

CENTRE DE CONNAISSANCE
SÉCURITÉ ROUTIÈRE



IBSR

CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE
L'ALCOOL ET DE DROGUES

RÉSULTATS DE LA MESURE D'ATTITUDES EN MATIÈRE DE
SÉCURITÉ ROUTIÈRE MENÉE TOUS LES TROIS ANS PAR L'IBSR

LA CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE L'ALCOOL ET DE DROGUES

Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR

Rapport de recherche 2014-R-06-FR

D/2014/0779/8

Auteurs: Uta Meesmann et Sofie Boets

Editeur responsable: Karin Genoe

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

Date de publication: mai 2014

Veuillez faire référence au présent document de la façon suivante :

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) Conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

Table des matières

Résumé.....	4
Introduction.....	14
Méthode.....	15
1. La conduite sous influence d'alcool	16
1.1 Les risques liés à la conduite sous influence d'alcool	16
1.2 Conduite avouée sous influence d'alcool	17
1.3 Conduite avouée sous influence d'alcool selon le sexe, l'âge et la Région	19
1.3.1 Sexe.....	19
1.3.2 Age.....	20
1.4 Attitudes à l'égard de la conduite sous influence d'alcool.....	20
1.5 Attitudes à l'égard de la conduite sous influence d'alcool selon le sexe, l'âge et la Région.....	22
1.5.1 Sexe.....	23
1.5.2 Age.....	23
1.5.3 Région	24
1.6 Connaissance pratique de la législation en matière de conduite sous influence d'alcool ..	24
1.7 Connaissance pratique de la législation en matière de conduite sous influence d'alcool selon le sexe, l'âge et la Région.....	26
1.8 Avis concernant la conduite sous influence d'alcool.....	26
1.9 Avis sur la conduite sous influence d'alcool selon le sexe, l'âge et la Région	28
1.9.1 Sexe.....	28
1.9.2 Age.....	29
1.9.3 Région	30
1.10 Acceptabilité de la conduite sous influence d'alcool.....	31
1.11 Acceptabilité de la conduite sous influence d'alcool selon le sexe, l'âge et la Région	32
1.11.1 Sexe.....	33
1.11.2 Age.....	33
1.11.3 Région	34
1.12 Estimation subjective de l'alcool comme cause d'accidents.....	34
1.13 Estimation subjective de l'alcool comme cause d'accidents selon le sexe, l'âge et la Région.....	36
2. Conduite sous influence de drogues et de médicaments	37
2.1 Risques liés à la conduite sous influence de drogues et de médicaments	37
2.2 Conduite avouée sous l'influence de drogues	38
2.3 Conduite avouée sous influence de drogues selon le sexe, l'âge et la Région	39
2.3.1 Sexe.....	39
2.3.2 Age.....	40
2.4 Avis concernant la conduite sous influence de drogues	40
2.5 Avis concernant la conduite sous influence de drogues selon le sexe, l'âge et la Région ..	42
2.5.1 Sexe.....	42
2.5.2 Age.....	43
2.6 Acceptabilité de la conduite sous l'influence de drogues.....	44
2.7 Acceptabilité de la conduite sous influence de drogues selon le sexe, l'âge et la Région ..	44
2.8 Estimation subjective de la consommation de drogues et de médicaments comme cause d'accidents	45
2.9 Estimation subjective de la consommation de drogues et de médicaments comme cause d'accidents selon le sexe, l'âge et la Région.....	46
2.9.1 Age.....	46
2.9.2 Région	47
3. Comparaison avec les résultats en provenance d'autres sources	48
3.1 Les mesures de comportement comme source complémentaire de données.....	48

3.2	Données belges en matière de conduite sous influence.....	48
3.2.1	Mesure de comportement de l'IBSR en matière d'alcool.....	48
3.2.2	Enquête IBSR supplémentaire en matière de conduite sous influence.....	51
3.2.3	Infractions constatées par la police locale et fédérale.....	54
3.3	Données internationales en matière de conduite sous influence.....	54
3.3.1	Mesure de comportement DRUID : conduite sous influence d'alcool, de drogues et de médicaments.....	54
3.3.2	Attitudes et comportement avoué en matière de conduite sous influence d'alcool (SARTRE4).....	57
4.	Conclusions générales.....	62
4.1	La conduite sous influence d'alcool.....	62
4.2	La conduite sous influence de drogues.....	62
4.3	Nécessité d'effectuer des recherches complémentaires.....	63
	Aperçu des figures.....	64
	Aperçu des tableaux.....	65
	Aperçu des annexes.....	65
	Références.....	66
	Annexes.....	69

Résumé

La mesure d'attitudes menée par l'IBSR est basée sur 1.540 interviews de conducteurs domiciliés en Belgique et ayant parcouru au moins 1500 km au volant d'une voiture ou d'une camionnette au cours des 6 mois précédant l'interview. Les interviews face à face ont été réalisées oralement par des enquêteurs du bureau d'étude Significant GfK en septembre et octobre 2012.

Le questionnaire de la mesure d'attitudes était composé d'un certain nombre d'affirmations sur lesquelles les répondants pouvaient se prononcer. Pour chaque affirmation, nous avons examiné l'existence éventuelle d'un lien entre les réponses données et certaines caractéristiques des conducteurs (sexe, âge, Région). Nous avons calculé à chaque fois le pourcentage de personnes ayant choisi chacune des différentes catégories de réponses ; dans la mesure du possible, les chiffres obtenus ont été comparés avec ceux des précédentes mesures d'attitudes de l'IBSR et avec des résultats issus d'autres sources.

La mesure d'attitudes 2012 comportait diverses sous-parties. Le présent rapport ne présente que les résultats concernant la conduite sous influence d'alcool, de drogues et de médicaments.

LA CONDUITE SOUS INFLUENCE D'ALCOOL

L'alcool représente l'une des principales causes d'insécurité routière. Le risque d'accident s'accroît de manière exponentielle à mesure que la quantité d'alcool consommée augmente. En cas de consommation d'alcool combinée à la prise de drogues ou de médicaments, le risque d'accident présente une forte hausse. A consommation égale, les jeunes conducteurs courent un risque d'accident plus important que les autres conducteurs.

Comportement avoué en matière de conduite sous influence d'alcool

Les principales constatations en matière de conduite sous influence d'alcool sont les suivantes :

- En 2012, 13% des répondants ont déclaré avoir conduit une ou plusieurs fois sous influence d'alcool au cours du mois écoulé. Ce résultat est exactement similaire à celui de 2009 (13%) et de 2006 (12%). En 6 ans, la conduite sous influence d'alcool n'a pratiquement pas évolué en Belgique. Cette même conclusion ressort de la mesure de comportement de l'IBSR en matière d'alcool.
- Comme la plupart des études sur la conduite sous influence d'alcool, la mesure d'attitudes de l'IBSR révèle elle aussi que les hommes (20%) sont plus nombreux que les femmes (6%) à prendre le volant après avoir bu. Concernant les différences d'âge, il est ressorti de la mesure d'attitudes comme des autres recherches basées sur le comportement avoué (telles que SARTRE4) que les jeunes (28-29 ans ; 18%) sont les plus nombreux à déclarer conduire sous influence d'alcool et les plus âgés (63+ ; 7%) les moins nombreux. Ces constatations semblent contredire les résultats des études d'observation. Dans toutes les éditions des mesures de comportement en matière d'alcool au volant réalisées par l'IBSR entre 2003 et 2012, les 40-54 ans sont les plus nombreux à conduire sous influence d'alcool. Dans le road side survey DRUID, la majorité des conducteurs sous influence d'alcool ont plus de 55 ans. Ces écarts peuvent s'expliquer notamment par des différences au niveau de la méthode de recherche, du comportement de réponse ou de la prise de conscience du propre comportement à risque. Les études d'observation représentent sans conteste la meilleure façon d'évaluer les prévalences en matière de conduite sous influence.

Attitudes par rapport à la conduite sous influence d'alcool

- Parmi les conducteurs à qui il arrive de consommer de l'alcool (74% de l'ensemble de l'échantillon), la plupart prétendent rester en dessous de la limite légale lorsqu'ils doivent reprendre le volant (41% ne boivent pas lorsqu'ils doivent conduire ; 45% ne dépassent pas le taux d'alcool légal autorisé). 15% des conducteurs prennent le risque de conduire avec un taux d'alcool trop élevé. Parmi ces derniers, la majorité (14%) affirme limiter sa

consommation d'alcool mais pas nécessairement au taux autorisé et 1% déclare même n'y prêter aucune attention.

- Les hommes (19%) ont significativement plus tendance que les femmes (10%) à prendre le risque de rouler avec une concentration d'alcool supérieure à la limite autorisée. Les plus de 63 ans (5%) ont une attitude significativement plus sûre à l'égard de l'alcool au volant que tous les autres groupes d'âge (18-29 ans : 19% ; 30-38 ans : 16% ; 39-4 ans : 16% ; 50-62 ans : 18%). Les Wallons (21%) sont les plus nombreux à prendre le risque de conduire avec une concentration d'alcool supérieure à la limite légale (Bruxellois : 16% ; Flamands : 13%).

Connaissance pratique de la législation en matière de conduite sous influence d'alcool

- Le pourcentage de conducteurs qui surestiment le nombre de verres standard autorisés (plus de 2 verres) a baissé en 2012 (7%) par rapport à 2009 (11%), mais la différence n'est pas significative.
- Les hommes (9 %) affirment significativement plus souvent que les femmes (5%) pouvoir boire plus de 2 verres standards tout en restant en dessous de la limite légale autorisée. Cette différence entre les sexes doit toutefois être nuancée. Il existe des facteurs tels que le poids corporel qui permettent effectivement aux hommes de boire plus tout en restant en dessous de la limite.

Avis concernant la perception des risques liés à la conduite sous influence d'alcool

- 9 conducteurs sur 10 (plus de femmes que d'hommes) connaissent le risque accru d'accident lié à la consommation d'alcool.
- Les femmes sont plus conscientes que les hommes des risques d'accident liés à l'alcool au volant. Ce sont surtout les aînés qui pensent que la conduite sous influence d'alcool renforce sensiblement le risque d'accident (97% ; écart significatif avec : 18-29 ans : 92% ; 50-62 ans : 89%). Les Wallons (36%) sont les plus nombreux à penser que le fait de boire un verre de plus que la limite autorisée n'augmente pas le risque d'accident (Bruxellois : 33% ; Flamands : 28%).

Norme sociale perçue

- La conduite sous influence d'alcool est généralement perçue comme plutôt inacceptable. Pourtant, 1 répondant sur 2 pense qu'il arrive à la plupart des conducteurs de rouler sous l'influence d'alcool.
- Plus de femmes que d'hommes trouvent inacceptable que leurs amis conduisent sous l'influence d'alcool. Le taux d'inacceptabilité à l'égard de l'alcool au volant augmente avec l'âge (plus la personne est âgée, plus elle trouve cela inacceptable de la part de ses amis). Les 50-62 ans sont les plus nombreux à penser que la conduite sous influence d'alcool est un phénomène répandu (57%). La norme sociale perçue en matière de conduite sous influence d'alcool diffère selon les Régions : les Wallons (78%) sont significativement plus nombreux que les Flamands et les Bruxellois (à chaque fois 70%) à penser que la plupart de leurs connaissances/amis trouvent inacceptable de conduire après avoir bu de l'alcool. Par ailleurs, les Wallons (18%) s'accordent également plus souvent que les Bruxellois (13%) et les Flamands (9%) sur le fait que la conduite sous influence est acceptable en cas de petits trajets ou la nuit, sur des routes désertes. Les Bruxellois (55%) sont significativement plus nombreux que les Flamands (47%) et les Wallons (46%) à penser que les automobilistes qui ne conduisent jamais sous l'influence d'alcool sont une exception.

Acceptabilité de la conduite sous influence d'alcool

- Le fait de prendre le volant sans être sûr de ne pas avoir bu plus d'alcool que la limite autorisée est considéré comme inacceptable par la majorité des conducteurs belges (84%). Cela dit, par rapport à 2009, les chiffres concernant l'acceptabilité de la conduite sous

influence d'alcool ont à peine évolué (même classement par rapport aux autres comportements dangereux de conduite).

- Les hommes (5%) sont significativement plus nombreux que les femmes (2%) à trouver acceptable le fait de conduire sous l'influence d'alcool. Les jeunes conducteurs (18-29 ans ; 7%) sont significativement plus enclins que les conducteurs de 30-38 ans et les plus de 50 ans (30-38 ans : 3% ; 50-62 ans : 3%) à trouver acceptable de conduire sans savoir si l'on a ou non dépassé le taux d'alcool autorisé. Les Bruxellois (6%) sont significativement plus nombreux que les Flamands (3% ; Wallons : 4%) à trouver acceptable de conduire après avoir consommé de l'alcool.

Estimation subjective de l'alcool comme cause d'accident

- Les conducteurs belges considèrent la conduite sous influence d'alcool comme la deuxième cause majeure des accidents de la circulation. Ils estiment que l'alcool joue un rôle prépondérant dans la moitié (51%) des accidents de la route (2^e place sur les 16 causes d'accidents de la circulation proposées). Dans les trois mesures d'attitudes successives (2006, 2009 et 2012), la vitesse excessive et la conduite sous influence d'alcool sont à chaque fois considérées comme les principales causes d'accidents.
- Les Bruxellois estiment à 55% le pourcentage d'accidents liés à l'alcool ; ce pourcentage est significativement plus élevé que chez les Wallons (47% ; Flamands 50%).

LA CONDUITE SOUS INFLUENCE DE DROGUES ET DE MÉDICAMENTS

Les substances psychotropes peuvent avoir un impact négatif sur les capacités de conduite. C'est pourquoi la conduite sous influence de drogues et de médicaments est généralement considérée comme un risque pour la sécurité routière (voir par exemple DRUID, SWOV ; 2011). Le risque relatif d'accident grave varie fortement en fonction de la substance. Le risque d'accident grave est modérément accru en cas de prise de cannabis, moyennement accru en cas de prise de cocaïne, d'opiacés illicites, de benzodiazépines, de Z-drugs et d'opiacés médicaux et fortement accru en cas de prise d'amphétamines et de consommation combinée de divers types de drogues et/ou médicaments (Gadegbeku et al., 2010).

Conduite avouée sous influence de drogues

- Seuls 2% des répondants (32 personnes) déclarent avoir consommé une ou plusieurs fois de la drogue avant de prendre le volant au cours de l'année écoulée. Pratiquement tous ces répondants ont dit avoir pris du cannabis¹.
- Les hommes et les jeunes conducteurs sont plus nombreux que les femmes et les conducteurs plus âgés à déclarer avoir consommé de la drogue avant de prendre le volant.

AVIS concernant la perception des risques liés à la conduite sous influence de drogues

- Nous constatons une importante prise de conscience des risques liés à la conduite sous influence de drogues : la grande majorité des répondants (95%) estime que le fait de prendre le volant après avoir consommé de la drogue augmente sensiblement le risque d'accident. 94% des répondants étaient de cet avis pour l'alcool. Seuls 12% des personnes interrogées estiment qu'il appartient à chacun de déterminer quelles sont les limites en matière de consommation de drogues pour pouvoir conduire en sécurité. Ce pourcentage est nettement moins élevé que pour l'alcool où il atteignait 36%. Cela peut être dû au fait que la consommation d'alcool est une habitude largement répandue (dont la plupart des répondants ont déjà fait l'expérience), contrairement à la consommation de drogues dont on peut donc moins facilement évaluer les effets.

¹ Plus encore que pour la conduite sous influence d'alcool, il faut préciser que les chiffres auto-rapportés sont influencés par l'acceptabilité sociale (voir également Boulanger, 2010 et Devil et al., 2011).

