



Rapport n° 2023 – R – 09 – FR

Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » 2021

L'alcool au volant en Belgique



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER



Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » 2021

L'alcool au volant en Belgique

Rapport n°	2023 – R – 09 – FR
Dépôt légal	D/2023/0779/20
Donneur d'ordre	[Service Public Fédéral Mobilité et Transports]
Date de publication	27/03/2023
Auteur(s)	Sofie Boets, Naomi Wardenier, Nathan De Vos, Lies Bouwen
Révision	Sjoerd Houwing (Centraal Bureau Rijbewijzen (CBR), Pays-Bas)
Éditeur responsable	Karin Genoe

Les idées ou opinions exprimées dans ce rapport ne sont pas nécessairement celles du donneur d'ordre.

Les informations figurant dans ce rapport peuvent être reprises moyennant une mention explicite de la source : Boets, S., Wardenier, N., De Vos, N. et Bouwen, L. (2023). Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » 2021 - L'alcool au volant en Belgique, Bruxelles : Institut Vias.

Ce rapport est également disponible en néerlandais.

This report includes a summary in English.

L'institut Vias remercie les chefs de corps des zones de police participantes et les unités de la police de la route (WPR) ainsi que leurs équipes pour leur contribution à cette étude via la mise en place de contrôles d'alcoolémie.

Table des matières

Liste des tableaux et figures	5
Liste des abréviations	7
Résumé	8
Summary	12
1 Introduction	15
2 Méthodologie	18
2.1 Principe général	18
2.2 Approche analytique et terminologie	20
2.3 Description de l'échantillon	21
2.4 Analyse statistique	23
3 La conduite sous l'influence de l'alcool chez les automobilistes	26
3.1 Prévalence globale	26
3.1.1 Situation en 2021 et évolution	26
3.1.2 Concentration d'alcool	27
3.2 Prévalence selon la Région	28
3.2.1 Situation en 2021	28
3.2.2 Évolution	29
3.3 Prévalence selon la période de la semaine	30
3.3.1 Situation en 2021	30
3.3.2 Évolution	32
3.4 Prévalence selon le type de route	32
3.4.1 Situation en 2021	32
3.4.2 Évolution	33
3.5 Prévalence selon le genre	34
3.5.1 Situation en 2021	34
3.5.2 Évolution	35
3.6 Prévalence selon l'âge	35
3.6.1 Situation en 2021	35
3.6.2 Évolution	37
3.7 Prévalence selon la provenance du conducteur	38
3.7.1 Situation en 2021	38
3.7.2 Évolution	39
3.8 Prévalence selon la durée du déplacement	40
4 La conduite sous l'influence de l'alcool chez les conducteurs de camionnettes	42
5 Comparaison avec d'autres États membres de l'UE	44
6 Conclusions et recommandations	47
6.1 Conclusions	47
6.2 Recommandations	49
6.2.1 Méthodologie	49

6.2.2 Mesures	49
Références	53
Annexes	56
Annexe 1 : EC SWD KPI 4 Alcool	56
Annexe 2 : Exigences méthodologiques de Baseline pour le KPI alcool	56
Annexe 3 : Questionnaires	57

Liste des tableaux et figures

Tableau 1 Répartition de l'échantillon selon la Région, le type de route et la période de la semaine (non pondéré)	21
Tableau 2 Évolution de la composition de l'échantillon « automobilistes » dans les différentes éditions de la mesure de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » (non pondéré)	22
Tableau 3 Proportion de CSI chez les automobilistes selon la Région	28
Tableau 4 Proportion de CSI chez les automobilistes selon la période de la semaine	30
Tableau 5 Répartition des automobilistes selon le lieu de provenance et la période de la semaine	31
Tableau 6 Proportion de CSI chez les automobilistes selon le type de route	33
Tableau 7 Proportion de CSI chez les automobilistes selon le genre	34
Tableau 8 Proportion de CSI chez les automobilistes selon l'âge	35
Tableau 9 Évolution de la proportion de CSI chez les automobilistes selon l'âge (nouvelle pondération 2018 - 2021)	37
Tableau 10 Proportion de CSI chez les automobilistes selon la provenance du conducteur	38
Tableau 11 Évolution de la proportion de CSI chez les automobilistes selon le lieu de provenance (données 2005-2018 : ancienne pondération ; données 2018-2021 : nouvelle pondération + IC 95 %)	40
Tableau 12 Proportion de CSI chez les automobilistes selon la durée estimée du déplacement	40
Figure 1 Évolution de la prévalence globale de la CSI chez les automobilistes (2003-2018) (Source : Brion et al., 2019)	16
Figure 2 Représentation schématique de la méthodologie de la mesure de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool »	19
Figure 3 Représentation schématique des différents tests effectués lors d'un contrôle d'alcoolémie	20
Figure 4. Correspondance entre la concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré et la concentration d'alcool dans le sang	20
Figure 5 Évolution de la prévalence globale de conduite sous l'influence de l'alcool chez les automobilistes (ligne discontinue : nouvelle méthode de pondération 2021 également appliquée aux données 2018)	26
Figure 6 Évolution de la prévalence globale de conduite sous l'influence de l'alcool chez les automobilistes selon la catégorie « Alarm » et « Positive »	27
Figure 7 Répartition de la concentration d'alcool chez les automobilistes classés « Alarm » ou « Positive » (la ligne tracée à 0,35 mg/l AAE représente la limite entre « Alarm » et « Positive »)	28
Figure 8 Proportion de CSI chez les automobilistes selon la Région	29
Figure 9 Évolution de la proportion de CSI chez les automobilistes selon la Région (ligne discontinue : nouvelle méthode de pondération 2021 également appliquée aux données 2018)	29
Figure 10 Proportion de CSI chez les automobilistes selon la période de la semaine (***)	30
Figure 11 Répartition des automobilistes contrôlés vs automobilistes sous influence dans l'échantillon selon la période de la semaine (pondéré)	31
Figure 12 Évolution de la proportion de CSI chez les automobilistes selon la période de la semaine (ligne discontinue : nouvelle méthode de pondération 2021 également appliquée aux données 2018)	32
Figure 13 Proportion de CSI chez les automobilistes selon le type de route	33
Figure 14 Comparaison de la proportion de CSI chez les automobilistes selon le type de route en 2018 et 2021 (nouvelle méthode de pondération 2021 appliquée aux données 2018)	33
Figure 15 Proportion de CSI chez les automobilistes selon le genre (***)	34
Figure 16 Évolution de la proportion de CSI chez les automobilistes selon le genre (ligne discontinue : nouvelle méthode de pondération 2021 également appliquée aux données 2018)	35
Figure 17 Proportion de CSI chez les automobilistes selon l'âge	36
Figure 18 Répartition des automobilistes contrôlés vs. automobilistes sous influence dans l'échantillon pour les différents groupes d'âge selon la période de la semaine « journée » et « nuit » (pondéré)	36

Figure 19 Évolution de la proportion de CSI chez les automobilistes selon l'âge (ligne discontinue : nouvelle méthode de pondération 2021 également appliquée aux données 2018)	37
Figure 20 Proportion de CSI chez les automobilistes selon la provenance du conducteur (***)	38
Figure 21 Répartition des automobilistes contrôlés vs automobilistes sous influence dans l'échantillon selon le lieu de provenance (pondéré)	39
Figure 22 Proportion de CSI chez les automobilistes selon la durée estimée du déplacement	41
Figure 23 Évolution de la prévalence globale de CSI chez les automobilistes et les conducteurs de camionnette (ligne discontinue : nouvelle méthode de pondération en 2021)	42
Figure 24 KPI Baseline nationaux pour la CSI sur la base de tests d'alcoolémie sur la route (Source : Yannis & Folla, en cours d'impression)	44
Figure 25 KPI Baseline pour la CSI selon le type de route, pour toutes les périodes de la semaine (mesures aléatoires sur la route) (Source : Yannis & Folla, en cours d'impression)	45
Figure 26 KPI Baseline pour la CSI selon la période de la semaine pour tous les types de route (mesures aléatoires sur la route) (Source : Yannis & Folla, en cours d'impression)	46
Figure 27 KPI Baseline pour la CSI selon le genre et le groupe d'âge du conducteur (mesures aléatoires sur la route) (Source : Yannis & Folla, en cours d'impression)	46

Liste des abréviations

CAA : concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré en mg/l

CAS : concentration d'alcool dans le sang en g/l

IC : intervalle de confiance

BrAC : breath alcohol concentration

DUI : driving under the influence of alcohol

EAA: exhaled alveolar air/air alvéolaire expiré

KPI : indicateur clé de performance / *key performance indicator*

CSI : conduite sous l'influence de l'alcool

AAE : air alvéolaire expiré

ISP : Institut Scientifique de Santé Publique

WPR : police fédérale de la route

Résumé

Contexte et objectifs

La conduite sous l'influence de l'alcool (CSI) constitue une source majeure d'insécurité routière. Différentes études indiquent que ce comportement est relativement fréquent sur les routes belges. Afin d'assurer le suivi de cette problématique, l'institut Vias réalise de façon régulière depuis 2003 des mesures nationales de la prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool. Ces mesures de comportement ont également pour but de répertorier les facteurs de risque de la CSI et d'en suivre l'évolution dans le temps.

Le présent rapport reprend les résultats de la 8^e édition de cette mesure. Le travail de terrain s'est déroulé du 27 septembre au 3 novembre 2021, en période de pandémie de COVID-19 et des mesures sanitaires en découlant. Il se peut que ce contexte ait eu une incidence sur le comportement relatif à la conduite sous l'influence de l'alcool (ou les facteurs de risque y afférents).

Cette édition s'inscrivait également dans le cadre du projet européen Baseline ayant pour objectif de rassembler à l'échelle européenne de nouveaux indicateurs clés de performance (KPI) pour la sécurité routière, notamment concernant la CSI (% de conducteurs roulant « sous » la limite légale de CAS), sur la base d'un certain nombre de directives méthodologiques minimales.

Méthodologie

Depuis le début, la méthodologie des mesures de comportement consiste à effectuer des tests d'alcoolémie de manière aléatoire sur des conducteurs (voitures et camionnettes). Ces tests sont réalisés en collaboration avec des zones de police locales participant volontairement et les unités de la police fédérale de la route (autoroutes). La police est chargée d'organiser un certain nombre de contrôles d'alcoolémie en respectant des consignes bien précises. L'institut Vias indique le lieu et le moment (choisis au hasard) des contrôles. Les contrôles proprement dits se déroulent de manière aléatoire : aucun critère extérieur ne prévaut donc pour déterminer quels conducteurs sont testés. Le test d'alcoolémie implique une analyse de la présence d'alcool dans l'air ou un test d'haleine, suivi d'une analyse d'haleine si le résultat du test précédent indique « Alarm » ou « Positive ». Pour chaque conducteur testé, la police remplit un formulaire anonyme reprenant diverses données concernant le conducteur, le résultat du test d'alcoolémie et d'autres variables (l'âge, le sexe, la provenance, la durée du déplacement, etc.)

148 services de police répartis sur 139 zones locales (75 % de toutes les zones locales en Belgique) ainsi que les 9 unités de la police fédérale de la route (100 %) ont pris part à ces contrôles. Au total, 527 contrôles d'alcoolémie ont été organisés et 9 375 conducteurs ont été soumis à un test (8 412 conducteurs de voiture et 963 de camionnette).

Le principal indicateur utilisé lors de cette étude est le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool ou le taux de CSI. Sont considérés « sous influence » tous les conducteurs dont l'alcoolémie est supérieure ou égale à 0,22 mg par litre d'air alvéolaire expiré (AAE). Le seuil de 0,35 mg/l AAE est utilisé pour identifier les conducteurs les plus imprégnés. Deux sous-catégories sont dès lors prises en compte en plus du taux total de CSI : les niveaux « Alarm » ($0,22 \text{ mg/l} \leq \text{concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré (CAA)} < 0,35 \text{ mg/l}$ ou $0,5 \text{ g/l} \leq \text{concentration d'alcool dans le sang (CAS)} < 0,8 \text{ g/l}$) et « Positive » ($\text{CAA} \geq 0,35 \text{ mg/l}$ ou $\text{CAS} \geq 0,8 \text{ g/l}$).

Afin que les résultats soient représentatifs du volume du trafic sur les routes belges, les données ont été pondérées sur la base de données officielles relatives au nombre de kilomètres parcourus par type de véhicule par type de route par région. Cette pondération a en outre pris en compte le moment et la durée du contrôle ainsi que le volume du trafic durant le contrôle. Il en découle une procédure de pondération optimisée par rapport aux éditions précédentes, ce qui implique que les résultats de cette édition-ci ne sont pas entièrement comparables à ceux des mesures précédentes. Afin d'avoir malgré tout une idée de l'évolution par rapport à la mesure précédente réalisée en 2018, les données de 2018 ont été pondérées selon la nouvelle procédure.

Résultats clés

Prévalence de CSI

En 2021, 1,6 % des conducteurs contrôlés dans le cadre de la mesure avaient une CAS supérieure à la limite légale. Sur cette base, le Plan d'action fédéral pour la Sécurité routière (2021) a fixé comme objectif de réduire de moitié la prévalence globale de la CSI parmi les automobilistes, pour qu'elle passe de 1,6 % en 2021 à 0,8 % en 2030.

Par rapport à 2018, la prévalence de CSI est restée inchangée. Sur l'ensemble des éditions précédentes, le pourcentage de conducteurs présentant un test « positif » était largement supérieur au pourcentage de conducteurs ayant obtenu le résultat « Alarm », mais ce n'est pas le cas en 2021 (les proportions sont presque équivalentes : Alarm 0,9 % et Positive 0,7 %).

Région

Le taux de CSI ne diffère pas énormément entre les Régions (Région wallonne 1,9 % ; Région flamande 1,4 %). Par rapport à 2018, le taux de CSI a augmenté en Wallonie (passant de 1,4 % à 1,9 %) et a baissé en Flandre (passant de 1,7 % à 1,4 %), mais il ne s'agit pas d'évolutions significatives. L'échantillon relatif à la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) est trop restreint pour permettre une analyse distincte.

Période de la semaine

Les conducteurs conduisent bien plus souvent sous influence la nuit (22 h-6 h) que le jour (6 h-22 h), et ce, aussi bien la semaine (taux de CSI jour : 1,0 % ; nuit : 3,7 %) que le week-end (jour : 1,1 % ; nuit : 7,3 %). La différence entre les nuits de semaine (3,7 %) et les nuits de week-end (7,3 %) est également significative. En comparaison avec 2018, nous observons une diminution de la prévalence de CSI les nuits de week-end (de 11,3 % à 7,3 %), les nuits de semaine (de 8,3 % à 3,7 %) et les journées de week-end (de 1,8 % à 1,1 %), et une hausse les journées de semaine (de 0,5 % à 1,0 %), mais ces évolutions restent dans les limites des intervalles de confiance. 46 % de tous les conducteurs conduisaient sous l'influence de l'alcool la nuit, ce qui montre clairement que des actions spéciales sont nécessaires les nuits de semaine et de week-end. La prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool est plus faible en journée, mais au vu des volumes élevés du trafic à ces moments-là, le risque est malgré tout important.

Type de route

Le taux de CSI est moins élevé sur les autoroutes que sur les routes situées à l'intérieur et en dehors des agglomérations, mais la différence n'est pas significative. Par rapport à 2018, le taux de CSI a augmenté sur les autoroutes et a baissé en dehors de ces dernières en 2021, mais sans jamais dépasser les intervalles de confiance.

Genre

En 2021, 2,1 % des hommes conduisaient en étant au-dessus de la limite légale, contre « seulement » 0,9 % des femmes, une différence considérable. La différence significative entre hommes et femmes est une constante dans toutes les mesures réalisées depuis 2003. Les chiffres pour les hommes et les femmes continuent donc à diverger fortement, bien que l'écart se soit quelque peu resserré en 2021 (diminution chez les hommes et hausse chez les femmes). La plus forte propension des hommes à conduire sous l'influence de l'alcool est également une constante dans les études internationales. Observer un taux élevé de CSI chez les hommes est préjudiciable pour la sécurité routière, car ceux-ci conduisent en moyenne bien plus que les femmes. Les hommes restent donc indéniablement un groupe cible clé si l'on veut réduire l'alcool au volant.

Âge

La prévalence de CSI en 2021 ne diffère pas significativement par tranche d'âge. Les taux de CSI restent globalement assez proches, bien que le groupe le plus jeune (les 18-25 ans) affiche une prévalence de CSI légèrement inférieure aux groupes plus âgés. Nous ne distinguons donc pas de groupe à risque clair sur la base de l'âge dans cette édition.

Provenance

Il est difficile d'observer des tendances claires en ce qui concerne l'évolution de la CSI selon les lieux de provenance, car les intervalles de confiance sont souvent très importants, ce qui est dû aux échantillons des sous-catégories qui sont souvent très faibles. Comme lors des éditions précédentes, ce sont les conducteurs sortant d'un café, d'un bar ou d'un restaurant qui sont le plus fréquemment sous l'influence de l'alcool (12,3 %). Par rapport à 2018, nous ne constatons pas d'évolution dépassant les intervalles de confiance. Parmi tous les conducteurs sous influence de l'échantillon, 27 % venaient d'un établissement Horeca. Il convient toutefois de mettre les choses en perspective : le nombre de conducteurs venant de ces lieux est en effet plutôt faible (à savoir 3,6 %). À l'inverse, malgré le faible taux de CSI chez les gens venant de leur lieu de travail ou de leur domicile, ces lieux de provenance représentent la majorité des déplacements (près de 67 % des conducteurs contrôlés lors de la mesure de comportement venaient de l'un de ces lieux). En résumé, plus d'un quart des conducteurs en infraction venaient d'un établissement Horeca, 40 % de leur lieu de travail ou de leur domicile, et 19 % de chez des membres de la famille/amis. Par conséquent, une politique de dissuasion axée uniquement sur les lieux de soirée n'aborderait qu'une part restreinte du problème.

Comparaison européenne

Le KPI européen pour la CSI (pourcentage de conducteurs « sous » la limite légale de CAS) est formulé de manière inverse à l'indicateur belge (pourcentage de conducteurs « au-dessus » de la limite légale de CAS). Seuls la Belgique (98,4 %) et le Portugal (99,2 %) ont fourni une moyenne nationale globale du « pourcentage d'automobilistes sous la limite légale de CAS » conformément aux directives de Baseline pour la méthode recommandée (tests d'alcoolémie aléatoires). Plusieurs pays (4-5) ont pu fournir des KPI stratifiés. Il n'y a pas de différence majeure entre les pays ni de tendances générales concernant les KPI par type de route ; la Belgique se situe entre les valeurs les plus et les moins élevées. Pour ce qui est des KPI liés à la période de la semaine, nous constatons une tendance commune à tous les pays : les valeurs des KPI sont moins élevées la nuit que le jour et nous observons partout le KPI le plus bas pour les nuits de week-end. Les KPI pour les jours de semaine diffèrent à peine entre les États membres (plus de 99,2 % pour tous les pays), tandis que les KPI pour les jours de week-end oscillent entre 98,2 % (Espagne) et 99,5 % (Portugal). La Belgique a le plus faible pourcentage de conducteurs qui respectent la limite légale de CAS les nuits de week-end. Pour terminer, seuls la Belgique et le Portugal ont également fourni des KPI relatifs à l'âge et au genre. Dans les deux pays, le KPI pour les femmes est clairement supérieur à celui pour les hommes, ce qui vaut d'ailleurs aussi pour les KPI de Baseline pour la CSI qui sont basés sur les comportements auto-rapportés. Au niveau des tranches d'âge, nous ne remarquons pas de tendance commune dans les KPI de la Belgique et du Portugal.

Camionnettes

En ce qui concerne les conducteurs de camionnette, 0,8 % d'entre eux avait une CAS supérieure à la limite légale en 2021, un chiffre bien en dessous de celui des automobilistes. Les deux groupes d'échantillons diffèrent aussi clairement sur plusieurs aspects : 90 % des conducteurs de camionnette étaient des hommes (voitures : 62 %), près de la moitié d'entre eux (42 %) ont été contrôlés en revenant du travail (voitures : 15 %), et par rapport aux automobilistes, un plus grand nombre a été contrôlé un jour de semaine (54 % contre 44 % pour les voitures) tandis qu'un plus petit nombre a été contrôlé une nuit de week-end (9 % contre 15 % pour les voitures). L'échantillon n'est pas suffisant pour des analyses plus approfondies.

Recommandations

Les recommandations visant à lutter contre la CSI sont résumées en plusieurs points essentiels :

- Lutte contre la consommation d'alcool problématique dans la société
- Baisser le taux d'alcool légalement autorisé
- Éviter de combiner alcool et conduite
- Usage efficace et intensification des contrôles de police en matière de conduite sous l'influence de l'alcool
- Communication à propos des contrôles d'alcoolémie
- Statistiques et études complémentaires
- Formations Driver Improvement comme mesure alternative ou complémentaire

- Utilisation de l'éthylotest antidémarrage
- Disponibilité et promotion des alternatives à la CSI

Les meilleurs résultats sont atteints à l'aide d'une approche intégrée combinant des mesures diverses et pour laquelle différents secteurs et domaines stratégiques collaborent.

Le résultat de cette mesure sert à déterminer l'objectif à atteindre d'ici 2030 pour la CSI en Belgique, à savoir réduire de moitié le taux global de CSI chez les automobilistes pour le faire passer de 1,6 % en 2021 à 0,8 % en 2030 (Plan d'action fédéral pour la Sécurité routière, 2021 ; Sloodmans, rapport en cours d'élaboration). Le plan interfédéral « All for zero » (2021) reflète l'engagement commun des autorités Régionales et fédérales pour prendre des mesures dans le domaine de la sécurité routière afin d'atteindre les objectifs. Cette vision commune s'appuie sur les objectifs et les plans d'action régionaux et fédéraux.

Summary

Context and objectives

Driving under the influence of alcohol (DUI) is a major cause of road unsafety. Various studies indicate that this behaviour is relatively common on Belgian roads. Vias institute measures the national prevalence of DUI on a regular base since 2003 in order to monitor this problem. These behavioural measurements also aim to gain insight into risk factors for DUI and to monitor these over time.

This report provides the results of the 8th edition of this measurement. The fieldwork took place from the 27th of September until the 3rd of November 2021, within a context of the COVID-19 pandemic and the associated policy measures. This may have had an influence on (risk factors for) DUI behaviour.

This edition was also part of the European Baseline project with the aim of collecting new key performance indicators (KPIs) for road safety, including for DUI of alcohol (% of drivers driving 'within' the legal limit for blood alcohol content (BAC)), within Europe based on a number of minimum methodological requirements.

Method

Since the first DUI behavioural measurement, the method consists of random alcohol testing of drivers (cars and vans) on the road. This is done in cooperation with voluntarily participating local police zones and units of the Federal Road Police (highways). The police are asked to organize a certain number of alcohol controls taking specific instructions into account. Vias institute provides the locations and times (randomly selected) of the controls. The controls are carried out in a random way: no external criteria are used to determine which drivers are tested. The alcohol test includes a sampling or breath test, followed by a breath analysis if the previous test result is alarm (alert) or positive. For each driver tested, the police fills in an anonymous questionnaire with a number of data of the driver, the alcohol test result and additional variables (including age and gender of the driver, place of departure, duration of the journey).

In total, 148 police departments participated, divided over 139 local police zones (75% of all local zones) and all 9 units of the Federal Road Police (100%). A total of 527 alcohol controls were organized and 9.375 drivers underwent an alcohol test (8.412 car drivers and 963 van drivers).

The most important indicator of this study is the percentage of drivers under the influence of alcohol or the % DUI. All drivers with an alcohol content of 0,22 mg per liter of exhaled alveolar air (EAA) are 'under the influence'. To identify the category 'strongly under the influence', the threshold of 0,35 mg/l EAA is used. In addition to the total % DUI, two subcategories are thus taken into account: Alarm ($0,22 \text{ mg/l} \leq \text{breath alcohol concentration (BrAC)} < 0,35 \text{ mg/l}$, or $0,5 \text{ g/l} \leq \text{blood alcohol concentration (BAC)} < 0,8 \text{ g/l}$) and Positive ($\text{BrAC} \geq 0,35 \text{ mg/l}$ or $\text{BAC} \geq 0,8 \text{ g/l}$).

In order for the results to be representative of the volume of traffic on Belgian roads, the data were weighted on the basis of official data on the number of vehicle kilometers driven per vehicle type per road type per region. In addition, the weighting took into account the moment and duration of the control and the volume of traffic during the control. This is an optimized weighting procedure compared to the previous editions. The results of this edition are thus not completely comparable to those of the previous measurements. In order to be able to make statements about the evolution compared to the previous measurement in 2018, the data for 2018 was weighed according to the new procedure.

Main results

Prevalence of DUI

In 2021, 1,6% of the tested car drivers drove with a BAC above the legal limit. Based on this, the Federal Road Safety Plan (2021) sets a target of halving the overall prevalence of DUI of alcohol among car drivers from 1,6% in 2021 to 0,8% in 2030.

Compared to 2018, the DUI prevalence has remained the same. Across all editions, the % of drivers who tested positive was significantly larger than the % of alarm-tested drivers, but this is not the case in 2021 (approximately equal share: alarm 0,9% and positive 0,7%).

Region

The % DUI does not differ significantly by region (Walloon Region 1,9%; Flemish Region 1,4%). Compared to 2018, the % DUI in Wallonia has increased (from 1,4% to 1,9%) and decreased in Flanders (1,7% to 1,4%), but these are not significant developments. The sample of the Brussels-Capital Region (BCR) is too limited for a separate analysis.

