



Rapport n° 2025 - R - 11 - FR

Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » 2024

L'alcool au volant en Belgique



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS



Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » 2024

L'alcool au volant en Belgique

Numéro de rapport	2025 - R - 11 - FR
Dépôt légal	D/2025/0779/33
Client	Service Public Fédéral Mobilité et Transports
Date de publication	15/02/2026
Auteur(s)	Sofie Boets, Naomi Wardenier, Fiorine Debel
Recteur(s)	Sjoerd Houwing (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), Pays-Bas)
Éditeur responsable	Karin Genoe

Les vues ou opinions exprimées dans ce rapport ne sont pas nécessairement celles du client.

La reproduction des informations de ce rapport est autorisée à condition que la source soit explicitement mentionnée : Boets, S., Wardenier, N. & Debel (2026). Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » 2024 - L'alcool au volant en Belgique, Bruxelles : institut Vias.

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands.

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 Fédérale 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 Méthode	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 Conduite sous l'influence de l'alcool chez les automobilistes	26
3.1 Prévalence générale	26
3.1.1 Situation en 2024 et évolution	26
3.1.2 Concentration d'alcool	27
3.2 Prévalence selon la région	28
3.2.1 Situation en 2024	28
3.2.2 Évolution	29
3.3 Prévalence selon la période de la semaine	30
3.3.1 Situation en 2024	30
3.3.2 Évolution	32
3.4 Prévalence selon le type de route	33
3.4.1 Situation en 2024	33
3.4.2 Évolution	34
3.5 Prévalence selon le genre	35
3.5.1 Situation en 2024	35
3.5.2 Évolution	35
3.6 Prévalence selon l'âge	36
3.6.1 Situation en 2024	36
3.6.2 Évolution	38
3.7 Prévalence selon le lieu de départ du conducteur	39
3.7.1 Situation en 2024	39
3.7.2 Évolution	41
3.8 Prévalence selon d'autres facteurs	43
4 Conduite sous l'influence de l'alcool chez les conducteurs de camionnettes	45
5 Comparaison avec d'autres pays de l'UE	47
6 Conclusions et recommandations	51
6.1 Conclusions	51
6.2 Recommandations	53
6.2.1 Méthodologie	53

6.2.2 Mesures _____	54
6.2.3 Plan fédéral et interfédéral de sécurité routière _____	55
Références _____	57
Annexes _____	60
Annexe 1: EC SWD KPI 4 Alcohol _____	60
Annexe 2: Exigences méthodologiques de Baseline/Trendline pour le CPI alcool: Tests d'alcool aléatoires _____	61
Annexe 3: Questionnaires 2024 _____	62

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 pondérée) (2024)	22
Tableau 2 Évolution de la composition de l'échantillon « automobilistes » au cours des éditions successives de la mesure de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » (non pondéré) (2024)	22
Tableau 3 Prévalence de la CSI chez les automobilistes selon la région	29
Tableau 4 Prévalence de la CSI chez les automobilistes selon la période de la semaine	31
Tableau 5 Répartition des automobilistes dans l'échantillon total selon leur lieu de départ et la période de la semaine	31
Tableau 6 Prévalence de la CSI chez les automobilistes selon le type de route	34
Tableau 7 Prévalence de la CSI chez les automobilistes selon le genre	35
Tableau 8 Prévalence de la CSI chez les automobilistes selon l'âge	36
Tableau 9 Évolution de la prévalence de la CSI chez les automobilistes selon la catégorie d'âge	39
Tableau 10 Prévalence de la CSI chez les automobilistes selon le lieu de départ du conducteur	40
Tableau 11 Évolution de la prévalence de la CSI chez les automobilistes selon le lieu de départ (données 2005–2018 : ancienne pondération ; données 2018–2024 : nouvelle pondération + 95%-IC)	42
Tableau 12 Prévalence de la CSI chez les automobilistes selon la durée estimée du déplacement	43
Tableau 13 Prévalence de la CSI chez les automobilistes selon la région de résidence du conducteur	44
Tableau 14 Prévalence de la CSI chez les automobilistes selon le temps écoulé depuis l'obtention du permis de conduire	44
Tableau 15 Prévalence de la CSI chez les conducteurs de camionnettes et les automobilistes	45
Figure 1 Évolution de la prévalence globale (95%-IC) de la CSI d'alcool chez les automobilistes (2003–2018 : ancienne pondération ; 2018–2021 : nouvelle pondération) (Source : Boets et al., 2023)	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 générale (95%-IC) de la conduite sous l'influence de l'alcool chez les automobilistes (ligne pointillée : nouvelle méthode de pondération depuis 2021, appliquée aux données de 2018)	26
Figure 6 Évolution de la prévalence générale (95%-IC) de la conduite sous l'influence de l'alcool chez les automobilistes selon la catégorie « Alarme » et « Positif »	27
Figure 7 Distribution pondérée de la concentration d'alcool chez les automobilistes classés « Alarme » ou « Positif » (la ligne tracée à 0,35 mg/l AAE représente la limite entre « Alarme » et « Positif »)	28
Figure 8 Prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon la région (*)	29
Figure 9 Évolution de la prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon la région (ligne pointillée : nouvelle méthode de pondération depuis 2021, appliquée aux données de 2018)	30
Figure 10 Prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon la période de la semaine (***)	31
Figure 11 Répartition des automobilistes contrôlés et des automobilistes sous l'influence de l'alcool dans l'échantillon selon la période de la semaine (pondéré)	32
Figure 12 Évolution de la prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon la période de la semaine (ligne pointillée : nouvelle méthode de pondération depuis 2021, appliquée aux données de 2018)	33
Figure 13 Prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon le type de route (**)	34

Figure 14 Comparaison de la prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon le type de route en 2018 et 2021 (nouvelle méthode de pondération depuis 2021, appliquée aux données de 2018)	34
Figure 15 Prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon le genre (*)	35
Figure 16 Évolution de la prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon le genre (ligne pointillée : nouvelle méthode de pondération 2021, également appliquée aux données de 2018)	36
Figure 17 Prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon l'âge	37
Figure 18 Répartition des automobilistes contrôlés et des automobilistes sous l'influence de l'alcool dans l'échantillon, selon les groupes d'âge et la période de la semaine « jour » et « nuit » (pondéré)	38
Figure 19 Évolution de la prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon la catégorie d'âge (ligne pointillée : nouvelle méthode de pondération depuis 2021, appliquée aux données de 2018)	39
Figure 20 Prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon le lieu de départ du conducteur (***)	40
Figure 21 Répartition des automobilistes contrôlés et des automobilistes sous l'influence de l'alcool dans l'échantillon selon le lieu de départ (pondéré)	41
Figure 22 Prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon la durée estimée du déplacement	43
Figure 23 Prévalence de la CSI (95%-IC) chez les conducteurs de camionnettes et les automobilistes en 2024 (*)	45
Figure 24 Évolution de la prévalence générale de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes et les conducteurs de camionnettes (ligne pointillée : nouvelle méthode de pondération depuis 2021)	46
Figure 25 ICP nationaux Trendline pour la CSI d'alcool chez les automobilistes, tous types de route (3) et périodes (4) confondus (Source : Boets, 2025)	47
Figure 26 ICP Trendline pour la CSI d'alcool chez les automobilistes selon le type de route, toutes périodes (4) confondues (Source : Boets, 2025)	48
Figure 27 ICP Trendline pour la CSI d'alcool chez les automobilistes selon la période de la semaine, tous types de route (3) confondus (Source : Boets, 2025)	48
Figure 28 ICP Trendline pour la CSI d'alcool chez les automobilistes selon le genre, tous types de route (3) et périodes (4) confondus (Source : Boets, 2025)	49
Figure 29 ICP Trendline pour la CSI d'alcool chez les automobilistes selon la catégorie d'âge, tous types de route (3) et périodes (4) confondus (Source : Boets, 2025)	49
Figure 30 ICP Trendline pour la CSI d'alcool chez les automobilistes selon la catégorie de risque CAS, tous types de route (3) et périodes (4) confondus (Source : Boets, 2025)	49

Liste des abréviations

AAE : air alvéolaire expiré

BrAC : *breath alcohol concentration* (concentration d'alcool dans l'air expiré)

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

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

CSI : conduite sous l'influence de l'alcool

DUI : *driving under the influence of alcohol* (conduite sous influence d'alcool)

EAA : *exhaled alveolar air* (air alvéolaire expiré)

IC : intervalle de confiance

ICP : indicateur clé de performance

ISP : Institut Scientifique de Santé Publique

KPI : *key performance indicator* (Indicateur clé de performance)

WPR : Police Fédérale de la Route

Résumé

Contexte et objectifs

La conduite sous l'influence de l'alcool (CSI) constitue une cause majeure d'insécurité routière. Différentes études montrent que ce comportement est relativement fréquent sur les routes belges. Afin d'assurer le suivi de cette problématique, l'institut Vias mesure depuis 2003, à intervalles réguliers, la prévalence nationale de la CSI. Ces mesures de comportement sur la route visent également à identifier les facteurs de risque de la CSI et à en suivre l'évolution dans le temps.

Le présent rapport présente les résultats de la 9^e édition de cette mesure de comportement. Le travail de terrain s'est déroulé du 12 octobre au 24 novembre 2024.

Cette édition s'inscrivait également dans le cadre du projet européen Trendline, successeur du projet Baseline auquel appartenait la précédente mesure de comportement relative à la CSI (2021). L'objectif de ces projets est de collecter de manière harmonisée, au niveau européen, de nouveaux indicateurs clés de performance (ICP) en matière de sécurité routière, dont ceux relatifs à la CSI (ICP : pourcentage de conducteurs circulant dans les limites légales de la CAS).

Méthode

La méthode de cette mesure de comportement comprend, depuis le début des mesures, la réalisation aléatoire de contrôles d'alcoolémie auprès des conducteurs (voitures et camionnettes) sur la route. Cette opération est menée en collaboration avec des zones de police locales participant volontairement et avec des unités de la Police Fédérale de la Route (autoroutes). Il est demandé à la police d'organiser un nombre déterminé de contrôles d'alcoolémie en tenant compte d'instructions spécifiques. L'institut Vias communique les lieux et les moments des contrôles (sélectionnés de manière aléatoire). Les contrôles eux-mêmes se déroulent de manière non sélective ; aucun critère extérieur n'est donc utilisé pour déterminer quels conducteurs sont testés. Le contrôle d'alcoolémie comprend un test de dépistage (*sampling*) ou test d'haleine, suivi d'une analyse de l'haleine lorsque le test précédent donne un résultat « Alarme » ou « Positif ». Pour chaque conducteur testé, la police complète un questionnaire anonyme comprenant un certain nombre de données relatives au conducteur, le résultat du contrôle d'alcoolémie ainsi que des variables complémentaires (notamment l'âge et le genre du conducteur, le lieu de départ et la durée du déplacement).

Au total, 115 **services de police** ont participé, répartis sur 106 zones de police locales (58% de l'ensemble des zones locales en Belgique) ainsi que les 9 unités de la Police Fédérale de la Route (100%). Au total, 411 contrôles d'alcoolémie ont été organisés et 8 370 automobilistes ainsi que 980 conducteurs de camionnette ont subi un contrôle d'alcoolémie.

Le principal indicateur de cette étude est le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool, ou le taux de CSI. Sont considérés comme « sous l'influence de l'alcool » (ou en état d'imprégnation alcoolique), tous les conducteurs présentant une alcoolémie à partir de 0,22 mg par litre d'air alvéolaire expiré (AAE). Pour l'identification de la catégorie des conducteurs « fortement sous l'influence de l'alcool », le seuil de 0,35 mg/l AAE est utilisé. Outre le taux total de CSI, deux sous-catégories sont dès lors prises en compte : « Alarme ou Alerte » ($0,22 \text{ mg/l} \leq \text{concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré (CAA)} < 0,35 \text{ mg/l}$, ou $0,5 \text{ g/l} \leq \text{CAS} < 0,8 \text{ g/l}$) et « Positif » ($\text{CAA} \geq 0,35 \text{ mg/l}$ 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 et par Région. La pondération a en outre tenu compte du moment et de la durée du contrôle ainsi que du volume de trafic pendant le contrôle. Il s'agit de la même procédure de pondération que lors de l'édition précédente (2021) ; à cette occasion, il s'agissait d'une procédure optimisée par rapport aux éditions antérieures. Lors de l'édition précédente, les données de l'édition antérieure (2018) avaient été repondérées selon la nouvelle procédure afin de permettre les comparaisons. Cela signifie que les résultats de l'édition actuelle sont comparables à ceux de 2021 et de 2018, mais pas à ceux des mesures réalisées avant 2018.

Principaux résultats

Prévalence de la CSI

En 2024, 1,4% des automobilistes circulaient avec une CAS supérieure à la limite légale. Ce chiffre est légèrement inférieur à celui observé en 2021 (1,6%) et en 2018 (1,6%). Dans le Plan fédéral pour la sécurité routière (2021), le résultat de 2021 (1,6%) a été utilisé comme base pour la détermination de l'objectif à atteindre à l'horizon 2030, à savoir une réduction de moitié de la prévalence globale de la CSI d'alcool chez les automobilistes, de 1,6% en 2021 à 0,8% en 2030. Le résultat de la mesure de comportement actuelle (1,4%) constitue une étape dans la bonne direction, mais des efforts importants restent nécessaires pour atteindre l'objectif fixé.

Comme lors de toutes les éditions précédentes, à l'exception de celle de 2021, le pourcentage de conducteurs testés « Positif » (0,8%) est, en 2024, supérieur au pourcentage de conducteurs testés « Alarme » (0,6%).

Région du contrôle / lieu de résidence du conducteur

Le taux de CSI est significativement plus élevé chez les conducteurs contrôlés en Wallonie (2,0%) qu'en Flandre (0,8%). Par rapport aux éditions précédentes, on observe une poursuite de la diminution en Flandre (2018 : 1,7% ; 2021 : 1,4%) et une poursuite de l'augmentation en Wallonie (2018 : 1,4% ; 2021 : 1,9%).

Ce résultat est cohérent avec le résultat significatif selon la Région de résidence du conducteur : 0,9% des conducteurs domiciliés en Flandre étaient sous l'influence de l'alcool, contre 2,1% des conducteurs domiciliés en Wallonie.

Période de la semaine

Les conducteurs circulent significativement plus souvent sous l'influence de l'alcool la nuit (22h–06h) que pendant la journée (06h–22h), et ce tant en semaine (taux de CSI jour : 0,6% ; nuit : 3,6%) que durant le week-end (jour : 1,3% ; nuit : 7,2%). La différence entre les nuits de semaine et les nuits de week-end n'est pas significative. Par rapport à 2021, on observe principalement une diminution de la prévalence de la CSI les jours de semaine (de 1,0% à 0,6%), tandis que les pourcentages pour les autres périodes de la semaine sont restés globalement stables. La différence entre 2018 et 2021 était plus marquée, avec des diminutions de la prévalence de la CSI durant 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%), ainsi qu'une augmentation durant les journées de semaine (de 0,5% à 1,0%). Ces évolutions restaient toutefois comprises dans de larges intervalles de confiance. Plus de la moitié (52,4%) de l'ensemble des conducteurs sous l'influence de l'alcool circulaient la nuit, alors que seuls 13,8% de la population des conducteurs circulaient durant cette période. Comme lors des éditions précédentes, il apparaît clairement que des actions spécifiques sont nécessaires la nuit. En journée, la prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool est plus faible, mais compte tenu des volumes de trafic élevés à ces moments-là, le risque demeure néanmoins important. Un contrôle est donc nécessaire tout au long de la semaine.

Type de route / durée prévue du trajet

Le taux de CSI est significativement plus faible sur les autoroutes (0,5%) que sur les routes situées en agglomération (1,9%) et hors agglomération (2,0%). Cette différence avait déjà été observée lors de l'édition précédente, mais elle n'était alors pas significative.

La présente étude montre également que le taux de conducteurs sous l'influence de l'alcool augmente à mesure que la durée prévue du trajet diminue. Ce phénomène pourrait également jouer un rôle dans les différences observées selon le type de route : les autoroutes sont en effet plus fréquemment utilisées pour des déplacements de plus longue distance (temps de conduite plus longs).

Genre

En 2024, 1,7% des hommes circulaient au-dessus de la limite légale, contre « seulement » 0,9% des femmes, une différence significative. Cet écart entre les genres constitue une constante dans l'ensemble des mesures réalisées depuis 2003. Les chiffres relatifs aux hommes et aux femmes demeurent donc très contrastés, même si, en 2024, tout comme en 2021, ils se sont encore rapprochés (en 2024 principalement en raison d'une diminution chez les hommes). La plus forte propension des hommes à conduire sous l'influence de l'alcool constitue également une constante dans les études internationales.

Le taux élevé de CSI chez les hommes est particulièrement préjudiciable à la sécurité routière, dans la mesure où ceux-ci conduisent en moyenne nettement plus que les femmes. Les hommes restent dès lors le principal groupe cible des actions de lutte contre la CSI d'alcool.

Âge

En 2024, la prévalence de la CSI ne diffère pas significativement selon la catégorie d'âge. Le groupe d'âge présentant la prévalence la plus élevée est celui des 40–54 ans (1,8%), suivi des 26–39 ans (1,5%). Les pourcentages les plus faibles sont observés chez les groupes les plus jeunes (18–24 ans : 1,1%) et les plus âgés (55 ans et plus : 1,0–1,1%). Alors qu'en 2018 et en 2021 la prévalence de la CSI au sein du groupe le plus jeune était clairement inférieure à celle observée chez les conducteurs plus âgés, cette différence a disparu en 2024. Cette évolution s'explique à la fois par une diminution chez les 55 ans et plus (2021 : 1,6%) et par une augmentation chez les 18–24 ans (2021 : 0,8%) en 2024.

Lieu de départ

Comme lors des éditions précédentes, il est difficile d'identifier des tendances claires dans l'évolution de la CSI selon le lieu de départ, étant donné que les intervalles de confiance par lieu de départ sont souvent très larges, en raison de la taille réduite des échantillons correspondants. À l'instar des éditions précédentes, on observe néanmoins un schéma très net : les conducteurs provenant d'un café/bar (14,8%) ou d'un restaurant (10,7%) sont le plus souvent sous l'influence de l'alcool. Viennent ensuite, parmi les lieux associés à un risque accru de CSI, les lieux de sortie (fête/événement/discothèque, etc.) (5,6%) et les clubs ou activités sportives (4,7%). Les taux de CSI sont plus faibles chez les conducteurs revenant de chez des membres de la famille ou des amis (1,5%), de leur domicile (0,7%) ou de leur lieu de travail (0,1%). Aucune évolution par rapport à 2018 et 2021 ne dépasse les intervalles de confiance, à l'exception du lieu de travail (forte diminution du taux en 2024). Parmi l'ensemble des conducteurs sous l'influence de l'alcool dans l'échantillon, 33,2% provenaient d'un établissement horeca, alors que ceux-ci ne représentent que 3,9% de la population des conducteurs. Il convient donc de replacer ces chiffres dans leur contexte. À l'inverse, bien que le taux de CSI soit relativement faible chez les personnes quittant leur domicile (1,5%), ce lieu de départ est à l'origine de la majorité des déplacements (44% des conducteurs contrôlés). En résumé, un tiers des conducteurs en infraction proviennent d'un établissement horeca, plus d'un quart viennent de leur domicile, et plus d'un sur dix provient de chez des membres de la famille/des amis ou d'une infrastructure sportive. Une politique de dissuasion ciblant uniquement les cafés, restaurants et lieux de sortie ne s'attaque donc qu'à une partie limitée de la problématique.

Comparaison européenne

L'ICP européen relatif à l'alcool présente une faible comparabilité internationale car, contrairement aux autres ICP comportementaux standards du projet Trendline, trois méthodes de mesure sont autorisées, ce qui aboutit à des ICP non comparables entre eux. Cette situation s'explique par le fait que la méthode privilégiée des « tests d'haleine aléatoires sur la route » est illégale ou irréalisable dans plusieurs pays. Dans Trendline, la majorité des pays ont opté pour des ICP basés sur des comportements auto-rapportés. Seuls sept pays ont utilisé des tests d'haleine aléatoires, et parmi ceux-ci, seuls quatre satisfaisaient à l'ensemble des exigences méthodologiques minimales. Parmi ces quatre pays, la Pologne obtient les meilleurs résultats, suivie de la Suisse et du Portugal, tandis que la Belgique affiche les résultats les plus faibles. Plusieurs facteurs de risque de CSI observés en Belgique sont également observés dans la majorité des autres pays, notamment les nuits de week-end et le fait d'être un conducteur masculin.

Camionnettes

En ce qui concerne les conducteurs de camionnette, 0,6% dépassaient la limite légale de CAS en 2024, ce qui est significativement inférieur au taux observé chez les automobilistes (1,4%). En 2021, cette différence était également significative. Les deux échantillons présentent des différences marquées sur plusieurs aspects : 88% des conducteurs de camionnette sont des hommes (voitures : 62%), près de la moitié (44%) ont été contrôlés en provenance du travail (voitures : 15%), et, par rapport aux automobilistes, une proportion plus élevée a été contrôlée un jour de semaine et une proportion plus faible durant une nuit de week-end. Les analyses plus approfondies des facteurs de risque montrent

globalement les mêmes tendances que chez les automobilistes, mais avec des marges d'erreur importantes en raison de la taille limitée de l'échantillon.

Recommandations

Les recommandations visant à lutter contre la CSI d'alcool sont résumées en quelques points clés (Boets et al., 2023 ; institut Vias, 2025) :

- Lutter contre la consommation problématique d'alcool dans la société
- Abaisser la limite légale d'alcool – tolérance zéro
- Éviter la combinaison de l'alcool et de la conduite
- Utilisation efficace et renforcement de la capacité de contrôle en matière de conduite sous l'influence de l'alcool
- Communication autour des contrôles d'alcoolémie
- Statistiques complémentaires et poursuite de la recherche
- Formations de type *Driver Improvement* comme mesure de remplacement ou complémentaire
- Utilisation de l'éthylotest antidémarrage
- Disponibilité et encouragement des alternatives à la CSI

Une recommandation supplémentaire consiste à tester tous les conducteurs impliqués dans un accident corporel afin de disposer de données plus fiables à ce sujet. Actuellement, pour environ un conducteur sur trois impliqué dans un accident avec blessés, on ignore si l'alcool était en cause. Idéalement, un prélèvement sanguin devrait systématiquement être effectué chez les blessés et même chez les personnes décédées à la suite d'un accident de la circulation.

Les meilleurs résultats sont obtenus grâce à une approche intégrée combinant différentes mesures et impliquant la collaboration de plusieurs secteurs et domaines politiques.

Dans le Plan Fédéral de Sécurité Routière (2021), l'objectif fixé pour la CSI était une réduction de moitié du taux global de CSI chez les automobilistes, de 1,6% en 2021 à 0,8% en 2030. Le résultat de la mesure de comportement réalisée en 2024 (1,4%) constitue une étape dans la bonne direction vers cet objectif, mais des efforts importants restent nécessaires.

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. To monitor this issue, Vias institute has been measuring the national prevalence of DUI on a regular base since 2003. These behavioural measurements on the road also aim to gain insight into risk factors for DUI and to monitor them over time.

This report includes the results of the 9th edition of this measurement. The fieldwork ran from 12 October to 24 November 2024.

This edition was also part of the European Trendline project, the successor to the Baseline project in which the previous DUI behavioural measurement (2021) fell. The aim of these projects is to collect new key performance indicators (KPI) for road safety at European level in a harmonised way, including for DUI (KPI: % drivers driving 'within' the legal BAC limit).

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 fill 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, 115 police departments participated, divided over 106 local police zones (58% of all local zones) and all 9 units of the Federal Road Police (100%). A total of 411 alcohol controls were organized and 8.370 car drivers and 980 van drivers underwent an alcohol test.

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 litre 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 considered: "Alarm" (0,22 mg/l \leq breath alcohol concentration (BrAC) < 0,35 mg/l, or 0,5 g/l \leq blood alcohol concentration (BAC) < 0,8 g/l) and "Positive" (BrAC \geq 0,35 mg/l or BAC \geq 0,8 g/l).

For the results to be representative of the volume of traffic on Belgian roads, the data were weighted based on official data on the number of vehicle kilometres driven per vehicle type per road type per region. In addition, the weighting considered the moment and duration of the control and the volume of traffic during the control. This is the same weighting procedure as in the previous edition (2021). In that edition (2021) the procedure was optimized compared to the editions before and data from the edition that preceded (2018) was reweighted according to the new procedure, to make comparison possible. This means that the results of the current edition are comparable to those of 2021 and 2018, but not to those of the measurements from before 2018.

Main results

Prevalence of DUI

In 2024, 1,4% of the tested car drivers drove with a BAC above the legal limit. This is slightly lower than the percentage in 2021 (1,6%) and 2018 (1,6%). In the Federal Road Safety Plan (2021), the result of 2021 (1,6%) was used as a basis for setting the target by 2030, namely, to halve the overall prevalence of DUI among car drivers from 1,6% in 2021 to 0,8% in 2030. The result of the current measurement (1,4%) in 2024 is a step in the right direction, but major efforts are still needed to achieve the target.

As in all previous editions, except for the 2021 edition, the % of drivers who tested "Positive" (0,8%) is greater than the % "Alarm"-tested drivers (0,6%) in 2024.

Region of the control / place of residence of the driver

The % DUI is significantly higher for drivers in Wallonia (2,0%) than in Flanders (0,8%). Compared to previous editions, we see a further decrease for Flanders (2018: 1,7%; 2021: 1,4%) and a further increase for Wallonia (2018: 1,4%; 2021: 1,9%).

This result corresponds to the significant result by region regarding the driver's place of residence: 0,9% of drivers living in Flanders were under the influence compared to 2,1% of drivers living in Wallonia.

Period of the week

Drivers drive significantly more often under the influence of alcohol at night (10 p.m. to 6 a.m.) than during the day (6 a.m. to 10 p.m.), both during the week (% DUI day: 0,6%; night: 3,6%) and at the weekend (day: 1,3%; night: 7,2%). The difference between weeknights and weekend nights is not significant. Compared to 2021, we mainly see a decrease in the DUI prevalence on weekdays (from 1,0% to 0,6%) and the percentages for the other week periods have remained about the same. The difference between 2018 and 2021 was larger, with decreases 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%). Nevertheless, all these evolutions remained within the broad confidence intervals. More than half (52,4%) of all drivers under the influence of alcohol drove at night, while only 13,8% of the driver population drove at night. As in previous editions, it is clear that special actions are needed for the night. During the day, the prevalence of drunk driving is lower, but given the high traffic volumes at those times, the risk of this is also considerable. Enforcement is therefore necessary during the entire week period.

Road type / Planned duration of the trip

The % DUI is significantly lower on highways (0,5%) than on roads inside (1,9%) and outside (2,0%) of built-up areas. We also saw this difference in the previous edition, but then it was not significant.

The current study also shows that the percentage of drivers under the influence of alcohol increases as the planned trip duration decreases. This may also play a role in the road type related difference: motorways are more often used for longer distances (driving times).

Gender

In 2024, 1,7% of men drove above the legal limit compared to 'only' 0,9% of women, a significant difference. This gender difference has been a constant across all measurements since 2003. The figures for men and women continue to vary widely, although in 2024, as in 2021, they have shifted further towards each other (2024: mainly due to a decrease for men). 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 the main target group for actions against DUI of alcohol.

Age

The DUI prevalence in 2024 does not differ significantly by age category. The age group with the highest prevalence is that of 40–54-year-olds (1,8%), followed by 26–39-year-olds (1,5%). The lowest percentages are found in the youngest (18-24: 1,1%) and oldest (55+: 1,0-1,1%) groups. While the DUI prevalence within the youngest group was clearly lower in 2018 and 2021 than among older drivers, this difference has disappeared in 2024. This is due to both a decrease among the over-55s (2021: 1,6%) and an increase among 18-24-year-olds (2021: 0,8%) in 2024.

