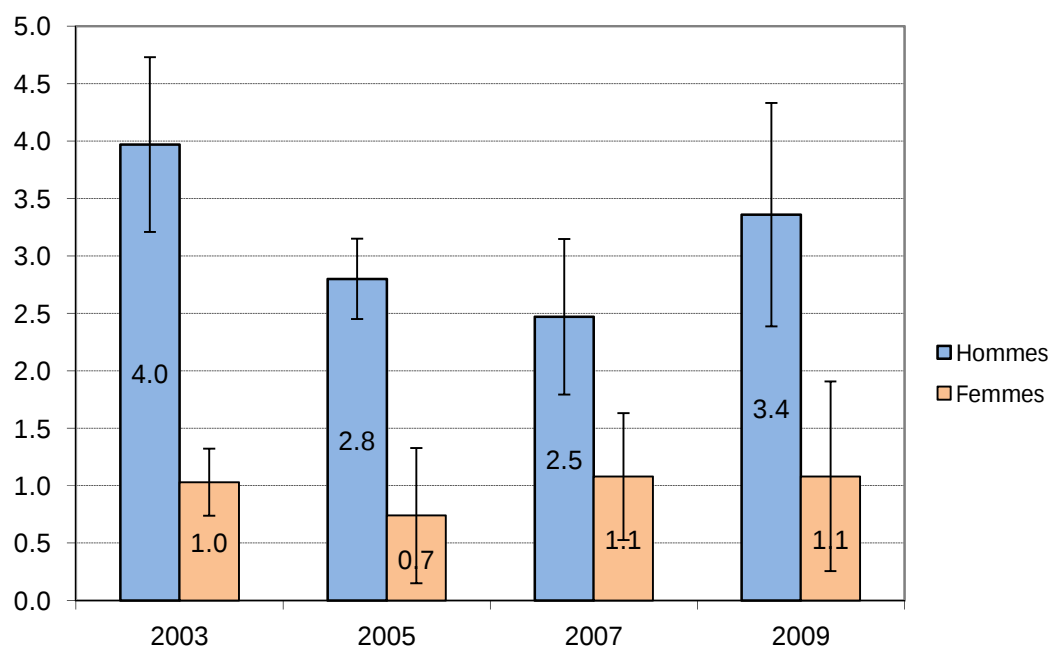
Ce taux global pourrait paraître bas par rapport aux résultats des contrôles de police régulièrement rapportés dans la presse mais il faut rappeler que ce taux représente une moyenne sur l'ensemble du trafic, toutes périodes de la semaine et tous types d'endroits confondus. Les pourcentages de conduite sous influence (CSI) des moments où il y a le plus de trafic (jour de semaine) influencent beaucoup le taux global. En comparaison, les contrôles de police sont souvent ciblés en fonction des moments de la semaine et des endroits et présentent donc en général des pourcentages de conducteurs sous influence assez élevés.

Le taux global est donc un indicateur utile à comparer d'une année à l'autre pour avoir une vue synthétique rapide de l'ampleur du problème de la conduite sous influence. Mais il ne représente pas vraiment une réalité tangible sur le terrain, vu la forte variabilité de la CSI en fonction du moment de la semaine et des profils des conducteurs. L'analyse de la variation de la prévalence de CSI en fonction de ces facteurs permettra de mieux comprendre les facteurs de risque et d'envisager des pistes d'actions contre l'alcool au volant.

Genre

Le taux de CSI est fortement dépendant du sexe du conducteur. Ce résultat a été observé sans discontinuité depuis la première édition de la mesure de comportement alcool (Figure 2). En 2009, le taux observé chez les hommes est le triple de celui des femmes. On remarque également que l'augmentation du taux global en 2009 par rapport à 2007 n'est due qu'aux hommes, le taux restant stable chez les femmes. Chez les deux sexes, environ 55% des personnes sous influence sont positives ($\geq 0,35$ mg/L AAE). La plus faible prévalence de CSI chez les femmes n'est pas seulement due à une plus grande prudence des femmes au moment de décider de prendre le volant ou non. Elle est aussi liée à la consommation d'alcool en général qui est significativement plus faible chez les femmes que chez les hommes (En 2008, l'Institut pour la Santé Publique (Gisle et al., 2010) estimait que 16% des hommes présentaient une consommation quotidienne d'alcool contre seulement 9% des femmes).

Figure 2 : Taux de conduite sous influence en fonction du sexe



Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

Les analyses de régression confirment l'importance du facteur genre : le risque relatif de conduire sous influence (RRCI) est en effet trois fois moins élevé pour les femmes que pour les hommes.

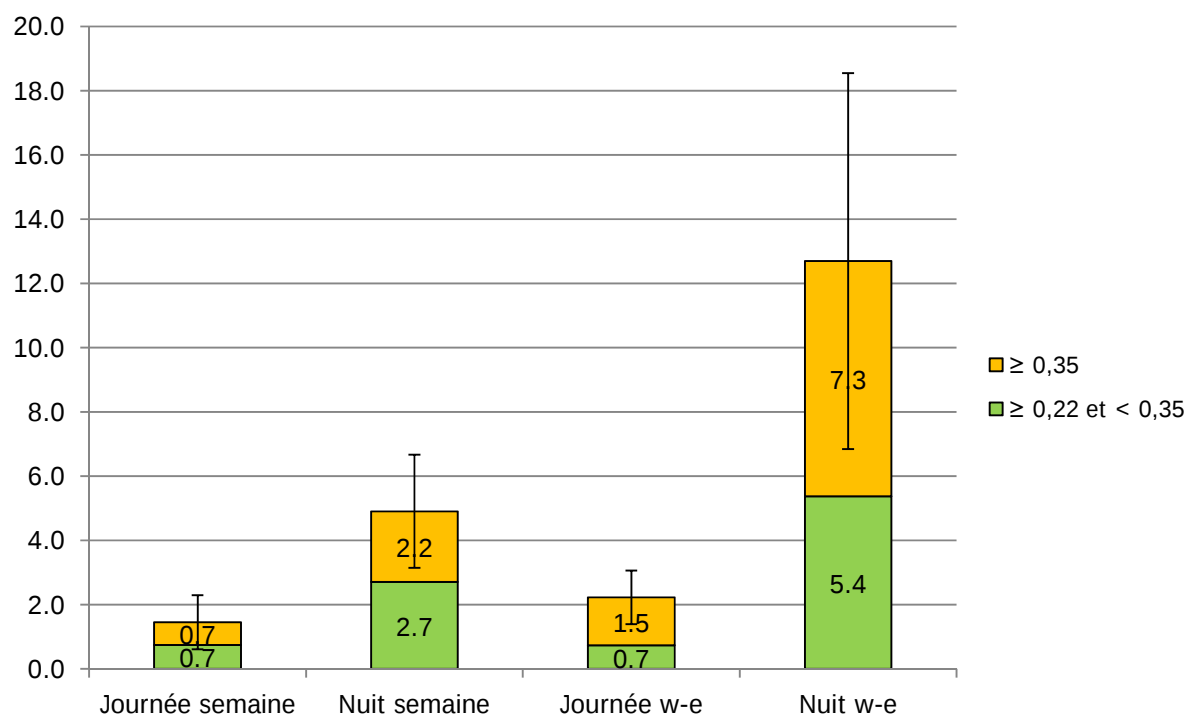
Il est d'autant plus préjudiciable pour la sécurité routière de retrouver un taux élevé de CSI chez les hommes que ceux-ci conduisent plus souvent que les femmes (Au cours de notre étude, les hommes représentaient 66% des conducteurs contrôlés). En tenant compte de cela, on peut calculer qu'environ 85% des conducteurs sous influence sont des hommes. Il y aurait donc beaucoup à gagner en termes de sécurité si les hommes cédaient plus souvent le volant à leur compagne.

Période de la semaine

La prévalence de la conduite sous influence varie aussi en fonction de la période de la semaine (Figure 3). La fréquence de CSI est nettement plus élevée la nuit que la journée, que cela soit en semaine ou le week-end. Les nuits de week-end (vendredi, samedi et dimanche de 22h à 6h) s'avèrent être les plus dangereuses, avec près de 13% d'usagers contrôlés étant sous influence. Mais la CSI pendant les nuits de semaine est également importante. Pourtant, en comparaison avec les nuits de week-end, les conducteurs en semaine reviennent beaucoup moins souvent de discothèques ou d'établissements Horeca qui sont des lieux favorisant la CSI. Durant les nuits de week-end, la proportion de conducteurs ayant beaucoup bu ($\geq 0,35$ mg/l AAE) est légèrement supérieure à la proportion de conducteurs « alerte » ($\geq 0,22$ et $< 0,35$ mg/l AAE).

Les analyses de régression confirment l'importance du facteur « nuit » sur le risque relatif de conduite sous influence. Le RRCI est 2,5 fois plus grand la nuit que la journée. Par contre, contrairement à l'analyse effectuée en 2007, le facteur « week-end » ne se révèle plus significatif dès que l'on introduit la provenance des conducteurs dans le modèle. Cela signifie que les différences de taux de CSI constatées entre la semaine et le week-end sont dues principalement à une différence dans les lieux fréquentés (plus d'Horeca, de soirées et discothèques et moins souvent un lieu de travail le week-end). Par contre, les résultats suggèrent qu'une même personne consommerait autant d'alcool lorsqu'elle fréquente un lieu de sortie donné (le restaurant par exemple) la semaine que le week-end.

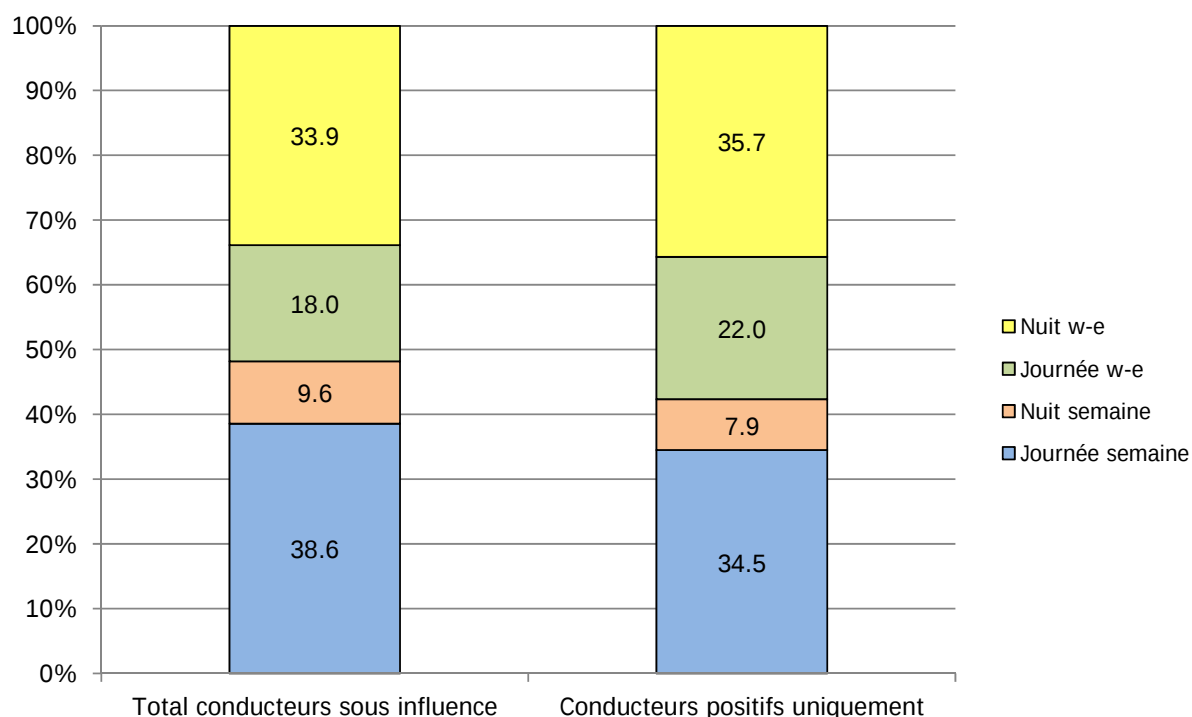
Figure 3 : Taux de conduite sous influence en fonction de la période de la semaine



Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

Par rapport aux taux élevés de CSI caractérisant la nuit, les observations faites en journée pourraient passer inaperçues. Pourtant, les taux restent non négligeables. On voit que 1,5 conducteur sur cent est sous influence en journée de semaine. Or, c'est également à ce moment que la densité de trafic est la plus importante : lors d'un déplacement type en semaine, pour peu que l'on emprunte des axes relativement fréquentés, on croquera vite plusieurs centaines de conducteurs. La probabilité de croiser au moins un conducteur sous influence sera donc grande. De même, vu la plus grande fréquentation des routes en journée, un conducteur sous influence mettra un plus grand nombre d'usagers de la route en danger qu'en roulant la nuit sur des routes peu fréquentées. En tenant compte de la différence de trafic entre les différentes périodes de la semaine, on peut calculer (Figure 4) que malgré le haut taux de CSI, les nuits de week-end ne représentent « que » 34% du total des conducteurs sous influence et 36% des conducteurs positifs ($\geq 0,35$ mg/l AAE). Près de 39% des conducteurs sous influence circulent la semaine de jour.

Figure 4 : Répartition des différentes périodes de la semaine dans le nombre total de conducteurs sous influence ($\geq 0,22$ mg/l AAE) ou positifs ($\geq 0,35$ mg/l AAE)



Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

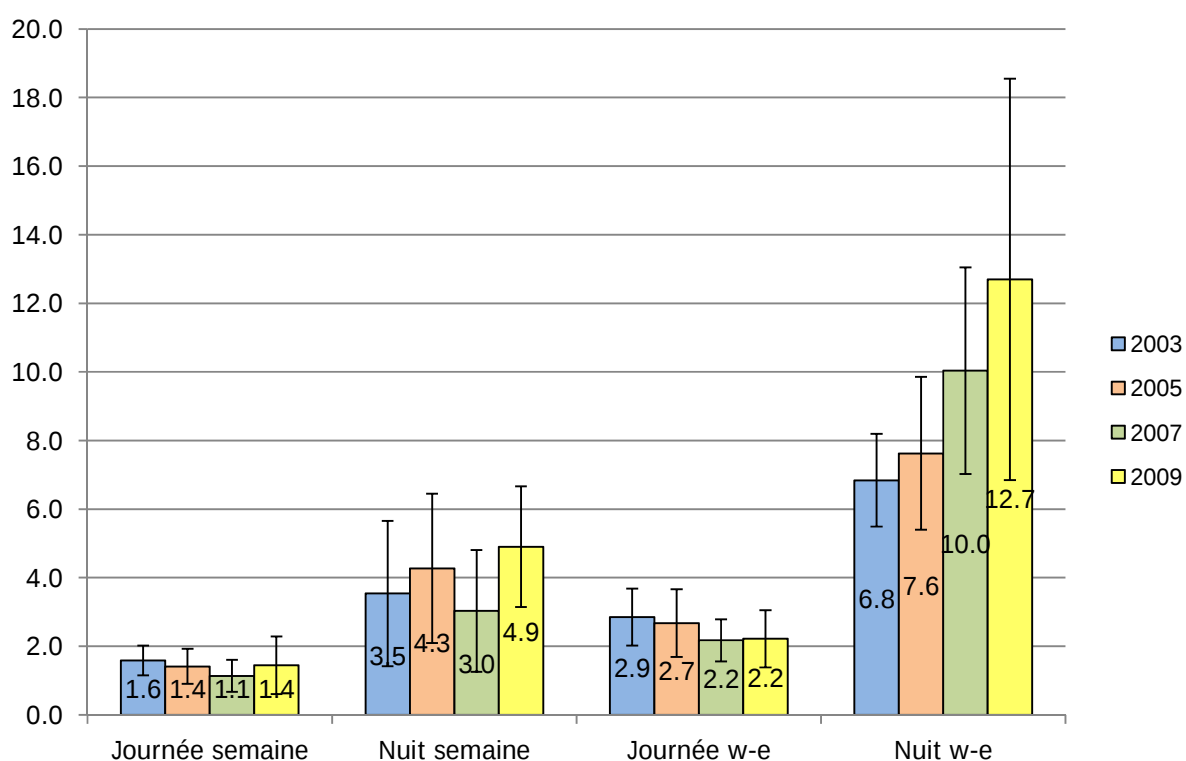
Pour avoir une estimation du risque relatif de croiser un conducteur sous influence par période de la semaine, il convient de relativiser les résultats de la Figure 4 en fonction de la durée des différentes périodes (sur une semaine complète, les journées de semaine représentent 80h, les nuits de semaine 32h, les journées de week-end 32h et les nuits de week-end 24h). Pour un déplacement d'une longueur égale, on voit (Tableau 2) que le risque de croiser un autre conducteur sous influence n'est que 3,5 fois plus grande la nuit de week-end que la journée de semaine malgré que la prévalence de CSI soit près de 9 fois plus élevée durant la première période par rapport à la deuxième. De plus, malgré la prévalence de CSI plus haute durant les nuits de semaine par rapport à la journée, le risque de croiser quelqu'un sous influence est plus faible car il y a relativement peu de personnes sur les routes durant les nuits de semaine.

Tableau 2 : Risque relatif de croiser un conducteur sous influence en fonction du moment de la semaine (valeur de référence arbitraire pour les journées de semaine =1).

