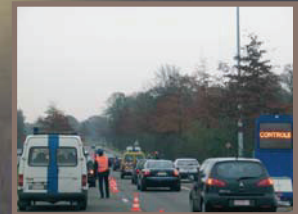


Mesure nationale du comportement conduite sous influence d'alcool

Edition 2005



Emmanuelle Dupont

Département Comportement des usagers et support politique
Institut Belge pour la Sécurité Routière

MESURE NATIONALE « CONDUITE SOUS INFLUENCE »
- EDITION 2005 -

Emmanuelle Dupont
Cellule recherche
Département Comportement des usagers et support politique
Institut Belge pour la Sécurité Routière

1. Procédure :

La mesure nationale du comportement « conduite sous influence d'alcool » est réalisée tous les deux ans durant les mois d'octobre et novembre, sur l'ensemble du territoire belge. Les premières éditions ont eu lieu en 1998 et en 2000, mais les contrôles n'étaient alors réalisés que durant les nuits de samedi à dimanche. En 2003, la méthodologie a été révisée (Vanlaar, 2005¹) entre autres afin de permettre d'évaluer la prévalence de la conduite sous influence à tous les moments de la semaine (et pas uniquement les week-ends). Nous commencerons par rappeler brièvement cette méthodologie. Par souci de clarté, il est important de préciser ici que, tout au long de ce rapport, nous utiliserons l'expression « conducteur sous influence » pour désigner tout conducteur dont le taux d'alcool dans le sang excède la limite légale (concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré – AAE - supérieure ou égale à 0.22 mg/L). Autrement dit, tout conducteur dont le résultat au test d'haleine aura été qualifié de « Alerte » ou « Positif ».

1.1 Participation des zones de police, sélection des points de contrôles et plages horaires :

Dans le courant du mois d'avril 2005, la participation de l'ensemble des zones de police a été sollicitée. Les zones de police participantes étaient invitées à désigner un « coordinateur » pour l'étude, coordinateur qui était ensuite chargé du suivi des courriers et de l'organisation pratique des contrôles. Pour l'édition 2005, les zones de police ayant déjà participé à la mesure nationale en 2003 ont utilisé les mêmes points de contrôles. L'IBSR avait alors procédé à la sélection aléatoire de huit points de contrôles – 3 points « principaux » et 5 « de réserve » - sur le territoire de chacune des zones de police ayant pris part à la mesure nationale. Ces points ont ensuite été communiqués aux coordinateurs, qui se sont rendus sur le terrain afin de s'assurer qu'ils permettaient effectivement l'installation d'un dispositif de contrôle (du point de vue de la sécurité, de la place, et de la densité du trafic). Si l'un ou plusieurs de ces points s'avéraient insatisfaisants, il était demandé au coordinateur de sélectionner l'un des points de réserve en lieu et place du (des) point(s) principal(aux). Si les points de réserves eux-mêmes apparaissaient inadéquats, le

1 Vanlaar, W. (2005b). Drink driving in Belgium: results from the third and improved roadside survey, Accident Analysis and Prevention, Vol. 37, pp. 391-397.

coordinateur devait procéder à la sélection d'un nouveau point dans un rayon de 500 à 1000 mètres par rapport au point initialement proposé. Les coordinateurs communiquaient ensuite la sélection définitive de 2 à 3 points de contrôles à l'IBSR.

L'IBSR a ensuite procédé à l'assignation aléatoire de plages horaires à chacun des points sélectionnés par les zones de police. Les plages horaires utilisées étaient les suivantes :

- 06:00-12:00 en semaine
- 12:00-18:00 en semaine
- 18:00-24:00 en semaine
- 00:00-06:00 en semaine
- 06:00-12:00 le week-end
- 12:00-18:00 le week-end
- 18:00-24:00 le week-end
- 00:00-06:00 le week-end

Les horaires assignés à chacun des points de contrôles étaient communiqués aux zones de police, qui confirmaient ensuite leur utilisation à l'IBSR.

1.2 Déroulement des contrôles

Les coordinateurs ont tous reçu des instructions détaillées concernant la manière de procéder au contrôle, la plus importante étant sans doute d'arrêter le plus grand nombre de conducteurs possible *sans se baser sur aucune caractéristique visible* (telle que le sexe ou l'âge). Pratiquement, cela impliquait d'arrêter pendant 1 heure, le plus grand nombre possible d'automobilistes (autrement dit : tant qu'il y avait de la place et des agents disponibles pour arrêter les conducteurs et procéder à l'alcootest). Dans le cas où le contrôle devait être interrompu (intempéries, nombre trop important de conducteurs sous influence, accident...), il était demandé au coordinateur d'organiser un second contrôle à une date ultérieure, mais au même endroit et dans la même plage horaire que celle initialement sélectionnée. Afin de disposer d'un échantillon suffisamment grand, la mesure nationale a été limitée à une seule catégorie de véhicules : seules les voitures personnelles ont été arrêtées (autrement dit, pas les camions, camionnettes, minibus...) Les conducteurs étaient d'abord priés de répondre à une série de questions, et effectuaient ensuite le test alcool. Le

questionnaire² auquel ils devaient répondre reprenait les informations suivantes : le sexe, l'âge, la date de naissance, l'endroit d'où venaient les conducteurs et le nombre de passagers à bord de leur véhicule, ainsi qu'une question concernant la probabilité subjective d'être contrôlé pour conduite sous influence et leur connaissance de la limite légale. Le résultat de l'alcootest était également mentionné sur ce questionnaire. Une copie de ce dernier est reprise dans l'Annexe 1.

Afin d'éviter que la capacité de contrôle ne soit réduite suite à l'identification de conducteurs sous influence, il était demandé aux zones de police de prévoir une équipe distincte pour assurer la prise en charge de ces derniers. Lors de chaque contrôle, le comptage du trafic³ a également été assuré par les zones de police et un « questionnaire général » a été complété par le coordinateur (cf. Annexe 1). Ce questionnaire reprenait les informations suivantes : la date, l'heure et l'emplacement du contrôle, le nombre d'agents présents sur place, le comptage du trafic, le nombre total de conducteurs contrôlés et la présence d'un établissement HORECA dans un rayon de 1000 à 5000m autour du point de contrôle.

2 Résultats

Cette section décrit la manière dont la proportion de conducteurs sous influence est affectée par différents facteurs (moments de la semaine, âge des conducteurs...). Une description détaillée des analyses statistiques sur lesquelles sont basées les conclusions ici présentées sont reprises à l'Annexe 3. Il s'agit d'analyses de régression visant à prédire le risque relatif de conduire sous influence (nous parlerons de RRCI dans la suite du rapport). La notion de risque relatif doit être comprise comme le rapport entre deux probabilités : la probabilité de conduire en ayant dépassé la limite légale et la probabilité de conduire en n'ayant pas dépassé cette limite. Bien entendu, au plus élevé est le rapport entre ces deux probabilités, au plus élevé est le « risque absolu » de conduite sous influence et au plus élevée est la proportion attendue de conducteurs sous influence.

² Les conducteurs ne remplissaient pas le questionnaire eux-mêmes, les agents chargés du contrôle posaient les questions et prenaient note de leurs réponses.

³ Le comptage du trafic constitue un élément essentiel pour garantir la validité des résultats : au plus la densité est importante, au moins élevée sera la proportion de conducteurs qui pourront être contrôlés *sur l'ensemble* de ceux qui passent par le point de contrôle et, par extension, au moins élevée sera la probabilité de détecter les conducteurs sous influence.

2.1 Description de l'échantillon

Une description détaillée de l'échantillon (répartition des contrôles sur le territoire, selon les différentes plages horaires, âge moyen des conducteurs arrêtés...) est disponible dans l'Annexe 2 de ce rapport. Nous ne faisons ici que résumer les grandes caractéristiques de l'échantillon.

Un total de 465 contrôles a été réalisé sur l'ensemble du territoire et 13.218 conducteurs ont été testés. La plus grande partie des contrôles a été effectuée en Flandre (281 contrôles, soit 61%), même si le nombre de contrôles effectués en Wallonie est également satisfaisant (172 contrôles, soit 37%). Les données pour Bruxelles sont quant à elles insuffisantes et la qualité des estimations pour cette région est dès lors compromise (10 contrôles à Bruxelles, soit 2%)⁴. Les résultats pour cette région sont biaisés vers le bas et les tests statistiques visant à comparer ces estimations avec celles de la Flandre et de la Wallonie ne peuvent être considérées fiables. Dès lors, nous ne nous attarderons pas à les discuter. De manière générale, le nombre de contrôles réalisés durant la journée est plus important que le nombre de contrôles réalisés de nuit, cette disproportion étant plus forte pour les semaines que pour les week-ends. Cette différence a été prise en compte et corrigée dans les analyses au moyen d'une pondération appropriée.

L'échantillon de conducteurs sur lequel les résultats sont basés est composé en majorité d'hommes âgés de 26 à 54 ans. La plupart des conducteurs connaissaient la limite légale définissant la conduite sous influence, mais un nombre non négligeable d'entre eux l'ignorait ou en avait une conception erronée, en particulier les femmes. La majorité des conducteurs a également rapporté ne pas avoir été arrêté pour un test alcool dans l'année précédant la mesure nationale. La proportion de conducteurs n'ayant pas été contrôlés diminue cependant dans les catégories d'âge les plus jeunes et chez les hommes, ce qui pourrait indiquer que les jeunes conducteurs sont la cible privilégiée des contrôles de police, ou encore que ces contrôles sont effectués préférentiellement aux moments où les jeunes conducteurs sont présents sur les routes. Finalement, la majorité des conducteurs considère que la probabilité d'être contrôlé pour conduite sous influence est « très petite » ou « petite ».

⁴ 12 contrôles ont en réalité été effectués à Bruxelles. Cependant, deux de ces contrôles constituaient respectivement les seuls représentants des catégories « Nuits de semaine » et « Nuits de week-end » à Bruxelles. L'estimation de la proportion de conducteurs sous influence pour ces deux catégories (pour la région de Bruxelles) est donc peu fiable.

2.2 Proportion de conducteurs sous influence selon les moments de la semaine et les régions

Les résultats de l'édition 2005 de la mesure nationale ont révélé que 2,10% des conducteurs arrêtés pouvaient être catégorisés comme « conducteurs sous influence ». Il apparaît par ailleurs que, parmi ces derniers 64% doivent être qualifiés de « positifs » (c'est-à-dire, ayant une concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré excédant les 0.35 mg/L AAE). Les résultats de l'édition 2005 concordent sur ce point avec ceux obtenus en 2003 : la majorité des conducteurs sous influence sont des conducteurs qui ont un plus de 0.35 mg/L AAE⁵.

A première vue, le pourcentage global de conducteurs sous influence semble relativement peu élevé. Cette proportion varie cependant fortement selon les différents moments de la semaine, comme l'indique la Figure 1. Les analyses de régression indiquent que le risque relatif de conduire sous influence (RRCI) est près de deux fois plus élevé durant le week-end que durant la semaine et près de 3 fois plus élevé durant la nuit que durant la journée (tant pour les semaines que pour les week-ends). Pour tous les moments de la semaine, les conducteurs ayant dépassé le seuil des 0.35 mg/L AAE constituent la majorité des conducteurs désignés comme « conducteurs sous influence ».

⁵ Dans 0,1 et 0,6% des cas respectivement, le test a été refusé ou s'est avéré impossible.