- Avec 98%, les plus de 63 ans sont significativement plus nombreux que les 18-29 ans (90%), les 30-48 ans (94%) et les 50-62 ans (93%) à penser que le fait de conduire sous l'influence de drogues augmente sensiblement le risque d'accident. Nous n'avons pas constaté de différences significatives entre les hommes et les femmes.

Norme sociale perçue

- Selon 90% des répondants, la plupart de leurs connaissances/amis trouvent inacceptable de conduire sous l'influence de drogues. Pour l'alcool, ils étaient nettement moins nombreux à être de cet avis (71%).
- Les hommes (88%) sont significativement moins nombreux que les femmes (92%) à penser que la plupart de leurs connaissances/amis trouvent inacceptable de prendre le volant sous l'influence de drogues. Le nombre de répondants qui partagent cette opinion augmente avec l'âge.

Acceptabilité de la conduite sous influence de drogues

- Les conducteurs belges considèrent la conduite sous influence de drogues comme la forme la plus inacceptable d'un comportement à risque. Moins d'1% des conducteurs trouve ce comportement acceptable.

Estimation subjective de la consommation de drogues et de médicaments comme cause d'accident

- Les automobilistes belges estiment que 42% des accidents de la route sont dus à la consommation de drogues (place 5 sur les 16 causes d'accidents proposées). La consommation de médicaments, pour sa part, est considérée comme étant à l'origine de 32% des accidents (place 13 sur les 16 causes), ce qui est une place assez basse dans le classement. Quoi qu'il en soit, cela montre que les conducteurs belges trouvent beaucoup plus dangereux de conduire sous l'influence de drogues qu'après avoir consommé des médicaments. L'estimation des risques liés à la consommation de drogues et de médicaments semble avoir à peine évolué au fil des diverses éditions des mesures d'attitudes de l'IBSR.
- Le pourcentage d'accidents liés à la consommation de drogues est considéré comme significativement moins élevé (37%) par les jeunes conducteurs (18-29 ans) que par les 39-49 ans et les plus de 63 ans (à chaque fois 44%). Même constat pour le pourcentage d'accidents liés à la consommation de médicaments psychotropes qui, avec 26%, est considéré comme plus bas par les jeunes conducteurs (18-29 ans) que par toutes les autres tranches d'âge (30-38 : 32% ; 39-49 : 34% ; 50-62 : 34% ; 63+ : 32%). Avec 49%, le pourcentage d'accidents dus à la consommation de drogues au volant est considéré comme significativement plus élevé par les Bruxellois que par les conducteurs flamands (40%) et wallons (39%). Ce même constat vaut pour le pourcentage d'accidents dus à la conduite sous l'influence de médicaments, considéré comme significativement plus important par les Bruxellois (35%) que par les Wallons (27%). Avec 31%, l'estimation des conducteurs flamands occupe une position intermédiaire. Pour ce qui concerne l'estimation subjective de la consommation de drogues et de médicaments comme cause d'accident, nous n'avons pas constaté de différences significatives selon le sexe du conducteur.

CONCLUSION CONCERNANT LA CONDUITE SOUS INFLUENCE

Il ressort des comportements et des opinions auto-déclarés que la conduite sous influence d'alcool reste une habitude largement répandue et un phénomène social très fréquent. Principalement les hommes mais également les jeunes conducteurs des deux sexes représentent des groupes à

problème sur lesquels devraient se focaliser les campagnes de sensibilisation. Les points d'attention en la matière sont l'acceptabilité sociale et l'environnement social du répondant, qui y est lié².

Par rapport à l'alcool, la conduite sous influence de drogues est considérée comme inacceptable par pratiquement tous les automobilistes belges (99%) et d'ailleurs, seuls 2% d'entre eux reconnaissent avoir roulé sous l'influence de drogues au cours de l'année écoulée (il s'agit surtout de jeunes hommes ayant consommé du cannabis)³.

Il n'existe que très peu d'informations concernant la conduite sous influence de médicaments. Nous ne savons pas grand-chose sur cette problématique en Belgique et sur les attitudes sous-jacentes des consommateurs en la matière. La fréquence de la conduite sous influence de médicaments (Isalberti et al., 2011), le risque accru d'accident (Gadegbeku et al., 2010) et la faible perception des risques par les conducteurs belges montrent qu'il reste beaucoup de pain sur la planche. Les automobilistes belges doivent être sensibilisés aux risques liés à la prise de médicaments au volant.

NECESSITE D'EFFECTUER DES RECHERCHES COMPLEMENTAIRES

Sur la base des résultats de cette étude et de l'état d'avancement des recherches scientifiques, l'IBSR plaide pour :

- La poursuite des mesures d'attitudes en matière de conduite sous influence.
- La réalisation de mesures de comportement dans ces domaines.
- Un élargissement de la recherche à la conduite sous influence de médicaments (prévalence et déterminants comportementaux sous-jacents).
- Une étude en profondeur des attitudes de personnes qui consomment de la drogue.

² D'autres résultats en matière de contrôles d'alcoolémie et de sanctions sont commentés dans le rapport séparé « Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR ».

³ Plus encore que pour la conduite sous influence d'alcool, il faut préciser que les chiffres auto-rapportés sont influencés par l'acceptabilité sociale (voir également Boulanger, 2010 et Devil et al., 2011).

Driving under the influence of alcohol en drugs

Results of the BIVV/IBSR three-yearly road safety attitude survey.

Summary

The Belgian Institute for Road Safety (BIVV/IBSR) attitude survey is based on 1,540 interviews with drivers whose principal residence is in Belgium and who had driven a car or delivery van at least 1,500 km in the six months preceding the interview. The interviews were conducted verbally by the research agency Significant GfK in September and October 2012.

In the attitude survey, respondents were asked to provide their opinion on a number of statements. Each attitude statement was examined to determine whether or not there was a correlation between the statement and certain driver characteristics (gender, age and region). The percentages were also calculated for the different categories of answers; where possible the figures were compared with those from previous attitude surveys conducted by the BIVV/IBSR and with results from other sources. It looked for the existence of significant differences depending on the respondent's gender, age or region.

The attitude survey 2012 comprised several sections. This report only includes the results for driving under the influence of alcohol, drugs and medication.

DRIVING UNDER THE INFLUENCE OF ALCOHOL

Alcohol is one of the main causes of road accidents. The risk of road accidents increases exponentially in line with the amount of alcohol consumed. When alcohol is combined with drugs or medication the risk of accidents significantly increases. The risk of accident is higher with younger drivers on consumption of the same amount of alcohol as other drivers.

Self-reported driving under the influence of alcohol

The most important findings related to driving under the influence of alcohol are:

- In 2012, 13% of the respondents said that they had driven under the influence of alcohol one or more times during the past month. This result is exactly the same as in 2009 (13%) and in 2006 (12%). In the past six years, the frequency of driving under the influence of alcohol has barely changed in Belgium. We can draw the same conclusion from the BIVV/IBSR alcohol behaviour measurement survey.
- Like most other studies about driving under the influence of alcohol, the BIVV/IBSR attitude survey shows that men (20%) are more likely to drive under the influence of alcohol than women (6%). As far as age differences are concerned, the attitude survey, like other research based on self-reported behaviour (e.g. SARTRE4), showed that drivers in the youngest age group (28-29 years: 18%) indicated most frequently that they drive under the influence of alcohol and the oldest age group (63+; 7%) the least frequently. These findings seem to contradict the results of observational studies. In every BIVV/IBSR alcohol behaviour measurement survey from 2003 until 2012, the drivers in the 40-54 age group have been consistently the worst offenders when it comes to driving under the influence of alcohol. In the DRUID roadside survey, the highest percentage of drivers under the influence of alcohol was found in the 55 and over age group. These differences can be explained for example by differences in research methodology, response behaviour or in awareness of one's own risk behaviour. The gold standard for estimating the prevalence of driving under influence is definitely the observational studies.

Attitudes to driving under the influence of alcohol

- Among those drivers who sometimes drink alcohol (74% of the total sample) the majority claim that they observe the legal limit if they still have to drive (41% do not drink if they still

have to drive; 45% limit their alcohol consumption to the legal limit). 15% of the drivers risk driving with a alcohol blood level above the legally prescribed limit. The majority of this group (14%) indicate that they do limit their alcohol consumption, but do not necessarily observe the legal limit and 1% of the respondents even state that they do not pay attention to their alcohol consumption.

- Men (19%) are significantly more inclined to take a risk when it comes to driving with a blood alcohol level above the legally prescribed limit than women (10%). The 63 and over age group (5%) adopt a significantly safer attitude to drink and driving than all other age groups (18-29-year olds: 19%; 30-38-year-olds: 16%; 39-49-year-olds: 16%; 50-62-year-olds: 18%). The Walloons especially (21%) are at risk of driving with a blood alcohol level above the legally prescribed limit due to their attitude to driving under the influence of alcohol, (Brussels-Capital region: 16%; Flemings 13%).

Practical knowledge of the legislation on driving under the influence of alcohol

- The percentage of drivers that overestimates the number of standard units allowed (more than 2 glasses) has dropped in 2012 (7%) compared with 2009 (11%) but this difference is not significant.
- Men (9%) indicate significantly more frequently than women (5%) that they can drink more than the two standard units and still remain under the legally prescribed limit. This gender difference needs to be qualified however. Factors such as body weight for example mean that men can effectively drink more and still observe the legal limit.

Opinions on the risk perception of driving under the influence of alcohol

- Nine out of ten drivers (more with women than with men) are generally aware that drinking results in an increased risk of accident.
- Women are more aware of the risk of accidents due to driving under the influence of alcohol than men. The oldest age group especially is of the opinion that driving under the influence of alcohol strongly increases the risk of an accident (97%; significantly different to: 18 to 29-year olds: 92%; 50 to 62-year olds: 89%). The Walloons especially (36%) are of the opinion that the risk of accident is not increased by exceeding the legal limit by one unit (Brussels-Capital Region: 33%; Flemings 28%).

Perceived social norm

- Driving under the influence of alcohol is generally perceived as being unacceptable. And yet one in two drivers think that most drivers occasionally drive under the influence of alcohol.
- Women are more likely to consider driving under the influence of alcohol as being socially unacceptable than men. The perception of the unacceptability of driving under the influence of alcohol increases with age (the older one is, the more one disapproves of friends who do so). The 50-62 age group especially is of the opinion that driving under the influence of alcohol frequently occurs (57%). The perceived social norm for driving under the influence of alcohol differs depending on the region: Walloons (78%) are significantly more frequently of the opinion that most of their friends/acquaintances think that driving under the influence of alcohol is unacceptable than Flemings or respondents in the Brussels-Capital Region (70%). On the other hand Walloons (18%) also agree more frequently that driving under influence is acceptable if you do not have to drive far or drive on deserted roads at night in comparison with the Brussels region (13%) and Flemings (9%). The people of the Brussels-Capital Region (55%), in comparison with the Flemings (47%) and the Walloons (46%), are more frequently of the opinion that drivers who never drive under the influence of alcohol are the exception,.

The acceptability of driving under the influence of alcohol

- Driving when one is uncertain whether one has exceeded the legally prescribed limit is unacceptable for most Belgian drivers (84%). Compared with 2009, the figures relating to the acceptability of driving under influence have barely changed (same rank order, compared with other dangerous driving behaviours).
- Men (5%) consider driving under the influence of alcohol to be significantly more acceptable than women (2%). Young drivers (18-29-year olds; 7%) consider driving, when one is uncertain of whether one has exceeded the legally prescribed limit, to be significantly more acceptable than drivers in the 30-38 and 50 and over age groups (30-38-year olds: 3%; 50-62-year-olds: 3%). In the Brussels-Capital Region respondents (6%) consider driving under the influence of alcohol to be significantly more acceptable in comparison with Flemings (3%; Walloons: 4%).

Subjective assessment of alcohol as a cause of accidents

- Belgian drivers consider driving under the influence of alcohol to be the second most important cause of road accidents. They estimate that alcohol plays an important role in half of all road accidents (51%) (ranked second in the list of 16 causes of road accidents). In the three successive attitude surveys (2006, 2009 and 2012), speeding and driving under the influence of alcohol were consistently considered to be the most important causes of road accidents.
- In the Brussels region, respondents estimated that 55% of all accidents are caused through alcohol consumption, which is significantly higher compared with the Walloons (47%; Flemings 50%).

DRIVING UNDER THE INFLUENCE OF DRUGS AND MEDICATION

Psychoactive substances can have a negative impact on the ability to drive. For this reason, driving under the influence of drugs and medication is generally considered to be a risk to road safety (for example: DRUID, SWOV; 2011). The relative risk of serious accidents greatly varies depending on the specific substance. There is a moderately increased risk of serious accidents for cannabis, an average increased risk for cocaine, illegal opiates, benzodiazepines, Z drugs and medical opiates and a greatly increased risk for amphetamines and the combined use of different types of drugs and/or medication (Gadegbeku et al., 2010).

Self-reported driving under the influence of drugs

- Only 2% of the respondents (32 individuals) indicate that they consumed one or more drugs before having to drive in the past year. Almost all of these respondents stated that they had used cannabis⁴.
- Men and young drivers more frequently indicate that they use drugs before having to drive, compared with women and older drivers.

Opinions about the risk perception of driving under the influence of drugs

- There is a strong awareness of the risk of driving under the influence of drugs: the vast majority of the respondents (95%) is of the opinion that driving under the influence of drugs greatly increases the risk of an accident. For alcohol, 94% of the respondents communicated this opinion. Only 12% of the respondents is of the opinion that one knows one's own limits best when it comes to driving safely under the influence of drugs. This is clearly less than reported for alcohol (36%). This may be due to the fact that drinking alcohol is a

⁴ It should be pointed out that these self-reported figures are susceptible to the influence of social desirability (see also Boulanger, 2010 and Devil et al., 2011), even more than is the case for driving under the influence of alcohol.

widespread habit (with which the majority of the respondents have experience) in comparison with drug abuse, making it more difficult to estimate the effects.

- The 63 and over age group (98%) believe significantly more often than 18-29-year olds (90%), 30-48-year olds (94%) and 50-62-year olds (93%) that driving under the influence of drugs greatly increases the risk of an accident. We found no significant differences between men and women.

Perceived social norm

- 90% of the respondents indicate that most of their friends/acquaintances consider driving under the influence of drugs unacceptable. This was clearly less than for alcohol, where 71% of the respondents indicated this to be unacceptable.
- Men (88%) are significantly less frequently of the opinion than women (92%) that most of their friends/acquaintances consider driving under the influence of drugs unacceptable. The number of respondents who indicate that most of their friends/acquaintances consider driving under the influence of drugs unacceptable increases in line with age.

Acceptability of driving under the influence of drugs

- According to Belgian drivers driving under the influence of drugs is the most unacceptable form of risk behaviour. Less than 1% of the drivers find this behaviour acceptable.

Subjective assessment of drugs and medication as a cause of road accidents

- Belgian car drivers estimate that 42% of all road accidents are caused by drugs (ranked fifth in the list of 16 possible causes of road accidents). By contrast, the use of medication is considered to be the cause in 32% of road accidents (placed 13th in the list of 16 causes), which is rather low in the ranking. In any event, this indicates that Belgian drivers consider drug abuse to be a greater risk of road accidents than the use of medication. The risk assessment of drugs and medication has barely changed throughout the various BIVV/ISBR attitude surveys.
- Young drivers (18 to 29-year-olds) estimate the percentage of accidents (37%) caused by drugs to be significantly lower than 39 to 49-year-olds and respondents in the 63 and over age group (each 44%). The estimated percentage of accidents caused by psychoactive medication is lower among young drivers (18-29-year olds: 26%) than in all the other age groups (30-38: 32%; 39-49: 34%; 50-62: 34%; 63+ 32%). In the Brussels-Capital region, respondents estimate the percentage of road accidents caused by driving under the influence of drugs to be significantly higher (49%) than Flemish (40%) or Walloon drivers (39%). The respondents in the Brussels region (35%) also estimate the percentage to be significantly higher for driving under the influence of medication than the Walloons (27%). Flemish drivers take a midway position with 31%. We were unable to find any significant gender differences in the subjective assessment of drugs and medication as a cause of road accidents.