Journée de semaine	1,00
Nuit de semaine	0,57
Journée de week-end	1,59
Nuit de week-end	3,45

Si l'on compare les résultats avec ceux des éditions précédentes, on constate qu'aucune période de la semaine n'est marquée par une diminution durable du taux de CSI (Figure 5). Les taux sont stables en journée et présentent une augmentation pendant les nuits. Il faut éviter de tirer des conclusions hâtives à propos de l'augmentation constatée pendant les nuits de semaine à cause de la plus grande incertitude sur cet indicateur mais il convient de rester attentif à cette évolution préoccupante. Pendant les nuits de week-end, la tendance est beaucoup plus claire car le taux de CSI n'a cessé de grimper depuis 2003. C'est un résultat inquiétant et étonnant au vu de l'attention particulière consacrée aux nuits de week-end dans les politiques de prévention et de répression de l'alcool au volant.

Figure 5 : Evolution du taux de conduite sous influence en fonction du moment de la semaine



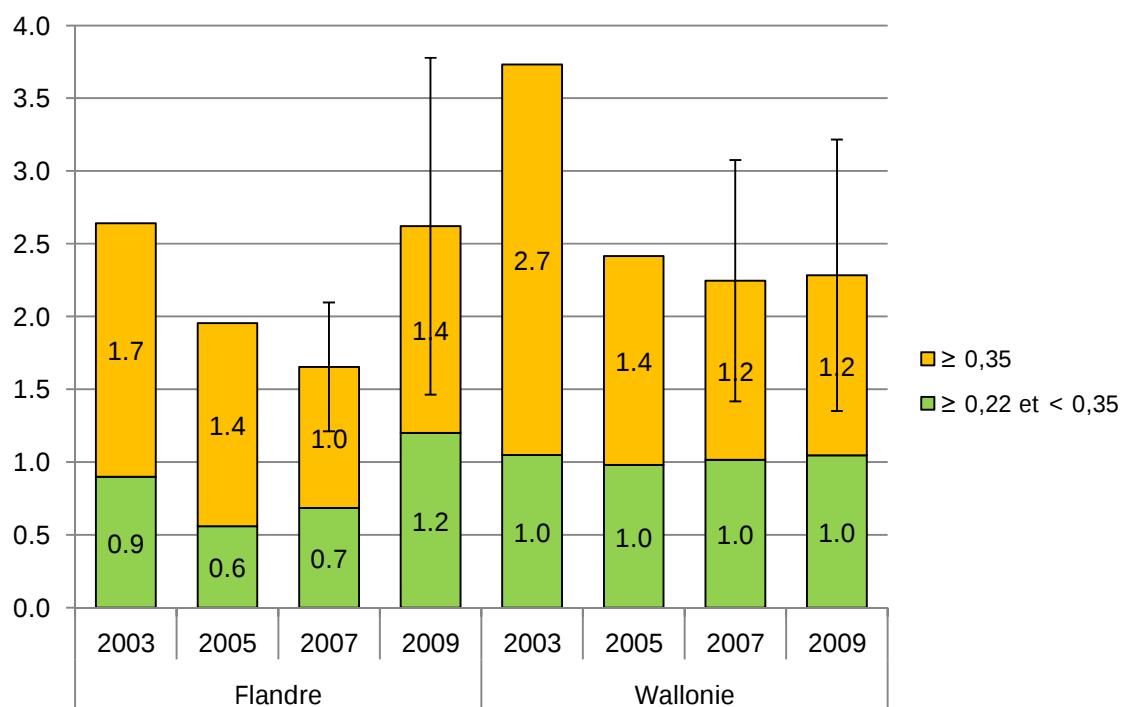
Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

Région

Les automobilistes sont égaux devant le problème de la conduite sous influence quel que soit l'endroit où ils circulent. On observe en effet des taux comparables en Flandre et en Wallonie (Figure 6). Contrairement aux années précédentes, on observe en 2009 un taux de CSI légèrement supérieur en Flandre qu'en Wallonie sans que la différence soit significative. L'analyse de régression confirme d'ailleurs que le facteur région n'est pas pertinent pour expliquer les variations de taux de CSI.

Etant donné le petit nombre d'observations dont nous disposons pour Bruxelles, nous avons choisi de ne pas inclure les estimations pour cette région dans la Figure 6. En effet, seulement sept contrôles ont été réalisés à Bruxelles, avec un total de 200 personnes contrôlées. En conséquence, la marge d'erreur sur l'estimation du CSI à Bruxelles est trop grande que pour tirer la moindre conclusion à propos du taux de 3,9% de CSI obtenu. Les résultats des contrôles bruxellois ont néanmoins été utilisés pour calculer les taux de CSI au niveau national.

Figure 6 : Conduite sous influence en fonction de la région

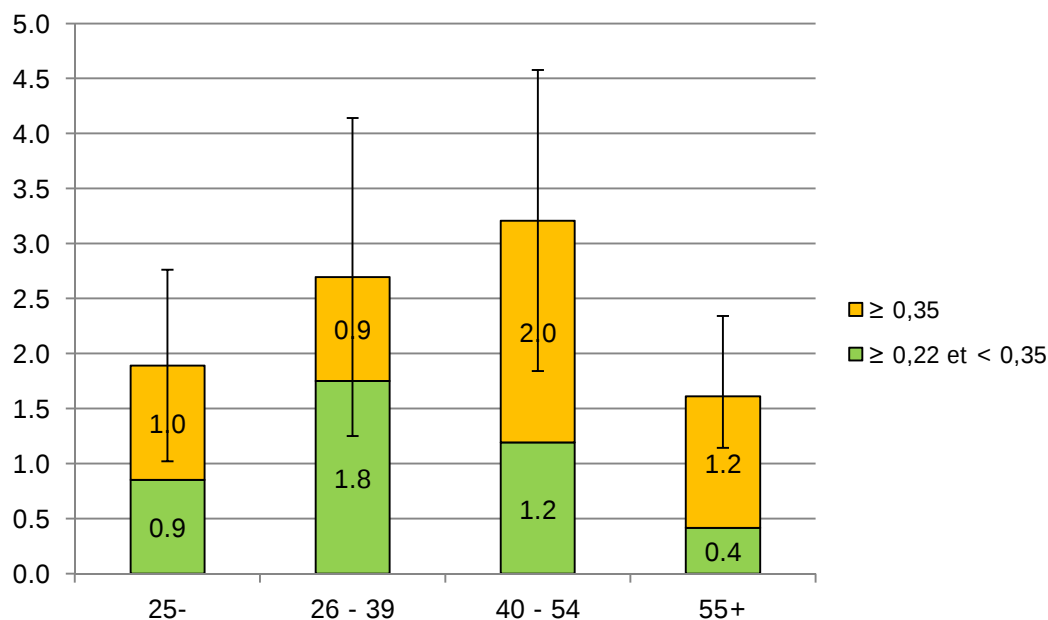


Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

Âge du conducteur

Le taux de CSI varie en fonction de l'âge du conducteur (Figure 7). Les conducteurs les plus jeunes et les plus âgés sont ceux qui présentent les taux les plus bas. La proportion de conducteurs sous influence la plus élevée est par contre retrouvée chez les conducteurs de 40 à 54 ans (3,2%). De plus, une majorité des contrevenants de plus de 40 ans ont une concentration d'alcool supérieure à 0,35 mg/l AAE. Chez les plus jeunes, ce sont par contre les taux compris entre 0,22 et 0,35 mg/l qui sont majoritaires. Il s'agit du résultat inverse par rapport à 2007 ce qui est assez surprenant si l'on considère que les jeunes présentent généralement une consommation d'alcool plutôt épisodique mais en grande quantité (Gisle et al., 2010). Nos résultats sont également contradictoires par rapport à ceux de l'étude DRUID (Van der Linden, Legrand, Silverans & Verstraete, 2011) qui indiquent une surreprésentation de la classe d'âge des 18-24 ans parmi les conducteurs présentant un taux d'alcool dans le sang supérieur à 1,2 g/l.

Figure 7 : Taux de CSI selon l'âge du conducteur

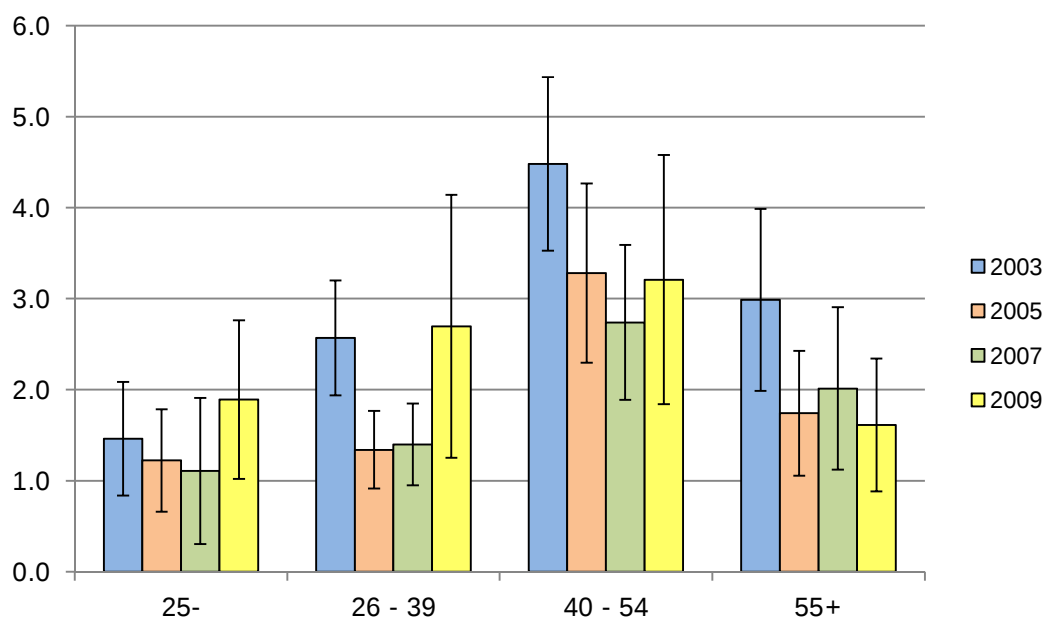


Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

En comparant avec les années antérieures (Figure 8), on remarque que la prévalence de CSI plus élevée chez les conducteurs de 40 à 54 ans et plus basse chez les moins de 25 ans est une constante bien que 2009 marque pour les plus jeunes une remontée par rapport

aux années précédentes. Les résultats de 2009 sont par contre surprenants en ce qui concerne les 26-39 ans chez lesquels on retrouve un pourcentage de CSI similaire à 2003. L'évolution est plus positive en ce qui concerne les conducteurs les plus âgés qui présentent même pour la première fois un taux plus bas que les moins de 25 ans (bien que la différence soit non significative)

Figure 8 : Evolution du taux de CSI en fonction de l'âge



Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

La conduite sous influence d'alcool va varier pour chaque catégorie d'âge en fonction de la période de la semaine (Figure 9). Même si, de manière générale, le problème est plus important la nuit que la journée et plus le week-end que la semaine, des variations apparaissent. En ce qui concerne les plus jeunes, leur taux de CSI en journée est faible comparé aux autres catégories d'âge. Par contre, pendant les nuits de semaine, ce sont eux qui présentent les taux les plus hauts. Ce phénomène n'était pas du tout observé lors des mesures de 2007 (le taux de CSI des moins de 25 ans la nuit de semaine avoisinait 1%) et doit donc être tenu à l'œil. Notons toutefois que les nuits de semaine sont la période où le moins de contrôles ont pu être réalisés dans le cadre de la mesure de comportement. La marge d'erreur associée à cette estimation est donc plus importante qu'aux autres périodes de la semaine, surtout pour les moins de 25 ans qui sont la classe d'âge la plus petite en terme d'effectifs. Lors des nuits de week-end, même si un taux de CSI de 8,4% est

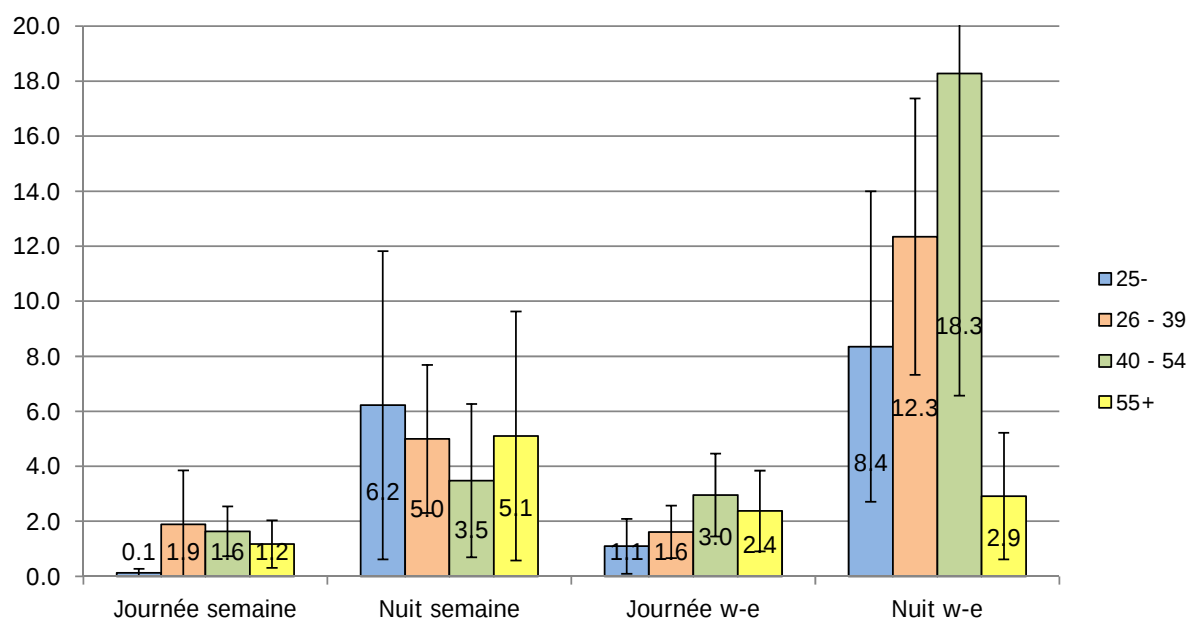
inquiétant en soi, les plus jeunes boivent moins que la plupart des autres conducteurs à l'exception des plus de 55 ans.

Les conducteurs de 26 à 39 ans se distinguent par un taux relativement élevé de CSI en journée de semaine. Il s'agit encore d'une différence notable avec les résultats des mesures précédentes. Lors des nuits de week-end, une proportion préoccupante de 12,3% d'entre eux conduit sous influence.

Pourtant, les taux de CSI les plus élevés pendant le week-end sont observés chez les conducteurs de 40 à 54 ans, ce qui était déjà le cas en 2007. Le taux observé chez ces conducteurs pendant les nuits de week-end s'élève à 18,3% et correspond donc au double du taux observé chez les jeunes de moins de 25 ans. Et il ne s'agit pas de « petites » infractions. En effet, parmi ces 18,3%, plus de deux tiers (12,5%) sont positifs ($\geq 0,35$ mg/L AAE), soit une proportion plus importante que chez les conducteurs plus jeunes. Les conducteurs de 40 à 54 ans fréquentent pourtant les établissements Horeca dans une proportion similaire aux autres catégories d'âge pendant les nuits de week-end et les discothèques sensiblement moins que les conducteurs de 25 ans et moins. La plus forte prévalence de conduite sous influence des 40-54 ans ne peut donc être expliquée par les types de lieux fréquentés.

Parmi les conducteurs de plus de 55 ans se trouvent des personnes dont les aptitudes à la conduite (réflexes, acuité visuelle...) se sont détériorées. Il est possible qu'un certain nombre de ces conducteurs adoptent un comportement plus sage en matière de consommation d'alcool avant de prendre le volant afin de compenser cette moins grande sûreté dans la conduite, et ce en priorité la nuit. On retrouve certes un taux de 5,1% de conduite sous influence pendant les nuits de semaine dans cette catégorie d'âge mais il faut rester prudent en interprétant ces chiffres : au nombre de contrôles plus réduit à cette période, s'ajoute en effet le fait que les conducteurs de plus de 55 ans sont fortement sous-représentés la nuit sur les routes par rapport à leur part générale dans le trafic et que peu d'entre eux (128) ont donc pu être contrôlés en nuit de semaine. En journée, on n'observe cependant pas de différence en matière d'alcool au volant chez les plus de 55 ans par rapport aux autres catégories d'âge.

Figure 9 : Conduite sous influence en fonction de l'âge et de la période de la semaine



Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

Comme signalé ci-dessus, de nombreuses variables explicatives, dont particulièrement l'influence des différentes périodes de la semaine et la provenance des conducteurs, peuvent masquer le lien réel entre conduite sous influence et âge. Les analyses de régression nous ont permis d'isoler cet effet et de comparer le risque relatif de conduire sous influence de toutes les catégories d'âge avec la catégorie de référence des moins de 25 ans. Il en ressort que deux catégories, les 26-39 ans et les 40-54 ans, présentent un risque significativement plus élevé de CSI que les moins de 25 ans (RRCI respectivement 2,3 et 3 fois plus élevés). Les plus de 55 ans ne se distinguent par contre pas significativement de cette catégorie. En ce qui concerne les 40-54 ans, le risque relatif reste significativement plus élevé par rapport aux moins de 25 ans si l'on ne prend en compte que les conducteurs positifs ($\geq 0,35$ mg/l AAE). Cela signifie que, toutes choses égales par ailleurs, les 40-54 conduisent plus fréquemment sous influence que les plus jeunes et également plus souvent en présentant de forts taux d'alcoolémie.