Period of the week

Drivers are significantly more likely to drive under the influence at night (10pm-6am) than during the day (6am-10pm), both during the week (day: 1,0%; night: 3,7%) and on weekends (day: 1,1%; night: 7,3%). The difference between week- (3,7%) and weekend nights (7,3%) is also significant. Compared to 2018, we see a decrease in DUI prevalence on weekend nights (11,3% to 7,3%), weeknights (8,3% to 3,7%) and weekend days (1,8% to 1,1%), and an increase on weekdays (0,5% to 1,0%), but these evolutions are within the confidence intervals. 46% of all drivers under influence drove at night, which makes it clear that special attention is needed for week- and weekend nights. During the day, the prevalence of DUI is lower, but given the high traffic volumes at those times, the risk of this is still considerable.

Road type

The % DUI is lower on motorways than on roads inside and outside built-up areas, but the difference is not significant. Compared to 2018, the % DUI on motorways has increased and decreased on non-motorways in 2021, but both without exceeding the confidence intervals.

Gender

In 2021, 2,1% of men drove above the legal limit compared to 'only' 0,9% of women, a significant difference. The significant gender difference is a constant across all measurements since 2003. The % DUI for men and women thus continues to vary widely, although the % shifted slightly towards each other in 2021 (decrease for men and increase for women). The greater propensity of men to drive under the influence of alcohol is also a constant in international studies. The high percentage of DUI among men is detrimental to road safety because men also drive much more on average than women. Men therefore remain an undeniable target group to reduce alcohol behind the wheel.

Age

The DUI prevalence in 2021 does not differ significantly depending on the age category. The DUI percentages are generally close to each other, with the youngest group (18-25 year old) having a slightly lower DUI prevalence than the older groups. In this edition, we do not see a clear risk group based on age.

Departure point

It is difficult to distinguish clear trends in the evolution of DUI according to the place where the driver departed from, as the confidence intervals are often large, due to the often very limited samples of the subcategories. As in previous editions, drivers coming out of a café, bar or restaurant are most likely to drive under the influence of alcohol (12,3%). We do not see any evolutions compared to 2018 that exceed the confidence intervals. Of all drivers under the influence in the sample, 27% came from a catering establishment (bar, restaurant). It is important to put this in perspective: the number of drivers coming from these departure points is rather small (i.e. 3,6%). Conversely, despite the low DUI rate among people coming from work or home, these departure points are responsible for the majority of journeys (almost 67% of the drivers checked during the behavioural measurement came from one of these places). In short, a good quarter of the drivers in violation come from a catering establishment, 40% came from work or home, and 19% from family/friends. A dissuasion policy that only takes entertainment venues (restaurant, bar, event) into account is therefore only aimed at a limited part of the problem.

European comparison

The European (Baseline) KPI for DUI of alcohol (% drivers 'within' the legal BAC limit) is reversely formulated as the Belgian indicator (% drivers 'above' the legal BAC limit). Only Belgium (98,4%) and Portugal (99,2%) delivered an overall national average Baseline KPI in accordance with the minimum requirements for the recommended method (random alcohol tests). Stratified KPIs could be delivered by multiple countries (4 to 5). There are no major differences within countries nor general patterns in terms of KPIs according to road type; Belgium falls between the highest and lowest values. With regard to the KPIs according to the week periods, we do see a common pattern across countries: the values are lower at night than during the day, and everywhere we find the lowest KPI for weekend nights. The KPIs for weekdays hardly differ between the countries (all more than 99,2%), while the KPIs for weekend days vary between 98,2% (Spain) and 99,5% (Portugal). Belgium has the lowest % of drivers who adhere to the BAC limit on weeknights. Finally, only Belgium and Portugal provided KPIs based on age and gender. In both countries, the KPI for women is clearly higher than for men. This also applies to the Baseline KPIs for DUI of alcohol based on self-reported behaviour. As far as the age groups are concerned, there is no common pattern in the KPIs of Belgium and Portugal.

Vans

As for van drivers, 0,8% exceeded the legal BAC limit in 2021, which is significantly less than car drivers. Both driver groups also differ markedly in a number of aspects: 90% of van drivers were men (cars: 62%), almost half (42%) of these were checked coming from work (cars: 15%), and compared to car drivers, a larger proportion was checked on a weekday (54% vs. cars: 44%) and a smaller share on a weekend night (9% vs. cars: 15%). The van driver sample is too small for further analyses.

Recommendations

The recommendations to address DUI of alcohol are summarized in a few key points:

- Tackling problematic alcohol consumption in society
- Lowering the legal alcohol limit
- Preventing the combination of alcohol and driving
- Efficient use and increase of enforcement capacity for DUI
- Communication about alcohol controls
- Additional statistics and further research
- Driver Improvement courses as a replacement or additional measure
- Use of the alcohol ignition interlock
- Availability and promotion of alternatives to DUI

The best results are achieved through an integrated approach combining different measures and with the collaboration of different sectors and policy areas.

The result of this DUI measurement forms the basis for determining the policy target for DUI of alcohol in Belgium by 2030, namely reducing the overall % DUI among car drivers by 50%, from 1,6% in 2021 to 0,8% in 2030 (Federal Road Safety Plan, 2021; Sloomans, report in preparation). The interfederal plan 'All for zero' (2021) includes the joint commitment of the authorities at regional and federal level to take measures in the field of road safety in order to achieve the objectives. This common vision builds on regional and federal objectives and action plans.

1 Introduction

La conduite sous l'influence (CSI) de l'alcool constitue une source majeure d'insécurité routière¹. Selon des études internationales, 1,5 à 2 % des kilomètres parcourus en Europe le sont par des personnes ayant une concentration d'alcool dans le sang (CAS) supérieure à la limite légale et environ 25 % de tous les accidents mortels survenant dans l'Union européenne sont liés à l'alcool (Commission européenne, 2018).

En Belgique, la limite légale globale équivaut à une concentration d'alcool dans le sang (CAS) de 0,5 g/l (pour mille) ou à une concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré (CAA) de 0,22 mg/l, tandis que pour les conducteurs professionnels, une CAS de 0,2 g/l (0,09 mg/l CAA) s'applique. Les statistiques d'accidents officielles belges indiquent qu'en 2021, 10 % des accidents corporels étaient² liés à l'alcool (au moins un usager de la route impliqué sous l'influence de l'alcool) (Statbel, Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Cette année-là, on a dénombré en moyenne 9 accidents corporels par jour impliquant un usager de la route ayant consommé plus d'alcool que la limite légale ne le permet. Ces accidents ont entraîné 16 décès et fait plus de 4 000 blessés. Ces chiffres étaient un peu plus élevés les années précédant la pandémie de COVID-19 : en 2019 par exemple, les accidents liés à la CSI ont entraîné 38 décès et fait 5 441 blessés. Bien que la proportion d'usagers de la route impliqués dans un accident corporel et ayant été contrôlés ait augmenté (82 % en 2021 contre 66 % en 2019), ces chiffres restent une sous-estimation. Cependant, plus l'accident est grave, plus le pourcentage de personnes testées est faible : 39 % en 2021 pour les accidents mortels, ce qui représente tout de même une amélioration (2019 : 2 %). Dans le cadre du projet européen DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, 2011 : www.bast.de/Druid), les données médicales de conducteurs impliqués dans des accidents ont été collectées, ce qui donne une image plus complète que les statistiques de la police. Il en est ressorti que 38,2 % des conducteurs grièvement blessés admis à l'hôpital avaient une CAS supérieure à 0,5 g/l. Cela atteste du risque d'accident plus élevé de la CSI. Dans le cadre du projet DRUID, Hels et al. (2011) ont conclu que le risque relatif de lésion grave ou mortelle due à l'alcool sur la route est moyennement accru (2-10 x) en cas de CAS $\geq 0,5 - 0,8$ g/l, fortement accru (5-30 x) en cas de CAS $\geq 0,8 - 1,2$ g/l et très fortement accru (20-200 x) en cas de CAS $\geq 1,2$ g/l.

La Belgique n'obtient en général pas de très bons résultats en ce qui concerne la fréquence de la CSI. Les dernières données internationales objectives disponibles proviennent également du projet DRUID. Entre 2007 et 2009, 50 000 conducteurs ont été arrêtés et testés (prélèvement d'échantillons de salive et de sang) de manière aléatoire sur la route dans 13 pays européens afin de mesurer la prévalence de la CSI (de l'alcool et de drogues) parmi la population générale de conducteurs (Houwinger, et al., 2011). Cette étude a révélé que le pourcentage de conducteurs belges ayant une alcoolémie supérieure à la limite légale était de 2,2 %, un chiffre dépassant la moyenne européenne (1,5 %). Des données européennes plus récentes provenant de tests d'alcoolémie aléatoires effectués sur la route dans le cadre du projet européen Baseline seront publiées en 2023 (voir ci-après). La moins bonne position de la Belgique concernant cette problématique est également confirmée par les déclarations des conducteurs eux-mêmes (Institut Vias, enquête ESRA2 : www.esranet.eu) : en 2018, 24,2 % des automobilistes en Belgique ont affirmé avoir conduit au moins une fois au cours des 30 derniers jours avec une concentration d'alcool vraisemblablement supérieure à la limite légale (Achermann Stürmer et al. 2019 ; Meesmann et al., 2021). La moyenne européenne était en revanche de 13 % (EU24 ; Meesmann et al., 2022).

D'après la base de données de la police, on dénombrait en 2021 36 139 infractions routières constatées pour la CSI, soit presque 100 par jour. Cela représente une diminution par rapport à l'année de la mesure de comportement précédente (2018 : 48 789). Durant les années précédant la pandémie de COVID-19, ce chiffre était généralement plus élevé (autour des 50 000 de 2013 à 2019)

¹ L'institut Vias a publié en 2017 un dossier thématique dédié à l'alcool au volant (avec notamment des informations concernant les effets sur la conduite, le risque d'accident, la réglementation en Belgique, la prévalence, les mesures, y compris des statistiques belges). Voir pour plus de détails : Meesmann et al. (2017). Nous faisons également référence à un récent rapport thématique européen : Commission européenne (2021).

² L'année de cette mesure de comportement CSI

(<https://www.police.be/statistiques/fr/circulation>). Ces chiffres dépendent de la politique de contrôle de la police.

Il y a à peu près 20 ans, la Commission fédérale pour la sécurité routière (CFSR) préconisait de contrôler dans le temps l'ampleur de la CSI dépassant la limite légale. La première mesure de comportement nationale représentative remonte à 2003 et a ensuite été suivie d'autres mesures en 2005, 2007, 2009, 2012, 2015 et 2018 (voir figure ; Brion et al., 2019).

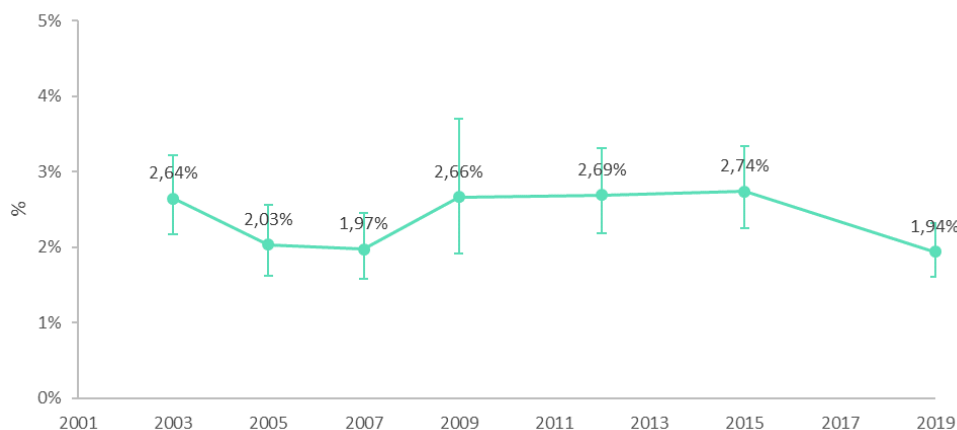


Figure 1 Évolution de la prévalence globale de la CSI chez les automobilistes (2003-2018) (Source : Brion et al., 2019)

En plus de servir à évaluer la prévalence de la CSI en Belgique et d'en suivre l'évolution, ces mesures ont comme objectif supplémentaire de déterminer quels sont les facteurs de risque liés à ce comportement.

La présente étude est la **8^e mesure de comportement nationale représentative de la CSI** en Belgique. Elle s'est déroulée entre le 27 septembre et le 3 novembre 2021. Cette mesure a été financée par le SPF Mobilité et Transports ainsi que par la Commission européenne dans le cadre du projet Baseline (<https://www.baseline.vias.be/en/>) dont l'objectif est d'aider les États membres de l'Union européenne à fournir des indicateurs clés de performance (KPI) en matière de sécurité routière³. Dans le cadre du suivi de l'objectif à long terme de la Commission européenne (0 tué sur la route d'ici 2050⁴) et des objectifs intermédiaires (50 % de tués et de blessés graves en moins entre 2020 et 2030), la Commission européenne a défini, en collaboration avec des experts, huit KPI mettant en lumière des éléments qui influencent la sécurité routière globale. Ces KPI concernent la sécurité des infrastructures routières et des véhicules, le comportement des usagers de la route (vitesse, alcool, distraction, port de la ceinture, utilisation de systèmes de sécurité pour les enfants et port du casque) ainsi que la rapidité des interventions médicales. Chaque KPI s'accompagne également de plusieurs exigences méthodologiques minimales, lesquelles sont décrites dans le « Commission Staff Working Document SWD (2019) 283 » (Commission européenne, 2019). Les exigences minimales afin de pouvoir fournir un KPI ont été précisées et rendues opérationnelles dans le cadre du projet Baseline.

La Commission européenne a défini le KPI pour la conduite sous l'influence de l'alcool comme suit : « Pourcentage de conducteurs roulant sous la limite légale de CAS » (voir annexe 1 pour les exigences méthodologiques minimales). Ces exigences ont été expliquées plus en détail dans les directives de Baseline (Boets et al., 2021 ; cf. annexe 2 pour un résumé). Dans le cadre de Baseline, ce KPI est comparé entre les États membres qui utilisent la même méthode (ou une méthode relativement similaire). La méthode préconisée consiste à soumettre les conducteurs à des tests d'haleine aléatoires sur la route, mais si ce n'est pas possible, les pays participants peuvent également fournir les résultats de comportements auto-rapportés basés sur des enquêtes anonymes ou les résultats de tests d'haleine effectués dans le cadre de contrôles. Le KPI de Baseline (pourcentage sous la limite légale de CAS) est

³ En Belgique, ces KPI servent de base pour établir des objectifs à long terme et des mesures relatives à la sécurité routière (Plan fédéral pour la Sécurité routière (2021), plan interfédéral « All for zero » 2021)).

⁴ Vision Zero, Déclaration de La Valette de 2017 de l'Union européenne à l'attention des ministres fédéraux des transports dans laquelle ils se sont engagés en faveur d'une vision 0

inversé par rapport à la formulation standard de tels indicateurs en Belgique (à savoir : pourcentage de CSI = pourcentage au-dessus de la limite légale). Le présent rapport utilise la formulation KPI standard comme dans les mesures de comportement précédentes.

2 Méthodologie

2.1 Principe général

Le principe des mesures de comportement sur la route consiste à observer ou à mesurer le comportement des usagers en situation réelle dans le trafic. Cette méthode permet de mesurer de nombreux comportements, tels que le port de la ceinture de sécurité, la vitesse des véhicules, les distractions au volant, l'utilisation des passages cloutés par les piétons, etc. L'objectif est d'estimer la fréquence d'un comportement donné dans le trafic total.

La seule méthode permettant d'avoir un aperçu représentatif de la CSI consiste à effectuer des tests d'alcoolémie de manière aléatoire sur des conducteurs lors de contrôles représentatifs en termes de lieu, de période et de type de conducteur (éventuellement après correction). On obtient de cette manière des résultats provenant d'un échantillon représentatif de l'ensemble des conducteurs prenant part à la circulation⁵. Un autre avantage est que de telles mesures de comportement fournissent une estimation de la fréquence *effective* de la CSI tandis que les questionnaires ne mesurent que la fréquence *rapportée*.

La méthodologie de cette 8^e édition est pratiquement identique à celle des mesures de comportement précédentes afin qu'il soit possible de les comparer et est parfaitement conforme aux exigences/recommandations de Baseline.

Cette section reprend les grandes lignes de la méthodologie (ainsi qu'une représentation schématique). Pour de plus amples informations, nous vous redirigeons vers le rapport de l'édition de 2012 (Riguelle, 2014) ainsi que vers les directives méthodologiques de Baseline pour ce KPI (Boets et al., 2021).

Les mesures de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » en Belgique sont toujours effectuées en collaboration avec les services de police locale et fédérale, à qui il est demandé d'effectuer un certain nombre de contrôles d'alcoolémie (police locale : 3 ou 4 ; police fédérale : 10) d'au moins 1 heure, en suivant des consignes précises. En Belgique, la police est autorisée à effectuer des contrôles d'alcoolémie de façon aléatoire, en dehors de toute infraction ou de tout accident. Le refus de se soumettre à un test d'alcoolémie est punissable par la loi.

Afin de garantir la représentativité des résultats, le lieu et le moment⁶ des contrôles sont toujours sélectionnés aléatoirement par l'institut Vias. Douze créneaux horaires sont répartis de manière uniforme et aléatoire entre les emplacements (six la semaine, six le week-end) : 6 h-10 h, 10 h-14 h, 14 h-18 h, 18 h-22 h, 22 h-2 h, 2 h-6 h. Pour l'analyse, quatre périodes hebdomadaires mutuellement exclusives sont retenues pour vérifier si le pourcentage de CSI évolue au cours de la semaine :

- les journées de semaine : lundi, mardi, mercredi, jeudi et vendredi, de 6 h à 21 h 59 ;
- les nuits de semaine : de lundi à mardi, de mardi à mercredi, de mercredi à jeudi et de jeudi à vendredi, de 22 h à 5 h 59 ;
- les journées de week-end : samedi et dimanche, de 6 h à 21 h 59 ;
- les nuits de week-end : de vendredi à samedi, de samedi à dimanche et de dimanche à lundi, de 22 h à 5 h 59.

La police évalue si l'emplacement convient pour la mise en place d'un poste de contrôle (sécurité, place suffisante, absence d'itinéraire alternatif, etc.) et propose si nécessaire un autre endroit dans les environs. Les emplacements sont déterminés au hasard et non en fonction d'un risque accru d'infractions (par exemple pas à proximité de lieux de soirée). Dans la mesure du possible, il convient de reprendre les mêmes emplacements pour chaque édition. La nouveauté de cette « édition Baseline » est qu'il a fallu tenir compte de trois types de route dans l'échantillon des emplacements, à savoir les routes en agglomération et celles en dehors des agglomérations (qui étaient combinées dans une

⁵ Cela signifie qu'un conducteur qui roule beaucoup a plus de chances de faire partie de l'échantillon qu'un conducteur se trouvant moins souvent dans le trafic.

⁶ Répartition uniforme et asélective des 12 créneaux horaires entre les emplacements (6 la semaine, 6 le week-end) : 6 h-10 h, 10 h-14 h, 14 h-18 h, 18 h-22 h, 22 h-2 h, 2 h-6 h. Pour l'analyse, quatre périodes hebdomadaires sont retenues : journée de semaine, nuit de semaine, journée de week-end et nuit de week-end.

catégorie auparavant) et les autoroutes (déjà présentes dans les éditions précédentes), afin d'obtenir également des indicateurs par type de route (exigence minimale de Baseline). Chaque service de police locale participant devait effectuer au moins un contrôle en agglomération et au moins un contrôle hors agglomération. Pour répondre à cette exigence, il a été demandé à la police de trouver, si possible, un lieu adapté à proximité de l'emplacement initialement sélectionné.

Par ailleurs, aucune sélection qui pourrait influencer les résultats n'est faite durant les contrôles proprement dits : des conducteurs de voiture et de camionnette sont arrêtés au hasard (indépendamment de toute caractéristique extérieure). Dès qu'une place se libère, le conducteur suivant doit être arrêté. Les contrôles se déroulent donc de façon aléatoire pour ne pas fausser les résultats.⁷

À chaque contrôle, la police complète un formulaire de l'institut Vias avec diverses informations générales concernant l'emplacement et le déroulement du contrôle (date, heure, endroit, nombre d'agents, densité du trafic, etc.). La densité du trafic (nombre de véhicules passant par le poste de contrôle, qu'ils soient arrêtés ou non) est un élément important pour estimer correctement le pourcentage de conducteurs sous influence (cf. section 2.4).⁸

Tous les conducteurs arrêtés doivent se soumettre à un test d'alcoolémie et, répondre oralement à un questionnaire individuel anonyme qu'ils soient ou non sous influence, (cf. annexe 3). Celui-ci est rédigé par l'institut Vias afin de récolter des informations complémentaires au sujet du conducteur et du trajet (type de véhicule, âge/genre du conducteur, précédents tests d'alcoolémie, durée et point de départ du déplacement, etc.). Ce formulaire individuel reprend également le résultat du/des test(s) d'alcoolémie. Pour terminer, chaque service de police participant renvoie tous les formulaires généraux et individuels complétés à l'institut Vias qui se charge de la saisie, du traitement et de l'analyse des données.



Figure 2 Représentation schématique de la méthodologie de la mesure de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool »

Pour ce qui est du test d'alcoolémie (Figure 2), depuis la 6^{ème} édition (2015), la police peut utiliser en premier lieu un appareil de '*sampling*' qui détecte la présence d'alcool dans l'air sans que le conducteur

⁷ Il est néanmoins possible que certains facteurs externes (l'usage d'applications qui permettent de prévenir les usagers de la présence de contrôles) biaisent légèrement la sélection des personnes contrôlées. C'est pour cette raison qu'il est recommandé (y compris dans le cadre de Baseline) de ne pas effectuer les contrôles pendant plus d'une heure au même endroit.

⁸ Si le trafic est plus dense, le pourcentage de conducteurs pouvant être contrôlés est moindre (probabilité de sélection réduite).

n'ait à souffler dans un éthylomètre. Les conducteurs chez qui le test de type '*sampling*' est négatif sont considérés comme étant sobres, mais ils doivent quand même répondre au formulaire individuel comme tous les autres conducteurs. Les conducteurs chez qui le test de type '*sampling*' est positif sont soumis à un *test d'haleine* classique dont le résultat sera soit 'Safe', soit 'Alarm', soit 'Positive'.⁹ En cas de mention 'Alarm' ou 'Positive', une *analyse d'e l'haleine* suivra afin de déterminer la quantité exacte d'alcool (mg/l AAE ou CAA).

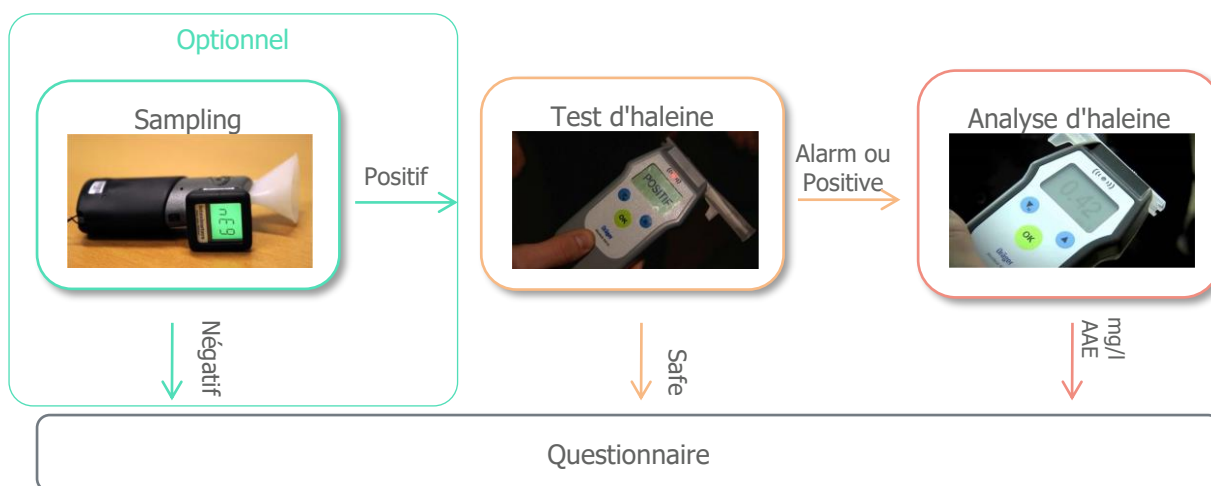


Figure 3 Représentation schématique des différents tests effectués lors d'un contrôle d'alcoolémie

2.2 Approche analytique et terminologie

Le principal indicateur utilisé lors des analyses est le pourcentage de conducteurs sous influence de l'alcool (CSI). La quantité d'alcool est exprimée en mg/l d'air alvéolaire expiré (AAE). Il s'agit de la concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré (CAA). Sont considérés « sous l'influence de l'alcool » les conducteurs affichant une alcoolémie égale ou supérieure à la limite légale de 0,22 mg/l AAE (CAS de 0,5 g/l). La valeur de 0,35 mg/l AAE (CAS de 0,8 g/l) sert à identifier les conducteurs les plus imprégnés. Cette limite correspond à l'ancienne valeur légale maximale et est actuellement utilisée pour infliger des sanctions plus lourdes.

	Concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré (CAA)	Concentration d'alcool dans le sang (CAS)	
S - Safe	CAA < 0,22 mg/l	CAS < 0,5 g/l	Conducteurs sous l'influence de l'alcool (CSI)
A - Alarm	0,22 mg/l ≤ CAA < 0,35 mg/l	0,5 g/l ≤ CAS < 0,8 g/l	
P - Positive	CAA ≥ 0,35 mg/l	CAS ≥ 0,8 g/l	

Figure 4. Correspondance entre la concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré et la concentration d'alcool dans le sang

Pour les conducteurs professionnels, une limite légale de 0,09 mg/l AAE (CAS de 0,2 g/l) est appliquée ; ils présenteront un niveau « Alarm pour les conducteurs professionnels » dès qu'ils atteindront ce seuil abaissé. À partir de 0,22 mg/l AAE (CAS de 0,5 g/l), la mention « Alarm » s'affichera comme pour la population générale de conducteurs. Lors de l'introduction de cette limite d'alcoolémie abaissée, les appareils de la police ont été dotés d'une fonctionnalité spécifique pour les conducteurs professionnels. Avant que le conducteur ne souffle, l'agent doit indiquer s'il s'agit d'un conducteur professionnel ou non et la limite est alors automatiquement adaptée.