Departure point

As in previous editions, it is difficult to discern clear trends in the evolution of DUI according to the place of departure, as the confidence intervals per place are often very large, due to the small samples. As in previous editions, we do see the clear pattern that drivers who come from a café/bar (14,8%) or restaurant (10,7%) are most often under the influence of alcohol. These are followed by entertainment venues (party/event/discotheque, etc.) (5,6%) and sports club or activity (4,7%). The percentages of

DUI are lower for drivers coming from family or friends (1,5%), from home (0,7%) or from work (0,1%). We do not see any evolution compared to 2018 and 2021 that exceeds the confidence intervals, except for work (sharply decreased % in 2024). Of all drivers under the influence in the sample, 33,2% came from a catering establishment, while they make up 'only' 3,9% of the driver population. So, it is important to put this in perspective. Conversely, despite the low DUI percentage for drivers coming from home (1,5%), this departure point is responsible for the majority of journeys (44% of the checked drivers). In short, a third of the drivers above the legal limit came from a catering establishment, more than a quarter came from home, and more than 1 in 10 came from family/friends or a sports facility. A dissuasion policy that only considers bars, restaurants and entertainment venues is therefore aimed at only a limited part of the problem.

European comparison

The European KPI alcohol scores poorly on international comparability because – in contrast to the other standard behavioural KPIs in Trendline – three measurement methods are allowed that yield KPIs that are not comparable. This is due to the fact that the preferred method of 'random breath testing on the road' is illegal and unfeasible in several countries. In Trendline, most countries chose to deliver KPIs based on self-reported behaviour. Only 7 countries used random breath tests, of which only 4 met all the methodological minimum requirements. Of these four, Poland scores best, followed by Switzerland and Portugal, and finally Belgium scores the worst. Several risk factors for DUI are also found in the majority of other countries, such as weekend nights and male drivers.

Vans

As for van drivers, 0,6% exceeded the legal BAC limit in 2024, which is significantly less than for car drivers (1,4%). In 2021, the difference was also significant. Both sample groups differ markedly in a number of aspects: 88% of van drivers are male (cars: 62%), almost half (44%) were checked from work (cars: 15%), and compared to car drivers, a larger proportion were checked on a weekday and a smaller proportion on a weekend night. The more in-depth results on risk factors largely show the same trends as among car drivers, but with large margins of error due to the limited sample.

Recommendations

The recommendations to address DUI are summarized in some key points (Boets et al., 2023; Vias institute, 2025):

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

The best results are achieved through an integrated approach combining different measures and working together across different sectors and policy areas.

An additional recommendation is to test all drivers for alcohol after a road accident to have more reliable data. Currently, for about 1 in 3 drivers in injury crashes, we do not know whether alcohol was involved. Ideally, a blood test is always taken from injured drivers, and even from fatally injured drivers, following a traffic accident.

The Federal Road Safety Plan (2021) set a target for DUI of halving the overall % DUI for car drivers from 1,6% in 2021 to 0,8% in 2030. The result of the measurement in 2024 (1,4%) is a step in the right direction towards the target, but major efforts are still needed.

1 Introduction

La conduite sous l'influence de l'alcool (CSI) constitue une cause majeure d'insécurité routière¹. Des recherches internationales estiment que 1,5 à 2% des kilomètres parcourus dans l'Union européenne le sont par des personnes présentant une alcoolémie supérieure à la limite légale et qu'environ 25% de l'ensemble des accidents mortels survenus dans l'UE sont liés à l'alcool (Commission européenne, 2018).

En Belgique, la concentration légale d'alcool dans l'air alvéolaire expiré (CAA) est fixée à 0,22 mg/l ou à une concentration d'alcool dans le sang (CAS) de 0,5 g/l (pour mille), tandis que pour les conducteurs professionnels, une CAA de 0,09 mg/l ou une CAS de 0,2 g/l s'applique.

Sur la base des statistiques officielles belges relatives aux accidents, 8% des accidents corporels en 2024 étaient liés à l'alcool (implication d'au moins un conducteur testé « Positif ») (Statbel, Direction générale Statistique – Statistics Belgium). Au fil des années, on observe une augmentation de la proportion de conducteurs testés dans les accidents corporels, passant de 63% en 2015 à 69% en 2024. Cela signifie que, pour près d'un conducteur sur trois impliqué dans un accident corporel, on ignore si l'alcool était en cause. Aucune amélioration n'est observée concernant la proportion de conducteurs impliqués en état d'intoxication (toujours autour de 8 à 10%) ([Baromètre de la sécurité routière Vias](#)). Ce pourcentage de 8 % est en outre considéré comme une sous-estimation, dans la mesure où aucun test d'haleine ne peut être réalisé chez les conducteurs décédés ou grièvement blessés et que les résultats d'éventuelles analyses sanguines ne sont pas intégrés dans les statistiques (Nuytens et al., 2012). Les nuits de semaine (30%) et les nuits de week-end (42%) présentent une proportion nettement plus élevée d'accidents corporels liés à l'alcool que les journées de semaine (5%) et les journées de week-end (13%) (Lequeux, 2024). La CAS moyenne des conducteurs testés « Positif » impliqués dans des accidents corporels s'élève à 1,7‰, soit plus de trois fois la limite légale applicable aux conducteurs non professionnels (0,5‰). Cela illustre la forte augmentation du risque d'accident associée à des concentrations élevées d'alcool (institut Vias, 2024).

Dans le cadre du projet européen [DRUID](#) (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, 2011), des données médicales relatives à des conducteurs impliqués dans des accidents ont été collectées, offrant une image plus complète que celle issue des seules statistiques policières sur les accidents corporels. Il en ressort que 38,2% des conducteurs grièvement blessés hospitalisés présentaient une CAS supérieure à 0,5 g/l. Cela met en évidence le risque accru d'accident lié à la CSI d'alcool. Dans le cadre de DRUID, Hels et al. (2011) ont conclu que le risque relatif de blessure grave ou mortelle liée à l'alcool dans le trafic est modérément accru (2 à 10 fois) pour une CAS $\geq 0,5-0,8$ g/l, fortement accru (5 à 30 fois) pour une CAS $\geq 0,8-1,2$ g/l et extrêmement accru (20 à 200 fois) pour une CAS $\geq 1,2$ g/l. L'étude sur le « risque relatif » de Blomberg et al. (2009) aboutit à des résultats comparables.

La Belgique obtient globalement de mauvais résultats en ce qui concerne la fréquence de la CSI d'alcool. Le projet européen DRUID remonte déjà à près de vingt ans, mais il s'agissait du premier projet de grande ampleur en Europe visant à obtenir des indicateurs nationaux comparables pour la CSI d'alcool sur la base de contrôles d'alcoolémie aléatoires sur la route. Entre 2007 et 2009, 50 000 conducteurs ont été interceptés de manière aléatoire et testés (prélèvements sanguins et salivaires) dans 13 pays européens, afin de mesurer la prévalence de la CSI d'alcool (et de drogues) au sein de la population générale de conducteurs (Houwing et al., 2011). Cette étude a montré que la proportion de conducteurs belges présentant une alcoolémie supérieure à la limite légale s'élevait à 2,2%, un chiffre supérieur à la moyenne européenne (1,5%). Des données européennes plus récentes issues de mesures d'alcoolémie aléatoires sur la route sont disponibles dans le cadre du projet [Baseline](#) de la Commission européenne, dont l'objectif était de collecter et de rapporter de manière harmonisée, au niveau européen, une série de nouveaux indicateurs clés de performance (ICP) en matière de sécurité routière, dont ceux relatifs à la conduite sous l'influence de l'alcool. La Commission européenne a défini l'ICP Alcool comme suit : « Pourcentage de conducteurs circulant *dans* les limites légales de CAS ». Cet

¹ L'institut Vias a publié en 2024 un [Briefing « Conduite sous l'influence de l'alcool »](#) (notamment des informations sur l'effet sur la conduite, le risque d'accident, la réglementation belge, la prévalence, les mesures, y compris des statistiques belges). Pour plus d'informations : institut Vias (2024). Nous renvoyons également au récent [rapport thématique européen de l'ERSO sur l'alcool et les drogues](#) : Commission européenne (2023).

indicateur est formulé à l'inverse de la formulation standard des ICP en Belgique (à savoir le pourcentage *au-dessus* de la limite légale). Au total, sept États membres de l'UE, dont la Belgique, ont fourni l'ICP requis, mais seuls deux pays (la Belgique et le Portugal) satisfaisaient à l'ensemble des exigences méthodologiques minimales, ce qui limite la comparabilité internationale (Yannis & Folla, 2022). Ces résultats mettent en évidence une tendance générale : dans tous les pays, les valeurs de l'ICP sont plus faibles la nuit que le jour. La Belgique affichait la valeur d'ICP la plus basse durant les nuits de semaine (96,3% de conducteurs sous la limite légale). La position relativement défavorable de la Belgique face à cette problématique est également confirmée par les déclarations des conducteurs eux-mêmes (institut Vias, tableau de bord [ESRA3](#)) : en 2023, 19% des automobilistes belges ont indiqué avoir conduit au moins une fois au cours des 30 derniers jours avec une concentration d'alcool potentiellement supérieure à la limite légale. La moyenne européenne s'élevait quant à elle à 11,6% (UE22 ; Meesmann et al., 2024 ; Wardenier et al., 2025).

Selon la base de données nationale de la police, 46 712 infractions routières liées à la CSI d'alcool ont été constatées en Belgique en 2023, soit près de 130 par jour (www.police.be/statistiques/fr/circulation/infractions-routieres). Ce chiffre est comparable à celui de 2022 et nettement plus élevé qu'en 2020 et 2021 (période COVID-19). Les années précédentes (2015–2018), ce nombre était encore plus élevé (> 48 000). Ces chiffres ne disent toutefois pas grand-chose en eux-mêmes sur le comportement des conducteurs, dans la mesure où ils dépendent fortement de la politique de contrôle menée par la police.

Il y a environ vingt ans, la Commission fédérale pour la sécurité routière (CFSR) recommandait de suivre dans le temps l'ampleur de la CSI d'alcool au-delà de la limite légale en Belgique. Outre le suivi de l'évolution du taux de CSI, ces mesures visent également à identifier les facteurs de risque associés à ce comportement. En 2003, la méthode a été définie (mesure de comportement en collaboration avec la police, reposant sur des tests d'haleine aléatoires réalisés sur un échantillon représentatif de lieux) et la première mesure nationale représentative a été réalisée. D'autres éditions ont ensuite suivi en 2005, 2007, 2009, 2012, 2015 et 2018. En 2021, une première mesure a également été réalisée dans le cadre d'une initiative européenne visant à collecter des ICP alcool harmonisés (le projet Baseline précité). La méthode de base de cette édition était identique à celle utilisée précédemment en Belgique, mais elle a été complétée par plusieurs exigences méthodologiques supplémentaires et par une mise à jour de la procédure de pondération.

La Figure 1 présente l'évolution du taux moyen national de CSI chez les automobilistes en Belgique au fil des années. Compte tenu de la nouvelle procédure de pondération introduite en 2021 (appliquée aux données de 2018), les résultats postérieurs à 2018 ne peuvent pas être comparés à ceux antérieurs à 2018. La précédente mesure (2021) a par ailleurs été réalisée durant la pandémie de COVID-19, ce qui a pu avoir un impact sur le comportement lié à la CSI (et sur les facteurs de risque associés), notamment en raison des mesures concernant l'horeca et des modifications des schémas de mobilité.

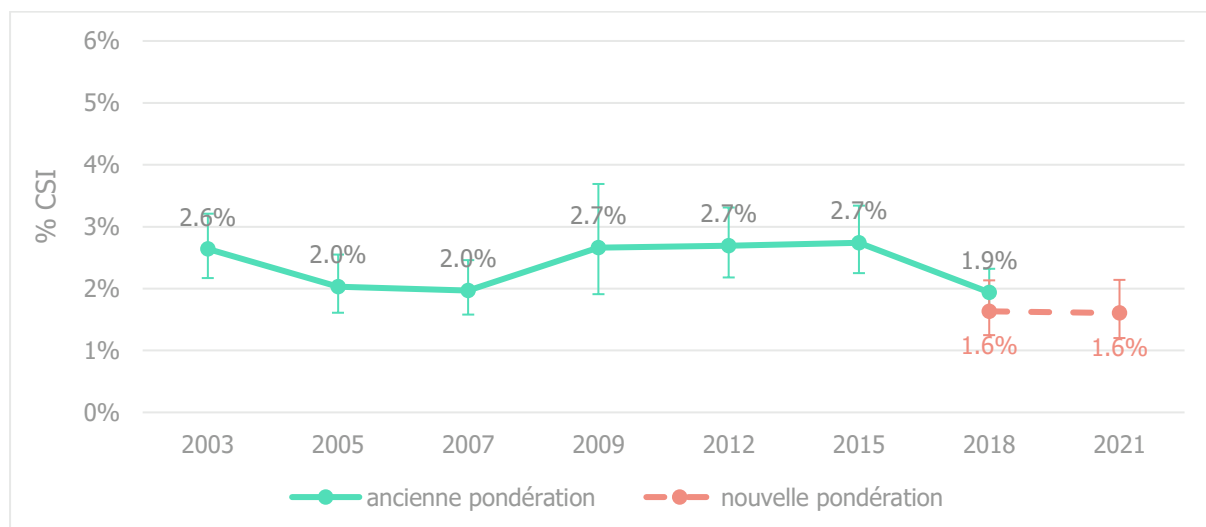


Figure 1 Évolution de la prévalence globale (95%-IC) de la CSI d'alcool chez les automobilistes (2003–2018 : ancienne pondération ; 2018–2021 : nouvelle pondération) (Source : Boets et al., 2023)

La présente étude constitue la **9^e mesure de comportement nationale représentative de la CSI** en Belgique. Elle s'est déroulée entre le 12 octobre et le 24 novembre 2024. Cette mesure a, comme en 2021, été financée par le SPF Mobilité et Transports et par la Commission européenne dans le cadre du projet [Trendline](#), successeur du projet Baseline. L'objectif du projet Trendline est identique à celui du projet Baseline, à savoir encourager les États membres européens à harmoniser les méthodologies de calcul des indicateurs clés de performance (ICP) (ce qui améliore la comparabilité entre États membres) et les soutenir dans la production de ces ICP dans le domaine de la sécurité routière. Dans le cadre du suivi de l'objectif à long terme de la Commission européenne (Vision Zero : zéro tué sur la route d'ici 2050)² et des objectifs intermédiaires (50% de tués et de blessés graves en moins entre 2019 et 2030), la Commission européenne a défini, en collaboration avec des experts, huit ICP donnant un aperçu des éléments qui influencent la sécurité routière globale. Ces ICP portent sur : le comportement sûr des usagers de la route (vitesse, alcool, distraction et port de la ceinture, utilisation des systèmes de retenue pour enfants et du casque), la sécurité des infrastructures routières et des véhicules, ainsi que la rapidité des interventions médicales. Des exigences méthodologiques minimales ont également été définies pour chaque ICP. Celles-ci sont décrites dans le « Document de travail des services de la Commission » ou DTSC 283 (Commission européenne, 2019). Dans le cadre du projet Baseline, les exigences minimales nécessaires à la production d'un ICP ont été précisées et rendues opérationnelles. Celles-ci ont été actualisées dans le cadre de Trendline sur la base des retours d'expérience et des enseignements tirés du projet Baseline. Les ICP de Baseline ont servi de base à la définition des objectifs à long terme (2030 et 2050) et des mesures en matière de sécurité routière (Plan Fédéral de Sécurité Routière, 2021 ; Plan interfédéral « All for zero », 2021³; Sloomans et al., 2022 ; Sloomans, 2023). Les résultats de Trendline permettent une première comparaison avec les résultats de Baseline pour les pays qui utilisent la même méthode dans les deux éditions et qui satisfont aux exigences méthodologiques.

Outre la définition de l'ICP européen, la Commission européenne a également fixé un certain nombre d'exigences méthodologiques minimales (voir annexe 1). Dans les lignes directrices méthodologiques de Baseline/Trendline, les exigences de la Commission européenne ont été davantage précisées et optimisées (Boets et al., 2021 ; 2023 ; voir l'annexe 2 pour un résumé).

Dans le présent rapport, la formulation belge standard des ICP est utilisée, comme dans les rapports précédents de mesures de comportement (pourcentage « au-dessus » de la limite légale). Ce rapport présente une vue d'ensemble de la méthode et des résultats de la mesure de comportement belge de la CSI d'alcool en 2024, et se conclut par une comparaison européenne et des recommandations.

² Vision Zero, Déclaration de La Valette de 2017 de l'UE pour les ministres fédéraux des Transports, dans laquelle ils s'engagent en faveur de la vision zéro [0 décès sur la route d'ici 2050].

³ Plan Fédéral de Sécurité Routière, 2021 : <https://mobilit.belgium.be/fr/publications/plan-federal-securite-routiere-2021-2025> ; Plan interfédéral « All for Zero », 2021 : <https://all-for-zero.be/storage/minisites/all-for-zero-fr.pdf>

2 Méthode

2.1 Principe général

Le principe des mesures de comportement sur la route consiste à observer ou à mesurer le comportement des usagers de la route dans des situations de trafic réelles. Cette méthode permet de mesurer de nombreux comportements, tels que le port de la ceinture de sécurité, la vitesse pratiquée, la distraction au volant ou l'utilisation des passages pour piétons par les piétons. L'objectif est d'estimer la fréquence à laquelle certains comportements se produisent dans l'ensemble du trafic.

La seule méthode permettant d'obtenir une image représentative de la CSI d'alcool consiste à effectuer des contrôles d'alcoolémie aléatoires (non sélectifs) auprès des conducteurs, lors de contrôles représentatifs en termes de lieu, de moment et de type de conducteur (le cas échéant après correction). De cette manière, on obtient des résultats issus d'un échantillon représentatif de l'ensemble des conducteurs circulant dans le trafic⁴. Un autre avantage de ce type de mesures de comportement est qu'elles fournissent une estimation de la fréquence *réelle* de la CSI d'alcool, alors que les enquêtes ne mesurent que la fréquence *déclarée par les conducteurs eux-mêmes*.

La méthodologie de cette 9^e édition est quasi identique à celle des précédentes mesures de comportement, afin de garantir la comparabilité des résultats, et elle est également pleinement conforme aux exigences et recommandations européennes du projet Trendline.

La présente section décrit les grandes lignes (ainsi qu'un aperçu schématique) de la méthodologie. Pour des informations plus détaillées, il est fait référence au rapport de l'édition 2012 (Riguelle, 2014) ainsi qu'aux lignes directrices méthodologiques de Trendline pour l'ICP Alcool (Boets et al., 2023).

Les mesures de comportement de la conduite sous l'influence de l'alcool en Belgique sont toujours réalisées en collaboration avec la police locale et la police fédérale, à qui il est demandé d'organiser un certain nombre de contrôles d'alcoolémie (police locale : 3 ou 4 ; police fédérale : 10) d'une durée minimale d'une heure, sur la base de directives spécifiques. En Belgique, la police est autorisée à effectuer des contrôles d'alcoolémie aléatoires, sans qu'une infraction ou un accident ne soit requis comme motif. Le refus de se soumettre à un contrôle d'alcoolémie est punissable.

Afin de garantir la représentativité des résultats, l'institut Vias sélectionne de manière aléatoire tant le lieu que le moment des contrôles⁵. Douze plages horaires sont réparties de manière aléatoire et équilibrée sur les différents lieux (6 en semaine, 6 le week-end) : 06h–10h, 10h–14h, 14h–18h, 18h–22h, 22h–02h, 02h–06h. Pour l'analyse, quatre périodes de la semaine, mutuellement exclusives, sont définies afin d'examiner si le taux de CSI varie au cours de la semaine :

- jours de semaine : lundi, mardi, mercredi, jeudi et vendredi, de 06h à 21h59 ;
- nuits de semaine : nuits du lundi au mardi, du mardi au mercredi, du mercredi au jeudi et du jeudi au vendredi, de 22h à 05h59 ;
- journées de week-end : samedi et dimanche, de 06h à 21h59 ;
- nuits de week-end : nuits du vendredi au samedi, du samedi au dimanche et du dimanche au lundi, de 22h à 05h59.

La police évalue la faisabilité du lieu pour l'installation d'un poste de contrôle (notamment en termes de sécurité, d'espace suffisant et d'absence d'itinéraires de fuite) et propose, si nécessaire, un emplacement situé à proximité du point de localisation initialement sélectionné. Les lieux sont donc déterminés de manière aléatoire et non sur la base d'une probabilité accrue d'infractions (par exemple

⁴ Cela signifie qu'un conducteur qui conduit beaucoup avait plus de chances de faire partie de l'échantillon qu'un conducteur qui circule moins souvent dans le trafic.

⁵ Dans les premières éditions de la mesure de comportement alcool, un système SIG (système d'information géographique) avec sélection aléatoire automatique de points de localisation à l'intérieur de zones spécifiques était utilisé ; ensuite, en concertation avec la police, l'emplacement le plus proche répondant aux critères d'installation d'un dispositif pour cette mesure était sélectionné manuellement. Si un lieu ne convient plus, l'instruction pour la zone de police est de sélectionner le lieu approprié le plus proche. Si une zone souhaite contrôler un lieu supplémentaire, les chercheurs de l'institut Vias sélectionnent manuellement et aléatoirement un nouveau point au sein de la juridiction de la zone de police, après quoi la zone choisit le lieu le plus proche qui répond aux exigences. Cette méthode correspond à la directive méthodologique européenne (Boets et al., 2023).

à proximité d'établissements de sortie). Dans chaque édition, on s'efforce d'utiliser autant que possible les mêmes lieux. Une nouveauté introduite depuis l'édition Baseline (2021) est la prise en compte de trois types de routes dans l'échantillon de lieux, à savoir les routes situées en agglomération et hors agglomération (nouveau) ainsi que les autoroutes (déjà incluses dans les éditions précédentes), afin de pouvoir produire également des indicateurs par type de route (exigence minimale dans Baseline et Trendline). Chaque service de police locale participant devait effectuer au moins un contrôle en agglomération et un hors agglomération. Il a été demandé à la police, si nécessaire, de rechercher un lieu approprié à proximité du point de localisation initial afin de satisfaire à cette exigence.

Lors des contrôles eux-mêmes, aucune sélection susceptible d'influencer les résultats n'est effectuée : les conducteurs de voitures et de camionnettes sont interceptés de manière aléatoire, indépendamment de critères extérieurs. Dès qu'une place se libère, le conducteur suivant doit être arrêté. Les contrôles se déroulent donc de manière non sélective afin d'éviter toute distorsion des résultats. Il est toutefois possible que certains facteurs externes (par exemple l'utilisation d'applications avertissant les usagers de la route de la présence de contrôles) influencent la sélection des personnes contrôlées. Pour cette raison, il est recommandé (y compris dans le cadre de Baseline/Trendline) de ne pas organiser les contrôles plus d'une heure au même endroit.

Lors de chaque contrôle, la police complète un formulaire « session » de l'institut Vias, reprenant un certain nombre d'informations générales relatives au lieu et au déroulement de la session de contrôle (notamment la date, l'heure, le lieu, le nombre d'agents et la densité du trafic). La densité du trafic (nombre de véhicules ayant dépassé le poste de contrôle durant l'ensemble de la session, qu'ils aient été interceptés ou non) constitue un élément essentiel pour estimer correctement la proportion de conducteurs sous l'influence de l'alcool (voir section 2.4)⁶.

Tous les conducteurs interceptés doivent se soumettre à un contrôle d'alcoolémie – conformément aux procédures policières standard – et, qu'ils soient ou non sous l'influence de l'alcool, répondre oralement à un questionnaire individuel anonyme (voir annexe 3). Ce questionnaire, élaboré par l'institut Vias, vise à recueillir des informations complémentaires sur le conducteur et le trajet (notamment le type de véhicule, l'âge et le genre du conducteur, les contrôles d'alcoolémie antérieurs, la durée et le lieu de départ du déplacement). Le résultat du ou des contrôles d'alcoolémie y est également consigné. Enfin, chaque service de police participant transmet l'ensemble des formulaires de session et des formulaires conducteurs complétés à l'institut Vias, où sont effectuées la saisie, le traitement et l'analyse des données.



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

⁶ Si le trafic est plus dense, une plus petite proportion de conducteurs peut être contrôlée (probabilité de sélection plus faible).

En ce qui concerne le contrôle d'alcoolémie (Figure 3), il est possible, depuis la 6^e édition (2015), que la police fasse d'abord usage (sans que cela soit obligatoire) d'un dispositif de dépistage (*sampling*) permettant de détecter la présence d'alcool dans l'air sans que le conducteur doive souffler dans un embout. Les conducteurs dont le résultat du *sampling* est négatif sont considérés comme sobres, mais, comme tous les autres conducteurs, ils doivent néanmoins répondre au questionnaire individuel. Les conducteurs dont le *sampling* est positif sont soumis à un *test d'haleine* classique, dont le résultat peut être « Safe », « Alarme » (Alerte) ou « Positif »⁷. En cas de résultat « Alarme » ou « Positif », une *analyse de l'haleine* est effectuée afin de déterminer la quantité exacte d'alcool (mg/l AAE ou CAA).

Dans la pratique, la police peut procéder immédiatement à une analyse de l'haleine, sans passer par la phase de *sampling* ou de test d'haleine. Toutefois, dans le cadre de la présente étude, il a été convenu de toujours effectuer d'abord un test d'haleine.

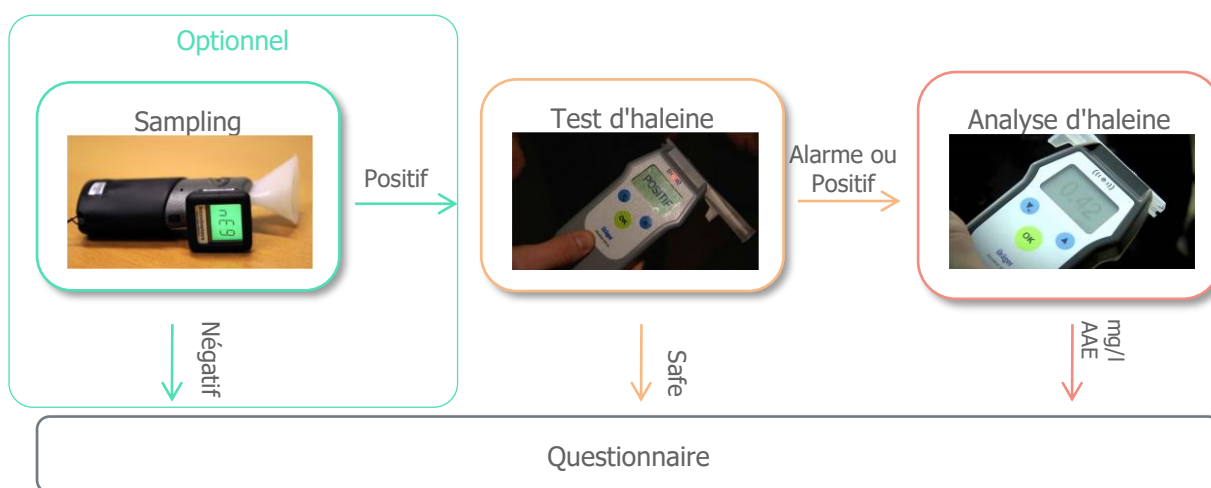


Figure 3 Représentation schématique des différents tests effectués lors d'un contrôle d'alcoolémie

2.2 Approche analytique et terminologie

Le principal indicateur utilisé dans les analyses est le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool, ou le taux de CSI. La quantité d'alcool est exprimée, lors de la collecte des données, en mg/l d'air alvéolaire expiré (AAE). Il s'agit de la concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré (CAA). Les conducteurs dont l'alcoolémie atteint ou dépasse la limite légale de 0,22 mg/l AAE (0,5 g/l CAS) sont considérés comme étant « sous l'influence de l'alcool ». La valeur de 0,35 mg/l AAE (0,8 g/l CAS) permet d'identifier les conducteurs plus fortement sous l'influence de l'alcool. Ce seuil correspond à l'ancienne valeur maximale légale et est actuellement utilisé pour l'application de sanctions plus lourdes (article 34 de la loi sur la circulation routière).

	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 - Alarme	0,22 mg/l ≤ CAA < 0,35 mg/l	0,5 g/l ≤ CAS < 0,8 g/l	
P - Positif	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 sang⁸

⁷ Éthylotest Dräger, homologué.