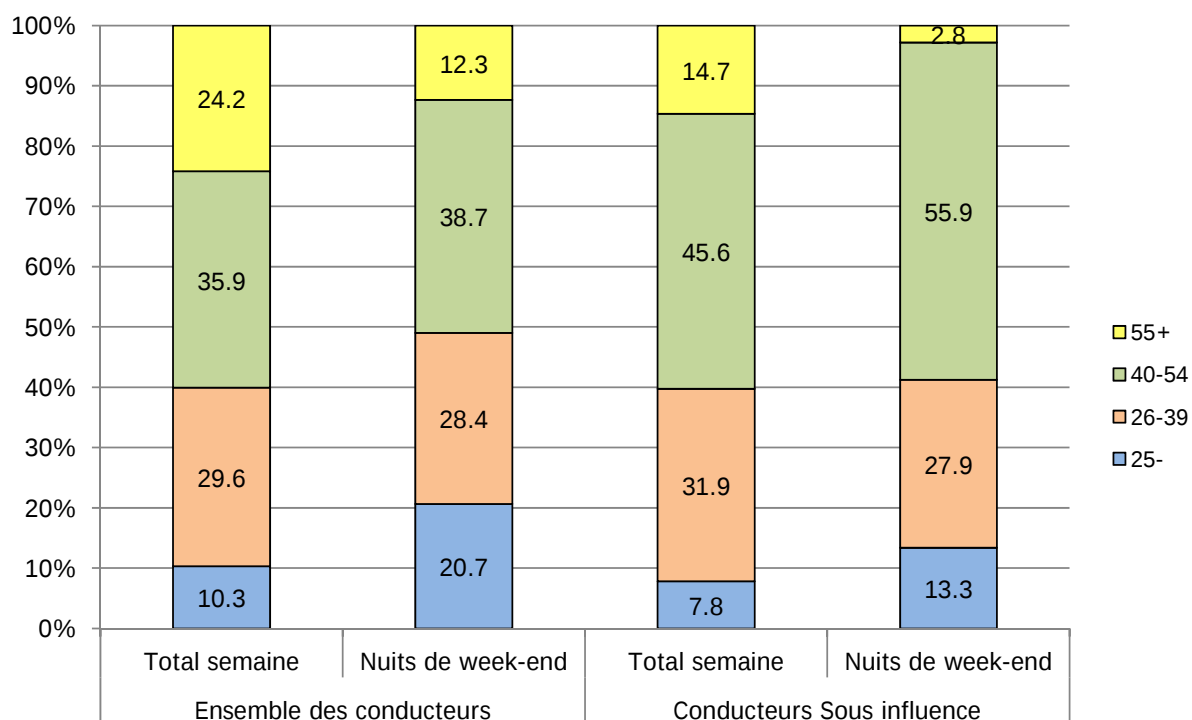
Les résultats des analyses de régression diffèrent de ceux obtenus en 2007 en ce qui concerne les catégories 26-39 ans (pas de différence par rapport aux moins de 25 ans en 2007) et plus de 55 ans (RRCI significativement plus élevé que les moins de 25 ans en 2007). Par contre, depuis 2005, on retrouve de façon « robuste » que les conducteurs de 40 à 54 ans ont toujours un RRCI significativement plus élevé que celui des moins de 25 ans.

Une autre constante est que les moins de 25 ans n'ont jamais un RRCI significativement plus élevé qu'aucune autre catégorie d'âge. On peut donc affirmer sans ambiguïté que la conduite sous influence est un problème plus présent chez les 40-54 ans et relativement moins présent chez les moins de 25 ans.

En fonction du moment de la semaine, la part dans le trafic des différentes catégories d'âge varie fortement. On voit par exemple (Figure 10) que la proportion de conducteurs de 25 ans et moins double les nuits de week-end par rapport à l'ensemble de la semaine pour atteindre 21%. Les plus de 55 ans présentent eux la tendance inverse. Cette disproportion se traduit naturellement dans la proportion des 25 ans et moins dans le total des conducteurs sous influence. Alors que, sur l'ensemble de la semaine, les plus jeunes représentent moins de 8% des conducteurs sous influence, cette proportion monte les nuits de week-end à plus de 13%. En conséquence, malgré que les 25 ans et moins présentent une prévalence de CSI plus faible que les 26-39 et 40-54 ans pendant les nuits de week-end, un contrôle de police arrêtant des conducteurs de manière a-sélective une nuit de week-end aura plus de probabilité de tomber sur un jeune sous influence d'alcool qu'un contrôle arrêtant le même nombre de conducteurs en journée. La proportion de 13% des conducteurs sous influence représentée par les 25 ans et moins reste toutefois loin de l'image parfois véhiculée de routes envahies les soirs de week-end par des jeunes conducteurs ayant trop bu. Cette image est néanmoins entretenue par le fait que les jeunes conducteurs se retrouvent disproportionnellement plus souvent victimes d'accidents graves par rapport à leur part dans la circulation⁴.

⁴ La part des conducteurs âgés de 18 à 25 ans dans le nombre total de conducteurs de voiture gravement blessés est environ deux fois plus élevée que leur taux de participation à la circulation quel que soit la période de la semaine.

Figure 10 : Part de chaque catégorie d'âge dans le trafic total et dans le trafic « sous influence » en fonction de la période de la semaine

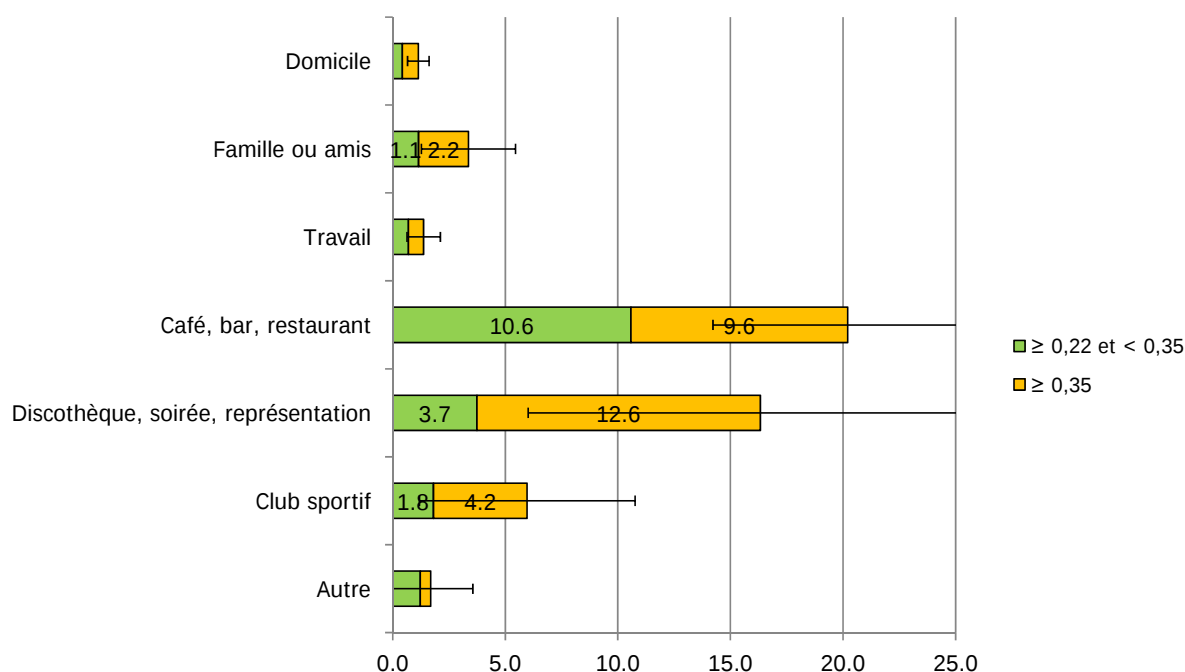


Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

Provenance

La proportion de conducteurs sous influence varie également selon l'endroit d'où ils viennent (Figure 11). Sans surprise, les conducteurs ont plus souvent tendance à prendre le volant en ayant bu après s'être rendus dans un établissement Horeca ou dans une soirée. C'est également vrai, bien que dans une moindre mesure, au retour d'autres activités sociales comme une visite à la famille ou à un club de sport. Une proportion inquiétante de 20,2% des personnes venant d'un établissement Horeca était sous influence en 2009. La proportion est un peu moindre en ce qui concerne les soirées et discothèques (16,3%) mais on remarque que presque tous les conducteurs revenant de soirée, lorsqu'il s'avère qu'ils sont sous influence, ont également une alcoolémie élevée (12,6% au-dessus de 0,35 mg/l AAE). Les analyses de régression confirment que les quatre types de provenance cités ci-dessus sont associés à une augmentation du RRCI comparaison avec les conducteurs venant de leur domicile. La visite à un établissement Horeca multiplie le RRCI par 15, la fréquentation d'une discothèque par 12, le retour d'un club sportif par 4,2 et la visite à la famille ou à des amis par 2,9. Les personnes revenant du travail ne présentent par contre pas de différence en matière de CSI par rapport aux personnes venant de leur domicile.

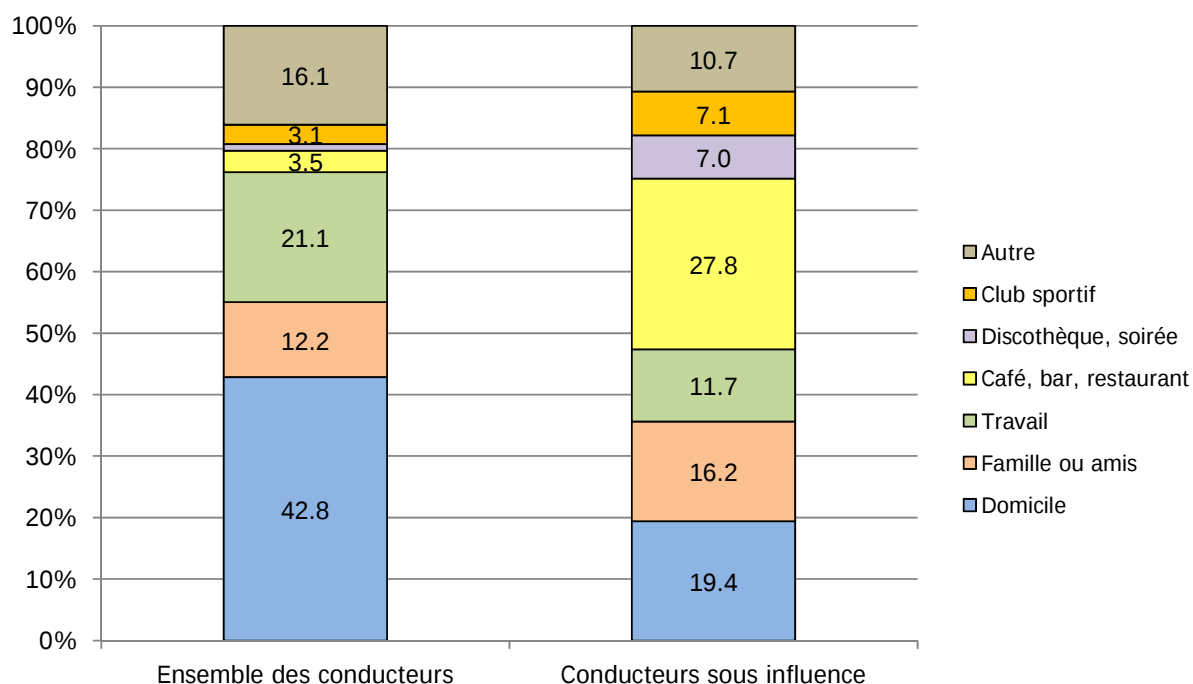
Figure 11 : Taux de conduite sous influence en fonction de la provenance des conducteurs



Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

Même si le taux de CSI est le plus faible pour les personnes revenant du domicile ou du travail, ces deux catégories sont néanmoins à l'origine d'une majorité des déplacements (63% des conducteurs contrôlés lors de la mesure de comportement provenaient d'une de ces deux origines). Le nombre absolu de conducteurs sous influence provenant de ces deux endroits n'est donc pas du tout négligeable. On voit à la Figure 12 que 19% des conducteurs sous influence viennent de chez eux et 12% de leur lieu de travail. Par contre, seulement 7% viennent de discothèque ou de soirée, ce type de lieu n'étant à l'origine que de 1% des déplacements. Les types de lieux à l'origine du plus grand nombre de déplacements sous influence sont les établissements Horeca.

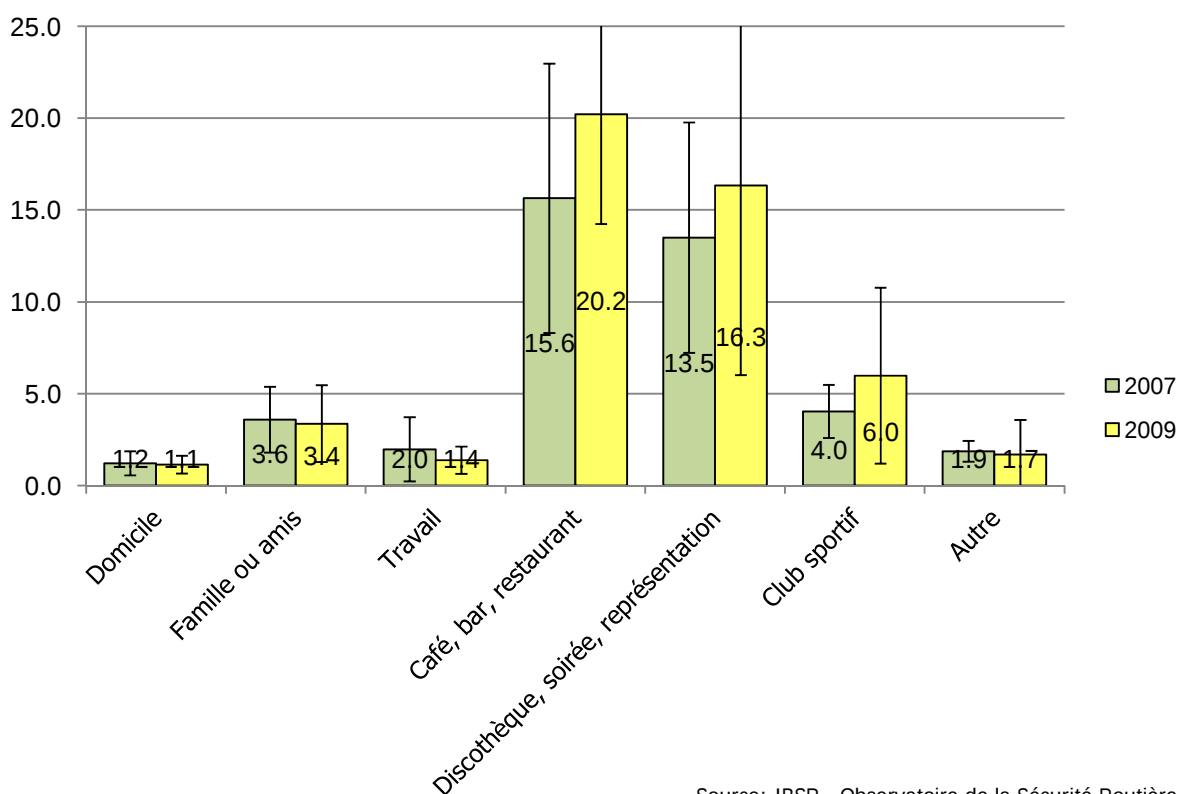
Figure 12 : Proportion des provenances dans l'ensemble du trafic et parmi les conducteurs sous influence uniquement



Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

Par rapport à la mesure 2007, les établissements Horeca et les discothèques voient une augmentation du taux de CSI d'environ 5 points et les clubs sportifs de 2 points (Figure 13). Les autres catégories de provenance présentent des taux stables. Cela signifie que la petite augmentation du taux global de CSI est due à une aggravation des problèmes concernant les endroits déjà les plus problématiques et non à une augmentation de l'alcoolémie lors des déplacements « ordinaires » (domicile-travail, shopping...)

Figure 13 : Evolution de la conduite sous influence en fonction de la provenance



Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

Niveau d'éducation

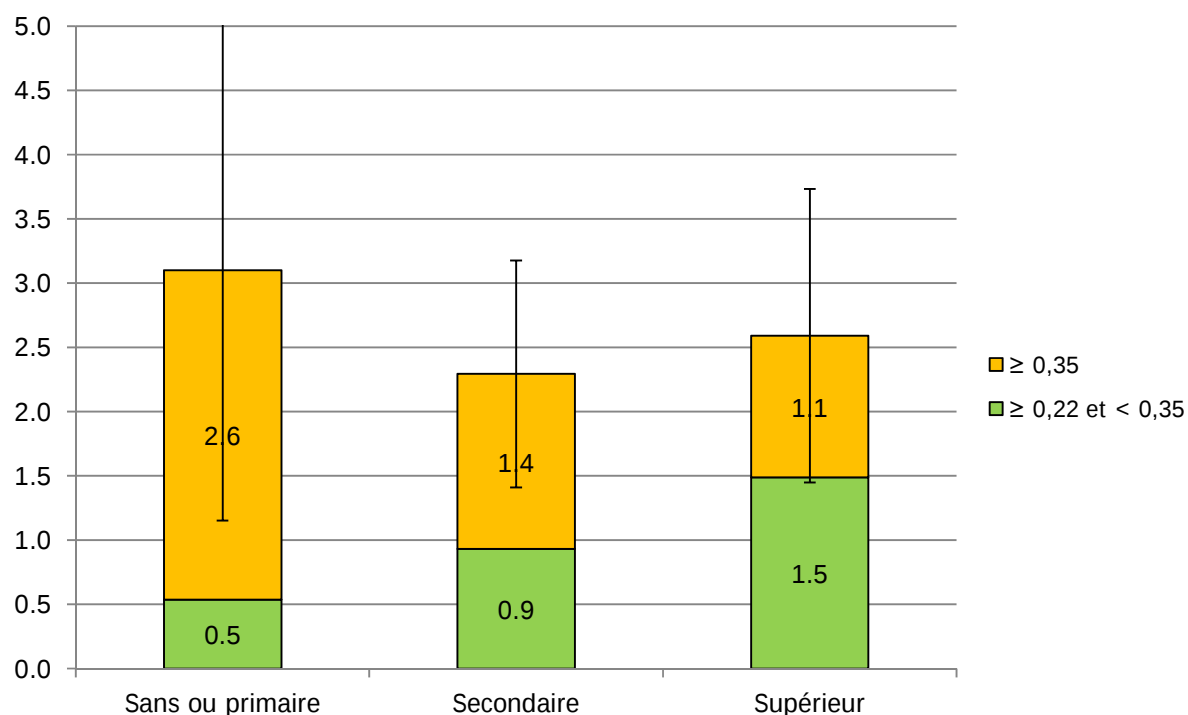
Le lien entre le niveau d'éducation et le taux de conduite sous influence a été testé pour la première fois lors de l'édition 2009 de la mesure de comportement. En effet, la consommation d'alcool en général est influencée par le niveau d'éducation (Gisle et al., 2010). La fréquence de consommation d'alcool augmente avec le niveau d'éducation tandis que l'hyperlcoolisation régulière est plus souvent rencontrée chez les personnes issues de plus bas niveaux d'éducation. On pourrait donc s'attendre à ce que ces habitudes de consommation différentes se reflètent au niveau de la prévalence de la conduite sous influence, à l'image de ce qui est fréquemment rapporté dans la littérature scientifique.