Les graphiques et tableaux de ce rapport comparent le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool dans différents sous-groupes (région, période de la semaine, genre, groupe d'âge, etc.), ainsi

⁹Ethylotest Dräger, homologué.

que l'évolution au fil des différentes mesures de comportement. Tant le pourcentage total de conducteurs sous l'influence de l'alcool que le détail des conducteurs « Alarm » et « Positive » sont fournis. Vu que le taux d'alcool exact est connu, nous savons dans quelle mesure les conducteurs en infraction dépassent les valeurs autorisées. La valeur médiane de la concentration d'alcool pour les conducteurs en infraction est un indicateur supplémentaire. Il s'agit de l'alcoolémie que 50 % des conducteurs en infraction dépassent (et que les 50 % restants ne dépassent donc pas).¹⁰

2.3 Description de l'échantillon

En tout et pour tout, 148 services de police, 139 zones de police locales (75 % de toutes les zones locales) ainsi que les 9 unités de la police fédérale de la route (WPR) ont accepté de prendre part à cette 8^{ème} mesure de comportement (27 septembre - 3 novembre 2021). Au total, 527 contrôles ont été effectués et 9.375 conducteurs ont été soumis à un test d'alcoolémie (conducteurs de voiture et de camionnette). Le tableau 1 donne un aperçu des échantillons finaux des contrôles et des conducteurs pour l'analyse¹¹. La grande majorité des conducteurs circulaient en voiture (8.412), contre 963 en camionnette. Au vu de l'échantillon restreint pour les camionnettes, l'analyse de cette mesure de comportement est principalement axée sur les automobilistes et seuls les résultats généraux pour les camionnettes seront repris.

327 contrôles (62 % de tous les contrôles) ont été organisés en Région flamande, contre 190 en Région wallonne (36 %). En Région de Bruxelles-Capitale (RBC), 10 contrôles ont été mis en place (2 %), ces résultats sont donc moins fiables. Ce rapport ne présente dès lors pas de résultats distincts pour la RBC (comme dans toutes les éditions précédentes), mais les données bruxelloises sont bel et bien intégrées au calcul des indicateurs nationaux.

Bien que la volonté méthodologique fût de répartir équitablement les contrôles entre les différentes périodes de la semaine (journée de semaine, nuit de semaine, journée de week-end et nuit de week-end), le nombre de contrôles réalisés durant la journée est plus important que le nombre de contrôles réalisés de nuit (Tableau 1). Ceci s'explique essentiellement par des raisons de disponibilité des effectifs de police. Afin de calculer les résultats pour toutes les périodes de la semaine, cet écart a été corrigé au moyen d'une pondération (cf. section 2.4). Le nombre réduit de contrôles durant certaines périodes (nuits) implique par conséquent une plus grande marge d'erreur (intervalle de confiance) pour ces périodes.

La police fédérale de la route a organisé 94 contrôles sur les autoroutes (18 %) ; les zones de police locales ont organisé 196 contrôles en dehors des agglomérations (37 %) et 237 en agglomération (45 %).

Tableau 1 Répartition de l'échantillon selon la Région, le type de route et la période de la semaine (non pondéré)

		Contrôles	%	Automobilistes	%	Conducteurs de camionnette	%
Région	Région de Bruxelles-Capitale	10	1,9 %	178	2,1 %	15	1,6 %
	Région flamande	327	62,0 %	5 670	67,4 %	666	69,2 %
	Région wallonne	190	36,1 %	2 564	30,5 %	282	29,3 %
Période	Journée de semaine	194	36,8 %	3 728	44,3 %	518	53,8 %
	Nuit de semaine	68	12,9 %	614	7,3 %	66	6,9 %
	Journée de week-end	169	32,1 %	2 802	33,3 %	290	30,1 %
	Nuit de week-end	96	18,2 %	1 268	15,1 %	89	9,2 %

¹⁰ Conducteurs de camion et d'autocar ; conducteurs en possession d'un permis de conduire C1, C, C1+E, C+E, D1, D1+E, D+E ; conducteurs de véhicules autres que des camions et des autocars mais nécessitant également un examen médical, tels que les taxis, les minibus et les transports scolaires.

¹¹ Certains conducteurs ont été retirés de l'échantillon initial pour des raisons méthodologiques (par exemple aucune information sur le test d'alcoolémie, uniquement un sampling positif, pas d'analyse d'haleine après un test d'haleine avec le résultat « Alarm » ou « Positive », aucune information sur le type de véhicule, autre type de véhicule tel qu'une moto).

Type de route	Autoroute	94	17,8 %	1 310	15,6 %	211	21,9 %
	Hors agglomération	196	37,2 %	3 182	37,8 %	353	36,7 %
	En agglomération	237	45,0 %	3 920	46,6 %	399	41,4 %
Total		527	100 %	8 412	89,7 %	963	10,3 %

En ce qui concerne l'échantillon des automobilistes, la majorité (62 %) était des hommes. L'âge moyen est de 46,2 ans et le nombre moyen d'années de possession du permis B est de 23,6 ans. Le tableau 2 présente l'évolution des caractéristiques de l'échantillon d'automobilistes entre les différentes éditions.

Tableau 2 Évolution de la composition de l'échantillon « automobilistes » dans les différentes éditions de la mesure de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » (non pondéré)

		2003	2005	2007	2009	2012	2015	2018	2021
Genre	Homme	66,5 %	66,6 %	66,7 %	64,4 %	65,0 %	62,9 %	61,9 %	61,7 %
	Femme	33,0 %	33,2 %	33,2 %	35,6 %	34,7 %	36,2 %	38,2 %	38,3 %
Âge	18-25	14,8 %	12,7 %	11,7 %	10,4 %	11,0 %	11,7 %	10,2 %	9,7 %
	26-39	33,3 %	32,5 %	30,1 %	29,9 %	27,5 %	28,3 %	26,3 %	27,6 %
	40-54	33,1 %	33,9 %	34,4 %	35,8 %	34,2 %	33,4 %	30,9 %	31,1 %
	55+	18,4 %	18,9 %	22,7 %	22,9 %	26,6 %	25,7 %	32,1 %	31,6 %
	Âge moyen	41,2	42,1	43,4	43,7	44,7	44,5	46,0	46,2
Provenance	Travail	N/A	23,8 %	23,1 %	21,3 %	17,6 %	17,6 %	16,1 %	15,4 %
	Domicile	N/A	43,8 %	42,3 %	42,7 %	46,2 %	47,9 %	45,1 %	45,0 %
	Famille/amis	N/A	12,5 %	11,4 %	12,3 %	12,7 %	11,1 %	12,1 %	13,8 %
	Sport	N/A	2,7 %	3,1 %	3,0 %	3,5 %	3,4 %	5,8 %	4,3 %
	Café/bar/restaurant	N/A	2,4 %	2,4 %	3,7 %	3,5 %	3,6 %	4,2 %	5,2 %
	Soirée	N/A	0,8 %	1,0 %	1,2 %	1,3 %	0,6 %	0,8 %	1,8 %
	Autre	N/A	13,2 %	16,6 %	15,7 %	13,8 %	15,1 %	16,0 %	14,2 %

En ce qui concerne le genre, la composition en 2021 diffère peu par rapport à l'édition précédente (2018). La proportion de femmes a toutefois augmenté au fil des éditions (de 33,0 % en 2003 à 38,3 % en 2021). Pour ce qui est de l'âge, nous ne constatons pas non plus de différences majeures par rapport à la mesure de 2018. Nous observons cependant au fil des éditions une augmentation dans la catégorie 55+, avec un saut de près de 7 % entre 2015 (25,7 %) et 2018 (32,1 %), et cette proportion reste à peu près la même en 2021 (31,6 %). La proportion des 18-25 ans a baissé au fil du temps (2003 : 14,8 % contre 2021 : 9,7 %). L'âge moyen des conducteurs arrêtés a augmenté au fil des éditions (2003 : 41,2 ans contre 2021 : 46,2 ans). En ce qui concerne la provenance des conducteurs contrôlés, les proportions des catégories « famille/amis », « domicile » et « autre » restent assez constantes d'année en année. À l'inverse, la catégorie « travail » tend à diminuer au fil des éditions (23,8 % en 2003 contre 15,4 % en 2021). Enfin, en ce qui concerne les catégories liées aux sorties, il y a une augmentation constante au fil des éditions, y compris entre 2018 et 2021 : « café/bar/restaurant » 5,2 % contre 2,4 % en 2003 (4,2 % en 2018), et « discothèque/soirée » 1,8 % contre 0,8 % en 2003 (idem en 2018). Pour les activités sportives (4,3 %), la proportion a baissé par rapport à 2018 (5,8 %) mais reste plus élevée que lors des éditions précédentes.

L'échantillon compte aussi 128 conducteurs professionnels (68 conducteurs de voiture et 60 conducteurs de camionnette). Cet échantillon étant restreint, aucun résultat distinct n'est présenté. L'échantillon est intégré à celui des automobilistes et conducteurs de camionnette. Les conducteurs

professionnels sont toutefois soumis à la limite légale de CAS de 0,2 pour mille, mais aucun dans l'échantillon n'a été testé « Alarm pour les conducteurs professionnels » ($0,2 \text{ g/l} \leq \text{CAS} < 0,5 \text{ g/l}$).

Cette mesure de comportement s'est déroulée durant la pandémie de **COVID-19** (27 septembre - 3 novembre 2021), ce qui peut impacter les résultats de cette édition. La mesure était initialement prévue au printemps 2021, mais au vu des mesures sanitaires en vigueur à l'époque ayant une influence sur (les facteurs de risque pour) la CSI (par exemple le couvre-feu, la fermeture de l'Horeca, les interactions sociales limitées), il a été décidé de reporter la mesure à l'automne 2021. De nombreuses restrictions ont été levées le 1^{er} septembre 2021 (<https://www.info-coronavirus.be/fr/news/occ-2008/> ; le port du masque restait obligatoire dans l'Horeca, tout comme le Covid Safe Ticket pour les grands événements (> 200 personnes à l'intérieur et > 400 personnes à l'extérieur), un seuil qui a été rehaussé le 1^{er} octobre 2021 (> 500 personnes à l'intérieur et > 750 personnes à l'extérieur)). À l'issue du travail de terrain, (29 octobre 2021), les restrictions ont été à nouveau renforcées (<https://www.info-coronavirus.be/fr/news/occ-2610/> ; extension de l'obligation du port du masque, Covid Safe Ticket et télétravail). En Région de Bruxelles-Capitale, plusieurs mesures qui avaient été assouplies à l'échelle nationale le 1^{er} septembre ont été maintenues jusqu'à fin septembre (notamment les restrictions dans l'Horeca : uniquement des places assises, 8 personnes par table, distance entre les tables, fermeture à 1 h, etc.). En comparant les caractéristiques de l'échantillon (non pondéré) avec l'édition précédente (2018), on constate une augmentation des proportions de conducteurs venant d'un restaurant, bar, café, lieu de sortie ou de chez des membres de la famille/amis (les proportions les plus élevées depuis le début des mesures). Nous observons également la proportion la plus faible d'automobilistes venant de leur travail, mais une baisse avait déjà été constatée lors des éditions précédentes. Le baromètre de la mobilité de l'institut Vias révèle en outre qu'en 2021 (tout comme en 2020), les automobilistes ont parcouru beaucoup moins de kilomètres au cours d'un jour moyen par rapport aux années précédentes (<https://www.mobility.vias.be/fr/barometre/>). Nous constatons également un effet de la pandémie dans les statistiques d'accidents : globalement moins d'accidents corporels et de victimes en 2020 et 2021 par rapport aux années précédentes (Statbel, Direction générale Statistique - Statistics Belgium ; Baromètre de la sécurité routière Vias : <https://www.vias.be/storage/main/barometer-2021-fr.html>).

2.4 Analyse statistique

Pour que les résultats soient représentatifs du trafic sur les routes belges, un coefficient de pondération a été appliqué à chaque unité de mesure (conducteur). Cette pondération prend en compte la période de la semaine (correction du nombre de contrôles par période de la semaine en fonction de la proportion réelle (durée) des périodes au cours d'une semaine), la durée du contrôle (standardisation) et la densité du trafic durant le contrôle (comptage des véhicules passant par là¹²), ainsi que les données relatives au volume du trafic par type de véhicule (voiture/camionnette) sur le réseau routier de chaque Région.

Plus précisément, le coefficient de pondération comprend les facteurs suivants :

- Facteur de pondération 1 - échantillonnage phase 1 (contrôles) : correction pour la période de la semaine dans l'échantillon : (% de temps (durée) de chaque période de contrôle dans une semaine) divisé par (le nombre de sessions réalisées par période de la semaine).
- Facteur de pondération 2 - échantillonnage phase 2 (sélection des conducteurs) : correction pour la probabilité qu'un conducteur donné soit testé lors d'une session : (le nombre de véhicules comptés par minute) divisé par (le nombre de conducteurs observés par minute * la durée de la session).
- Facteur de pondération 3 - correction selon le volume du trafic de voitures et de camionnettes par type de route par Région sur la base des données nationales (SPF Mobilité et Transports, 2017)¹³ [pourcentage de kilomètres parcourus par type de route x Région] divisé par [pourcentage de véhicules comptés par type de route x Région].

¹² Afin de pouvoir tenir compte de la probabilité qu'ont les conducteurs de se faire contrôler, tous les véhicules qui sont passés par là durant la session ont été comptés. Plus le trafic est dense, plus la probabilité qu'un conducteur se fasse contrôler est petite.

¹³ SPF Mobilité et Transports sur la base des données transmises par les Régions. Les chiffres utilisés exprimés en millions de kilomètres parcourus à l'échelle nationale et par Région datent de 2017 (dernières données disponibles).

L'utilisation de données liées au volume du trafic (facteur de pondération 3) pour la pondération est une nouveauté de cette édition et est conforme aux recommandations de Baseline (Silverans & Boets, 2021). La formule de pondération des éditions précédentes prenait également en compte pour le facteur de pondération 1 la longueur du réseau routier dans chaque Région (le réseau routier wallon est par exemple plus vaste qu'en Flandre) et la combinait à la densité du trafic sur ces routes telle que mesurée par les comptages du trafic lors des contrôles (facteur de pondération 2). Le coefficient de pondération actuel n'est plus corrigé selon la longueur du réseau routier combinée à la densité du trafic, mais se base sur des informations indépendantes relatives au volume du trafic dans chaque Région (on parcourt par exemple plus de kilomètres en Flandre, cette Région pèse donc plus dans la moyenne) et l'on tient en outre désormais compte du volume du trafic par type de route [par Région] : les autoroutes enregistrent par exemple le plus grand nombre de kilomètres parcourus et pèsent plus dans la moyenne que les autres routes. Les données nationales liées au volume du trafic du SPF Mobilité et Transports (2017) ne comportent aucune différenciation en fonction de la période de la semaine. La facteur de pondération 3 (volume du trafic) n'est donc pas corrigé selon la période de la semaine. Une correction est toutefois appliquée pour la durée des périodes de la semaine dans le facteur de pondération 1 en ce qui concerne le nombre de sessions par période de la semaine et, dans le facteur de pondération 2, selon la densité lors des sessions (comptages) qui varie aussi en fonction de la période de la semaine. La facteur de pondération 1 avant correction en fonction de la durée réelle des périodes de la semaine et le facteur de pondération 2 avec correction selon le volume du trafic sur la base des comptages sont identiques aux éditions précédentes.

L'adaptation de la pondération constitue une optimisation par rapport aux éditions précédentes, mais a pour effet que les résultats de cette édition ne sont pas totalement comparables à ceux des éditions précédentes. Afin d'avoir un aperçu valide de l'évolution par rapport à la mesure précédente datant de 2018, la nouvelle pondération a également été appliquée à ces anciennes données. Les figures d'évolution présentées dans ce rapport indiqueront donc deux valeurs pour 2018 : la valeur initiale basée sur l'ancienne pondération et la nouvelle valeur calculée sur base de la nouvelle pondération. Seule cette dernière valeur est utilisée pour discuter de l'évolution en 2021. La nouvelle pondération n'a pas pu être totalement appliquée aux données de 2018 parce qu'à l'époque, on distinguait uniquement 2 types de route, à savoir les autoroutes et les autres routes (contre 3 types de route en 2021). La nouvelle pondération prend normalement en compte les données liées au volume du trafic pour 3 types de route, mais pour ce calcul, cela a été réduit aux 2 types de route disponibles dans les données de 2018.

Tout comme lors des éditions précédentes, les données présentent un certain nombre de valeurs aberrantes ou « outliers », principalement dans le comptage du nombre de véhicules en circulation au moment des observations. Ce facteur de pondération est sujet à une variation aléatoire où de très importants comptages du trafic pendant les sessions peuvent conduire à des pondérations extrêmes. Les outliers à ce niveau ont été corrigés selon la méthode de Moore & McCabe (2005).

Les outliers relatifs à un pourcentage élevé de conducteurs sous l'influence de l'alcool lors d'une session de contrôles, où l'on pourrait suspecter la police de ne pas avoir arrêté les conducteurs de manière aléatoire, ont été retirés des données. La probabilité d'obtenir la prévalence observée (ou plus) au cours de cette session a été calculée sur la base d'une loi binomiale pour chaque session, en tenant compte du nombre de conducteurs qui avaient été contrôlés au cours de cette session et de la prévalence de CSI pour ce créneau horaire lors de la précédente mesure de comportement CSI. Les sessions avec une probabilité inférieure à 1/1 000 ont été retirées des données (9 sessions de contrôles).

En fonction du nombre d'observations, un intervalle de confiance est attribué aux « pourcentages de conducteurs sous l'influence de l'alcool » dans les différents sous-groupes. Les proportions sont toujours présentées avec les intervalles de confiance de 95 %, c'est-à-dire les limites dans lesquelles les proportions estimées ont 95 % de probabilité de se situer. L'échantillonnage complexe a été pris en compte lors du calcul des intervalles de confiance et des tests de signification. L'ampleur de l'intervalle de confiance dépend du nombre d'observations dans le groupe étudié : les groupes avec un nombre d'observations limité ont une plus grande marge d'erreur (intervalle de confiance).¹⁴

¹⁴ Dans le cadre de Baseline, l'échantillon minimum du sous-groupe a été fixé à 500 en vue d'une analyse comparative.

Les analyses ont été réalisées avec le programme statistique R version 4.0.2 (R Core Team, 2020) avec le package « survey » version 4.0 (Lumley, 2020) pour les analyses statistiques avec un design d'étude complexe (échantillonnage en 2 phases : d'abord une sélection des contrôles (lieu et période), puis une sélection des conducteurs durant ce contrôle).

Des statistiques descriptives ont été utilisées pour décrire les données. Pour comparer les proportions, des tests de khi carré de Pearson (ajustement Wald) ont été réalisés, dans la mesure où les conditions étaient réunies pour leur application. Lorsque la valeur p était inférieure à 5 % ($p \leq 0,05$), la différence observée entre les proportions comparées a été considérée comme statistiquement significative. Une valeur $p \leq 0,05$ (notée *) indique que la probabilité que l'association observée soit due au hasard est inférieure à 5 sur 100, une valeur $p \leq 0,01$ (**) indique que la probabilité est inférieure à 1 sur 100 et une valeur $p \leq 0,001$ (***) indique que la probabilité est inférieure à 1 sur 1 000.

Ce rapport comprend l'analyse descriptive des données de la mesure de comportement, ce qui permet d'identifier les éléments qui influencent la probabilité de CSI, mais ne permet pas de déterminer l'effet de chaque variable séparément. Les différences entre les groupes d'âge peuvent par exemple s'expliquer par des habitudes différentes en matière de déplacements (à des moments différents ou pour d'autres raisons). Cela nécessite une analyse plus approfondie, mais elle dépasse le cadre du présent rapport.

3 La conduite sous l'influence de l'alcool chez les automobilistes

Tous les résultats présentés dans ce chapitre ont été pondérés (voir section 2.4) pour qu'ils soient représentatifs du volume du trafic en Belgique. La nouvelle procédure de pondération pour la mesure de 2021 a également été appliquée aux données de la mesure 2018 afin d'obtenir un aperçu correct de l'évolution entre 2018 et 2021. Cela signifie que tous les graphiques d'évolution pour la mesure 2018 comprennent deux valeurs de prévalence : une basée sur l'ancienne pondération et une autre basée sur la nouvelle pondération. Ces résultats doivent également être examinés à la lumière de la pandémie de COVID-19 et de la politique menée à cet égard en Belgique au moment de la réalisation des contrôles (voir encadré à la section 2.3).

3.1 Prévalence globale

3.1.1 Situation en 2021 et évolution

L'édition 2021 de la mesure de comportement révèle que 1,6 % des automobilistes contrôlés circulaient avec une alcoolémie supérieure à la limite légale ($\geq 0,22$ mg d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré (AAE), l'équivalent de 0,5 g d'alcool par litre de sang).

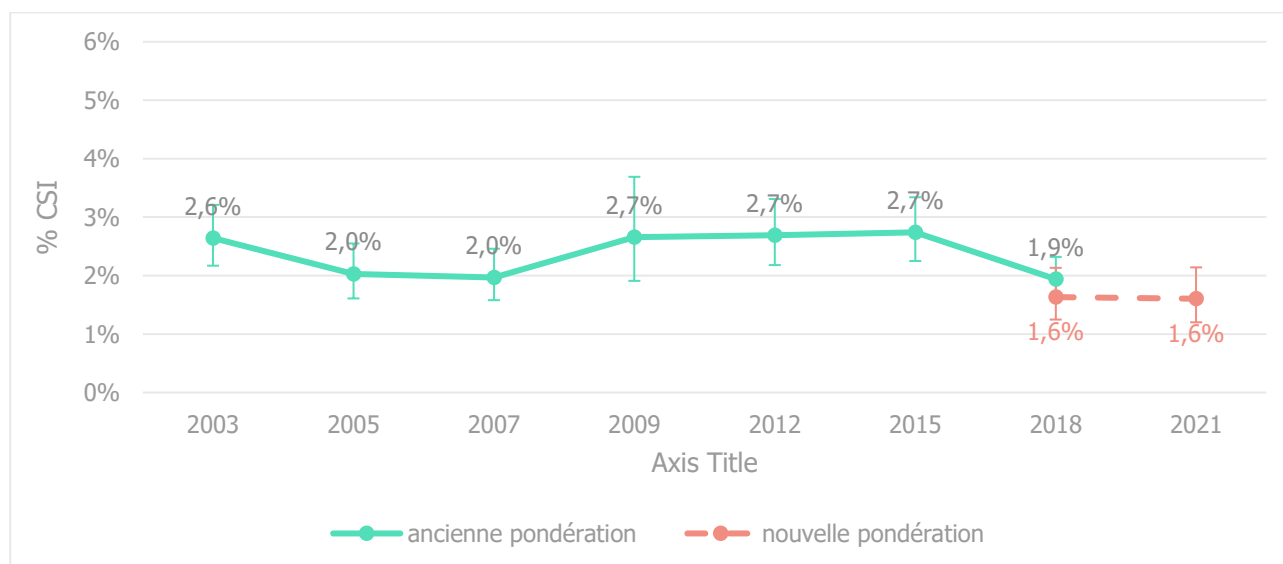


Figure 5 Évolution de la prévalence globale de conduite sous l'influence de l'alcool chez les automobilistes (ligne discontinue : nouvelle méthode de pondération 2021 également appliquée aux données 2018)

Si l'on tient compte du pourcentage de CSI 2018 pondéré avec la méthodologie utilisée en 2021, il apparaît que ce taux est resté le même entre 2018 et 2021 (1,6 %). En raison du changement de pondération, ces résultats ne peuvent pas vraiment être comparés à ceux des éditions précédentes.

Les derniers chiffres disponibles concernant le comportement autorapporté d'un échantillon représentatif de des personnes résidant en Belgique ne révèlent pas non plus de changements entre 2019 et 2021 au niveau de la proportion d'automobilistes déclarant « avoir conduit après avoir bu de l'alcool » (2019 : 32 % ; 2021 : 34 % ; Enquête nationale d'insécurité routière institut Vias 2019, 2021 ; <https://www.enquetevias.be/>). Les derniers résultats autorapportés liés au « fait d'avoir conduit en étant peut-être au-dessus du taux d'alcool légalement autorisé » remontent à 2018. On avait alors constaté une hausse par rapport à 2015 du pourcentage d'automobilistes indiquant l'avoir fait au moins une fois au cours des trente derniers jours (2018 : 24 % ; 2015 : 12 %) (Schinkus et al., 2021).

3.1.2 Concentration d'alcool

Sur l'ensemble des éditions précédentes, le pourcentage de conducteurs présentant un test positif (à partir de 0,35 mg/l CAA ou 0,8 g/l CAS) était largement supérieur au pourcentage de conducteurs ayant obtenu le résultat « Alarm » au test (entre 0,22 et 0,35 mg/l CAA ou entre 0,5 et 0,8 g/l CAS) (voir Figure 6). Ce n'est plus le cas en 2018 (sur base de la nouvelle pondération) et en 2021. En 2021 les pourcentages de résultats « Positive » et « Alarm » sont quasi équivalents en raison d'une baisse du taux de tests positifs et une légère hausse des résultats « Alarm ». L'alcoolémie la plus élevée observée lors de l'édition 2021 est de 1,23 mg/l CAA (l'équivalent de 2,83 g/l CAS). 50 % des contrevenants avaient une alcoolémie de plus de 0,34 mg/l CAA (0,78 g/l CAS).