CONCLUSION ON DRIVING UNDER THE INFLUENCE

The reported behaviours and opinions indicate that driving under the influence of alcohol is still a widespread practice and a common social phenomenon. Men especially, but also young male and female drivers, are the problem groups that awareness campaigns should focus on. Social acceptability and the respondent's social environment⁵ are good starting points.

⁵ Further results regarding alcohol controls and penalties are discussed in the separate report "Handhaving en draagvlak voor maatregelen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV".

Compared with alcohol, driving under the influence of drugs is unacceptable for almost all Belgian drivers (99%) and only 2% of all Belgian drivers indicate that they have driven under the influence of drugs in the past year (especially young men, and cannabis)⁶.

We determined that very little is known about driving under the influence of medication. We know very little about this issue in Belgium or about the underlying attitudes of medication users. In view of the fact that people regularly drive under the influence of medication (Isalberti et al., 2011), the increased risk of road accidents (Gadegbeku et al., 2010) and the low risk perception of Belgian drivers, we conclude that there clearly is still a considerable margin for improvement. The awareness of Belgian drivers needs to be raised concerning the risks of driving under the influence of medication.

NEED FOR FURTHER RESEARCH

On the basis of the results of this study and the current status of academic research, the BIVV/IBSR calls for further research in the following areas:

- Continuation of the attitude surveys concerning driving under the influence.
- Conduct behaviour measurement surveys in these areas.
- Widen the scope of research to include driving under the influence of medication (prevalence and underlying behavioural determinants).
- In-depth research into the attitudes of individuals who consume drugs.

⁶ It should be pointed out that these self-reported figures are susceptible to the influence of desirability (see also Boulanger, 2010 and Devil et al., 2011), even more than is the case for driving under the influence of alcohol.

Introduction

À l'occasion des premiers États Généraux de la Sécurité Routière de 2002, un vaste ensemble d'indicateurs ont été définis pour permettre de suivre les évolutions en matière de sécurité routière. Ces indicateurs se répartissent en trois catégories : les indicateurs relatifs au nombre d'accidents, les indicateurs concernant le comportement objectivement mesurable des conducteurs dans la circulation (indicateurs de comportement) et les indicateurs relatifs aux attitudes des automobilistes belges à l'égard de la sécurité routière (indicateurs d'attitudes).

Les statistiques officielles d'accidents sont transmises par le SPF Économie (DG SIE) et analysées de manière plus approfondie par l'IBSR. Des chiffres provisoires mais disponibles plus rapidement sont repris dans le baromètre de la sécurité routière (Observatoire de la Sécurité routière de l'IBSR). En vue d'obtenir les indicateurs de comportement, l'IBSR organise régulièrement des études d'observation à grande échelle (consacrées au port de la ceinture, à la vitesse, à la conduite sous influence⁷). Cela permet de déterminer dans quelle mesure les usagers de la route belges respectent les réglementations en matière de circulation routière.

Les indicateurs relatifs aux attitudes à l'égard de la sécurité routière sont mesurés grâce à une vaste enquête triennale. La première mesure d'attitudes a eu lieu en 2003, la deuxième en 2006 et la troisième en 2009. Le présent rapport analyse les résultats de la quatrième mesure d'attitudes, dont le travail de terrain s'est déroulé à l'automne 2012. À l'instar des études SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe⁸), nous utilisons une définition très large de la notion d' « attitude »⁹. Elle n'englobe pas uniquement les attitudes au sens strict du terme mais aussi les perceptions, les estimations et les évaluations subjectives à l'égard de différents aspects de la sécurité routière, tels les accidents de la route, les mesures prises en matière de sécurité routière et le comportement personnel dans la circulation.

Les résultats de la mesure d'attitudes 2012 sont présentés dans cinq rapports et un rapport annexe :

1. Conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues
2. Vitesse et vitesse excessive
3. Usage de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants
4. Fatigue et distraction due à l'usage du GSM
5. Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures politiques

Annexe : Méthodologie et questionnaire

Le présent rapport contient les analyses des réponses relatives à la conduite sous influence d'alcool, de drogues et de médicaments. En annexe 1 figure une liste de questions sur la conduite sous influence qui ne sont pas traitées dans le présent rapport. Ces questions sont analysées dans le rapport 5.

⁷ Cf. Riguelle, F. (2013), Roynard, M. (2012), Riguelle, F. (2012), Riguelle, F., & Dupont, E. (2012).

⁸ Cf. SARTRE 1 (1994), SARTRE 2 (1998), SARTRE 3 (2004) et SARTRE 4 (2012). Pour ces enquêtes, le travail de terrain avait été exécuté en 1991, 1996, 2002 et 2010, respectivement.

⁹ Les études SARTRE ne définissent la notion d' « attitude sociale » dans aucune de leurs publications. SARTRE se contente de spécifier à chaque fois que les « attitudes » englobent les « opinions and self-reported behaviours » des automobilistes.

Méthode

Pour la mesure d'attitudes 2012, une interview a été réalisée auprès de 1 540 conducteurs domiciliés en Belgique et qui, au cours des 6 mois précédant l'entretien, avaient parcouru au moins 1 500 km au volant d'une voiture ou d'une camionnette. Les interviews ont été effectuées au domicile des personnes interrogées au moyen d'un questionnaire standard. Ce questionnaire contenait des questions sur les principaux thèmes de sécurité routière avec principalement des possibilités de réponse fermées. Les entretiens ont été menés oralement par des enquêteurs du bureau d'études Significant GfK en septembre et octobre 2012. Pour davantage d'informations sur les aspects méthodologiques de la mesure d'attitudes 2012, veuillez-vous reporter au document « Mesure d'attitudes sécurité routière 2012 – Annexe Méthodologie et questionnaire » (Meesmann *et al.*, 2013). La procédure d'échantillonnage, le travail de terrain, les non-réponses, la composition exacte de l'échantillon et les détails statistiques des analyses effectuées y sont décrits en détail.

Lors de l'analyse des réponses des personnes interrogées, nous avons systématiquement commencé par calculer les pourcentages des différentes catégories de réponses. Ensuite, les catégories « Ne sait pas (NSP) » et « Ne s'applique pas (NA) » ont été redéfinies en tant que valeurs manquantes, après quoi les pourcentages des catégories de réponses ont été recalculés. Les nouveaux pourcentages ainsi obtenus sont désignés par la mention « % valide » dans le tableau récapitulatif.

Pour chaque affirmation concernant une attitude donnée, nous avons ensuite examiné l'existence éventuelle d'un lien entre cette affirmation et certaines caractéristiques des conducteurs (sexe, âge, Région). Bien que toutes les caractéristiques aient été analysées pour chaque affirmation, elles ne sont généralement mentionnées dans la présente publication que lorsqu'un lien significatif a pu être établi. Pour la détermination du caractère significatif des données, les variables ont systématiquement été recodées sous forme binaire¹⁰, avant que la présence de différences significatives en fonction du sexe, de l'âge ou de la Région de la personne interrogée ne soit vérifiée à l'aide d'un test de Wald ajusté. Dans le rapport, les observations concernant des différences non significatives sont systématiquement qualifiées de « tendances ». Toutes les analyses ont été réalisées dans STATA 13.0.

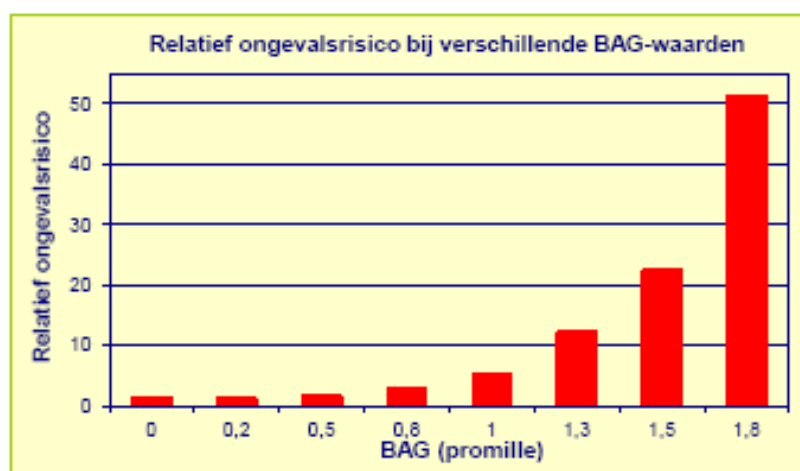
¹⁰ Les catégories « ne sait pas (NSP) » et « Ne s'applique pas (PA) » ont été définies ici comme valeurs manquantes.

1. La conduite sous influence d'alcool

1.1 Les risques liés à la conduite sous influence d'alcool

L'alcool représente l'une des principales sources d'insécurité routière (SARTRE4, 2012 ; ETSC, 2008). Il affecte les capacités de conduite, même en cas de consommation relativement faible (pour plus d'informations voir Annexe 3). Le risque d'accident augmente de manière exponentielle en cas de concentrations d'alcool plus élevées (Figure 1). Blomberg et al. (2005) estiment que le risque en cas de BAC (Blood Alcohol Concentration – Concentration d'alcool dans le sang) de 0,5‰ est environ 40% plus élevé que chez les conducteurs sobres. Avec 1‰, le risque est pratiquement 4 fois plus élevé tandis qu'en cas de BAC de 1,5‰, le risque d'accident est carrément multiplié par 20 par rapport à un automobiliste sobre (Blomberg et al., 2005 IN SWOV, 2011).

Figure 1 : Risque relatif d'accident pour diverses valeurs BAC



BAG idem BAC (Blood Alcohol Concentration – Concentration d'alcool dans le sang)
Source : Blomberg et al., 2005 IN SWOV, 2011

Le vaste projet de recherche européen DRUID (Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines)¹¹ a conclu, sur la base de données épidémiologiques provenant de différents pays UE, aux accroissements suivants du risque d'accident grave par rapport à des conducteurs sobres (Tableau 1) :

Tableau 1 : Risques accrus d'accident grave par rapport aux conducteurs sobres (DRUID)

Substance psychotrope	Risque relatif d'accident grave	Niveau de risque
Alcool seul (BAC)		
Alcool, BAC 0.1-0.5g/L	1-3x	Risque modérément accru
Alcool, BAC 0.5 - 0.8g/L	2-10x	Risque moyennement accru
Alcool, BAC 0.8 - 1.2g/L	5-30x	Risque fortement accru
Alcool, BAC ≥1.2g/L	20-200x	Risque très fortement accru

BAC : Blood Alcohol Concentration (concentration d'alcool dans le sang)

Source : Gadegbeku et al., 2010 IN: Meesmann et al., 2011

Ici aussi, nous constatons un net accroissement du risque d'accident en cas de concentrations d'alcool plus élevées. Les résultats DRUID montrent également une forte augmentation du risque d'accident en cas de consommation d'alcool combinée à la prise de drogues ou de médicaments. Le risque relatif respectif d'accident grave est estimé comme 20 à 200 fois plus élevé que pour un conducteur sobre (voir également section 2.1.).

Diverses études révèlent que, pour une même consommation d'alcool, les jeunes conducteurs courent un risque d'accident plus élevé que leurs aînés (voir notamment Nuyttens et al., 2012 ; Hels

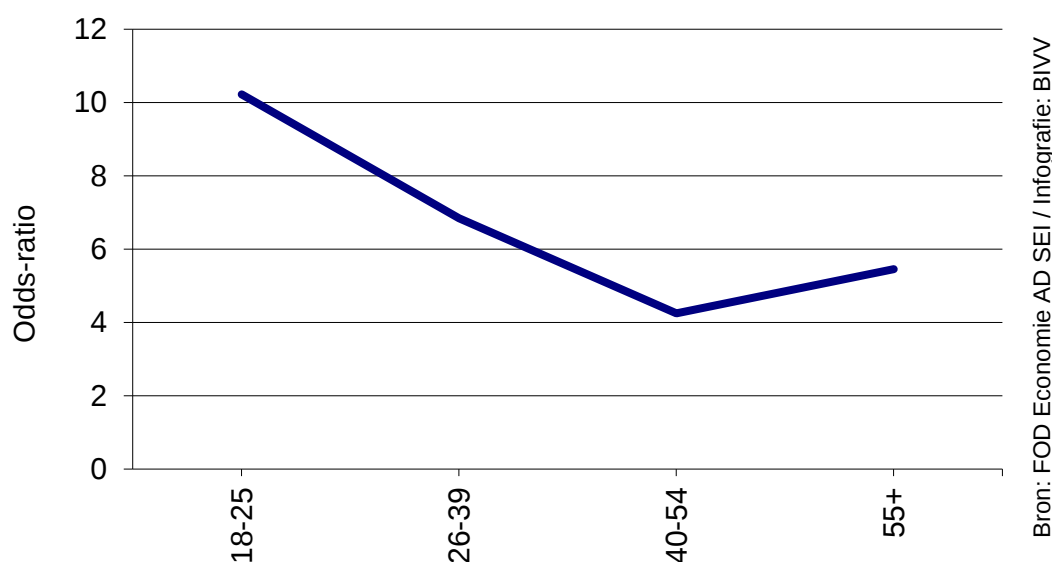
¹¹ Projet UE DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) ; clôturé en 2011 ; homepage : <http://www.druid-project.eu>

et al., 2011, Keall et al., 2004 IN SWOV, 2011). Il ressort de Nuyttens et al. (2012) que les jeunes conducteurs en Belgique roulent moins souvent sous l'influence d'alcool (mesure de comportement IBSR ; Riguelle, 2012) mais qu'ils sont tout de même plus nombreux à avoir bu en cas d'accident corporel. Cette apparente contradiction s'explique de deux manières :

- Premièrement, les jeunes sont plus sensibles aux effets de l'alcool que leurs aînés pour un taux d'alcool comparable dans le sang ; ils ont aussi moins d'expérience de conduite en état d'ébriété.
- Deuxièmement, les jeunes ont un autre comportement en matière de consommation d'alcool que les groupes plus âgés. Lorsqu'ils dépassent le taux d'alcool autorisé, c'est souvent très largement¹².

Nuyttens et al. (2012) ont constaté qu'un conducteur de 26 ans ou plus qui conduit sous influence d'alcool court 4 à 6 fois plus de risque d'être impliqué dans un accident grave qu'une personne sobre du même âge. Chez les jeunes de 18 à 25 ans, ce risque est multiplié par 10 (Figure 2).

Figure 2 : Comparaison entre le pourcentage d'automobilistes sous influence lors de contrôles non sélectifs (2009) et le pourcentage d'automobilistes sous influence dans des accidents corporels – 2010 (chiffres pondérés)



Source : Nuyttens et al., 2012

1.2 Conduite avouée sous influence d'alcool

Depuis 2006, nous sondons la conduite avouée sous influence d'alcool avec la même question : « Au cours des 30 derniers jours, combien de jours avez-vous roulé en voiture avec un taux d'alcool supérieur à la limite légale ? ». Comme lors des mesures précédentes, le nombre de jours déclarés est subdivisé, dans le Tableau 2, en quatre larges catégories (aucun jour ; 1 à 5 jours ; 6 à 10 jours ; 11 jours ou plus).