Nos résultats (Figure 14) n'identifient pourtant pas de lien clair entre niveau d'éducation et conduite sous influence. Aucune différence significative n'est constatée au niveau du taux de CSI ou du RRCI en fonction du niveau d'éducation des conducteurs. Cette conclusion vaut également lorsque l'analyse de régression est effectuée en excluant de l'échantillon les personnes de moins de 25 ans dont une proportion importante est toujours en cours de formation. Il faut noter qu'on observe néanmoins une proportion plus importante de conducteurs présentant un fort taux d'alcoolémie chez les personnes diplômées du primaire

ou sans diplôme ce qui semble cohérent avec les observations en matière de consommation d'alcool.

Il serait intéressant de tester d'autres facteurs socio-démographiques avant de conclure que la conduite sous influence en Belgique n'est pas affectée par ces variations socio-démographiques de la population.

Figure 14 : Taux de conduite sous influence en fonction du niveau de diplôme



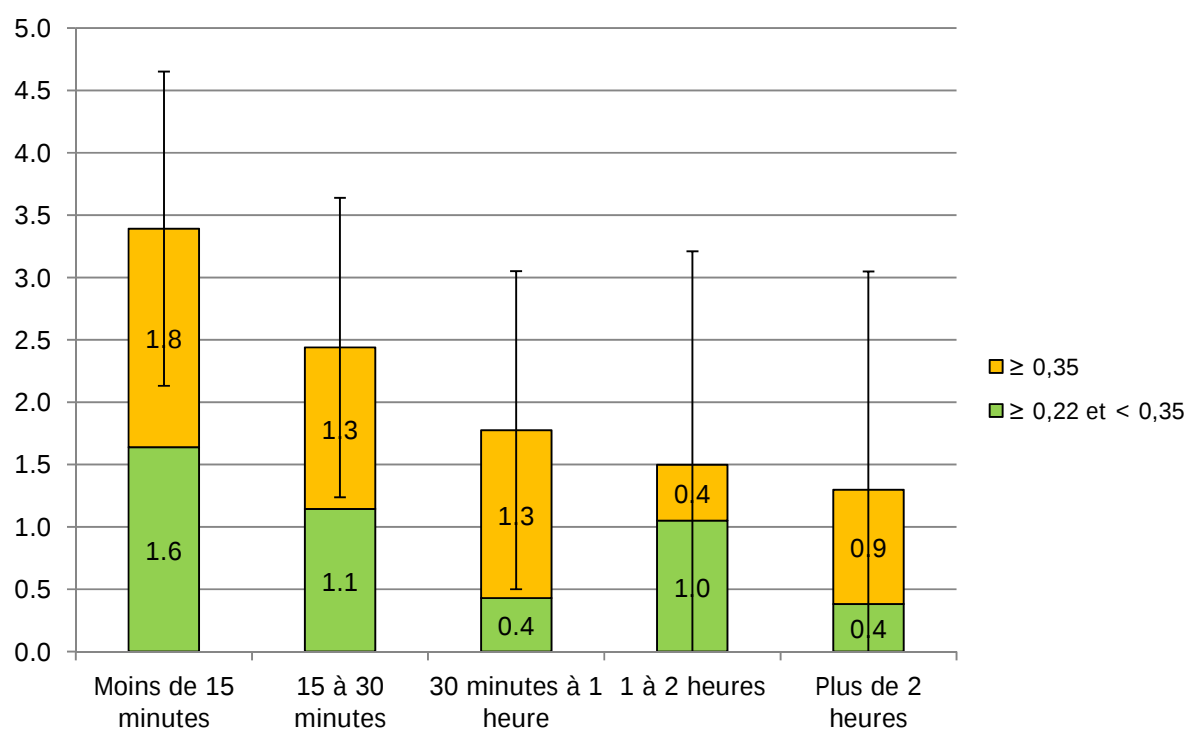
Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

Longueur du déplacement

Les conducteurs arrêtés lors de la mesure de comportement étaient invités à estimer la durée totale du déplacement prévu au moment où ils ont été arrêtés par la police. Les résultats (Figure 15) indiquent un lien potentiel entre la durée estimée de ce déplacement et le fait de conduire sous influence. En effet, plus la longueur du déplacement est importante, plus les taux de CSI constatés sont bas. Lors de l'analyse de régression, la longueur du déplacement s'est avérée être significative ($p=0,046$).

Ce lien constaté peut être expliqué par le fait que les personnes sachant qu'elles devront effectuer un plus long déplacement sont plus prudentes dans leur consommation d'alcool. Mais il se peut aussi qu'une partie de la relation observée soit due à un biais au niveau des réponses des personnes au questionnaire. En effet, les personnes se sachant sous influence ont pu avoir tendance à indiquer une longueur de déplacement plus courte que celle prévue réellement afin de minimiser l'importance de leur infraction auprès de l'agent de police.

Figure 15 : Taux de conduite sous influence en fonction de la longueur du déplacement



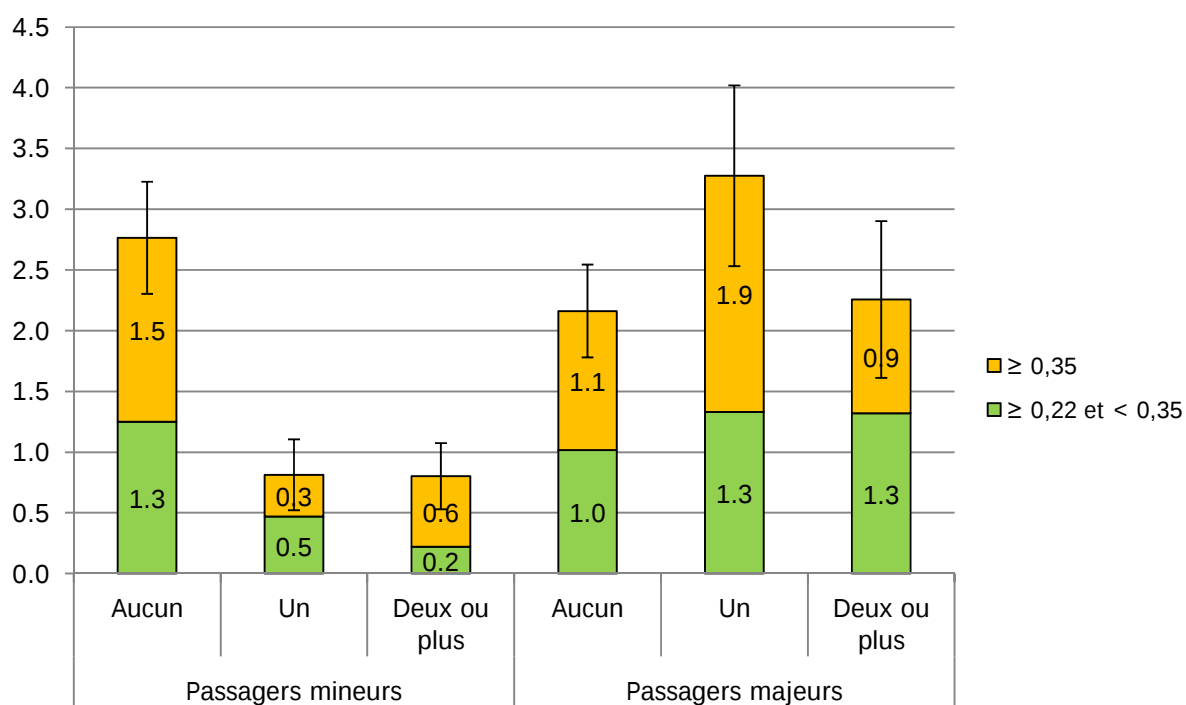
Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

Nombre de passagers

Les mesures de comportement des années précédentes n'ont pas identifié de lien clair entre le nombre de passagers transportés dans un véhicule et la conduite sous influence. En 2009, nous avons réalisé une analyse plus fine au niveau de l'âge et du sexe des passagers transportés, notamment pour déterminer si certaines combinaisons conducteur-passagers (par exemple un conducteur masculin transportant d'autres hommes) étaient susceptibles d'augmenter le risque de conduire sous influence.

Un lien évident a été constaté entre le fait de transporter des passagers mineurs d'âge et la conduite sous influence (Figure 16). Le taux de CSI chute en effet fortement chez les conducteurs transportant au moins un passager de ce type (moins de 1% de conducteurs sous influence). On pourrait penser ce résultat s'explique par le fait que les déplacements avec des mineurs sont souvent effectués aux moments et en provenance d'endroits qui sont associés aux taux de CSI les plus bas (en journée la semaine, en provenance du domicile ou de l'école...). Pourtant, même en contrôlant pour l'impact des facteurs provenance, moment de la semaine et âge du conducteur, les analyses de régression indiquent que le fait de transporter au moins un mineur reste un facteur significatif faisant baisser le RRCI (qui est trois fois plus petit pour les conducteurs transportant au moins un mineur que pour les autres conducteurs).

Figure 16 : Taux de conduite sous influence en fonction du nombre de passagers transportés



Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

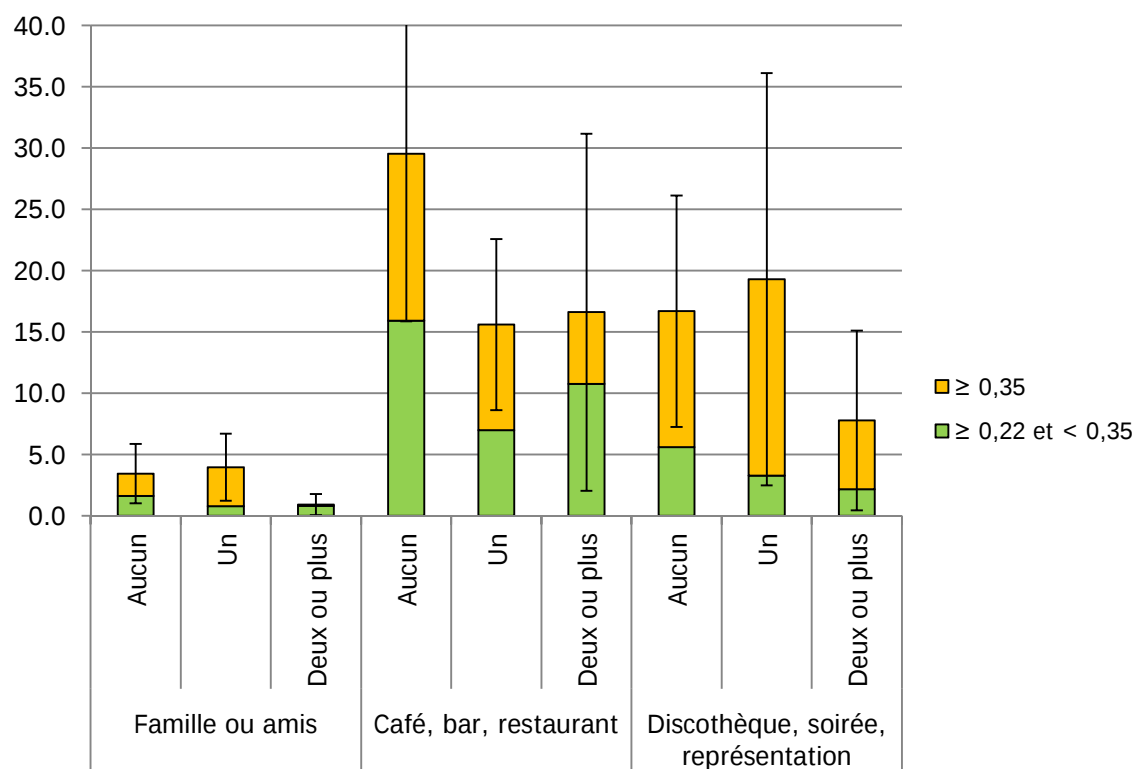
Par contre, il n'y a pas de tendance claire qui se dégage au niveau des passagers adultes. On observe certes une augmentation du taux de CSI chez les conducteurs transportant un seul passager mais l'analyse de régression indique que cette différence n'est pas significative. Par ailleurs, le taux de CSI est similaire chez les conducteurs transportant deux passagers ou plus et les conducteurs sans passagers bien que les déplacements avec

plusieurs passagers soient plus fréquents le week-end ou au retour de soirées et de fêtes que les déplacements seuls, qui sont eux prédominants au retour du lieu de travail ou en venant du domicile. L'analyse de régression identifie d'ailleurs un RRCI inférieur chez les conducteurs avec deux passagers ou plus que chez les conducteurs sans passagers. Ce résultat pourrait être lié à un certain effet « Bob » et au fait que les conducteurs se sentent plus responsables quand ils doivent transporter plusieurs personnes dans leur véhicule. Il peut aussi être mis en parallèle avec les résultats des mesures d'attitudes de l'IBSR (Boulanger, 2010) qui indiquent que la désapprobation sociale par rapport à la conduite sous influence est élevée. Par exemple 67% des répondants estimaient que les règles en matière d'alcool au volant devaient être plus strictes. Le conducteur n'aura donc pas envie d'exhiber un comportement qui serait désapprouvé par les personnes qu'il transporte. Nous n'avons pas identifié de comportement spécifique selon le sexe du conducteur ou des passagers.

Si on examine l'effet de l'interaction entre le nombre de passagers et la provenance des conducteurs (Figure 17), on remarque que le fait de transporter des passagers en revenant d'une visite à de la famille ou des amis ou d'une soirée en discothèque est associé à un taux de CSI moins élevé. En revenant d'un établissement Horeca, en revanche, le taux de CSI reste supérieur à 15% quel que soit le nombre de passagers transportés. Il est envisageable que l'effet « Bob » soit plus important pour les gens revenant de discothèque que d'un établissement Horeca car les campagnes ont davantage ciblé le premier contexte que le second. Toutefois, des campagnes « Bob » orientées vers les personnes fréquentant des cafés ou des restaurants ont aussi été mises en place.

Enfin, on remarque également le taux extrêmement élevé de conduite sous influence chez les personnes revenant seules d'un établissement Horeca (environ 30% de CSI). On observe d'ailleurs ce résultat à tout moment de la semaine, ce qui fait penser que se trouvent dans ce sous-groupe un certain nombre de personnes caractérisées par une consommation excessive et chronique d'alcool. En d'autres termes les personnes souffrant d'une addiction à l'alcool et rendant régulièrement au café seraient surreprésentées parmi les conducteurs revenant seuls d'un établissement Horeca. Ce type de personne sera plus difficilement influencé par les campagnes spécifiques contre l'alcool au volant par rapport à des personnes dont la consommation d'alcool est plus ponctuelle.