⁸ Des tableaux de conversion sont disponibles sur internet, p. ex. <https://www.yprius.be/en/y-knowledgebase/convertng-ual-to-promille/>

Pour les conducteurs professionnels⁹, une limite légale inférieure s'applique en Belgique, à savoir 0,09 mg/l AAE (0,2 g/l CAS) ; à partir de ce seuil, ils obtiennent un résultat « Alarme pour conducteurs professionnels ». À partir de 0,22 mg/l AAE (0,5 g/l CAS), ils obtiennent un résultat « Alarme ». Les appareils utilisés par la police ont été adaptés lors de l'introduction de cette limite d'alcool plus basse par l'ajout d'un réglage spécifique pour les conducteurs professionnels. Juste avant le test, la police indique s'il s'agit ou non d'un conducteur professionnel, après quoi la limite applicable est automatiquement ajustée.

Les graphiques et tableaux présentés dans ce rapport comparent le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool selon différents strates et sous-groupes (notamment la Région, la période de la semaine, le genre et la catégorie d'âge), ainsi que l'évolution au fil des différentes mesures de comportement. Tant le pourcentage total de conducteurs sous l'influence que la distinction entre les catégories « Alarme » (Alerte) et « Positif » y sont repris. Étant donné que la concentration exacte d'alcool est connue pour les personnes obtenant un résultat « Alarme » ou « Positif », il est possible de déterminer dans quelle mesure les conducteurs en infraction dépassent les valeurs autorisées. La valeur médiane de la concentration d'alcool chez les conducteurs en infraction constitue un indicateur complémentaire. Il s'agit de la valeur d'alcoolémie au-dessus de laquelle se situent 50% des conducteurs en infraction et en dessous de laquelle se situent les 50% restants.

2.3 Description de l'échantillon

Au total, 115 services de police, dont 106 zones de police locales (58% de l'ensemble des zones locales) et les 9 unités de la Police Fédérale de la Route (WPR), ont accepté de participer à cette 9^e mesure de comportement (du 12 octobre au 24 novembre 2024). En ce qui concerne les zones locales, 68 zones en Flandre (65%), 34 zones en Wallonie (48%) et 4 zones à Bruxelles (67%) ont pris part à l'étude. Ce taux de participation est légèrement inférieur à celui des éditions précédentes. Cela s'explique par une procédure de recrutement plus complexe de la police pour cette édition, nécessitant l'obtention préalable d'un accord formel de la DGR/SAT Justice¹⁰.

Au total, 411 contrôles ont été réalisés et 8 370 automobilistes¹¹ ainsi que 980 conducteurs de camionnette¹² ont été soumis à un contrôle d'alcoolémie. Le Tableau 1 présente un aperçu de l'échantillon final des contrôles et des conducteurs retenus pour l'analyse¹³. Étant donné la taille limitée de l'échantillon des conducteurs de camionnette, seuls des résultats généraux pour ce groupe sont présentés (Chapitre 4), tandis que l'analyse est plus approfondie pour les automobilistes (Chapitre 3).

En Région flamande, 248 contrôles ont été organisés (60% de l'ensemble des contrôles). En Région wallonne, ce nombre s'élevait à 150 (37%). Dans la Région de Bruxelles-Capitale (RBC), 13 contrôles ont été réalisés (3%). Dans ce rapport, des résultats distincts pour la RBC sont présentés pour la première fois, étant donné qu'un échantillon d'au moins 500 conducteurs (exigence de Baseline/Trendline) a été atteint. Les résultats concernés présentent une marge d'erreur plus

⁹ Il s'agit de personnes conduisant un véhicule pour lequel un permis C1, C, C1+E, C+E, D1, D, D1+E ou D+E est requis, ainsi que des conducteurs transportant des personnes à titre professionnel avec un véhicule d'une autre catégorie de permis (permis A1, A2, A, B ou B+E).

¹⁰ Procédure de demande pour l'exécution de la mesure de comportement en collaboration avec la police auprès de la DGR (Direction générale de la gestion des ressources et de l'information. Avis de la DGR et du SAT (Secrétariat Administratif et Technique) Justice concernant l'accès à des données/informations personnelles pour l'exécution d'une étude « Mesure de comportement 'conduite sous l'influence de l'alcool' » : au vu de la Directive commune des ministres de la Justice et de l'Intérieur [M.B. 28/01/2021], plus précisément le point III.2 3), il ne devrait a priori pas y avoir de problème pour la police à faire réaliser l'étude, pour autant que les précautions nécessaires suivantes soient respectées :

- Données collectées uniquement à des fins statistiques ;
- Anonymisation complète des données collectées ;
- Données collectées uniquement dans des zones de police volontaires ;
- Destruction des données collectées après la réalisation de l'étude.

¹¹ Véhicule à 3 ou 4 roues, principalement destiné au transport de personnes, avec au maximum 8 places assises. Les véhicules à moteur présentant ces caractéristiques et utilisés comme taxi sont également inclus (CARE, 2021). Permis B.

¹² Véhicule utilitaire léger, destiné au transport de marchandises, avec une masse maximale autorisée (MMA) inférieure ou égale à 3.500 kg (CARE, 2021). Permis B.

¹³ Certains conducteurs (66 ; 1 %) ont été retirés de l'échantillon initial pour des raisons méthodologiques (absence d'information sur la mesure d'alcool ; sampling positif uniquement ; absence d'analyse de l'haleine après un test d'haleine « Alarme » ou « Positif » ; absence d'information sur le type de véhicule ; autre type de véhicule tel qu'une moto).

importante et doivent être considérés comme indicatifs. Les données bruxelloises sont en tout état de cause également intégrées dans le calcul des indicateurs nationaux.

Bien que l'ambition méthodologique ait été de répartir les contrôles de manière égale entre les différentes périodes de la semaine (journée de semaine, nuit de semaine, journée de week-end, nuit de week-end), davantage de contrôles ont néanmoins eu lieu en journée qu'en période nocturne (Tableau 1). Cette situation s'explique principalement par la disponibilité des capacités policières. Afin de pouvoir calculer les résultats pour l'ensemble des périodes de la semaine, ce déséquilibre est corrigé au moyen d'une pondération (voir section 2.4). Le nombre plus limité de contrôles durant certaines périodes (notamment la nuit) entraîne des marges d'erreur plus élevées (intervalles de confiance plus larges) pour ces périodes.

La Police Fédérale de la Route a organisé 73 contrôles sur autoroutes (18% de l'ensemble des contrôles) ; les zones de police locales ont organisé 146 contrôles hors agglomération (36%) et 192 contrôles en agglomération (47%).

Tableau 1 Répartition de l'échantillon selon la Région, le type de route et la période de la semaine (non pondérée) (2024)

		<i>Contrôles</i>	<i>%</i>	<i>Automobilistes</i>	<i>%</i>	<i>Conducteurs de camionnette</i>	<i>%</i>
Région	Région de Bruxelles-Capitale	13	3.2%	561	6.7%	45	4.6%
	Région flamande	248	60.3%	5442	65.0%	642	65.5%
	Région wallonne	150	36.5%	2412	28.8%	293	29.9%
Période	Journée de semaine	147	35.8%	3452	41.2%	521	53.2%
	Nuit de semaine	61	14.8%	649	7.8%	87	8.9%
	Journée de week-end	133	32.4%	3044	36.4%	295	30.1%
	Nuit de week-end	70	17.0%	1225	14.6%	84	8.6%
Type de route	En agglomération	192	46.7%	3917	46.8%	444	45.3%
	Hors agglomération	146	35.5%	2958	35.3%	318	32.4%
	Autoroute	73	17.8%	1495	17.9%	218	22.2%
Total		411	100%	8370	100%	980	100%

Le Tableau 2 présente l'évolution des caractéristiques de l'échantillon des automobilistes au fil des différentes éditions.

Tableau 2 Évolution de la composition de l'échantillon « automobilistes » au cours des éditions successives de la mesure de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » (non pondéré) (2024)

		2003	2005	2007	2009	2012	2015	2018	2021	2024 ¹⁴
Genre	Homme	66,5%	66,6%	66,7%	64,4%	65,0%	62,9%	61,9%	61,7%	61,7%
	Femme	33,0%	33,2%	33,2%	35,6%	34,7%	36,2%	38,2%	38,3%	36,8%
Âge	18-25	14,8%	12,7%	11,7%	10,4%	11,0%	11,7%	10,2%	9,7%	10,4%
	26-39	33,3%	32,5%	30,1%	29,9%	27,5%	28,3%	26,3%	27,6%	27,0%
	40-54	33,1%	33,9%	34,4%	35,8%	34,2%	33,4%	30,9%	31,1%	31,7%
	55+	18,4%	18,9%	22,7%	22,9%	26,6%	25,7%	32,1%	31,6%	31,0%

¹⁴ Les pourcentages ne totalisent pas toujours 100 % en raison de valeurs manquantes. La police n'a pas toujours complété l'intégralité du formulaire conducteur (1-3 % de valeurs manquantes).

	Âge moyen	41,2	42,1	43,4	43,7	44,7	44,5	46,0	46,2	/ ¹⁵
Lieu de départ	Travail	N/A	23,8%	23,1%	21,3%	17,6%	17,6%	16,1%	15,4%	15,0%
	Domicile	N/A	43,8%	42,3%	42,7%	46,2%	47,9%	45,1%	45,0%	43,3%
	Famille/ amis	N/A	12,5%	11,4%	12,3%	12,7%	11,1%	12,1%	13,8%	15,1%
	Activité/Club sportif	N/A	2,7%	3,1%	3,0%	3,5%	3,4%	5,8%	4,3%	5,1%
	Café/bar/ restaurant	N/A	2,4%	2,4%	3,7%	3,5%	3,6%	4,2%	5,2%	7,0%
	Soirée/Disco- thèque/Fête/ Evènement	N/A	0,8%	1,0%	1,2%	1,3%	0,6%	0,8%	1,8%	2,5%
	Autre	N/A	13,2%	16,6%	15,7%	13,8%	15,1%	16,0%	14,2%	11,7%

Les proportions relatives selon le genre, l'âge et le lieu de départ correspondent en grande partie à celles observées lors des dernières éditions. La majorité des conducteurs contrôlés sont des hommes (62%) et appartiennent à la tranche d'âge des 40–54 ans, suivie par celle des 26–39 ans. Au fil de l'ensemble des éditions, on observe une augmentation de la catégorie des 55 ans et plus. En ce qui concerne le lieu de départ des conducteurs contrôlés, la part du départ depuis le domicile fluctue, selon les éditions, entre 42% et 48% (légèrement plus basse lors de la présente édition : 43,3%), tout en restant de loin la proportion la plus élevée. Par ailleurs, on constate par rapport aux mesures antérieures une diminution constante du nombre de conducteurs provenant du « Travail ». Dans l'édition actuelle, un nombre légèrement plus élevé de conducteurs que lors des éditions précédentes provient de lieux de sortie (café, restaurant, fête, concert...), de lieux sportifs (à l'exception de 2018, où la proportion était plus élevée) et de chez des membres de la famille ou des amis.

L'échantillon comprend également 152 conducteurs professionnels (87 automobilistes et 65 conducteurs de camionnette). Compte tenu de la taille limitée de cet échantillon, aucun résultat distinct n'est présenté pour ce groupe. Ces conducteurs sont inclus dans le groupe global des automobilistes et des conducteurs de camionnette. Pour eux, la limite légale de CAS est fixée à 0,2‰, mais aucun conducteur professionnel de l'échantillon n'a obtenu un résultat « Alarm pour les conducteurs professionnels » ($0,2 \leq \text{CAS} < 0,5 \text{ g/l}$).

2.4 Analyse statistique

Afin que les résultats soient représentatifs du trafic sur les routes belges, un coefficient de pondération a été attribué à chaque unité de mesure (conducteur). Cette pondération tient compte de la période de la semaine (correction du nombre de contrôles par période de la semaine en fonction de la proportion réelle – durée temporelle – de ces périodes sur une semaine), de la durée du contrôle (standardisation) et de la densité du trafic durant la session (comptage des véhicules passants¹⁶), ainsi que des données de volume de 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 de la période de la semaine dans l'échantillon : (pourcentage de temps de chaque période de la semaine sur une semaine) divisé par (nombre de sessions par période de la semaine).
- Facteur de pondération 2 – échantillonnage phase 2 (sélection des conducteurs) : correction de la probabilité qu'un conducteur donné soit testé au cours d'une session : (nombre de véhicules comptabilisés par minute) divisé par (nombre de conducteurs observés par minute × durée de la session).
- Facteur de pondération 3 – correction en fonction du volume de trafic des voitures et des camionnettes par type de route et par Région, sur la base de données nationales (SPF Mobilité)

¹⁵ Dans l'édition 2024, l'âge a été interrogé en catégories et non plus sur la base de la date de naissance (RGPD).

¹⁶ Afin de pouvoir tenir compte de la probabilité de sélection des conducteurs pour être contrôlés, tous les véhicules passant durant la session ont été comptés. Plus le trafic est dense, plus la probabilité pour un conducteur d'être contrôlé est faible.

et Transports, 2017)¹⁷ : [pourcentage de kilomètres-véhicules par type de route × Région] divisé par [pourcentage de véhicules comptabilisés par type de route × Région].

L'utilisation des données de volume de trafic (facteur de pondération 3) dans la pondération est nouvelle depuis l'édition 2021 et est conforme aux recommandations du projet Trendline (Elgner et al., 2024). Dans les éditions précédentes, la formule de pondération intégrait, au niveau du facteur de pondération 1, une correction supplémentaire tenant compte de la longueur du réseau routier dans chaque Région (par exemple, la Wallonie dispose d'un réseau routier plus étendu que la Flandre), combinée à la densité du trafic mesurée lors des contrôles (facteur de pondération 2). Le coefficient de pondération actuel ne comprend plus de correction basée sur la longueur du réseau combinée à la densité du trafic, mais repose sur des informations indépendantes relatives au volume de trafic dans chaque Région (par exemple, un plus grand nombre de kilomètres-véhicules est parcouru en Flandre, ce qui donne davantage de poids à cette Région dans la moyenne). En outre, le volume de trafic est désormais également pris en compte par type de route et par Région : les autoroutes, par exemple, concentrent le plus grand nombre de kilomètres-véhicules et pèsent donc davantage dans la moyenne que les autres types de routes. Les données nationales de volume de trafic du SPF Mobilité et Transports (2017) ne distinguent pas les volumes selon la période de la semaine. Le facteur de pondération 3 (volume de trafic) ne comprend donc aucune correction selon la période de la semaine. Une correction est toutefois appliquée à la durée réelle des périodes de la semaine dans le facteur de pondération 1 (nombre de sessions par période), et au volume de trafic observé lors des sessions (comptages) dans le facteur de pondération 2, lequel varie également selon la période de la semaine. Le facteur de pondération 1 (correction selon la durée réelle des périodes de la semaine) et le facteur de pondération 2 (correction selon la densité du trafic mesurée) sont identiques à ceux utilisés lors des éditions précédentes.

L'adaptation de la pondération depuis 2021, appliquée de manière rétrospective aux données de 2018, constitue une optimisation par rapport aux éditions antérieures, mais elle implique que les résultats de la présente édition ne soient pas entièrement comparables à ceux des éditions précédentes. Les graphiques d'évolution présentés dans ce rapport afficheront donc, comme dans le rapport de 2021, deux valeurs pour l'année 2018 : la valeur originale basée sur l'ancienne pondération et la valeur recalculée sur la base de la nouvelle pondération. Seule cette dernière est utilisée pour analyser l'évolution jusqu'en 2024. La nouvelle pondération n'a pas pu être appliquée intégralement aux données de 2018, étant donné qu'à l'époque seules deux catégories de types de routes étaient distinguées (autoroute et non-autoroute), contre trois types de routes depuis 2021. La nouvelle pondération tient normalement compte des données de volume de trafic pour trois types de routes, mais, pour ce calcul, celles-ci ont été ramenées aux deux types disponibles dans le jeu de données de 2018.

Comme lors des éditions précédentes, le jeu de données présentait certaines valeurs aberrantes ou « valeurs extrêmes », principalement au niveau du comptage du nombre de véhicules passants. Ce facteur de pondération est soumis à une variation aléatoire, de très grands volumes de trafic observés lors de certaines sessions pouvant conduire à des poids extrêmes. Les valeurs aberrantes à ce niveau ont été tronquées (*trimmed*) selon la méthode décrite par Moore & McCabe (2005). Cette méthode consiste à ramener les valeurs aberrantes inférieures à la valeur Q1 (premier quartile) – 1,5 fois l'écart interquartile lorsque la valeur est trop basse, et les valeurs aberrantes supérieures à la valeur Q3 (troisième quartile) + 1,5 fois l'écart interquartile lorsqu'elles sont trop élevées, afin d'éviter des coefficients de pondération extrêmes.

Conformément à la procédure standard appliquée lors des éditions précédentes, les valeurs aberrantes relatives à un taux élevé de conducteurs sous l'influence de l'alcool au sein d'une session de contrôle, pour lesquelles il existait un soupçon de sélection non aléatoire des conducteurs par la police, ont été exclues des données. Sur la base d'une distribution binomiale, la probabilité d'observer, pour chaque session, la prévalence observée (ou une valeur plus élevée) a été calculée, en tenant compte du nombre de conducteurs contrôlés durant cette session et de la prévalence de la CSI observée dans ce créneau horaire lors de la mesure de comportement précédente. Les sessions pour lesquelles cette probabilité était inférieure à 1/1 000 ont été retirées de l'ensemble des données (5 sessions de contrôle en 2024).

¹⁷ SPF Mobilité et Transports sur la base des données des Régions. Les chiffres utilisés, en millions de véhicules-kilomètres au niveau national et par Région, datent de 2017 (dernières données disponibles).

En fonction du nombre d'observations disponibles, un intervalle de confiance est associé aux pourcentages de conducteurs sous l'influence de l'alcool des différents sous-groupes (présentés dans les figures). Les proportions sont systématiquement représentées avec leurs intervalles de confiance à 95%¹⁸. Lors du calcul des intervalles de confiance et des tests de significativité, il a été tenu compte de la structure complexe de l'échantillonnage. L'ampleur de l'intervalle de confiance dépend du nombre d'observations dans le sous-groupe étudié : les groupes comptant peu d'observations présentent une marge d'erreur plus importante (intervalle de confiance plus large)¹⁹.

Pour les analyses, la version 4.0.2 du logiciel statistique R (R Core Team, 2020) a été utilisée, en combinaison avec le package "survey" version 4.0 (Lumley, 2020), destiné aux analyses statistiques intégrant un plan d'enquête complexe (échantillonnage en deux phases : d'abord la sélection des contrôles — lieu et période —, puis la sélection des conducteurs au sein de ces contrôles).

Des statistiques descriptives ont été utilisées pour décrire les données. Pour la comparaison des proportions, des tests du chi carré de Pearson (Wald ajusté) ont été réalisés lorsque les conditions étaient remplies (notamment groupes indépendants, variables catégorielles et effectifs attendus suffisants dans les cellules)²⁰. Pour la comparaison des valeurs médianes d'alcoolémie, des tests de Kruskal-Wallis ont été appliqués. Lorsque la valeur p était inférieure à 5% ($p \leq 0,05$), la différence observée entre les proportions comparées était considérée comme statistiquement significative. Une valeur $p \leq 0,05$ (indiquée par *) signifie que la probabilité que l'association observée soit due au hasard est inférieure à 5 sur 100 ; une valeur $p \leq 0,01$ (**) indique une probabilité inférieure à 1 sur 100 ; et une valeur $p \leq 0,001$ (***) indique une probabilité inférieure à 1 sur 1 000.

Le présent rapport comprend une analyse descriptive des données issues de la mesure de comportement, ce qui permet d'identifier les éléments influençant la probabilité de CSI, mais ne permet pas de déterminer l'effet propre de chaque variable prise isolément. Ainsi, les différences observées entre groupes d'âge peuvent, par exemple, être expliquées par d'autres habitudes de déplacement (à des moments différents ou pour des motifs différents). Une telle analyse nécessiterait des investigations plus approfondies, qui dépassent le cadre du présent rapport.

¹⁸ Un intervalle de confiance à 95 % signifie que si l'on répétait 100 fois la procédure d'échantillonnage, dans 95 cas l'intervalle contiendrait la vraie moyenne de la population (proportion). L'intervalle mesure l'incertitude de l'estimation et un intervalle plus étroit indique une estimation plus précise de la moyenne de la population (proportion).

¹⁹ Dans Baseline, la taille minimale de sous-échantillon a été fixée à 500 pour l'analyse comparative. Dans Trendline, elle a été exceptionnellement abaissée à 250 pour des strates complexes (p. ex. nuit de semaine), avec la recommandation forte de collecter des données auprès d'au moins 500 conducteurs afin d'obtenir des ICP plus fiables.

²⁰

<https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC3900058/#:~:text=The%20study%20groups%20must%20be,in%20the%20case%20study%20example>.

3 Conduite sous l'influence de l'alcool chez les automobilistes

L'ensemble des résultats présentés dans ce chapitre sont pondérés (voir section 2.4) afin d'être représentatifs du volume du trafic en Belgique. Depuis 2021, une nouvelle procédure de pondération, fondée sur les lignes directrices du projet Baseline, est appliquée. Cette pondération a également été appliquée aux données de la mesure de 2018, afin d'obtenir une vision correcte de l'évolution entre 2018 et 2021. Cela signifie que toutes les figures d'évolution relatives à la mesure de 2018 comportent deux valeurs de prévalence : l'une basée sur l'ancienne pondération et l'autre sur la nouvelle pondération. La même procédure de pondération actualisée a été utilisée pour la mesure de 2024. En raison de cette modification de la pondération, les résultats de la période 2018–2024 ne peuvent pas être comparés directement à ceux des éditions réalisées entre 2003 et 2015.

Les résultats sont présentés sous la forme de la valeur moyenne pondérée (valeur de l'indicateur), accompagnée de son intervalle de confiance à 95%. Les intervalles de confiance sont représentés dans les figures et, lorsque cela n'est pas possible, repris dans un tableau associé.

3.1 Prévalence générale

3.1.1 Situation en 2024 et évolution

L'édition 2024 de la mesure de comportement met en évidence une prévalence générale de 1,4% de la conduite avec un taux d'alcool supérieur à la limite légale²¹ chez les automobilistes en Belgique. Cela signifie qu'en moyenne, tous types de routes et toutes périodes de la semaine confondus, 1,4% des automobilistes circulent sous l'influence de l'alcool.

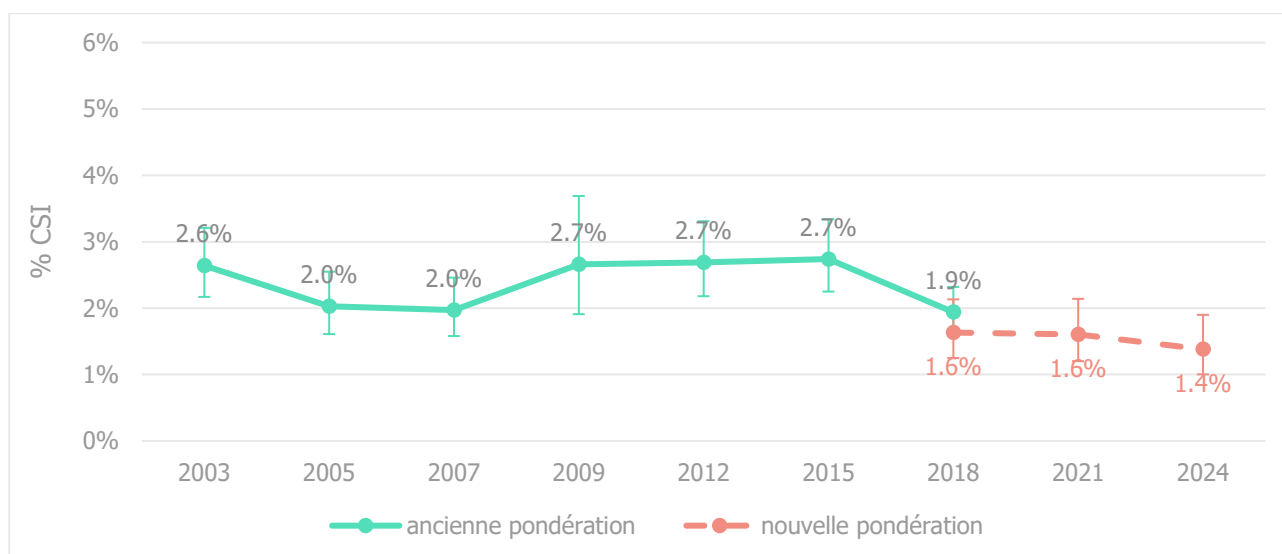


Figure 5 Évolution de la prévalence générale (95%-IC) de la conduite sous l'influence de l'alcool chez les automobilistes (ligne pointillée : nouvelle méthode de pondération depuis 2021, appliquée aux données de 2018)

Le taux de CSI en 2024 est légèrement inférieur à celui observé lors des deux éditions précédentes (1,6% en 2018 – nouvelle pondération – et en 2021).

Les chiffres les plus récents relatifs au comportement auto-rapporté au sein d'un sous-ensemble d'automobilistes belges issus d'un échantillon représentatif de la population adulte belge (ESRA3, 2023) indiquent également une diminution non significative du « pourcentage de personnes déclarant avoir conduit

²¹ $\geq 0,22$ mg d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré (AAE), l'équivalent de 0,5 g d'alcool par litre de sang.

au moins une fois au cours des 30 derniers jours alors qu'elles pouvaient être au-dessus de la limite légale d'alcool » entre 2018 (22,4%) et 2023 (19,0%) (www.esranet.eu/en/ESRA-123-dashboard).

3.1.2 Concentration d'alcool

En 2024, un peu plus de conducteurs sous l'influence de l'alcool ont obtenu un résultat « Positif » (à savoir 0,8% : à partir de 0,35 mg/l CAA ou 0,8 g/l CAS) qu'un résultat « Alarme » (à savoir 0,6% : entre 0,22 et 0,35 mg/l CAA ou entre 0,5 et 0,8 g/l CAS). Cette répartition correspond au résultat repondéré de 2018, tandis qu'en 2021, la répartition était inversée (taux « Alarme » supérieur au taux « Positif ») (Figure 6).

Lors de toutes les éditions précédentes (2003–2018, ancienne pondération), le pourcentage de conducteurs testés « Positif » était également supérieur au pourcentage de conducteurs testés « Alarme », souvent avec des écarts encore plus marqués, mais en raison de la modification de la pondération, ces résultats ne peuvent pas être comparés directement aux résultats les plus récents.

Par rapport à 2021, le taux « Alarme » a diminué de 0,9% à 0,6%, tandis que le taux de résultats « Positif » a légèrement augmenté de 0,7% à 0,8% (voir figure 6). Cela suggère qu'en 2024, les automobilistes ont, en moyenne, repris le volant avec une alcoolisation plus élevée qu'en 2021. Toutefois, ces différences ne dépassent pas les intervalles de confiance.

La concentration d'alcool la plus élevée mesurée lors de l'édition 2024 s'élevait à 1,20 mg/l CAA (2,76 g/l CAS).