¹² Parmi les automobilistes de 18-24 ans qui dépassent le BAC maximal autorisé de 0,5 g/l, un sur deux a en effet un BAC de 1,2 g/l ou plus. Chez tous les autres automobilistes, y compris les 25-31 ans, cette proportion n'est que de un sur cinq. Ceci ressort de mesures effectuées sur le réseau belge en dehors du contexte d'un accident dans le cadre du projet européen DRUID. Comme la capacité de conduite diminue de manière exponentielle à mesure que la concentration d'alcool dans le sang augmente, cela explique le grand nombre de jeunes automobilistes qui soufflent positif après un accident corporel.

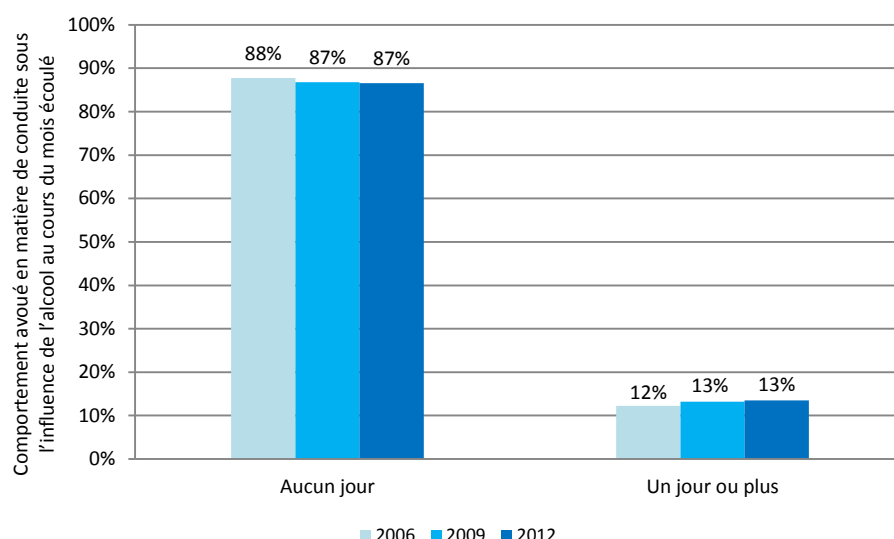
Tableau 2 : Fréquence avouée de conduite sous influence d'alcool en Belgique (2006-2012)

Au cours des 30 derniers jours, combien de jours avez-vous roulé en voiture avec un taux d'alcool supérieur à la limite légale ?	2006	2009	2012
Aucun jour	87,77%	86,80%	86,53%
1 à 5 jours	10,78%	12,44%	12,13%
6 à 10 jours	1,23%	0,65%	0,99%
11 jours ou plus	0,23%	0,11%	0,35%

En gras : population ayant fait l'objet d'une stratification supplémentaire selon le sexe, l'âge et la Région
Source : IBSR

La Figure 3 montre l'évolution de la conduite avouée sous influence d'alcool entre 2006 et 2012. Cette figure regroupe en une seule catégorie toutes les catégories dont il ressort qu'au cours du mois écoulé, le répondant a pris au moins une fois le volant avec un taux d'alcool trop élevé. En d'autres termes, nous avons donc distingué uniquement les conducteurs qui, au cours du dernier mois, avaient ou non roulé sous l'influence d'alcool.

Figure 3 : Conduite avouée sous influence d'alcool dans les mesures d'attitudes 2006 – 2012



Source : IBSR

En 2012, 87% des répondants ont déclaré n'avoir jamais conduit sous influence au cours du mois écoulé. Cela veut dire que pas moins de 13% des personnes interviewées ont reconnu avoir une ou plusieurs fois pris le volant sous influence au cours du dernier mois. Malheureusement, ce résultat est exactement similaire à ceux de 2009 (87% et 13%) et de 2006 (88% et 12%). Le comportement avoué n'a donc pas changé en 6 ans.

Le fait que plus de 13% des conducteurs déclarent avoir roulé sous influence au cours du mois écoulé montre que la conduite sous influence est une mauvaise habitude assez largement répandue. Même si l'on tient compte du fait que les personnes interrogées répondent de manière socialement souhaitable, ce résultat donne tout de même une idée de la fréquence et de la diffusion de la conduite sous influence au sein de la population totale des conducteurs¹³. Les données auto-rapportées ne permettent pas d'évaluer l'objectif des Etats Généraux de 2002, selon lequel à aucun moment de la semaine plus de 3% des conducteurs ne peuvent dépasser le taux d'alcool autorisé. Cet objectif ne peut être évalué que sur la base d'une mesure de comportement adaptée. Il ressort des résultats de la mesure de comportement de 2012 que cet objectif n'est pas atteint les nuits de

¹³ Les mesures de comportement donnent un bon aperçu de la fréquence (prévalence) de la conduite sous influence au sein de la population. Si l'on fait la moyenne de tous les jours de la semaine et de tous les moments de la journée, il s'avère que près de 2% des conducteurs roulent sous influence. Comme il s'agit ici d'un taux instantané, la mesure de comportement ne permet pas de déterminer s'il s'agit d'un noyau dur de conducteurs ivres ou de vastes tranches de la population à qui il arrive de temps en temps de conduire sous influence. Le fait que 13% des conducteurs reconnaissent avoir pris le volant après avoir bu au cours du mois écoulé montre qu'il s'agit encore, en Belgique, d'un très large groupe de contrevenants et non pas d'un soi-disant noyau dur.

week-end. 8% de conducteurs sous influence ont été enregistrés les nuits de week-end, 7% les nuits de semaine, 2% les jours de week-end et environ 1% les jours de semaine. Même si les pourcentages observés aux autres moments de la semaine semblent répondre aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière, les résultats concernant les nuits de week-end en 2012 en sont encore très éloignés.

1.3 Conduite avouée sous influence d'alcool selon le sexe, l'âge et la Région

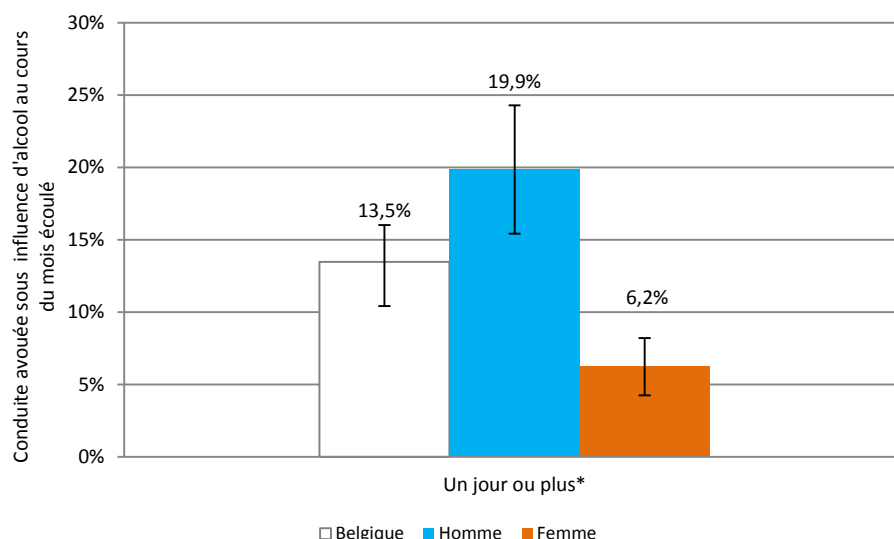
Les analyses suivantes ont trait au pourcentage de conducteurs qui déclarent avoir roulé sous l'influence d'alcool au cours du mois écoulé.

Nous n'avons pas constaté de différences significatives selon la Région en ce qui concerne la conduite sous influence d'alcool (idem 2009).

1.3.1 Sexe

La conduite sous influence d'alcool diffère clairement selon le sexe (Figure 4).

Figure 4 : Conduite avouée sous influence d'alcool selon le sexe du répondant (2012)



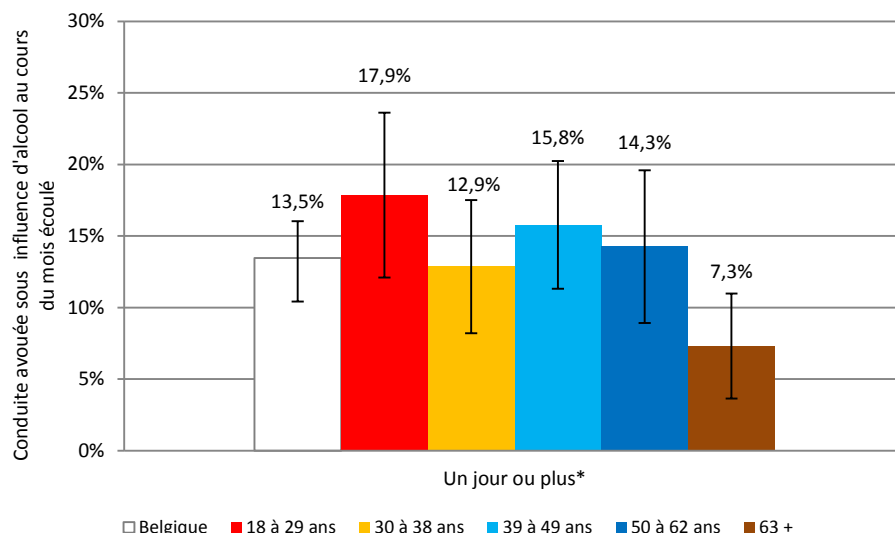
* significatif
Source : IBSR

Les hommes (20%) déclarent significativement plus souvent que les femmes (6%) avoir conduit sous influence d'alcool au cours du dernier mois ($F(1,126) = 35,83$; $p < 0,01$; idem 2009, 2006 et autres recherches menées par l'IBSR).

1.3.2 Age

Nous observons plusieurs différences significatives en matière de conduite sous influence d'alcool selon l'âge (Figure 5).

Figure 5 : Conduite avouée sous influence d'alcool selon l'âge du répondant (2012)



* significatif
Source : IBSR

Le pourcentage de personnes déclarant conduire sous l'influence d'alcool est significativement plus bas au sein du groupe des plus âgés (63+) (7%) que pour les autres tranches d'âge (différence avec : 18-29 ans (18%) $F(1,126)= 11,10$; $p<0,01$; 30-38 ans (13%) $F(1,126)= 4,26$; $p<0,05$; 39-49 ans (16%) $F(1,126)= 9,80$; $p<0,01$; 50-62 ans (14%) $F(1,126)= 7,46$; $p<0,01$). Attention : il s'agit ici d'un comportement auto-déclaré. Selon les études d'observation, les personnes d'âge moyen (40-54 ans ; IBSR mesure de comportement alcool 2012 ; Riguelle, 2014) et les personnes plus âgées (plus de 50 ans ; DRUID road side survey ; Houwing et al., 2011) semblent conduire plus souvent sous influence d'alcool que les jeunes. Il est possible que le comportement de réponse diffère selon l'âge.

Lors de la mesure d'attitudes IBSR de 2009, nous sommes arrivés au même résultat qu'en 2012, à savoir que les conducteurs plus âgés déclarent moins souvent conduire sous influence d'alcool que les autres groupes d'âge. Attention, l'affirmation de 2009 selon laquelle ceci pourrait être dû à une moins bonne connaissance de la législation en matière d'alcool de la part des conducteurs plus âgés ne peut être corroborée en 2012. Nous n'avons en effet pu constater, en 2012, de différences significatives selon l'âge dans les réponses concernant le nombre maximum de verres standards que l'on peut consommer sans dépasser la limite légale.

Aucune différence significative n'a pu être constatée avec les autres groupes d'âge en ce qui concerne la conduite sous influence d'alcool.

1.4 Attitudes à l'égard de la conduite sous influence d'alcool

Il a été demandé à tous les conducteurs interrogés de choisir une affirmation qui correspond le mieux à leur attitude en matière d'alcool au volant. Les répondants ont eu le choix entre 5 affirmations variant graduellement de « Je ne bois pas d'alcool » à « Je ne surveille pas ma consommation d'alcool, même si je dois encore prendre le volant » (Tableau 3).

Tableau 3 : Attitudes à l'égard de la conduite sous influence d'alcool chez les conducteurs en Belgique (2012)

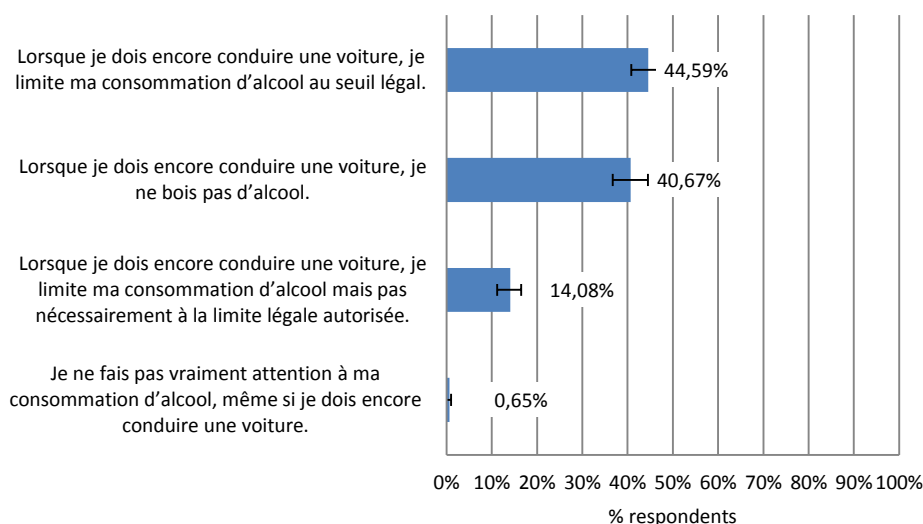
Laquelle des affirmations suivantes décrit le mieux votre attitude vis-à-vis de l'alcool au volant ? (1 réponse)			
Catégorie	Score	%	Valide %
Je ne bois pas d'alcool.	1	26,09	-
Lorsque je dois prendre le volant, je ne bois pas d'alcool.	2	30,06	40,67
Lorsque je dois prendre le volant, je limite ma consommation d'alcool au taux légal autorisé.	3	32,96	44,59
Lorsque je dois prendre le volant, je limite ma consommation d'alcool mais pas nécessairement au taux légal autorisé.	4	10,41	14,08
Je ne surveille pas ma consommation d'alcool même si je dois encore prendre le volant.	5	0,48	0,65
Total		100	100

Valide % = % sans « Je ne bois pas d'alcool » ; en gras : population ayant fait l'objet d'une stratification supplémentaire selon le sexe, l'âge et la Région

Source : IBSR

Il ressort des réponses que 26% des conducteurs belges ne boivent pas d'alcool. Ces répondants ont été écartés des analyses suivantes. Nous pouvons déduire de la Figure 6 que 2 conducteurs sur 5 (41%) à qui il arrive de boire de l'alcool déclarent ne pas en consommer avant de prendre le volant (BOB). 45% affirment ne pas dépasser le taux d'alcool légal autorisé lorsqu'ils doivent conduire. La majorité des conducteurs qui boivent de temps en temps de l'alcool affirment donc rester en dessous de la limite légale lorsqu'ils doivent prendre le volant. Par ailleurs, 1 conducteur sur 6 (14%) déclare certes limiter sa consommation d'alcool mais pas nécessairement au taux légal, tandis que 1% prétend ne pas du tout surveiller sa consommation d'alcool même avant de conduire. En d'autres termes, 15% des conducteurs à qui il arrive de consommer de l'alcool prennent le risque de conduire avec une concentration d'alcool dépassant la limite légale.