Figure 17 : Taux de conduite sous influence en fonction du nombre de passagers adultes et de la provenance



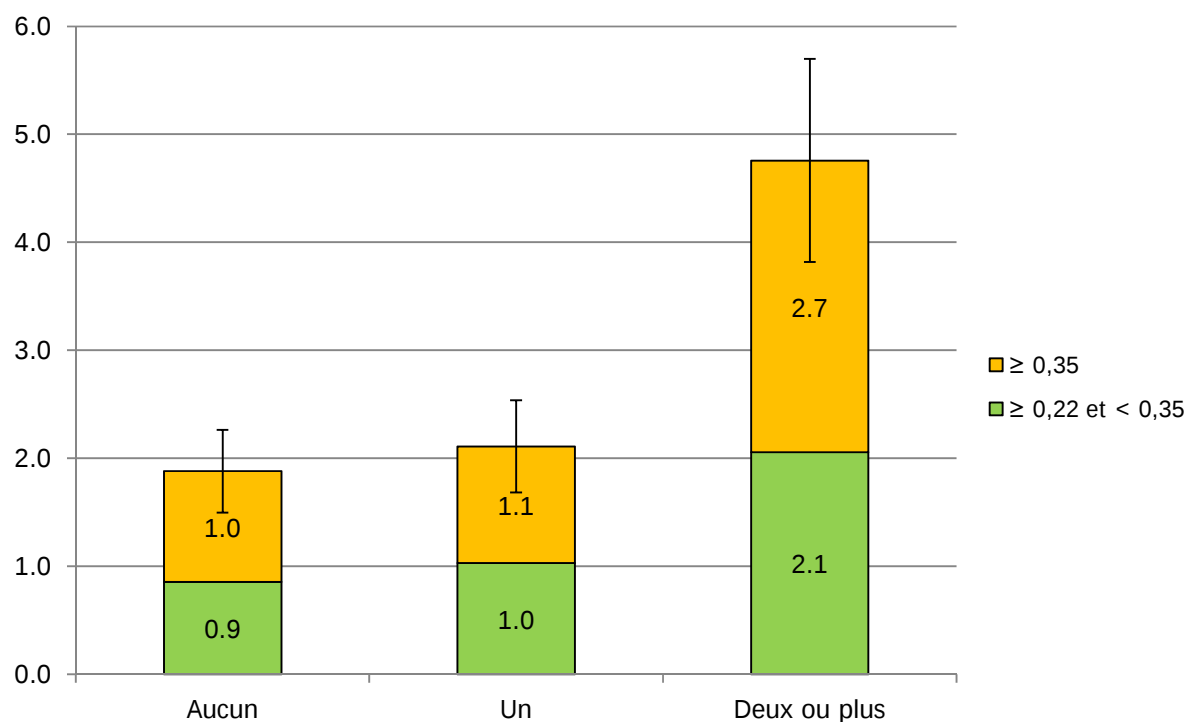
Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

Nombre de contrôles subis par le passé

A première vue, on pourrait s'attendre à ce que la prévalence de CSI diminue avec le nombre de contrôles subis par le passé à cause du caractère dissuasif de ceux-ci. Les résultats indiquent au contraire que les personnes ayant subi plus d'un contrôle présentent un taux de CSI bien supérieur aux personnes qui ont été peu ou pas contrôlées (Figure 18). Ils ne diffèrent pas sur ce point de ceux obtenus lors des éditions précédentes.

Il s'avère toutefois que les personnes circulant de nuit, surtout le week-end, ont été davantage contrôlées par le passé, de même que les personnes revenant de discothèque plus que celles provenant d'autres types de lieux et les hommes plus que les femmes. Le résultat observé est donc dû au fait que les contrôles de police sont ciblés sur les moments et les publics les plus susceptibles de conduire sous influence. En d'autres termes, les gens sont plus contrôlés parce que plus sous influence et pas le contraire.

Figure 18 : Taux de conduite sous influence en fonction du nombre de contrôles subis précédemment



Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

Les analyses de régression confirment cette analyse. En contrôlant pour le genre, la provenance des conducteurs et le moment de la semaine, le nombre de contrôle devient non-significatif ce qui indique que le fait d'avoir déjà été contrôlé n'influence pas le RRCI à la hausse.

Toujours en suivant le raisonnement selon lequel les contrôles ont un effet dissuasif sur la conduite sous influence, on aurait pu, au contraire, espérer identifier une diminution du RRCI chez les personnes contrôlées souvent après avoir contrôlé l'effet des autres variables. On peut avancer plusieurs raisons expliquant qu'on ne retrouve pas cet effet positif des contrôles :

- Nous n'avons sans doute pas pu contrôler pour toutes les variables en fonction desquelles les policiers ciblent les contrôles. En plus des facteurs âge, genre, période de la semaine et provenance inclus dans le modèle de régression, d'autres facteurs influencent en effet la décision des policiers de soumettre un conducteur au contrôle, comme par exemple le fait de constater une odeur d'alcool dans l'habitacle de la voiture. La population de conducteurs peu ou pas contrôlés et celle des conducteurs souvent contrôlés n'est donc sans doute pas totalement comparable malgré les autres facteurs déjà pris en compte dans le modèle.

- Le nombre de contrôles passés est considéré sans limite dans le temps. Peut-être aurait-on pu identifier un lien positif plus clair entre le fait d'être contrôlé et une diminution du RRCI si les contrôles plus récents (par exemple dans l'année écoulée) avaient été les seuls pris en compte. Il est en effet logique de considérer que les contrôles les plus récents ont un impact plus important sur la probabilité subjective d'être contrôlé ressentie par un conducteur.
- Enfin, le nombre de contrôles, malgré son augmentation au cours des dernières années reste sans doute insuffisant pour que la probabilité subjective d'être contrôlé dans la population soit suffisamment élevée pour faire diminuer la CSI. La mesure de comportement nous a appris que 53% des conducteurs n'avaient jamais été contrôlés dans leur vie et 26% une seule fois. Il y a une progression par rapport à 2003 quand 76% des conducteurs déclaraient n'avoir jamais été contrôlés (Boulanger, 2010) mais il y a encore des efforts à faire pour augmenter la probabilité objective et en conséquence la probabilité subjective d'être contrôlé. En 2009, les mesures d'attitudes ont indiqué que 65% des conducteurs trouvaient la probabilité d'être contrôlé pour l'alcool petite ou très petite.

3.3. Un modèle de la conduite sous influence

Principe général

De nombreux éléments influencent la probabilité de conduire sous influence mais il est difficile de distinguer l'apport spécifique de chacun individuellement en effectuant une simple analyse descriptive des données. En effet, beaucoup de facteurs sont interdépendants. Par exemple, l'âge des conducteurs ainsi que les destinations des déplacements varient en fonction de la période de la semaine. Une différence de taux de CSI entre les hommes de 39-44 ans circulant les nuits de week-end et les femmes de 25-39 ans circulant en journée de semaine peut donc être due au facteur âge, au facteur sexe, au facteur période de la semaine ou encore à une combinaison de plusieurs facteurs. Il est même possible qu'un facteur influence le taux de CSI mais que son effet soit masqué parce qu'il est opposé à celui des autres.

Afin de mieux comprendre l'influence des différents facteurs sur le risque de conduite sous influence (RRCI), nous avons donc effectué une modélisation à l'aide d'analyses de régression logistique. Cela nous permet d'étudier l'influence spécifique de chaque variable « toutes choses égales par ailleurs », de quantifier l'influence de cette variable et de voir si

cette influence peut être considérée comme significative. En résumé, cette analyse nous permet une meilleure compréhension des mécanismes conduisant à une augmentation ou une diminution du risque relatif de conduite sous influence.

Concrètement, le modèle établit la relation entre la conduite sous influence et ses différents déterminants sur base du rapport de chances (odds ratio⁵). Dans le contexte de la présente étude, où la proportion de conducteurs sous influence peut - statistiquement parlant - être considérée comme faible, cette notion de rapport de chances peut être assimilée à celle de « risque relatif ⁶ », qui est intuitivement plus facile à comprendre. Par souci de simplicité, nous utilisons donc le terme « risque relatif » pour décrire les résultats présentés dans ce document. Nous parlons donc du « risque relatif de conduire sous influence » (RRCI), qui se définit comme le rapport entre la probabilité de conduire en ayant dépassé la limite légale pour une personne appartenant à une catégorie de la variable testée et la probabilité de conduire en ayant dépassé la limite légale pour une personne appartenant à une autre catégorie de cette variable, désignée comme catégorie de référence.

Lorsque un RRCI est identifié comme significatif par le modèle, cela indique que le fait qu'une personne appartienne à une catégorie du prédicteur (par exemple, la catégorie « femme » du prédicteur « sexe ») plutôt qu'à la valeur de référence (par exemple, la catégorie « homme ») est associée de façon statistiquement significative à une augmentation ou une diminution de la probabilité de conduire sous influence. Cette augmentation ou diminution correspond à un effet multiplicatif. On dira par exemple que le risque relatif de conduite sous influence est 0.31 fois plus élevé chez les femmes que chez les hommes. On pourrait également dire que le RRCI des femmes équivaut à 31% de celui des hommes. Donc, lorsque ce facteur est inférieur à 1, cela signifie que le risque relatif de la catégorie comparée (les femmes dans notre exemple) est inférieur à celui de la catégorie

⁵
$$O.R = \frac{\frac{p}{(1-p)}}{\frac{q}{(1-q)}}$$
 ; où q correspond à la probabilité de conduire sous influence dans la catégorie de

référence d'un prédicteur (par exemple, les hommes pour le prédicteur « sexe » et p correspond à la probabilité de conduire sous influence dans la catégorie qui lui est comparée (« femmes » pour le prédicteur « sexe »).

⁶
$$R.R = \frac{p}{q}$$
 ; où q correspond à la probabilité de conduire sous influence dans la catégorie de

référence d'un prédicteur (par exemple, les hommes pour le prédicteur « sexe » et p correspond à la probabilité de conduire sous influence dans la catégorie qui lui est comparée (« femmes » pour le prédicteur « sexe »). A la différence du rapport de chances, le risque relatif ne tient pas compte du rapport entre la probabilité de conduire sous influence et celle de conduire à jeun. Etant donné que la probabilité de conduire sous influence est - mathématiquement parlant - faible, les deux méthodes fournissent des estimations très similaires.

de référence (les hommes). A l'inverse, lorsque ce facteur est supérieur à 1, cela signifie que le risque relatif de la catégorie comparée est supérieur à celui de la catégorie de référence

Résultats

Afin de définir les variables pertinentes à considérer dans le modèle, chaque variable a été d'abord testée individuellement ce qui a permis d'identifier une relation significative entre le genre, le moment de la semaine, la provenance, le nombre de passagers mineurs, le nombre d'anciens contrôles, la longueur du déplacement et la conduite sous influence d'alcool (détails à l'annexe 3). Ces variables ont servi de base à la construction du modèle global.

Le modèle a été construit pas à pas en introduisant progressivement chaque nouveau prédicteur et en observant l'effet sur les autres. Par exemple, l'effet des prédicteurs « nombre de contrôles subis dans le passé » et « week-end » devient non significatif lorsque le prédicteur « provenance » est introduit dans le modèle. Le Tableau 2 reprend le résultat final de l'analyse, c'est-à-dire le modèle obtenu en retenant les variables avec une influence significative sur la conduite sous influence⁷. A noter que pour les prédicteurs « âge » et « provenance », seules certaines modalités ont une influence significative sur le RRCI.

On observe que les femmes ont un RRCI trois fois inférieur à celui des hommes. Le fait de transporter des passagers mineurs (à partir de 1) ou majeurs (à partir de 2) est aussi associé à une diminution du RRCI. En ce qui concerne les passagers, différentes combinaisons ont été testées notamment en introduisant dans le modèle un terme d'interaction entre le sexe du conducteur et celui des passagers mais aucune autre influence significative sur le RRCI n'a été identifiée.

Au niveau des moments de la semaine, la nuit implique une forte augmentation du RRCI par rapport à la journée. Par contre, le prédicteur « week-end » n'est plus significatif dès que l'on introduit la provenance des conducteurs dans le modèle ce qui signifie que ce n'est pas le moment de la semaine en tant que tel qui affecte le RRCI mais bien le type d'activité auquel il est associé. Ce prédicteur n'a donc pas été retenu dans le modèle final.

⁷ Sont définies comme significatives les variables dont $P > |t|$ est inférieur à 0.05. La significativité est donc définie au seuil de 95%.

L'âge a aussi une influence significative sur le RRCI qui est 2,3 fois plus grand chez les 26-39 ans et 3 fois plus grand chez les 40-54 en comparaison avec les conducteurs les plus jeunes.

En ce qui concerne la provenance, les conducteurs revenant d'un établissement Horeca ou de discothèque ont sans surprise un RRCI très élevé par rapport aux personnes venant de leur domicile. Les catégories « famille/amis » et « club sportif » sont également significatives.

Enfin, la longueur du déplacement s'avère également significative. Cette variable est la seule variable quantitative continue introduite dans le modèle. Elle est exprimée en minutes ce qui explique que la valeur de l'odds ratio soit si proche de 1 : même si la variable est significative, la variation d'une minute dans le temps de trajet prévu n'influence logiquement pas énormément le RRCI.

Tableau 3 : Modèle global issu des analyses de régression.

	Odds ratio	S.E.	t	P> t
Genre				
Homme - Catégorie de référence				
Femme	0.31	0.10	-3.76	0.000
Moment de la journée				
Journée - Catégorie de référence				
Nuit	2.53	0.89	2.61	0.009
Âge				
25 ans et moins - Catégorie de référence				
26-39 ans	2.30	0.86	2.23	0.027
40-54 ans	2.96	1.04	3.10	0.002
55 ans et plus	1.40	0.44	1.08	0.283
Provenance				
Domicile - Catégorie de référence				
Famille, Amis	2.86	0.98	3.08	0.002
Travail	1.07	0.38	0.20	0.839
Café, bar, restaurant	15.45	5.04	8.4	0.000
Soirée, Discothèque	12.49	5.67	5.56	0.000
Club sportif	4.18	1.73	3.45	0.001
Autre	1.52	0.93	0.68	0.496
Passagers majeurs				
Moins de deux - Catégorie de référence				
Au moins 2 passagers majeurs	0.49	0.15	-2.28	0.023
Passagers mineurs				
Aucun - Catégorie de référence				
Au moins 1 passager mineur	0.31	0.11	-3.34	0.001
Longueur du déplacement	0.99	0.01	-2.01	0.046

$F(14, 437) = 28.45$
 $\text{Prob} > F = 0.0000$

Le modèle ne prétend pas présenter de manière exhaustive tous les facteurs influençant le RRCI. Seules les variables récoltées lors des contrôles routiers ont pu être incorporées dans le modèle. De plus, n'ont été considérées que les variables dont on pouvait estimer que le lien statistique avec le RRCI avait un sens logique. Par exemple, nous n'avons pas introduit dans le modèle final la variable « nombre de policiers ayant pris part au contrôles » bien que celle-ci s'avérait significative. On ne peut bien entendu pas logiquement conclure que le RRCI augmente avec le nombre de policiers présents sur le lieu de contrôle. On devrait plutôt envisager la relation inverse : sachant, pour une raison ou une autre, qu'ils risquaient d'avoir plus de travail avec des conducteurs sous influence à un certain contrôle, les responsables des zones de police peuvent décider d'y envoyer plus de personnel. Il est aussi possible que cette variable « nombre de policiers » soit corrélée avec une autre variable plus pertinente pour expliquer le RRCI. Par exemple, on observe que, parmi les zones de police ayant pu assigner un nombre important de personnel aux contrôles d'alcoolémie, se retrouvent beaucoup de grosses zones urbaines (Gand, Anvers, Uccle/Watermael-Boitsfort/Auderghem, Leuven). Le lien statistique observé avec le RRCI pourrait donc indiquer un lien entre densité de population ou caractère urbain et le pourcentage de personnes conduisant sous influence. Quoi qu'il en soit, l'inclusion ou non de la variable « nombre de policiers » dans le modèle n'affecte aucunement les résultats observés pour les autres prédicteurs et donc les conclusions à tirer du modèle présenté au Tableau 3.

4. Conclusions et recommandations

Les résultats de la mesure de comportement 2009 ne sont guère réjouissants. La conduite sous influence ne diminue ni globalement, ni dans aucun sous-groupe important (par exemple : les conducteurs circulant pendant les nuits de week-end, ...). Au contraire, le taux global de CSI augmente de 2,00% en 2007 à 2,54% en 2009. Une augmentation est aussi observée aux moments de la semaine où la situation était déjà la plus préoccupante par le passé, c'est-à-dire la nuit, principalement le week-end. 12,7% des conducteurs étaient sous influence en 2009 pendant les nuits de week-end ce qui représente un taux jamais atteint dans les précédentes mesures de comportement. L'augmentation constante de cet indicateur depuis 2003 est réellement interpellante. L'indicateur augmente aussi pendant les nuits de semaine mais il faut rester prudent dans l'interprétation de cette hausse à cause du plus petit nombre de conducteurs contrôlés pendant cette période de la semaine. Quoi qu'il en soit, les taux de conduite sous influence constatés pendant les nuits restent de loin supérieurs à l'objectif maximal de 3% fixé par les Etats Généraux de la Sécurité Routière 2002.

Outre la période de la semaine, d'autres facteurs ont été identifiés de manière systématique au cours des différentes éditions de la mesure. Le sexe et l'âge des conducteurs sont parmi ces caractéristiques. Les hommes conduisent plus souvent (3,4%) sous influence que les femmes (1,1%) et les conducteurs de 40 à 54 ans présentent les taux de CSI les plus élevés (3,2%). Les conducteurs les plus jeunes (1,9%) et les plus âgés (1,6%) sont les plus raisonnables en ce qui concerne l'alcool au volant. La provenance des conducteurs influence aussi beaucoup le risque de CSI, les deux lieux générant le plus de déplacements sous influence étant sans surprise les cafés et restaurants (20,2%) et les discothèques et autres lieux de soirée (16,3%). Ces deux types de lieux sont responsables pour la plus grande partie de l'augmentation du taux global de CSI constatée en 2009.

Enfin, l'édition 2009 a permis pour la première fois de faire des constatations intéressantes au niveau de l'influence des passagers sur le risque de conduite sous influence. Les personnes transportant plusieurs personnes à bord de leur véhicule étant moins susceptibles de conduire sous influence, particulièrement quand au moins un des passagers est un mineur d'âge. La longueur prévue du déplacement semble également jouer un rôle sur le risque de conduite sous influence mais l'effet est assez faible et devra être confirmé lors des mesures de comportement suivantes.

4.1. Améliorations possibles de la mesure de comportement

Pour le moment, le niveau exact d'alcoolémie des personnes arrêtées lors des mesures de comportement n'est pas connu. On sait uniquement si les conducteurs sont « safe », « alerte » ou « positif ». Il serait intéressant de connaître le taux exact de concentration d'alcool des personnes roulant sous influence. Cela permettrait peut-être d'identifier de nouveaux groupes cibles caractérisés par des taux de CSI largement au-dessus de la limite légale et d'avoir une perspective nouvelle sur le problème de la conduite sous influence.