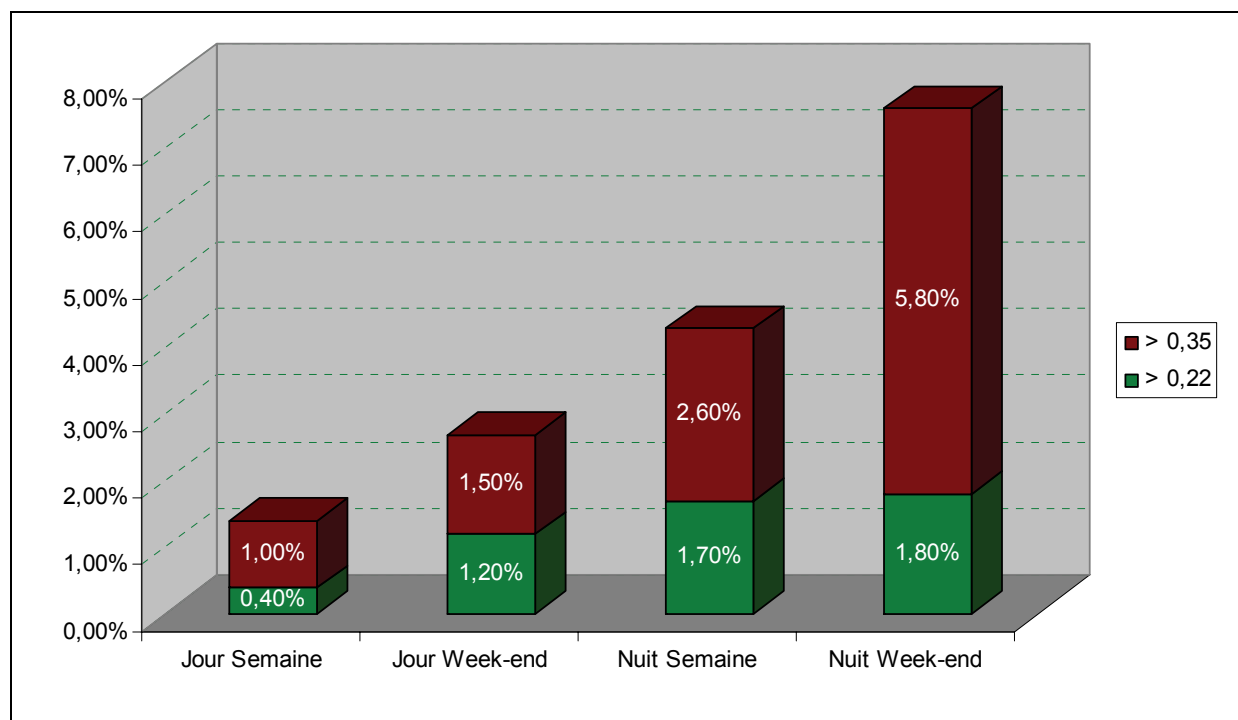


Figure 1 : Proportion de conducteurs sous influence selon les différents moments de la semaine

La proportion de conducteurs sous influence varie peu selon la région. La Figure 2 semble indiquer qu'elle est moins élevée en Flandre qu'en Wallonie, mais les analyses ne permettent pas de conclure qu'il existe une variation significative du RRCI selon la région. La proportion de conducteurs sous influence à Bruxelles apparaît dérisoirement faible, mais il est important de garder à l'esprit que les observations pour Bruxelles ont été récoltées la journée uniquement, or, c'est durant les nuits (et les nuits de week-end tout particulièrement) que cette proportion est la plus élevée. Le résultat pour Bruxelles est donc biaisé (vers le bas) et apporte par conséquent peu d'information

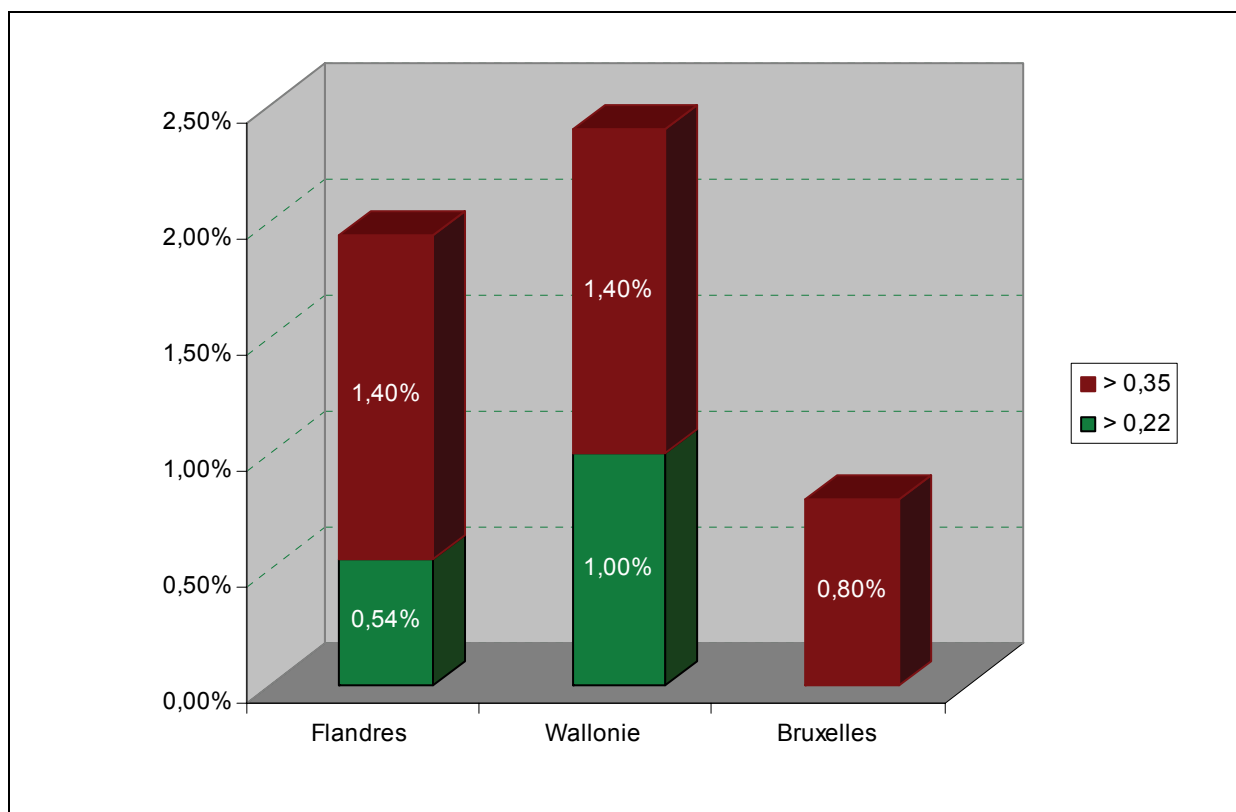


Figure 2 : Proportion de conducteurs sous influence dans chacune des trois régions

La Figure 3 représente quant à elle la proportion de conducteurs sous influence observée dans les trois régions selon les différents moments de la semaine. A nouveau, cette proportion semble plus élevée en Wallonie qu'en Flandre, surtout aux moments « critiques », c'est-à-dire aux moments où la proportion de conducteurs sous influence tend à être – de façon générale – la plus élevée (c'est-à-dire, durant les nuits de week-end mais aussi de semaine). Cependant, les analyses de régression indiquent que le RRCI ne varie pas selon la région, quel que soit le moment de la semaine.

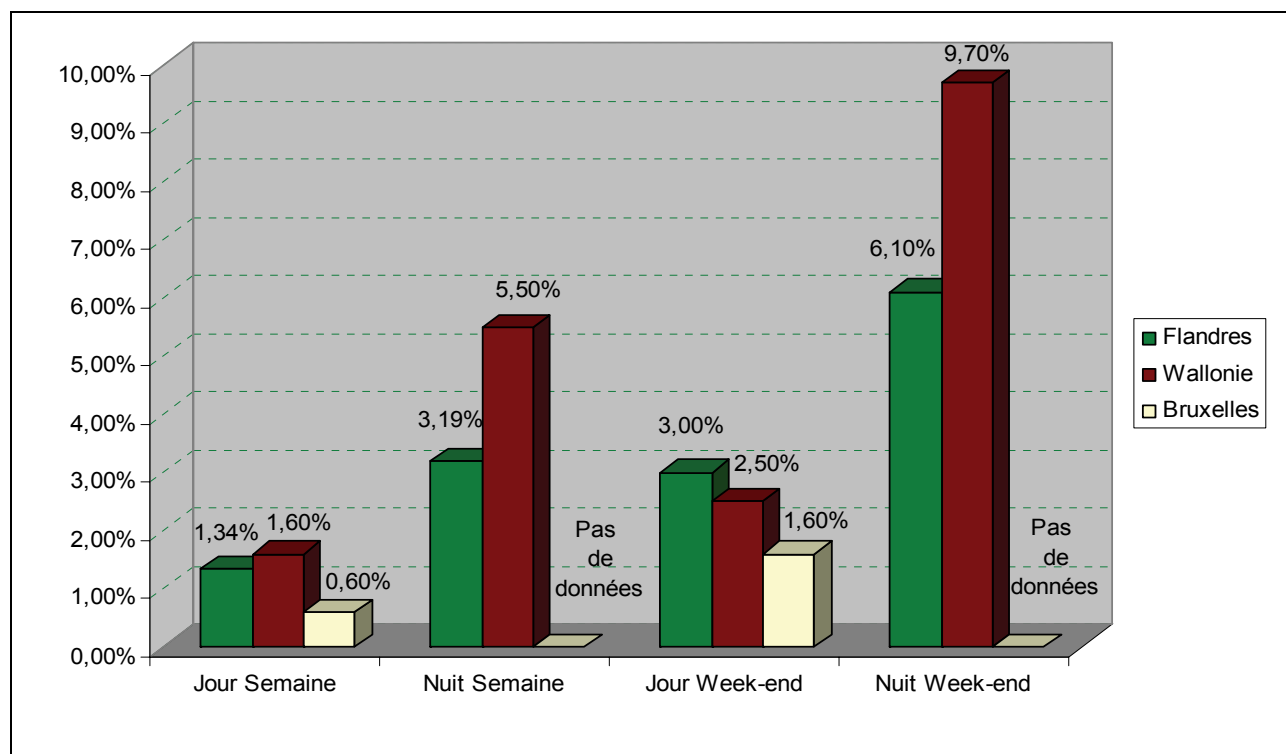


Figure 3 : Proportions de conducteurs sous influence au sein des trois régions selon les différents moments de la semaine

2.3 Proportion de conducteurs sous influence selon l'âge, le sexe et la provenance des conducteurs

Les résultats indiquent que la proportion de conducteurs sous influence est nettement plus élevée chez les hommes (2,8%) que chez les femmes (0,7%). Cette tendance est confirmée par les analyses de régression, qui indiquent que le risque de conduire sous influence des femmes équivaut à peu près à 25 % de celui des hommes.

La Figure 4 illustre l'évolution de la proportion de conducteurs sous influence en fonction de l'âge. La catégorie des « 40-54 ans » se distingue nettement des autres et semble particulièrement constituer une catégorie à risque, toutes périodes de la semaine confondues. Cette interprétation est également confirmée par les résultats des analyses de régression. Si l'on compare toutes les catégories d'âge avec la catégorie la plus jeune (les moins de 25 ans), il apparaît que les 40-54 ans ont un RRCI qui est presque quatre fois plus élevé. Même si le RRCI des plus de 55 ans est également plus élevé que celui des moins de 25 ans, cette différence n'est pas significative. Le RRCI des 26-39 ans ne diffère quant à lui pas de celui des moins de 25 ans.

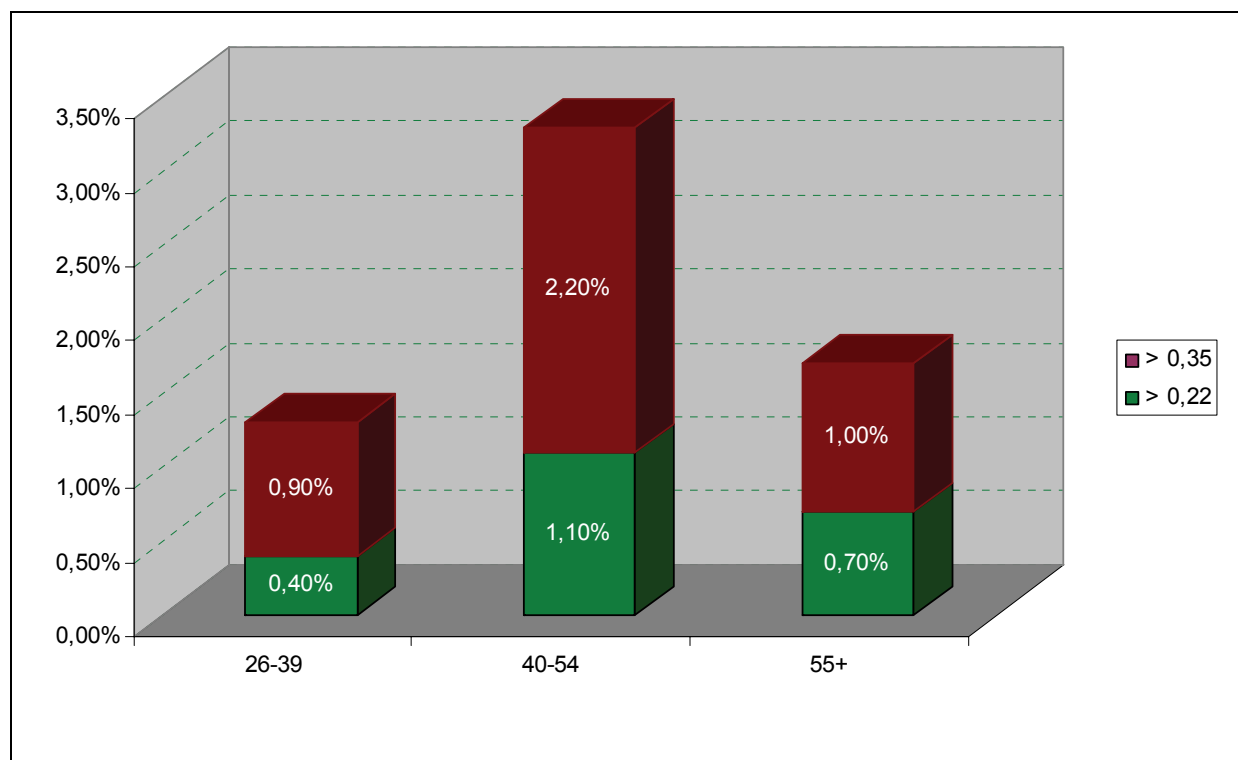


Figure 4 : Proportion de conducteurs sous influence selon l'âge

Si l'on examine, pour chaque catégorie d'âge, l'évolution de la proportion de conducteurs sous influence en fonction des différents moments de la semaine, on observe globalement le même schéma : la proportion de conducteurs sous influence est plus élevée durant la nuit que la journée et plus élevée durant le week-end que durant la semaine. La seule exception est constituée par les plus de 55 ans, qui tendent à boire et conduire plus durant les journées que durant les nuits de semaine. Par ailleurs, les 40-54 ans constituent la catégorie dans laquelle la proportion de conducteurs sous influence est la plus élevée et ce, à tous les moments de la semaine (Figure 5).