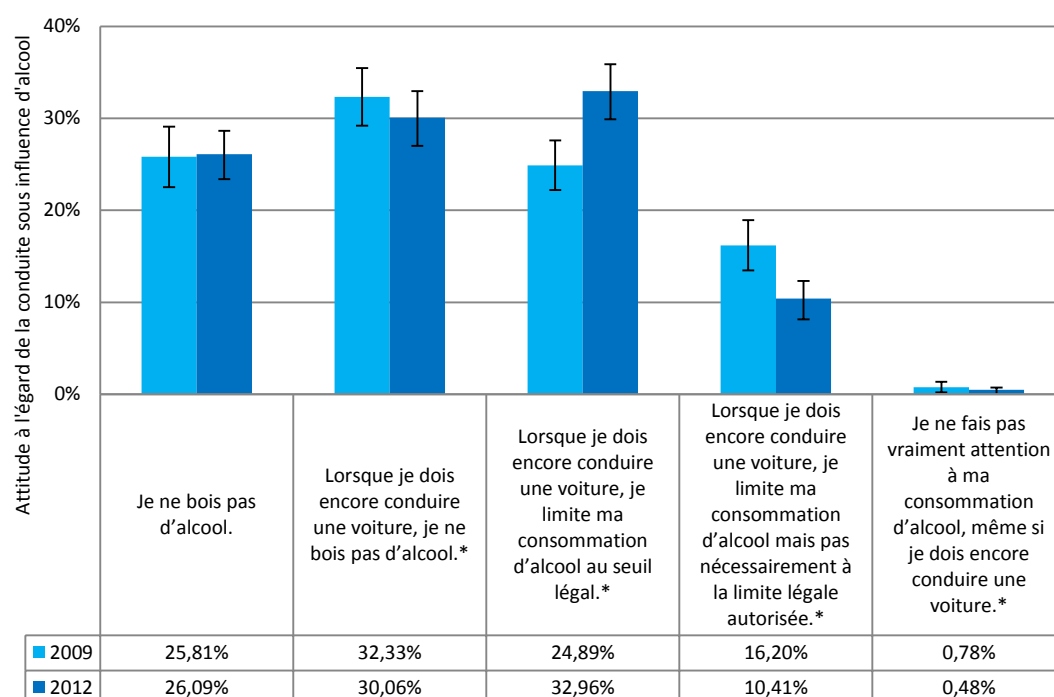
Figure 6 : Attitudes à l'égard de la conduite sous influence d'alcool chez les conducteurs à qui il arrive de consommer de l'alcool



Source : IBSR

Par rapport à 2009, le questionnaire en matière d'attitudes à l'égard de la conduite sous influence d'alcool a été légèrement modifié. Par souci de clarté, les questions sont devenues un peu plus spécifiques. Nous ne pouvons totalement exclure que ces adaptations ont eu une influence sur les réponses. Il s'agit d'en tenir compte lors de la comparaison des résultats de 2012 avec ceux de 2009 (Figure 7).

Figure 7 : Evolution des attitudes à l'égard de la conduite sous influence d'alcool (2009, 2012)



Ces chiffres se rapportent à chaque fois à l'ensemble de l'échantillon, donc en incluant la catégorie « Je ne bois pas d'alcool » ; *Le questionnaire a été légèrement modifié par rapport à 2009 : « Lorsque je dois prendre le volant, je ne bois pas d'alcool » ; « Lorsque je dois prendre le volant, je limite ma consommation d'alcool au taux légal » ; « Lorsque je dois prendre le volant, je limite ma consommation d'alcool mais pas nécessairement au taux légal » ; « Lorsque je dois prendre le volant, je limite ma consommation d'alcool » ; « Je ne surveille pas ma consommation d'alcool, même si je dois prendre le volant ».

Source : IBRS

Le pourcentage de conducteurs qui déclarent ne pas boire d'alcool a à peine évolué par rapport à 2009 (à chaque fois 26%). Comparé à 2009, le nombre de conducteurs qui déclarent ne pas boire d'alcool avant de prendre le volant a légèrement baissé en 2012. L'écart n'est toutefois pas significatif.

Une évolution positive est la hausse significative du pourcentage de conducteurs qui, lorsqu'ils doivent prendre le volant, réduisent leur consommation d'alcool à la limite légale. Par ailleurs, nous constatons une diminution du nombre de personnes qui, avant de conduire, ne limitent pas du tout leur consommation d'alcool ou la limitent mais pas nécessairement au taux légal autorisé. Mais attention, comme déjà précisé, nous ne pouvons exclure que la légère adaptation du questionnaire (spécification de la question) explique partiellement cette diminution.

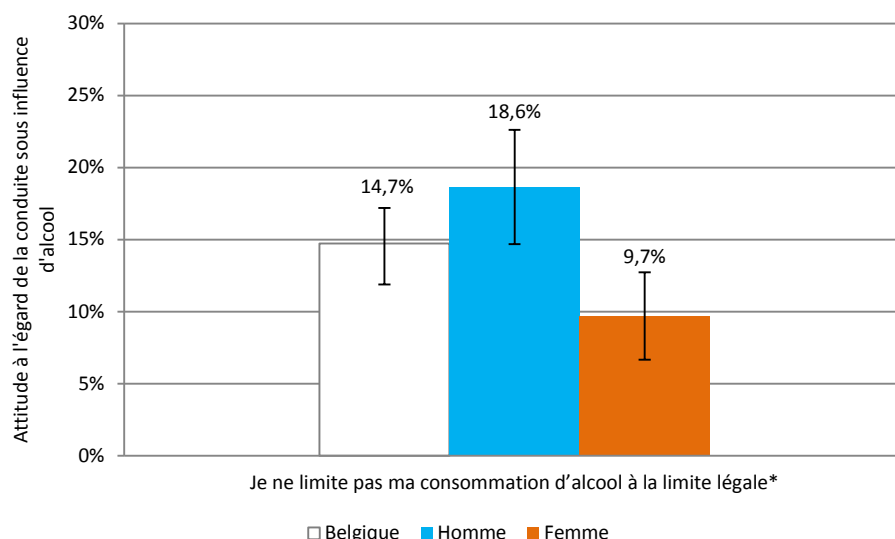
1.5 Attitudes à l'égard de la conduite sous influence d'alcool selon le sexe, l'âge et la Région

Les analyses qui suivent ont trait au pourcentage de conducteurs à qui il arrive de boire de l'alcool et qui ne limitent pas leur consommation au taux légal autorisé (score 4 « Lorsque je dois prendre le volant, je limite ma consommation d'alcool mais pas nécessairement au taux légal autorisé » et score 5 « Je ne surveille pas ma consommation d'alcool même si je dois encore prendre le volant »).

1.5.1 Sexe

L'attitude à l'égard de prendre le risque de conduire avec une concentration d'alcool supérieure à la limite légale diffère significativement selon le sexe du conducteur (Figure 8).

Figure 8 : Attitude à l'égard de la conduite sous influence d'alcool selon le sexe du répondant (2012)



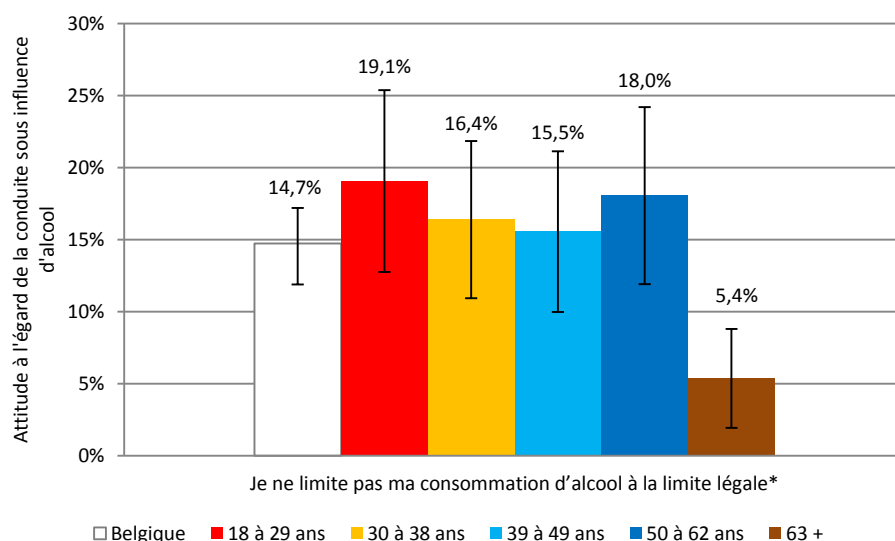
* significatif ; CSI= conduite sous influence d'alcool avec une concentration supérieure à la limite légale
Source : IBSR

Les hommes (19%) déclarent plus souvent que les femmes (10%) ne pas nécessairement limiter leur consommation d'alcool au taux légal autorisé ou même ne pas du tout surveiller leur consommation d'alcool avant de prendre le volant ($F(1,126) = 12,95$; $p < 0,01$).

1.5.2 Age

L'âge semble avoir un impact sur la prise de risque que constitue la conduite avec une concentration d'alcool supérieure à la limite légale (Figure 9).

Figure 9 : Attitude à l'égard de la conduite sous influence d'alcool selon l'âge du répondant (2012)



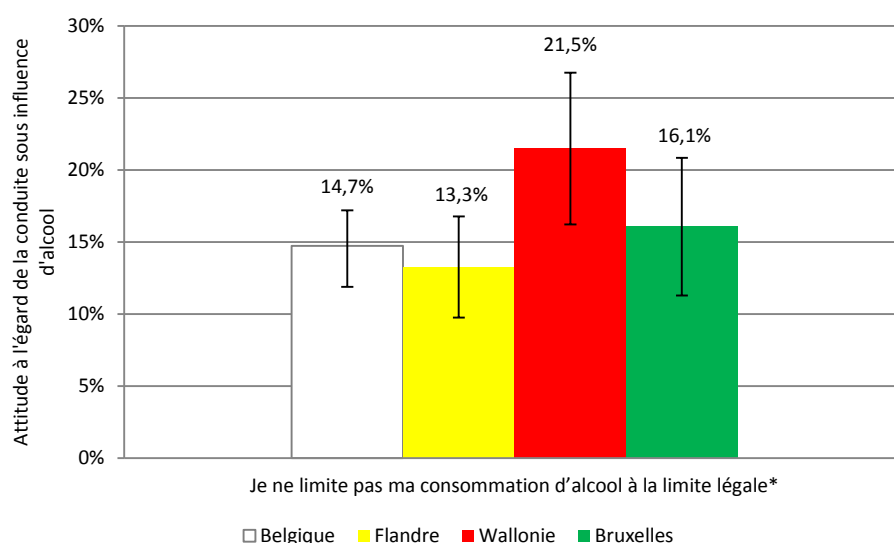
* significatif ; CSI= conduite sous influence d'alcool avec une concentration d'alcool supérieure à la limite légale
Source : IBSR

Les plus de 63 ans (5%) déclarent moins souvent que les autres groupes d'âge ne pas nécessairement limiter leur consommation d'alcool au taux légal ou ne pas du tout y faire attention avant de prendre le volant (différence avec : 18-29 ans (19%) $F(1,126)= 13,38$; $p<0,01$; 30-38 ans (16%) $F(1,126)= 13,60$; $p<0,01$; 39-49 ans (16%) ($F(1,126)= 10,01$; $p<0,01$; 50-62 ans (18%) $F(1,126)= 11,94$; $p<0,01$). Le groupe des plus jeunes (18-29 ans) et les personnes de 50-62 ans affichent les pourcentages les plus élevés en la matière mais, à l'exception de l'écart avec les plus de 63 ans, la différence par rapport aux autres tranches d'âge n'est pas significative.

1.5.3 Région

Par ailleurs, il s'avère que l'attitude à l'égard de la conduite sous influence d'alcool varie selon la Région dans laquelle habite le répondant (Figure 10).

Figure 10 : Attitude à l'égard de la conduite sous influence d'alcool selon la Région du répondant (2012)



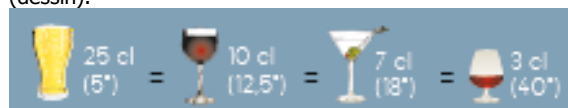
* significatif ; CSI= conduite sous influence d'alcool avec une concentration d'alcool supérieure à la limite légale
Source : IBSR

Les Wallons (21%) sont les plus nombreux à déclarer ne pas nécessairement limiter leur consommation d'alcool au taux légal autorisé ou même ne pas du tout faire attention à leur consommation d'alcool avant de prendre le volant. Les Flamands affichent, à cet égard, le pourcentage le plus bas (13% ; écart significatif avec les Wallons (22%) : $F(1,126)= 6,61$; $p<0,05$). Les Bruxellois adoptent une position intermédiaire (16% ; l'écart avec les deux autres Régions n'est qu'une tendance).

1.6 Connaissance pratique de la législation en matière de conduite sous influence d'alcool

Depuis 2009, une question est posée sur la connaissance pratique de la limite légale. Afin d'obtenir une indication sur cette connaissance, les répondants ont été interrogés sur le nombre maximum de verres standards que l'on peut boire sans dépasser la limite légale. En 2012, le terme « verres standards » a été explicité pour la première fois à l'aide d'une illustration¹⁴. Le Tableau 4 donne un aperçu des réponses données lors de l'enquête de 2012.

¹⁴ Comme règle de référence, nous pouvons partir du principe qu'un verre standard contient environ 10 grammes d'alcool pur, par exemple : 25 cl bière 5° = 10cl vin 12,5° = 7cl apéritif 18° = 3cl alcool fort/digestif 40° = 10 grammes alcool pur (dessin).



Seuls 7% des conducteurs belges pensent que l'on peut consommer plus de 2 verres d'alcool sans dépasser la limite légale autorisée pour conduire. Il va de soi que le nombre de verres que l'on peut effectivement consommer dépend d'un grand nombre de facteurs tels que le poids corporel, le sexe et le temps qui s'est écoulé depuis la dernière consommation (pour plus d'informations, voir aussi : <http://jebobbe.be/fr>). Comme indicateur de référence d'une bonne connaissance pratique de la législation en matière d'alcool, nous considérons que les réponses mentionnant plus de 2 verres standards représentent une surestimation de la quantité d'alcool autorisée au volant. L'estimation moyenne des répondants est assez bonne. En 2006, 60% des conducteurs belges connaissaient la limite légale du taux d'alcool autorisé dans le sang, à savoir 0,5‰. Cette connaissance théorique du taux correct d'alcool autorisé ne nous apprenait rien sur le nombre de verres que l'on pensait y correspondre. C'est pourquoi cette nouvelle question a été posée dans la mesure de 2009. Lorsque l'on transpose la théorie dans la pratique, il s'avère que 93% savent que l'on peut boire 2 verres ou moins.

Tableau 4 : Perception, du nombre maximum de verres standards que l'on peut consommer chez les conducteurs en Belgique (2012)

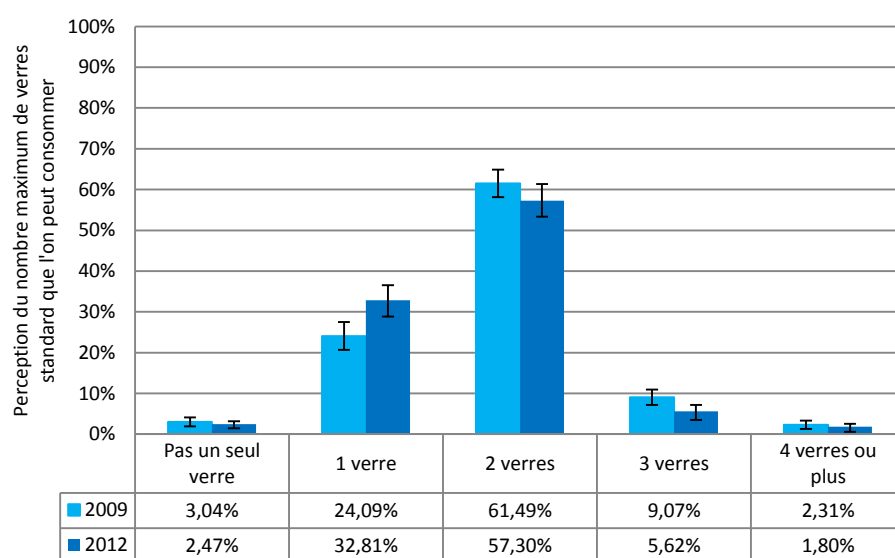
Selon vous, quel est le nombre maximum de verres standards d'alcool que l'on peut boire sans dépasser la limite légale autorisée ?			
Catégorie	Score	%	Valide %
Pas un seul verre	0	2,30	2,47
1 verre	1	30,55	32,81
2 verres	2	53,34	57,30
3 verres	3	5,23	5,62
4 verres ou plus	4	1,68	1,80
Ne sait pas/pas de réponse	99	6,90	-
Total		100	100

Valide % = % sans « Ne sait pas/pas de réponse » ; en gras : population ayant fait l'objet d'une stratification supplémentaire selon le sexe, l'âge et la Région

Source : IBSR

La Figure 11 montre l'évolution de la connaissance pratique de la loi relative à l'alcool au volant entre 2009 et 2012.