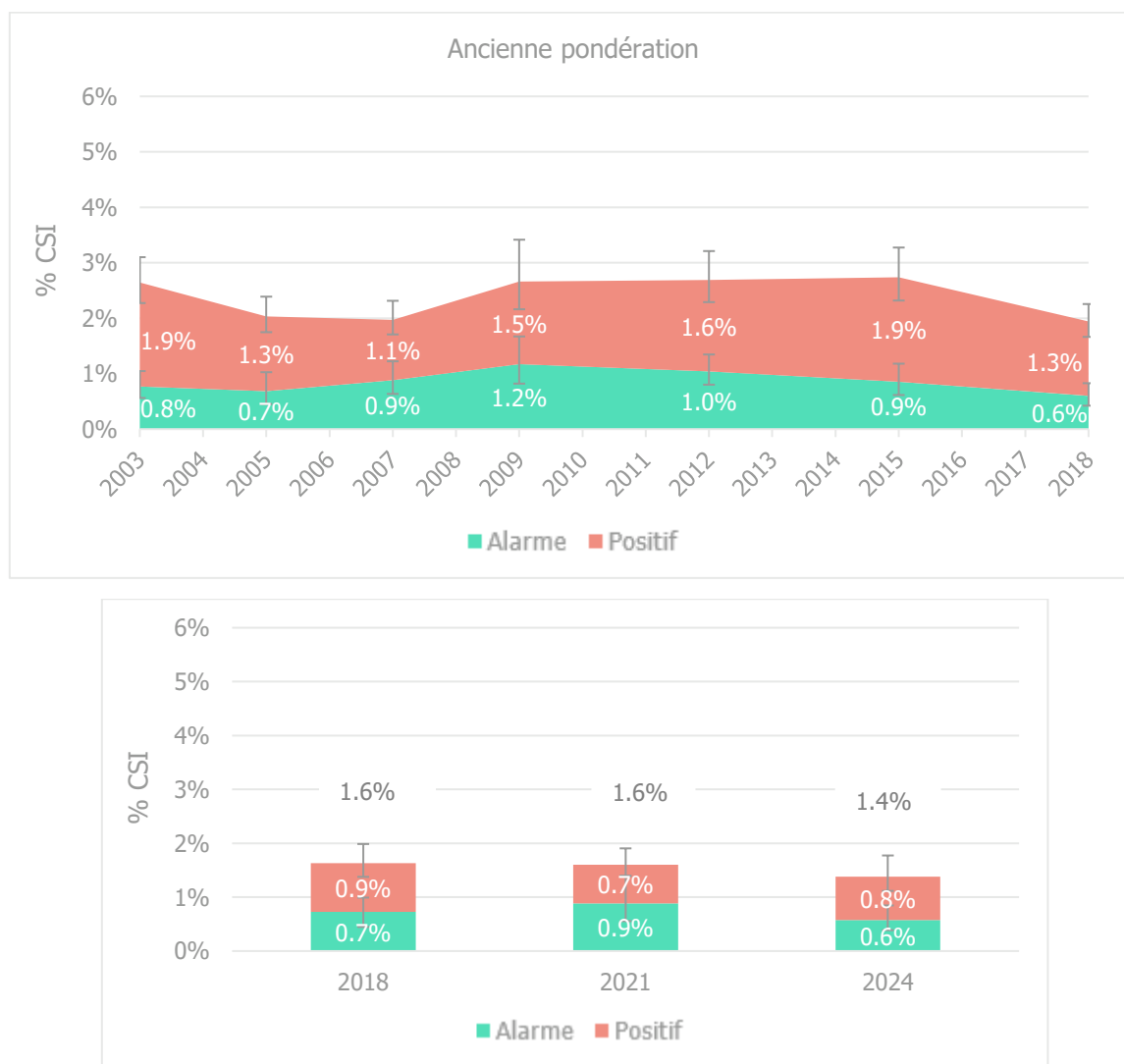


Figure 6 Évolution de la prévalence générale (95%-IC) de la conduite sous l'influence de l'alcool chez les automobilistes selon la catégorie « Alarme » et « Positif »

La CAA médiane s'élève à 0,38 mg/l (95%-IC : 0,33–0,44 ; CAS 0,87 g/l), une valeur relevant de la catégorie « Positif ». La Figure 7 présente la distribution des concentrations d'alcool mesurées en AAE (échantillon total pondéré des automobilistes au-dessus de la limite : N=158 ; les pics inattendus sont liés aux effectifs généralement faibles par niveau de concentration).

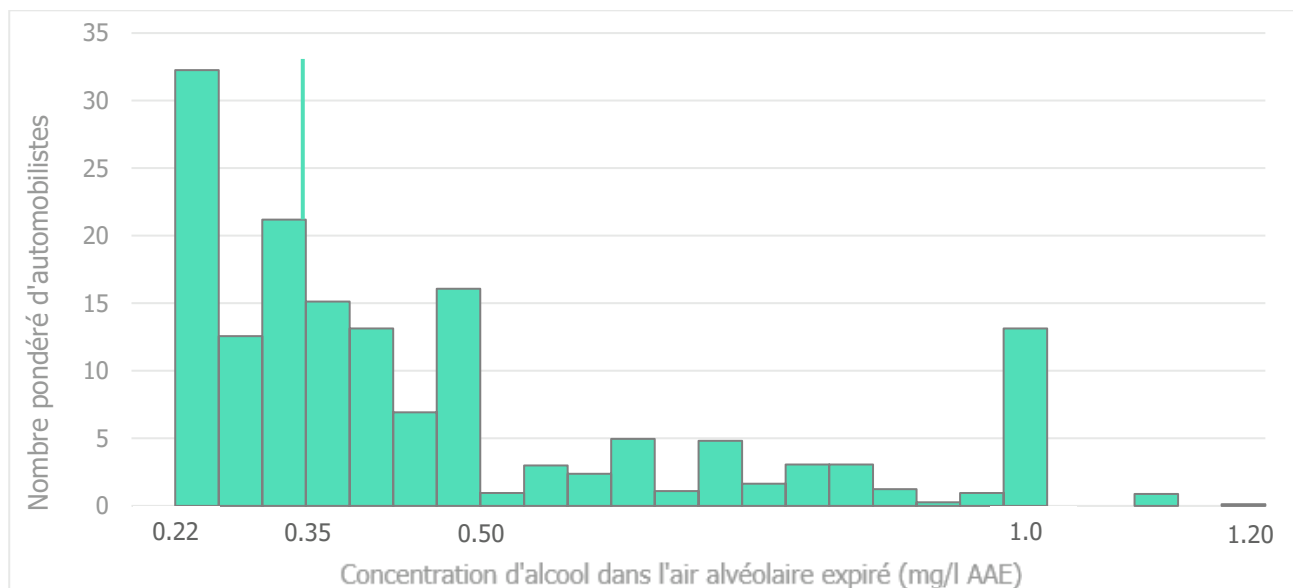


Figure 7 Distribution pondérée de la concentration d'alcool chez les automobilistes classés « Alarme » ou « Positif » (la ligne tracée à 0,35 mg/l AAE représente la limite entre « Alarme » et « Positif »)

Le taux global de CSI constitue un indicateur utile permettant d'appréhender rapidement l'ampleur de la conduite sous l'influence de l'alcool et d'en analyser l'évolution. Toutefois, il ne reflète pas entièrement la réalité du terrain, car la CSI varie fortement selon la période de la semaine et le profil du conducteur. L'analyse de la distribution des fréquences selon ces facteurs (sections suivantes) permet d'obtenir une meilleure compréhension des éléments associés à un risque relativement plus élevé de conduite sous l'influence de l'alcool.

3.2 Prévalence selon la région

Le lieu du contrôle indique la région concernée. Le nombre d'observations en Région de Bruxelles-Capitale est cette année légèrement plus élevé que lors des éditions précédentes (N=561) ; ces résultats sont donc présentés séparément pour la première fois dans cette section. La prudence reste toutefois de mise dans l'interprétation, étant donné qu'il s'agit toujours d'un échantillon limité, associé à des marges d'erreur plus importantes.

3.2.1 Situation en 2024

La prévalence estimée de la CSI s'élève à 0,8% en Flandre, 2,0% en Wallonie et 2,4% en Région de Bruxelles-Capitale. En raison de la taille limitée de l'échantillon bruxellois, l'intervalle de confiance y est plus large (voir figure 8), ce qui traduit une incertitude accrue quant à l'estimation de la moyenne de la population.

Le taux de CSI est statistiquement significativement plus élevé en Wallonie qu'en Flandre en 2024 (* $p \leq 0,05$).

Les valeurs médianes d'alcoolémie ne diffèrent pas significativement selon la région. À titre purement descriptif, la concentration médiane est plus élevée en Wallonie (0,38 mg/l CAA, soit 0,87 g/l CAS) qu'en Flandre (0,33 mg/l CAA, soit 0,76 g/l CAS), tandis qu'en 2021, ces valeurs étaient identiques (toutes deux 0,34 mg/l CAA). La médiane bruxelloise s'élève à 0,43 mg/l CAA (soit 0,99 g/l CAS).

En Wallonie et à Bruxelles, on observe une proportion plus élevée de conducteurs testés « Positif » que de conducteurs testés « Alarme » (Wallonie : 1,3% contre 0,7% ; Bruxelles : 1,5% contre 0,9%). En Flandre, les proportions de résultats « Positif » et « Alarme » sont équivalentes.

Tableau 3 Prévalence de la CSI chez les automobilistes selon la région

	Échantillon effectif	Alarme	Positif	Total	CAA médiane (95%-IC)
Région de Bruxelles-Capitale	561	0.9%	1.5%	2.4%	0.43 (0.36-0.49)
Région flamande	5442	0.4%	0.4%	0.8%	0.33 (0.25-0.41)
Région wallonne	2412	0.7%	1.3%	2.0%	0.38 (0.30-0.46)

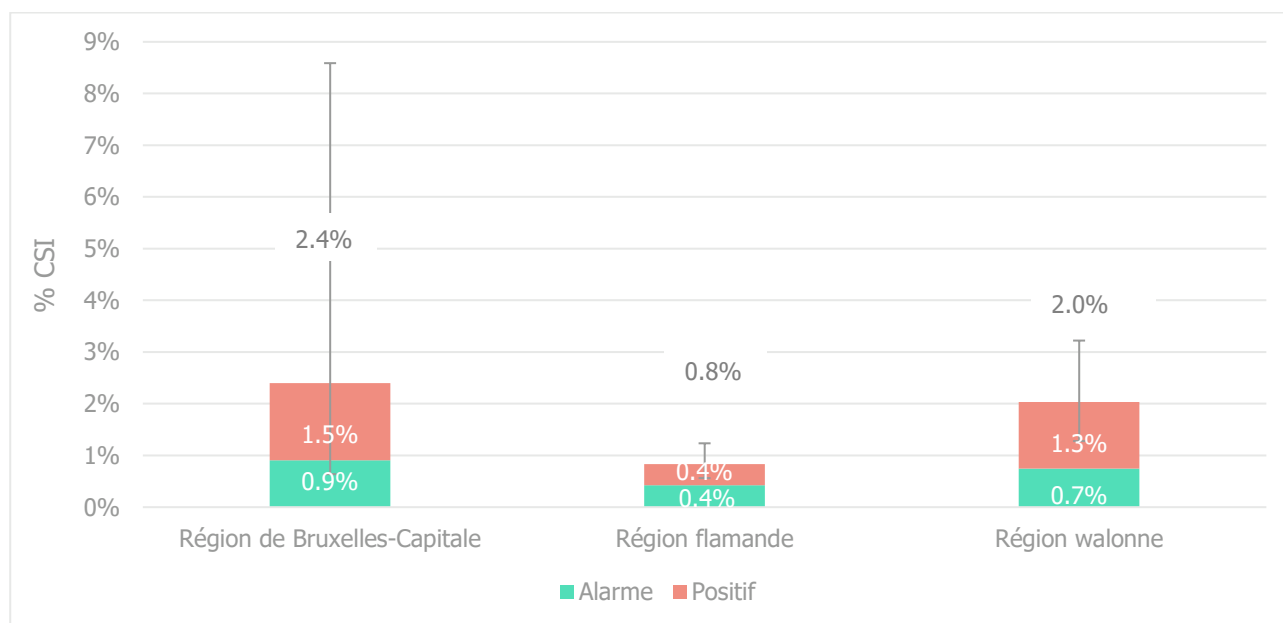


Figure 8 Prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon la région (*)

Les résultats belges de l'enquête ESRA3 (2023) montrent également que les automobilistes domiciliés en Région flamande (15%) déclarent significativement moins souvent avoir conduit alors qu'ils avaient probablement consommé plus d'alcool que la limite légale que les automobilistes de la Région de Bruxelles-Capitale (26,6%, $p < 0,01$) et de la Région wallonne (23,4%, $p < 0,001$), ce qui confirme les résultats de la mesure de comportement.

3.2.2 Évolution

Lors des deux éditions précédentes, aucune différence significative n'avait été observée selon les régions. En Flandre, on observe en 2024 une poursuite de la tendance à la baisse du taux de CSI : de 1,7% en 2018, à 1,4% en 2021, puis à 0,8% en 2024. Cela correspond à une réduction de moitié environ en l'espace de cinq ans. Tant le taux « Alarme » (2021 : 0,8% ; 2024 : 0,4%) que le taux « Positif » (2021 : 0,6% ; 2024 : 0,4%) ont diminué en Flandre par rapport à l'édition précédente. En Wallonie, une augmentation du taux de CSI avait été observée en 2021 (1,9%) par rapport à 2018 (1,4%), et en 2024, ce taux a encore légèrement augmenté pour atteindre 2,0%. Par rapport à l'édition 2021, le taux « Alarme » y a diminué (2021 : 1,0% ; 2024 : 0,7%), tandis que le taux de résultats « Positif » a augmenté (2021 : 0,9% ; 2024 : 1,3%).

Ces chiffres ne peuvent pas être comparés directement à ceux des éditions antérieures (2003 à 2015), lesquelles reposaient sur l'ancienne procédure de pondération.

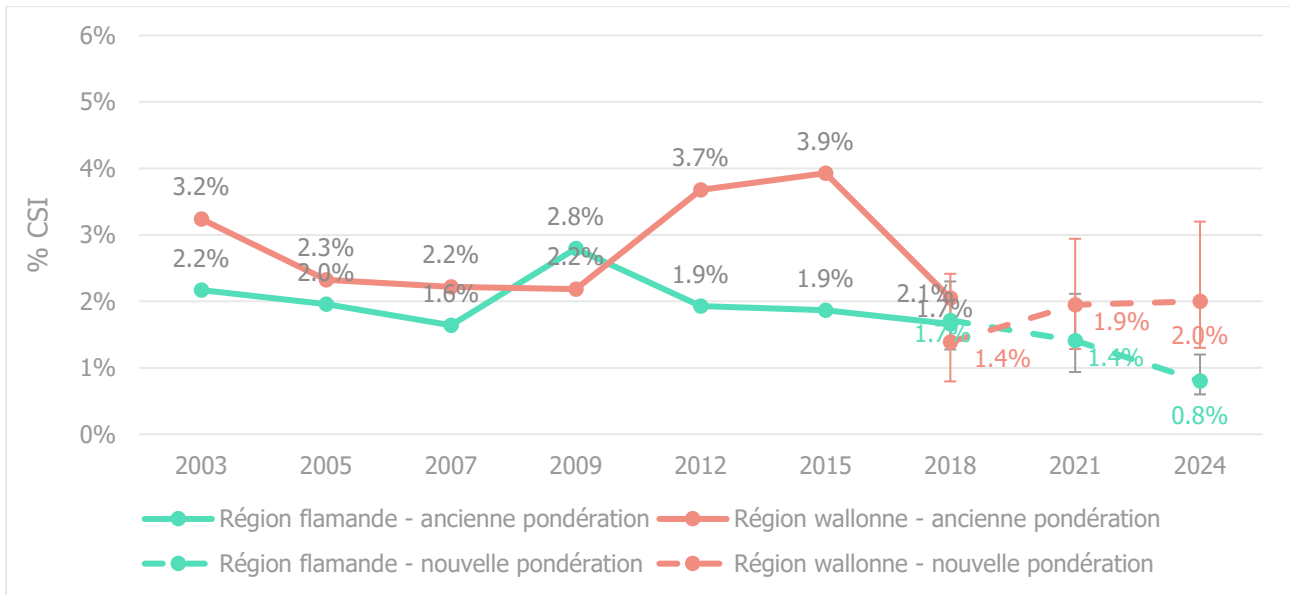


Figure 9 Évolution de la prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon la région (ligne pointillée : nouvelle méthode de pondération depuis 2021, appliquée aux données de 2018)

3.3 Prévalence selon la période de la semaine

3.3.1 Situation en 2024

La prévalence de la CSI dépend fortement de la période de la semaine (***) ($p \leq 0,001$). Les conducteurs circulent significativement plus souvent sous l'influence de l'alcool pendant la nuit (22h–06h) que pendant la journée (06h–22h), tant en semaine ($p \leq 0,05$) que durant le week-end ($p \leq 0,001$), et également plus souvent durant les journées de week-end que durant les journées de semaine ($p \leq 0,05$). Le taux de CSI ne diffère pas significativement entre les nuits de semaine et les nuits de week-end. Enfin, les différences entre journée de week-end et nuit de semaine ($p \leq 0,001$), ainsi qu'entre nuit de week-end et journée de semaine ($p \leq 0,001$), sont également statistiquement significatives.

Lors des nuits de week-end, 7,2% des automobilistes interceptés de manière aléatoire circulaient sous l'influence de l'alcool, ce qui correspond à un conducteur sur quatorze. La majorité des conducteurs sous l'influence ont obtenu un résultat « Positif » (5,0%) ; 2,2% ont obtenu un résultat « Alarme ». Viennent ensuite les nuits de semaine, avec une prévalence de la CSI de 3,9%, la majorité des conducteurs y étant également testés « Positif ». Le taux de CSI s'élève à 1,3% durant les journées de week-end (avec une répartition approximativement égale entre « Alarme » et « Positif »), tandis que le taux de CSI le plus faible, significativement, est observé durant les journées de semaine (0,6%, proportions égales d'alarme et de positif).

Les valeurs médianes d'alcoolémie des conducteurs sous l'influence ne diffèrent pas significativement selon la période de la semaine. À titre purement descriptif, la CAA médiane est la plus élevée durant les nuits de week-end (0,47 mg/l CAA, soit 1,08 g/l CAS), suivies par les nuits de semaine (0,42 mg/l CAA, soit 0,96 g/l CAS). Par ailleurs, on observe que la majorité des conducteurs circulant sous l'influence de l'alcool la nuit obtiennent un résultat « Positif ». En journée, les proportions de conducteurs sous l'influence de l'alcool testés « Alarme » et « Positif » sont plus équilibrées.

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

	Échantillon effectif	Alarme	Positif	Total	CAA médiane (95%-IC)
Journée de semaine	3452	0.3%	0.3%	0.6%	0.37 (0.26-0.48)
Nuit de semaine	649	1.6%	2.3%	3.9%	0.42 (0.08-0.76)
Journée de week-end	3044	0.7%	0.6%	1.3%	0.33 (0.25-0.41)
Nuit de week-end	1225	2.2%	5.0%	7.2%	0.47 (0.31-0.64)

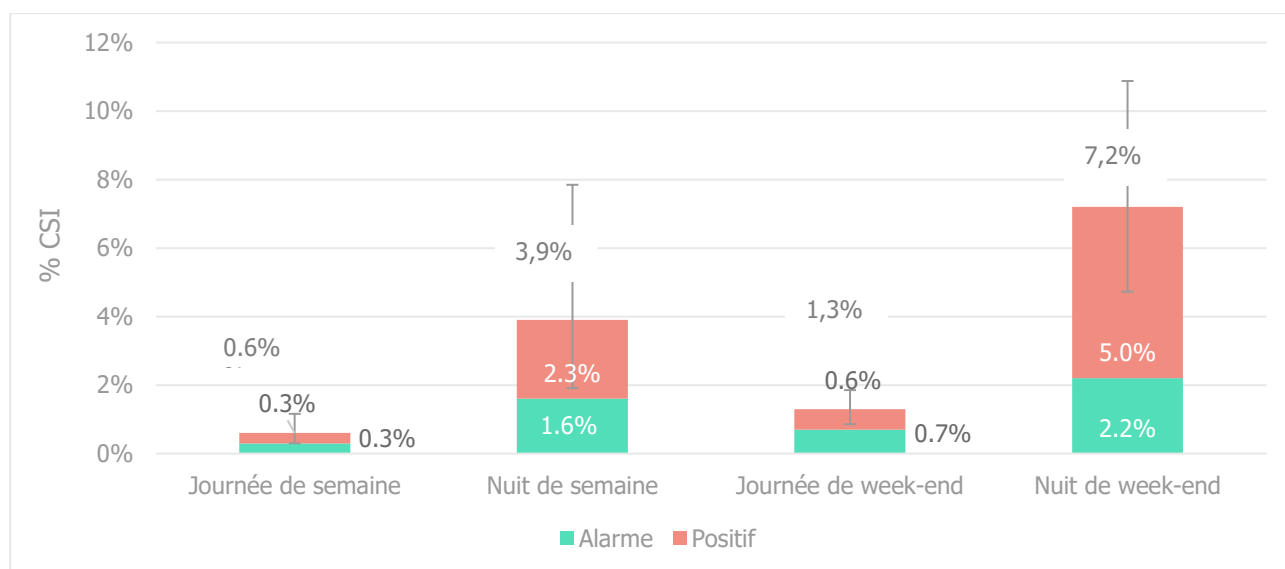


Figure 10 Prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon la période de la semaine (***)

Lors de la comparaison du taux de CSI selon les périodes de la semaine, il apparaît clairement que le lieu de départ des conducteurs joue un rôle : la nuit, davantage de conducteurs proviennent de lieux où la consommation d'alcool est fréquente (voir Tableau 5 : proportionnellement plus de conducteurs provenant de restaurants, cafés/bars et fêtes/événements la nuit que le jour ; voir également section 3.7).

Tableau 5 Répartition des automobilistes dans l'échantillon total selon leur lieu de départ et la période de la semaine

	Journée de semaine	Nuit de semaine	Journée de week-end	Nuit de week-end	Total
Domicile	45.7%	26.9%	52.1%	14.7%	42.1%
Travail	27.9%	27.8%	7.4%	13.1%	18.1%
Famille/Amis	8.5%	16.1%	16.7%	24.6%	14.5%
Sport	2.1%	9.4%	6.0%	7.1%	4.9%
Restaurant	1.3%	6.1%	3.8%	15.3%	4.7%
Soirée/fête/discothèque	0.7%	1.6%	0.9%	11.0%	2.3%
Café/bar	0.6%	4.6%	1.1%	6.4%	1.9%
Autre	13.0%	7.6%	11.5%	7.0%	11.1%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Comparées aux taux élevés de CSI typiquement observés la nuit, les observations réalisées en journée peuvent sembler moins marquantes. Elles ne sont toutefois pas négligeables : lors d'une journée de semaine, 0,6% des conducteurs circulent sous l'influence de l'alcool, et ce sont précisément ces moments qui correspondent aux volumes de trafic les plus élevés. En effet, beaucoup plus de véhicules circulent en journée et l'on y trouve également, de manière générale, davantage d'usagers vulnérables qu'en période nocturne.

La première colonne de la figure ci-dessous montre que 63,5% des automobilistes de l'échantillon ont été contrôlés lors d'une journée de semaine et 22,7% lors d'une journée de week-end (ces proportions étant pondérées en fonction du volume de trafic, elles sont également indicatives du volume réel de trafic à ces

moments). Cela représente 86% de l'ensemble du trafic de l'échantillon. La deuxième colonne de la figure se concentre sur l'échantillon des automobilistes sous l'influence de l'alcool. Il en ressort que 26,9% des conducteurs sous l'influence circulaient en journée durant la semaine. Si l'on considère l'ensemble de la semaine, près de la moitié des conducteurs sous l'influence d'alcool (26,9% + 20,7%) ont été interceptés en journée.

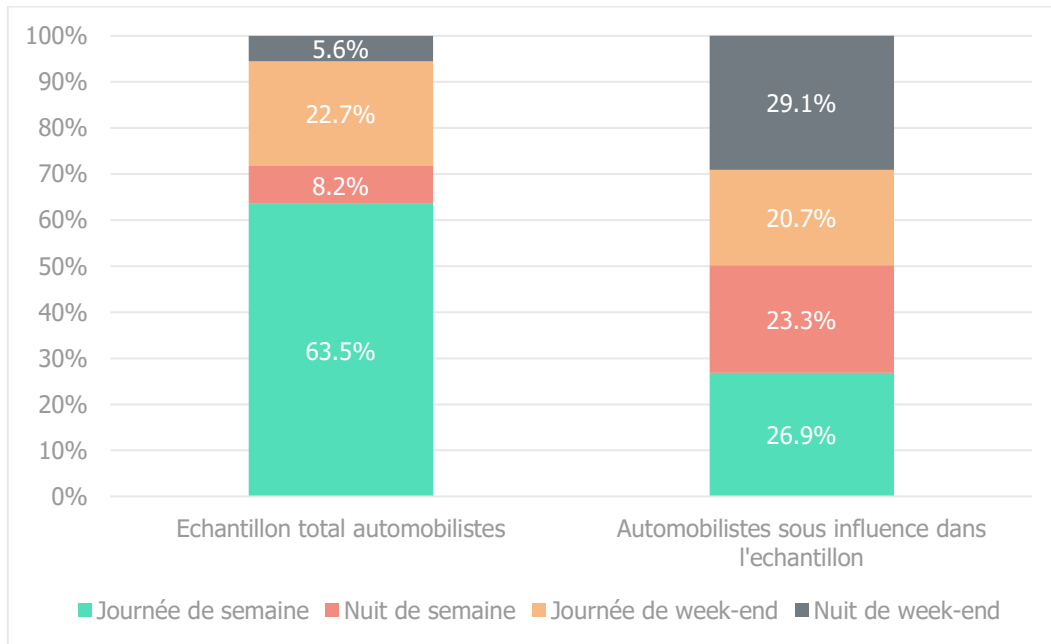


Figure 11 Répartition des automobilistes contrôlés et des automobilistes sous l'influence de l'alcool dans l'échantillon selon la période de la semaine (pondéré)

Étant donné que 52,4% de l'ensemble des conducteurs sous l'influence de l'alcool dans l'échantillon circulaient la nuit, alors que seuls 13,8% de la population totale des conducteurs circulent durant les heures nocturnes, il apparaît clairement que les nuits de semaine et de week-end constituent des périodes à risque accru de CSI, nécessitant des actions spécifiques. Durant les journées de semaine et de week-end, la prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool est plus faible, mais, compte tenu des volumes de trafic élevés à ces moments-là, le risque demeure néanmoins important, ce qui rend les contrôles nécessaires tout au long de la semaine.

3.3.2 Évolution

Après la forte diminution du taux de CSI observée la nuit en 2021 (semaine : 3,7% ; week-end : 7,3%) par rapport à 2018 (semaine : 8,3% ; week-end : 11,3%), on observe en 2024 une situation relativement stable tant pour les nuits de semaine (3,9%) que pour les nuits de week-end (7,2%). La même tendance est observée pour les journées de week-end (2018 : 1,8% ; 2021 : 1,1% ; 2024 : 1,3%). Ce n'est que pour les journées de semaine que l'on constate une diminution plus marquée en 2024 (0,6%) par rapport à 2021 (1,0%), ce qui correspond à nouveau approximativement au niveau observé en 2018 (0,5%).

Lors des deux éditions précédentes (ainsi que lors des éditions à partir de 2009), un nombre significativement plus élevé de conducteurs sous l'influence de l'alcool a systématiquement été mesuré la nuit par rapport à la journée, tant en semaine que durant le week-end.