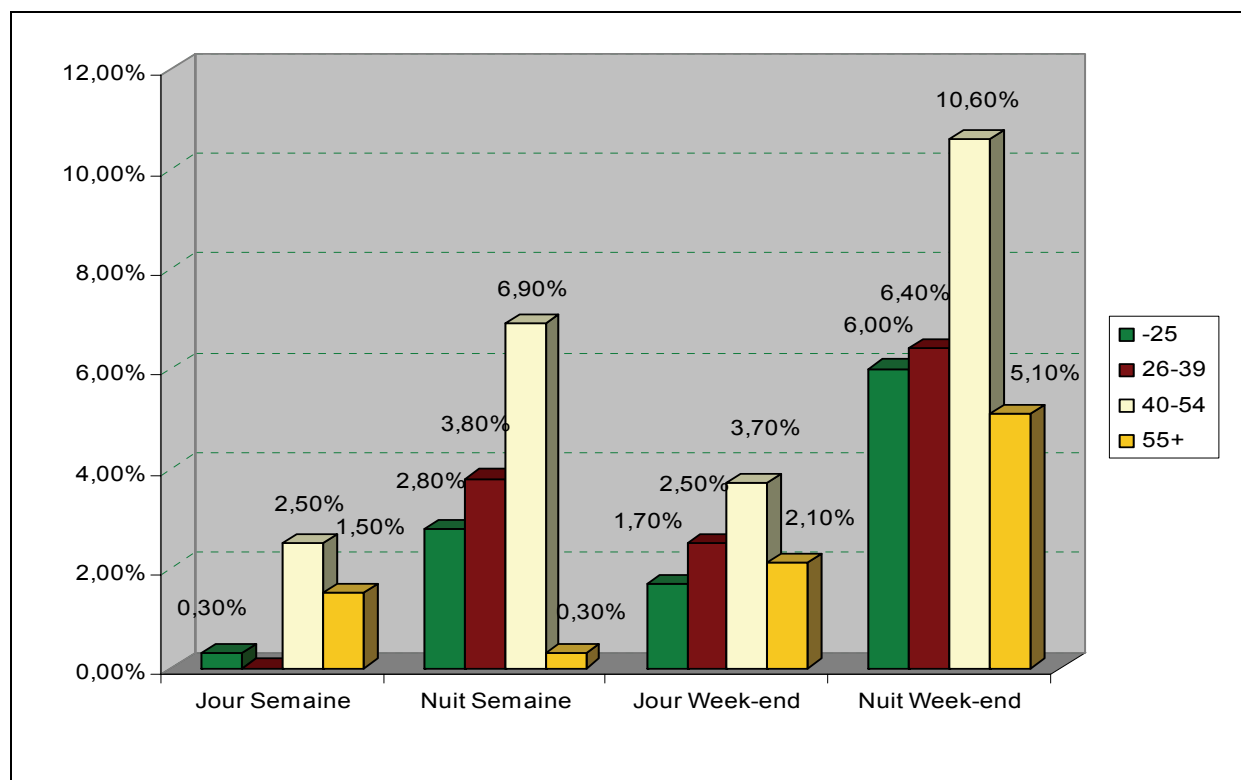


Figure 5 : Proportion de conducteurs sous influence selon l'âge et les différents moments de la semaine

La proportion de conducteurs sous influence varie également selon l'endroit d'où viennent les conducteurs. Les résultats à ce sujet sont sans surprise : c'est après s'être rendu dans un établissement Horeca ou dans une soirée que l'on a le plus tendance à prendre le volant en ayant bu. C'est également vrai – bien que dans une moindre mesure – après une séance de sport ou après une visite à de la famille ou des amis (cf. Figure 6). Comparé au RRCI des personnes provenant de leur domicile, celui des personnes revenant d'un établissement Horeca est près de 10 fois plus élevé, celui des personnes revenant d'une soirée ou d'une discothèque près de 6 fois plus élevé, celui de personnes revenant d'un club sportif est 4 fois plus élevé, et finalement celui de personnes revenant d'une visite à de la famille/amis est plus de trois fois plus élevé. Le RRCI est le même chez les conducteurs revenant de leur travail ou d'un lieu désigné comme « autre » que chez les conducteurs revenant de leur domicile.

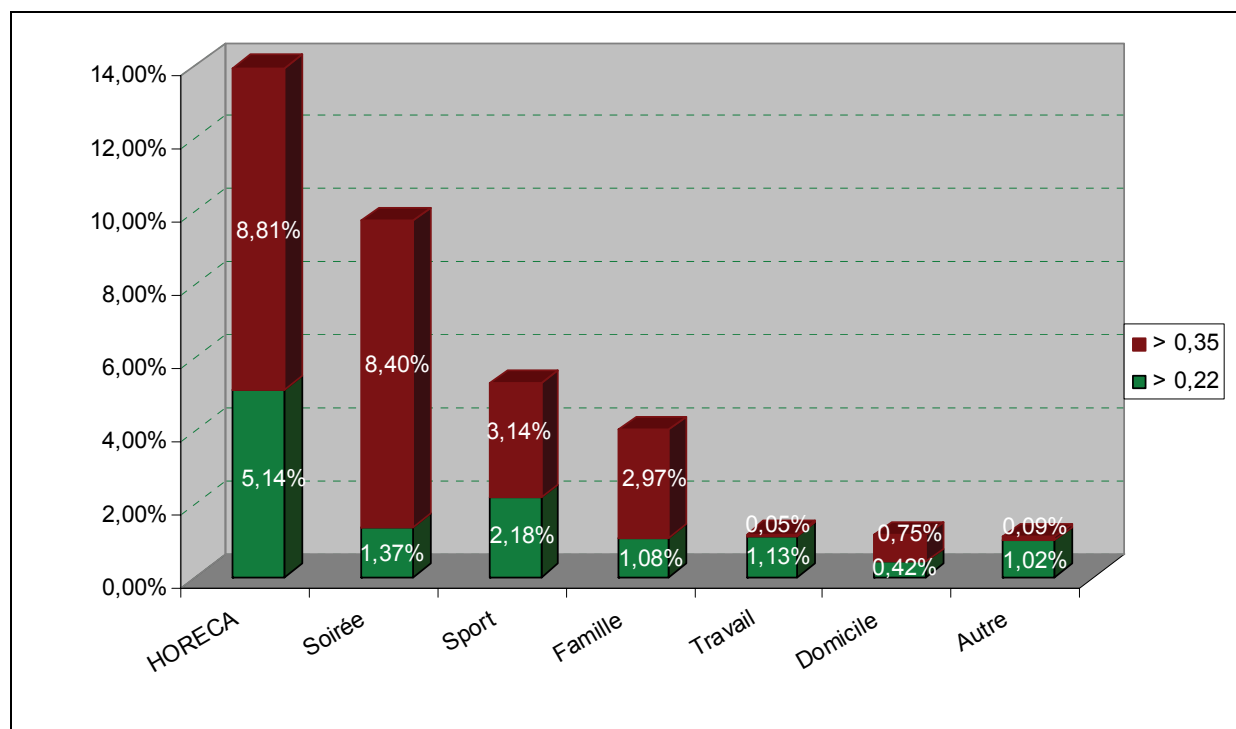


Figure 6 : Proportion de conducteurs sous influence selon la provenance

2.4 Connaissance de la législation, contrôles précédents, probabilité subjective d'être contrôlé et conduite sous influence

Le fait qu'elles connaissent ou non la limite légale n'affecte pas la mesure dans laquelle les personnes arrêtées sont susceptibles de conduire en ayant bu : la proportion de conducteurs sous influence reste la même chez les personnes connaissant la limite légale, chez celles qui l'ignorent ou chez celles qui en ont une conception erronée. Le fait d'avoir déjà été arrêté pour un contrôle alcool n'affecte pas non plus la mesure dans laquelle les gens sont susceptibles de boire et conduire. Les analyses de régression indiquent également que le risque relatif de conduire sous influence ne diffère pas parmi les conducteurs qui estiment que la probabilité d'être contrôlé est grande modérée et parmi les conducteurs qui estiment cette probabilité comme étant petite à très petite. Par contre, le RRCI des conducteurs qui jugent que cette probabilité est grande à très grande est significativement plus élevé que celui des conducteurs qui la qualifient de petite. Ce résultat est à priori illogique : la proportion de conducteurs sous influence est plus importante parmi les conducteurs qui craignent fortement d'être contrôlés. Or, il pourrait être expliqué par le fait que les conducteurs qui ont effectivement trop bu sont aussi ceux

qui craignent le plus un contrôle alcool (on craint plus d'être contrôlé lorsque l'on a effectivement trop bu que lorsque l'on est à jeun).

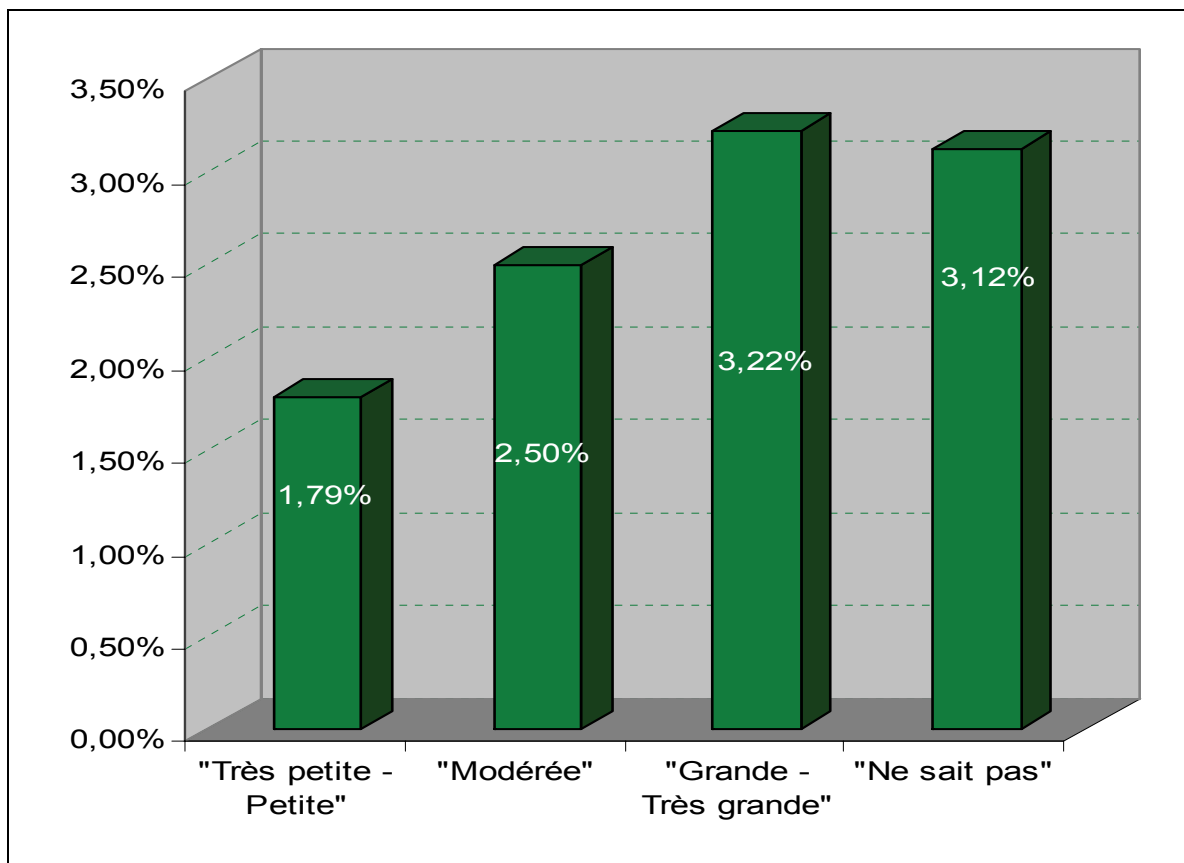


Figure 7 : Proportion de conducteurs selon la probabilité subjective d'être contrôlé

2.5 Caractéristiques du conducteur sous influence

Jusqu'à présent, nous avons estimé la proportion de conducteurs sous influence sur base de la totalité de l'échantillon. Nous avons examiné les variations de cette proportion en fonction de différentes caractéristiques de l'échantillon, comme l'âge, le sexe, ou encore la provenance des conducteurs. Si nous limitons notre examen à ceux des conducteurs de l'échantillon *qui ont été identifiés comme « conducteurs sous influence »*, quelles sont les caractéristiques que nous retiendrons pour les décrire ? – Il s'avère que « les conducteurs sous influence » sont des hommes dans 88% des cas, que la moitié d'entre eux est âgée de 40 à 54 ans et un cinquième environ de 26 à 39 ans (Figure 8).