Figure 11 : Perception du nombre maximum de verres standards que l'on peut boire 2009 - 2012



Source : IBSR

Par rapport à 2009, les répondants sont devenus plus prudents en matière d'estimation du nombre maximum de verres standards que l'on peut consommer. En 2009, 89% des conducteurs pensaient que 2 verres standards représentaient le maximum autorisé ; en 2012, ils sont 93% à partager cet avis. Le nombre de conducteurs qui pensent que l'on peut boire maximum un verre standard a augmenté de manière significative par rapport à 2009 (2009 : 24% ; 2012 : 33%).

Le pourcentage de conducteurs qui surestiment le nombre de verres standards autorisé (plus de 2 verres) a diminué en 2012 (7%) par rapport à 2009 (11%) mais cette différence n'est pas significative. Il n'est pas exclu que la précision du terme « verre standard » introduite en 2012 ait influencé les résultats.

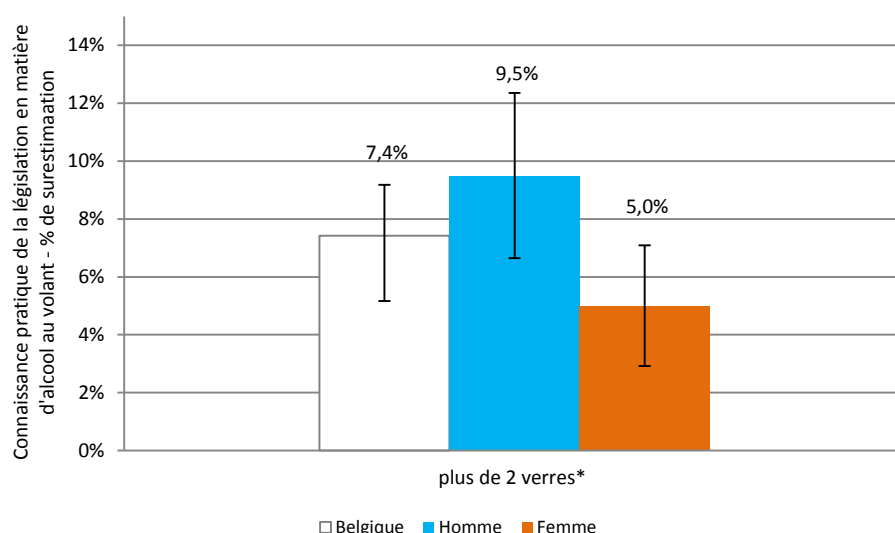
1.7 Connaissance pratique de la législation en matière de conduite sous influence d'alcool selon le sexe, l'âge et la Région

Les analyses qui suivent ont trait au pourcentage de conducteurs qui surestiment le nombre maximum de verres standards d'alcool que l'on peut boire sans dépasser le taux légal autorisé (plus de 2 verres standards).

Nous n'avons pas constaté de différences significatives selon l'âge ou la Région en ce qui concerne la connaissance pratique de la législation relative à l'alcool.

La connaissance pratique de la loi diffère toutefois nettement en fonction du sexe (Figure 12).

Figure 12 : Connaissance pratique de la législation selon le sexe du répondant (2012)



* significatif
Source : IBSR

Les hommes (9%) déclarent significativement plus souvent que les femmes (5%) pouvoir boire plus de 2 verres standards tout en restant en dessous de la limite autorisée ($F(1,126)= 7,76$; $p<0,01$). Cette différence entre les sexes doit toutefois être nuancée. Il existe des facteurs tels que le poids corporel qui permettent en effet aux hommes de boire plus tout en restant en dessous de la limite.

1.8 Avis concernant la conduite sous influence d'alcool

En 2012, nous avons demandé aux répondants dans quelle mesure ils sont d'accord avec les affirmations générales suivantes relatives à la conduite sous influence d'alcool. Les affirmations qui suivent peuvent être subdivisées en trois thèmes : avis concernant le risque d'accident, la norme sociale et la législation en matière d'alcool (Tableau 5).

Tableau 5 : Avis des conducteurs concernant la conduite sous influence d'alcool en Belgique (2012)

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations générales suivantes concernant l'alcool au volant	Pas d'accord 1	Plutôt pas d'accord 2	Neutre 3	Plutôt d'accord 4	D'accord 5	NSP/PR 9	Valide % 4+5
Risque d'accident							
Conduire sous influence d'alcool accroît considérablement le risque d'accident.	0,46%	1,18%	4,83%	21,60%	71,90%	0,02%	93,52%
Les autres qui conduisent sous influence d'alcool représentent une grande menace pour ma sécurité et celle de ma famille.	0,67%	1,10%	5,23%	20,49%	72,44%	0,07%	93,00%
Lorsque l'on roule sous influence d'alcool, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse.	1,20%	2,11%	4,18%	22,79%	69,39%	0,34%	92,49%
Chacun connaît mieux que quiconque ses propres limites en matière de consommation d'alcool pour encore pouvoir conduire en sécurité.	31,14%	21,35%	11,57%	17,71%	17,92%	0,32%	35,74%
Un verre au-dessus de la limite légale n'accroît pas le risque d'accident.	31,29%	21,75%	16,46%	16,45%	13,23%	0,82%	29,93%
Norme sociale							
La plupart de mes connaissances/amis trouvent que conduire sous l'influence d'alcool est inacceptable.	5,20%	8,87%	15,13%	24,00%	46,24%	0,56%	70,64%
Conduire sous influence est acceptable en cas de petit trajet ou lorsqu'on se déplace la nuit sur une route déserte.	59,28%	20,08%	9,52%	6,81%	4,23%	0,09%	11,05%
Les automobilistes qui ne roulent jamais sous influence d'alcool sont des exceptions.	16,47%	19,80%	14,16%	24,65%	24,37%	0,56%	49,29%
Législation							
Il est difficile de savoir quand on a précisément atteint le taux d'alcool légalement autorisé.	16,48%	11,50%	9,75%	27,26%	33,94%	1,07%	61,86%

NSP/PR = ne sait pas, pas de réponse ; Valide % = % (plutôt d'accord) d'accord (score 4+5) sans NSP/PR ; en gras : population ayant fait l'objet d'une stratification supplémentaire selon le sexe, l'âge et la Région
Source : IBSR

Perception du risque d'accident : le risque accru d'accident lié à la consommation d'alcool semble globalement connu :

- 94% des conducteurs sont d'avis que la conduite sous influence d'alcool accroît considérablement le risque d'accident,
- 93% pensent que les autres qui conduisent sous influence d'alcool représentent une grande menace pour leur sécurité et celle de leur famille tandis que
- 92% estiment que lorsque l'on roule sous influence d'alcool, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse.
- Par ailleurs, une minorité de conducteurs estime que chacun connaît mieux que quiconque ses propres limites en matière de consommation d'alcool pour encore pouvoir rouler en sécurité (36%) et qu'un verre au-dessus de la limite légale n'accroît pas le risque d'accident (30%).

Norme sociale : de manière générale, l'alcool au volant est plutôt considéré comme inacceptable :

- 71% des conducteurs déclarent que la plupart de leurs connaissances/amis trouvent inacceptable de conduire sous influence d'alcool. 14% ne sont pas de cet avis.
- Seuls 11% des conducteurs sont (plutôt) d'accord avec l'affirmation selon laquelle la conduite sous influence est acceptable en cas de petit trajet ou lorsqu'on se déplace la nuit sur une route déserte.

Cependant, seuls 49% des conducteurs sont d'avis que les automobilistes qui ne roulent jamais sous l'influence d'alcool sont des exceptions. En d'autres termes, 1 répondant sur 2 pense que la majorité des conducteurs prennent parfois le volant sous influence d'alcool.

Législation en matière d'alcool :

- 62% des conducteurs estiment qu'il est difficile de savoir à partir de quel moment on a atteint le taux d'alcool légalement autorisé.

Contrairement à l'enquête de 2009, tous les répondants de 2012 et pas seulement ceux qui consomment de l'alcool ont été invités à donner leur avis sur l'alcool au volant. Ce changement doit permettre de pouvoir comparer les avis concernant les affirmations relatives à la conduite sous l'influence de drogues et d'alcool. Le fait, qu'en 2009, le questionnaire se soit limité aux personnes qui avaient déjà consommé de la drogue avait engendré des problèmes de statistiques. Le nombre limité de personnes n'avait pas permis de procéder à une stratification des différences significatives selon le sexe, l'âge et la Région. Les affirmations en matière d'alcool (et de drogues) ont donc été reformulées sous forme de questions générales s'adressant à tous les répondants. Cela engendre que les résultats de 2012 ne sont plus comparables à ceux de 2009.

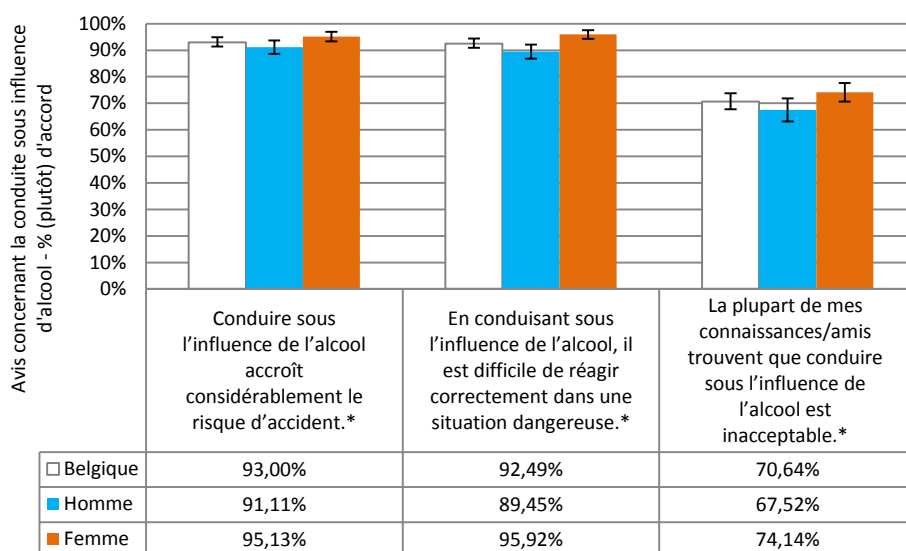
1.9 Avis sur la conduite sous influence d'alcool selon le sexe, l'âge et la Région

Les analyses qui suivent portent sur le pourcentage de conducteurs qui sont (plutôt) d'accord avec certaines affirmations (score 4 « Plutôt d'accord » et score 5 « D'accord »).

1.9.1 Sexe

Certains avis concernant la perception des risques et la norme sociale en matière de conduite sous influence d'alcool divergent selon le sexe du conducteur (Figure 13).

Figure 13 : Avis concernant la conduite sous influence d'alcool selon le sexe du répondant (2012)



* significatif

Source : IBSR

Certaines affirmations relatives à la perception du risque d'accident varient significativement selon le sexe du conducteur :

- 95% des femmes sont (plutôt) d'accord avec l'affirmation selon laquelle « les autres qui conduisent sous influence d'alcool représentent une grande menace pour ma sécurité et celle de ma famille ». Chez les hommes, ce pourcentage était de 93% ($F(1,126) = 8,67$; $p < 0,01$).

- L'écart est encore plus important pour l'affirmation selon laquelle « lorsque l'on roule sous l'influence d'alcool, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse ». 96% des femmes étaient (plutôt) d'accord avec cette thèse contre 92% des hommes ($F(1,126)= 21,13$; $p<0,01$).
- En ce qui concerne les affirmations selon lesquelles « la conduite sous influence d'alcool accroît considérablement le risque d'accident », « un verre au-dessus de la limite légale n'accroît pas le risque d'accident » et « chacun connaît mieux que quiconque ses propres limites en matière de consommation d'alcool pour encore pouvoir conduire en sécurité », nous n'avons pu constater de différences significatives selon le sexe du conducteur.

Par ailleurs, le sexe semble jouer un rôle important pour une des affirmations concernant la norme sociale :

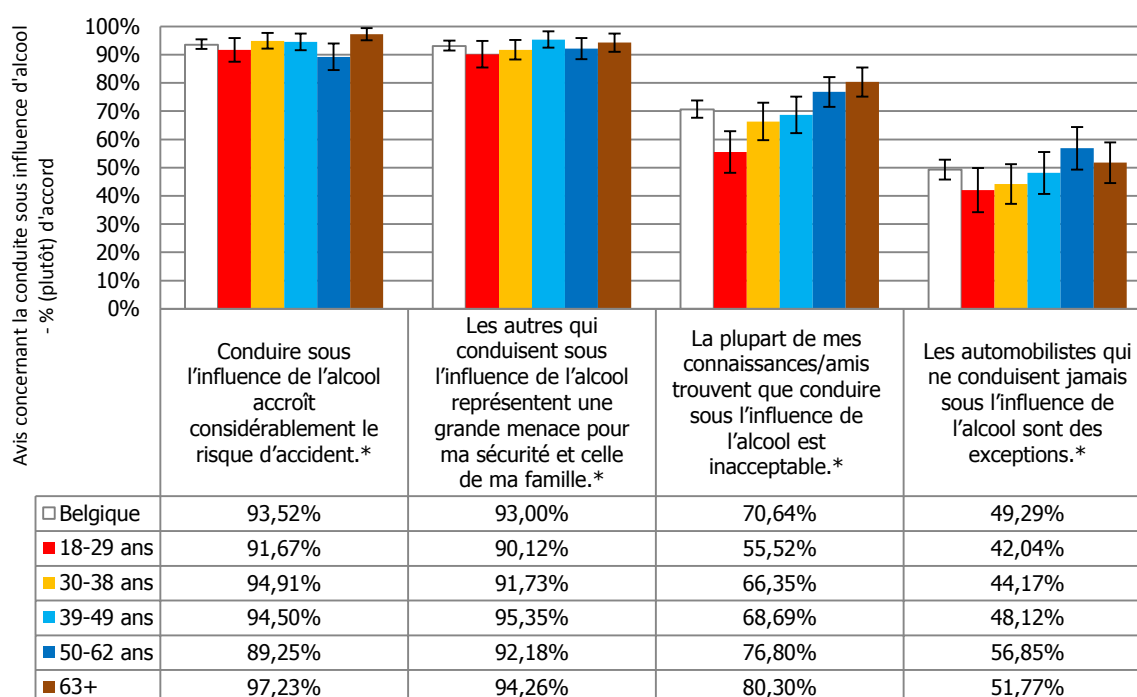
- 74% des femmes sont (plutôt) d'accord avec l'affirmation selon laquelle « la plupart de mes connaissances/amis trouvent que conduire sous influence d'alcool est inacceptable » par rapport à 71% des hommes ($F(1,126)= 6,54$; $p<0,05$).
- Pour les deux autres affirmations ayant trait à la norme sociale : « les automobilistes qui ne roulent jamais sous influence d'alcool sont des exceptions » et « conduire sous influence est acceptable en cas de petit trajet ou lorsqu'on se déplace la nuit sur une route déserte », nous n'avons pas constaté de différences significatives selon le sexe.