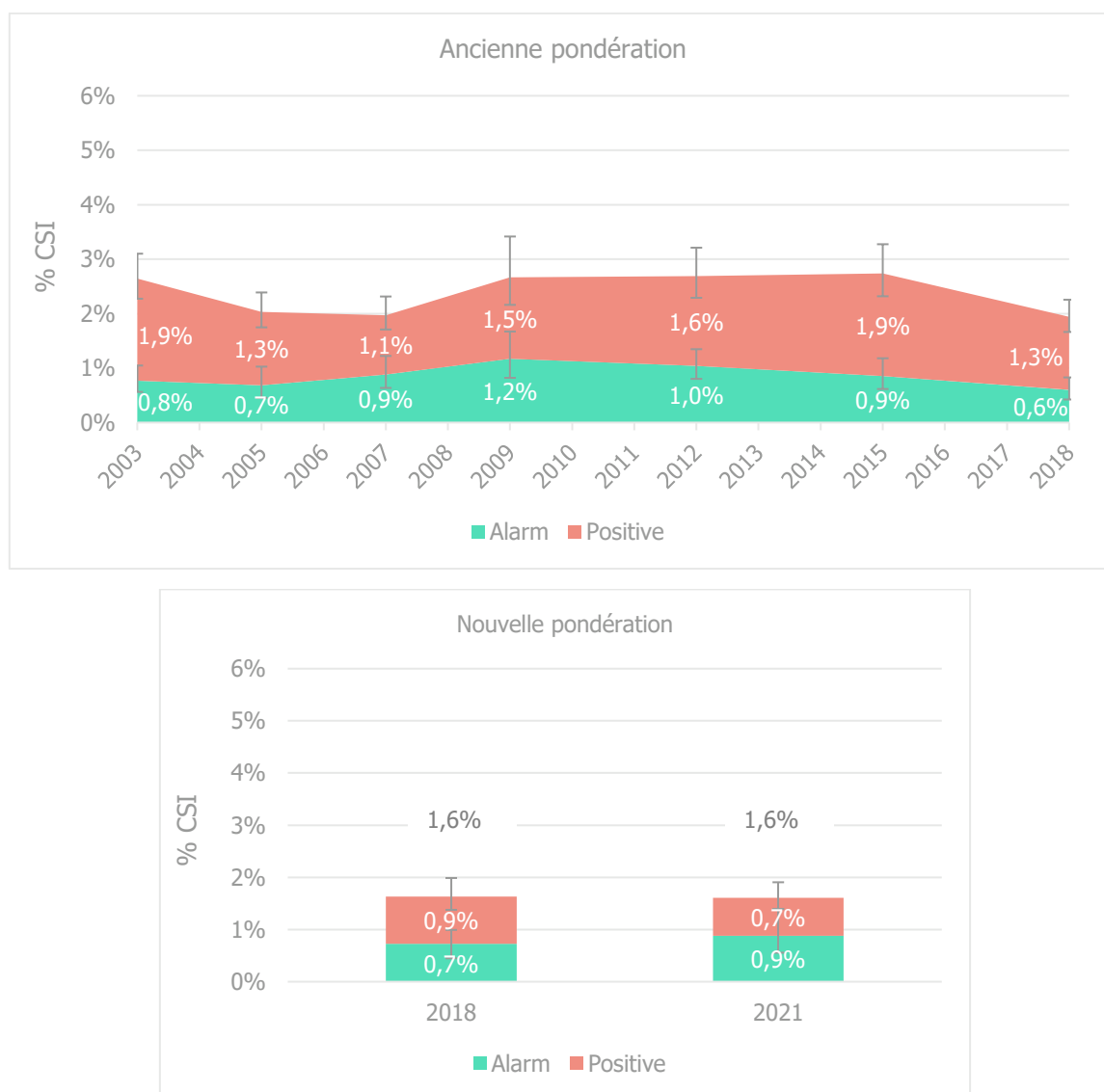


Figure 6 Évolution de la prévalence globale de conduite sous l'influence de l'alcool chez les automobilistes selon la catégorie « Alarm » et « Positive »

Retrouvez davantage d'informations sur les catégories Alarm/Positive dans la section 2.2 et à la

Figure 4. Correspondance entre la concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré et la concentration d'alcool dans le sang

Cela suggère qu'en 2021, les automobilistes ont dans l'ensemble pris le volant en étant moins fortement alcoolisés qu'auparavant, mais l'évolution par rapport à 2018 est limitée.

La CAA médiane est de 0,34 mg/l, la valeur la plus élevée dans la catégorie « Alarm ». La figure 7 donne un aperçu de la répartition des concentrations d'alcool mesurées dans l'AAE (pondérées). On remarque que très peu de conducteurs présentaient une CAA supérieure à 1,0 mg/l.

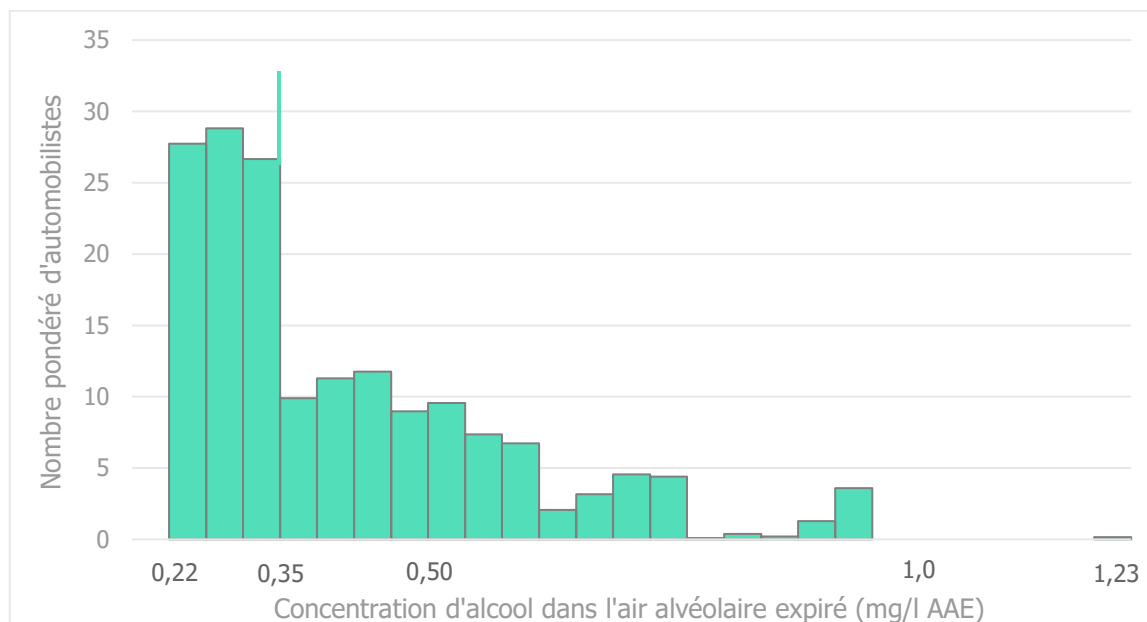


Figure 7 Répartition de la concentration d'alcool chez les automobilistes classés « Alarm » ou « Positive » (la ligne tracée à 0,35 mg/l AAE représente la limite entre « Alarm » et « Positive »)

Le pourcentage global de CSI est un indicateur utile pour avoir une vue synthétique rapide de l'ampleur de la conduite sous l'influence de l'alcool et pour étudier l'évolution de ce problème. Mais il ne correspond pas vraiment à la réalité sur le terrain, vu la forte variabilité de la CSI en fonction du moment de la semaine et du profil des conducteurs. L'analyse de la variation de la fréquence de CSI en fonction de ces facteurs (voir sections suivantes) permettra de mieux comprendre les facteurs associés à la conduite sous l'influence de l'alcool.

3.2 Prévalence selon la Région

En raison d'un nombre insuffisant d'observations pour la Région de Bruxelles-Capitale, cette section se limite à la Région flamande et à la Région wallonne. La Région est définie par le lieu du contrôle.

3.2.1 Situation en 2021

Il apparaît que la Région wallonne enregistre une prévalence de CSI un peu plus élevée que la Région flamande (1,9 % contre 1,4 %), mais cette différence n'est pas statistiquement significative. Les deux Régions affichent la même alcoolémie médiane (CAA médiane = 0,34 mg/l).

Tableau 3 Proportion de CSI chez les automobilistes selon la Région

	Échantillon effectif	Alarm	Positive	Total	CAA médiane
Région flamande	5 670	0,8 %	0,6 %	1,4 %	0,34
Région wallonne	2 564	1,0 %	0,9 %	1,9 %	0,34

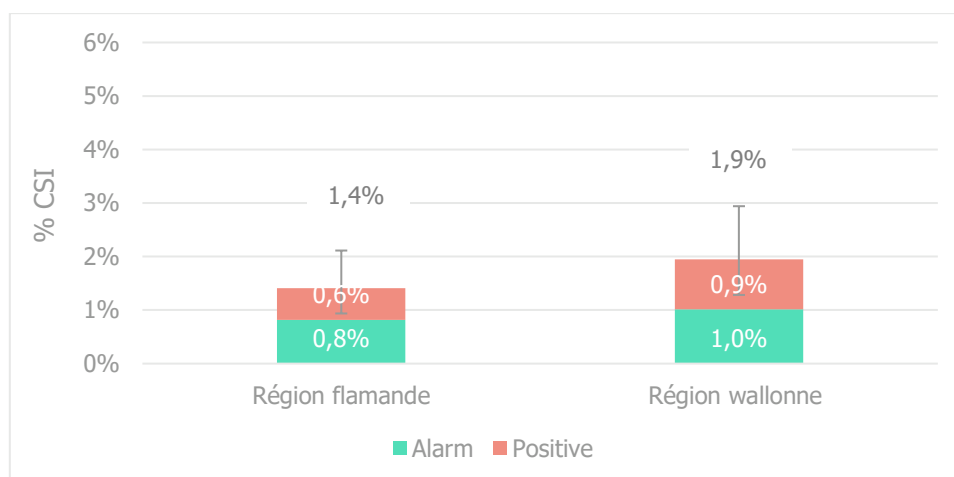


Figure 8 Proportion de CSI chez les automobilistes selon la Région

Lors de la dernière mesure nationale d'attitudes auto-rapportée de l'institut Vias (travail de terrain 2018), 20 % des automobilistes flamands interrogés déclaraient avoir pris le volant au moins une fois au cours du dernier mois en ayant dépassé la limite d'alcool autorisée, contre 30 % des automobilistes wallons (Schinkus et al., 2021). La Région dans cette étude fait cependant référence au lieu de résidence du répondant, ce qui n'est pas comparable à la Région dans la mesure de comportement (lieu du contrôle).

3.2.2 Évolution

Si l'on tient compte des résultats 2018 repondérés, on n'observe pas d'évolution importante du taux de CSI en Flandre et en Wallonie en 2021. Il a augmenté en Wallonie (de 1,4 % à 1,9 %) et légèrement diminué en Flandre (de 1,7 % à 1,4 %) mais les différences ne sont pas statistiquement significatives. Comme lors de l'édition précédente, la différence entre les deux Régions est limitée.

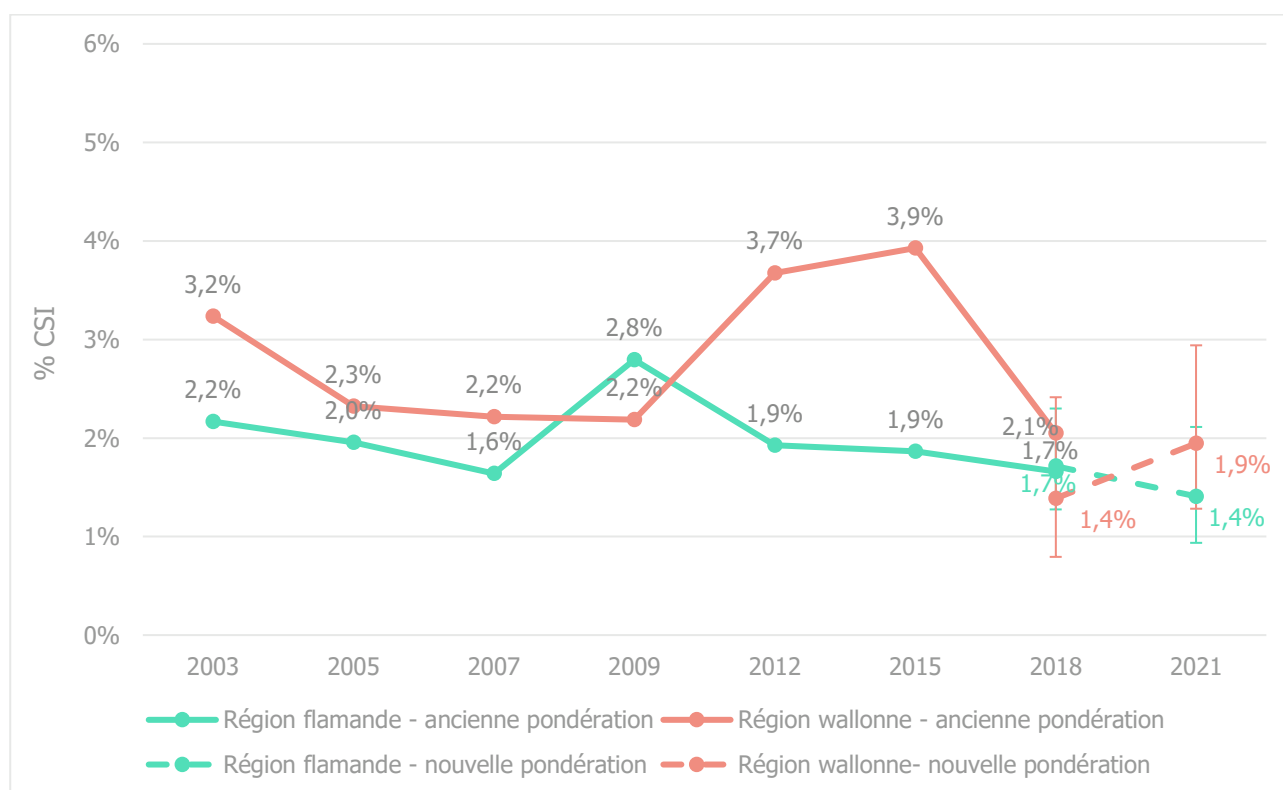


Figure 9 Évolution de la proportion de CSI chez les automobilistes selon la Région (ligne discontinue : nouvelle méthode de pondération 2021 également appliquée aux données 2018)

3.3 Prévalence selon la période de la semaine

3.3.1 Situation en 2021

La prévalence de CSI dépend fortement de la période de la semaine ($p \leq 0,001$). Les conducteurs conduisent bien plus souvent sous l'influence de l'alcool la nuit (22 h-6 h) que le jour (6 h-22 h), et ce, aussi bien la semaine ($p \leq 0,01$) que le week-end ($p \leq 0,001$), mais aussi plus souvent les nuits de week-end que les nuits de semaine (de manière marginalement significative : $p = 0,05$). Les différences entre les journées de semaine et les nuits de week-end ($p \leq 0,001$), et les nuits de semaine et les journées de week-end ($p \leq 0,05$) sont également significatives. Le taux de CSI n'est pas très différent entre les journées de semaine et les journées de week-end.

L'alcoolémie médiane est plus élevée les nuits de semaine (0,45 mg/l) que les nuits de week-end (0,35 mg/l). Les nuits de semaine, la proportion de conducteurs testés positifs est également plus grande que le nombre d'automobilistes classés « Alarm » ; la répartition est plus équilibrée les nuits de week-end.

Tableau 4 Proportion de CSI chez les automobilistes selon la période de la semaine

	Échantillon effectif	Alarm	Positive	Total	CAA médiane
Journée de semaine	3 728	0,6 %	0,3 %	1,0 %	0,34
Nuit de semaine	614	1,5 %	2,2 %	3,7 %	0,45
Journée de week-end	2 802	0,6 %	0,5 %	1,1 %	0,32
Nuit de week-end	1 268	3,5 %	3,8 %	7,3 %	0,35

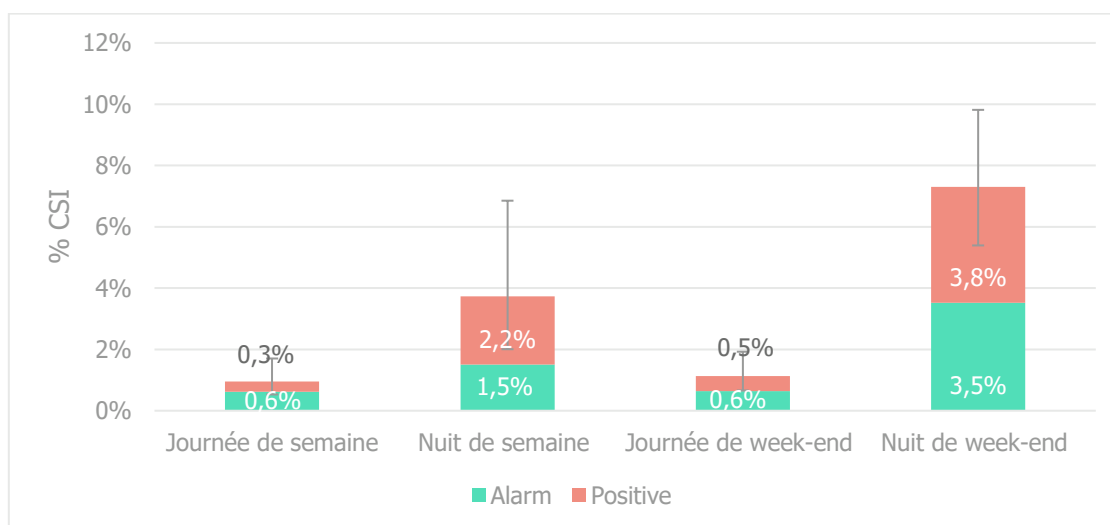


Figure 10 Proportion de CSI chez les automobilistes selon la période de la semaine (***)

Le lieu de provenance des conducteurs joue également un rôle : la nuit, ils viennent davantage d'endroits où l'on consomme souvent de l'alcool (famille, domicile, horeca, soirées, etc.) (Tableau 5).

Tableau 5 Répartition des automobilistes selon le lieu de provenance et la période de la semaine

	Journée de semaine	Nuit de semaine	Journée de week-end	Nuit de week-end	Total
Domicile	44,8 %	18,2 %	56,8 %	15,1 %	45,1 %
Travail	28,8 %	29,9 %	7,0 %	11,1 %	15,4 %
Amis/famille	8,0 %	13,2 %	13,0 %	31,8 %	13,9 %
Restaurant	1,4 %	8,4 %	2,1 %	13,2 %	3,6 %
Café/bar	0,1 %	2,0 %	0,5 %	6,5 %	1,7 %
Sport	1,8 %	10,7 %	6,2 %	8,2 %	4,3 %
Soirée	0,1 %	1,9 %	0,6 %	6,3 %	1,8 %
Autre	15,1 %	15,8 %	13,9 %	7,8 %	14,2 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Par rapport au taux élevé de CSI caractérisant la nuit, les observations faites en journée peuvent sembler insignifiantes. Pourtant, ces chiffres ne sont pas du tout négligeables non plus : sur une journée de semaine, 1 % des automobilistes roulent sous l'influence de l'alcool alors que le trafic est le plus dense à ces moments-là. Beaucoup plus de véhicules circulent en effet en journée.

La première colonne de la figure ci-dessous montre que 67,3 % des automobilistes de l'échantillon ont été contrôlés un jour de semaine et 19,3 % un jour de week-end. Cela représente 86 % de l'ensemble du trafic de l'échantillon. La deuxième colonne s'intéresse à l'échantillon des automobilistes sous l'influence de l'alcool. Il en ressort que 40 % des conducteurs sous influence circulaient de jour en semaine. Sur l'ensemble de la semaine, cela veut dire que plus de la moitié des automobilistes sous l'influence de l'alcool (40,0 % + 13,6 %) ont été contrôlés en journée.

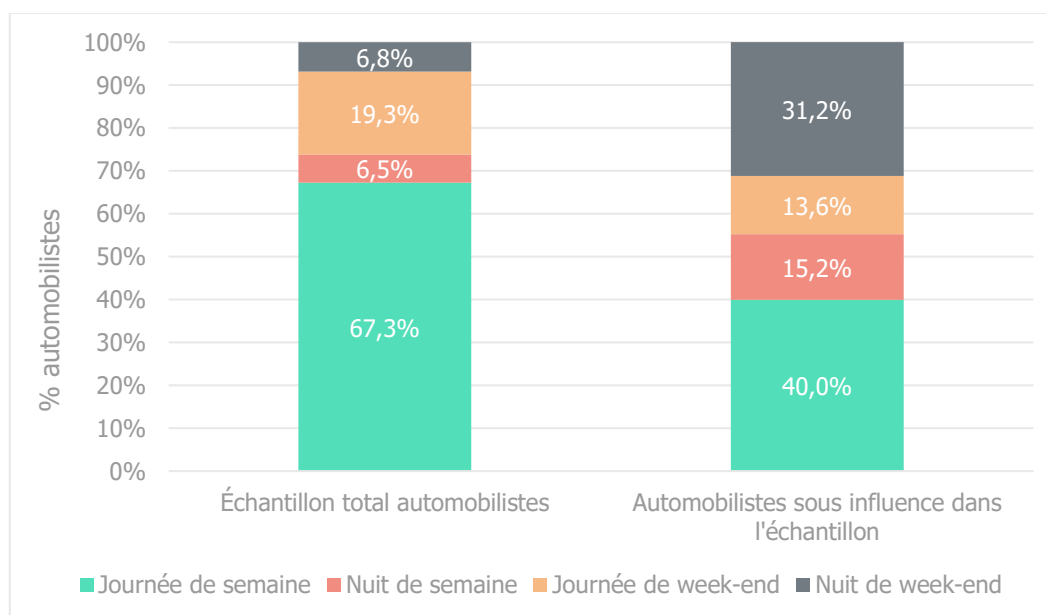


Figure 11 Répartition des automobilistes contrôlés vs automobilistes sous influence dans l'échantillon selon la période de la semaine (pondéré)

Étant donné que 46 % de tous les conducteurs de l'échantillon sous l'influence de l'alcool conduisaient la nuit, des actions spéciales restent nécessaires les nuits de semaine et de week-end. La prévalence de la CSI est inférieure lors des journées de semaine et de week-end, mais au vu des volumes élevés du trafic à ces moments-là, le risque est malgré tout important si bien que des contrôles restent nécessaires durant toute la semaine.

3.3.2 Évolution

En comparaison avec les résultats de 2018 repondérés, nous observons en 2021 une diminution de la prévalence de CSI les nuits de week-end (de 11,3 % à 7,3 %), les nuits de semaine (de 8,3 % à 3,7 %) et les journées de week-end (de 1,8 % à 1,1 %), et une hausse les journées de semaine (de 0,5 % à 1,0 %). Ces évolutions restent toutefois dans les limites des intervalles de confiance à 95 %.

En 2018 aussi (et lors de toutes les éditions à partir de 2009), on les conducteurs sous l'influence de l'alcool étaient proportionnellement plus nombreux la nuit qu'en journée (tant en semaine que le week-end), mais la différence entre les nuits de semaine et de week-end n'était pas significative. La différence notable entre les journées de semaine et de week-end enregistrée en 2018 n'apparaît plus en 2021.

La hausse croissante du taux de CSI les nuits de semaine observée avec inquiétude depuis 2009 ne se poursuit donc pas lors de cette mesure (ni en 2018 selon la nouvelle pondération).

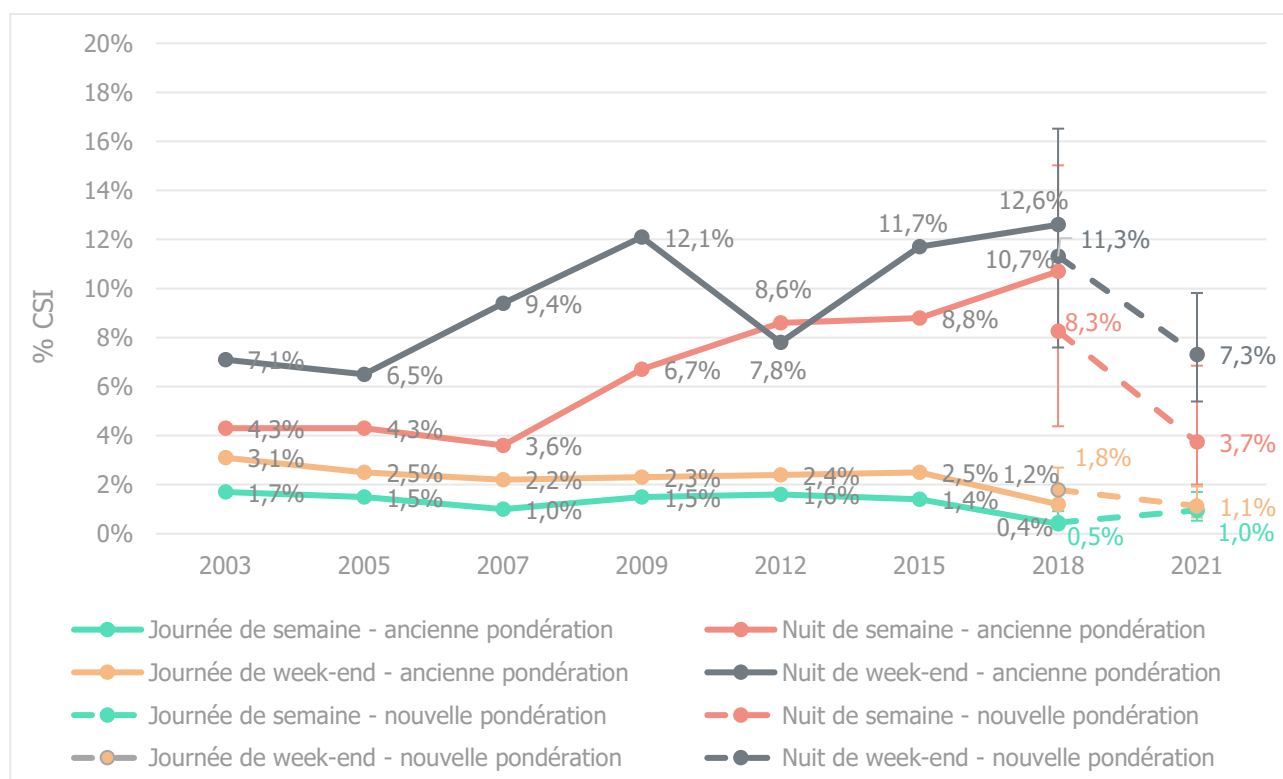


Figure 12 Évolution de la proportion de CSI chez les automobilistes selon la période de la semaine (ligne discontinue : nouvelle méthode de pondération 2021 également appliquée aux données 2018)

3.4 Prévalence selon le type de route

3.4.1 Situation en 2021

Pour la première fois depuis le début des mesures, la collecte de données et leur analyse ont pris en compte (dans le cadre des directives Baseline) 3 types de route (routes situées en agglomération, routes hors agglomération et autoroutes).