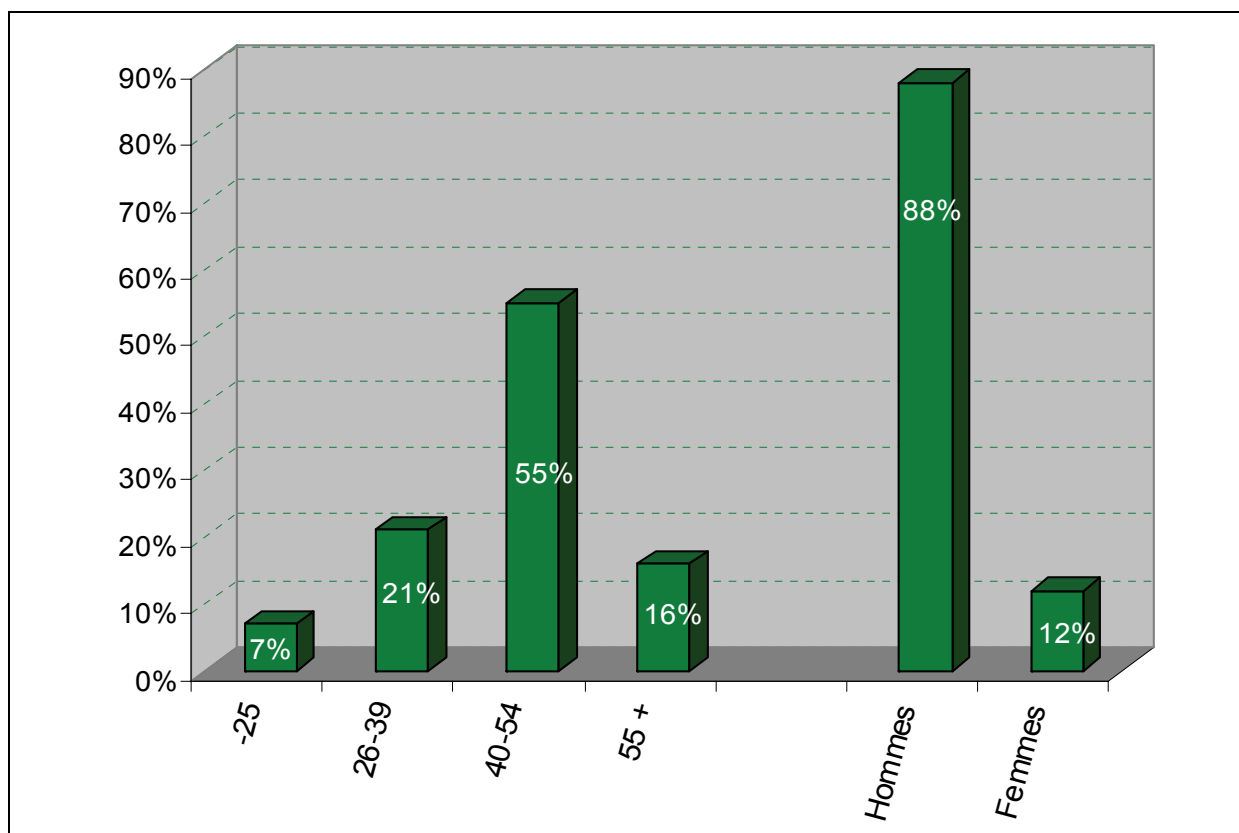


Figure 8 : Proportion des catégories d'âge et d'hommes et de femmes parmi les conducteurs sous influence

25% de ces conducteurs venaient de leur domicile au moment où ils ont été contrôlés. Ceci qui peut paraître contradictoire avec les résultats précédents, qui indiquaient que la proportion de conducteurs sous influence est la moins élevée parmi les conducteurs revenant de leur domicile. Il ne faut pas perdre de vue, cependant, que nous examinons ici la proportion de conducteurs provenant de différents lieux *parmi les conducteurs sous influence*.

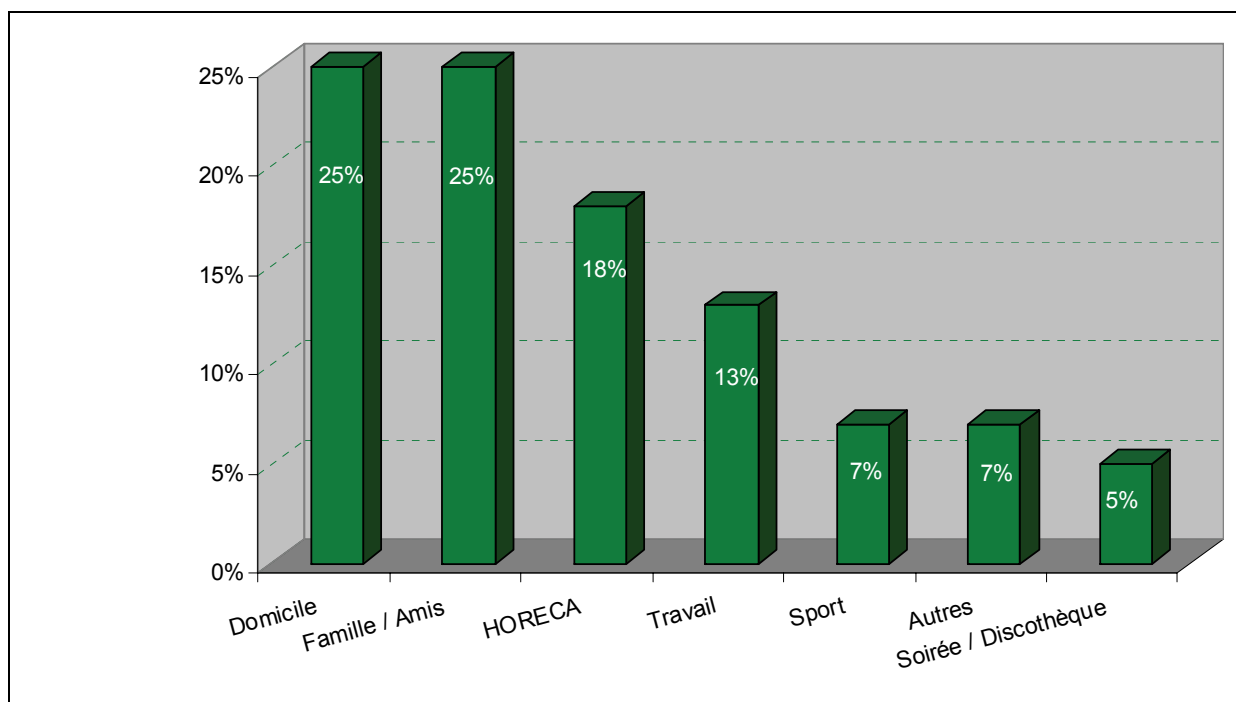


Figure 9 : Provenance des conducteurs sous influence

2.6 Conclusions et recommandations :

Sur l'ensemble des conducteurs arrêtés lors de l'édition 2005 de la mesure nationale, 2,10% avaient un taux d'alcool dans l'air alvéolaire expiré qui excédait les 0,22mg/l AAE. Nous l'avons déjà souligné, ce pourcentage global est en lui-même peu informatif, tant la proportion de conducteurs sous influence varie selon les moments de la semaine, le sexe des conducteurs, ou la catégorie d'âge considérée. La proportion de conducteurs sous influence est en effet nettement plus élevée durant la nuit (7.60% le week-end, 4.30% la semaine) et durant le week-end (2.70% les journées de week-end). Cette proportion est considérablement plus élevée chez les hommes (2.8%) que chez les femmes (0.7%) et chez les personnes âgées de 40 à 54 ans (3.30%). Il est utile, à ce stade, de rappeler les objectifs posés par les Etats Généraux de la Sécurité Routière en 2001 :

- Pour 2008 au plus tard, le pourcentage de conducteurs sous influence affichant un taux d'alcool supérieur à la limite légale de 0,22 mg/l AAE ne pourra dépasser 3 %, quel que soit le moment de la semaine.
- Pour 2005 au plus tard, 90 % des conducteurs doivent estimer que le risque de se faire prendre en état de conduite sous influence est très élevé.

Nous sommes donc encore loin du compte, tant sur le plan du pourcentage de conducteurs sous influence à proprement parler, que sur le plan de la probabilité perçue

d'être arrêté pour conduite sous influence. Il importe maintenant d'examiner ce que suggèrent les résultats de la mesure nationale 2005 quant aux moyens à mettre en place pour traiter cette problématique de la conduite sous influence.

Le problème de la conduite sous influence n'est pas limité aux nuits de week-ends (le seuil des 3% de conducteurs sous influence est franchi durant les nuits de semaine également). La majorité des conducteurs interrogés est en effet convaincue que ce comportement reste la plupart du temps impuni: la probabilité perçue de se faire contrôler est faible. Cette perception des choses doit changer. Les résultats plaident donc pour une *intensification des contrôles*, ainsi que pour un renforcement de la *visibilité* de ces derniers. Il importe également que les contrôles soient organisés de manière *non-sélective*: Si les conducteurs entretiennent l'idée que seules certaines catégories sont visées, ils continueront à « prendre le risque » de conduire en état d'ivresse. Le message que doivent faire passer les contrôles est en quelque sorte « personne n'est à l'abri ». Les résultats soulignent par ailleurs l'importance des campagnes de sensibilisation telles que la campagne « Bob ». Cette dernière devrait être davantage étalée sur l'année.

Intensifier contrôles et campagnes, en augmenter la visibilité semble d'autant plus important qu'il apparaît clairement que - contrairement à pas mal d'idées reçues - la problématique de la conduite sous influence n'est pas limitée aux jeunes conducteurs durant les nuits de week-end. Les conducteurs âgés de 40 à 54 ans constituent en réalité la part la plus importante du problème, à tous les moments de la semaine. Il s'agit donc d'une population dont le comportement demande en priorité à être corrigé. La « campagne Bob » constitue déjà une tentative pour sensibiliser ce groupe-cible. Il convient cependant de s'interroger sur la manière appropriée de conscientiser davantage ces conducteurs par rapport à l'insécurité routière qu'ils génèrent en conduisant sous influence.

Il est donc important pour la prévention de la conduite sous influence d'accorder davantage d'attention à *tous* les groupes d'âge, et particulièrement aux 40-54 ans, mais cela ne doit pas se faire au détriment de la prévention chez les moins de 25 ans. Il est vrai que la proportion de conducteurs sous influence dans cette catégorie d'âge est bien moins élevée, et aussi mieux circonscrite dans le temps (c'est-à-dire, circonscrite aux nuits de week-ends). Toutefois, c'est aussi dans cette catégorie d'âge spécifiquement que la conduite sous influence est combinée à une certaine inexpérience en matière de conduite et probablement aussi à une propension plus importante à prendre des risques. Autrement dit, malgré le nombre peu élevé de conducteurs sous influence parmi les plus jeunes, le risque associé de

se retrouver impliqué dans un accident est relativement plus élevé dans cette catégorie d'âge.

En résumé, les 40-54 ans présentent un risque particulier dans la mesure où ils sont particulièrement nombreux à conduire sous influence. C'est par le biais de cette « importance numérique » que cette catégorie d'âge « pèse » sur le risque d'accident. Les plus jeunes sont quant à eux susceptibles d'influer sur ce risque, non pas parce qu'ils sont nombreux à boire et conduire, mais plutôt dans la mesure où les effets de l'alcool sur le risque d'accident sont chez eux décuplés. Considérés sous cet angle, les résultats plaident non seulement pour une intensification, mais aussi pour une *diversification des contrôles*, tant du point de vue de l'*espace* (en déplaçant régulièrement le dispositif pour ne pas cibler, par exemple, que les alentours de dancings), que des *moments de la semaine* (les nuits restent des moments-clés, mais tant durant le week-end que durant la *semaine*) et de la *population* (arrêter et tester *tous* les conducteurs).

Finalement, il importe de rappeler que les présentes conclusions ne sont valables que pour une seule des catégories d'usagers de la route : les conducteurs de voitures personnelles. Nous ne savons pour ainsi dire rien, par exemple, de la prévalence de la conduite sous influence parmi les conducteurs de camions ou de deux-roues. Ce point a encore été soulevé lors des derniers Etats Généraux de la Sécurité Routière : une meilleure connaissance du phénomène est nécessaire afin de pouvoir cibler au mieux d'autres catégories d'usagers. Il serait de ce point de vue souhaitable d'élargir la mesure nationale à tous les utilisateurs du réseau routier. L'IBSR étudie actuellement la faisabilité d'un tel élargissement de la mesure.

3. Annexes

Annexe 1 – Questionnaires

Mesure nationale du comportement en matière d'alcool au volant, édition 2003 – formulaire général (par contrôle)

Zone de police:

Endroit de contrôle convenu:

Moment convenu:

Date du contrôle (JJ/MM/AAAA):

Début du contrôle (hh/mm):

Fin du contrôle (hh/mm):

Remarques
(p.ex. événements, travaux, etc.):

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

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

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

Nombre total de véhicules (permis B, exceptés minibus et camionnettes) qui sont passés dans l'autre sens (**A remplir également si le contrôle ne s'effectue que dans un sens, sauf s'il n'y a qu'un**)

sens de circulation):

Y-a-t-il un établissement horéca ou des discothèques dans un rayon de 1000m à partir de l'endroit de contrôle (oui/non)?

Y-a-t-il un établissement horéca ou des discothèques dans un rayon de 5000m à partir de l'endroit de contrôle (oui/non)?