La mesure pourrait également être améliorée afin de permettre de mieux comprendre les raisons qui poussent quelqu'un à reprendre le volant sous influence ou pas. Les conducteurs sous influence pourraient être divisés en deux grandes catégories : ceux qui ont une consommation d'alcool problématique caractérisée par une dépendance et ceux qui ont une consommation occasionnelle. La stratégie à adopter sera très différente pour dissuader les deux groupes de rouler sous influence, le premier étant a priori beaucoup plus difficile à toucher par les messages traditionnels de sécurité routière. Il est assez délicat de poser des questions précises aux personnes sous influence sur leurs habitudes de consommation d'alcool. Il s'agit de trouver des questions qui ne soient pas considérées comme trop intrusives afin que les réponses ne soient pas trop biaisées parce que les conducteurs ne voudraient pas avouer des comportements jugés socialement honteux ou inacceptables. Il faut également tenir compte du fait que les questions sont posées par des policiers, ce qui peut influencer les réponses données par les conducteurs.

Un autre aspect peu abordé au cours des éditions passées des mesures de comportement est l'aspect spatial. Plusieurs policiers nous ont fait part de résultats de contrôles très variables en fonction du type d'endroit où ces derniers sont réalisés, et notamment du fait que la conduite sous influence serait bien plus répandue dans les déplacements intra-urbains que sur les axes de transit interurbains à cause de la moindre probabilité d'être contrôlé. Il serait intéressant de convaincre encore davantage de zones de polices des grands centres urbains belges de participer à la campagne de mesure afin de pouvoir déterminer s'il y a en effet une spécificité urbaine à la conduite sous influence. Les taux de CSI pourraient également être comparés entre axes de grand transit, axes de distribution, et voiries locales.

4.2. Prévalence de la conduite sous influence d'alcool et risque d'accident

La mesure de comportement donne une information précieuse sur la prévalence de la conduite sous influence. Néanmoins, les sous-groupes présentant la prévalence la plus élevée ne sont pas toujours ceux chez qui on observe les risques d'accident les plus importants. Les jeunes conducteurs, chez lesquels la prévalence de CSI est pourtant basse par rapport à la plupart des autres catégories d'âge, en sont un bon exemple. La part des conducteurs âgés de 18 à 25 ans dans le nombre total de conducteurs de voiture gravement blessés est environ deux fois plus élevée que leur taux de participation à la circulation quel que soit la période de la semaine. Bien que l'alcool ne soit pas le seul facteur explicatif de ces accidents, il joue un rôle important. En effet, même si un taux d'alcoolémie élevé augmente le risque d'accident chez tous les conducteurs, plusieurs études démontrent que le sur-risque d'accident auquel s'expose un conducteur sous influence par rapport à un conducteur sobre est particulièrement élevé chez les jeunes conducteurs. Sur base des données d'accident et de conduite sous influence 2009, L'IBSR (Casteels et al., 2011) a calculé que les conducteurs de moins de 25 ans en Belgique couraient un risque 12,6 fois plus élevé d'avoir un accident grave quand ils étaient sous influence d'alcool que quand ils étaient sobres. Chez les plus de 40 ans, le sur-risque n'est « que » 4 fois plus élevé. Il s'agit d'un risque moyen car le risque d'accident augmente bien évidemment avec le taux d'imprégnation alcoolique.

Pour décider des mesures à prendre pour réduire le nombre d'accidents dus à la conduite sous influence, il convient dès lors de tenir compte à la fois des niveaux de prévalence observés dans la population et de leur conséquence en matière d'accident. Si l'on ne tient compte que de la prévalence, on court le risque de ne pas cibler les sous-groupes au sein desquels beaucoup d'accidents de la route sont observés. Ne tenir compte que des chiffres d'accident pourrait au contraire induire une certaine déresponsabilisation dans des sous-groupes pour lesquels le risque d'accident est moindre, mais présentant néanmoins des taux élevés de CSI. Par exemple, même si une attention particulière doit être donnée aux accidents des jeunes conducteurs, il ne faut pas que les conducteurs de 40 à 54 ans, chez lesquels la prévalence de CSI est la plus élevée, considèrent que l'alcool au volant n'est qu'un problème de jeunes et banalisent leur propre consommation d'alcool avant de conduire.

4.3. Sensibilisation

Les mesures d'attitudes de l'IBSR (Boulangier, 2010) nous renseignent que la désapprobation sociale de la conduite sous influence est assez élevée, notamment en comparaison de la désapprobation sociale de la vitesse. Une majorité de personnes est favorable aux sanctions et voudraient même qu'elles soient plus sévères. Le message concernant les dangers de la conduite sous influence d'alcool semble donc être globalement bien passé auprès de la population belge.

Une des premières raisons de la conduite sous influence d'alcool est sans aucun doute la consommation d'alcool en général. En 2008, l'Institut de Santé Publique (Gisle et al., 2010) estimait que le taux de consommateurs quotidiens d'alcool chez les Belges de plus de 15 ans était de 12%, soit une hausse de 3 points par rapport à 2001 et 2004. La tendance à la dépendance a aussi augmenté de 7% en 2001 à 10% en 2008. En général, les jeunes sont plus sujet à l'hyperlcoolisation (boire de façon épisodique mais en grande quantité) alors que les personnes plus âgées présentent une consommation plus fréquente d'alcool. Dans un tel contexte, il n'est pas étonnant que l'on n'observe pas les progrès souhaités en matière de conduite sous influence malgré les efforts qui ont été déployés en matière de sensibilisation à la conduite sous influence. Chez un certain nombre de personnes, la conduite sous influence ne fait sans doute pas l'objet d'un choix réfléchi mais résulte plutôt de la conjonction d'une consommation fréquente peu ou pas maîtrisée d'alcool avec la nécessité de conduire. Les campagnes en matière d'alcool au volant ne doivent donc être vues que comme un des éléments d'une chaîne qui commence avec la prévention en matière de consommation d'alcool en général. Il sera d'ailleurs intéressant dans quelques années de voir si l'interdiction de la vente d'alcool au moins de 16 ans et de spiritueux aux moins de 18 ans entrée en vigueur en janvier 2010 (mais encore inégalement respectée (CRIOC, 2011)) aura un effet sur l'alcoolisation des plus jeunes conducteurs. Par contre, au niveau de la consommation d'alcool chez les personnes plus âgées, peu d'initiatives notables sont mises en place ce qui n'est pas sans poser des problèmes de cohérence, étant donné que ces personnes sont tout autant, voire davantage concernées par la consommation d'alcool problématique que les plus jeunes.

Les résultats des mesures de comportement montrent d'ailleurs que ce sont les conducteurs de 40 à 54 ans qui conduisent le plus souvent sous influence. C'est une des raisons pour lesquelles les campagnes Bob de l'IBSR sont aussi déclinées vers des publics autres que les jeunes revenant de soirée. C'est une voie dans laquelle il s'agit de poursuivre, surtout que la modification du comportement de cette catégorie d'âge – même si elle n'est pas celle

qui est la plus impliquée dans les accidents liés à l'alcool – est susceptible d'avoir un effet positif sur les autres par effet d'exemple⁸. Il est important aussi que certaines catégories (par exemple, les jeunes conducteurs) ne soient pas stigmatisées en ce qui concerne la conduite sous influence, au risque de déresponsabiliser les autres car la conduite sous influence s'avère être un problème somme toute assez universel.

En outre, en plus des actions Bob et de celles des Responsible Young Drivers, d'autres pistes pourraient être envisagées pour offrir des alternatives à la conduite de leur voiture aux personnes ayant consommé trop d'alcool, comme par exemple des prix réduits pour les taxis ou une offre plus étendue de transports en commun.

4.4. Répression

La base de la politique de répression est la fixation du taux légal d'alcoolémie. Une influence de l'alcool sur la conduite est perceptible dès des taux très bas d'imprégnation alcoolique. Un taux légal d'alcool de 0, s'il était respecté, serait donc le plus sûr en termes de sécurité routière. De plus, une tolérance zéro en matière d'alcool aurait l'avantage de donner un message très clair : si on conduit, on ne boit pas. Néanmoins, une telle politique poserait problème en matière de contrôles. Le nombre de contrevenants serait en effet multiplié environ par trois (sur base de Van der Linden et al., 2011). A moins d'une augmentation drastique du nombre de contrôles, devoir arrêter et dresser des procès-verbaux pour les conducteurs avec un taux d'alcool inférieur à 0,22 mg/L AAE signifierait que moins de temps et de moyens pourraient être consacrés aux autres contrevenants. Il en résulterait donc une diminution des probabilités objective et subjective d'être pris pour les conducteurs roulant au-dessus de la limite légale actuelle. De plus, la mesure pourrait susciter l'incompréhension et paraître peut crédible pour les légers contrevenants se rendant compte que plus de conducteurs avec des taux élevés d'alcoolémie passent entre les mailles du filet. Il n'est donc pas certain que le résultat global d'une politique de tolérance zéro serait positif pour la sécurité routière. C'est pourquoi l'IBSR ne plaide pas pour une diminution globale du taux légal autorisé de 0,22 mg/L AAE mais pour une politique de répression efficace permettant de mieux faire respecter le 0,35 mg/L AAE et de diminuer ainsi le risque d'accident sur les routes belges.

Quel que soit le taux d'alcoolémie fixé, son respect par les conducteurs va dépendre de la probabilité d'être contrôlé. Si celle-ci n'est pas suffisante, les modifications éventuelles de

⁸ La conduite sous influence est rapportée dans plusieurs études comme ayant un facteur héréditaire comme par exemple dans Hjalmarsson & Lindquist (2010).

comportements suite à un renforcement de la législation en matière de conduite sous influence vont être de courte durée, le temps pour les conducteurs de se rendre compte qu'il y a peu de risque qu'ils soient punis pour le non-respect de la nouvelle législation.

La peur du contrôle est un sentiment subjectif qui dépend à la fois de la probabilité objective d'être pris (le nombre de contrôles) et de la communication qui est faite autour des contrôles. La probabilité subjective va aussi dépendre de la façon dont ces derniers se déroulent. Si une personne rencontre plusieurs contrôles de police sans devoir souffler dans l'éthylomètre, son sentiment d'impunité par rapport à l'alcool au volant pourrait augmenter. C'est pourquoi il est important que des contrôles aient lieu toute l'année et pas seulement lors de campagnes ciblées et que ces contrôles se déroulent souvent de façon a-sélective. Faire des contrôles d'alcool après chaque accident s'avère aussi indispensable afin de renforcer les effets des contrôles sur le comportement des conducteurs. La proportion de conducteurs impliqués dans un accident qui sont testés pour l'alcool est en effet encore trop faible malgré les progrès réalisés depuis 2005 (Selon Casteels et al. (2011), 59% des conducteurs impliqués dans des accidents ont été testés en 2009).

La probabilité objective d'être contrôlé pour conduite sous influence d'alcool est encore largement inférieure à la recommandation des Etats Généraux de la Sécurité Routière selon laquelle un conducteur sur trois devrait être soumis annuellement à un test d'haleine. La mesure d'attitudes 2009 révèle que seulement 12% des conducteurs avaient été testés dans l'année écoulée. Cela représente néanmoins une augmentation significative par rapport à 2006 (7% de conducteurs contrôlés). Toutefois, la mesure de comportement nous informe qu'environ un conducteur sur deux n'avait jamais été contrôlé pour la conduite sous influence avant sa participation à la mesure. Il en résulte que la probabilité subjective d'être contrôlée reste faible. En 2009, 65% des conducteurs estimaient que le risque d'être contrôlé était réduit et seulement 8% considérait qu'il était élevé. Ce risque subjectif n'a malheureusement guère augmenté depuis 2003. Il reste donc nécessaire d'encore augmenter le nombre de contrôles et de donner les moyens aux zones de police de le faire. Le nombre de contrôles est parfois limité à cause du temps nécessaire pour initialiser un éthylomètre entre deux contrôles et le coût des embouts à remplacer entre chaque conducteur. C'est pourquoi la nouvelle technologie « sampling » (consistant en un petit appareil pouvant effectuer un pré-test rapide de la présence d'alcool dans l'habitacle ou dans l'haleine des conducteurs avant de passer à l'éthylotest proprement-dit si nécessaire) est intéressante afin de pouvoir effectuer plus de contrôles et ce de façon a-sélective. Pourtant il existe une incertitude juridique sur l'utilisation des appareils contrôlant l'haleine du conducteur qu'il faudrait lever pour permettre aux policiers de les utiliser sans risquer que les procès-verbaux dressés soient invalidés au tribunal.

Pour pouvoir évaluer l'efficacité des actions répressives, il faut disposer de chiffres relatifs au nombre de contrôles effectués. Malgré des initiatives en ce sens, il n'existe pas encore de base de données générale reprenant les activités de toutes les zones de police locale. Les chiffres issus des seuls contrôles de la campagne Bob sont néanmoins encourageants car le nombre de contrôles augmente à chaque édition. Du côté de la police fédérale, le nombre d'alcotests réalisés a augmenté de 110% entre 2008 et 2011 pour atteindre 263 268 tests en 2011. Leur politique est d'intégrer un test d'alcoolémie systématiquement lors de chaque contrôle. Une généralisation de ce principe pourrait contribuer à une augmentation non seulement du risque objectif mais également de façon encore plus importante du risque subjectif de se faire contrôler.

Enfin, les juges belges disposent depuis décembre 2010 d'un outil répressif alternatif : l'Alcolock. Cet appareil éthylotest antidémarrage peut être imposé pour une période d'au moins un an aux conducteurs contrevenants à la loi en matière de conduite sous influence. L'Alcolock présente un grand potentiel pour réduire la conduite sous influence des conducteurs dépendants à l'alcool sans les priver pour autant de leur mobilité. Malheureusement, les juges ne sont pas encore en mesure de condamner les contrevenants à utiliser l'Alcolock pour l'instant. Il est souhaitable que tous les obstacles soient au plus vite levés afin que la mesure puisse avoir l'effet attendu sur le problème de l'alcool au volant.

Références

Boulanger, A. (2010). *Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière 2009 : évolutions depuis 2003 et 2006*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Observatoire de la Sécurité Routière.

Casteels, Y., Focant, N., & Nuytens, N. (2011). *Analyse statistique des accidents de la route 2009*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

Centre de recherche et d'information des organisations de consommateurs (2011). Contrôles alcool : un léger mieux [WWW page]. URL <http://www.crioc.be/FR/doc/x/y/document-5508.html>

Compton, R.P., Blomberg, R.D., Moskowitz, H., Burns, M., Peck, R.C., & Fiorentino D. (2002). Crash risk of alcohol impaired driving. In D.R. Mayhew, & C. Dussault (Eds.), *Proceedings of the sixteenth International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety* (pp. 39-44), Montreal, Canada : Société de l'assurance automobile du Québec.

Dupont, E., Martensen, H., & Silverans, P. (2010). *Abaissement du taux d'alcool autorisé pour les conducteurs novices et les conducteurs de grands véhicules : 0,2‰*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Observatoire de la Sécurité Routière.

Gisle, L., Hesse, E., Drieskens, S., Demarest, S., Van der Heyden, J., & Tafforeau, J. (2010). *Enquête de santé, 2008. Rapport II – Style de Vie et Prévention*. Bruxelles, Belgique : Institut Scientifique de Santé Publique, Direction Opérationnelle Santé publique et surveillance.

Hjalmarsson, R., Lindquist, M. (2010) Driving under the influence of our fathers. *The B.E. Journal of Economic Analysis & Policy*, volume 10 (issue 1).

SafetyNet (2009). Alcohol [WWW page]. URL http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/alcohol/index.htm

Simpson, H.M. & Mayhew, D.R. (1991). *The hard core drinking driver*. Ottawa, Canada : Traffic Injury Research Foundation.

Van der Linden, T., Legrand, S., Silverans, P., & Verstraete, A. (2011). Country report Belgium. In S. Houwing, M. Hagenzieker, R. Mathijssen, I. Bernhoft, T. Hels, K. Janstrup, T. Van der Linden, S. Legrand & A. Verstraete (Eds.), *Deliverable 2.2.3: Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in general traffic, Part II: Country reports* (pp. 6-23). Disponible sur www.druid-project.eu.

Annexes

Annexe 1 - Questionnaires

Mesure nationale du comportement en matière d'alcool au volant, édition 2009 – formulaire général (par contrôle)

Numéro de zone

Nom de zone de police:

Endroit de contrôle convenu:

Moment convenu:

Date du contrôle (JJ/MM/AAAA):

Début du contrôle (hh/mm):

Fin du contrôle (hh/mm):

Remarques

(p.ex. événements, travaux, etc.):

Y-a-t-il un ou deux sens de circulation à l'endroit du contrôle (1 ou 2)?

Le contrôle est-il effectué dans un sens ou dans les deux sens (1 ou 2)?

Nombre total de véhicules (permis B, exceptés minibus et camionnettes) qui sont passés dans un sens (si le contrôle s'effectue dans 1 seul sens, noter ici le comptage correspondant à ce sens)

Nombre total de véhicules (permis B, exceptés minibus et camionnettes) qui sont passés dans l'autre sens (**A ne remplir que si le contrôle s'effectue dans les deux sens de circulation**):

Combien de personnes (coordinateur + agents) ont participé à ce contrôle?

Mesure nationale du comportement "Conduite sous influence d'alcool", édition 2009 – Formulaire individuel

Veuillez répondre à l'aide d'une croix clairement tracée dans le petit carré. Si la réponse demandée est un chiffre, veuillez inscrire le chiffre exact dans les pointillés (sans le faire suivre des mots « ans », etc.) ou la date complète (jj/mm/aaaa, par exemple 05/02/1972 et non 5/2/72).