D'après les résultats, le taux de CSI est moins élevé sur les autoroutes que sur les autres routes, mais la prévalence ne varie pas de manière statistiquement significative selon le type de route.

Nous remarquons que la CAA médiane est plus élevée en agglomération que sur les autres types de route (0,46 mg/l AAE contre 0,3 hors agglomération et 0,34 sur autoroute). En agglomération, les automobilistes étaient plus souvent positifs que « Alarm », alors que c'est l'inverse sur les autres types de route.

Tableau 6 Proportion de CSI chez les automobilistes selon le type de route

	Effectifs dans l'échantillon	Alarm	Positive	Total	CAA médiane
En agglomération	3 920	0,5 %	1,1 %	1,6 %	0,46
Hors agglomération	3 182	1,2 %	0,7 %	1,9 %	0,30
Autoroute	1 310	0,8 %	0,5 %	1,3 %	0,34

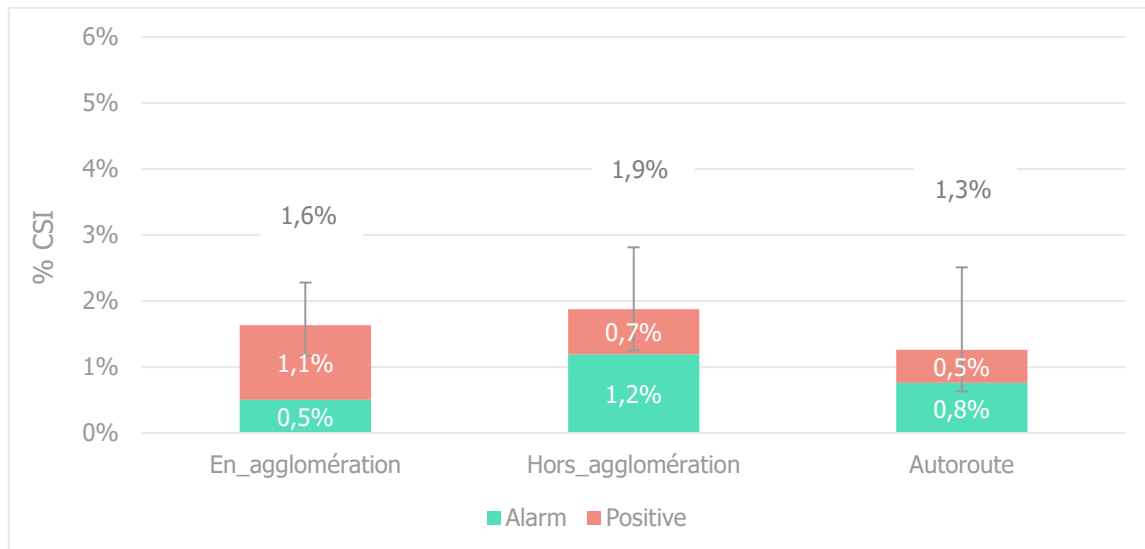


Figure 13 Proportion de CSI chez les automobilistes selon le type de route

3.4.2 Évolution

Lors des mesures précédentes, les automobilistes étaient testés sur autoroute (police fédérale de la route) et sur les autres routes par les zones de police locales, mais cette distinction n'apparaissait pas dans l'analyse.

Pour ce rapport, le taux de CSI pour les deux types de route a été calculé (avec la nouvelle procédure de pondération) pour la mesure de 2018 afin de pouvoir observer l'évolution. Ces analyses révèlent que le taux de CSI a augmenté sur les autoroutes et a baissé en dehors de ces dernières (dans et hors agglomération), mais sans jamais dépasser les intervalles de confiance.

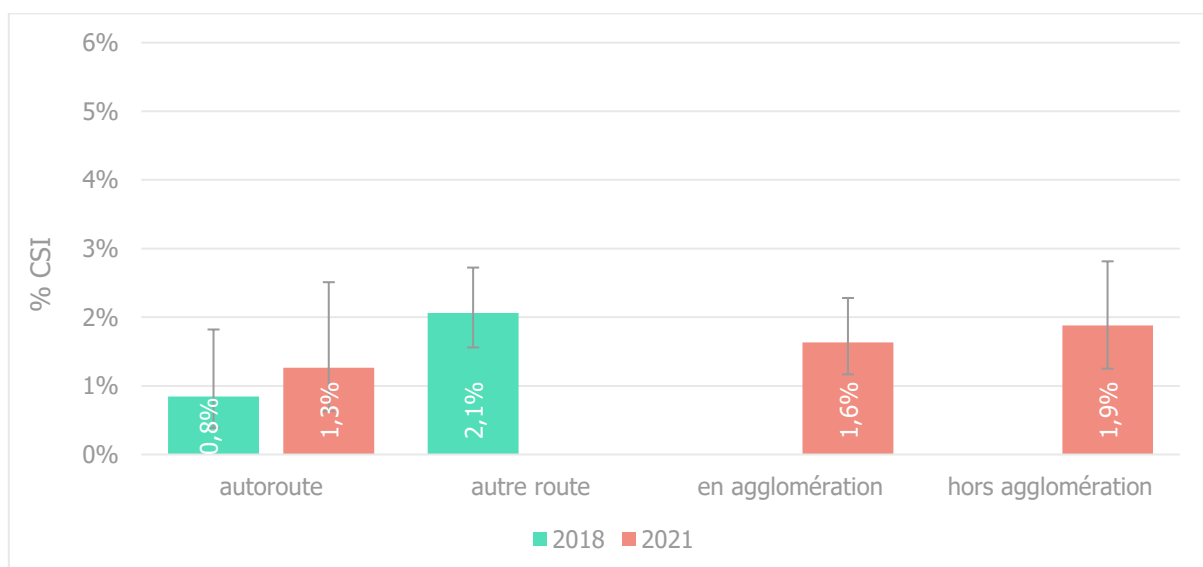


Figure 14 Comparaison de la proportion de CSI chez les automobilistes selon le type de route en 2018 et 2021 (nouvelle méthode de pondération 2021 appliquée aux données 2018)

3.5 Prévalence selon le genre

3.5.1 Situation en 2021

Le taux de CSI dépend fortement du genre/sexe de l'automobiliste. En 2021, 2,1 % des hommes circulaient sous l'influence de l'alcool, contre 0,9 % des femmes ($p \leq 0,01$). Différents éléments peuvent expliquer cette plus forte propension des hommes à conduire sous l'influence de l'alcool. Premièrement, les hommes en Belgique consomment en général plus souvent de l'alcool que les femmes (VAD, 2021). Deuxièmement, les femmes sont plus prudentes lorsqu'il s'agit de décider de prendre ou non le volant après avoir bu. Les comportements autorapportés des automobilistes en 2018 indiquent que les hommes trouvent plus acceptable de rouler sous l'influence de l'alcool que les femmes, et qu'ils ont davantage confiance en leur aptitude à conduire après avoir bu (Schinckus et al., 2021). Les femmes sont également généralement plus conscientes du risque accru d'accident lié à l'alcool au volant (Achermaann et al., 2019).

L'alcoolémie médiane des hommes et des femmes en infraction est à peu près identique¹⁵. Les chiffres du VAD (2021) révèlent toutefois que les hommes boivent en général de plus grandes quantités que les femmes.

Observer un taux élevé de CSI chez les hommes est d'autant plus préjudiciable pour la sécurité routière que ceux-ci conduisent plus souvent que les femmes et prennent aussi plus de risques dans le trafic. Les hommes représentent 61 % des automobilistes contrôlés dans le cadre de cette mesure et parmi les automobilistes sous l'influence de l'alcool, 78 % étaient des hommes (chiffres pondérés). Les hommes restent donc le groupe cible principal des mesures prises en vue de réduire la conduite sous influence.

Tableau 7 Proportion de CSI chez les automobilistes selon le genre

	Effectifs dans l'échantillon	Alarm	Positive	Total	CAA médiane
Homme	5 153	1,2 %	0,8 %	2,1 %	0,34
Femme	3 197	0,4 %	0,5 %	0,9 %	0,35

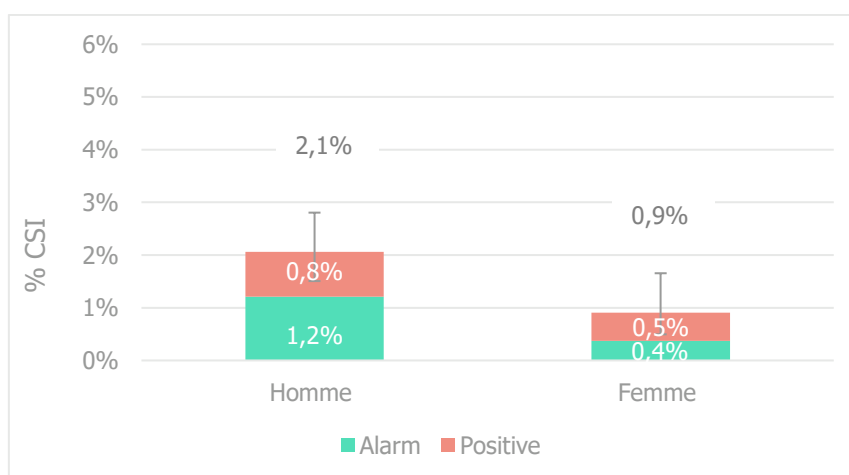


Figure 15 Proportion de CSI chez les automobilistes selon le genre (***)

¹⁵ « Une consommation d'alcool similaire » ne signifie pas que les hommes et les femmes consomment la même quantité d'alcool. L'alcool n'a effectivement pas le même effet sur l'organisme des hommes et des femmes. À titre d'illustration : étant donné que l'organisme d'une femme contient en général plus de lipides et moins d'eau, la consommation d'une quantité égale d'alcool (à poids identique) durant le même laps de temps débouchera sur une concentration d'alcool dans le sang plus élevée chez les femmes (voir Mumenthaler et al., 1999 et Ramchandani, Bosron & Li, 2001 (cités par Holmila & Raitasalo, 2015)).

3.5.2 Évolution

Le taux de CSI chez les hommes et femmes est resté stable en 2021 par rapport à 2018. La différence significative entre hommes et femmes est une constante depuis le début des mesures (depuis près de 2 décennies).

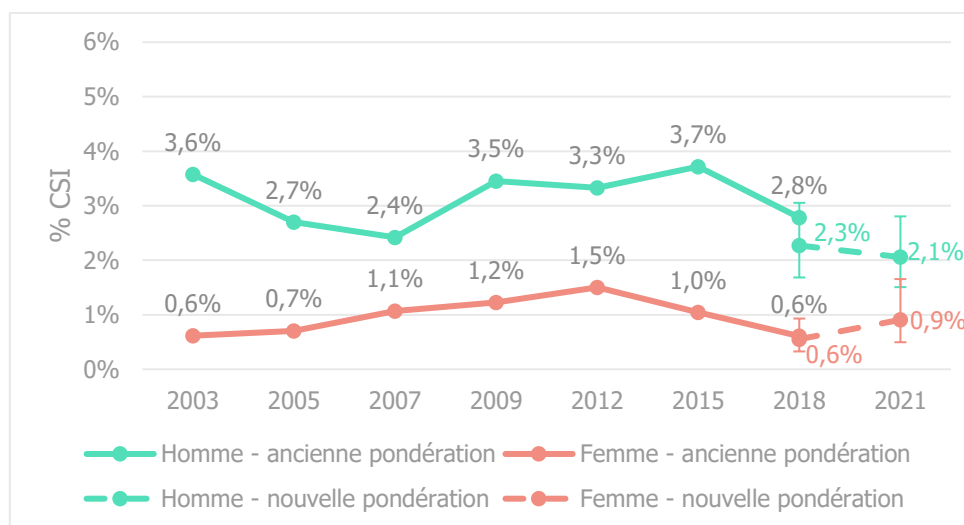


Figure 16 Évolution de la proportion de CSI chez les automobilistes selon le genre (ligne discontinue : nouvelle méthode de pondération 2021 également appliquée aux données 2018)

3.6 Prévalence selon l'âge

3.6.1 Situation en 2021

La prévalence de CSI en 2021 ne diffère pas de manière statistiquement significative en fonction de l'âge. Le taux de CSI le plus faible est enregistré au sein du groupe des plus jeunes (0,8 %), ce qui suggère que les 18-25 ans respectent mieux les limites légalement autorisées, mais ce pourcentage n'est pas fortement différent de celui des plus âgés. La prévalence de CSI est pratiquement la même dans les trois autres groupes (1,6-1,8 %). Les résultats des comportements de CSI auto-rapportés en 2018 ne révélaient pas non plus de différence significative entre les diverses tranches d'âge (Schinckus et al., 2021).

Tableau 8 Proportion de CSI chez les automobilistes selon l'âge

	Effectifs dans l'échantillon	Alarm	Positive	Total	CAA médiane
18-25	816	0,3 %	0,5 %	0,8 %	0,36
26-39	2 306	0,7 %	1,0 %	1,8 %	0,35
40-54	2 602	1,1 %	0,6 %	1,7 %	0,34
55+	2 646	1,0 %	0,6 %	1,6 %	0,29

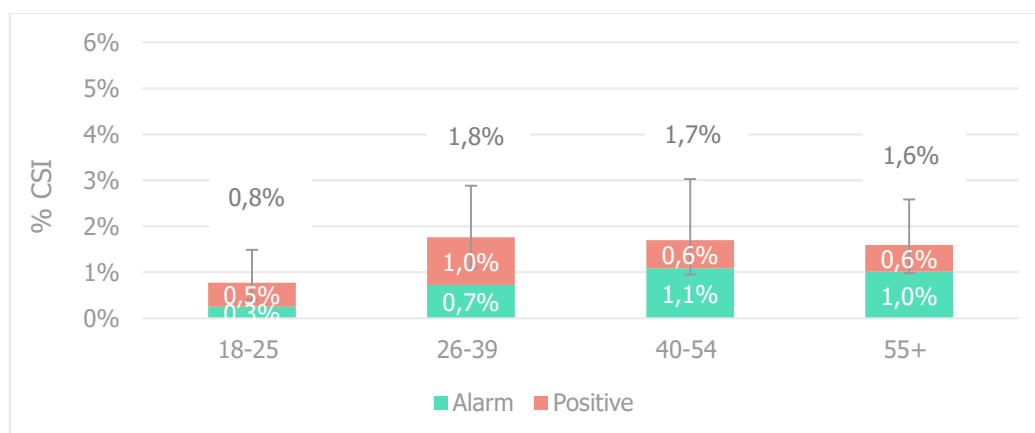


Figure 17 Proportion de CSI chez les automobilistes selon l'âge

Dans les deux groupes d'âge les plus jeunes, on constate que la plupart des contrevenants présentaient une concentration d'alcool supérieure à 0,35 mg/l AAE (0,8 pour mille CAS) ; dans les catégories de personnes plus âgées, les conducteurs contrôlés ont majoritairement obtenu un résultat « Alarm ». L'alcoolémie médiane est également plus basse chez les plus de 55 ans. Cela ne correspond pas tout à fait au résultat de l'enquête de santé en 2018 selon laquelle la prévalence la plus élevée de consommation dangereuse d'alcool (respectivement plus de 21 et de 14 verres par semaine chez les hommes et les femmes) au sein de la population générale belge (à partir de 15 ans) a été observée dans la tranche d'âge de 55 à 64 ans (Enquête de santé Sciensano : <https://www.belgiqueenbonnesante.be/fr/etat-de-sante/determinants-de-sante/consommation-d-alcool>). Il s'agit de la prévalence générale dans la société et pas dans le trafic, mais cela pourrait fournir une indication, également pour la circulation.

Étant donné que les habitudes de conduite et de consommation d'alcool ne sont pas les mêmes pour les différents groupes d'âge, nous avons croisé les variables « groupe d'âge » et « journée vs nuit » afin d'identifier les interactions éventuelles. La figure ci-dessous montre la répartition des âges des automobilistes dans l'échantillon total (dans le trafic donc) et des conducteurs qui avaient trop bu.

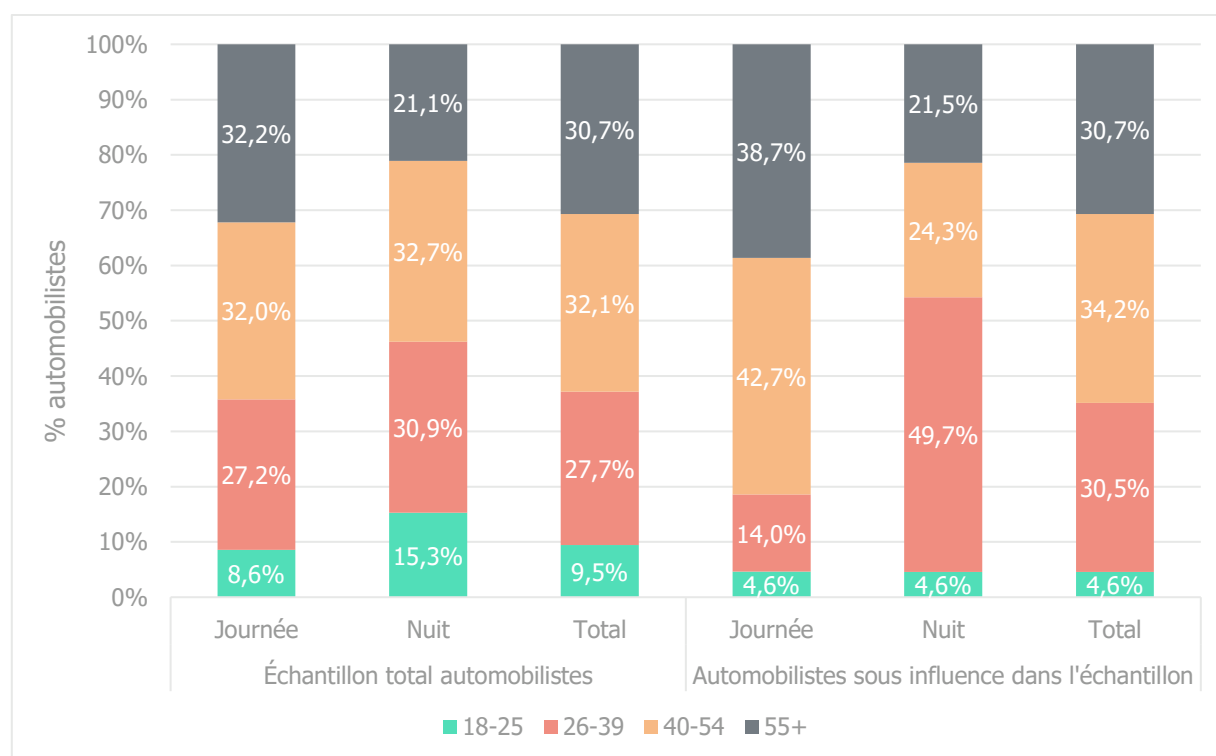


Figure 18 Répartition des automobilistes contrôlés vs. automobilistes sous influence dans l'échantillon pour les différents groupes d'âge selon la période de la semaine « journée » et « nuit » (pondéré)

La dernière colonne révèle que seul un petit nombre des conducteurs sous influence ont moins de 25 ans : « seulement » un automobiliste sur vingt sous influence fait partie de cette catégorie. Une comparaison des deux colonnes « nuit » indique que les conducteurs de 26-39 ans sont surreprésentés la nuit parmi les automobilistes sous influence : à ce moment-là, ils représentent 31 % du trafic, mais sur tous les conducteurs ayant trop bu la nuit, 50 % viennent de ce groupe. En journée par contre, on constate une surreprésentation des 40-54 ans et, dans une moindre mesure, des plus de 55 ans parmi les contrevenants.

3.6.2 Évolution

Par rapport aux données 2018 repondérées, on ne voit pas de grande évolution du taux de CSI pour les différents groupes d'âge en 2021. En revanche, la nouvelle pondération a un impact relativement important sur le taux de CSI calculé en 2018 pour certaines catégories (principalement les 26-39 ans et les 18-25 ans).

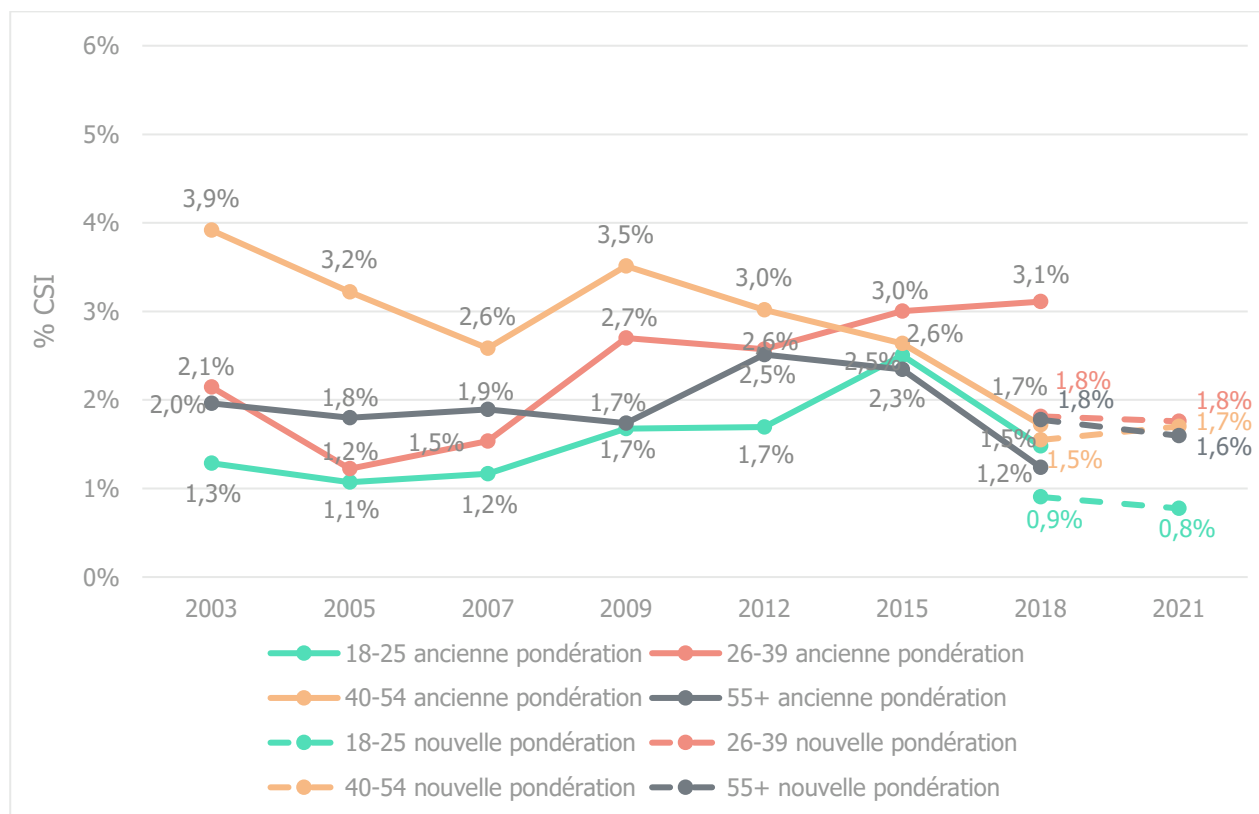


Figure 19 Évolution de la proportion de CSI chez les automobilistes selon l'âge (ligne discontinue : nouvelle méthode de pondération 2021 également appliquée aux données 2018)

Tableau 9 Évolution de la proportion de CSI chez les automobilistes selon l'âge (nouvelle pondération 2018 - 2021)

	2018	IC 95 %		2021	IC 95 %	
18-25	0,9 %	0,5 %	1,8 %	0,8 %	0,4 %	1,5 %
26-39	1,8 %	1,1 %	3,0 %	1,8 %	1,1 %	2,9 %
40-54	1,5 %	1,0 %	2,4 %	1,7 %	0,9 %	3,0 %
55+	1,8 %	1,0 %	3,1 %	1,6 %	1,0 %	2,6 %

Les tendances observées lors des éditions précédentes (ancienne pondération) n'apparaissent plus dans cette édition, ni en comparaison avec 2018, hormis le fait que le taux de CSI est le plus faible chez les 18-25 ans, comme dans presque toutes les mesures antérieures.

3.7 Prévalence selon la provenance du conducteur

3.7.1 Situation en 2021

L'endroit d'où provient le conducteur est également un facteur influençant le taux de CSI ($p \leq 0,001$). Les échantillons sont toutefois assez limités pour certaines catégories, avec de grandes marges d'erreur à la clé, ces données doivent donc être interprétées avec prudence. La catégorie 'autres' comprend les activités privées qui n'appartiennent pas à l'une des autres catégories citées au-dessus (il s'agit, par exemple, des déplacements pour aller ou revenir du médecin, de la banque, des lieux de loisirs, des magasins...).