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

Mesure du comportement nationale lié à l'alcool au volant, édition 2005 - formulaire individuel

Q1 Numéro du questionnaire (ne pas compléter s.v.p.)

Veuillez répondre à l'aide d'une croix clairement tracée dans le petit carré. Si la réponse demandée est un chiffre, veuillez inscrire le chiffre exact dans le petit carré (sans le faire suivre du mot: "ans", etc.) ou la date complète (jj/mm/aaaa, par exemple 05/02/1972 au lieu de 2/5/72).

Q2 Sexe du conducteur?
homme.....
femme.....

Q3 Date de naissance du conducteur (jj/mm/aaaa)?

Q4 Nombre de passagers?
zéro passagers.....
un passager.....
deux passagers.....
trois passagers.....
quatre passagers.....
cinq passagers.....
plus de cinq passagers.....

Q5 Date de délivrance/obtention du permis de conduire (jj/mm/aaaa)?

Q6 Combien de fois avez-vous été soumis l'année passée à un test en matière d'alcool au volant (excepté ce contrôle-ci) effectué par un service de police ?

Q7 Quelle est, selon vous, la probabilité que vous soyez arrêté pour un contrôle d'alcoolémie ?
très petite (moins de 20% de chance).....
petite (entre 20% et 40% de chance).....
modérée (entre 40% et 60% de chance).....
grande (entre 60% et 80% de chance).....
très grande (plus de 80% de chance).....
aucune idée.....

Q8 Quelle est la limite légale d'alcoolémie pour les conducteurs ?
0,2 g d'alcool/l de sang.....
0,5 g/l.....
0,8 g/l.....
1,2 g/l.....
1,5 g/l.....
aucune idée.....

Q9 D'où vient le conducteur
domicile.....
amis, famille.....
travail.....
café, bar, restaurant.....
disco, soirée, représentation.....
club sportif, cafétéria.....
autre:.....

Q10 Autre (décrivez):

Q11 Test de l'haleine
Refus.....
Impossible.....
S.....
A.....
P.....

Annexe 2 - Description détaillée de l'échantillon

3.2.1 Répartition des contrôles sur le territoire

Sur l'ensemble des 196 zones de police existant sur le territoire, 144 ont pris part à l'édition 2005 de la mesure nationale. Le taux de participation des zones de police en Flandre et en Wallonie était similaire (75 et 79% respectivement), la région de Bruxelles était comparativement moins bien représentée : seul 33% des zones de police bruxelloises a participé. Les tableaux 1a et 1b offrent un récapitulatif de la proportion de zones de police participantes par région, province et arrondissement judiciaire. L'édition 2005 de la mesure nationale alcool a également été soutenue par la police de la route. Six des 9 unités de la police fédérale ont participé. Tous les contrôles effectués par la police fédérale l'ont été le long d'entrées et sorties d'autoroutes.

<u>Flandre</u>	<u>Antwerpen</u>	<u>Limburg</u>	<u>Vlaams Brabant</u>	<u>Oost-Vlaanderen</u>	<u>West- Vlaanderen</u>
<i>Arrondissement Judiciaire:</i>	Antwerpen: 7/11	Hasselt: 9/9	Leuven: 8/12	Gent: 8/10	Brugge: 8/9
	Mechelen: 6/7	Tongeren: 8/9	Brussel: 9/15	Oudenaarde: 3/5	Kortrijk: 5/6
	Turnhout: 5/7			Dendermonde: 12/14	Veurne: 2/3
					Ieper: 0/1
Par province:	72%	94%	63%	79%	74%

Tableau 1a : Taux de participation des zones de police par Région, Province et Arrondissement Judiciaire – Flandre

<u>Wallonie</u>	<u>Brabant Wallon</u>	<u>Liège</u>	<u>Luxembourg</u>	<u>Namur</u>	<u>Hainaut</u>
<i>Arrondissement Judiciaire :</i>	Nivelles: 6/10	Liège: 8/10	Arlon: 3/3	Namur: 3/6	Tournai: 6/8
		Verviers: 1/4	Marche- en- Famenne: 1/1	Dinant: 5/7	Mons: 5/6
		Eupen: 2/2	Neufchâteau 2/ 2		Charleroi: 8/9
		Huy: 4/4			
Par province:	60%	83%	100%	73%	83%

Tableau 1b : Taux de participation des zones de police par Région, Province et Arrondissement Judiciaire – Wallonie

Chaque zone de police a effectué de deux à trois contrôles, chaque unité de police fédérale en a effectué 10. Au total, 465 contrôles ont été réalisés, dont 87% par la police

locale et 13% par la police fédérale. Etant donné que la police fédérale a réalisé les contrôles exclusivement sur des accès et sortie d'autoroute, ceci signifie également que 13% des contrôles ont été effectués spécifiquement sur ce type de route. Sur l'ensemble des 465 contrôles, 281 (61%) ont été réalisés en Flandre, 172 (37%) en Wallonie et 10 (2%) en région Bruxelloise⁶. Il est utile de préciser que la plus grande proportion de contrôles effectués en Flandre résulte directement du nombre plus important de zones de police dans cette région qu'en Wallonie (le taux de participation des corps de police est en fait aussi bon en Flandre qu'en Wallonie, cf. Tableaux 1a et 1b).

<u>Flandre</u>					
	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	West-Vlaanderen	Vlaams-Brabant
	59	57	72	49	44
Proportion/Région	21%	20%	26%	17%	16%

Tableau 2a : Proportion de contrôles effectués dans chaque province Flamande par rapport à l'ensemble des contrôles effectués en Flandre (281)

<u>Wallonie</u>					
	Brabant Wallon	Hainaut	Liège	Luxembourg	Namur
	21	58	40	16	37
Proportion/Région	12%	34%	15%	9%	22%

Tableau 2b : Proportion de contrôles effectués dans chaque province Wallonne par rapport à l'ensemble des contrôles effectués en Wallonie (172)

Les Tableaux 2a et b présentent, pour la Wallonie et la Flandre respectivement, la proportion de contrôles effectués dans chacune des provinces qui les composent. Ces tableaux indiquent notamment que les différentes provinces sont représentées de façon plus homogène pour les contrôles effectués en Flandre que pour les contrôles effectués en Wallonie. 34 % des contrôles qui ont été effectués en Wallonie l'ont été dans le Hainaut et 9% seulement dans la province du Luxembourg.

Bien entendu, le peu de données disponibles pour Bruxelles rend toute comparaison avec les deux autres régions difficile, voire caduque : les estimations obtenues pour Bruxelles, étant donné le peu d'observations disponibles, impliquent de facto que les estimations pour cette région sont peu fiables. Pour cette raison, nous ne rapporterons pas

⁶ 12 contrôles ont en réalité été effectués à Bruxelles. Cependant, deux de ces contrôles constituaient respectivement les seuls représentants des catégories « Nuits de semaine » et « Nuits de week-end » à Bruxelles. L'estimation de la proportion de conducteurs sous influence pour ces deux catégories (pour la région de Bruxelles) est donc peu fiable.

dans ce rapport de tests statistiques visant à comparer les estimations obtenues pour Bruxelles avec celles des deux autres régions.

3.2.2 Répartition des contrôles selon les plages horaires :

La définition initialement adoptée pour catégoriser les contrôles en termes de « Journées/Nuits » et « Semaines/Week-ends » est présentée dans le Tableau 4. Afin de garantir la comparabilité des résultats avec les autres statistiques belges en matière de sécurité routière, c'est la définition adoptée par le « Groupe de travail statistique » qui a finalement été appliquée aux données. Selon cette dernière, une « journée » débute à 06h00 et se termine à 21h59, tandis qu'une « nuit » commence à 22h00 pour se terminer à 05h59. Le week-end débute la nuit du vendredi et inclut la nuit de dimanche à lundi. Le Tableau 4 fournit un aperçu de la répartition des contrôles sur les « journées » et les « nuits » en fonction des plages horaires initialement déterminées et en fonction de la nouvelle définition appliquée. Etant donné que les nuits comportent moins d'heures selon la seconde définition que selon la première, cette nouvelle définition entraîne une diminution importante du nombre de contrôles nocturnes, surtout pour les semaines. En semaine, les contrôles sont en majorité catégorisés comme « diurnes » et ce, dans les trois régions (Figure 10). La répartition des contrôles selon les journées/nuits est plus homogène pour les week-ends que pour les semaines, sauf bien entendu pour la Région Bruxelloise. Il est à noter également que la nouvelle définition implique également que toutes les heures de pointes sont regroupées dans la catégorie « journée ».

<u>Définition initiale</u>	<i>FI</i>	<i>Wa</i>	<i>BXL</i>	<i>Total</i>	<u>Définition 2</u>	<i>FI</i>	<i>Wa</i>	<i>Bxl</i>	<i>Total</i>
Semaine					Semaine				
Journée : 06-18h00	83	47	4	134	Journée : 06-21h59	115	73	7	195
Nuit : 18h00-06h00	73	47	4	124	Nuit : 22h00-05h59	41	21	0	62
Week-end					Week-end				
Journée : 06-18h00	62	45	4	111	Journée : 06-21h59	64	50	3	117
Nuit : 8h00-06h00	60	32	0	92	Nuit : 22h00-05h59	58	27	0	85

*Tableau 4 : Nombre de contrôles pour les journées/nuits/semaines/week-end selon la définition adoptée (« FI » = « Flandre » ; « Wa » = « Wallonie », « BXL » = « Bruxelles »)*⁷

⁷ Le nombre de contrôle total est de 461 selon la première définition et de 459 pour la seconde car, comme annoncé plus haut, les données relatives aux deux contrôles à Bruxelles pour les nuits de semaine et de week-end respectivement ont été écartées des analyses.

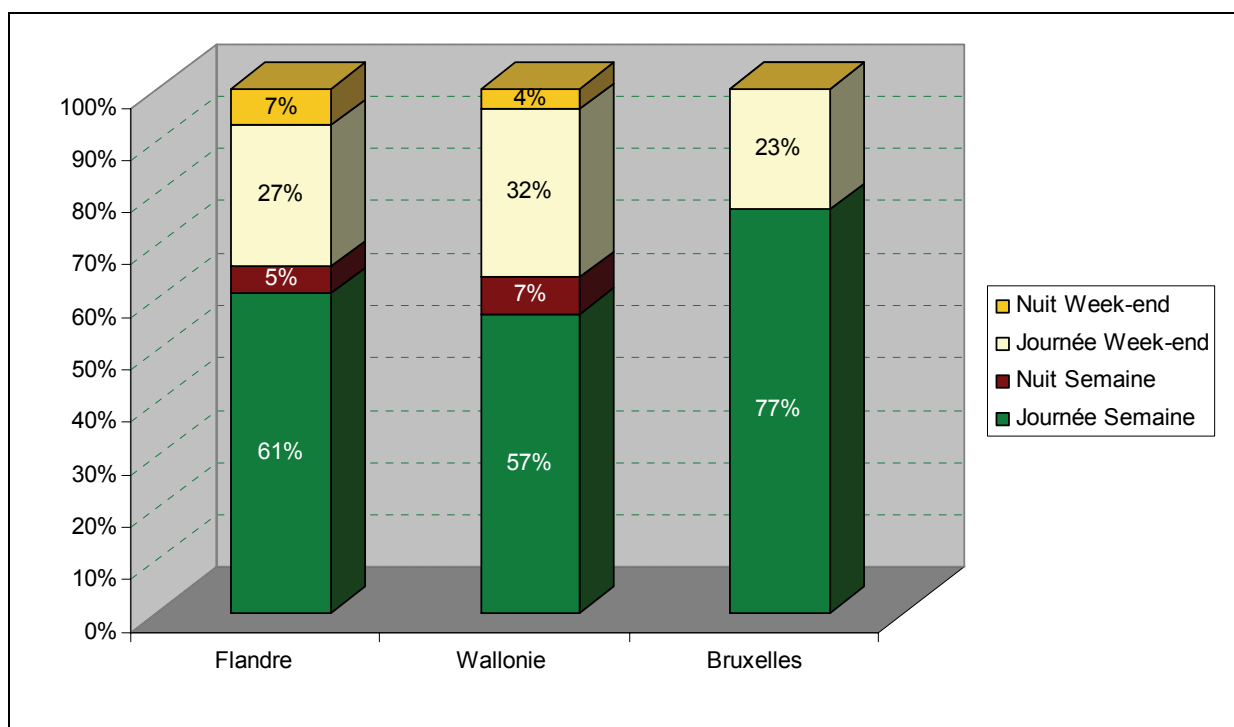


Figure 10 : Proportion de contrôles réalisés aux différents moments de la semaine dans les trois régions

3.2.3 Les conducteurs

Age, sexe et région

Un total de 13218 conducteurs a été arrêté dans le cadre de la mesure nationale 2005. Ces derniers étaient majoritairement des hommes (67%). L'âge moyen des conducteurs était de 41.87 ans. Quatre catégories d'âge ont été constituées afin de permettre un examen plus détaillé de la composition de l'échantillon en termes d'âge : « Moins de 25 ans » ; « 26-39 ans » ; « 40-54 ans » et « 55 et plus ». Il apparaît que les deux catégories intermédiaires sont globalement les mieux représentées (33 et 34% pour les « 26-39 ans » et les « 40-54 ans », respectivement). Les plus jeunes et les plus âgés sont comparativement moins nombreux (14 et 20%, respectivement).