Nous n'avons pas détecté de différences significatives selon le sexe du conducteur au niveau des opinions sur la difficulté de savoir quand on a précisément atteint le taux d'alcool légalement autorisé en matière de conduite.

1.9.2 Age

L'âge semble avoir une influence sur les avis à propos de certaines affirmations relatives à la conduite sous influence d'alcool (Figure 14).

Figure 14 : Avis concernant la conduite sous influence d'alcool selon l'âge du répondant (2012)



* significatif

Source : IBSR

Perception du risque d'accident :

- Les personnes appartenant au groupe des 63 ans et plus sont les plus nombreuses à penser que la conduite sous influence d'alcool accroît considérablement le risque d'accident (97% ; différence avec : 18-29 ans (92% ; $F(1,126)= 5,43$; $p<0,05$) et 50-62 ans (89% ; $F(1,126)= 8,72$; $p<0,01$).

- Le plus petit pourcentage de conducteurs estimant que la conduite sous influence d'alcool accroît considérablement le risque d'accident concerne les 50-62 ans (89% ; différence avec : 30-38 ans (94% ; $F(1,126)= 4,10$; $p<0,05$) et 63+ (97% ; $F(1,126)= 8,72$; $p<0,01$).
- Pour les affirmations selon lesquelles « lorsque l'on roule sous influence d'alcool, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse », « un verre au-dessus de la limite légale n'accroît pas le risque d'accident » et « chacun connaît mieux que quiconque ses propres limites en matière de consommation d'alcool pour encore pouvoir conduire en sécurité », nous n'avons pas constaté de différences significatives selon le sexe du conducteur.

Norme sociale :

- Nous remarquons une hausse graduelle avec l'âge du pourcentage de conducteurs qui sont (plutôt) d'accord avec l'affirmation selon laquelle la plupart de leurs connaissances/amis trouvent inacceptable de conduire sous influence d'alcool (cette prise de position augmente avec l'âge ; voir annexe 2 pour les différences significatives spécifiques).
- Concernant l'affirmation selon laquelle « conduire sous influence est acceptable en cas de petit trajet ou lorsqu'on se déplace la nuit sur une route déserte », nous n'avons pas constaté de différence significative selon l'âge.
- Les 18-29 ans (42%) sont les moins nombreux à penser que les automobilistes qui ne roulent jamais sous l'influence d'alcool sont des exceptions. A l'inverse, les 50-62 ans sont les plus nombreux à être d'avis que l'alcool au volant est un phénomène courant (57% ; voir annexe 4 pour les différences significatives spécifiques).

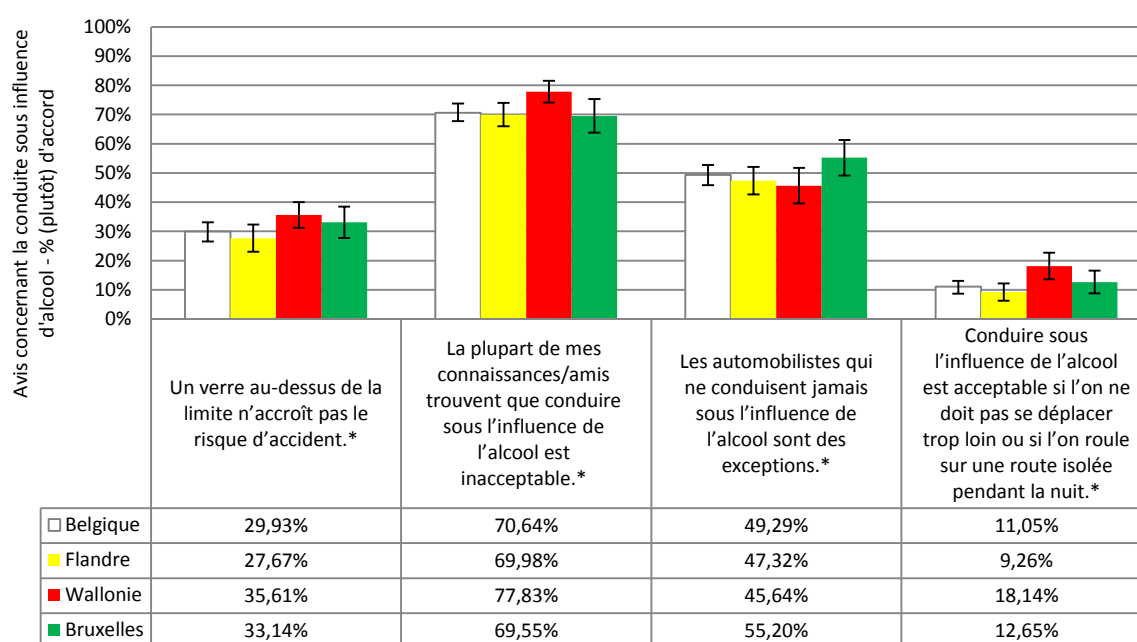
Législation en matière d'alcool :

- Nous n'avons pas trouvé de différences significatives selon l'âge du conducteur en ce qui concerne les opinions relatives à la difficulté de savoir à quel moment le taux d'alcool légalement autorisé en matière de conduite est précisément atteint.

1.9.3 Région

Certains avis concernant la conduite sous influence d'alcool varient selon la Région du conducteur (Figure 15).

Figure 15 : Avis concernant la conduite sous influence d'alcool selon la Région du répondant (2012)



* significatif

Source : IBSR

Perception du risque d'accident :

- Les Wallons (36%) sont les plus nombreux à penser qu'un verre au-dessus de la limite légale n'accroît pas le risque d'accident. Les conducteurs originaires de Flandre adhèrent le moins à cette affirmation (28%) ; avec 33%, les Bruxellois occupent une position intermédiaire (différence significative entre les Flamands et les Wallons ($F(1,126)= 6,01$; $p<0,05$).

Norme sociale : toutes les affirmations destinées à sonder la norme sociale en matière de conduite sous influence d'alcool montrent une différence significative selon la Région du conducteur :

- Les Wallons (78%) sont significativement plus nombreux que les Flamands et les Bruxellois (à chaque fois 70%) à penser que la plupart de leurs connaissances/amis trouvent inacceptable de conduire sous influence d'alcool (différence avec les Flamands : $F(1,126)= 7,91$; $p<0,01$; avec les Bruxellois $F(1,126)= 5,62$; $p<0,05$).
- Par ailleurs, les Wallons (18%) sont également significativement plus nombreux que les Bruxellois (13% ; tendance) et les Flamands (9% ; différence significative : $F(1,126)= 10,36$; $p<0,01$) à penser que la conduite sous influence est acceptable en cas de petit trajet ou lorsqu'on se déplace la nuit sur une route déserte.
- Les Bruxellois (55%) sont significativement plus nombreux que les Flamands (47%) et les Wallons (46%) à estimer que les automobilistes qui ne roulent jamais sous influence d'alcool sont des exceptions (différence avec les Flamands : $F(1,126)= 4,12$; $p<0,05$; avec les Wallons : $F(1,126)= 4,85$; $p<0,05$).

Législation en matière d'alcool :

- Nous n'avons pas constaté de différences significatives selon la Région du conducteur en ce qui concerne les opinions relatives à la difficulté de savoir à partir de quel moment le taux d'alcool légalement autorisé est précisément atteint.

1.10 Acceptabilité de la conduite sous influence d'alcool

Les répondants se sont vu présenter une liste avec 13 descriptions d'un comportement dangereux au volant (Tableau 6). Pour chaque comportement, il leur a été demandé dans quelle mesure ils le trouvaient personnellement acceptable ou inacceptable. Les réponses se situaient sur une échelle de 1 à 5 points (1 correspondant à inacceptable et 5 à acceptable).

Tableau 6 : Acceptabilité d'un comportement dangereux au volant pour les conducteurs en Belgique (2012)

Rang*	Comportement dans la circulation	Inacceptable		3	Acceptable		NSP
		1	2		4	5	
1	Conduire après avoir consommé de la drogue	93,71%	4,48%	1,01%	0,47%	0,28%	0,05%
2	Rouler sans assurance	92,84%	4,32%	2,15%	0,38%	0,30%	0,02%
3	Ne pas attacher (siège pour enfant, ceinture...) les enfants qui voyagent en voiture	91,00%	6,28%	2,03%	0,47%	0,19%	0,03%
4	Ne pas boucler sa ceinture à l'avant de la voiture	76,51%	13,85%	5,46%	2,56%	1,62%	0,00%
5	Envoyer un SMS avec son GSM en conduisant	72,03%	18,14%	6,35%	2,36%	1,09%	0,05%
6	Téléphoner avec un GSM en main en conduisant	63,54%	21,89%	10,19%	3,09%	1,30%	0,00%
7	Prendre le volant sans savoir si son alcoolémie ne dépasse pas la limite légale	58,81%	25,08%	12,42%	2,75%	0,92%	0,02%
8	Ne pas boucler sa ceinture à l'arrière de la voiture	56,76%	19,73%	15,43%	5,14%	2,91%	0,02%
9	Continuer à rouler même lorsque l'on est trop fatigué	53,12%	31,82%	11,98%	2,62%	0,45%	0,00%
10	Rouler à 70 km/h en agglomération	49,62%	26,12%	16,19%	4,72%	3,35%	0,00%
11	Stationner à un endroit interdit	38,16%	26,25%	26,66%	7,26%	1,67%	0,00%
12	Rouler à 50 km/h où la vitesse maximale autorisée est limitée à 30 km/h	37,99%	27,27%	21,78%	9,21%	3,72%	0,02%
13	Rouler à 140 km/h sur autoroute lorsqu'il n'y a pas de trafic	22,02%	16,92%	20,16%	15,89%	25,01%	0,00%

* Sur la base du score 1 ; NSP = ne sait pas
Source : IBSR

Prendre le volant sans savoir si l'on a ou non dépassé le taux d'alcool légal autorisé est considéré comme inacceptable par la majorité des conducteurs belges (84% ; score 1+2). Par rapport aux autres comportements dangereux, la conduite sous influence d'alcool occupe la 7^e place sur 13 au niveau de l'inacceptabilité. Comparé à 2009, les chiffres concernant l'acceptabilité de la conduite sous influence d'alcool n'ont pratiquement pas évolué (même position par rapport aux autres comportements de conduite dangereux).

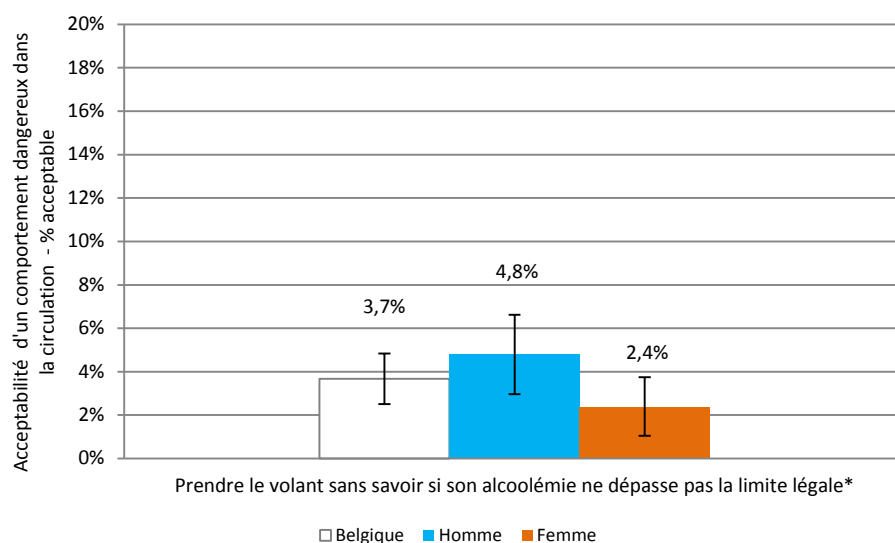
1.11 Acceptabilité de la conduite sous influence d'alcool selon le sexe, l'âge et la Région

Les analyses qui suivent ont trait au pourcentage de conducteurs qui trouvent acceptable un certain comportement dangereux au volant. « Acceptable » est défini ici comme le score 4 plus 5 (voir Tableau 6). La catégorie NSP a été considérée comme valeur manquante.

1.11.1 Sexe

L'acceptabilité de la conduite sous influence d'alcool diffère clairement selon le sexe (Figure 16).

Figure 16 : Acceptabilité de la conduite sous influence d'alcool selon le sexe du répondant (2012)



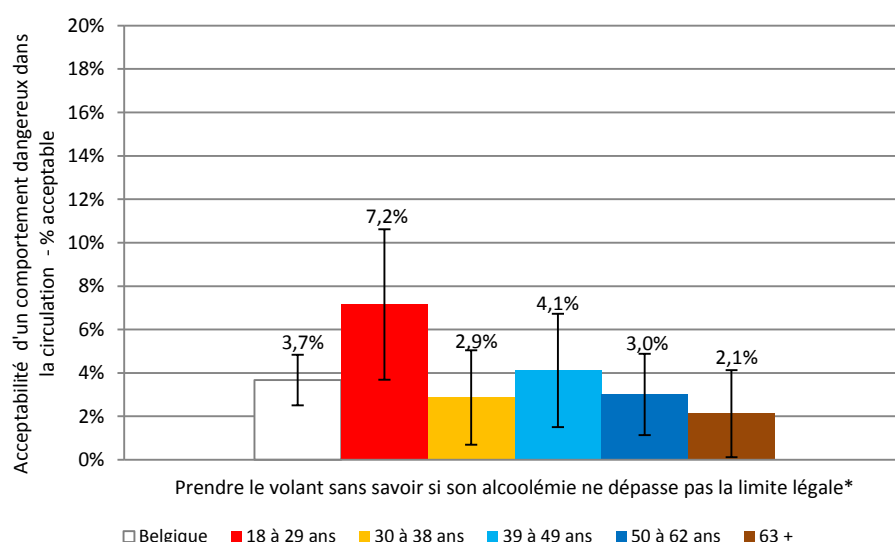
* significatif
Source : IBSR

Les hommes (5%) sont significativement plus enclins que les femmes à trouver acceptable la conduite sous influence d'alcool (2% ; $F(1,126) = 4,46$; $p < 0,05$).

1.11.2 Age

L'acceptabilité de la conduite sous influence d'alcool diffère en fonction de l'âge (Figure 17).