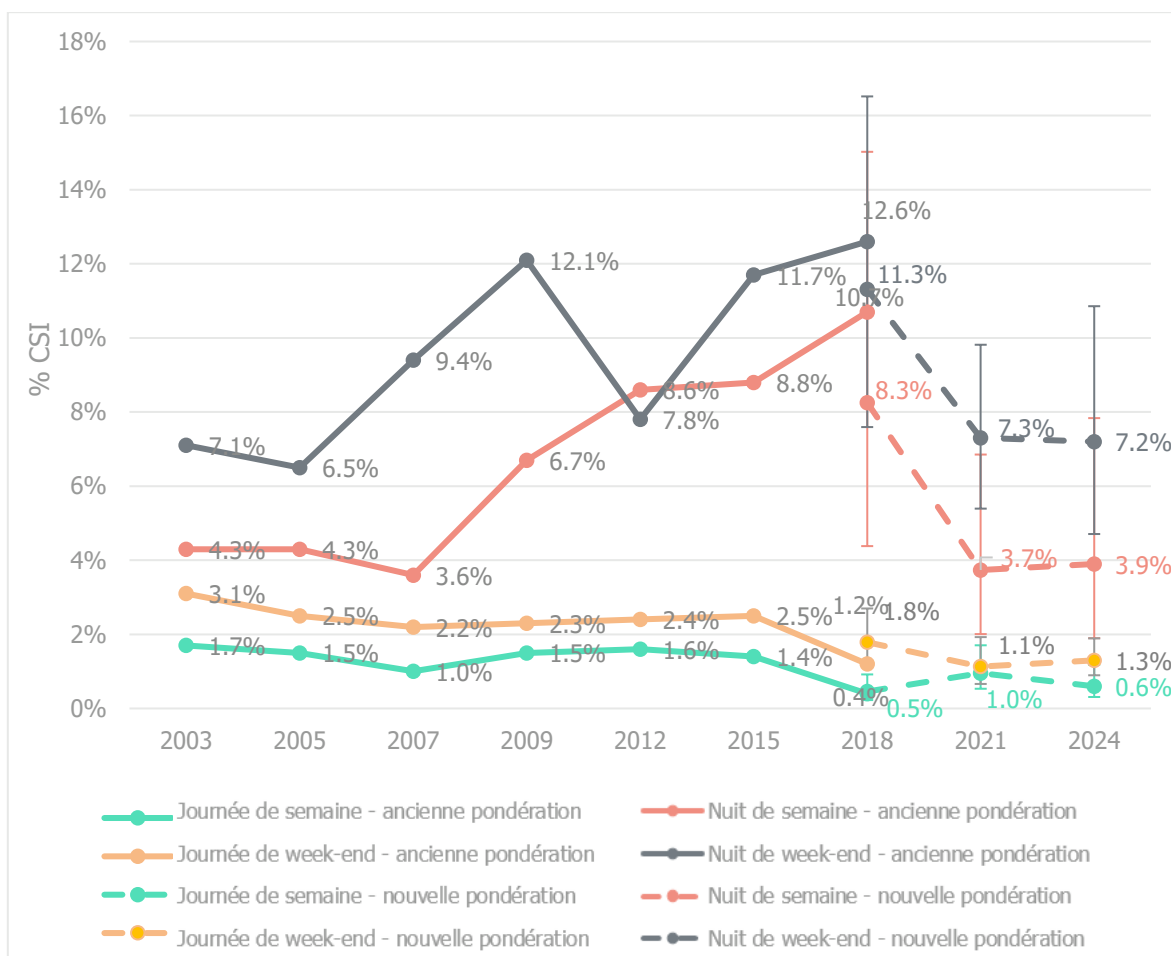


Figure 12 Évolution de la prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon la période de la semaine (ligne pointillée : nouvelle méthode de pondération depuis 2021, appliquée aux données de 2018)

3.4 Prévalence selon le type de route

3.4.1 Situation en 2024

Depuis l'édition 2021, conformément aux lignes directrices du projet Baseline, trois types de routes sont pris en compte dans la collecte et l'analyse des données, à savoir les routes en agglomération, les routes hors agglomération et les autoroutes.

En 2024, le taux de CSI varie de manière significative selon le type de route (**). Sur les autoroutes (0,5%), on observe significativement moins de conducteurs sous l'influence de l'alcool que sur les routes en agglomération (1,9% ; $p \leq 0,01$) et hors agglomération (2,0% ; $p \leq 0,001$).

Hors agglomération, la majorité des conducteurs sous l'influence obtiennent un résultat « Positif » (1,3%) contre 0,8% pour un résultat « Alarme ». Sur les autres types de routes, les proportions de résultats « Alarme » et « Positif » sont approximativement équivalentes. Les valeurs médianes d'alcoolémie ne diffèrent pas de manière statistiquement significative selon le type de route.

La présente étude montre par ailleurs que le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool augmente à mesure que la durée prévue du trajet diminue (voir section 3.8). Ce facteur pourrait également jouer un rôle dans les différences observées selon le type de route : les autoroutes sont en effet plus souvent utilisées pour des trajets plus longs ou de plus longue durée (et donc associés à une consommation d'alcool plus faible).

Tableau 6 Prévalence de la CSI chez les automobilistes selon le type de route

	Échantillon effectif	Alarme	Positif	Total	CAA médiane (95%-IC)
En agglomération	3917	0.9%	0.9%	1.9%	0.35 (0.30-0.40)
Hors agglomération	2958	0.8%	1.3%	2.0%	0.38 (0.31-0.45)
Autoroutes	1495	0.2%	0.3%	0.5%	0.46 (0.15-0.77)

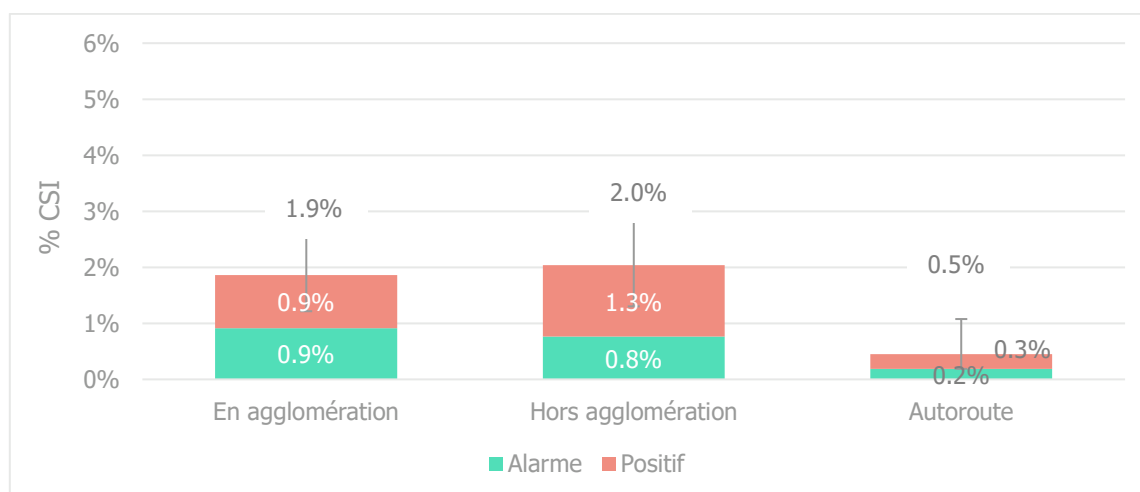


Figure 13 Prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon le type de route (**)

3.4.2 Évolution

Dans les mesures réalisées jusqu'en 2018, les conducteurs étaient testés sur les autoroutes par la Police Fédérale de la Route (WPR) et sur les routes « non autoroutières » par les zones de police locales, sans distinction dans l'analyse. Pour le rapport de la mesure 2021, les taux de CSI selon les deux types de routes ont été calculés à l'aide de la nouvelle procédure de pondération appliquée aux données de 2018, afin de pouvoir appréhender l'évolution depuis cette date.

La Figure 14 montre que le taux de CSI sur autoroutes a de nouveau diminué en 2024 (0,5%) par rapport à 2021 (1,3%), bien que cette diminution ne soit pas statistiquement significative, pour atteindre une valeur plus proche de celle observée en 2018 (0,8%). Les estimations de la prévalence de la CSI sur les routes à vitesse plus faible semblent avoir légèrement augmenté par rapport à 2021 : de 1,6% à 1,9% en agglomération et de 1,9% à 2,0% hors agglomération. Ces pourcentages semblent inférieurs au taux global observé sur les routes non autoroutières en 2018 (2,1%). Les intervalles de confiance de ces indicateurs se chevauchent toutefois sur l'ensemble des trois éditions, ce qui ne permet pas de conclure à des évolutions significatives.

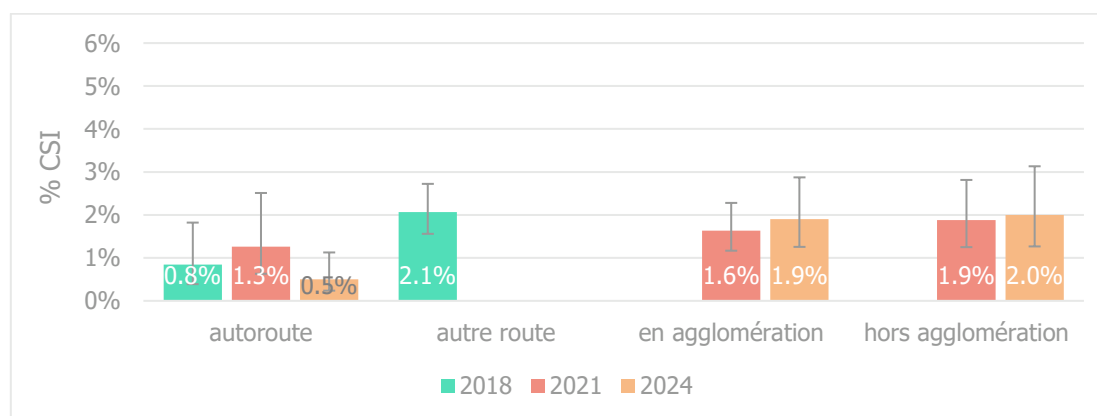


Figure 14 Comparaison de la prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon le type de route en 2018 et 2021 (nouvelle méthode de pondération depuis 2021, appliquée aux données de 2018)

3.5 Prévalence selon le genre

3.5.1 Situation en 2024

Le taux de CSI varie fortement selon le genre/sexe de l'automobiliste (*). En 2024, 1,7% des hommes circulaient sous l'influence de l'alcool, contre 0,9% des femmes ($p \leq 0,05$).

Plusieurs explications peuvent être avancées pour expliquer pourquoi les hommes conduisent plus souvent sous l'influence de l'alcool. Premièrement, en Belgique, les hommes consomment globalement plus souvent de l'alcool que les femmes (VAD, 2024 ; Braeckman & Fiers, 2022). Les hommes adoptent également des attitudes moins sûres à l'égard de la CSI (Wardenier et al., 2025). Les résultats belges les plus récents de l'enquête ESRA3 (2023) montrent en effet que les hommes sont significativement plus nombreux à marquer leur accord avec les affirmations suivantes : « Sur des trajets courts, on peut prendre le risque de conduire sous l'influence de l'alcool », « Je me fais confiance pour arriver à conduire après avoir bu un verre d'alcool », « Je me sens capable de conduire, même quand je suis un peu saoul(e) après une fête », « Je suis capable de conduire après avoir bu une grande quantité d'alcool (par exemple une bouteille de vin) ». L'enquête ESRA3 montre également que significativement plus d'hommes (24,7%) que de femmes (12,9%, $p < 0,001$) déclarent avoir conduit sous l'influence de l'alcool au cours des 30 derniers jours. Le pourcentage de conducteurs testés « Positif » est plus élevé que le pourcentage de conducteurs testés « Alarme », tant chez les hommes que chez les femmes. À titre descriptif, la quantité médiane d'alcool est plus élevée chez les femmes que chez les hommes, mais cette différence n'est pas statistiquement significative. Les données du centre Flamand de l'expertise sur l'alcool et les autres drogues (VAD, 2024) indiquent toutefois que, de manière générale, les hommes consomment des quantités plus importantes d'alcool que les femmes.

La prévalence plus élevée de la CSI chez les hommes est défavorable à la sécurité routière, étant donné que les hommes conduisent plus souvent que les femmes et prennent également davantage de risques dans le trafic. Parmi les automobilistes contrôlés lors de cette mesure de comportement, 62% étaient des hommes, alors que, parmi les conducteurs sous l'influence de l'alcool, 74% étaient des hommes (chiffres pondérés). Les hommes restent donc le principal groupe cible des mesures visant à réduire la CSI.

Tableau 7 Prévalence de la CSI chez les automobilistes selon le genre

	Échantillon effectif	Alarme	Positif	Total	CAA médiane (95%-IC)
Hommes	5054	0.7%	1.0%	1.7%	0.38 (0.32-0.43)
Femmes	3210	0.4%	0.6%	0.9%	0.45 (0.29-0.60)

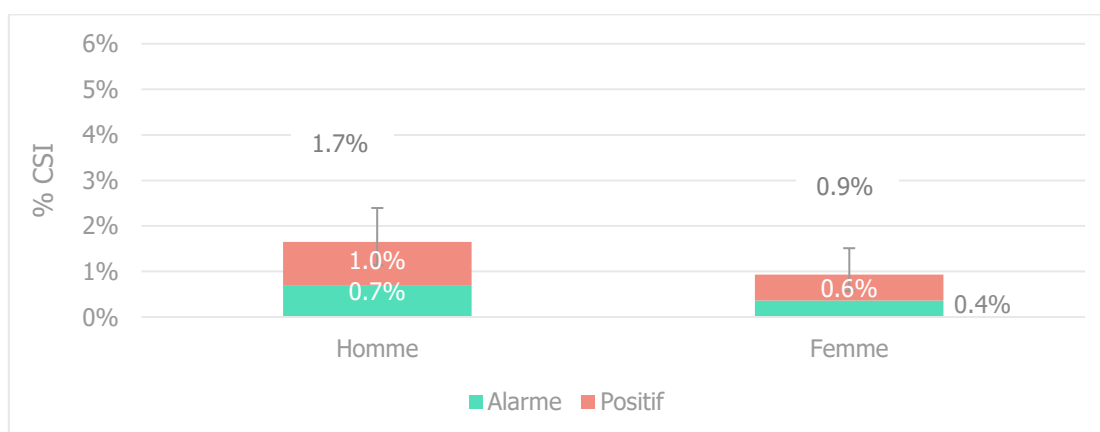


Figure 15 Prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon le genre (*)

3.5.2 Évolution

Le taux de CSI chez les hommes diminue encore (de manière non significative) depuis 2018 (2,3%) et 2021 (2,1%) pour atteindre 1,7% en 2024. Chez les femmes, le taux de CSI a légèrement augmenté (de manière

non significative) entre 2018 (0,6%) et 2021 (0,9%) et reste stable en 2024 (0,9%). La différence significative entre femmes et hommes est observée depuis le début des mesures, sur une période de deux décennies, mais les pourcentages se sont rapprochés lors des deux dernières éditions.

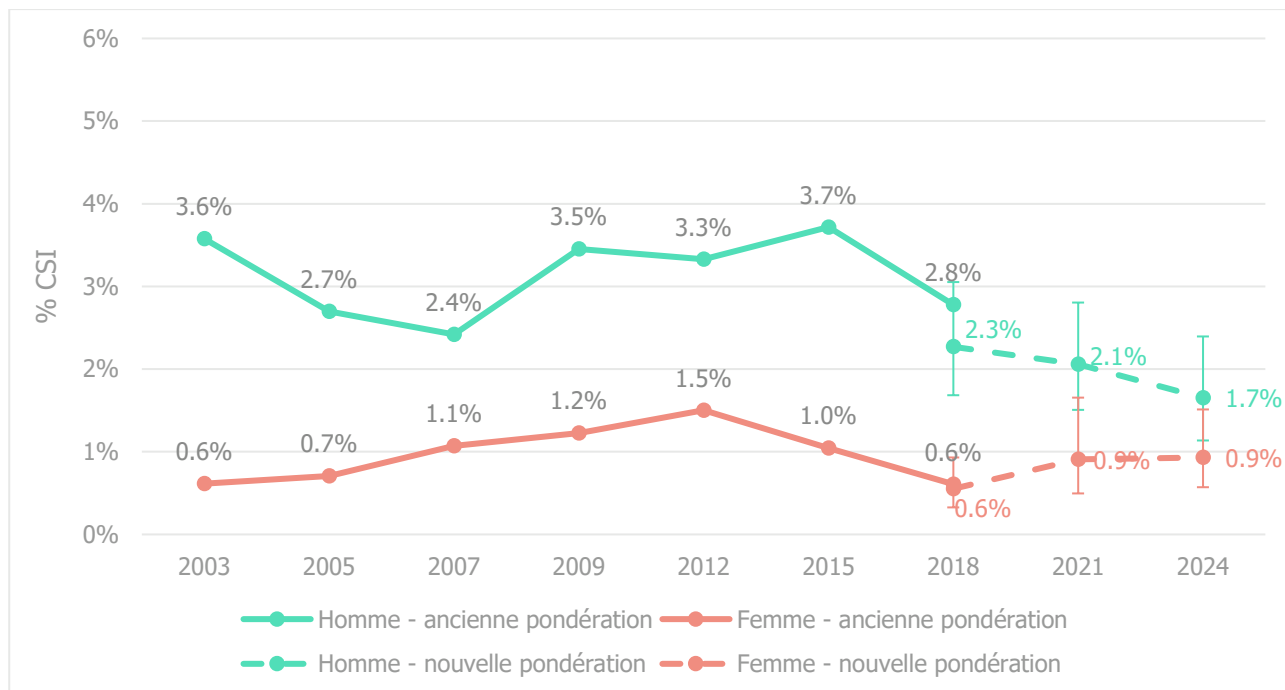


Figure 16 Évolution de la prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon le genre (ligne pointillée : nouvelle méthode de pondération 2021, également appliquée aux données de 2018)

3.6 Prévalence selon l'âge

3.6.1 Situation en 2024

En 2024, la prévalence de la CSI est la plus faible dans les groupes d'âge les plus jeunes et les plus âgés : 18–25 ans (1,1%), 55–64 ans (1,0%) et 65 ans et plus (1,1%). Les groupes d'âge intermédiaires conduisent plus souvent sous l'influence de l'alcool : 1,8% des 40–54 ans et 1,5% des 26–39 ans. Ces différences ne sont toutefois pas statistiquement significatives. La marge d'erreur est plus importante pour le groupe le plus jeune en raison d'un échantillon plus restreint.

Tableau 8 Prévalence de la CSI chez les automobilistes selon l'âge

	Échantillon effectif	Alarme	Positif	Total	CAA médiane (95%-IC)
18-25	853	0.4%	0.7%	1.1%	0.65 (0.33-0.97)
26-39	2218	0.5%	1.0%	1.5%	0.42 (0.28-0.56)
40-54	2606	0.5%	1.2%	1.8%	0.42 (0.34-0.50)
55-64	1418	0.7%	0.3%	1.0%	0.27 (0.15-0.39)
65+	1131	0.9%	0.2%	1.1%	0.29 (0.11-0.47)

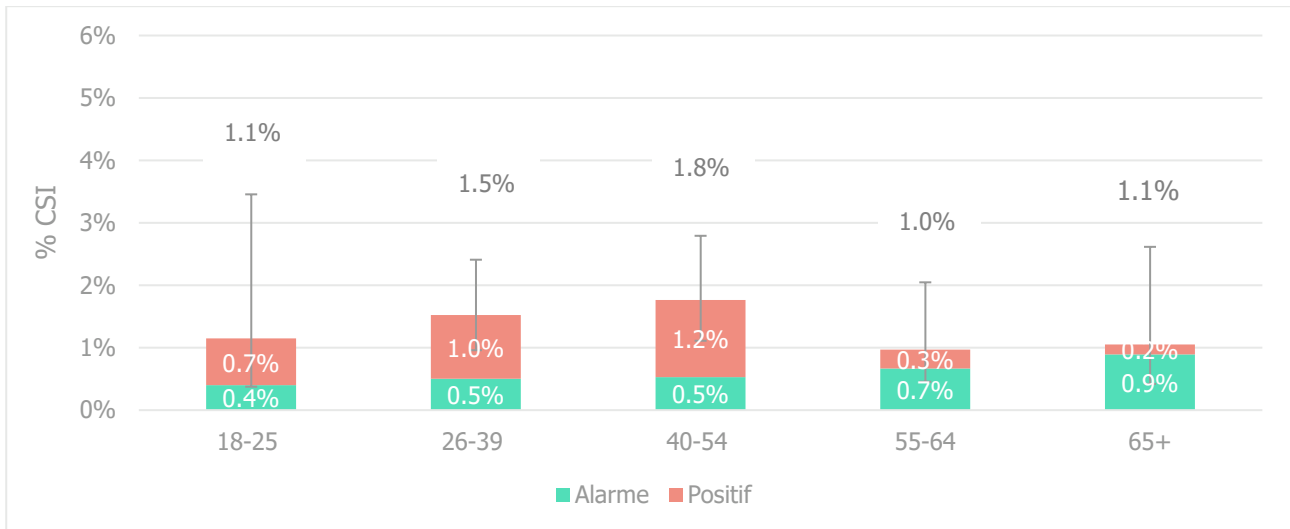


Figure 17 Prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon l'âge

Globalement en ligne avec les résultats de la mesure de comportement, l'enquête belge ESRA montre que significativement plus d'automobilistes âgés de 25 à 44 ans conduisent après avoir consommé une quantité d'alcool supérieure à la limite légale et jugent cela personnellement plus acceptable que les conducteurs plus jeunes ($p < 0,01$) et plus âgés ($p < 0,001$) (Wardenier et al., 2025).

Les distributions selon le taux d'alcool montrent que les conducteurs âgés de 18 à 54 ans ont plus souvent consommé davantage d'alcool et obtiennent plus fréquemment un résultat « Positif » (plus de 0,35 mg/l AAE ou 0,8 g/l CAS) – environ deux fois plus souvent qu'un résultat « Alarme » –, tandis que les 55 ans et plus obtiennent nettement plus souvent un résultat « Alarme » qu'un résultat « Positif ». La CAA médiane diffère significativement selon la catégorie d'âge ($p \leq 0,01$). Elle est la plus élevée dans le groupe le plus jeune (18–25 ans : 0,65 mg/l CAA ou 1,49 g/l CAS) et diminue globalement avec l'augmentation de l'âge (26–39 ans et 40–54 ans : 0,42 mg/l CAA (0,96 g/l CAS) ; 55–64 ans : 0,27 mg/l ; 65 ans et plus : 0,29 mg/l). Les conducteurs les plus jeunes ne conduisent donc pas plus souvent sous l'influence de l'alcool, mais lorsqu'ils le font, c'est plus fréquemment avec un taux d'alcool plus élevé que chez les conducteurs plus âgés.

L'Enquête de santé de Sciensano 2023–2024 montre que les schémas de consommation d'alcool évoluent avec l'âge (Gisle et al., 2025). Le nombre moyen le plus élevé de verres standards d'alcool par semaine est de 12,9 et concerne le groupe le plus jeune (15–24 ans) ; cette valeur ne diffère toutefois pas de manière significative de celle observée chez les personnes plus âgées. En revanche, les jeunes pratiquent nettement plus souvent la consommation d'alcool excessive et ponctuelle ou *binge drinking* (c'est-à-dire, pour une femme, consommer au moins 4 verres standards en moins de 2 heures ; pour un homme, au moins 6 verres standards). La proportion de *binge drinking* diminue de manière inversement proportionnelle à l'âge, tandis que la proportion de consommation quotidienne d'alcool augmente avec l'âge. Il s'agit de prévalences générales dans la population et non de données spécifiques au trafic, mais celles-ci peuvent néanmoins constituer un indicateur indirect pour la situation dans le trafic.

Étant donné que les habitudes de conduite et de consommation diffèrent selon les groupes d'âge, les variables « groupe d'âge » et « jour vs nuit » ont été croisées afin d'identifier d'éventuelles interactions. La figure ci-dessous présente la répartition par âge des conducteurs dans l'échantillon total (donc dans le trafic) et des conducteurs ayant consommé trop d'alcool. Pour rappel, il n'existe pas d'effet significatif de l'âge sur le taux de CSI ; les comparaisons suivantes sont donc descriptives.

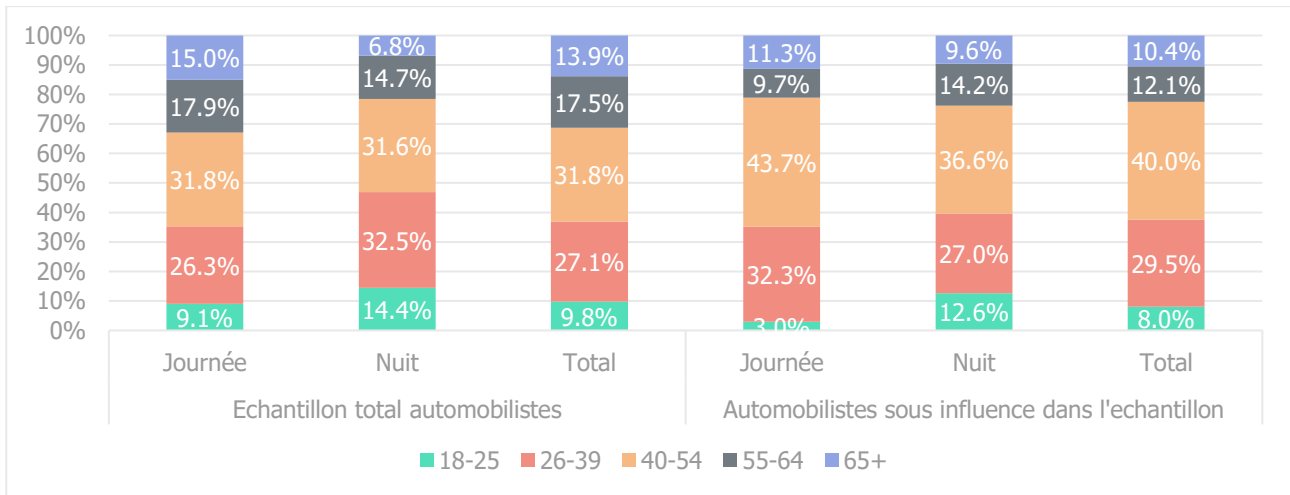


Figure 18 Répartition des automobilistes contrôlés et des automobilistes sous l'influence de l'alcool dans l'échantillon, selon les groupes d'âge et la période de la semaine « jour » et « nuit » (pondéré)

Les colonnes « Total » montrent que le groupe le plus jeune et les deux groupes les plus âgés représentent une part plus faible parmi les conducteurs sous l'influence de l'alcool que leur part dans le trafic (échantillon total). Une comparaison des deux colonnes « nuit » indique que deux groupes d'âge sont surreprésentés la nuit parmi les conducteurs sous l'influence : les 40–54 ans et, dans une moindre mesure, les 65 ans et plus. Alors qu'ils ne représentent respectivement que 32 % et 7 % du trafic nocturne, ces groupes concentrent à eux seuls 37 % et 10 % de l'ensemble des conducteurs sous l'influence durant la nuit. En journée, les 40–54 ans, mais aussi les 26–39 ans, sont à nouveau surreprésentés parmi les conducteurs sous l'influence (44% et 32% de l'ensemble des conducteurs sous l'influence, alors qu'ils représentent respectivement 32% et 26% de l'échantillon total).

3.6.2 Évolution

Par rapport aux deux éditions précédentes, on observe, chez le groupe le plus jeune des 18–25 ans, une augmentation du taux de CSI en 2024 jusqu'à 1,1%, après une stabilité en 2018 (0,9%) et 2021 (0,8%). Cette évolution rompt avec la tendance observée en 2018 et 2021, ainsi que lors de toutes les éditions antérieures (ancienne pondération), selon laquelle le taux de CSI des 18–25 ans était le plus faible par rapport aux autres groupes d'âge. En 2024, ils partagent la valeur la plus basse avec les deux groupes d'âge les plus élevés (à partir de 55 ans).

On observe par ailleurs une poursuite de la baisse du taux de CSI chez les 55 ans et plus (2018 : 1,8%, 2021 : 1,6%, 2024 : 1,1% chez les 55–64 ans et 1,0% chez les 65 ans et plus), ainsi qu'une légère augmentation progressive du taux de CSI chez les 40–54 ans (2018 : 1,5%, 2021 : 1,7%, 2024 : 1,8%). Pour le groupe des 26–39 ans, le taux de CSI était stable en 2018 et 2021, et l'on observe en 2024 une diminution à 1,5%.

Aucune conclusion ferme ne peut être tirée quant à ces évolutions, étant donné que les variations observées depuis 2018 restent comprises dans les limites des intervalles de confiance.