67% des conducteurs ont été arrêtés en Flandre, contre 29% en Wallonie et 4% à Bruxelles. La proportion relative d'hommes et de femmes est similaire dans les trois régions, de même que les proportions correspondant aux différentes catégories d'âge.

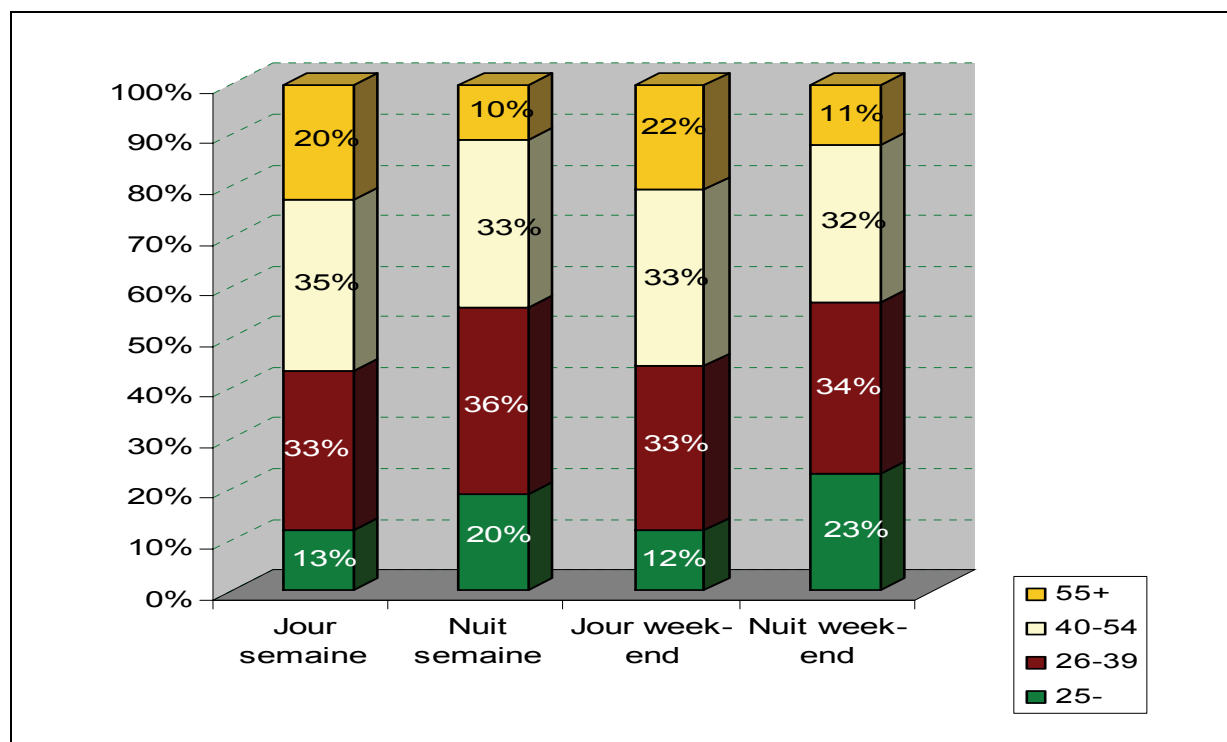


Figure 11 : Proportion de conducteurs appartenant aux différentes catégories d'âge selon le moment de la semaine

La majorité des conducteurs de l'échantillon a été arrêtée durant les journées de semaine (49%) et du week-end (27%). La proportion de conducteurs arrêtés de nuit est comparativement moins élevée, que ce soit en semaine (10%) ou le week-end (14%). Les hommes restent majoritaires quel que soit le moment de la semaine où le contrôle a été effectué. La composition de l'échantillon en termes d'âge diffère quant à elle sensiblement selon le moment de la semaine (cf. Figure 11) : Alors que les moins de 25 ans sont plus nombreux dans l'échantillon pour les contrôles effectués de nuit que de jour, l'inverse est vrai pour les conducteurs de plus de 55 ans.

Provenance, nombre de passagers

Domicile	Travail	Famille/ Amis	Autre	HORECA	Sport	Soirée, discothèque
42%	19%	15%	13%	5%	4%	2%

Tableau 5 : Nombre et proportion de conducteurs selon la provenance

Une grande partie des conducteurs interrogés quittait son domicile au moment du contrôle (cf. Tableau 5 pour les pourcentages globaux). Bien entendu, cette proportion varie de façon importante selon le moment de la semaine auquel le contrôle est effectué : la

composition de l'échantillon durant les nuits de week-end est fortement différente des autres périodes de la semaine, par exemple.

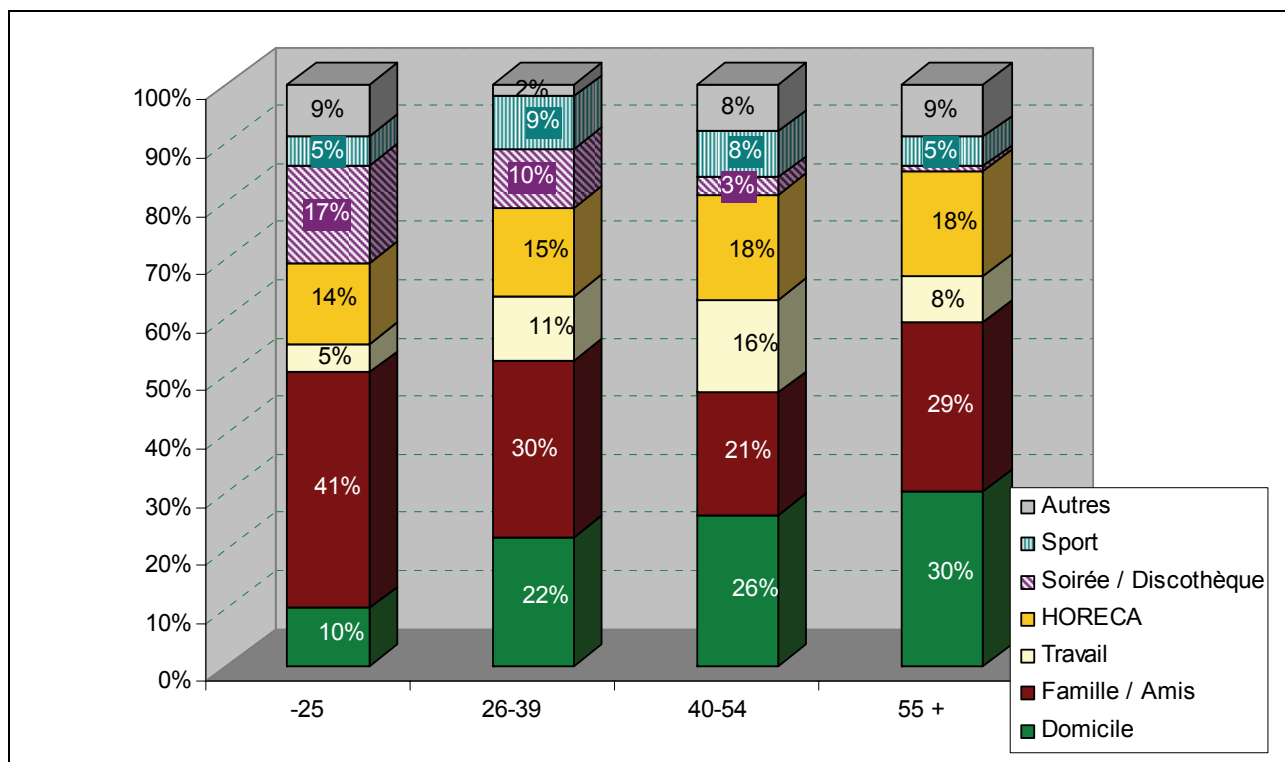


Figure 12 : Provenance des conducteurs selon les catégories d'âge

La plupart des conducteurs arrêtés étaient seuls dans leur véhicule (56%) ou transportaient un passager (30%). Seuls 14% d'entre eux étaient accompagnés de deux passagers ou plus. Le fait d'être ou non le seul occupant du véhicule varie fortement selon le moment de la semaine (la proportion de personnes circulant seules étant fortement réduite le week-end par rapport à la semaine) et selon la provenance des conducteurs (la proportion de conducteurs circulant seuls est la plus élevée parmi ceux qui viennent du travail et la moins élevée parmi ceux provenant d'un établissement Horeca, d'une discothèque/fête ou – dans une moindre mesure – d'une visite à de la famille/des amis). Autrement dit, les moments où les gens sont les plus susceptibles de conduire en ayant bu coïncident également avec les moments auxquels ils sont le plus susceptibles de ne pas être seuls à bord de leur véhicule. Une conclusion similaire vaut si l'on examine le nombre de passagers en fonction de la provenance des conducteurs : c'est en revenant de lieux associés à une consommation d'alcool plus élevée que les gens tendent à circuler à plusieurs dans une voiture.

Connaissance de la législation, expérience passée avec les contrôles, probabilité subjective d'être contrôlé

La majorité des conducteurs (76%) n'a pas été testée pour la conduite sous influence au cours de l'année écoulée. Ceci vaut quelque soit la région. Il semble toutefois que la proportion de conducteurs ayant été arrêtés au moins une fois augmente à mesure que l'âge diminue. Cette tendance pourrait être interprétée comme reflétant le fait que les « contrôles alcool » organisés par la police ciblent préférentiellement les jeunes conducteurs, ou que ces derniers sont organisés aux moments de la semaine où les jeunes conducteurs sont les plus présents sur les routes.

Les hommes semblent avoir été arrêtés plus souvent que les femmes (cf. Figure 14), la proportion de conductrices n'ayant pas été contrôlées étant globalement plus importante que la proportion de conducteurs n'ayant pas été contrôlés. La proportion de conducteurs contrôlés ne diffère pas selon la région.

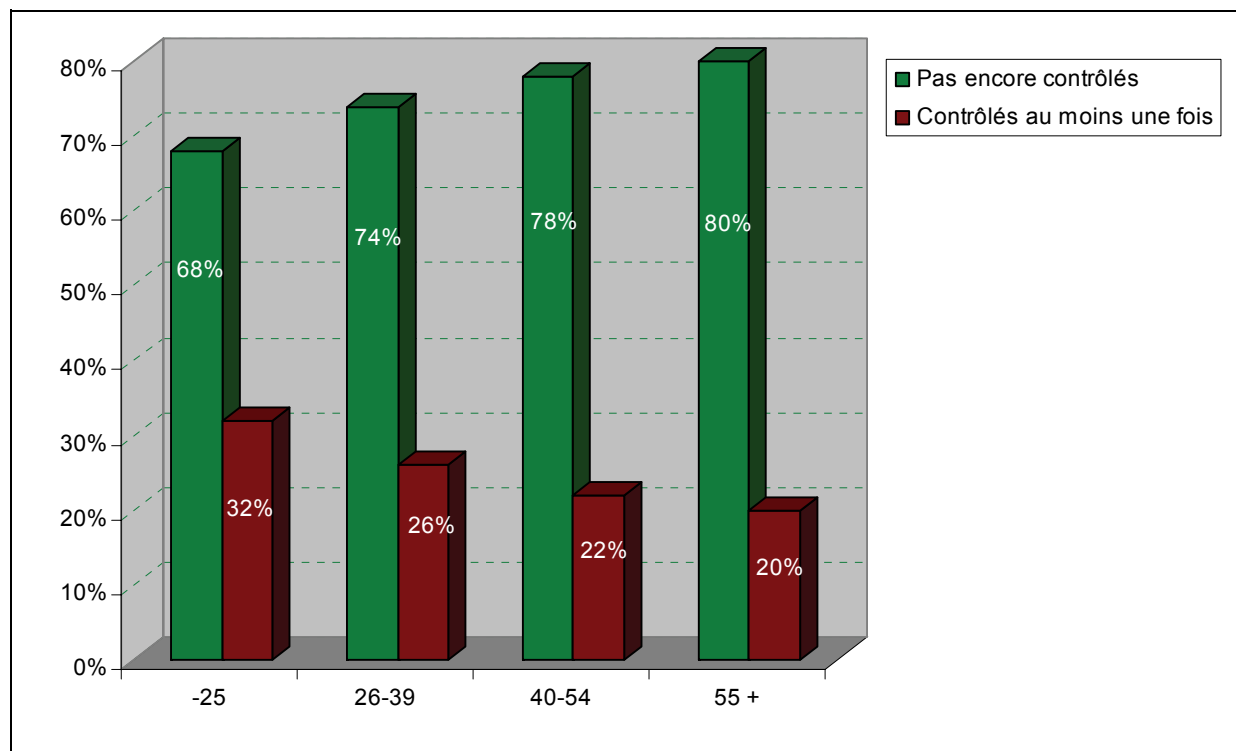


Figure 13 : Réponses (en pourcentages) à la question : « Combien de fois au cours de l'année écoulée avez-vous été testé par la police pour conduite en état d'ivresse ? » pour les différentes catégories d'âge

Les conducteurs interrogés ont-ils une représentation claire et correcte de la limite légale définissant la conduite en état d'ivresse ? - Une petite majorité d'entre eux (61%) a correctement identifié la concentration d'alcool dans le sang (Blood Alcohol Concentration ou BAC) constituant la limite légale. Le pourcentage de conducteurs n'étant pas capable de

répondre à la question est cependant encore substantiel : 15% d'entre eux ont déclaré ignorer la réponse et les 25% restant ont fourni une réponse incorrecte.