1/ <u>Sexe du conducteur</u> Masculin ☐ Féminin ☐	7/ <u>Quel est le diplôme le plus élevé obtenu par le conducteur ?</u> Aucun ☐ Primaire ☐ Secondaire inférieur ☐ Secondaire supérieur ☐ Supérieur non-universitaire ☐ Supérieur universitaire ☐
2/ <u>Date de naissance (jj/mm/aaaa)</u>	
3/ <u>Conducteur non compris, quelle est la composition du véhicule ?</u> Nombre d'adultes de sexe masculin Nombre d'adultes de sexe féminin Nombre de mineurs (< 18 ans)	
4/ <u>Date de la première obtention du permis de conduire (dd/mm/jjjj)?</u>	8/ <u>D'où vient le conducteur ?</u> Domicile ☐ Famille, amis ☐ Travail ☐ Café, bar, restaurant ☐ Discothèque, soirée, représentation ☐ Club sportif (cafétéria...) ☐ Autre ☐
5/ <u>Ce contrôle NON compris, combien de fois avez-vous déjà été soumis à un alcootest par la police ?</u>	
5bis/ <u>Si la réponse à la Q5 est non nulle, de quand date votre dernier alcootest ?</u> Moins d'un an ☐ Entre 1 et 3 ans ☐ Plus de 3 ans ☐	9/ <u>Résultat du test d'haleine :</u> Refus ☐ Impossible ☐ S ☐ A ☐ P ☐
6/ <u>Quelle était la durée prévue du déplacement pendant lequel vous venez d'être arrêté ?</u> Moins de 15 minutes ☐ De 15 à 30 minutes ☐ De 30 minutes à 1 heure ☐ De 1 à 2 heures ☐ Plus de 2 heures ☐	

Annexe 2 - Description détaillée de l'échantillon

Répartition des contrôles par région et province

Sur l'ensemble des 196 zones de police existantes, 142 ont pris part à l'édition 2009 de la mesure nationale. Le taux de participation des zones de police était de 80% en Flandre et 64% en Wallonie. 2 zones de police Bruxelloises ont également participé. Le Tableau 4 offre un récapitulatif de la proportion de zones de police participantes par région et province. L'édition 2009 de la mesure nationale alcool a également été soutenue par la police de la route. Les 9 unités de la police fédérale ont participé.

Tableau 4 : Répartition du nombre de contrôles par région et par province

	Nombre de zones	Zones participantes	Taux de participation
Bruxelles-Capitale	6	2	33%
Flandre	118	94	80%
Anvers	25	21	84%
Limbourg	18	14	78%
Brabant flamand	27	19	70%
Flandre orientale	29	24	83%
Flandre occidentale	19	16	84%
Wallonie	72	46	64%
Brabant wallon	10	8	80%
Hainaut	23	15	65%
Liège	20	10	50%
Luxembourg	6	5	83%
Namur	13	8	62%

Chaque zone de police a effectué deux ou trois contrôles et chaque unité de police fédérale en a effectué 10. Au total, 466 contrôles ont été réalisés, dont 300 (64%) en Flandre, 159 (34%) en Wallonie et 7 (2%) en Région Bruxelloise. Le Tableau 5 reprend le détail des contrôles par province. Chaque province représente au moins 13% des contrôles effectués dans la région et au plus 30%. Vu que les zones de police sont généralement moins nombreuses dans les endroits moins peuplés, il est logique de constater moins de contrôles en Wallonie qu'en Flandre et dans certaines provinces (par exemple la province du Luxembourg) par rapport à d'autres. Certaines différences au niveau de la répartition des contrôles ne correspondent néanmoins pas tout à fait à la différence de taille des provinces en termes de population. Par exemple, moins de contrôles ont été réalisés en province de

Liège qu'en province de Namur, alors que la première est pourtant plus de deux fois plus peuplée que la deuxième.

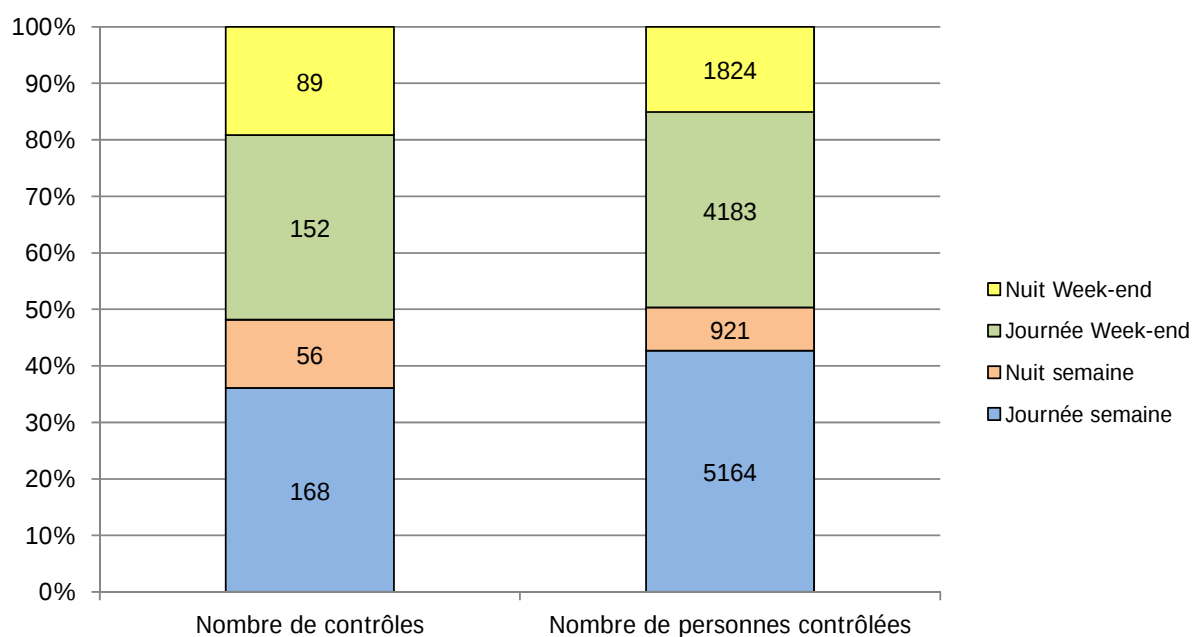
Tableau 5 : Nombre de contrôles par province et région et part dans le nombre de contrôle au niveau régional

	Nombre de contrôles	Pourcentage par rapport à la région
Bruxelles-Capitale	7	100%
Flandre	300	100%
Anvers	64	21%
Limbourg	50	17%
Brabant flamand	52	17%
Flandre orientale	84	28%
Flandre occidentale	50	17%
Wallonie	159	100%
Brabant wallon	26	16%
Hainaut	48	30%
Liège	32	20%
Luxembourg	20	13%
Namur	33	21%

Répartition des contrôles selon les plages horaires :

La Figure 19 représente la répartition des contrôles et des personnes contrôlées en fonction de la plage horaire. Il apparaît clairement que la proportion de contrôles effectués de jour est plus importante que la proportion de contrôles effectués de nuit, et ce, tant en semaine que durant les week-ends. En considérant les personnes contrôlées, l'écart est encore plus important, d'une part à cause fait que la densité de trafic est moins importante durant la nuit et d'autre part parce les équipes de police sont plus réduites la nuit. Le plus faible nombre de personnes contrôlées lors des nuits de semaine implique que l'estimation de la conduite sous influence est plus incertaine pour cette période, surtout lorsque des sous-groupes de population seront considérés (par exemple, seulement 128 conducteurs de 55 ans et plus ont été contrôlés pendant les nuits de semaine).

Figure 19 : Répartition du nombre de contrôles et du nombre de personnes contrôlées par plage horaire



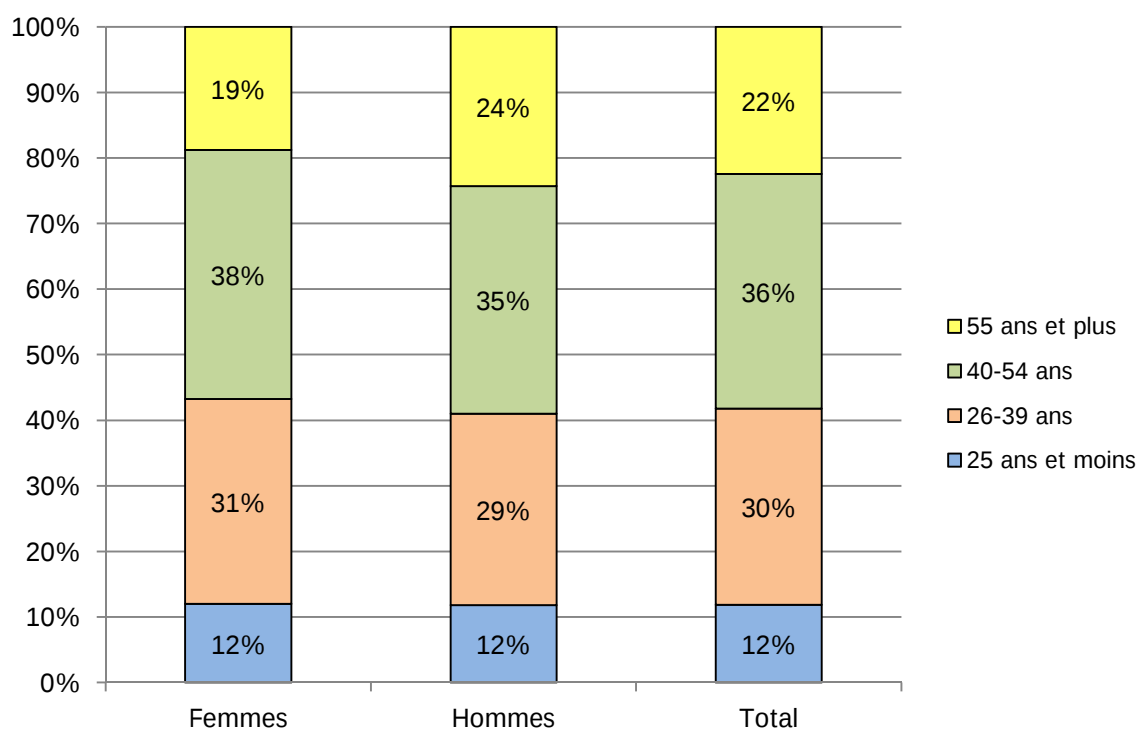
Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

Les conducteurs

Un total de 12106 conducteurs a été arrêté dans le cadre de la mesure nationale 2009. Ils étaient majoritairement des hommes (66%). La proportion de femmes conductrices est de 34 à 35% dans toutes les catégories d'âge sauf chez les 55 ans et plus où elle n'est que de 28%. Il s'agit pourtant de la tranche d'âge où les femmes sont les plus surreprésentées dans la population. Il faut sans doute y voir le résultat d'une utilisation moins importante de la voiture chez les femmes les plus âgées.

L'âge moyen des conducteurs était de 43,4 ans et l'expérience moyenne de conduite de 19,8 ans. La Figure 20 reprend la répartition des conducteurs par âge dans l'échantillon. Il apparaît que les deux catégories intermédiaires sont globalement les mieux représentées (30 et 36% pour les « 26-39 ans » et les « 40-54 ans », respectivement). Les conducteurs les plus jeunes et les plus âgés sont comparativement moins nombreux (12 et 22%, respectivement). Cette répartition vaut également lorsque l'on distingue les femmes et les hommes, à l'exception du plus petit pourcentage de conductrices observé chez les femmes de 55 ans et plus.

Figure 20 : Répartition des conducteurs contrôlés par âge.

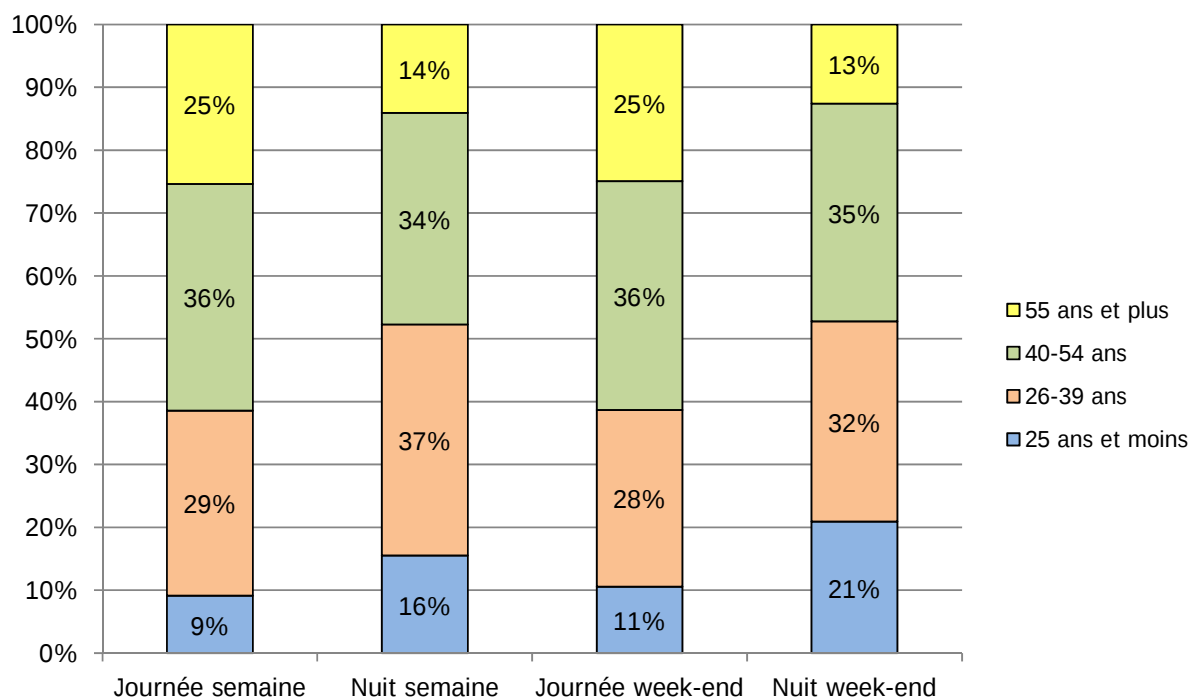


Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

70% des conducteurs ont été arrêtés en Flandre, contre 29% en Wallonie et 2% à Bruxelles. La proportion d'hommes et de femmes est similaire dans les trois régions, de même que les proportions correspondant aux différentes catégories d'âge.

La composition de l'échantillon en termes d'âge diffère sensiblement selon le moment de la semaine (Figure 21) : Alors que les moins de 25 ans sont plus nombreux lors des contrôles effectués de nuit que de jour, l'inverse est vrai pour les conducteurs de plus de 55 ans.

Figure 21 : Répartition des conducteurs contrôlés par catégorie d'âge en fonction de la période de la semaine

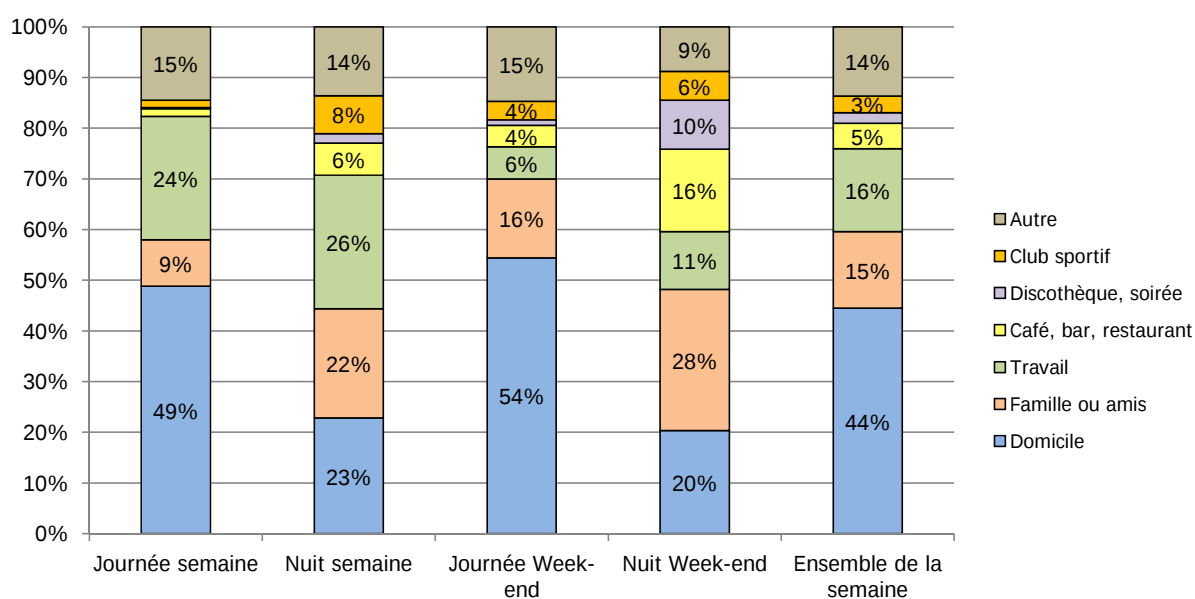


Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

Une proportion de 44% des conducteurs provient de leur domicile au moment où ils sont contrôlés (Figure 22). Le lieu de résidence de la famille ou d'amis, le lieu de travail et les destinations « autres » (par exemple les magasins, l'école, ...) représentent chacun environ 15% des lieux d'où proviennent les conducteurs. La provenance des conducteurs varie également fortement en fonction de la période de la semaine. La part des conducteurs revenant de leur travail diminue logiquement le week-end. Les sorties dans un établissement Horeca augmentent la nuit, surtout le week-end. Les discothèques et autres lieux de soirées, qui ne représentent qu'une part anecdotique des déplacements en semaine et en journée, constituent 10% des lieux d'origine pendant les nuits de weekend.