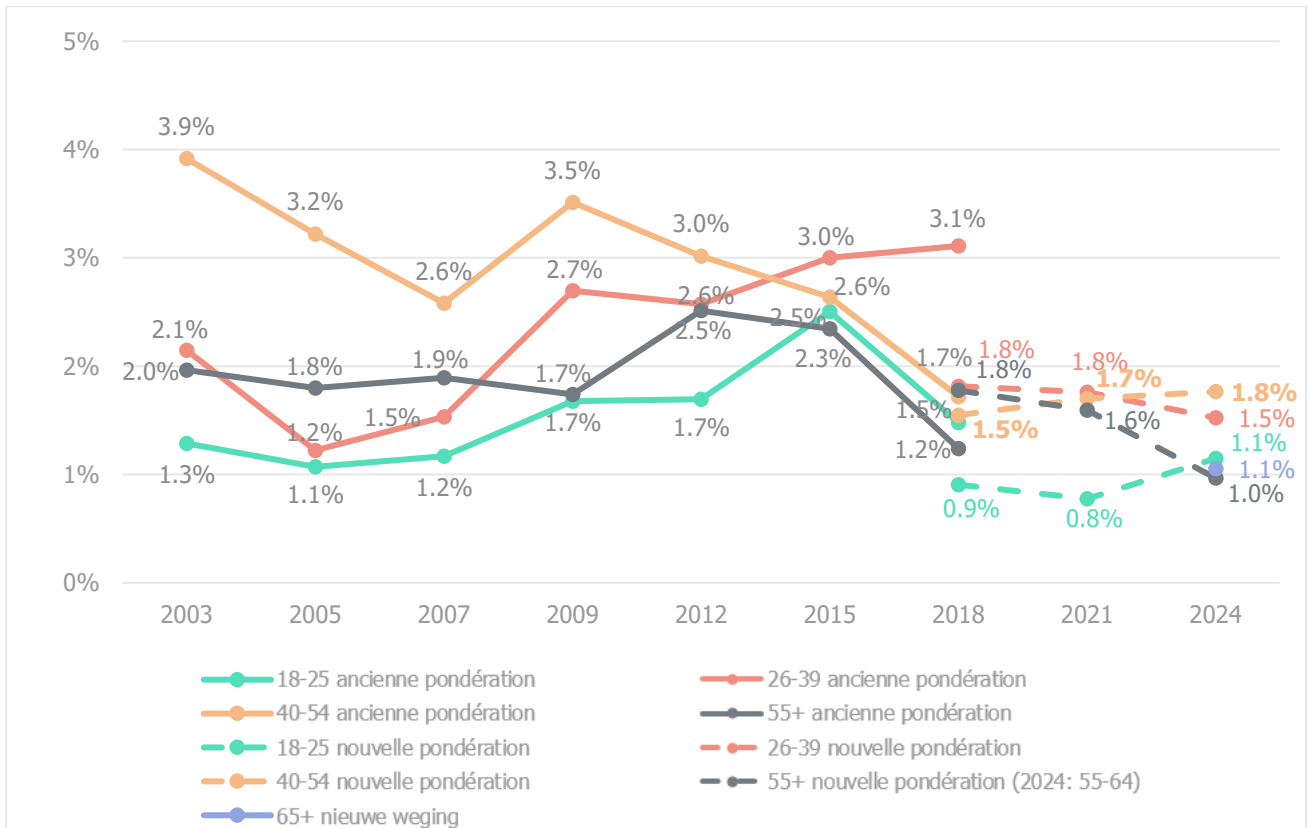


Figure 19 Évolution de la prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon la catégorie d'âge (ligne pointillée : nouvelle méthode de pondération depuis 2021, appliquée aux données de 2018)

Tableau 9 Évolution de la prévalence de la CSI chez les automobilistes selon la catégorie d'âge

	2018	95%-IC	2021	95%-IC	2024	95%-IC
18-25	0.9%	0.5% 1.8%	0.8%	0.4% 1.5%	1.1%	0.4% 3.5%
26-39	1.8%	1.1% 3.0%	1.8%	1.1% 2.9%	1.5%	1.0% 2.4%
40-54	1.5%	1.0% 2.4%	1.7%	0.9% 3.0%	1.8%	1.1% 2.8%
55+ (2024: 55-64)	1.8%	1.0% 3.1%	1.6%	1.0% 2.6%	1.0%	0.5% 2.0%
65+					1.1%	0.4% 2.6%

3.7 Prévalence selon le lieu de départ du conducteur

3.7.1 Situation en 2024

Les conducteurs interceptés lors de la mesure de comportement ont été invités à indiquer le lieu de départ (la provenance) de leur trajet en cours. À chaque édition, les mêmes catégories de lieux de départ peuvent être sélectionnées, en plus d'une catégorie résiduelle « Autre ».

Les résultats montrent que le lieu de départ du conducteur est un facteur qui influence fortement le taux de CSI (***) ($p \leq 0,001$). Les tailles d'échantillon sont toutefois relativement limitées pour certaines catégories, ce qui entraîne des marges d'erreur importantes et impose une prudence dans l'interprétation. Ces résultats doivent dès lors être considérés comme indicatifs. La catégorie « Autre » comprend principalement des activités privées ne relevant d'aucune des autres catégories (par exemple : courses, médecin/hôpital, banque, bibliothèque, cinéma, hobby, ...).

Tableau 10 Prévalence de la CSI chez les automobilistes selon le lieu de départ du conducteur

	Échantillon effectif	Alarme	Positif	Total	CAA médiane (95%-IC)
Bar, Café	181	2.0%	12.8%	14.8%	0.70 (0.38-1.02)
Restaurant	378	8.6%	2.1%	10.7%	0.25 (0.20-0.30)
Soirée, Fête, Evènement, Discothèque	217	0.9%	4.7%	5.6%	0.46 (0.30-0.61)
Activité /Club sportif	416	1.9%	2.9%	4.7%	0.42 (0.36-0.48)
Famille, Amis	1178	0.3%	1.2%	1.5%	0.50 (0.18-0.83)
Domicile	3699	0.2%	0.4%	0.7%	0.35 (0.24-0.47)
Travail	1241	0.0%	0.1%	0.1%	0.46 (0.40-0.52)
Autre	147	0.7%	0.4%	1.1%	0.31 (0.12-0.50)

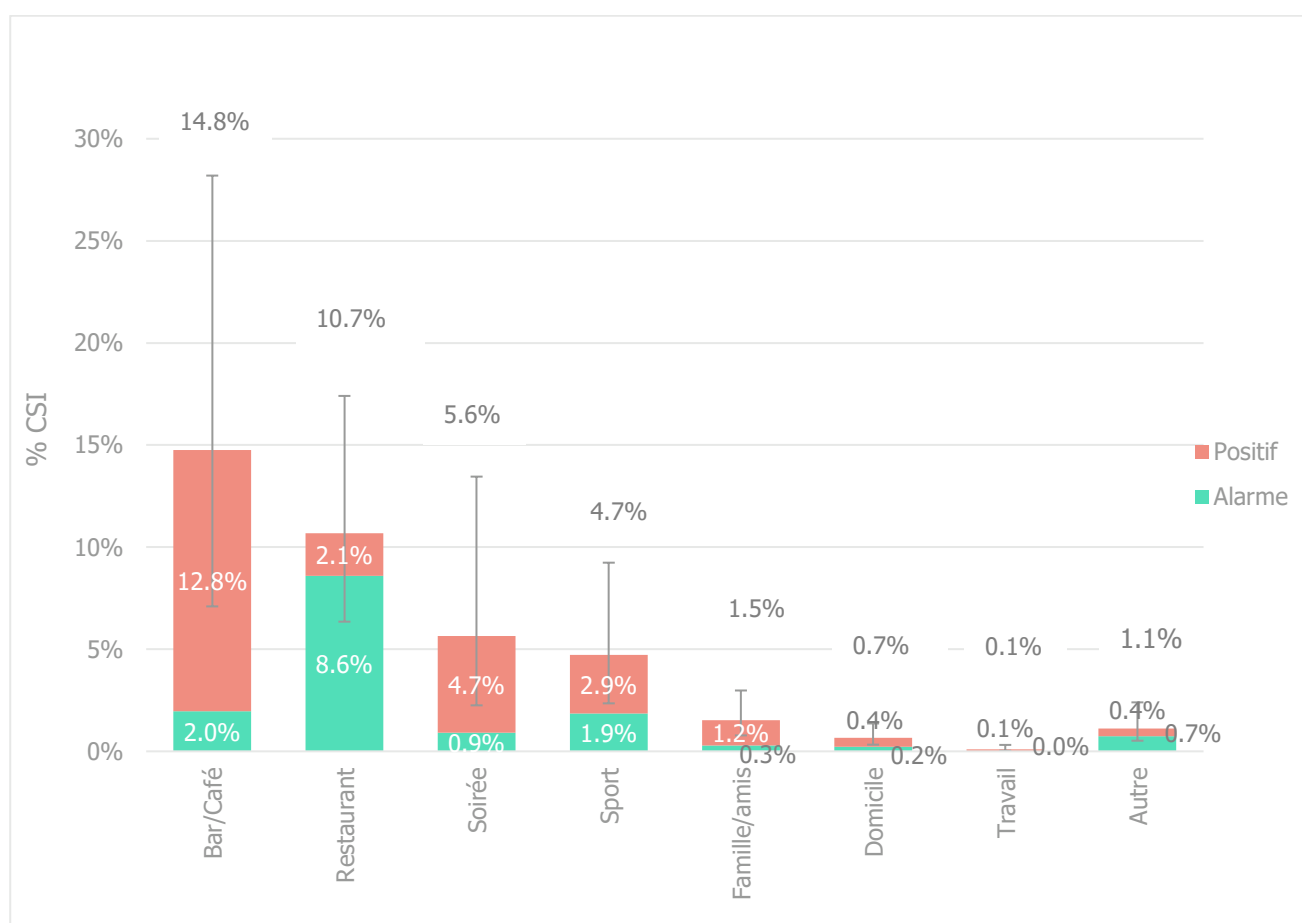


Figure 20 Prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon le lieu de départ du conducteur (***)

Sans surprise, les conducteurs provenant d'un établissement café ou restaurant sont le plus souvent sous l'influence de l'alcool. La prévalence de la CSI atteint dans ce cas près de 15% pour les cafés/bars et 11% pour les restaurants.

Viennent ensuite les conducteurs provenant d'un lieu de sortie ou d'un événement (5,6%), d'une activité sportive (4,7%) et de chez des membres de la famille ou des amis (2,7%). Enfin, on retrouve les conducteurs venant de leur domicile ou de leur lieu de travail, avec des taux de CSI de 1,5% et 0,7%, des valeurs non négligeables.

Les taux de CSI observés pour les cafés/bars et les restaurants sont significativement plus élevés que lorsque le conducteur provenait d'un club ou d'une activité sportive, de chez des membres de la famille ou des amis, de son domicile ou de son travail ($p \leq 0,05-0,001$).

Pour la plupart des lieux de départ, la majorité des conducteurs en infraction obtiennent un résultat « Positif », et ce de manière particulièrement marquée pour les conducteurs provenant d'un café/bar (2% « Alarme » contre 12,8% « Positif »). La seule exception concerne les conducteurs en infraction provenant d'un restaurant, qui obtiennent plus souvent un résultat « Alarme » (8,6%) qu'un résultat « Positif » (2,1%).

Les conducteurs en infraction provenant d'un café/bar présentent également de loin la CAA médiane la plus élevée, à savoir 0,70 mg/l (soit 1,61 g/l CAS), suivis par les conducteurs provenant de chez des membres de la famille ou des amis, avec 0,50 mg/l CAA.

La Figure 21 compare la part des conducteurs dans l'échantillon total selon le lieu de départ avec leur part au sein du groupe des conducteurs en infraction. Il en ressort que les conducteurs en infraction provenant d'un bar/café, d'un restaurant, d'un lieu de sortie ou d'un club/activité sportive ne représentent que 9,3% du trafic, mais concentrent à eux seuls plus de la moitié (52,7 %) des conducteurs sous l'influence de l'alcool (CSI). Ces lieux sont donc associés à un risque particulièrement élevé de CSI.

Bien que les taux de CSI soient très élevés chez les personnes provenant d'un café ou restaurant (elles représentent 33,2% des conducteurs sous l'influence de l'alcool), il est important de replacer ces résultats dans leur contexte : le nombre total de conducteurs provenant de ces lieux est en effet relativement faible (3,9% ; voir figure ci-dessous). À l'inverse, malgré un taux de CSI faible chez les personnes provenant de leur domicile (1,5%), ce lieu de départ représente la majorité des déplacements (44% des conducteurs contrôlés).

En résumé, un tiers des conducteurs en infraction provient d'un café ou restaurant, plus d'un quart provient de leur domicile, et plus d'un conducteur sur dix provient de chez des membres de la famille ou des amis ou d'une activité sportive. Une politique de prévention qui se concentrerait uniquement sur les lieux de sortie ne couvrirait donc qu'une partie limitée de la problématique.

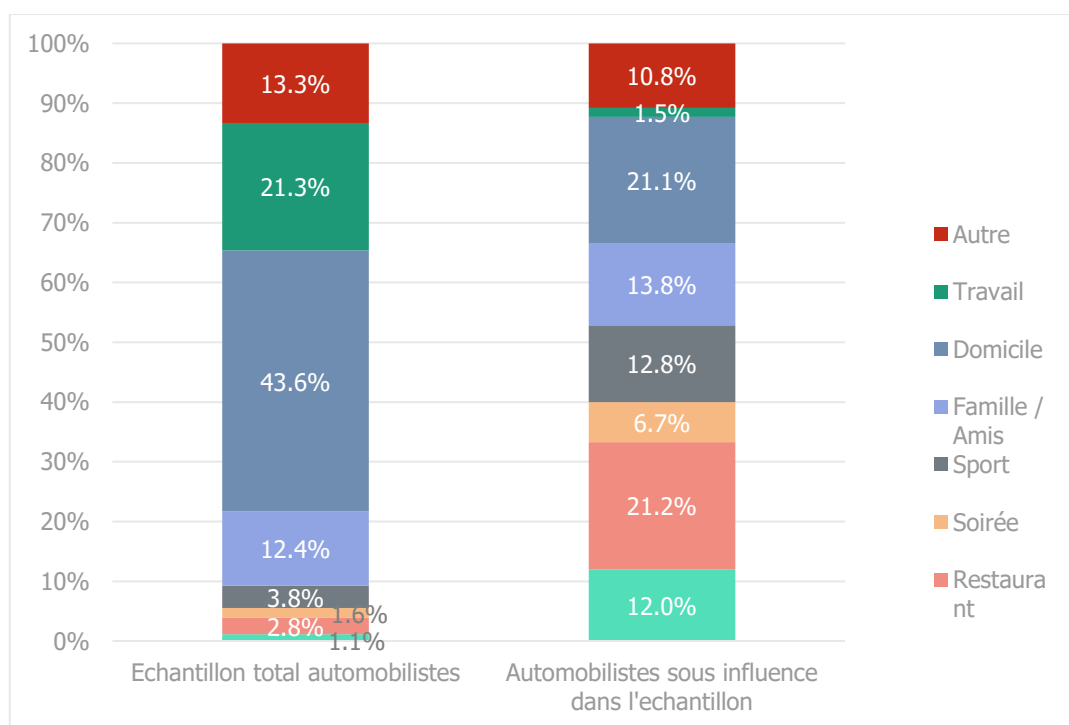


Figure 21 Répartition des automobilistes contrôlés et des automobilistes sous l'influence de l'alcool dans l'échantillon selon le lieu de départ (pondéré)

3.7.2 Évolution

Par rapport aux résultats de 2018 et 2021, on observe des schémas variables selon le lieu de départ :

- café/bar ou restaurant : après une légère augmentation en 2021 (de 10,6% à 12,3%), le taux de CSI est resté relativement stable en 2024 (réparti entre 14,8% pour les cafés/bars et 10,7% pour les restaurants) ;

- Fête/soirée/événement : après une baisse en 2021 (de 7,9% à 3,9%), on observe à nouveau une hausse en 2024 à 5,6%, tout en restant inférieure au niveau de 2018 ;
- Club ou activité sportive : après une légère diminution en 2021 (de 4,2% à 3,8%), le taux de CSI augmente à nouveau en 2024 pour atteindre 4,7%, soit un niveau supérieur à celui de 2018 ;
- Famille/amis : d’abord une légère baisse en 2021 (de 2,9% à 2,7%), suivie en 2024 d’une diminution plus marquée à 1,5% ;
- Domicile : des taux de CSI comparables sur les trois éditions (0,8% → 0,6% → 0,7%) ;
- Travail : après une hausse en 2021 (de 1,0% à 1,6%), une forte baisse est observée en 2024 jusqu’à 0,1%.

Aucun des indicateurs successifs selon le lieu de départ ne dépasse les limites des intervalles de confiance, ce qui ne permet pas de tirer des conclusions fermes quant aux évolutions, à l’exception du lieu de départ “Travail”, pour lequel la prévalence de la CSI est nettement plus faible chez les conducteurs provenant de leur lieu de travail qu’au cours des deux éditions précédentes.

Les conducteurs provenant d’un café, d’un bar ou d’un restaurant présentent, sur l’ensemble des éditions, le risque le plus élevé d’être sous l’influence de l’alcool. Les variations observées entre 2018, 2021 et 2024 pour les conducteurs provenant d’un événement ou d’une fête semblent importantes, mais les intervalles de confiance le sont également. Les effectifs relativement faibles de conducteurs (dans chaque édition) issus d’un café ou restaurant, d’un club sportif ou d’un événement/fête rendent les indicateurs de CSI pour ces lieux plus sensibles à de fortes fluctuations, ce qui complique l’identification de tendances claires pour ces points de départ.

Sur l’ensemble des mesures, les trois lieux de départ présentant la plus faible fréquence de CSI restent le domicile, le travail et la catégorie « Autre » (par exemple : courses, médecin/hôpital, ...).

Tableau 11 Évolution de la prévalence de la CSI chez les automobilistes selon le lieu de départ (données 2005–2018 : ancienne pondération ; données 2018–2024 : nouvelle pondération + 95%-IC)

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)
2024	Café: 14,8% (7,1-28,2) Restaurant: 10,7% (6,4-17,4)	5,6% (2,3-13,5)	4,7% (2,3-9,2)	1,5% (0,8-3,0)	0,1% (0,0-0,3)	0,7% (0,3-1,4)	1,1% (0,5-2,4)

Enfin, lors de l’édition 2021, on observait que les conducteurs, tous lieux de départ confondus, obtenaient plus souvent un résultat « Alarme » qu’un résultat « Positif », à l’exception de ceux provenant d’un café/bar et de chez des membres de la famille ou des amis, tandis qu’en 2024, les conducteurs ont plus souvent obtenu un résultat « Positif » qu’un résultat « Alarme » (à l’exception des conducteurs provenant d’un restaurant).

3.8 Prévalence selon d'autres facteurs

Les conducteurs interceptés lors de la mesure de comportement ont également été invités à **estimer la durée prévue de leur déplacement** s'ils n'avaient pas été arrêtés par la police. Lors des éditions 2009 et 2012, un lien clair avait été observé entre la durée estimée du trajet et la CSI : plus la durée du trajet était longue, plus le taux de CSI était faible. Une explication possible de ce lien était que les conducteurs consomment probablement moins d'alcool lorsqu'ils savent qu'un long trajet les attend²².

Lors des éditions suivantes (2015, 2018), cette tendance était moins marquée, mais lors des éditions 2021 et 2024, elle apparaît à nouveau clairement : le pourcentage de conducteurs en infraction diminue à mesure que la durée estimée du trajet augmente. La prévalence de la CSI est de 2,3% pour les trajets courts jusqu'à un quart d'heure, diminue à 1,7% pour les trajets de 16 à 30 minutes, à 1,3% pour les trajets de 30 minutes à une heure, et atteint 0,2% pour les trajets de plus d'une heure (significativement inférieur aux autres durées de trajet, $p \leq 0,01-0,001$). La CAA médiane ne diffère pas de manière significative selon la durée prévue du trajet.

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

	Échantillon effectif	Alarme	Positif	Total	CAA médiane (95%-IC)
0-15min	1888	1.0%	1.3%	2.3%	0.42 (0.30-0.54)
16-30min	2756	0.8%	0.9%	1.7%	0.35 (0.25-0.44)
31min-1h	2474	0.4%	0.9%	1.3%	0.37 (0.15-0.60)
Plus d'1 heure	1160	0.1%	0.1%	0.2%	0.33 (0.09-0.58)

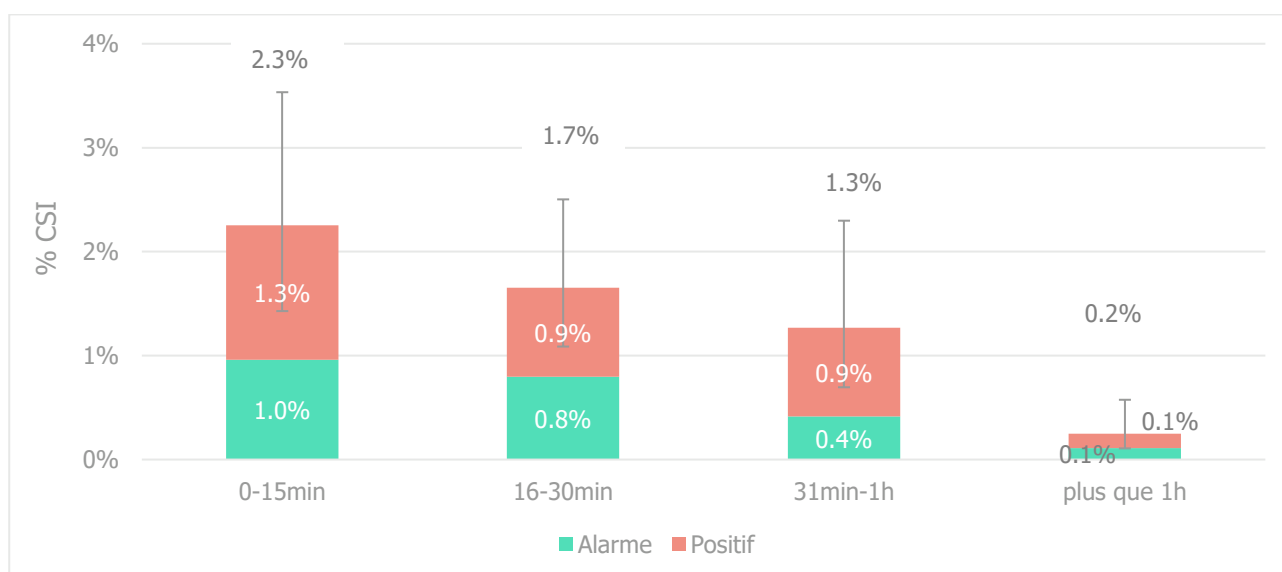


Figure 22 Prévalence de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes selon la durée estimée du déplacement

Enfin, la police a collecté un certain nombre de variables complémentaires relatives aux conducteurs : le temps écoulé depuis l'obtention du permis de conduire, la région (ou le pays) de résidence, la présence de passagers et l'existence de contrôles d'alcool antérieurs. Un bref aperçu de ces résultats est présenté ci-dessous.

²² Différents éléments peuvent expliquer pourquoi la fréquence de la CSI est plus faible chez les conducteurs effectuant des trajets plus longs :

- Durée du déplacement : un conducteur qui a encore un long trajet devant lui boira probablement moins.
- Temps écoulé entre la consommation et le début du déplacement : un conducteur qui a bu et qui a encore un long trajet devant lui attendra peut-être que sa concentration d'alcool ait redescendu avant de prendre le volant.
- Temps écoulé entre le début du déplacement et le contrôle : en supposant que la consommation d'alcool a eu lieu avant que le conducteur ne prenne le volant, la concentration d'alcool dans le sang d'un conducteur effectuant un court trajet n'a pas l'occasion de diminuer au moment du contrôle. Lors d'un long déplacement, il est possible que le contrôle d'alcool ait lieu longtemps après le départ, ce qui laisse le temps à la concentration d'alcool de diminuer.

En ce qui concerne la **région de résidence du conducteur**, un écart significatif est observé entre les conducteurs flamands et wallons ($p \leq 0,05$) : 0,9% des conducteurs flamands circulaient sous l'influence de l'alcool, contre 2,1% des conducteurs wallons. Ce résultat correspond à celui observé par région basé sur le lieu du contrôle (section 3.2). La CAA médiane chez les conducteurs flamands est de 0,33 mg/l, tandis qu'elle est plus élevée chez les conducteurs wallons (0,42 mg/l). Parmi les conducteurs wallons sous l'influence de l'alcool, la majorité obtient un résultat « Positif » ; chez les conducteurs flamands, les proportions de résultats « Alarme » et « Positif » sont équivalentes. Les échantillons de conducteurs bruxellois et étrangers sont plus limités, ce qui entraîne des marges d'erreur plus importantes. Le résultat pour les habitants de Bruxelles ne correspond pas à la prévalence par région en fonction du lieu de contrôle dans la section 3.2.

Les répartitions des échantillons dans les trois régions sur la base du lieu de contrôle montrent qu'à Bruxelles, 65% des conducteurs contrôlés résident effectivement à Bruxelles, qu'en Flandre, 92% des conducteurs contrôlés résident en Flandre, et qu'en Wallonie, 87% résident en Wallonie. L'échantillon bruxellois comprend donc une proportion importante de résidents des autres régions : 20,5% de Flamands et 9% de Wallons (le reste étant composé de résidents étrangers ou de valeurs manquantes). Les valeurs médianes d'alcoolémie diffèrent significativement selon le lieu de résidence ($p \leq 0,001$) : elles sont plus élevées chez les conducteurs wallons et plus faibles chez les conducteurs étrangers, par rapport aux conducteurs flamands et bruxellois.

Tableau 13 Prévalence de la CSI chez les automobilistes selon la région de résidence du conducteur

	Échantillon effectif	Alarme	Positif	Total	CAA médiane (95%-IC)
Flandre	5814	0.5%	0.4%	0.9%	0.33 (0.25-0.41)
Bruxelles-Capitale	534	0.5%	0.5%	1.0%	0.33 (0.29-0.37)
Wallonie	2505	0.7%	1.5%	2.1%	0.42 (0.28-0.56)
Etranger	415	1.4%	0.1%	1.5%	0.25 (0.16-0.34)

En ce qui concerne le **temps écoulé depuis l'obtention du permis de conduire**, l'échantillon « <2 ans » est trop limité pour permettre une analyse (une seule personne testée positive). Aucun écart significatif n'est observé entre les conducteurs disposant de 2 à 5 années d'expérience de conduite et ceux ayant plus de 5 années d'expérience.

Tableau 14 Prévalence de la CSI chez les automobilistes selon le temps écoulé depuis l'obtention du permis de conduire

	Échantillon effectif	Alarme	Positif	Total	CAA médiane (95%-IC)
<2 ans	461	0.0%	0.2%	0.2%	-
2-5 ans	680	0.3%	1.4%	1.8%	0.38
>5 ans	8019	0.6%	0.7%	1.3%	0.42

Des analyses complémentaires ont été menées afin d'examiner l'effet de la présence ou non de **passagers** dans le véhicule (aucun ou au moins un) ainsi que du nombre de **contrôles d'alcool** antérieurs (aucun, un, plus d'un). Aucune différence significative n'a été mise en évidence pour ces deux variables.

4 Conduite sous l'influence de l'alcool chez les conducteurs de camionnettes

Comme lors de l'édition précédente de la mesure de comportement, la police a également été invitée à contrôler les camionnettes²³ pour la CSI d'alcool. Ces données sont analysées séparément afin de permettre la comparaison des résultats relatifs aux voitures particulières avec les éditions antérieures, et parce que l'ICP requis au niveau national et européen ne concerne que les voitures particulières. Cette année, l'échantillon comprenait 980 conducteurs de camionnettes (un nombre comparable à celui de 2012 et 2021 ; légèrement plus élevé en 2015 : 1 123 ; en 2018, les données relatives aux camionnettes n'avaient pas été analysées plus en détail). Dans le trafic, les camionnettes sont beaucoup moins nombreuses que les voitures particulières (dans la présente étude, elles représentent environ 12% de l'ensemble des conducteurs interceptés). Les résultats sont dès lors associés à des marges d'erreur plus importantes.

La CSI est significativement moins fréquente chez les conducteurs de camionnettes que chez les automobilistes (* $p \leq 0,05$). En 2024, 0,6% des conducteurs de camionnettes circulaient sous l'influence de l'alcool, contre 1,4% des automobilistes. Comme chez les automobilistes, les conducteurs de camionnettes sous l'influence de l'alcool obtiennent plus souvent un résultat « Positif » qu'un résultat « Alarme ». La CAA médiane est identique pour les deux types de véhicules.