Tableau 10 Proportion de CSI chez les automobilistes selon la provenance du conducteur

	Effectifs dans l'échantillon	Alarm	Positive	Total	CAA médiane
Café, bar	142	2,2 %	15,6 %	17,7 %	0,53
Restaurant	298	8,4 %	2,5 %	10,9 %	0,29
Soirée	149	2,3 %	1,6 %	3,9 %	0,34
Sport	364	2,9 %	0,8 %	3,8 %	0,24
Famille/amis	1 164	1,1 %	1,6 %	2,7 %	0,35
Travail	1 295	1,0 %	0,6 %	1,6 %	0,34
Domicile	3 782	0,3 %	0,3 %	0,6 %	0,44

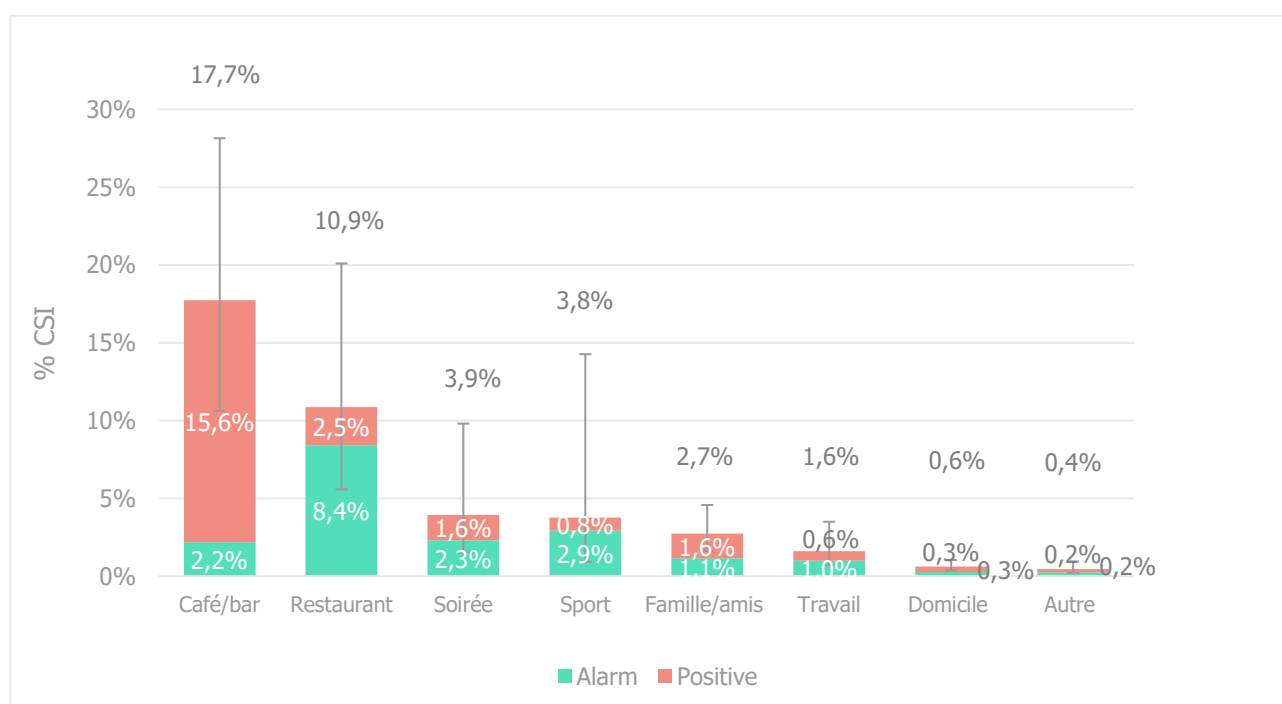


Figure 20 Proportion de CSI chez les automobilistes selon la provenance du conducteur (***)

Sans grande surprise, ce sont les conducteurs revenant d'un établissement Horeca (café ou restaurant) qui sont le plus fréquemment sous l'influence de l'alcool. La prévalence de CSI est alors de près de 18 % (café) et 11 % (restaurant). C'est beaucoup plus que les autres lieux de provenance (café vs domicile ($p \leq 0,001$), famille/amis ($p \leq 0,01$), travail ($p = 0,001$), sport ($p = 0,01$), lieu de sortie/événement ($p \leq 0,001$) ; restaurant vs domicile ($p \leq 0,01$), travail ($p \leq 0,05$), famille ($p \leq 0,05$)). La différence est également significative d'un point de vue statistique entre le domicile et la famille/les amis ($p \leq 0,01$).

Viennent ensuite avec une différence assez marquée les automobilistes sous l'influence de l'alcool revenant d'un lieu de sortie/événement (3,9 %), d'une activité sportive (3,8 %) et de chez des parents ou des amis

(2,7 %). Enfin, on retrouve les conducteurs venant de leur travail ou de leur domicile, dont le taux de CSI s'élève respectivement à 1,6 % et 0,6 %, ce qui n'est pas négligeable.

Pour la plupart des lieux de provenance, la majorité des contrevenants obtiennent le résultat « Alarm » (par ex. près de 3x plus que le résultat « Positive » pour les personnes venant d'un restaurant), sauf pour les contrevenants sortant d'un café – dans ce groupe, 15,6 % ont été contrôlés positifs contre 2,2 % classés « Alarm » ; ils présentent aussi une alcoolémie médiane clairement supérieure (0,53 mg/l CAA). Cela concerne toutefois un petit échantillon, nous considérons donc ce résultat comme indicatif. Les contrevenants ayant rendu visite à de la famille/des amis avaient également un peu plus souvent une alcoolémie supérieure à 0,35 mg/l CAA (0,8 pour mille CAS) qu'un résultat inférieur à cette limite.

Bien que les taux de CSI soient très élevés chez les automobilistes revenant d'un établissement Horeca (ils représentent 27 % des conducteurs sous influence), il convient de mettre les choses en perspective : le nombre de conducteurs venant de ces lieux est en effet plutôt faible (à savoir 3,6 %, voir figure ci-dessous). À l'inverse, malgré le faible taux de CSI chez les gens venant de leur lieu de travail ou de leur domicile, ces lieux de provenance représentent la majorité des déplacements (près de 67 % des conducteurs contrôlés lors de la mesure de comportement venaient de l'un de ces lieux).

En résumé, plus d'un quart des conducteurs en infraction venaient d'un établissement Horeca, 40 % de leur lieu de travail ou de leur domicile, et 19 % de chez des membres de la famille/amis. Par conséquent, une politique de dissuasion axée uniquement sur les lieux de soirée n'aborderait qu'une part restreinte du problème.

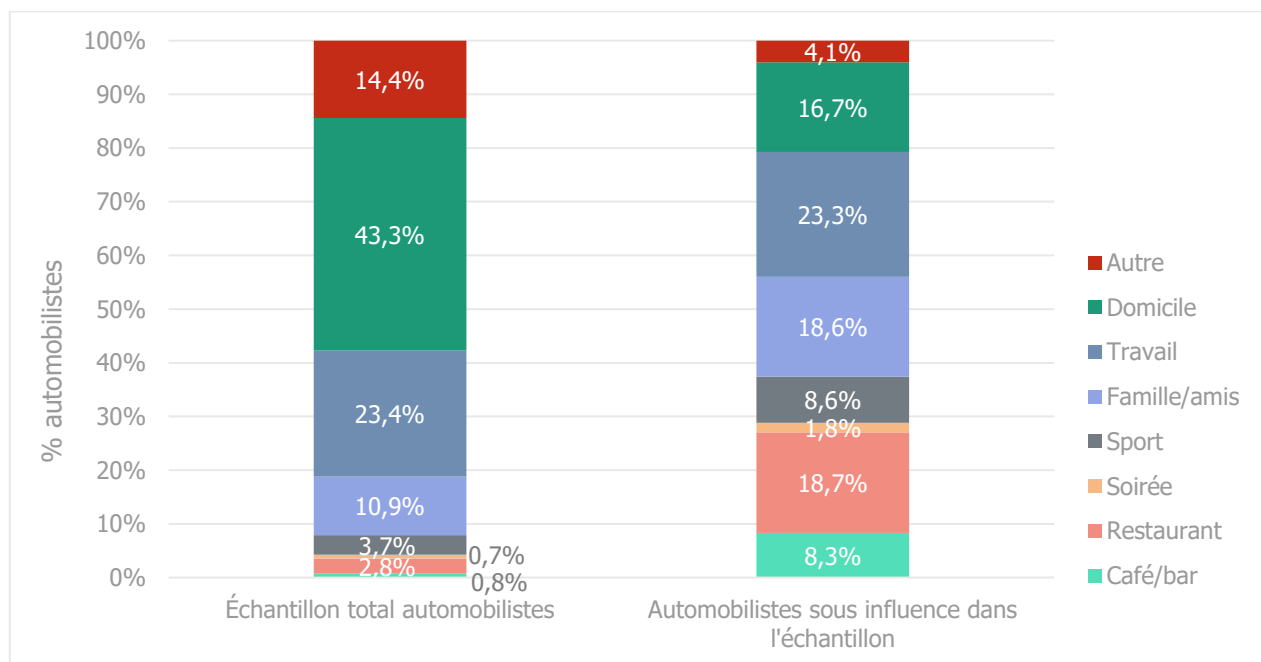


Figure 21 Répartition des automobilistes contrôlés vs automobilistes sous influence dans l'échantillon selon le lieu de provenance (pondéré)

3.7.2 Évolution

Par rapport à 2018 (nouvelle pondération), on observe en 2021 une hausse du taux de CSI chez les conducteurs revenant d'un café/restaurant (de 10,6 % à 12,3 %) et de leur travail (de 1,0 % à 1,6 %). On constate par contre une baisse pour les automobilistes provenant d'autres lieux : événement/soirée (de 7,9 % à 3,9 %), sport (de 4,2 % à 3,8 %), famille/amis (de 2,9 % à 2,7 %) et domicile (de 0,8 % à 0,6 %). Aucune de ces évolutions ne dépasse cependant les intervalles de confiance.

Sur l'ensemble des éditions, les personnes revenant d'un café, d'un bar ou d'un restaurant présentent le plus grand risque de conduire sous l'influence de l'alcool. La différence entre 2018 et 2021 concernant les automobilistes provenant d'un événement ou d'une soirée paraît grande, mais les intervalles de confiance sont également très élevés. Le nombre relativement restreint de conducteurs (lors de chaque édition) quittant un

établissement de l'Horeca, un club de sport ou un événement/une soirée rend l'indicateur CSI plus sensible aux grandes variations. C'est pourquoi il est également difficile d'identifier une tendance claire pour ces lieux.

Sur l'ensemble des mesures, les trois lieux de provenance présentant la fréquence de CSI la plus faible restent le travail, le domicile et « autre » (cabinet médical, par exemple).

Tableau 11 Évolution de la proportion de CSI chez les automobilistes selon le lieu de provenance (données 2005-2018 : ancienne pondération ; données 2018-2021 : nouvelle pondération + IC 95 %)

Ancienne pondération	Café, restaurant	Soirée	Sport	Famille, amis	Travail	Domicile	Autre
2005	14,7 %	8,6 %	5,7 %	3,9 %	1,2 %	1,2 %	1,1 %
2007	11,7 %	14,6 %	2,4 %	3,0 %	1,4 %	1,4 %	1,2 %
2009	20,4 %	14,1 %	6,8 %	3,8 %	1,5 %	1,2 %	1,4 %
2012	15,0 %	7,1 %	5,5 %	4,3 %	2,0 %	1,3 %	1,6 %
2015	17,6 %	15,9 %	6,6 %	6,3 %	1,1 %	1,2 %	1,7 %
2018	16,9 %	6,7 %	1,8 %	2,2 %	2,6 %	0,7 %	2,1 %

Nouvelle pondération	Café, restaurant	Soirée	Sport	Famille, amis	Travail	Domicile	Autre
2018	10,6 % (6,6-16,7)	7,9 % (2,7-21,2)	4,2 % (1,3-12,8)	2,9 % (1,7-5,0)	1,0 % (0,5-1,7)	0,8 % (0,4-1,5)	1,0 % (0,3-3,4)
2021	12,3 % (7,6-19,3)	3,9 % (1,5-9,8)	3,8 % (0,9-14,3)	2,7 % (1,6-4,6)	1,6 % (0,7-3,5)	0,6 % (0,4-1,0)	0,5 % (0,2-0,9)

3.8 Prévalence selon la durée du déplacement

Les conducteurs contrôlés lors de la mesure de comportement étaient invités à estimer la durée totale du déplacement, telle qu'elle était prévue avant qu'ils ne soient arrêtés par la police. Lors des éditions 2009 et 2012 de la mesure de comportement, un lien apparaissait clairement entre la durée estimée du déplacement et le fait de conduire sous l'influence de l'alcool : plus la durée du déplacement était importante, plus le taux de CSI était faible. Ce lien pouvait s'expliquer par une consommation d'alcool probablement moindre des conducteurs prenant la route pour un long déplacement¹⁶.

Lors des éditions suivantes, cette tendance était moins claire, mais dans le cadre de la mesure analysée ici, on peut à nouveau l'observer : le pourcentage de contrevenants diminue (mais pas de manière statistiquement significative) à mesure que la durée estimée augmente. La prévalence de CSI est de 2,3 % pour les trajets courts jusqu'à un quart d'heure, descend à 1,5 % pour les trajets de 16 à 30 minutes, et à 1 % pour les trajets de plus d'une heure.

Tableau 12 Proportion de CSI chez les automobilistes selon la durée estimée du déplacement

	Effectifs dans l'échantillon	Alarm	Positive	Total	CAA médiane
0-15 min	3 233	1,2 %	1,1 %	2,3 %	0,34
16-30 min	2 943	0,8 %	0,6 %	1,5 %	0,3
31 min-1 h	1 613	0,8 %	0,4 %	1,1 %	0,34
Plus de 1 h	524	0,1 %	0,9 %	1,0 %	0,4

¹⁶ Plusieurs éléments peuvent expliquer le plus faible taux de CSI observé chez les conducteurs effectuant de plus longs trajets :

- La durée du déplacement : il est probable qu'un conducteur boive moins volontairement s'il a prévu de faire un long déplacement.
- Le délai entre la consommation d'alcool et le début du déplacement : il est probable qu'un conducteur qui a bu et qui envisage un long déplacement attende davantage que son alcoolémie soit redescendue avant de prendre le volant.
- Le délai entre le début du déplacement et le moment du contrôle : en supposant que la consommation d'alcool se fait avant de prendre le volant, la concentration d'alcool dans le sang d'un conducteur qui effectue un court trajet n'a pas eu le temps de redescendre lorsque le contrôle d'alcoolémie survient. Par contre, lors de longs déplacements, il est possible que le contrôle d'alcoolémie se déroule longtemps après le départ, la concentration d'alcool ayant alors eu le temps de diminuer.

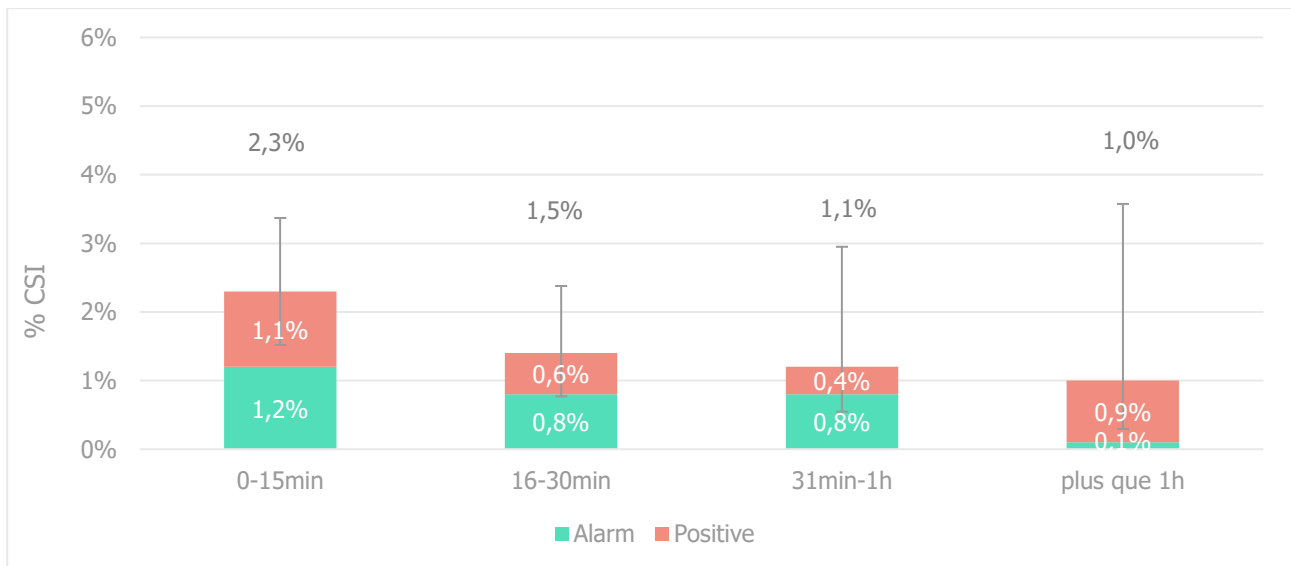


Figure 22 Proportion de CSI chez les automobilistes selon la durée estimée du déplacement

4 La conduite sous l'influence de l'alcool chez les conducteurs de camionnettes

Comme lors de l'édition précédente de la mesure du comportement, il a été demandé à la police de contrôler la CSI parmi les conducteurs de camionnettes¹⁷. Ces données sont analysées séparément pour pouvoir comparer les données relatives aux voitures avec les éditions précédentes. Cette année, l'échantillon était composé de 963 conducteurs de camionnette (ils étaient à peu près le même nombre en 2012 et un peu plus en 2015 : 1 123). En 2018, les données liées aux camionnettes n'ont pas fait l'objet d'une analyse. Dans la circulation, il y a beaucoup moins de camionnettes que de voitures (dans cette étude, elles représentent environ 10 % de tous les conducteurs contrôlés), les résultats comportent dès lors de grandes marges d'erreur.

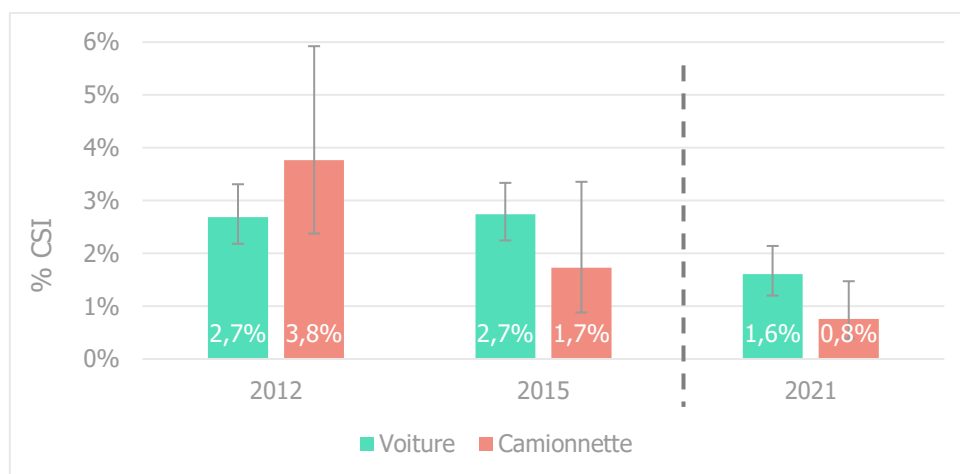


Figure 23 Évolution de la prévalence globale de CSI chez les automobilistes et les conducteurs de camionnette (ligne discontinue : nouvelle méthode de pondération en 2021)

En 2021, 0,8 % des conducteurs de camionnette étaient sous l'influence de l'alcool. Cela représente la moitié du taux de CSI chez les automobilistes, une différence significative ($p \leq 0,05$). Ce n'était pas le cas lors des éditions précédentes. En 2015, le taux global de CSI pour les camionnettes s'élevait à 1,7 % (moins que pour les automobilistes) et en 2012 à 3,8 % (plus que pour les automobilistes), mais ces résultats ne sont pas comparables avec ceux de 2021 en raison du changement de méthode pour la pondération. Pour les voitures, la nouvelle pondération a été appliquée aux données de 2018, mais ce n'est pas possible pour les camionnettes car les données concernant les camionnettes n'ont pas été traitées en 2018 en raison d'un échantillon trop limité.

Nous tenons à souligner que la population des conducteurs de camionnette diffère de la population des automobilistes. Ainsi, 90 % des conducteurs de camionnette dans l'échantillon non pondéré sont des hommes, contre 62 % pour les automobilistes. Près de la moitié des conducteurs de camionnette ont en outre été contrôlés en revenant du travail (42 %), contre seulement 15 % chez les automobilistes. Et par rapport à ces derniers, un plus grand nombre de conducteurs de camionnette circulaient un jour de semaine et un plus petit nombre la nuit durant le week-end. Les conducteurs de camionnette revenaient également moins souvent d'un établissement Horeca.

En ce qui concerne les données relatives aux camionnettes, toutes les analyses sont confrontées au même problème : en raison des marges d'erreur importantes, aucune comparaison n'est statistiquement significative. Les résultats donnent cependant une certaine indication et certaines tendances que l'on observe pour les voitures se dessinent également chez les conducteurs de camionnette, sans toutefois être statistiquement significatives, notamment (les % combinées « Alarm » + « Positive » avec intervalle de confiance à 95 %) :

- Le taux de CSI est à peu près le même pour les hommes (0,8 % ; 0,4-1,6) et les femmes (0,7 % ; 0,2-2,8).

¹⁷ Une camionnette se définit comme un « véhicule à moteur destiné au transport de marchandises d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3 500 kg ».

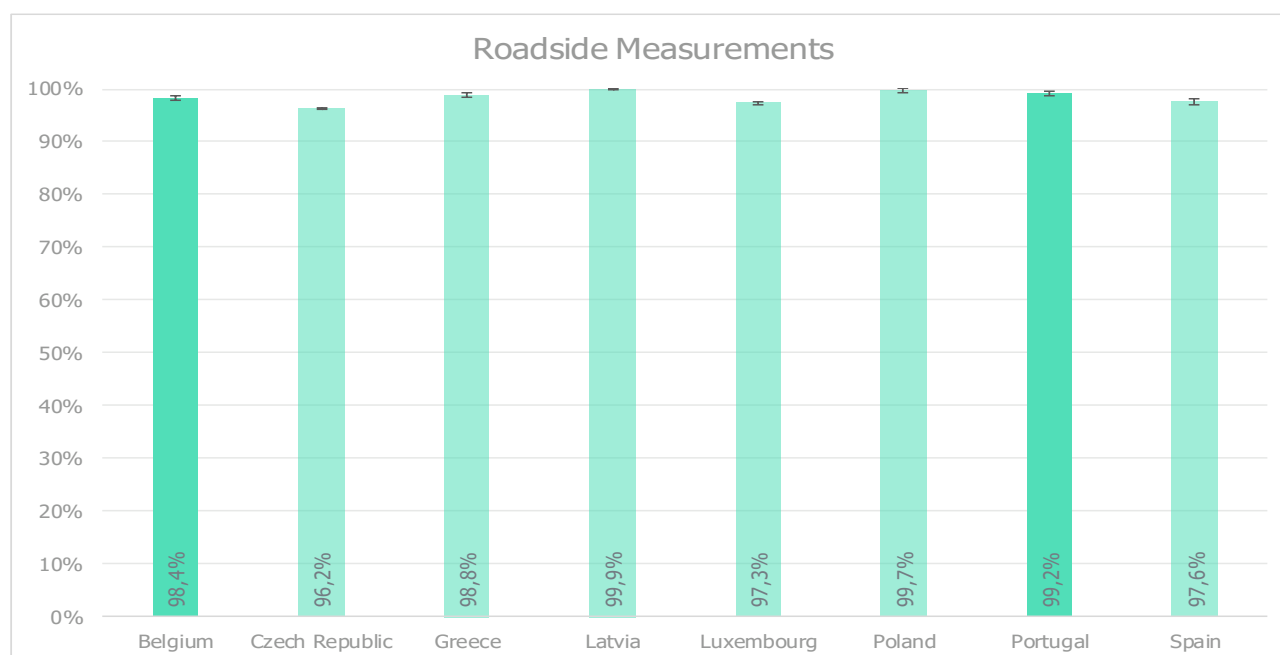
- Le taux de CSI est plus élevé en Région wallonne (1,5 % ; 0,6-3,5) qu'en Région flamande (0,4 % ; 0,1-0,9).
- Le taux de CSI est plus élevé la nuit (4,4 % ; 2-9,4) que la journée (0,5 % ; 0,2-1,3).
- Le taux de CSI est plus élevé quand le conducteur revient d'un établissement Horeca (café/bar : 26,8 % (4,8-72,7) ; soirée/événement : 5,6 % (0,6-38,5) ; restaurant : 4,5 % (1-18,7)) ou du sport : 15,7 % (2,3-60,1). Le taux de CSI des autres catégories est inférieur ($\leq 2,6$ %).

5 Comparaison avec d'autres États membres de l'UE

Comme indiqué dans l'introduction, cette étude s'inscrit également dans le cadre du projet européen Baseline (<https://www.baseline.vias.be/en/>). La Commission européenne a défini le KPI pour la conduite sous l'influence de l'alcool comme suit : « Pourcentage de conducteurs roulant sous la limite légale de CAS » (voir annexe 1 pour les exigences méthodologiques minimales imposées par la CE). Les exigences méthodologiques pour le KPI ont été expliquées plus en détail dans les directives de Baseline (Boets et al., 2021 ; cf. annexe 2 pour un résumé). Le KPI de Baseline est inversé par rapport à la formulation standard des indicateurs en Belgique (pourcentage de conducteurs au-dessus de la limite légale). Dans ce chapitre du rapport, nous utilisons le KPI Baseline « inversé ».