La Figure 15 ci-dessous illustre clairement que, parmi les réponses erronées fournies par les conducteurs, la plus courante est « 0,2 ». Les proportions de réponses correctes/erronées/absentes ne varient pas tellement dans les différentes catégories d'âge, mais les femmes fournissent moins de réponses correctes que les hommes (cf. Figure 16). Les proportions de réponses correctes/erronées/absentes sont comparables chez les conducteurs ayant fait l'expérience d'au moins un contrôle alcool et chez ceux n'ayant pas encore été arrêtés pour un test alcool. La proportion de réponses correctes est cependant légèrement plus élevée chez les premiers (64%) que chez les seconds (60%).

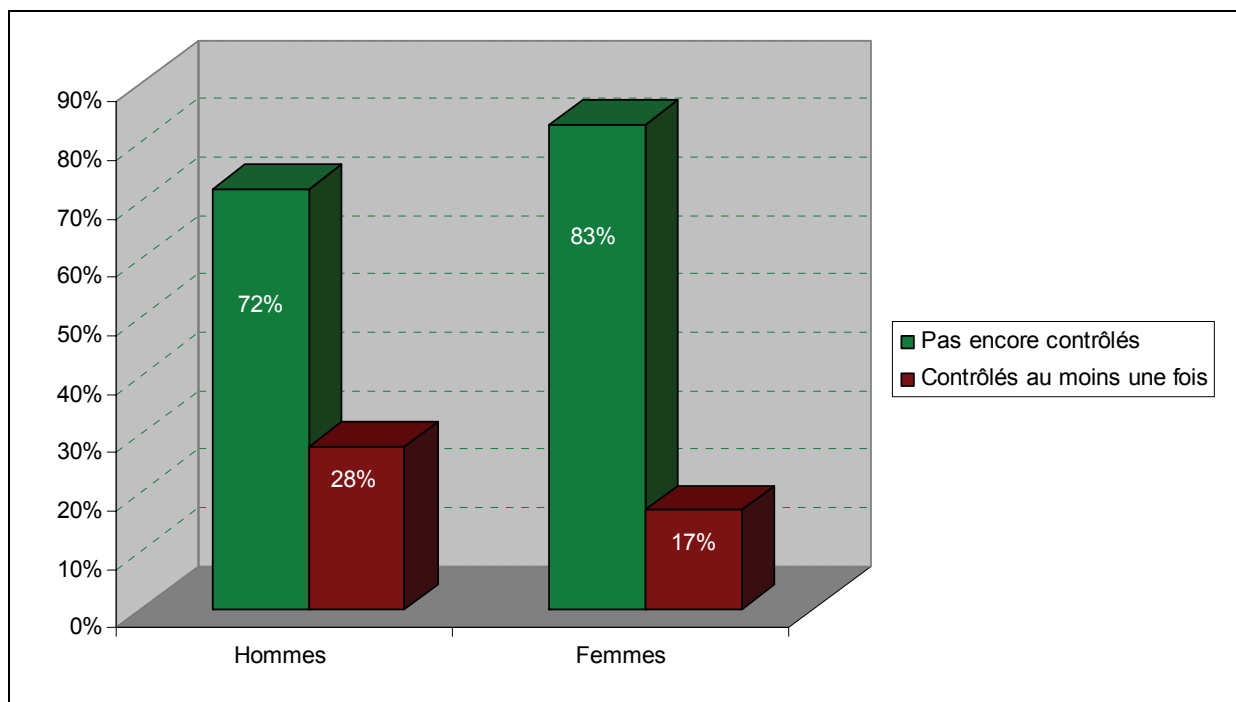


Figure 14 : Réponses (en pourcentages) à la question : « Combien de fois au cours de l'année écoulée avez-vous été testé par la police pour conduite en état d'ivresse ? » pour les hommes et les femmes

La majorité des personnes interrogées estimait la probabilité d'être contrôlé pour conduite en état d'ivresse comme étant « très petite à petite » (69%), 17% considérait cette probabilité comme étant « modérée » et 8% seulement ont estimé qu'elle était « grande à très grande ». 6% des conducteurs ont par ailleurs déclaré ignorer la réponse à cette question.

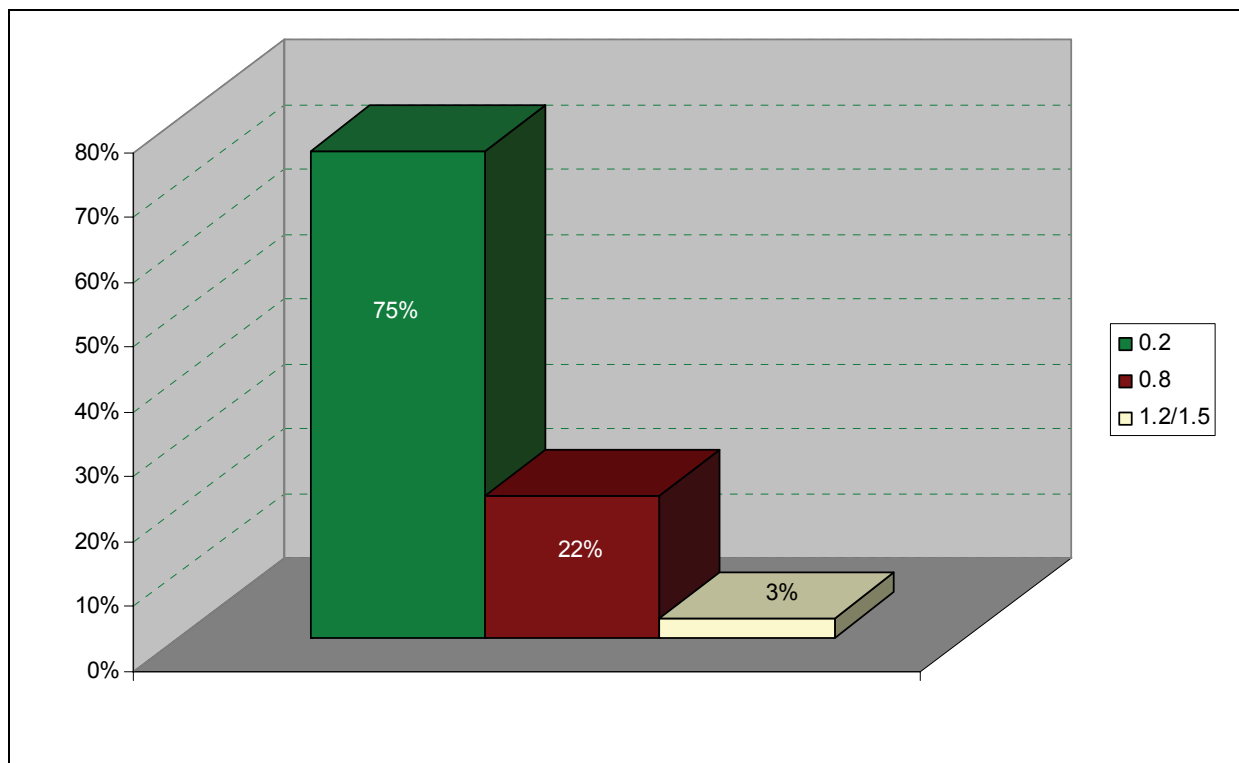


Figure 15 : Proportion des différentes réponses erronées fournies par les conducteurs pour estimer la valeur de la limite légale

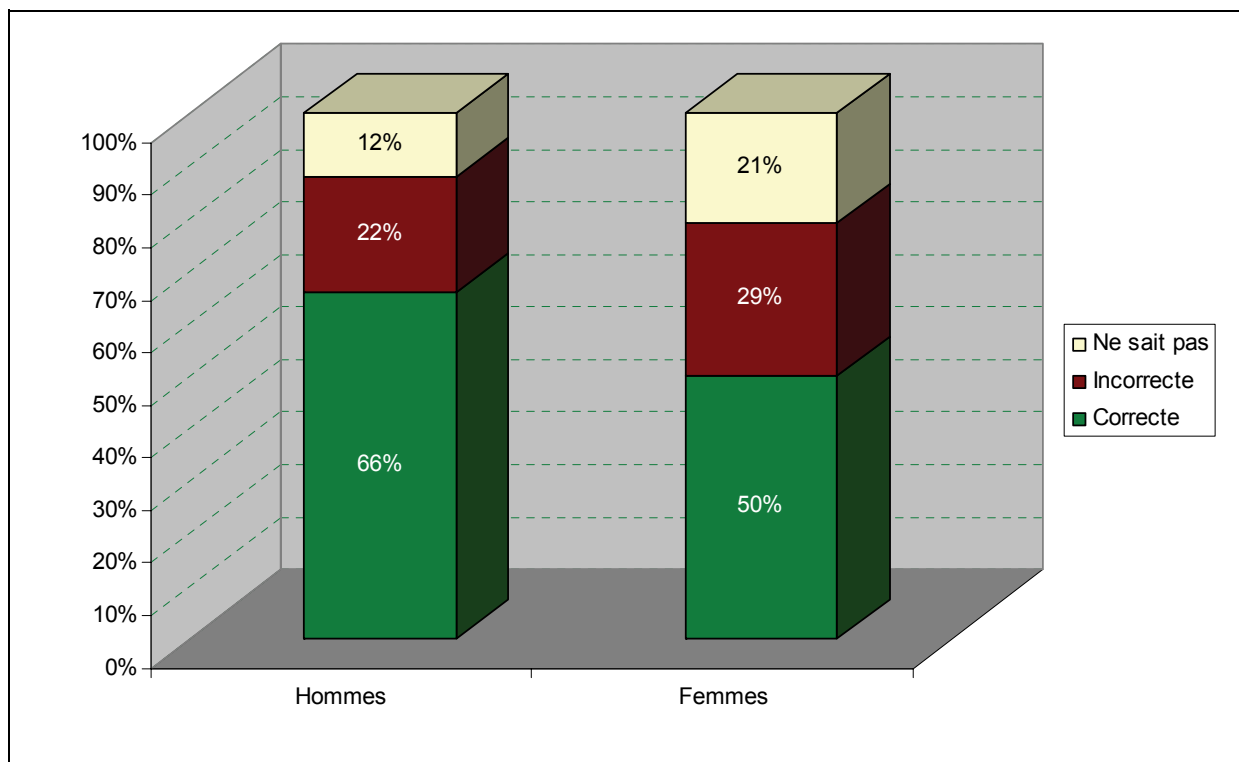


Figure 16 : Limite légale estimée selon le sexe

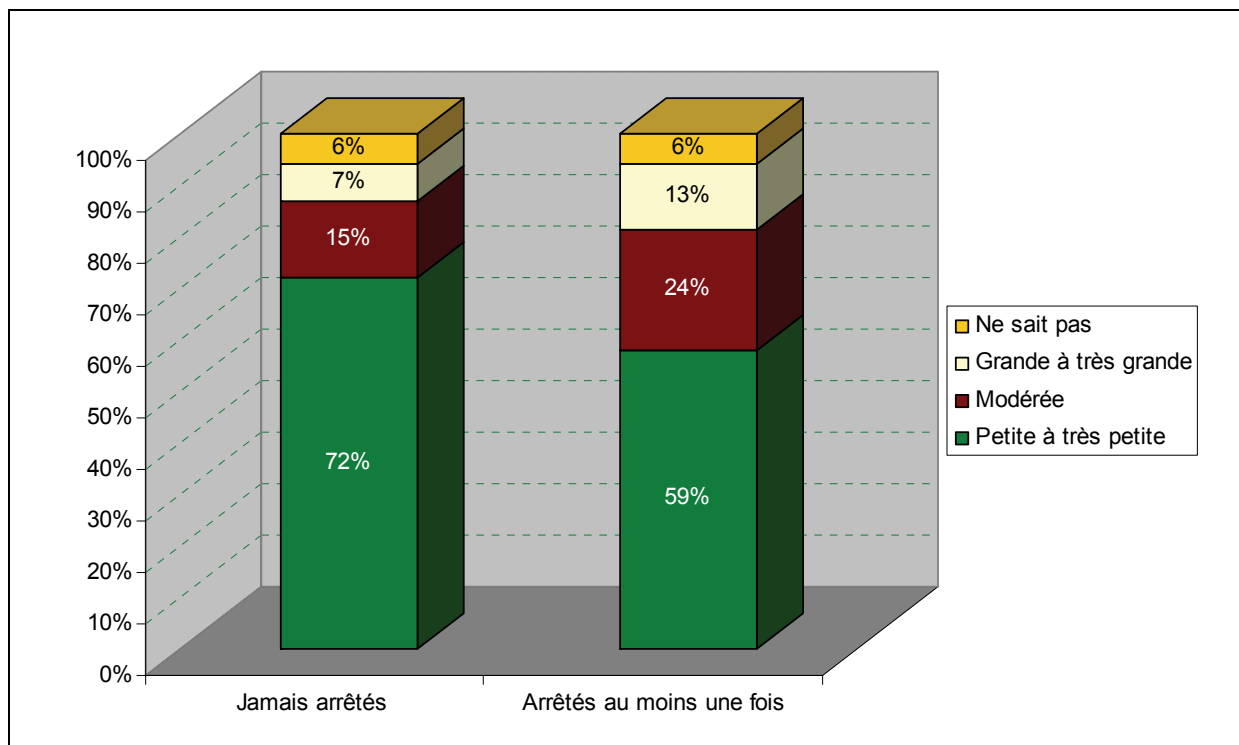


Figure 17 : Réponse (en pourcentage) à la question « Quelle est selon vous la probabilité que vous soyez arrêtés pour un contrôle alcool durant un trajet en voiture ? »