Tableau 15 Prévalence de la CSI chez les conducteurs de camionnettes et les automobilistes

	Échantillon effectif	Alarme	Positif	Total	CAA médiane (95%-IC)
Camionnettes	980	0.2	0.4	0.6	0.38 (0.23-1.10)
Voitures	8370	0.6	0.8	1.4	0.39 (0.33-0.44)

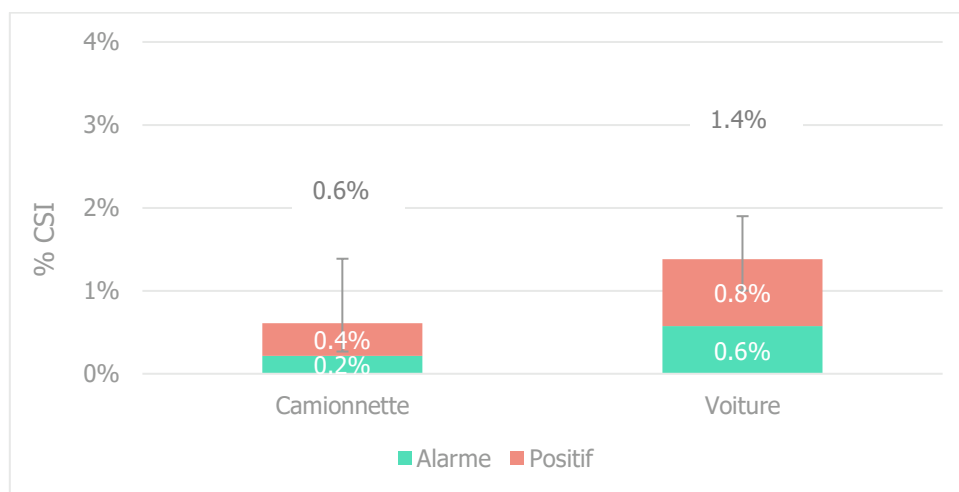


Figure 23 Prévalence de la CSI (95%-IC) chez les conducteurs de camionnettes et les automobilistes en 2024 (*)

²³ Les camionnettes sont définies comme « véhicule motorisé destiné au transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg ».

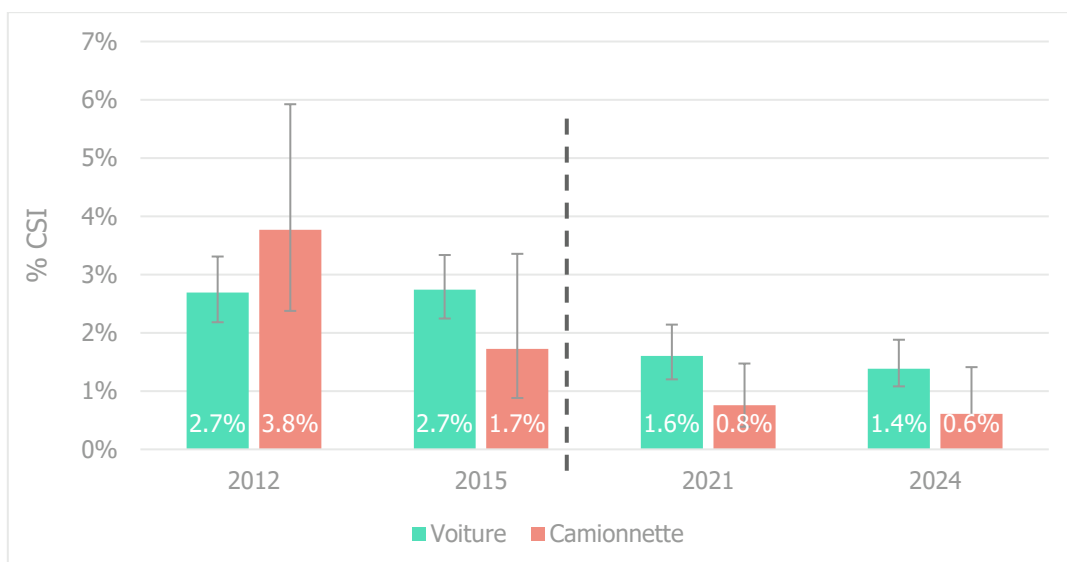


Figure 24 Évolution de la prévalence générale de la CSI (95%-IC) chez les automobilistes et les conducteurs de camionnettes (ligne pointillée : nouvelle méthode de pondération depuis 2021)

En 2021, la différence était déjà statistiquement significative, alors qu'elle ne l'était pas lors des éditions antérieures. Les taux de CSI observés en 2012 et 2015 ne sont toutefois pas comparables à ceux de 2021 et 2024, en raison de la modification de la méthode de pondération.

Il convient de souligner que la population des conducteurs de camionnettes diffère de celle des automobilistes. Ainsi, 88% des conducteurs de camionnettes de l'échantillon non pondéré sont des hommes, contre 62% chez les automobilistes. La grande majorité des conducteurs de camionnettes testés ont entre 26 et 54 ans (69,1%), contre 59% chez les automobilistes. En outre, près de la moitié des conducteurs de camionnettes ont été contrôlés sur le trajet de retour du travail (44%), contre 15% des automobilistes. Comparativement aux automobilistes, une plus grande proportion de conducteurs de camionnettes circulait en semaine durant la journée, et une plus faible proportion durant une nuit de week-end. Les conducteurs de camionnettes (2,9%) provenaient également moins souvent d'un café, restaurant ou lieu de sortie que les automobilistes (9,5%).

En ce qui concerne les données relatives aux camionnettes, l'ensemble des analyses est confronté au même problème : en raison des marges d'erreur importantes, la plupart des comparaisons ne sont pas statistiquement significatives. Les résultats fournissent néanmoins certaines indications et montrent que plusieurs tendances observées chez les automobilistes se retrouvent également chez les conducteurs de camionnettes, bien que sans atteindre la significativité statistique, notamment²⁴:

- Le taux de CSI est plus élevé chez les hommes (0,7% ; IC : 0,3–1,6) que chez les femmes (N=101) (0,0%). Il s'agit d'une différence significative ($p \leq 0,05$) ;
- Le taux de CSI est plus élevé chez les 26–39 ans (0,7%) et les 40–54 ans (1,0%) que dans les autres groupes d'âge ;
- Le taux de CSI est le plus faible sur les autoroutes (0,0% ; $p \leq 0,05$) ;
- Le taux de CSI est le plus élevé à Bruxelles-Capitale (1,8% ; IC : 0,3–9,0), suivi de la région wallonne (0,8% ; IC : 0,1–3,1) et ensuite de la région flamande (0,5% ; IC : 0,2–1,1) ;
- Le taux de CSI est plus élevé durant les nuits de semaine (5,8% ; IC : 1,6–19,0) que durant les autres périodes (0,7% en journée de semaine ; 0,2% en journée de week-end ; 0,1% en nuit de week-end). Attention : l'échantillon de conducteurs de camionnettes contrôlés la nuit est limité (<100).

²⁴ Nous présentons ici systématiquement le taux « Alarme » + « Positif » avec l'intervalle de confiance à 95 %.

5 Comparaison avec d'autres pays de l'UE

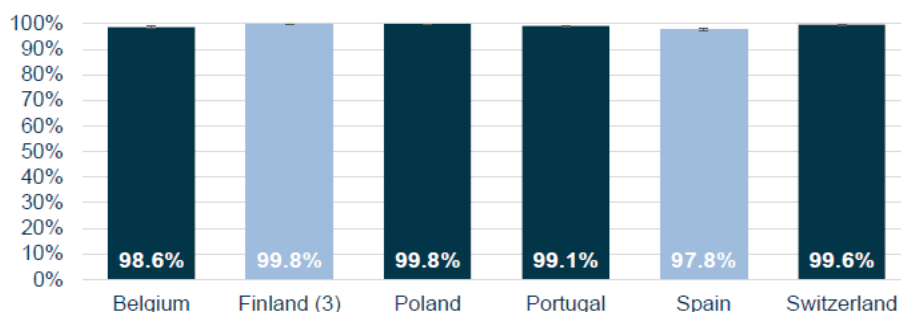
Comme indiqué dans l'introduction, cette étude s'inscrit en partie dans le cadre du projet européen [Trendline](#). La Commission européenne (CE) a défini l'ICP pour la conduite sous l'influence de l'alcool comme suit : « Pourcentage de conducteurs circulant *dans* les limites légales de CAS » (voir annexe 1 pour les exigences méthodologiques minimales imposées par la CE). Dans le cadre du projet Baseline, ces exigences méthodologiques pour l'ICP ont été précisées (Boets et al., 2021), puis optimisées dans le cadre du projet Trendline (Boets et al., 2023 ; voir annexe 2 pour un résumé). L'ICP européen est formulé de manière inverse par rapport aux indicateurs standards utilisés en Belgique (pourcentage *au-dessus* de la limite légale). Dans ce chapitre, c'est donc la formulation européenne de l'ICP qui est utilisée.

Au total, sept États membres européens, dont la Belgique, ont fourni cet ICP sur la base de contrôles d'alcoolémie aléatoires réalisés sur la route (Boets, 2025). Quatre de ces sept pays satisfont à l'ensemble des exigences méthodologiques minimales. Dans trois pays, certaines déviations méthodologiques font que les résultats ne sont pas entièrement comparables (p. ex. absence d'autoroutes en Finlande ; faible nombre de conducteurs (<250) sur autoroutes et durant les nuits de semaine en Espagne ; plusieurs déviations méthodologiques au Luxembourg, raison pour laquelle ce pays n'est généralement pas repris dans les figures). Les résultats concernés sont présentés ci-dessous. Les barres de couleur claire dans les figures indiquent ces déviations méthodologiques (voir informations sous chaque figure). Les ICP de ces pays ne sont donc pas entièrement comparables à ceux des autres pays.

Par ailleurs, onze États membres ont fourni des ICP sur la base de comportements auto-rapportés (enquêtes de prévalence sur une période ou sur un trajet²⁵). Ces indicateurs ne sont pas comparables aux ICP fondés sur des contrôles d'alcoolémie aléatoires et ne sont donc pas repris dans ce rapport.

On peut conclure que la comparabilité internationale des ICP alcool en Europe reste limitée, en raison de différences méthodologiques. Premièrement, trois méthodes de base différentes sont autorisées, ce qui conduit à des ICP non comparables. Deuxièmement, même au sein d'une même méthode de base, des différences méthodologiques persistent (non-respect de certaines exigences minimales, différences d'opérationnalisation ou de pondération). Idéalement, lors des prochaines éditions du projet, davantage de pays adopteraient la méthode des tests d'haleine aléatoires sur un échantillon représentatif de lieux, lorsque cela est légalement possible et opérationnellement faisable, cette méthode constituant la référence méthodologique.

La Figure 25 présente un aperçu des ICP nationaux pour la CSI d'alcool chez les automobilistes dans les pays ayant utilisé des tests d'haleine aléatoires (moyenne pondérée pour les trois types de route – à savoir en et hors agglomération, ainsi que les autoroutes – et pour les quatre périodes de la semaine – semaine/week-end et jour/nuit – combinées). Dans la plupart des pays, plus de 98% des automobilistes circulent dans les limites légales de CAS. Le pourcentage le plus élevé est observé en Pologne (99,8%), le plus faible en Espagne (97,8%). Parmi les quatre pays ayant fourni des ICP valides, la Belgique obtient le score le plus faible. La Pologne est le pays appliquant la limite légale de CAS la plus basse (0,2 g/l) ; dans les autres pays, la limite est fixée à 0,5 g/l.

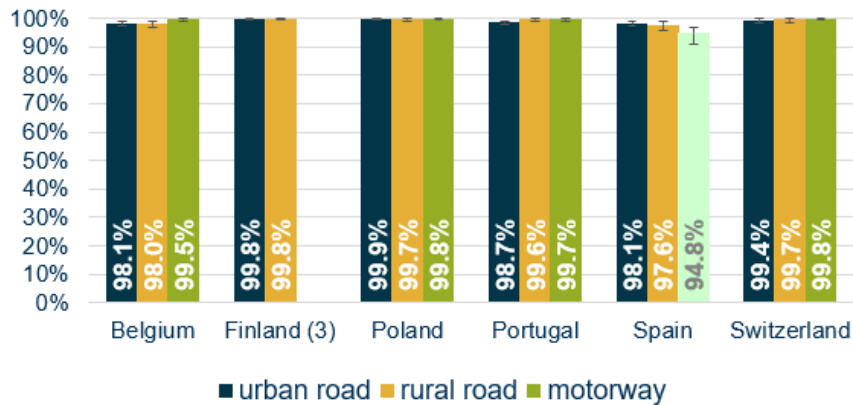


Couleur claire : déviations – Finlande (pas d'autoroutes), Espagne (autoroutes et nuits de semaine : N < 250)

Figure 25 ICP nationaux Trendline pour la CSI d'alcool chez les automobilistes, tous types de route (3) et périodes (4) confondus (Source : Boets, 2025)

²⁵ Un pays a fourni des ICP à la fois de prévalence sur période et de prévalence sur trajet (Finlande).

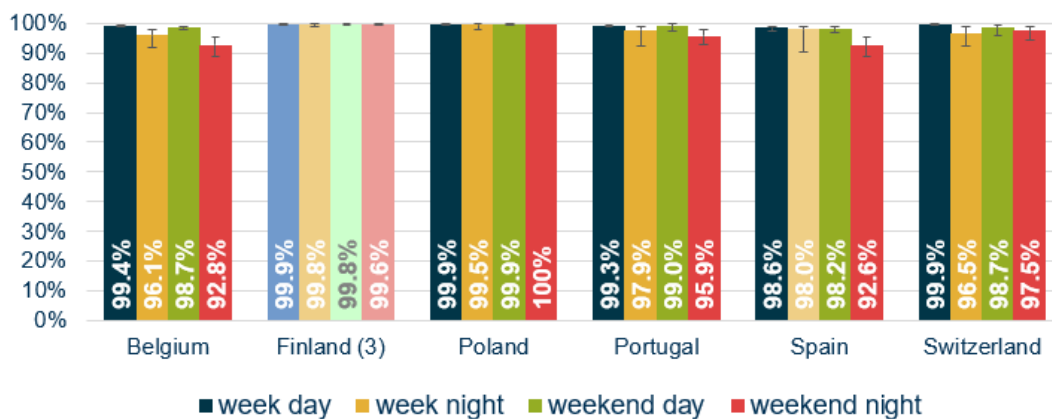
La Figure 26 présente un aperçu des ICP nationaux minimaux requis selon les trois types de route, toutes périodes confondues. Dans certains pays, la valeur moyenne de l'ICP est plus élevée sur autoroute que sur les autres types de route, mais globalement, les différences sont faibles et non significatives. La Belgique constitue une exception, avec un écart plus marqué. Au Portugal et en Suisse, le pourcentage observé sur autoroute et sur routes rurales est presque identique, et tous deux sont plus élevés (donc moins de CSI) que sur les routes urbaines, où la CSI est plus fréquente.



Couleur claire : déviations – Espagne (autoroutes et nuits de semaine : N < 250)

Figure 26 ICP Trendline pour la CSI d'alcool chez les automobilistes selon le type de route, toutes périodes (4) confondues (Source : Boets, 2025)

L'aperçu des ICP selon la période de la semaine présenté à la Figure 27 montre que, dans quatre des six pays, l'incidence de la conduite au-dessus de la limite légale est plus élevée la nuit, en particulier durant le week-end. Les ICP les plus faibles lors des soirées de week-end sont observés en Espagne (92,6%) et en Belgique (92,8%). Lors des soirées de semaine, la Belgique obtient le score le plus faible (96,1%), après la Suisse (96,5%). En revanche, en Pologne et en Finlande, on n'observe pas de baisse des ICP durant les nuits de week-end ; les différences selon la période de la semaine y sont minimes.



Couleur claire : déviations – Finlande (pas d'autoroutes), Espagne (autoroutes et nuits de semaine : N < 250)

Figure 27 ICP Trendline pour la CSI d'alcool chez les automobilistes selon la période de la semaine, tous types de route (3) confondues (Source : Boets, 2025)

Quatre pays ont également fourni des ICP selon le genre et la catégorie d'âge. La Figure 28 montre que, en Belgique et au Portugal, les femmes circulent plus souvent dans les limites légales de CAS que les hommes. Ce constat est moins marqué, voire absent, en Suisse et en Pologne. Ce différentiel selon le genre a également été observé dans la majorité des pays ayant fourni des ICP auto-rapportés pour la CSI d'alcool. En ce qui concerne les catégories d'âge, aucun schéma clair ne se dégage (Figure 29) : les ICP des 18–24 ans, 25–64 ans et 65 ans et plus sont comparables.

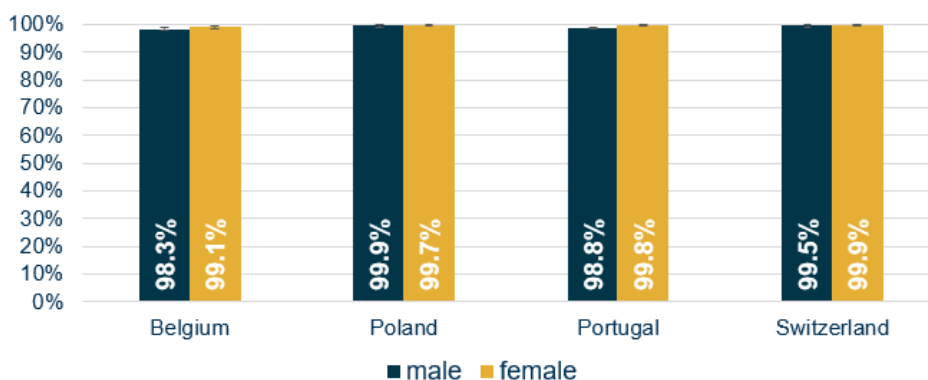


Figure 28 ICP Trendline pour la CSI d'alcool chez les automobilistes selon le genre, tous types de route (3) et périodes (4) confondus (Source : Boets, 2025)

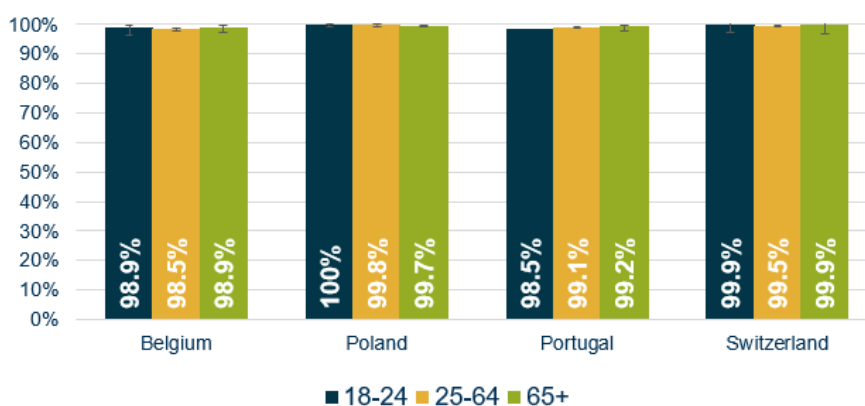


Figure 29 ICP Trendline pour la CSI d'alcool chez les automobilistes selon la catégorie d'âge, tous types de route (3) et périodes (4) confondus (Source : Boets, 2025)

Enfin, quatre pays ont également fourni des indicateurs (formulés en taux de CSI) selon les catégories de risque CAS, demandées à titre optionnel. Ces indicateurs sont liés au risque relatif de lésions graves ou mortelles associé à la CSI et ne dépendent donc pas des différences ou évolutions de la législation. Les résultats sont présentés à la Figure 30. La majorité des conducteurs sous l'influence de l'alcool se situent dans la catégorie CAS 0,5–0,79 g/l. La Belgique compte proportionnellement davantage d'infractions à risque élevé ($\geq 0,8$ g/l). En Pologne et en Suisse, aucun conducteur n'a été testé avec une CAS $\geq 1,2$ g/l.

	BAC ≥ 0.5 g/l	BAC 0.5-0.79 g/l (Medium increased risk)	BAC 0.8-1.19 g/l (Highly increased risk)	BAC 1.2+ g/l (Extremely increased risk)
Belgium	1.4% (1.0% - 1.9%)	0.6% (0.4% - 0.8%)	0.4% (0.3% - 0.8%)	0.4% (0.2% - 0.6%)
Poland	0.1% (0.0% - 0.3%)	0.1% (0.0% - 0.2%)	0.0% (0.0% - 0.2%)	0.0% (0.0% - 0.1%)
Portugal	0.8% (0.6% - 1.3%)	0.5% (0.3% - 0.9%)	0.1% (0.0% - 0.2%)	0.2% (0.1% - 0.6%)
Switzerland	0.4% (0.2%-0.9%)	0.3% (0.1%-0.8%)	0.1% (0.0%-0.3%)	0.0% (0.0%-0.1%)

Figure 30 ICP Trendline pour la CSI d'alcool chez les automobilistes selon la catégorie de risque CAS, tous types de route (3) et périodes (4) confondus (Source : Boets, 2025)

La comparaison avec Baseline (possible pour la Belgique, l'Espagne et le Portugal) montre une relative stabilité des ICP nationaux.

Les considérations finales et les recommandations relatives aux différents ICP Trendline et à leur utilisation dans le processus d'élaboration des politiques sont présentées dans Van den Berghe et al. (2025) et Aarts et al. (2025).

6 Conclusions et recommandations

6.1 Conclusions

Depuis 2003, l'institut Vias mesure le comportement des conducteurs belges en matière d'alcool. La 9^e mesure de comportement nationale représentative de la CSI en Belgique s'est déroulée en octobre–novembre 2024. Au total, 8.370 automobilistes et 980 conducteurs de camionnettes ont été contrôlés par 106 zones de police locale et par les 9 unités de la Police Fédérale de la Route.

Les principaux résultats de cette mesure de comportement sont présentés ci-dessous.

Légère diminution de la prévalence générale de la CSI

En 2024, 1,4% des automobilistes circulaient en moyenne avec une concentration d'alcool au-dessus de la limite légale ($\geq 0,22$ mg/l CAA ou 0,5 g/l CAS), tous types de route et jours de la semaine confondus. Cela correspond à environ 1 conducteur sur 70. Par rapport aux deux mesures précédentes, il s'agit d'une légère diminution (1,6% en 2018 et 1,6% en 2021), ce qui constitue une évolution favorable. Comme lors de toutes les éditions antérieures (à l'exception de celle de 2021), le taux de conducteurs testés « Positif » est supérieur au taux de conducteurs en « Alarme », bien que l'écart soit limité : 0,6% « Alarme » et 0,8% « Positif ».

Le résultat de la mesure de 2021 a servi de base à la définition des objectifs chiffrés dans le Plan Fédéral de Sécurité Routière (2021), à savoir une réduction de moitié du taux global de CSI chez les automobilistes, de 1,6% en 2021 à 0,8% en 2030, ainsi qu'une réduction de 90% d'ici 2050 (Slootmans, 2023). Le résultat de 2024 constitue clairement un pas dans la bonne direction, mais des efforts importants restent nécessaires.

Davantage de conducteurs sous l'influence en Wallonie qu'en Flandre

Le taux de CSI est significativement plus élevé chez les conducteurs contrôlés en Région wallonne (2,0%) qu'en Région flamande (0,8%). En 2021, une différence similaire avait déjà été observée, mais de manière moins marquée (non significative). En Région de Bruxelles-Capitale, le taux atteint 2,4% ; un résultat qui doit toutefois être interprété avec prudence au regard de la taille relativement limitée de l'échantillon et du large intervalle de confiance, cette tendance est confirmée par les résultats de l'enquête ESRA3. Le taux de conducteurs sous l'influence est ainsi 2,5 fois plus élevé en Wallonie qu'en Flandre. En Wallonie, le nombre de conducteurs au-dessus de la limite a augmenté ces dernières années (1,4% en 2018 ; 1,9% en 2021). En Flandre, on observe au contraire une tendance à la baisse (1,7% en 2018 ; 1,4% en 2021). La concentration médiane d'alcool est également plus élevée en Wallonie (CAA 0,38 mg/l ou CAS 1,13‰) qu'en Flandre (CAA 0,33 mg/l ou CAS 0,94‰).

Prévalence de la CSI la plus élevée durant les nuits de week-end

Les conducteurs circulent significativement plus souvent sous l'influence la nuit (22h – 06h) que le jour (06h – 22h), tant en semaine (nuit : 3,9% ; jour : 0,6%) que durant le week-end (nuit : 7,2% ; jour : 1,3%). Lors des nuits de week-end, cela signifie qu'1 conducteur sur 14 circule au-dessus de la limite légale, ce qui souligne l'importance persistante des campagnes de sensibilisation et du contrôle. Pendant la nuit, la majorité des conducteurs conduisant sous l'influence d'alcool présentent un taux « Positif » ($\geq 0,35$ mg/l CAA ou 0,8 ‰ de BAC), tandis que pendant la journée, on observe autant de résultats « Alarme » (0,22–0,35 mg/l CAA ou 0,5–0,8‰ CAS) que de résultats « Positif ». La concentration médiane d'alcool est également la plus élevée durant les nuits de week-end (0,47 mg/l CAA ou 1,08‰ CAS), suivies des nuits de semaine (0,42 mg/l CAA ou 0,96‰ CAS). Ces résultats ne diffèrent pas significativement de ceux de 2021. À l'époque, par rapport à 2018, on observait des baisses de la prévalence de la CSI durant les nuits de week-end, les nuits de semaine et les journées de week-end, ainsi qu'une augmentation durant les journées de semaine. En 2024, seule une diminution plus marquée durant les journées de semaine est observée (0,6% en 2024 contre 1,0% en 2021), retrouvant approximativement le niveau de 2018 (0,5%). Étant donné que 52,4% de l'ensemble des conducteurs sous l'influence de l'alcool de l'échantillon circulaient la nuit, il apparaît clairement que les nuits de semaine et de week-end constituent des périodes à risque accru de CSI, nécessitant des actions spécifiques. Durant la journée, la prévalence est plus faible, mais compte tenu des volumes de trafic élevés, le risque reste néanmoins important.

Davantage de CSI en et hors agglomération que sur autoroute

Le taux de CSI est significativement plus faible sur les autoroutes (0,5%) que sur les routes en et hors agglomération (1,9% et 2,0%). En 2021, une différence similaire avait déjà été observée, mais de manière moins prononcée (non significative). Les conducteurs contrôlés hors agglomération testent plus souvent « Positif » (1,3%) qu'« Alarme » (0,8%), tandis que ces proportions sont comparables sur les deux autres types de route.

Les hommes conduisent plus souvent sous l'influence

En 2024, 1,7% des hommes circulaient au-dessus de la limite légale, contre 0,9% des femmes, soit une différence significative. Cela signifie que les hommes sont environ deux fois plus souvent en infraction que les femmes. Cette différence significative selon le genre constitue une constante dans toutes les mesures depuis 2003. Les écarts entre les hommes et les femmes demeurent marqués, même si l'on observe un rapprochement progressif. Ce phénomène avait déjà été observé en 2021 et se confirme et s'accroît en 2024 (hommes/femmes : 2018 : 2,3% / 0,6% ; 2021 : 2,1% / 0,9%).

La plus grande propension des hommes à conduire sous l'influence de l'alcool est également une constante dans les études internationales (Meesmann et al., 2017).

Le taux de CSI plus élevé chez les hommes est particulièrement préjudiciable à la sécurité routière, car les hommes conduisent en moyenne davantage que les femmes et sont généralement plus enclins à prendre des risques dans le trafic. Les hommes demeurent dès lors une cible prioritaire incontournable des actions visant à réduire l'alcool au volant.

Les conducteurs de 40 à 54 ans le plus souvent sous l'influence, mais sans différences marquées selon l'âge

La prévalence de la CSI ne diffère pas de manière significative selon la catégorie d'âge. Les groupes d'âge les plus jeunes et les plus âgés présentent des taux plus faibles (18–25 ans : 1,1% ; 55–64 ans : 1,0% ; 65+ : 1,1%). Les groupes d'âge intermédiaires sont plus souvent sous l'influence : les 40–54 ans le plus fréquemment (1,8%), suivis des 26–39 ans (1,5%).