Au total, 7 États membres européens, dont la Belgique, ont fourni ce KPI sur la base de tests d'alcoolémie réalisés de manière aléatoire sur la route (Yannis & Folla, en cours d'impression). Les résultats de ces derniers sont présentés ci-dessous. Par ailleurs, 6 États membres se sont appuyés sur des comportements autorapportés et un pays (CZ) sur des données liées à des contrôles non aléatoires (à savoir des tests d'alcoolémie lors d'accidents de la route). Les KPI basés sur les comportements autorapportés ne sont pas comparables avec les KPI basés sur des tests d'alcoolémie aléatoires et ne sont dès lors pas repris dans ce rapport. Les KPI de la République tchèque (CZ) apparaissent bien dans les figures ci-dessous, mais ne sont donc pas tout à fait comparables avec ceux des autres pays. Les barres de couleur claire dans les figures indiquent les écarts de méthodologie (voir les informations sous chaque figure). Ainsi, leurs KPI ne sont pas entièrement comparables avec ceux des autres pays..

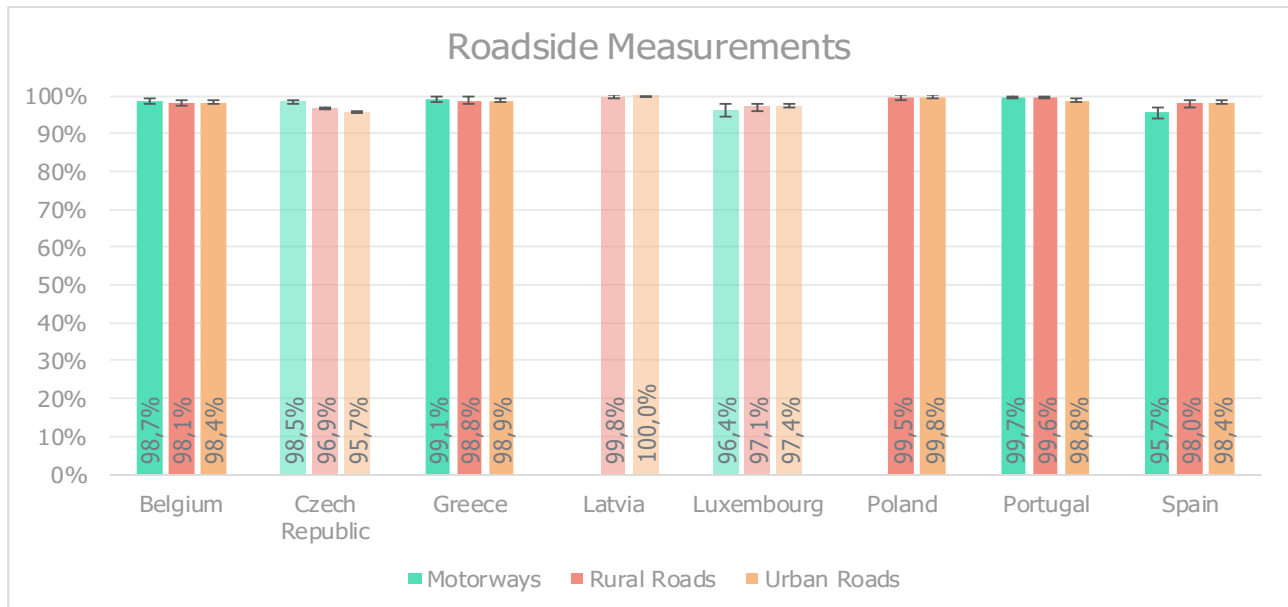
La figure 24 donne un aperçu des KPI nationaux pour la CSI (sur l'ensemble des types de route – en/hors agglomération et sur autoroute – et des périodes de la semaine – semaine/week-end et jour/nuit). Seuls la Belgique (98,4 % des automobilistes conduisent sous la limite légale de CAS) et le Portugal (99,2 %) respectent les exigences méthodologiques minimales pour fournir ce KPI.



* Les pays s'écartant de la méthodologie sont de couleur claire (LU, LV : exigences minimales non respectées ; LU : pas de pondération ; EL, ES : échantillon minimum atteint pour toutes les périodes de la semaine, excepté la nuit ; LV, PL : autoroutes non incluses ; CZ : résultats de contrôles non aléatoires).

Figure 24 KPI Baseline nationaux pour la CSI sur la base de tests d'alcoolémie sur la route (Source : Yannis & Folla, en cours d'impression)

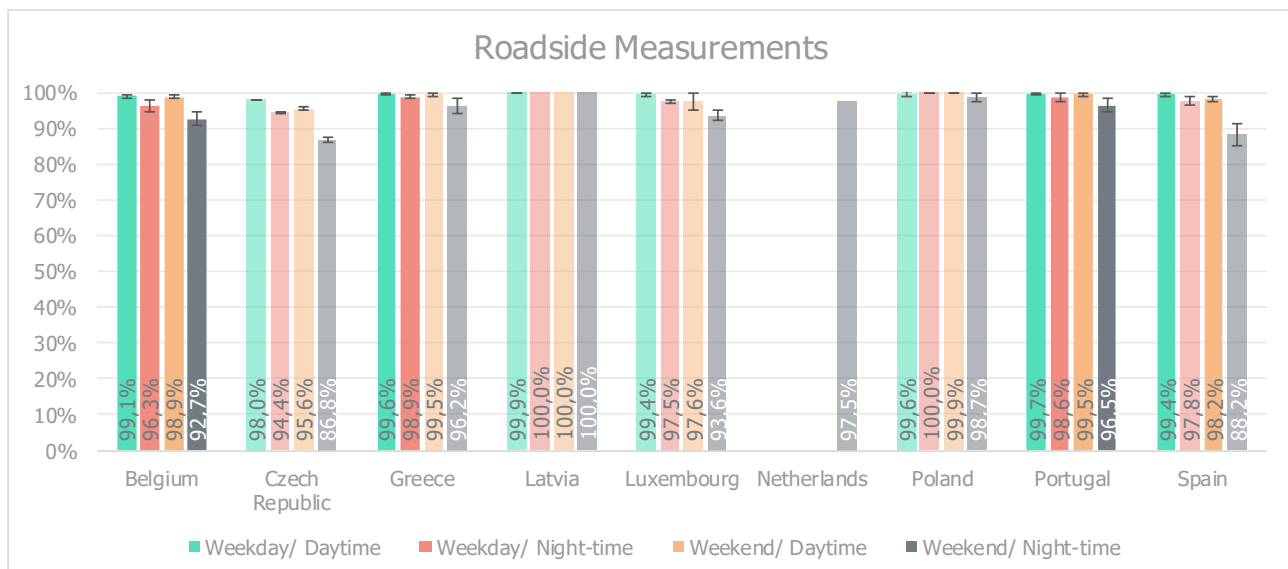
La figure 25 présente les KPI Baseline par type de route, pour toutes les périodes de la semaine. Dans la plupart des pays, il n'y a pas de différence statistiquement significative selon le type de route (la Belgique y compris), et on n'observe pas de tendance commune à tous les pays. Au Portugal et en Belgique, par exemple, la valeur de KPI est la plus élevée sur autoroute, tandis qu'en Espagne, les automobilistes sont plus nombreux à rouler sous la limite légale de CAS en agglomération. Quand on compare les pays selon le type de route, on remarque que le KPI le plus élevé sur autoroute est enregistré par le Portugal (99,7 %) ; hors agglomération, on retrouve le Portugal et la Pologne en tête (respectivement 99,6 % et 99,5 %) et en agglomération, la Pologne (99,8 %).



* Les pays s'écartant de la méthodologie sont de couleur claire.

Figure 25 KPI Baseline pour la CSI selon le type de route, pour toutes les périodes de la semaine (mesures aléatoires sur la route) (Source : Yannis & Folla, en cours d'impression)

La figure 26 présente les KPI selon la période de la semaine pour tous les types de route. Ils varient en général très fort. Dans tous les pays, les valeurs des KPI sont moins élevées la nuit que le jour, les KPI les plus bas étant observés les nuits de week-end. Par ailleurs, moins de conducteurs roulent sous la limite légale de CAS en journée le week-end qu'en semaine.



* Les pays s'écartant de la méthodologie sont de couleur claire (LU, LV : exigences minimales non respectées ; LU : pas de pondération ; EL, ES : échantillon minimum pas atteint pour toutes les périodes de la semaine ; LV, PL : autoroutes non incluses ; NL : données 2019 ; CZ : résultats de contrôles).

Figure 26 KPI Baseline pour la CSI selon la période de la semaine pour tous les types de route (mesures aléatoires sur la route) (Source : Yannis & Folla, en cours d'impression)

Les KPI pour les jours de semaine basés sur des tests d'alcoolémie aléatoires diffèrent à peine entre les États membres (plus de 99,2 % pour tous les pays), tandis que les KPI pour les jours de week-end oscillent entre 98,2 % (Espagne) et 99,5 % (Portugal). La Belgique présente la valeur la plus basse les nuits de semaine (96,3 %) et la Pologne la plus élevée (100 %). En ce qui concerne les nuits de week-end, la valeur de KPI est la plus basse en Espagne (88,2 %) et la plus élevée en Pologne (98,7 %). L'échantillon pour les nuits de week-end en Espagne ne respectait toutefois pas le minimum requis.

Enfin, la figure 27 montre les KPI disponibles selon le genre et le groupe d'âge¹⁸ du conducteur.

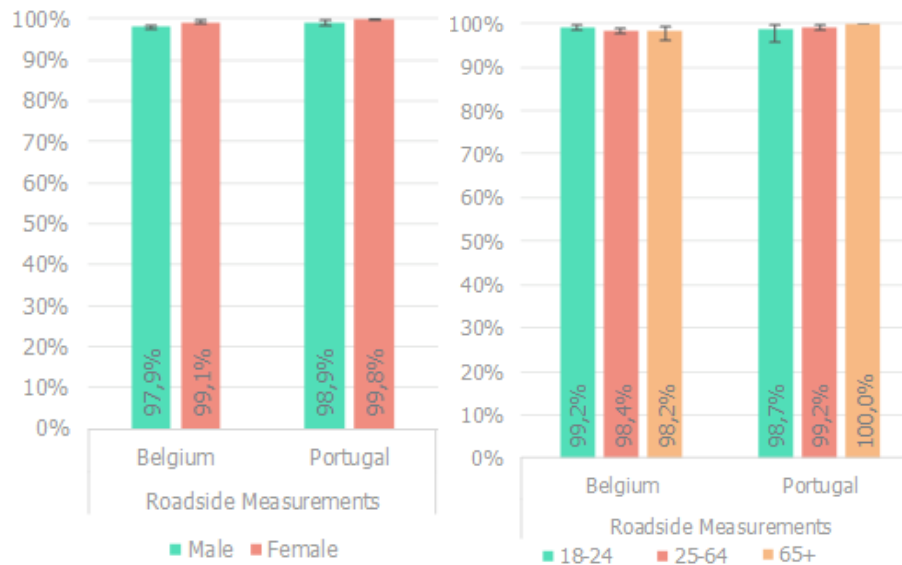


Figure 27 KPI Baseline pour la CSI selon le genre et le groupe d'âge du conducteur (mesures aléatoires sur la route) (Source : Yannis & Folla, en cours d'impression)

Tant en Belgique qu'au Portugal, le KPI pour les femmes est clairement supérieur à celui pour les hommes, ce qui vaut aussi pour les KPI Baseline basés sur les comportements autorapportés. Au niveau des tranches d'âge, nous ne remarquons pas de tendance commune dans les KPI de la Belgique et du Portugal.

Pour plus de résultats Baseline liés au KPI CSI, nous vous renvoyons vers le rapport consacré à ce dernier (Yannis & Folla, en cours d'impression).

¹⁸ Ces groupes d'âge ont été déterminés pour Baseline et ne correspondent pas aux catégories standard utilisées dans les mesures de comportement belges pour la CSI.

6 Conclusions et recommandations

6.1 Conclusions

Les résultats de la 8^e mesure de comportement nationale représentative « Conduite sous l'influence de l'alcool en Belgique en 2021 » doivent être interprétés dans le contexte sociétal de la pandémie de COVID-19 et de la politique (ensemble de mesures) à cet égard au moment du travail de terrain de cette étude. Ces mesures ont en effet eu une influence sur les schémas généraux de mobilité (<https://www.mobility.vias.be/fr/barometre/>) et les statistiques d'accidents (Statbel, Direction générale Statistique - Statistics Belgium ; <https://www.vias-roadsafety.be/fr/>) en 2021 et probablement aussi sur la CSI et les facteurs de risque associés. Cette mesure a en outre utilisé une procédure de pondération optimisée afin d'obtenir des indicateurs qui soient représentatifs du volume du trafic en Belgique sur la base de données officielles. Cette pondération adaptée a pour effet que les résultats de cette édition-ci ne sont pas tout à fait comparables à ceux des mesures précédentes. Afin d'avoir malgré tout une idée de l'évolution par rapport à la mesure précédente (2018), les données de 2018 ont également été pondérées selon la nouvelle méthode.

Voici les principaux résultats de cette étude :

La prévalence de CSI reste stable.

En 2021, 1,6 % des automobilistes avaient une CAS supérieure à la limite légale. Par rapport à 2018 (nouvelle pondération), cette proportion est restée inchangée. Pour toutes les éditions confondues, le pourcentage de conducteurs présentant un test positif était largement supérieur au pourcentage de conducteurs ayant obtenu le résultat « Alarm » au test, mais ce n'est plus le cas en 2021 (proportion presque égale : Alarm 0,9 % et Positive 0,7 %).

Ce résultat sert à déterminer l'objectif pour la CSI en Belgique dans le Plan d'action fédéral pour la Sécurité routière (2021), à savoir réduire de moitié le taux global de CSI chez les automobilistes pour le faire passer de 1,6 % en 2021 à 0,8 % en 2030 (Slootmans, rapport en cours d'élaboration). Pour y arriver, d'importants efforts devront être consentis, d'autant plus que l'on suppose que la pandémie a eu un impact sur cette mesure.

Aucune différence régionale

La Région wallonne enregistre une prévalence de CSI plus élevée que la Région flamande (1,9 % contre 1,4 %), mais cette différence n'est pas statistiquement significative. Ces résultats sont similaires à ceux de 2018 (nouvelle pondération). Pour la Région de Bruxelles-Capitale, aucun résultat séparé n'est présenté en raison de l'échantillon trop restreint.

Prévalence la plus forte les nuits de week-end

Les conducteurs conduisent bien plus souvent sous l'influence de l'alcool la nuit (22 h-6 h) que le jour (6 h-22 h), et ce, aussi bien la semaine (jour : 1,0 % ; nuit : 3,7 %) que le week-end (jour : 1,1 % ; nuit : 7,3 %). La différence entre les nuits de semaine et les nuits de week-end est également significative. En comparaison avec 2018 (nouvelle pondération), nous observons une diminution de la prévalence de CSI les nuits de week-end (de 11,3 % à 7,3 %), les nuits de semaine (de 8,3 % à 3,7 %) et les journées de week-end (de 1,8 % à 1,1 %), et une hausse les journées de semaine (de 0,5 % à 1,0 %), mais ces évolutions restent dans les limites des intervalles de confiance. 46 % de tous les conducteurs conduisaient sous l'influence de l'alcool la nuit, ce qui montre clairement que des actions spéciales sont nécessaires les nuits de semaine et de week-end. La prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool est plus faible en journée, mais au vu des volumes élevés du trafic à ces moments-là, le risque est malgré tout important.

Aucune différence selon le type de route

Le taux de CSI est moins élevé sur les autoroutes que sur les autres routes (dans et hors agglomération), mais la différence n'est pas significative. En agglomération, les automobilistes obtenaient néanmoins plus souvent le résultat « Positive » que « Alarm ». Par rapport à 2018, le taux de CSI a augmenté sur les autoroutes et a baissé en dehors de ces dernières (la distinction n'était pas faite dans l'analyse), mais sans jamais dépasser les intervalles de confiance.

Les hommes conduisent plus souvent sous l'emprise de l'alcool

En 2021, 2,1 % des hommes conduisaient avec une alcoolémie supérieure à la limite légale, contre « seulement » 0,9 % des femmes, une différence considérable. Cette différence significative selon le genre est une constante dans toutes les mesures. Les chiffres pour les hommes et les femmes continuent donc à diverger fortement en 2021, bien que l'écart se soit quelque peu resserré (diminution chez les hommes et hausse chez les femmes). La plus forte propension des hommes à conduire sous l'influence de l'alcool est également une constante dans les études internationales (Meesmann et al., 2017). Observer un taux élevé de CSI chez les hommes est préjudiciable pour la sécurité routière, car ceux-ci conduisent en moyenne bien plus que les femmes et sont généralement prêts à prendre plus de risques. Les hommes restent donc indéniablement un groupe cible clé si l'on veut réduire l'alcool au volant.

Aucune différence selon le groupe d'âge

La prévalence de CSI en 2021 ne diffère pas significativement par tranche d'âge. Les taux de CSI restent assez proches les uns des autres, bien que la plus jeune génération d'automobilistes (les 18-25 ans) affiche une prévalence de CSI légèrement inférieure à celle des conducteurs plus âgés. Cela donne de l'espoir pour l'avenir si cela peut se vérifier lors des prochaines mesures de comportement. Dans la plupart des mesures précédentes, le groupe le plus jeune enregistrait déjà de meilleurs résultats que les autres. Il s'agit toutefois de la première mesure où il n'y a pratiquement plus de distinction entre les trois groupes d'âge à partir de 26 ans. Nous ne distinguons pas de groupe à risque clair sur la base de l'âge dans cette édition. Les jeunes automobilistes restent néanmoins une cible privilégiée en raison du risque d'accident plus important qu'entraîne pour eux la consommation d'alcool (Meesmann et al., 2017).

Prévalence la plus forte chez les conducteurs revenant d'un café/restaurant

Il est difficile d'observer des tendances claires en ce qui concerne l'évolution de la CSI selon les lieux de provenance du conducteur, car les intervalles de confiance sont souvent très importants, ce qui est dû aux échantillons souvent très faibles dans les sous-catégories. Comme lors des années précédentes, ce sont les conducteurs sortant d'un café, d'un bar ou d'un restaurant qui sont le plus fréquemment sous l'influence de l'alcool. Par rapport à 2018 (nouvelle pondération), on observe en 2021 une hausse du taux de CSI chez les conducteurs revenant d'un café/restaurant (de 10,6 % à 12,3 %) et de leur travail (de 1,0 % à 1,6 %). On constate par contre une baisse pour les automobilistes provenant d'autres lieux : événement/soirée (de 7,9 % à 3,9 %), sport (de 4,2 % à 3,8 %), famille/amis (de 2,9 % à 2,7 %) et domicile (de 0,8 % à 0,6 %). Aucune de ces évolutions ne dépasse cependant les intervalles de confiance. Bien que les taux de CSI soient très élevés chez les automobilistes revenant d'un établissement Horeca (ils représentent 27 % des conducteurs sous influence), il convient de mettre les choses en perspective : le nombre de conducteurs venant de ces lieux est en effet plutôt faible (à savoir 3,6 %). À l'inverse, malgré le faible taux de CSI chez les gens venant de leur lieu de travail ou de leur domicile, ces lieux de provenance représentent la majorité des déplacements (près de 67 % des conducteurs contrôlés lors de la mesure de comportement venaient de l'un de ces lieux). En résumé, plus d'un quart des conducteurs en infraction venaient d'un établissement Horeca, 40 % de leur lieu de travail ou de leur domicile, et 19 % de chez des membres de la famille/amis. Par conséquent, une politique de dissuasion axée uniquement sur les lieux de soirée n'aborderait qu'une part restreinte du problème.

Prévalence plus faible chez les conducteurs de camionnette

En ce qui concerne les conducteurs de camionnette, 0,8 % d'entre eux avaient une CAS supérieure à la limite légale en 2021, un chiffre bien en dessous de celui des automobilistes. Les deux groupes d'échantillons diffèrent aussi clairement sur plusieurs aspects : 90 % des conducteurs de camionnette étaient des hommes (voitures : 62 %), près de la moitié d'entre eux (42 %) ont été contrôlés en revenant du travail (voitures : 15 %), et par rapport aux automobilistes, un plus grand nombre a été contrôlé un jour de semaine (54 % contre 44 % pour les voitures) tandis qu'un plus petit nombre a été contrôlé une nuit de week-end (9 % contre 15 % pour les voitures). L'échantillon pour les camionnettes est trop restreint pour des conclusions approfondies, car les marges d'erreur des résultats sont trop grandes.

6.2 Recommandations

6.2.1 Méthodologie

Après optimisation de la méthode de pondération sur la base des recommandations de Baseline, les données de la mesure précédente réalisée en 2018 ont de nouveau été analysées afin d'avoir une idée de l'évolution. Pour une comparabilité historique plus poussée, les résultats de toutes les éditions précédentes devraient être recalculés en utilisant la nouvelle pondération.

Par ailleurs, il serait aussi intéressant, à côté des analyses descriptives (comparatives) actuelles, d'effectuer des analyses identifiant l'influence spécifique de chaque variable sur le risque de CSI. La régression logistique permet d'obtenir des résultats sous la forme d'un risque relatif de conduite sous influence, c'est-à-dire une probabilité plus ou moins élevée qu'une partie de la population (par ex. les femmes) conduise sous l'influence de l'alcool par rapport à une autre partie de la population de la même variable servant de référence (dans ce cas-ci les hommes).

Outre la CSI, il est également important de mesurer la prévalence de la conduite sous l'influence de drogues illégales et d'en effectuer le suivi au fil du temps. L'institut Vias a déjà prévu une telle étude pilote et ce thème a également été repris dans le projet Trendline (successeur de Baseline) proposé par la CE.

6.2.2 Mesures

Si l'on veut lutter contre l'alcool au volant en ciblant certains groupes, endroits et moments, il convient de tenir compte de plusieurs indicateurs :

- La prévalence relative de la conduite sous l'influence de l'alcool : quel est le pourcentage de conducteurs dépassant la limite légale dans une certaine catégorie ?
- La prévalence totale ou le nombre total de conducteurs sous l'influence de l'alcool : dans quelle catégorie observe-t-on le plus grand nombre de conducteurs alcoolisés si l'on tient compte de la densité du trafic ?
- Le risque d'accident plus élevé dû à la consommation d'alcool : à quantité égale d'alcool dans le sang, quel groupe de conducteurs présente le plus grand risque d'être impliqué dans un accident de la route ?
- La catégorie de CAS : les conducteurs avec une CAS plus élevée ont plus de risques d'avoir un accident : risque moyennement accru (2-10x) en cas de $CAS \geq 0,5-0,8$ g/l ; risque fortement accru (5-30x) en cas de $CAS \geq 0,8-1,2$ g/l ; risque très fortement accru (20-200x) en cas de $CAS \geq 1,2$ g/l (Hells et al., 2011).

Lors de la définition de mesures destinées à réduire le nombre d'accidents et de victimes de la route dus à l'alcool, il faut tenir compte de tous ces indicateurs en même temps. Pour remédier au problème de la CSI, il convient toutefois aussi de s'intéresser au contexte général de ce phénomène.

Vous trouverez ci-après plusieurs recommandations générales et spécifiques visant à lutter contre l'alcool au volant. Elles sont en grande partie basées sur les recommandations du rapport précédent (Brion et al., 2021). Les meilleurs résultats sont atteints à l'aide d'une **approche intégrée** combinant des mesures diverses et pour laquelle différents secteurs et domaines stratégiques collaborent.

1. Lutte contre la consommation d'alcool problématique dans la société

Pour un certain nombre de contrevenants, la principale raison de conduire sous l'influence de l'alcool doit être cherchée dans la manière de consommer de l'alcool en général. Dans le cadre de la lutte contre l'alcool au volant, il est donc opportun de mener une campagne de prévention générale auprès de l'ensemble de la population. Au niveau de la norme sociale liée à la conduite sous l'influence de l'alcool, la Belgique est un très mauvais élève en Europe.

2. Baisser le taux d'alcool légalement autorisé

Actuellement, la tolérance zéro (0,2 g/l d'alcool dans le sang) s'applique aux conducteurs professionnels. Des propositions de loi récentes visant à instaurer un seuil similaire pour les conducteurs débutants (permis depuis moins de 3 ans) ou l'ensemble des conducteurs n'ont pas été approuvées par le Parlement. Une étude Vias menée il y a peu par Moreau et al. (2020) a évalué l'impact de ces deux propositions. Plusieurs scénarios (avec différentes hypothèses) ont été élaborés concernant la mesure dans laquelle cela pourrait avoir un effet sur la CSI. Les résultats indiquent que l'impact sur le nombre d'accidents serait généralement favorable. L'étude concluait qu'une diminution générale de la limite légale entraînerait une baisse annuelle de 10 à 17 tués, de 8 à 20 blessés graves et de 135 à 315 blessés légers. En cas d'abaissement de la limite uniquement pour les conducteurs débutants, la baisse annuelle serait de 2 à 4 tués, de 8 à 16 blessés graves et de 135 à 262 blessés légers. Les chercheurs soulignent encore que le succès des deux mesures potentielles dépend fortement de leur capacité à affecter le comportement des conducteurs dont l'alcoolémie atteint un seuil déjà interdit et que la plupart des victimes pourraient être évitées si le respect des règles actuelles était renforcé.

3. Éviter la combinaison d'alcool et de conduite

D'après l'enquête européenne ESRA2 (Achermann et al., 2019), la Belgique enregistre de mauvais résultats en matière de CSI autorapportée. Malgré les campagnes de sensibilisation, ce comportement continue d'exister et de faire partie de la norme sociale. Influencer cette dernière constitue toutefois un processus complexe nécessitant des efforts continus. Y parvenir suppose notamment de ne pas uniquement orienter vers l'individu les mesures visant à lutter contre la CSI, mais de s'adresser également à son entourage et, par extension, à l'ensemble de la société. Il s'agit d'instaurer une culture dans laquelle boire et conduire ne vont pas ensemble (Meesman et al., 2013).