Annexe 3 - Modèles de régression

3.3.1 Principe général sous-tendant les analyses – comment les interpréter ?

Notion de risque relatif (Odds Ratio)

Les analyses présentées dans cette section visent à modéliser la manière dont plusieurs facteurs (l'âge des conducteurs, les moments de la semaine auxquels les contrôles sont effectués...) sont liés au risque relatif de conduire sous influence. Nous utiliserons l'abréviation RRCI par souci d'économie. Cette notion de risque relatif doit être comprise comme le rapport entre deux probabilités : la probabilité de conduire en ayant dépassé la limite légale et la probabilité de conduire en n'ayant pas dépassé cette limite. Bien entendu, au plus élevé est le rapport entre ces deux probabilités, au plus élevé est le « risque absolu » de conduire sous influence. L'établissement d'un lien entre les facteurs qui nous intéressent (par exemple : les différents moments de la semaine, le sexe ou l'âge des conducteurs) et le RRCI, doit quant à lui être compris comme suit : Le fait qu'une personne appartienne à une catégorie du prédicteur (par exemple, la catégorie « femmes » du prédicteur « sexe ») plutôt qu'à une autre (par exemple, la catégorie « hommes ») est associée de façon statistiquement significative à une augmentation ou une diminution du RRCI. Cette augmentation ou diminution correspond à un effet multiplicatif. On dira par exemple que le risque relatif de conduite sous influence est 0.24 fois plus élevé chez les femmes que chez les hommes. On pourrait également dire que le RRCI des femmes équivaut à 24% de celui des hommes. Donc, lorsque ce facteur est inférieur à 1, cela signifie que le risque relatif la catégorie comparée (les femmes dans notre exemple) est inférieur à celui de la catégorie de référence (les hommes). A l'inverse, lorsque ce facteur est supérieur à 1, cela signifie que le risque relatif de la catégorie comparée est supérieur à celui de la catégorie de référence

Choix des catégories de référence pour chacun des prédicteurs

Les différentes catégories correspondant à chacune des variables de l'étude sont décrites dans le Tableau 6, de même que le code chiffré qui leur a été assigné pour les analyses. Toutes les catégories qui se sont vu assigner le code « 0 » sont celles qui ont servi de catégories de référence dans les analyses.

Dans le cas de la variable « Provenance », par exemple, la catégorie « Domicile » a reçu le code 0, ce qui signifie que c'est à cette même catégorie qu'ont été comparées chacune des catégories « Famille/Amis », « Travail », « Horeca », « Soirée/Discothèque », « Sport » et « Autres ».

	<i>Catégories</i>
Région	0 : Flandre 1 : Wallonie 2 : Bruxelles
Week-end	0 : Semaine 1 : Week-end
Nuit	0 : Journée 1 : Nuit
Direction du trafic	0 : Unique 1 : Bidirectionnelle
Direction du contrôle	0 : Unique 1 : Bidirectionnelle
Discothèque 1000m	0 : Non 1 : Oui
Discothèque 5000m	0 : Non 1 : Oui
Nombre d'agents (Centrée sur la moyenne)	Continue
Densité du trafic (Centrée sur la moyenne)	Continue
Police locale / Fédérale	0 : Police Locale 1 : Police Fédérale
Sexe	0 : Homme 1 : Femme
Catégorie d'âge	0 : 16-25 ans 1 : 26-39 ans 2 : 40-54 ans 3 : Plus de 55 ans
Provenance	0 : Domicile 1 : Famille/Amis 2 : Travail 3 : Horeca 4 : Soirée/Discothèque 5 : Sport 6 : Autre
Expérience de contrôle	0 : Non 1 : Au moins une fois
Nombre de passagers	0 : 0 1 : 1 2 : 2 ou plus
Probabilité subjective	0 : Petite à très petite 1 : Modérée 2 : Grande à très grande 6 : Ne sait pas
Limite légale estimée	0 : Incorrecte 1 : Correcte 5 : Ne sait pas

Tableau 6 : Prédicteurs utilisés pour prédire les variations du Risque Relatif de Conduire sous Influence, catégories associées et valeur numérique qui leur est assignée.

3.3.2 Résultats

Un premier modèle de régression a été calculé afin d'évaluer la relation entre les moments de la semaine (il s'agit des deux variables « Week-end » et « Nuit »), la région et le risque relatif de conduire sous influence. Les résultats de ce premier modèle sont rapportés dans le Tableau 7.

	<i>Odds Ratio</i>	<i>Erreur Standard</i>	<i>t</i>	<i>P> t </i>	<i>Intervalle de Confiance</i>	
<i>Wallonie</i>	1.15	0.26	0.65	0.516	0.75	1.79
<i>Bruxelles</i>	0.52	0.32	-1.04	0.298	0.15	1.77
<i>Week-end</i>	1.86	0.41	2.83	0.005	1.21	2.86
<i>Nuit</i>	3.04	0.62	5.46	0.000	2.03	4.53

Tableau 7 : Modèle 1 - Régions, Week-ends, Nuits et conduite sous influence

Ces résultats indiquent que le risque relatif de rouler sous influence ne varie pas selon la région dans laquelle les observations ont été faites. Ni la comparaison de la Wallonie ni celle de Bruxelles avec la Flandre n'est associée à une variation significative du RRCI. Les moments de la semaine importent par contre : le risque relatif de conduire sous influence est 1.86 fois plus élevé durant les week-ends que durant les semaines et 3.04 fois plus élevé durant les nuits que durant les journées. Les résultats indiquent que l'inclusion de ces trois prédicteurs dans le modèle améliore significativement sa capacité à prédire le risque relatif de conduire sous influence ($F_{4, 428}=12.52, p<.000$). L'étape suivante a constitué à inclure dans ce modèle les termes associés aux différentes catégories d'âge, le sexe des conducteurs et les termes correspondant aux différents lieux dont ils venaient au moment du contrôle. Les résultats de ce modèle sont rapportés dans le Tableau 8. Globalement, l'inclusion de ces prédicteurs améliore la qualité du modèle ($F_{12, 419}=23.39, p<.000$).

Si l'on examine l'effet de l'âge, il apparaît que le risque relatif de conduire sous influence est plus élevé dans toutes les catégories d'âge que dans la catégorie de référence des moins de 25 ans. Ceci est particulièrement vrai en ce qui concerne la catégorie « 40-54 ans » : le RRCI de ces derniers 3.64 fois plus élevé que celui des jeunes de moins de 25 ans. Le risque relatif des plus de 55 ans est également significativement plus important que celui des moins de 25 ans. On n'observe pas de variation significative du RRCI, par contre, lorsque l'on compare la catégorie des 26-39 ans avec celle des moins de 25 ans.

Le sexe des conducteurs est évidemment associé au RRCI de façon significative, ce dernier correspondant chez les femmes à 24% de celui des hommes.

Le test sur les risques relatifs associés aux différents lieux dont venaient les conducteurs suggère que seuls ceux revenant de leur lieu de travail ou ayant désigné leur provenance comme « autre » n'ont pas un RRCI différent de ceux venant de leur domicile⁸. Il est important de noter que l'ajout de ces prédicteurs entraîne également une diminution du risque relatif de conduire en ayant bu lors des week-ends et des nuits, ce qui signifie que ce ne sont pas les moments de la semaine en tant que tels qui déterminent la proportion de conducteurs sous influence, mais bien les activités différentes qui leurs sont associées, ainsi que des variations dans la composition de la population des conducteurs.

	<i>Odds Ratio</i>	<i>Std. Err.</i>	<i>t</i>	<i>P>t</i>	<i>Intervalle de confiance</i>	
<i>Week-end</i>	1.49	0.33	1.78	0.076	0.96	2.30
<i>Nuit</i>	1.70	0.37	2.41	0.017	1.10	2.62
<i>26 à 39 ans</i>	1.31	0.32	1.10	0.271	0.81	2.12
<i>40 à 54 ans</i>	3.64	0.92	5.11	0.000	2.22	5.98
<i>Plus de 55 ans</i>	1.64	0.45	1.84	0.067	0.97	2.80
<i>Sexe</i>	0.24	0.06	-5.90	0.000	0.15	0.39
<i>Famille/Amis</i>	3.41	1.06	3.93	0.000	1.85	6.30
<i>Travail</i>	1.06	0.46	0.13	0.895	0.45	2.48
<i>Horeca</i>	10.19	2.71	8.73	0.000	6.04	17.18
<i>Soirée/Discothèque</i>	5.71	2.26	4.41	0.000	2.62	12.43
<i>Sport</i>	4.08	1.53	3.75	0.000	1.95	8.52
<i>Autres</i>	1.03	0.30	0.11	0.916	0.58	1.84

Tableau 8 : Modèle 2 : Importance des caractéristiques des conducteurs – Age, sexe et Provenance

Dans le Modèle 3, nous avons entré tous les prédicteurs se rapportant à l'expérience que les conducteurs avaient de la législation existante en matière de conduite en état d'ivresse (contrôles précédents, limite légale estimée et probabilité subjective d'être contrôlé).

⁸ Ceci corrobore les conclusions des analyses descriptives, qui ont également indiqué que durant les journées de semaine – c'est-à-dire au moment où la proportion de conducteurs sous influence est la moins élevée – les personnes arrêtées proviennent majoritairement de leur domicile ou du travail. Le risque relatif de conduite sous influence est significativement plus élevé pour toutes les autres provenances (Famille, Horeca, soirée et sport) que pour la catégorie « domicile ».

Les résultats de ce modèle sont présentés dans le Tableau 9. L'ajout de ces trois prédicteurs ($F_{18, 412}=17.23$, $p<.000$)⁹ permet une amélioration significative de la qualité du modèle, bien que ni le fait d'avoir été contrôlé précédemment, ni le fait de fournir une estimation correcte ou incorrecte de la limite légale ne soient associés significativement au risque relatif de conduite sous influence. En réalité, le seul de ces prédicteurs qui est significativement lié au RRCI, c'est la probabilité subjective d'être contrôlé. De manière générale, les conducteurs qui estiment cette probabilité comme étant grande à très grande ont un RRCI qui supérieur à celui des conducteurs estimant que cette probabilité est très petite à petite. Un tel résultat peut sembler contre-intuitif : Comment expliquer que les conducteurs considérant la probabilité de subir un alcootest comme étant « importante » sont également ceux qui risquent le plus d'être contrôlés au-dessus de la limite légale plutôt qu'en dessous.

	Odds Ratio	Std. Err.	t	P>t	Intervalle de confiance	
<i>Week-end</i>	1.47	0.33	1.72	0.086	0.95	2.30
<i>Nuit</i>	1.66	0.36	2.34	0.020	1.08	2.53
<i>26 à 39 ans</i>	1.33	0.34	1.12	0.264	0.81	2.18
<i>40 à 54 ans</i>	3.70	0.93	5.22	0.000	2.26	6.05
<i>Plus de 55 ans</i>	1.66	0.45	1.89	0.060	0.98	2.81
<i>Sexe</i>	0.24	0.06	-5.85	0.000	0.15	0.39
<i>Famille/Amis</i>	3.2	1.10	4.00	0.000	1.90	6.52
<i>Travail</i>	1.08	0.47	0.18	0.860	0.46	2.54
<i>Horeca</i>	10.25	2.70	8.83	0.000	6.11	17.21
<i>Soirée/Discothèque</i>	5.66	2.25	4.36	0.000	2.59	12.37
<i>Sport</i>	4.24	1.60	3.83	0.000	2.02	8.92
<i>Autres</i>	1.04	0.31	0.15	0.882	0.59	1.86
<i>Contrôle</i>	0.88	0.19	-0.56	0.577	0.58	1.36
<i>Limite estimée</i>	1.02	0.06	0.31	0.715	0.92	1.13
<i>Probabilité modérée</i>	1.43	0.31	1.62	0.106	0.93	2.20
<i>Probabilité grande à très grande</i>	1.85	0.42	2.70	0.007	1.18	2.89
<i>Probabilité inconnue</i>	1.78	0.63	1.62	0.106	.88	3.58

Tableau 9 : Modèle 3 : Importance des caractéristiques des conducteurs – Contrôle précédent, Limite estimée et Probabilité subjective d'être contrôlé

⁹ Résultat du test de Wald ajusté :

En réalité, ce résultat ne paraît plus illogique dès que l'on adopte le point de vue inverse sur la relation qui lie la « probabilité perçue » et le risque de conduire sous influence. On peut en effet concevoir que la probabilité subjective d'être contrôlé augmente lorsque l'on a bu (il s'agirait du simple effet subjectif de la « peur » du contrôle). Les deux interprétations impliquent que – bien que les deux variables soient statistiquement liées – il n'existe entre elles aucune relation de cause à effet.