Par rapport aux deux éditions précédentes, on observe en 2024 une augmentation regrettable chez les plus jeunes (2018 : 0,9% ; 2021 : 0,8% ; 2024 : 1,1%), ainsi qu'une tendance à la hausse chez les 40–54 ans (2018 : 1,5% ; 2021 : 1,7% ; 2024 : 1,8%). Chez les 26–39 ans, on observe une diminution (1,8% en 2018 et 2021 ; 1,5% en 2024), tandis que les 55 ans et plus présentent une tendance à la baisse (2018 : 1,8% ; 2021 : 1,6% ; 2024 : 1,0%). Toutefois, les variations observées sur ces dernières éditions restent à l'intérieur des intervalles de confiance, ce qui ne permet pas de conclure à des évolutions significatives.

La tendance encourageante à la baisse observée depuis 2015 chez les plus jeunes n'est donc pas confirmée par la dernière mesure de comportement. Aucun groupe d'âge clairement à risque ne se dégage sur la base de cette mesure. Les actions devraient dès lors idéalement cibler l'ensemble des groupes d'âge, en particulier les conducteurs âgés de 26 à 54 ans, tout en continuant à porter une attention spécifique aux jeunes automobilistes, chez qui la consommation d'alcool entraîne une augmentation plus marquée du risque d'accident (Meesmann et al., 2017).

Les conducteurs provenant de cafés et de restaurants le plus souvent sous l'influence

Le lieu de départ du conducteur est un facteur qui influence fortement le taux de CSI. Les échantillons sont toutefois relativement restreints pour certaines catégories, ce qui se traduit par de larges marges d'erreur et impose une interprétation prudente. Comme lors des éditions précédentes, les conducteurs provenant d'un café/bar (14,8%) ou d'un restaurant (10,7%) sont le plus souvent sous l'influence de l'alcool. Viennent ensuite les conducteurs en provenance d'un lieu de sortie (p. ex. fête, discothèque, événement, festival) (5,6%), d'un club ou d'une activité sportive (4,7%) et ceux venant de chez des proches ou des amis (2,7%). Enfin, les conducteurs rentrant de leur domicile ou de leur lieu de travail présentent des taux de CSI de 1,5% et 0,7%, des valeurs qui restent loin d'être négligeables. Pour la plupart des lieux de départ, la majorité des contrevenants testent « Positif », de manière particulièrement marquée chez les conducteurs provenant d'un café/bar (2% « Alarme » contre 12,8% « Positif »). La seule exception observée lors de cette édition concerne les conducteurs sous l'influence de l'alcool sortant d'un restaurant, qui testent plus souvent « Alarme » (8,6%) que « Positif » (2,1%). Il semble donc que les clients de restaurant ayant trop consommé pour pouvoir conduire l'aient fait dans une moindre mesure que les conducteurs sous l'influence provenant d'autres lieux. Aucune évolution majeure n'est observée depuis 2018 : les pourcentages par lieu de départ restent dans les

larges intervalles de confiance. La seule exception concerne le lieu de départ « Travail », pour lequel on observe une diminution marquée de la CSI par rapport aux deux éditions précédentes (2018 : 1,0% ; 2021 : 1,6% ; 2024 : 0,1%). Si les taux de CSI sont très élevés chez les personnes provenant d'un café ou restaurant (elles représentent 33,2% des conducteurs sous l'influence de l'alcool), il convient néanmoins de relativiser ce constat : le nombre total de conducteurs issus de ces lieux est en effet relativement faible (3,9%). À l'inverse, malgré un taux de CSI plus faible chez les personnes en provenance de leur domicile (1,5%), ce lieu de départ représente la majorité des déplacements (44% des conducteurs contrôlés). En résumé, un tiers des conducteurs en infraction provient d'un café/restaurant, 21% rentraient de leur domicile et 14% de chez des proches ou amis. Une politique de dissuasion qui ne viserait que l'horeca et les lieux de sortie ne couvrirait donc qu'une partie limitée de la problématique.

Prévalence de la CSI la plus élevée pour les trajets courts

Il a également été demandé aux conducteurs interceptés lors de cette mesure comportementale d'estimer la durée de leur trajet s'ils n'avaient pas été contrôlés par la police. Il existe un lien clair entre la durée estimée du trajet et la conduite sous l'influence de l'alcool : plus le trajet est long, plus le taux de conducteurs « Positif » est faible. Ce taux s'élève à 2,3% pour les trajets de moins d'un quart d'heure, 1,7% pour les trajets de 16 à 30 minutes, 1,3% pour ceux de 30 minutes à une heure, et 0,2% pour les trajets de plus d'une heure. Cette tendance avait déjà été observée en 2018 et dans la majorité des éditions précédentes. Une explication possible est que les conducteurs prennent davantage de risques pour des trajets courts.

Prévalence de la CSI plus faible chez les conducteurs de camionnettes

En ce qui concerne les conducteurs de camionnettes, 0,6% dépassaient la limite légale de CAS en 2024, ce qui constitue une légère diminution par rapport à 2021 (0,8%). Ce taux est significativement inférieur à celui observé chez les automobilistes (1,4%). Les deux échantillons diffèrent également sur plusieurs aspects : 88% des conducteurs de camionnettes sont des hommes (voitures : 62%), près de la moitié (44%) a été contrôlée en provenance du travail (voitures : 15%), et, par rapport aux automobilistes, une proportion plus élevée a été contrôlée en semaine durant la journée et une proportion plus faible durant les nuits de week-end. L'échantillon des camionnettes est toutefois trop restreint pour tirer des conclusions plus approfondies, les marges d'erreur étant trop importantes.

Comparaison européenne

L'ICP européen relatif à l'alcool présente une faible comparabilité internationale car, contrairement aux autres ICP comportementaux standards du projet Trendline, trois méthodes de mesure sont autorisées, ce qui aboutit à des ICP non comparables entre eux. Cette situation s'explique par le fait que la méthode privilégiée des « tests d'haleine aléatoires sur la route » est illégale ou irréalisable dans plusieurs pays. Dans Trendline, la majorité des pays ont opté pour des ICP basés sur des comportements auto-rapportés. Seuls sept pays ont utilisé des tests d'haleine aléatoires, et parmi ceux-ci, seuls quatre satisfaisaient à l'ensemble des exigences méthodologiques minimales. Parmi ces quatre pays, la Pologne obtient les meilleurs résultats, suivie de la Suisse et du Portugal, tandis que la Belgique affiche les résultats les plus faibles. Plusieurs facteurs de risque de CSI observés en Belgique sont également observés dans la majorité des autres pays, notamment les nuits de week-end et le fait d'être un conducteur masculin.

6.2 Recommandations

6.2.1 Méthodologie

La méthode de pondération a été optimisée en 2021 sur la base des recommandations de Baseline ; les données de l'édition 2018 ont alors été réanalysées selon cette pondération afin de permettre la comparaison entre les deux éditions. La même pondération a été appliquée dans la présente édition. Afin d'améliorer la comparabilité historique depuis 2003, les résultats de toutes les éditions précédentes devraient être recalculés sur la base de la nouvelle pondération.

Au fil des différentes éditions depuis 2003, le travail de terrain de la mesure de comportement liés à l'alcool a été réalisé soit en automne, soit au printemps. La seule règle générale est qu'aucune donnée ne peut être collectée durant les périodes de vacances scolaires ou lors de périodes hivernales rigoureuses. Cela peut entraîner des différences dans les ICP, les habitudes de consommation d'alcool pouvant varier selon la saison. Idéalement, les données devraient donc être collectées autant que possible à la même période de l'année. Les

trois dernières éditions ont eu lieu à l'automne (septembre–novembre) et sont dès lors comparables du point de vue de la période annuelle. Une limite générale des mesures de comportement est que les ICP ne couvrent qu'une période limitée de l'année, alors que l'objectif est de généraliser les résultats à l'ensemble de l'année.

Par ailleurs, il serait pertinent d'appliquer, en complément des analyses descriptives (comparatives) actuelles, des analyses permettant d'identifier l'influence spécifique de chaque variable sur la probabilité de CSI. Des analyses de régression logistique permettraient de présenter les résultats sous la forme d'un « risque relatif de conduire sous l'influence », c'est-à-dire une probabilité plus élevée ou plus faible qu'une sous-population (p. ex. les femmes) conduise sous l'influence par rapport à une autre sous-population de la même variable servant de référence (en l'occurrence, les hommes).

6.2.2 Mesures

Dans le rapport final de la précédente mesure de comportement CSI (Boets et al., 2023), la section consacrée aux mesures plaidait pour une approche intégrée de la conduite sous l'influence de l'alcool, combinant différentes mesures et impliquant une collaboration entre plusieurs secteurs et domaines de d'intervention publique. Une telle approche ne tient pas uniquement compte de la prévalence générale de la CSI, mais aussi du risque d'accident propre à certains groupes cibles et de l'impact des concentrations élevées d'alcool sur ce risque. Concrètement, sept types de mesures ont été proposés (voir ci-dessous). Ceux-ci apparaissent également dans des revues générales consacrées aux mesures visant à réduire la CSI (Fell, 2019 ; Fisa et al., 2022). Pour un aperçu détaillé, il est renvoyé au rapport précédent (Boets et al., 2023). Il est également fait référence aux mesures recommandées dans le [Briefing](#) récent sur la conduite sous l'influence de l'alcool de l'institut Vias (2024). Les sept types de mesures sont complétés ci-dessous par plusieurs conclusions clés issues de ce briefing, le lecteur étant renvoyé au document original pour davantage de détails.

1) S'attaquer à la consommation problématique d'alcool dans la société.

Des mesures politiques peuvent être mises en place afin de réduire la consommation d'alcool (p. ex. augmentation des prix, relèvement de l'âge légal minimum, réduction de la disponibilité et de la publicité pour l'alcool, etc.).

2) Abaisser la limite légale d'alcool / tolérance zéro.

Les études montrent que l'abaissement de la limite de CAS pour la conduite (0,2 ou 0,3‰) peut entraîner une diminution du nombre d'accidents de la route ou de victimes liés à l'alcool. Une telle réduction est de préférence combinée à d'autres actions, telles qu'un renforcement du contrôle. Du point de vue de l'institut Vias, plusieurs avantages d'une tolérance zéro pour tous les conducteurs sont mis en avant. Un premier aspect concerne la simplification de la communication : toute consommation d'alcool est alors considérée comme incompatible avec la conduite d'un véhicule, ce qui réduit les zones grises. Alors que les contrôles donnent encore souvent lieu à des discussions sur les marges tolérées ou le nombre de « verres standards », une politique de tolérance zéro envoie un message clair et sans ambiguïté : boire et conduire ne font pas bon ménage. Un avantage supplémentaire réside dans la réduction du risque de « bonnes erreurs », ces situations où des conducteurs pensent à tort être en règle. La croyance largement répandue selon laquelle « deux verres, ça passe » avant de prendre le volant repose sur l'idée que l'on resterait ainsi sous la limite légale de 0,22 mg/l CAA (0,5 g/l CAS). En réalité, il s'agit d'une simplification excessive. Les effets de l'alcool varient en effet selon le poids corporel, le genre, la vitesse du métabolisme et le délai entre la consommation et la conduite. De plus, il n'est pas certain que chaque conducteur sache précisément ce que représente un « verre standard » (à savoir 10 grammes d'alcool). Il est donc probable qu'une part importante des conducteurs dépassant la limite légale fasse une mauvaise estimation du nombre de verres standards consommés et de leur propre CAS. Par ailleurs, une tolérance zéro peut contribuer au renforcement de la norme sociale. Des règles claires renforcent la norme selon laquelle alcool et conduite sont incompatibles. La recherche montre que la perception de la norme sociale constitue un prédicteur important de l'intention de conduire sous l'influence (Meesmann et al., 2015). L'impact d'une tolérance zéro sur le nombre de victimes de la route en Belgique a été estimé par Moreau et al. (2020). Sur la base de comparaisons internationales entre pays appliquant différentes limites légales, ils estiment qu'un scénario conservateur de tolérance zéro conduirait à une réduction d'environ 10 décès par an. Ce scénario suppose que seuls les conducteurs qui roulent actuellement avec une CAA inférieure à 0,22 mg/l (CAS 0,5 g/l) adapteraient leur comportement, sans diminution de la conduite en état d'ivresse à des concentrations plus élevées. Une tolérance zéro peut toutefois aussi contribuer à empêcher que les comportements de consommation n'évoluent vers une CAA > 0,22 mg/l (CAS 0,5

g/l), l'alcool pouvant déjà avoir un effet désinhibant dès la première consommation (McPhee & Hendershot, 2023). Il est dès lors réaliste d'envisager un gain de sécurité supérieur à celui du scénario conservateur, en supposant également une certaine diminution de la conduite en état d'ivresse à des CAA supérieures à 0,22 mg/l (CAS 0,5 g/l). Selon les estimations de Moreau et al., l'introduction d'une tolérance zéro en Belgique pourrait conduire à une réduction de 10 à 17 décès et de 8 à 20 blessés graves par an. Cette mesure dépasse ainsi la simple valeur symbolique et représente un gain substantiel et démontrable en matière de santé publique.

3) Améliorer la culture de sécurité routière autour de l'alcool.

4) Renforcer et organiser efficacement le contrôle.

Il existe un consensus dans la littérature scientifique selon lequel l'augmentation du risque de verbalisation constitue une mesure à la fois efficace et peu coûteuse pour améliorer le comportement routier et réduire le nombre d'accidents (Elvik et al., 2012).

5) Communiquer sur les contrôles d'alcool afin d'augmenter le risque subjectif de verbalisation.

Par ailleurs, plusieurs indications montrent que les campagnes contre la conduite sous l'influence peuvent avoir un effet positif sur la sécurité routière (Eichorn & Kaiser, 2017).

6) Élargir les cours de type *Driver Improvement*.

Une méta-analyse de Sloomans et al. (2017) montre que les cours de sensibilisation peuvent réduire le taux de récurrence de 40%.

7) Utilisation de l'éthylotest antidémarrage.

Un éthylotest antidémarrage peut réduire le risque de récurrence de CSI tant qu'il est installé dans le véhicule. En combinaison avec un programme s'attaquant aux causes du problème d'alcool, il peut conduire à un changement durable des habitudes de consommation et du comportement de conduite.

Enfin, lorsque des **personnes ont bu de l'alcool et doivent encore se déplacer**, il est important que des **alternatives crédibles soient disponibles et encouragées**. Les usagers de la route qui ont consommé de l'alcool doivent être encouragés à ne plus prendre le volant et à recourir à des solutions de transport alternatives. L'idéal est que ces alternatives soient envisagées avant même de commencer à boire. En complément des transports publics, le recours à des taxis, subventionnés ou non, à des systèmes de transport partagé (BOB) et à des programmes spécifiques de retour à domicile lors des nuits festives peut également être envisagé (institut Vias, 2024).

Enfin, il est recommandé de tester **tous les conducteurs impliqués dans un accident corporel** afin de disposer de données plus fiables à ce sujet. Actuellement, pour environ 1 conducteur sur 3 impliqué dans un accident avec blessés, on ignore si l'alcool était en cause. Idéalement, un prélèvement sanguin devrait systématiquement être effectué chez les blessés et même chez les personnes décédées à la suite d'un accident de la circulation.

6.2.3 Plan fédéral et interfédéral de sécurité routière

Le Plan Fédéral de la sécurité routière 2021-2025 est l'engagement du gouvernement fédéral à prendre les mesures nécessaires pour réduire le nombre de victimes blessées et décédées sur la route dans les domaines pour lesquels il est compétent ([Plan Fédéral de Sécurité Routière](#), 2021). Comme indiqué dans l'introduction, le résultat de l'ICP de la mesure de 2021 a servi de base à la fixation de l'objectif à l'horizon 2030 pour la conduite sous l'influence de l'alcool, à savoir une réduction de moitié, de 1,6% en 2021 à 0,8% en 2030, et une réduction de 90% d'ici 2050 (Sloomans et al., 2022 ; Sloomans, 2023). La mesure de comportement de 2024 constitue la première mesure de suivi dans le cadre de ce monitoring et fournit une indication de l'évolution de l'ICP en Belgique. Les résultats suggèrent une tendance positive entre 2021 et 2024, mais cet ICP devra être suivi dans les années à venir afin de pouvoir conclure à une évolution claire et de déterminer si les objectifs pour 2030 (et 2050) seront atteints ou non.

Le Plan Fédéral stipule que la lutte contre la conduite sous l'influence de l'alcool doit être intensifiée. Cela inclut, d'une part, des contrôles plus efficaces, c'est-à-dire se concentrer sur les endroits et moments les plus problématiques ; faire passer un test d'haleine (ou sanguin, en cas de blessures) aux conducteurs impliqués dans un accident ; abaisser le seuil minimum pour le test d'alcoolémie de 1,9 l à 1,2 l ; et supprimer la possibilité de demander un délai d'attente de 15 minutes pour l'alcootest. D'autre part, il est proposé de renforcer les sanctions, puisque les infractions bien supérieures à la limite légale d'alcool (la majorité des infractions) sont encore souvent sanctionnées par de simples amendes (Plan Fédéral, 2021).

Le [plan interfédéral](https://all-for-zero.be/) « All for zero » (2021) formalise l'engagement commun des autorités régionales et fédérales visant à mettre en œuvre des mesures en matière de sécurité routière afin d'atteindre les objectifs fixés. Cette vision commune s'inscrit dans la continuité des objectifs et plans d'action régionaux et fédéraux (<https://all-for-zero.be/>).

Références

Aarts, L., Mons, C., Van den Berge, W., Heffernan, S., Larsson, P.C., Markov, M., Salathe, M., Silverans, P., Sternlund, S., Vadeby, A. (2025). *The use of KPIs in the policy process. Results of the Trendline Policy Integration Questionnaires. Final*. Report produced as part of the Trendline project.

https://trendlineproject.eu/trendline-results/trendline_results-pac-questionnaires_final-2025.pdf

Blomberg, R. D., Peck, R. C., Moskowitz, H., Burns, M., & Fiorentino, D. (2009). *The Long Beach/Fort Lauderdale relative risk study*. Journal of Safety Research, 40, 285-292.

Boets (2025) *Trendline project. Report on KPI Alcohol*. Report produced as part the Trendline project, supported by the European Union. <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/bbe8e1123e-1764252485/kpi-alcohol-report.pdf>

Boets, S., Wardenier, N., De Vos, N., Bouwen, L. (2023). *Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » 2021 - L'alcool au volant en Belgique*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias ; 2023.

Boets, S., Folla, K., Houwing, S., Forsman, Å., Klipp, S., Areal, A., Jankowska-Karpa, D. & Meesmann, U. (2023). *KPI Driving under the Influence of Alcohol. Methodological Guidelines*. Report produced as part of the Trendline project, supported by the European Union

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.

<https://baseline.vias.be/en/publications/methodological-guidelines-kpi/>

Braekman, E., S. Fiers, S. (2022). *Preventiebarometer: alcohol*. Brussel, België: Sciensano; 2022. Rapportnummer: D/2022.14.440/56. doi.org/10.25608/4d4x-9h20

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

Eichhorn, A., Kaiser, S. (2017). *Awareness raising and campaigns – Driving under the influence*, European Road Safety Decision Support System.

Elgner, J., Andrášik, R., Bijleveld, F., Boets, S. and Van den Berghe, W. (2024). *Suggested approach for weighting sample data and calculation of statistics*. Note produced as part the Trendline project, supported by the European Union. <https://trendlineproject.eu/media/pages/publications/32e9d29d7c-1719921954/statistical-analysis-of-kpi-data.pdf>

Elvik, R., Sogge C.V., Lager, L., Amundsen, F.H., Pasnin, L.T., Karlsen, R., et al. (2012). *Assessing the efficiency of priorities for traffic law enforcement in Norway*. Accident Analysis & Prevention. 2012 Jul; 47: 146-152.

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-](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-01/Road%20safety%20thematic%20report%20Alcohol%20drugs%20and%20medicines_final.pdf)

[01/Road%20safety%20thematic%20report%20Alcohol%20drugs%20and%20medicines_final.pdf](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-01/Road%20safety%20thematic%20report%20Alcohol%20drugs%20and%20medicines_final.pdf)

European Commission (2023). *Road safety thematic report – Alcohol and drugs*. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

- Fell, J.C. (2019). *Approaches for reducing alcohol-impaired driving: evidence-based legislation, law enforcement strategies, sanctions and alcohol-control policies*. Forensic science review. 2019; 31(2): 161-184.
- Fisa, R., Musukuma, M., Sampa, M., Musonda, P. & Young, T. (2022). *Effects of interventions for preventing road traffic crashes: an overview of systematic reviews*. BMC Public Health. 2022 Mar; 22(1): 513.
- Gisle L, Van der Heyden J, Janssens M. (2025). *Enquête de santé 2023-2024: consommation d'alcool*. Bruxelles, Belgique : Sciensano ; 2025. Numéro de rapport : D/2025.14.440/63. Disponible sur: https://www.sciensano.be/sites/default/files/al_report_his2023_fr.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. Available at: https://www.bast.de/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_2_3_5.html?nn=613800
- 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
- Lequeux. Personal communication referring to Algemene directie statistiek - Statistics Belgium. 2024.
- McPhee, M. D., & Hendershot, C. S. (2023). *Meta-analysis of acute alcohol effects on response inhibition*. Neuroscience & Biobehavioral Reviews, 152, 105274. <https://doi.org/10.1016/j.neubiorev.2023.105274>
- Meesmann, U., Martensen, H., & Dupont, E. (2015). *Impact of alcohol checks and social norm on driving under the influence of alcohol (DUI)*. Accident Analysis & Prevention, 80, 251–261. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.04.004>
- Meesmann, U., Pires, C., Wardenier, N. (2024). *Driving under the influence of alcohol, drugs or medication. ESRA3 Thematic report Nr. 10*. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). (2024-R-31-EN). Vias institute. https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2023_thematicreportno10drivingundertheinfluenceofalcoholdrugsormedication.pdf
- Meesmann, U., Vanhoe, S. & Opendakker, 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-%20Alcool/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%20%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
- Nuyttens, N., Focant, N., Casteels, Y. (2012). *Analyse statistique des accidents de la route 2010*. , Bruxelles, Belgique : Institut belge de sécurité routière, Centre de connaissances sur la sécurité routière.
- 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%20votre%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_Belgie_dans_le_contexte_europeen.pdf

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

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.

Slootmans, F. (2023). *Rapport sur la sécurité routière – Où en sommes-nous après un an de 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>

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

VAD (2024). *Kerncijfers Alcohol*. Oktober 2024.

https://vad.be/content/uploads/2025/01/factsheet_cijfers_alcohol.pdf

Vias institute (2024). *Briefing "Rijden onder invloed van alcohol"*. Brussel, België, Vias institute, www.vias.be/briefing

Vias institute (2025). *Verkeersveiligheidsbarometer - Het jaar 2024* (2025).

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>

Wardenier, N., Laurant, S. & Meesmann, U. (2025). *Points de vue des usagers belges de la route sur la sécurité routière – Résultats belges de l'enquête ESRA3 (2023)*, Bruxelles : Institut Vias

Yannis, G., Folla K. (2022). *Baseline report on the KPI Driving under the Influence of Alcohol*. Baseline project, Brussels: Vias institute

Annexes

Annexe 1: EC SWD KPI 4 Alcohol

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/Trendline pour le CPI alcool: Tests d'alcool aléatoires

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

SWD minimum requirements	Baseline minimum requirements for roadside breath testing	Baseline recommended options for roadside breath testing
<p>KPI: % within legal BAC limit</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - % \leq legal BAC limit + CI aggregated - % \leq legal BAC limit + CI per road type - % \leq 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 	<ul style="list-style-type: none"> - 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

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

Methodological requirements: random breath tests

- Minimum KPI estimate (95% CI) for **passenger car drivers**:
 - Country level
 - Time period (4 levels: weekday/night, weekend day/night)
 - Road type (3 levels: urban, rural, motorways)
- Minimum sample sizes: in total 2000 drivers
 - Min. 500 per road type, min. 250 per week period*
 - Random selection of locations: min. 10 locations/stratum, min. 2 for each combination
 - 1 session min. 30 min.
 - Weighting procedure incl. traffic volume
- Optional variables: gender, age group, BAC level ...
- Observations during holidays and heavy winter period excluded



* Lowered in Trendline based on Baseline feasibility - originally also min. 500 drivers per week period.

Annexe 3: Questionnaires 2024

Mesure du comportement nationale "Conduite sous l'influence de l'alcool, édition 2024" - Formulaire pour le conducteur

Afin de prendre toutes les mesures requises pour garantir l'anonymisation des données communiquées, après la communication par la police des informations reprises dans le formulaire à l'institut Vias, ces informations ne peuvent pas être conservées sous forme digitale dans les systèmes de traitement des services de police ou sous forme de papier.

Dès que l'institut Vias a réalisé son enquête, les formulaires transmis par la police seront détruits.

1) Type de véhicule : <input type="checkbox"/> Voiture <input type="checkbox"/> 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 : <input type="checkbox"/> Homme <input type="checkbox"/> Femme	9) Quel était 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 son "domicile" et non de "café")</i>
3) Catégorie d'âge du conducteur : <input type="checkbox"/> 18-25 <input type="checkbox"/> 26-39 <input type="checkbox"/> 40-54 <input type="checkbox"/> 55-64 <input type="checkbox"/> 65+	<input type="checkbox"/> Domicile <input type="checkbox"/> Travail <input type="checkbox"/> Famille / amis <input type="checkbox"/> Restaurant <input type="checkbox"/> Café / bar <input type="checkbox"/> Club de sport / activité sportive <input type="checkbox"/> Discothèque / fête / spectacle / soirée <input type="checkbox"/> Autres
4) Temps depuis la 1^{re} délivrance du permis de conduire B : <input type="checkbox"/> <2 ans <input type="checkbox"/> 2-5 ans <input type="checkbox"/> >5 ans	
(5) Résidence du conducteur : <input type="checkbox"/> Région wallonne <input type="checkbox"/> Région de Bruxelles-Capitale <input type="checkbox"/> Région flamande <input type="checkbox"/> Pays étranger	10) Conducteur professionnel soumis à un taux d'alcoolémie légal de 0,2 g/l CAS (0,09 mg/l AAE) ? <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui
6) Nombre total de passagers :	
7) 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 ?	11) Pré-test (sampling) : <input type="checkbox"/> Pas utilisé <input type="checkbox"/> Négatif <input type="checkbox"/> Positif
7bis) Quand avez-vous passé votre dernier test d'alcoolémie ? (le cas échéant) <input type="checkbox"/> <1 ans <input type="checkbox"/> 1-3 ans <input type="checkbox"/> >3 ans	
8) Quelle était environ la durée prévue de votre déplacement (en heures, minutes) ?hmin	12) Résultat du test d'haleine : <input type="checkbox"/> Refus <input type="checkbox"/> Impossible <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> A (conducteur professionnel) <input type="checkbox"/> P
	13) Résultat de l'analyse d'haleine éventuelle (indiquez le taux exact) :mg/l AAE

Mesure nationale du comportement « conduite sous influence d'alcool », 2024

Nom et numéro de la zone de police

Lieu du contrôle (emplacement, adresse, éventuellement coordonnées de navigation)

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)

Cochez le cadre correspondant au contrôle effectué et indiquez le résultat de comptage (voitures et camionnettes passées et arrêtées) :

<input type="checkbox"/> La chaussée comporte <u>1 sens de circulation</u>	<input type="checkbox"/> La chaussée comporte <u>2 sens de circulation</u> et le contrôle est effectué dans <u>1 seul sens</u>	<input type="checkbox"/> La chaussée comporte <u>2 sens de circulation</u> et le contrôle est effectué dans les <u>2 sens</u> .
Nombre total de voitures et de camionnettes passées (y compris celles qui ont été arrêtées) pendant toute la durée du contrôle : 	Nombre total de voitures et de camionnettes passées (y compris arrêtées) pendant toute la durée du contrôle dans le <u>sens du contrôle</u> : 	Nombre total de voitures et de camionnettes passées (y compris arrêtées) pendant toute la durée du contrôle, dans les <u>2 sens de circulation</u> :

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	<input type="checkbox"/>
Oui, pour certains conducteurs	<input type="checkbox"/>
Non	<input type="checkbox"/>

Remarques éventuelles (événements, travaux, etc.)



Institut Vias

Chaussée de Haecht 1405
1130 Bruxelles

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be