4. Usage efficace et intensification des contrôles de police en matière de conduite sous influence

Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour accroître le risque objectif et subjectif d'être soumis à un contrôle d'alcoolémie.

Selon une estimation de Silverans, Nieuwkamp & Van den Berghe (2018), le doublement du nombre de contrôles d'alcoolémie peut entraîner une diminution de 30 à 40 % du pourcentage de conducteurs positifs. Une méta-analyse de 2009 (Erke et al., 2009) a démontré que pour être réellement dissuasifs, l'intensité des contrôles devrait grimper de façon telle qu'un conducteur sur trois soit contrôlé chaque année.

Lors de l'organisation stratégique des contrôles, il convient de mener aussi bien des « contrôles sélectifs » ciblés sur des facteurs de risque spécifiques (approche répressive) que des « contrôles non sélectifs » clairement visibles, et ce, afin de donner à chaque conducteur le sentiment de pouvoir être contrôlé n'importe où et n'importe quand (approche préventive). Les deux types de contrôles sont indispensables pour accroître auprès de la population et le risque objectif et le risque subjectif de se faire contrôler pour conduite sous l'influence de l'alcool (Schulze et al., 2012).

La simplification des procédures policières permettra d'augmenter la capacité policière existante, entre autres par le biais d'une numérisation de l'établissement des procès-verbaux.

La prévention de la conduite sous l'influence de l'alcool doit rester une priorité du Plan national de sécurité de la police fédérale (<https://www.police.be/5998/fr/a-propos/police-integree/le-plan-national-de-securite>) ainsi que des plans de sécurité locaux (police locale).

5. Communication à propos des contrôles d'alcoolémie

Pour accroître le risque subjectif de se faire contrôler, une bonne communication est également de mise. L'intensification des contrôles accroît l'effet dissuasif, car le risque subjectif de se faire contrôler est augmenté.

6. Statistiques et études complémentaires

En dehors des contrôles effectués dans le cadre de la campagne BOB (<https://www.police.be/statistiques/fr/campagnes-bob>), nous ignorons à l'heure actuelle le nombre total de contrôles d'alcoolémie réalisés par la police. Un enregistrement systématique de tous les contrôles permet de mieux estimer et de mieux suivre le problème de la conduite sous l'influence de l'alcool. Le principe visant à mesurer l'alcoolémie de tout conducteur impliqué dans un accident y contribuera. Ces données permettent d'obtenir une meilleure vision du lien entre l'alcoolémie, le profil du conducteur, le risque d'accident et les endroits à risque. Comme indiqué dans l'introduction, la proportion d'usagers de la route impliqués dans un accident corporel et ayant été contrôlés a augmenté au cours des dernières années (2019 : 66 %, 2020 : 78 % et 2021 : 82 %). Cependant, plus l'accident est grave, plus le pourcentage de personnes testées est faible : 39 % en 2021 pour les accidents mortels, ce qui représente tout de même une amélioration (2019 : 2 %).

Par ailleurs, il est recommandé de continuer de vérifier régulièrement, à l'aide de mesures de comportement, la prévalence de l'alcool au volant sur les routes belges. La stratégie visée à long terme sera mieux suivie vu que les effets des mesures seront examinés de près. La mesure de comportement peut s'étendre à d'autres usagers de la route (conducteurs de camion, motards, cyclistes, utilisateurs de trottinette, etc.).

7. Formations Driver Improvement en guise de remplacement ou comme mesure complémentaire

Plusieurs études ont mis au jour que des programmes de réhabilitation (tels que les formations à la sensibilisation de Driver Improvement (DI) pour les contrevenants en matière d'alcool au volant en Belgique) peuvent réduire de 46 % le risque de récidive chez un contrevenant moyennant le respect de plusieurs réglementations pratiques (Slootmans et al., 2017). Une étude récente sur l'efficacité des mesures éducatives pour les conducteurs ayant pris le volant sous l'influence de l'alcool en Belgique révèle que ceux ayant suivi une formation Driver Improvement (institut Vias) courent 41 % de risques en moins de récidiver que les conducteurs condamnés à une peine classique. Cette étude portait sur 606 conducteurs s'étant vu infliger une peine classique ou alternative entre 2010 et 2014, et a examiné le taux de récidive jusqu'à décembre 2017 inclus (Nieuwkamp & Boudry, 2020).

Il est possible d'élargir l'offre actuelle de ces formations dans notre pays, par exemple : participation obligatoire pour certains groupes cibles ou renvoi automatique selon certains critères d'infractions déterminés (taux CAS, récidive), instauration systématique d'une formation en cas de retrait conditionnel du permis de conduire, élargissement de l'offre pour différents types de contrevenants en matière de conduite sous l'influence de l'alcool et un trajet distinct pour les contrevenants dépendants à l'alcool.

Pour déterminer la gravité du problème de la conduite sous l'influence de l'alcool, il est souhaitable d'opérer un screening dès le début de la mesure, et ce, aux fins de déterminer l'approche la plus adaptée qui soit (plus ciblée éducative vs plus ciblée sur le plan du changement de comportement, par exemple) (Bukasa et al., 2009). Des informations issues des examens de réintégration médicaux et psychologiques peuvent servir de base pour déterminer les besoins spécifiques des contrevenants en matière d'alcool au volant.

8. Utilisation de l'éthylotest antidémarrage

L'éthylotest antidémarrage (EAD) est un dispositif qui conditionne le démarrage d'un véhicule motorisé (généralement une voiture) à la réussite d'un test d'haleine visant à détecter la présence d'alcool chez le conducteur. Cet appareil est une mesure de sécurité destinée aux conducteurs ayant commis une infraction grave liée à la conduite sous l'influence de l'alcool. Près de 1 200 automobilistes circulent actuellement (2022) dans notre pays avec un véhicule équipé d'un éthylotest antidémarrage après avoir été condamné par un juge de police. Selon une étude récente (De Vos & Tant, 2022), ce dispositif a un effet très probable sur la sécurité routière pendant la période d'installation du système, car il prévient la conduite sous l'influence de l'alcool du conducteur en infraction. Son effet à plus long terme, après le retrait du système, reste encore à prouver à l'aide de données supplémentaires comme le nombre de récidivistes après usage de l'EAD. La littérature montre que l'effet de l'EAD sur le comportement du conducteur en infraction tend à s'estomper sur le long terme, mais qu'il reste tout de même significativement plus fort que l'effet d'une simple déchéance du droit

de conduire. Le rapport se termine par une série de recommandations : notamment une reconsidération, ou du moins une clarification auprès des juges, des critères de condamnation, y compris de leur caractère obligatoire ; une application plus flexible de certains aspects, par exemple le nombre et la nature des rendez-vous d'encadrement ; et la réduction des coûts.

9. Disponibilité et promotion des alternatives

L'offre de modes de transports alternatifs aux moments et aux endroits où l'on consomme beaucoup d'alcool est aussi primordiale dans la lutte contre l'alcool au volant : en augmentant l'offre et l'accessibilité des transports en commun et en stimulant le transport partagé, par exemple. Le secteur Horeca et les organisateurs d'événements doivent être encouragés à proposer suffisamment de boissons non alcoolisées et à établir un plan de mobilité afin que les citoyens puissent en tout temps rentrer chez eux en toute sécurité.

Davantage d'informations sur les mesures sont disponibles dans le dossier thématique « Alcool » de Vias (Meesmann et al., 2017).

Comme indiqué précédemment, le résultat de cette mesure sert à déterminer l'objectif à atteindre d'ici 2030 pour la CSI, à savoir réduire de moitié le taux global de CSI chez les automobilistes pour le faire passer de 1,6 % en 2021 à 0,8 % en 2030 (**Plan d'action fédéral pour la Sécurité routière, 2021** ; Sloomans, rapport en cours d'élaboration). Le plan interfédéral « All for zero » (2021) reflète l'engagement commun des autorités régionales et fédérales pour prendre des mesures dans le domaine de la sécurité routière afin d'atteindre les objectifs. Cette vision commune s'appuie sur les objectifs et les plans d'action régionaux et fédéraux (<https://all-for-zero.be/>).

Références

- Achermann Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H. (2019) Driving under the influence of alcohol and drugs. ESRA2 Thematic report Nr. 5. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bern, Switzerland: Swiss Council for Accident Prevention.
https://www.vias.be/publications/ESRA%202018%20Thematic%20Report%20No%205%20DUI/ESRA_2018_Thematic_Report_No_5_DUI.pdf
- Boets, S., Silverans, P., Houwing, S., Forsman, Å., Klipp, S. & Folla, K. (2021). Methodological guidelines – KPI Driving under the Influence of Alcohol. Baseline project, Brussels: Vias institute - Centre de Connaissance Sécurité routière. <https://baseline.vias.be/en/publications/methodological-guidelines-kpi/>
- Brion, M., Meunier, J-C. & Silverans, P. (2019). Alcool au volant : l'état de la situation en Belgique – Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2019. Bruxelles, Belgique: Institut Vias – Centre de Connaissance. https://www.vias.be/publications/Alcohol%20achter%20het%20stuur%20-%20De%20stand%20van%20zaken%20in%20Belgi%C3%AB/Alcool_au_volant.pdf
- Bukasa, B., Braun, E., Wenninger, U., Panosch, E., Klipp, S., Boets, S., Meesmann, U., Roesner, S., Kraus, L., Gaitanidou, L., Assailly, J.-P., Billard, A. (2009) Validation of Existing Driver Rehabilitation Measures. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) project, EC, 6th Framework programme, Deliverable 5.2.4. https://www.bast.de/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_5_2_4.html?nn=613800
- De Vos, N., & Tant, M. (2023). Évaluation ex post de la législation éthylotest antidémarrage, Bruxelles: Institut Vias - Centre de Connaissance Sécurité routière. https://www.vias.be/publications/Ex-postevaluatie%20van%20de%20wetgeving%20rond%20het%20alcoholslot/evaluation_ex_post_de_la_l%C3%A9gislation_%C3%A9thylotest_antid%C3%A9marrage.pdf
- Erke, A., Goldenbeld, C., & Vaa, T. (2009). The effects of drink-driving checkpoints on crashes—A meta-analysis. Accident Analysis & Prevention, 41(5), 914–923. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.05.005>
- ERSO (2018) Alcohol 2018. EC - European Road Safety Observatory. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/ersosynthesis2018-alcohol.pdf
- European Commission (2018). Alcohol. Brussels, Directorate General for Transport. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/pdf/ersosynthesis2018-alcohol.pdf
- European Commission (2019) Commission Staff Working Document - EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero". SWD(2019) 283 final. <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>
- European Commission (2021) Road safety thematic report – Alcohol, drugs and medicine. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-01/Road%20safety%20thematic%20report%20Alcohol%20drugs%20and%20medicines_final.pdf
- Hels, T., Bernhoft I. M., Lyckegaard, A., Houwing S., Hagenzieker M., Legrand S.-A., Isalberti, C., Van der Linden T. & Verstraete A. (2011) Risk of injury by driving with alcohol and other drugs. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.3.5. https://www.bast.de/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_2_3_5.html?nn=613800
- Holmila, M., & Raitasalo, K. (2015). Gender differences in drinking: why do they still exist? Addiction, 100(12).
- Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I. M., Hels, T., Janstrup, K. Van der Linden, T., Legrand, S.-A. & Verstraete, A. (2011) Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic Part II: Country reports. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.3 Part II. https://www.bast.de/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_2_2_3_Part2.html?nn=613800
- Meesmann, U., Martensen, H. & Dupont, E. (2013). Impact de la norme sociale et du risque d'être contrôlé sur la conduite sous influence d'alcool: La Belgique comparée à 18 pays européens Bruxelles,

Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.
<https://www.vias.be/publications/Invloed%20van%20sociale%20norm%20en%20pakkans%20op%20rijden%20onder%20invloed%20van%20alcohol/Impact%20de%20la%20norme%20sociale%20et%20du%20risque%20d'%C3%AAtre%20cont%C3%B4l%C3%A9%20sur%20la%20conduite%20sous%20influence%20d'alcool.pdf>

Meesmann, U., Vanhoe, S. & Opdenakker, E. (2017) Dossier thématique Sécurité Routière n° 13. Alcool. Bruxelles, Belgique : Vias institute – Centre de Connaissance Sécurité routière.
https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B013%20-%20Alcohol/Dossier_thematique_securite_routiere_n%C2%B0_13_Alcool.pdf

Meesmann, U., Wardenier, N., Torfs, K., Pires, C., Delannoy, S. & Van den Berghe, W. (2022). A global look at road safety. Synthesis from the ESRA2 survey in 48 countries. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussel, Belgium: Vias institute.
<https://www.vias.be/publications/ESRA%202%20A%20global%20look%20at%20road%20safety/A%20global%20look%20at%20road%20safety%20-%20Synthesis%20from%20the%20ESRA2%20survey%20in%2048%20countries.pdf>

Moore, S., & McCabe, G.P. (2005) Statistiek in de praktijk (5th ed.). Academic Service.

Moreau, N., Martensen, H., Daniels, S. (2020). Abaissement de la limite légale d'alcoolémie en Belgique ? – Effets potentiels sur le nombre de victimes de la route, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de connaissances Sécurité Routière.
https://www.vias.be/publications/Verlaging%20van%20de%20wettelijke%20alcohollimiet%20in%20Belgi%C3%AB/Abaissement_potentiel_de_la_limite_legale_d_alcoolémie_en_Belgique.pdf

Nieuwkamp, R. & Boudry, E. (2020) Quelles sont les mesures efficaces pour les conducteurs sous l'influence de l'alcool ? – Une étude sur l'efficacité des mesures éducatives, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière.
https://www.vias.be/publications/Wat%20werkt%20voor%20bestuurders%20onder%20invloed%20van%20alcohol/Quelles_sont_les_mesures_efficaces_pour_les_conducteurs_sous_l_influence_de_l_alcool.pdf

Plan Fédéral de Sécurité Routière 2021-2025. Version intégrale. <https://www.all-for-zero.be/storage/minisites/all-for-zero-fr.pdf>

Riguelle, F. (2014). Au volant après un verre de trop ? Mesure nationale de comportement « conduite sous influence d'alcool » 2012. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.
<https://www.vias.be/publications/Drinken%20we%20te%20veel%20als%20we%20rijden%20-%20Nationale%20gedragmeting%20-%20Rijden%20onder%20invloed%20van%20alcohol%202012/Au%20volant%20apr%C3%A8s%20un%20verre%20de%20trop%20-%20Mesure%20nationale%20de%20comportement%202012.pdf>

Schinckus, L., Meesmann, U., Delannoy S., Wardenier, N. & Torfs, K. (2021). Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière ? – Résultats de la sixième mesure nationale d'attitudes (2018), Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.
<https://www.vias.be/publications/Hoe%20kijken%20weggebruikers%20naar%20verkeersveiligheid.final/Que%20regard%20les%20automobilistes%20portent-ils%20sur%20la%20s%C3%A9curit%C3%A9%20routi%C3%A8re-final.pdf>

Schoeters, A., Daniels, S. & Wahl, J. (2019), La Belgique dans le contexte européen – Comparaison systématique des indicateurs de sécurité routière, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.
https://www.vias.be/publications/Belgi%C3%AB%20in%20Europees%20perspectief%20-%20Een%20systematische%20vergelijking%20van%20indicatoren%20voor%20verkeersveiligheid/La_Belgique_dans_le_contexte_europeen.pdf

Schulze, H., Schumacher, M., Urmeew, R., Auerbach, K. (2012) Druid Final Report: Work performed, main results and recommendations. DRUID project, EC, 6th Framework programme.
https://www.bast.de/Druid/EN/Dissemination/downloads_and_links/Final_Report.pdf?_blob=publicationFile&v=1

Silverans, P., & Boets, S. (2021) Considerations for sampling weights. Baseline project. Brussels: Vias institute. <https://baseline.vias.be/en/publications/guidelines/>

Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). Effets attendus des systèmes à points et des autres mesures en matière de récidive au volant, Bruxelles, Belgique: Institut Vias. https://www.vias.be/publications/Verwachte%20effect%20van%20puntensystemen/Effets_attendus_des_systemes_a_points.pdf

Slootmans, F. (rapport en préparation) Situation de la sécurité routière – où en sommes-nous après un an All For Zero?, Bruxelles: Institut Vias.

Slootmans, F. ; Delannoy, S. & Van den Berghe, W. (2022). Situation de la sécurité routière en Belgique – Informations de base pour les États Généraux de la Sécurité Routière 2021, Bruxelles: Institut Vias. <https://www.vias.be/publications/Status%20van%20de%20verkeersveiligheid%20in%20Belgi%C3%AB/Situation%20de%20la%20s%C3%A9curit%C3%A9%20routi%C3%A8re%20en%20Belgique%202021.pdf>

Slootmans, F., Martensen, H., Kluppels, L. & Meesmann, U (2017) Rehabilitation courses as alternative measure for drink driving offenders. European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. In: Theofilatos, A., Aigner-Breuss, E., Kaiser, S., Alfonsi, R., Braun, E., Eichhorn, A. et al. (2017) Identification and Safety Effects of Road User Related Measures. Deliverable 4.2 of the H2020 project SafetyCube.

VAD (2021). Factsheet alcohol. Brussel: VAD. Available at: <https://www.vad.be/assets/factsheet-alcohol>

Vision interfédérale commune "All for zero": une vision partagée sur la sécurité routière en Belgique. 23 novembre 2021. <https://www.all-for-zero.be/fr/all-for-zero>

Yannis, G., Folla K. (rapport en préparation). Baseline report on the KPI Driving under the Influence of Alcohol. Baseline project, Brussels: Vias institute. <https://baseline.vias.be/en/publications/>

Annexes

Annexe 1 : EC SWD KPI 4 Alcool

Commission Staff Working Document - EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero", SWD (2019) 283, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

Rationale: Driving under the effect of alcohol is frequently cited as a major collision causation factor.

Definition of the KPI: **Percentage of drivers driving within the legal limit for blood alcohol content (BAC).**

Minimum methodological requirements:

Data collection method	Random breath testing. If random testing is not possible: Breath testing results from enforcement actions (even if not random) and / or Self-reported behaviour through anonymous surveys.
Road type coverage	Motorways, rural non-motorway roads, and urban roads to be covered.
Vehicle type	Passenger cars as a minimum; goods vehicles, buses and motorcycle if possible (results disaggregated by vehicle type).
Location	Random sample (methodology for Member States to decide).
Time of day	Any time for testing (not relevant for self-reporting).
Day of week	Separate results for weekdays and weekends.
Month	Late spring, early autumn.
Tolerance	Measurement instrument error.
Sampling methods	Random (methodology for Member States to decide).
Sample size	Member States to decide.

Annexe 2 : Exigences méthodologiques de Baseline pour le KPI alcool

Résumé des exigences méthodologiques et des recommandations pour les études d'observation sur la route dans le cadre du KPI Baseline alcool (Boets et al., 2021) :

SWD minimum requirements	Baseline minimum requirements for roadside breath testing	Baseline recommended options for roadside breath testing
KPI: % within legal BAC limit - Method: roadside survey with breath testing of randomly selected drivers - Road type: rural, urban, motorway - Vehicle type: min. cars, other if possible - Location: random - Time: any - Day: week, weekend - Tolerance: instrument error - Month: late spring, early autumn	- % ≤ legal BAC limit + CI aggregated - % ≤ legal BAC limit + CI per road type - % ≤ legal BAC limit + CI per time period - 4 time periods: night/day x week/weekend - Allow exclusion of motorways if not available or feasible for police forces - Min. sample size: 2,000 tested car drivers - Min 500 drivers/road type (3) AND /time period (4) - 1 location = min. 1 control session of min. 30 minutes - Min. 10 different locations/road type (3) AND /time period (4) - Min. 2 different locations/road type x time period (12 crossed strata) - Free month choice but not during holidays or heavy winter period - Traffic counts during sessions (10 min) + estimates of road network length (3 types) for weighing data	- Boost sample size for more accurate estimates and further (crossed) stratifications - Geographical coverage - Exact/mean BAC - Complete disaggregated data - Other vehicle types (goods vehicles, buses, motorcycle) - Driver/ride characteristics - Exclusion of locations with <10 cars/hour is allowed - Region stratification (e.g. NUTS1; all min. sample sizes per region) - Collaboration with police - Use official traffic volume data to sample locations and to weigh data according to considered stratifications - Postpone until COVID-19 restrictions back to normal

Annexe 3 : Questionnaires

Mesure du comportement nationale "Conduite sous l'influence de l'alcool, édition 2021" Formulaire pour conducteur	
1) Type de véhicule : ☐ Voiture ☐ Camionnette <i>Les véhicules tels que Renault Kangoo, Citroën Berlingo, etc. sont considérés comme des voitures s'ils ont des sièges arrière et comme des camionnettes s'ils n'ont pas de sièges arrière.</i>	
2) Sexe du conducteur : ☐ Homme ☐ Femme	10) Quel est le point de départ de votre trajet? <i>C'est le dernier endroit où le conducteur a effectivement passé du temps (par exemple, s'il est parti de chez lui pour aller chercher des amis dans un café, il s'agit de "chez lui" et non de "café")</i> ☐ Domicile ☐ Travail ☐ Famille / amis ☐ Restaurant ☐ Café / bar ☐ Club de sport / activité sportive ☐ Discothèque / fête / spectacle / soirée ☐ Autres
3) Date de naissance du conducteur (jj/mm/aaaa):	
4) Date de la 1^{re} délivrance du permis de conduire (jj/mm/aaaa):	
(5) Commune de résidence (code postal) [si à l'étranger: pays]:	
6) Nombre total de passagers :	
7) Description des passagers: l'ordre n'est pas pertinent. Si plus de 5 passagers, notez le sexe et l'âge des autres passagers à l'arrière. Passager 1 ☐ Homme ☐ Femme Âge : Passager 2 ☐ Homme ☐ Femme Âge : Passager 3 ☐ Homme ☐ Femme Âge : Passager 4 ☐ Homme ☐ Femme Âge : Passager 5 ☐ Homme ☐ Femme Âge :	
8) SANS compter ce contrôle, combien de fois avez-vous, en tant que conducteur, déjà subi un test d'alcoolémie par la police... ...au cours des 12 derniers mois?depuis avoir votre permis de conduire?	
8bis) Quand avez-vous passé votre dernier test d'alcoolémie? (le cas échéant) ☐ Il y a moins d'un an ☐ Il y a 1 à 3 ans ☐ Il y a plus de 3 ans	
9) Quelle était la durée prévue de votre déplacement (en minutes)?h.....min	
11) Conducteur professionnel soumis à un taux d'alcoolémie légal de 0.2g/l (0.09 mg/l AAE)? ☐ Non ☐ Oui	
12) Pré-test (sampling): (le cas échéant) ☐ Négatif ☐ Positif	
13) Résultat du test d'haleine: ☐ Refus ☐ Impossible ☐ S ☐ A ☐ A (conducteur professionnel) ☐ P	
14) Résultat de l'analyse d'haleine éventuelle (indiquer le taux exact): mg/l AAE	



Formulaire de contrôle ZP (un par session de contrôle)

Mesure nationale du comportement « conduite sous influence d'alcool », 2021

Nom et numéro de la zone de police

Lieu de contrôle convenu

Coordonnées GPS

Type de route ☐ En agglomération ☐ Hors agglomération

Créneau horaire convenu ☐ Semaine ☐ Week-end ☐ 02-06h ☐ 06-10h ☐ 10-14h ☐ 14-18h ☐ 18-22h ☐ 22-02h

Date de contrôle (jj/mm/aaaa)

Début du contrôle (h:min) Fin du contrôle (h:min)

Nombre de personnes (coordinateur + agents) ayant participé au contrôle

A-t-il été fait usage d'appareils de sampling ?
(sensor, « nez », prétest, etc.)

Oui, pour tous les conducteurs	☐
Oui, pour certains conducteurs	☐
Non	☐

Remarques éventuelles (événements, travaux, etc.)

Cochez et complétez le cadre correspondant au déroulement du contrôle :

☐ La chaussée comporte 1 sens de circulation	☐ La chaussée comporte 2 sens de circulation & le contrôle est effectué dans un seul sens	☐ La chaussée comporte 2 sens de circulation & le contrôle est effectué dans les deux sens.
Nombre total de voitures et de camionnettes passées à hauteur du contrôle : 	Nombre total de voitures et de camionnettes passées à hauteur du contrôle, <i>Dans le sens du contrôle :</i> 	Nombre total de voitures et de camionnettes passées à hauteur du contrôle, <i>dans les deux sens de circulation :</i>

VIAS institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel • Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles • +32 2 244 15 11 • info@vias.be • www.vias.be • BTW BE 0432.570.411



Formulaire de contrôle WPR (un par session de contrôle)

Mesure nationale du comportement « conduite sous influence d'alcool », 2021

Nom et numéro de l'unité WPR			
Lieu de contrôle convenu			
Coordonnées GPS			
Type de route	☐ En agglomération		☐ Hors agglomération
Créneau horaire convenu	☐ Semaine ☐ Week-end	☐ 02-06h ☐ 14-18h	☐ 06-10h ☐ 18-22h ☐ 10-14h ☐ 22-02h
Date de contrôle (jj/mm/aaaa)			
Début du contrôle (h:min)		Fin du contrôle (h:min)	
Nombre de personnes (coordinateur + agents) ayant participé au contrôle			
A-t-il été fait usage d'appareils de sampling ? (sensor, « nez », pré-test, etc.)	Oui, pour tous les conducteurs ☐ Oui, pour certains conducteurs ☐ Non ☐		
Remarques éventuelles (événements, travaux, etc.)			
Nombre total de voitures particulières et de camionnettes (y compris celles arrêtées) passées pendant le contrôle :			

VIAS institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



Institut Vias

Chaussée de Haecht 1405
1130 Bruxelles

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be