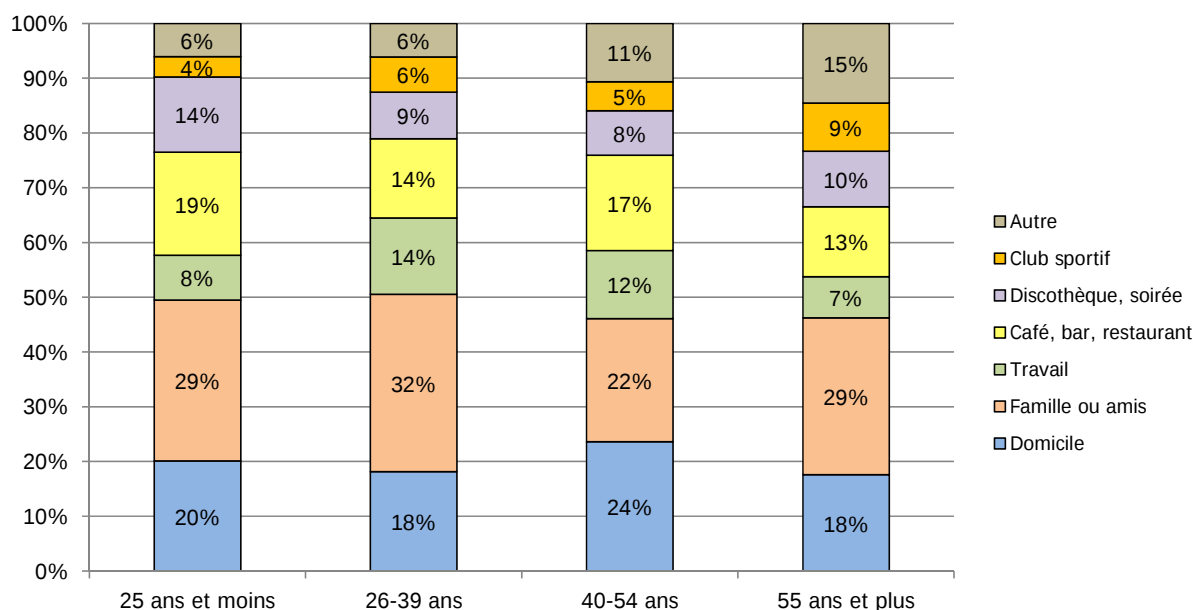
La Figure 23 représente la provenance des conducteurs pendant les nuits de week-end en fonction de l'âge. Des différences apparaissent entre les classes d'âge sans toutefois être très marquées. On voit notamment que les plus jeunes reviennent un peu plus souvent de lieux de soirée ou d'un établissement Horeca mais ces lieux sont aussi fréquentés par les autres catégories d'âge. En fait, les moins de 25 ans ne représentent dans l'échantillon que 30% des retours de discothèque ou de soirée et 24% des retours d'un établissement Horeca pendant les nuits de week-end.

Figure 22 : provenance des conducteurs selon la période de la semaine



Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

Figure 23 : Provenance des conducteurs pendant les nuits de week-end en fonction de l'âge

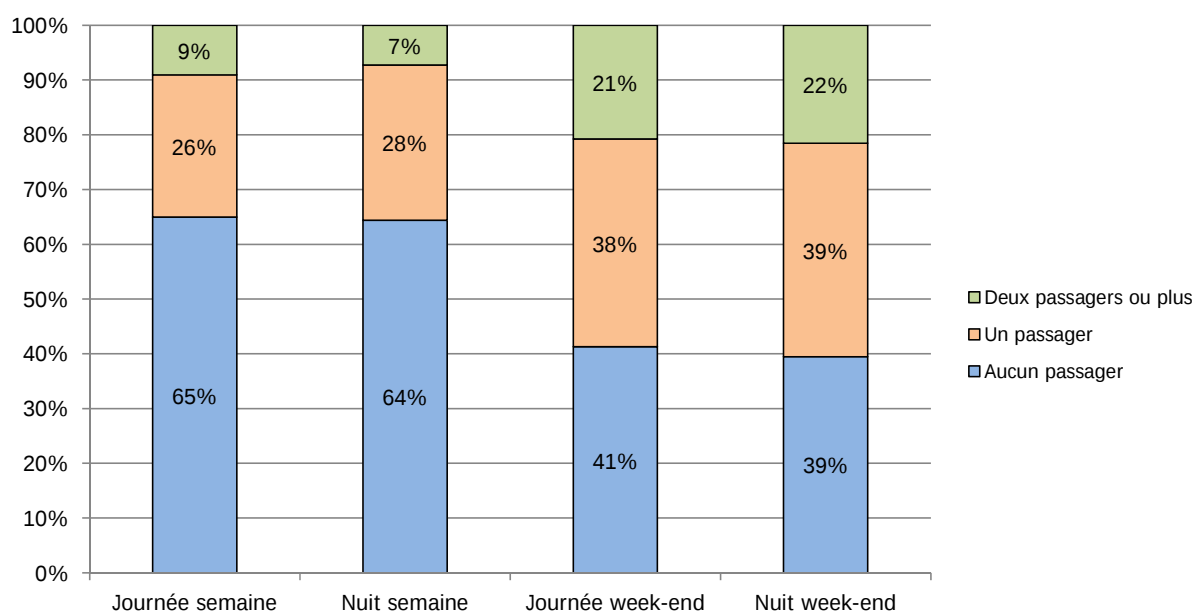


Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

En ce qui concerne les passagers, 53% des conducteurs arrêtés étaient seuls dans leur véhicule et 32% transportaient un passager. Seuls 15% des conducteurs étaient accompagnés de deux passagers ou plus. Le fait d'être ou non le seul occupant du véhicule dépend fortement du moment de la semaine auquel le conducteur a été arrêté (Figure 24) et de sa provenance (Figure 25). La proportion de personnes circulant seules est fortement

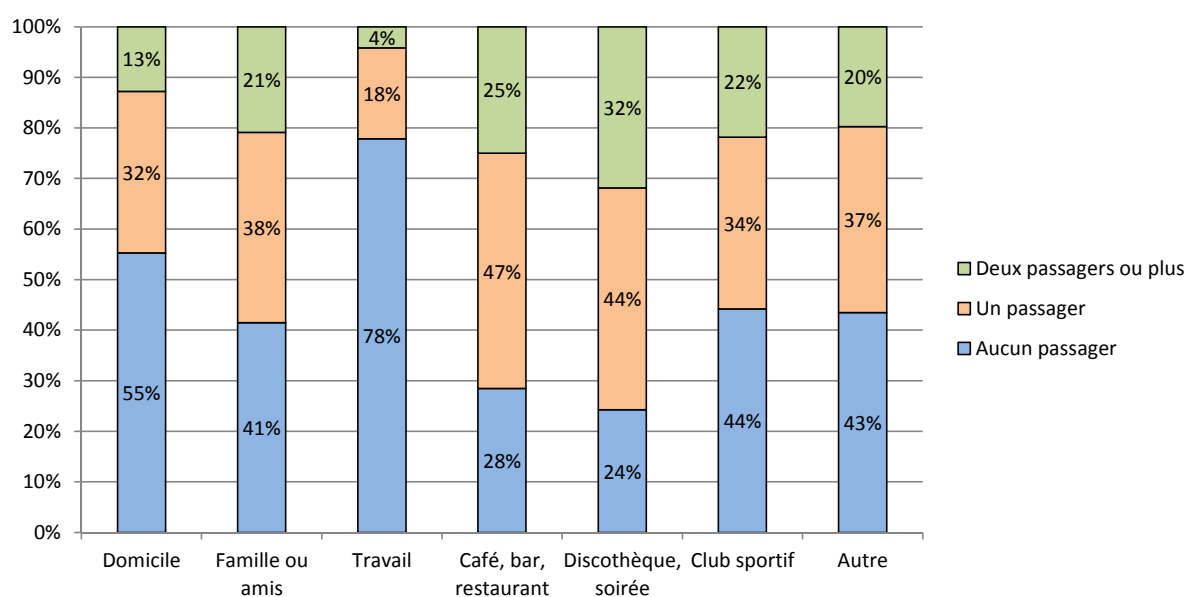
réduite le week-end par rapport à la semaine. La proportion de conducteurs circulant seuls est la plus élevée parmi ceux qui viennent du travail et la moins élevée parmi ceux provenant d'un établissement Horeca, d'une discothèque ou autre lieu de soirée. Autrement dit, les moments où les gens sont les plus susceptibles de conduire en ayant bu coïncident également avec les moments auxquels ils sont le plus susceptibles de ne pas être seuls à bord de leur véhicule. Une proportion plus importante de conductrices (58%) circule sans passagers par rapport aux conducteurs (51%). Cela ne signifie pas forcément que les femmes sont plus souvent seules en voiture que les hommes, mais plutôt que lorsqu'un couple se déplace en voiture, c'est plus souvent l'homme qui prend le volant que la femme. Par exemple, sur les 2614 déplacements de couples homme-femme (avec ou sans enfant en plus dans la voiture) contenus dans notre échantillon, l'homme est au volant dans 79% des cas.

Figure 24 : nombre de passagers transportés en fonction du moment de la semaine



Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

Figure 25 : Nombre de passagers transportés selon la provenance

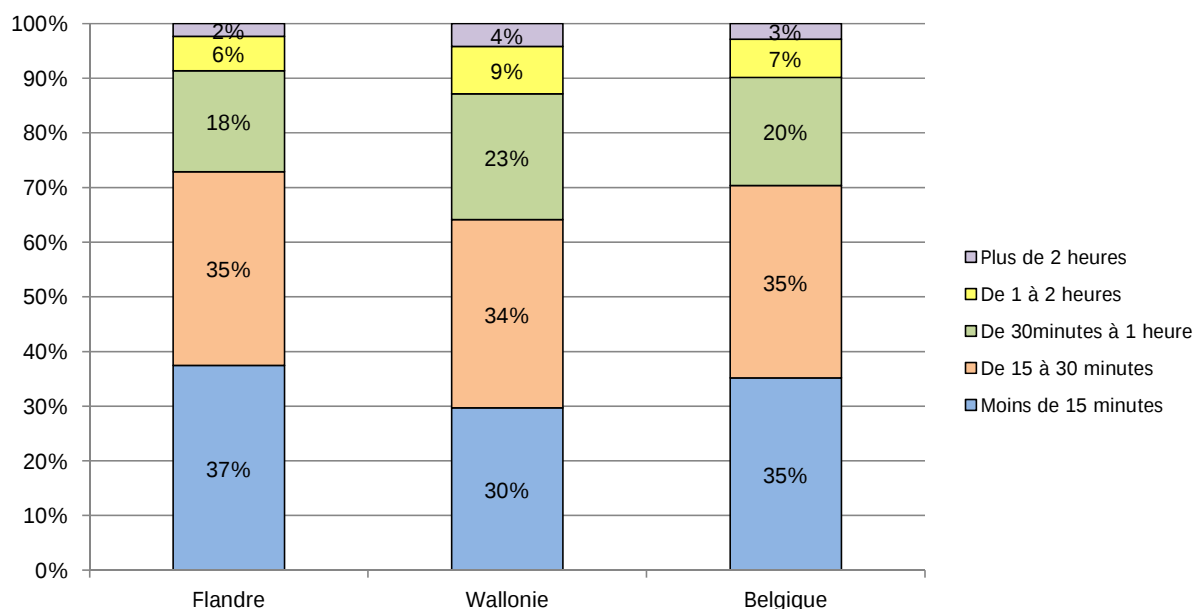


Si l'on s'en tient uniquement aux passagers mineurs, la tendance est un peu différente que pour les passagers en général. 11% des personnes contrôlées transportaient un ou plusieurs enfant/adolescent. C'est en journée et surtout le week-end que le plus de déplacements se déroulent avec un mineur à bord. Logiquement, les personnes de 25 à 39 ans et de 40 à 54 ans, soit celles en âge d'avoir des enfants mineurs, transportent plus souvent des mineurs que les conducteurs plus jeunes et plus âgés. Les femmes transportent plus souvent (13%) des enfants/adolescents que les hommes (9%)

Un tiers des conducteurs contrôlés a déclaré posséder un diplôme de l'enseignement supérieur, 57% possédaient un diplôme du secondaire et 9% de l'enseignement primaire ou pas de diplôme du tout. En général, les personnes les plus jeunes sont les plus qualifiées. 20% des conducteurs de 55 ans et plus ne possèdent pas au moins un diplôme de l'enseignement secondaire alors que ce n'est le cas que de 5% des 25 ans et moins. Cette dernière catégorie d'âge est cependant particulière car beaucoup de ses membres sont encore en cours de formation. La proportion de diplômés du supérieur y est donc encore faible par rapport aux groupes d'âge intermédiaires. Les habitudes de déplacement (moment et provenance) varient peu en fonction du niveau d'éducation. Enfin, les femmes conductrices présentent une proportion de diplômées du supérieur (39%) plus élevée que celle des hommes (31%). Cela n'est pas nécessairement le reflet du niveau d'éducation global de la population mais peut-être d'une plus grande autonomie des femmes plus diplômées par rapport au moins diplômées.

La Figure 26 représente la longueur en temps du trajet prévu communiquée par les personnes contrôlées. 70% des trajets font moins d'une demi-heure et seulement 10% plus d'une heure. On remarque une différence en fonction des régions. En effet, les trajets sont en moyenne plus courts en Flandre ce qui peut s'expliquer par la plus grande densité en habitat et en services par rapport à la Wallonie. En outre, la longueur des déplacements s'allonge légèrement avec l'âge des conducteurs. Il y a par contre peu de différences en fonction des moments de la semaine. Deux types de lieux génèrent des déplacements en moyenne plus longs : le lieu de travail et les discothèques et soirées. Par rapport aux autres lieux de service ou sortie, les discothèques sont relativement peu nombreuses et peuvent donc générer de longs déplacements.

Figure 26 : Longueur des déplacements en fonction de la région



Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

La répartition des conducteurs par âge, sexe, moment de la semaine et provenance est extrêmement stable par rapport aux mesures de comportement de 2007 ce qui indique qu'il n'y a pas de différence dans la façon de sélectionner les conducteurs soumis au contrôle entre les deux mesures. Cela signifie que les résultats de 2009 peuvent être comparés de façon relativement fiable avec ceux des années précédentes.

Annexe 3 : Analyse de régression : résultat de l'analyse individuelle des différents prédicteurs

Les prédicteurs associés de manière significative avec le risque de conduire sous influence sont indiqués en gras

		Odds ratio	S.E.	t	P> t 	CI-	CI+
GENRE	Femme (vs homme)	0.31	0.10	-3.60	0.000	0.17	0.59
REGION	Wallonie (vs Flandre)	0.87	0.27	-0.46	0.647	0.47	1.59
	Bruxelles (vs Flandre)	1.50	1.71	0.36	0.720	0.16	14.07
AGE	26-39 ans (vs 25-)	1.44	0.49	1.05	0.292	0.73	2.83
	40-54 ans (vs 25-)	1.72	0.55	1.70	0.091	0.92	3.22
	55+ ans (vs 25-)	0.85	0.28	-0.50	0.616	0.45	1.61
EXPERIENCE		0.99	0.01	-0.94	0.396	0.97	1.01
NUIT	Nuit (vs jour)	6.26	1.93	5.95	0.000	3.41	11.48
WEEK-END	Weekend (vs semaine)	2.95	0.95	3.37	0.001	1.57	5.56
QUANTITE DE TRAFIC AU CONTRÔLE		1.00	0.00	-0.93	0,354	1.00	1.00
EFFECTIFS DE POLICE	Nombre d'agents	1.11	0.03	3.46	0.001	1.05	1.18
	Nombre d'agents par unité de trafic	8.67	8.82	2.12	0.034	1.18	63.99
DUREE DU CONTRÔLE		0.79	0.95	-0.20	0.843	0.07	8.38
PROVENANCE	Famille/Amis (vs Domicile)	3.03	1.13	2.97	0.003	1.46	6.29
	Travail (vs Domicile)	1.21	0.42	0.56	0.576	0.62	2.38

	Horeca (vs Domicile)	22.00	5.12	13.28	0.000	13.92	34.77
	Soirée/Discothèque (vs Domicile)	16.96	5.72	8.39	0.000	8.73	32.91
	Sport (vs Domicile)	5.52	2.58	3.66	0.000	2.20	13.84
	Autre (vs Domicile)	1.49	0.89	0.67	0.503	0.46	4.83
PASSAGERS	Nombre global de passagers	0.95	0.07	-0.73	0.466	0.81	1.10
	Passagers mineurs	0.45	0.09	-3.90	0.000	0.30	0.68
	Passagers majeurs	1.13	0.11	1.28	0.202	0.93	1.38
	Passagers majeurs hommes	1.33	0.23	1.63	0.103	0.94	1.88
	Passagers majeurs femmes	0.99	0.16	-0.06	0.956	0.73	1.35
ANCIENS CONTROLES	1 (vs 0)	1.13	0.21	0.62	0.537	0.77	1.64
	2 ou plus (vs 0)	2.61	0.59	4.24	0.000	1.67	4.07
NIVEAU D'EDUCATION	Secondaire (vs sans ou primaire)	0.73	0.26	-0.87	0.384	0.36	1.48
	Supérieur (vs sans ou primaire)	0.83	0.29	-0.53	0.596	0.42	1.65
LONGUEUR DU DEPLACEMENT		0.99	0.00	-2.10	0.036	0.98	1.00