Figure 17 : Acceptabilité de la conduite sous influence d'alcool selon l'âge du répondant (2012)



* significatif
Source : IBSR

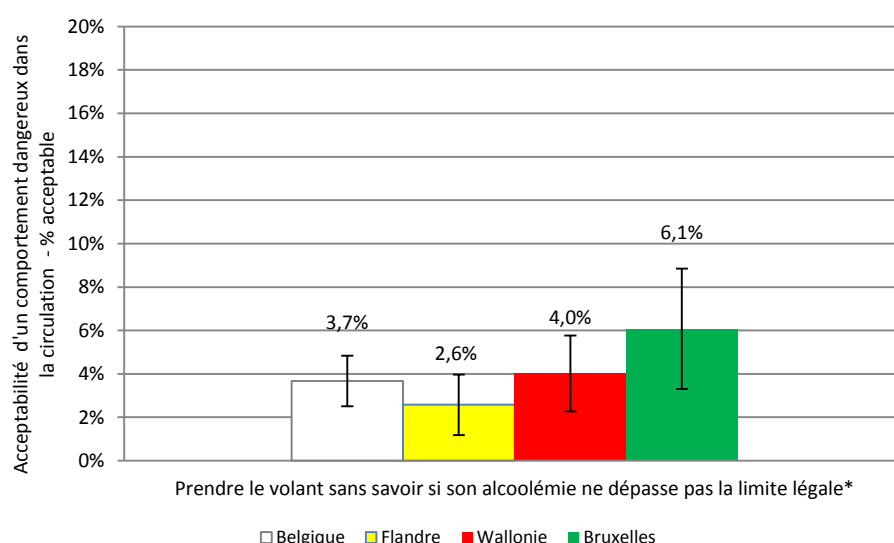
Les jeunes conducteurs (18-29 ans ; 7%) trouvent le fait de conduire sans savoir si l'on a ou non dépassé le taux d'alcool légal autorisé significativement plus acceptable que les conducteurs de 30-38 ans et les 50 ans et plus (différence avec : 30-38 ans (3%) $F(1,126) = 4,62$; $p < 0,05$; 50-62 ans (3%) $F(1,126) = 4,53$; $p < 0,05$; 63+ (2%) $F(1,126) = 6,23$; $p < 0,05$). Il s'agit d'un résultat alarmant

vu que les conducteurs inexpérimentés qui roulent sous l'influence d'alcool sont nettement plus exposés au risque d'accident (voir aussi : Abaissement du taux d'alcool autorisé pour les conducteurs novices et les conducteurs de grands véhicules : 0,2‰ de Dupont et al., 2011). Aucune différence significative concernant l'acceptabilité de la conduite sous influence d'alcool n'a pu être constatée entre les autres catégories d'âge.

1.11.3 Région

L'acceptabilité de la conduite sous influence d'alcool diffère significativement selon la Région du conducteur (figure 18).

Figure 18 : Acceptabilité de la conduite sous influence d'alcool selon la Région du répondant (2012)



* significatif
Source : IBSR

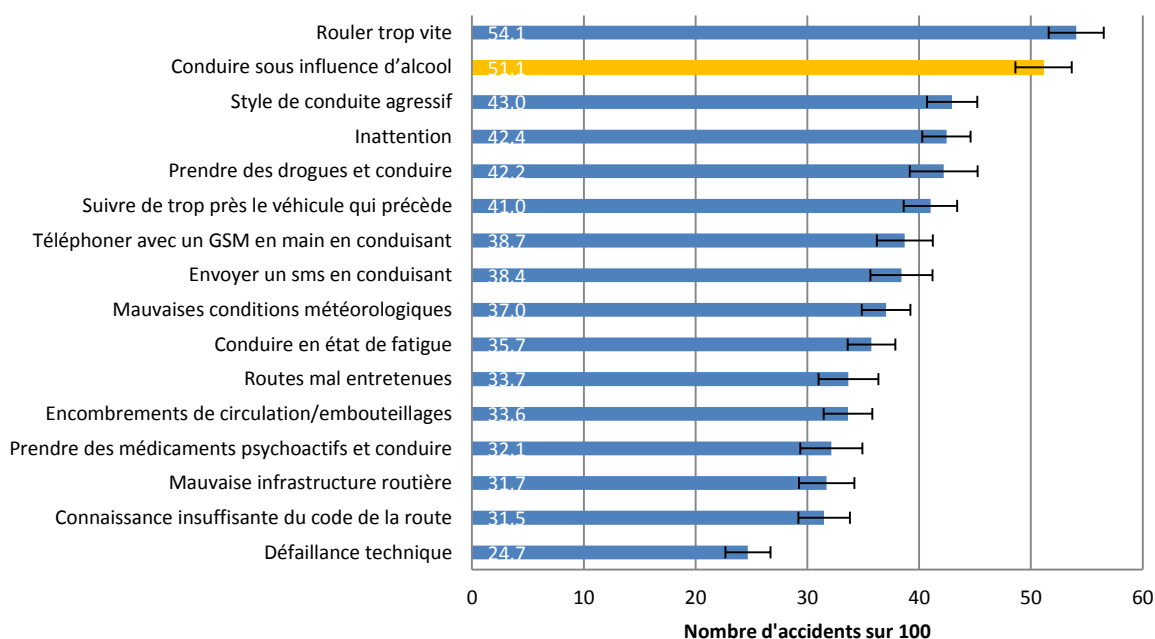
Les Bruxellois (6%) trouvent le fait de conduire sous influence d'alcool significativement plus acceptable que les Flamands (3% ; $F(1,126) = 4,98$; $p < 0,05$). Avec 4%, les conducteurs wallons occupent une position intermédiaire, mais l'écart n'est pas significatif.

1.12 Estimation subjective de l'alcool comme cause d'accidents

Pour pouvoir nous faire une idée de la manière dont les conducteurs belges perçoivent les risques liés à certaines circonstances de conduite dangereuses, nous avons demandé aux répondants d'indiquer dans combien d'accidents de la route chacun des facteurs suivants joue un rôle selon eux. Pour chaque facteur (au total 16 types de circonstances de conduite dangereuses), il leur a été demandé d'estimer le pourcentage d'accidents¹⁵ (Figure 19). Les instructions concernant l'estimation ont été formulées autrement en 2012 qu'en 2009. Apparemment, ces instructions avaient été mal comprises en 2009 par certains répondants. Les résultats ne sont dès lors pas tout à fait comparables.

¹⁵ En d'autres termes, sur 100 accidents, combien ont pour cause les facteurs suivants. Par ex. 30 accidents = 30 accidents sur 100. Faites une estimation pour chaque facteur séparément. Répondez à chaque fois par un chiffre entre 0 et 100. Le total de tous les facteurs peut être supérieur à 100.

Figure 19 : Estimation subjective du nombre d'accidents de la circulation par cause (2012)



Source : IBSR

La conduite sous influence d'alcool est considérée par les conducteurs belges comme la deuxième cause principale des accidents de la route. Les automobilistes belges estiment que l'alcool joue un rôle dans la moitié (51%) des accidents de la route (place 2 sur 16 dans les causes d'accidents de la circulation).

Même si les chiffres ne sont pas directement comparables avec les éditions précédentes des mesures d'attitudes de l'IBSR, nous pouvons tout de même comparer la position relative des différents facteurs au fil des ans. Il en ressort que le risque d'accident dû à la conduite sous influence d'alcool est considéré comme élevé (Tableau 7).

Tableau 7 : Comparaison du « top 5 » des causes d'accidents de la route perçues, 2006 à 2012

Top 5	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Mesure d'attitudes 2012
1.	Alcool au volant	Vitesse excessive	Vitesse excessive
2.	Vitesse excessive	Alcool au volant	Alcool au volant
3.	Non-respect des distances	Inattention	Style de conduite agressif
4.	Fatigue au volant	Non-respect des distances	Inattention
5.	Drogues au volant	Style de conduite agressif	Drogues au volant

Dans les trois mesures d'attitudes successives (2006, 2009 et 2012), la vitesse excessive et la conduite sous l'influence d'alcool sont à chaque fois considérées comme les principales causes d'accidents par les conducteurs belges. En 2012, les répondants estiment que 54% des accidents sont dus notamment à une vitesse excessive et 51% à l'alcool au volant (Figure 14). Nous pouvons en conclure que la majorité des conducteurs belges reconnaissent que la vitesse et l'alcool entraînent un risque accru d'accident.

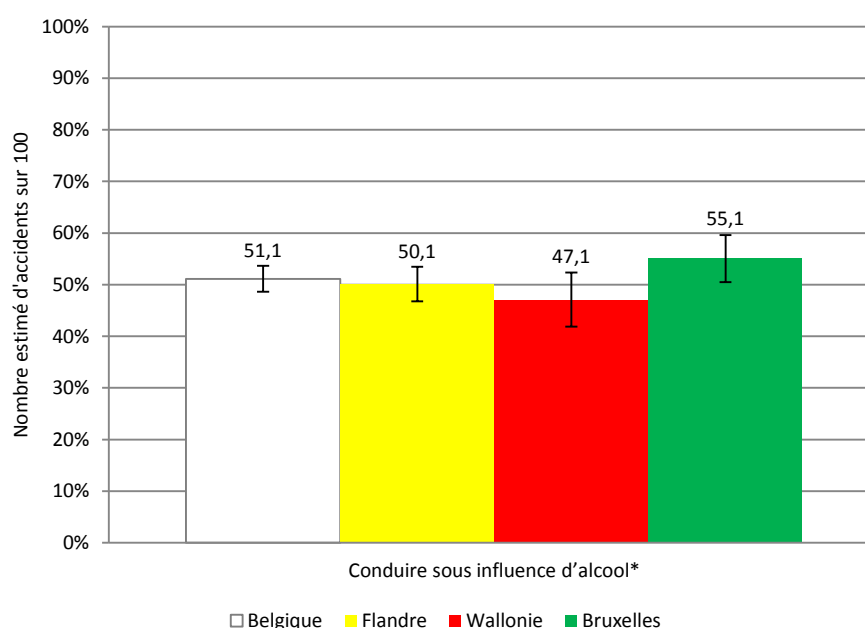
1.13 Estimation subjective de l'alcool comme cause d'accidents selon le sexe, l'âge et la Région

Dans les analyses qui suivent, il a été vérifié sur la base du pourcentage moyen des causes estimées d'accidents s'il existe des différences selon le sexe, l'âge et la Région.

Concernant l'estimation de l'alcool comme cause d'accidents, nous n'avons pas constaté de différences significatives selon le sexe ou l'âge.

La perception des risques liés à la conduite sous influence d'alcool diffère toutefois selon la Région où habite le répondant (Figure 20).

Figure 20 : Estimation subjective du nombre d'accidents de la circulation liés à la conduite sous influence d'alcool selon la Région du répondant (2012)



* significatif
Source : IBSR

Les Bruxellois estiment à 55% le pourcentage d'accidents causés par l'alcool, ce qui est significativement plus que les Wallons. En Wallonie, le nombre d'accidents dus à l'alcool est estimé à 47% et en Flandre à 50% ($F(1,126) = 5,10$; $p < 0,05$).

2. Conduite sous influence de drogues et de médicaments

2.1 Risques liés à la conduite sous influence de drogues et de médicaments

Les substances psychotropes peuvent avoir un impact négatif sur les capacités de conduite. La conduite sous influence de drogues et de médicaments est donc considérée, de manière générale, comme un risque pour la sécurité routière (exemple : DRUID, SWOV ; 2011).

Dans notre rapport, les drogues sont définies comme suit : substances psychotropes définies par la loi comme des substances illicites (par exemple cannabis, cocaïne, amphétamines, opiacés illicites tels que héroïne, etc.). Attention, la différence entre une drogue et un médicament ne concerne pas toujours la substance proprement dite comme, par exemple, pour les « opiacés ». Elle est parfois déterminée par le contexte dans lequel la substance a été consommée. Dans le cas de drogues, il s'agit de l'abus d'une substance psychotrope sans contrôle médical. Dans le cas de médicaments, la consommation s'inscrit dans le cadre d'un traitement médical. A noter qu'un patient a parfois besoin de médicaments pour rétablir ses capacités de conduite.

En ce qui concerne la médication, la mesure d'attitudes de l'IBSR se focalise surtout sur les médicaments psychotropes qui influencent le système nerveux central tels les calmants ou les antidépresseurs. Dans le cadre du projet européen DRUID, les médicaments ont été classifiés en diverses catégories à risque en fonction de leur influence sur les capacités de conduite (voir également DRUID système de classification des risques dans Álvarez, 2011).

Les résultats épidémiologiques du projet DRUID concernant le risque d'accident lié à la drogue et aux médicaments peuvent être résumés comme suit (Tableau 8).

Tableau 8 : Risques accrus d'accident grave par rapport aux conducteurs sobres (DRUID)

Substance psychotrope	Risque relatif d'accident grave	Niveau de risque
Drogues illicites uniquement		
Cannabis (THC)	1-3x	Risque légèrement accru
Cocaïne*	2-10x	Risque moyennement accru
Opiacés illicites (héroïne)	2-10x	Risque moyennement accru
Amphétamines	5-30x	Risque fortement accru
Médicaments uniquement		
Benzodiazépines et Z-drogues	2-10x	Risque moyennement accru
Opiacés médicaux	2-10x	Risque moyennement accru
Combinaison d'alcool** avec drogues ou médicaments	20-200x	Risque extrêmement accru
Combinaison de drogues ou médicaments	5-30x	Risque fortement accru

THC : Tetrahydrocannabinol ; *Cocaïne = cocaïne et/ou benzoylecgonine ; **en cas de consommation combinée à l'alcool BAC ≥ 0.1g/L

Source : Gadegbeku et al., 2010 IN : Meesmann et al., 2011

Le risque relatif d'accident grave varie selon la substance. On constate un risque modérément accru d'accident grave pour le cannabis, un risque moyennement accru pour la cocaïne, les opiacés illicites, les benzodiazépines, les Z-drogues et les opiacés médicaux et un risque fortement accru pour les amphétamines et la consommation combinée de différents types de drogues et/ou médicaments. Attention, dans cette analyse DRUID, certaines évaluations présentent d'importantes variations selon le pays et plusieurs d'entre elles sont basées sur un très petit nombre de cas positifs. Ces chiffres sont dès lors très aléatoires et doivent plutôt être vus comme une estimation du risque d'accident (Hels et al., 2011 ; Berghaus et al., 2010 ; Ramaekers, 2011 ; Gadegbeku et al., 2010). A noter que, quel que soit le pays, une consommation combinée multiplie clairement le risque d'accident (Gadegbeku et al., 2010 ; Hels et al., 2011). Les résultats de l'étude DRUID ne laissent par ailleurs aucun doute sur le fait que, dans tous les pays, l'alcool représente indubitablement le principal problème de sécurité routière en matière de conduite sous influence (Schulze et al., 2012). Voici ce que le SWOV écrit sur le sujet : « ...Het is belangrijk om te blijven beseffen dat van alle psychoactieve stoffen in het verkeer alcohol verreweg het meeste wordt gebruikt en dat er veel

meer verkeersslachtoffers vallen als gevolg van alcoholgebruik dan als gevolg van drugs- en geneesmiddelengebruik » (« ... Il importe de réaliser que l'alcool arrive nettement en tête de toutes les substances psychotropes consommées au volant et que la consommation d'alcool fait beaucoup plus de victimes que la consommation de drogues et de médicaments ») (SWOV, 2011 p. 1).

Les sections qui suivent abordent surtout les résultats liés à la drogue étant donné qu'à ce jour, la mesure d'attitudes IBSR ne reprend que quelques questions concernant les médicaments.

2.2 Conduite avouée sous l'influence de drogues

Nous avons demandé aux répondants si, au cours de l'année écoulée, il leur était arrivé de consommer de la drogue avant de prendre le volant. Presque tous les répondants ont déclaré ne jamais prendre de drogues (95%). 3% (32 répondants) disent ne pas consommer de drogues avant de conduire. 42 répondants (2%) reconnaissent avoir pris au moins une fois de la drogue avant de prendre le volant au cours de l'année écoulée (Tableau 9). La drogue la plus souvent mentionnée est le cannabis (weed, THC, haschisch ; 30 répondants), suivi de la cocaïne (6 répondants), l'ecstasy (3 répondants), les amphétamines (speed ; 2 répondants) et les champignons hallucinogènes (1 répondant). Plus encore que pour la conduite sous influence d'alcool, il faut souligner que ces chiffres auto-rapportés sont influencés par la désirabilité sociale (voir aussi Boulanger, 2010 et Devil et al., 2011).

Tableau 9 : Conduite avouée sous influence de drogues en Belgique (2012)

Vous est-il arrivé, au cours de l'année écoulée, de consommer de la drogue avant de prendre le volant – si oui, quelle(s) drogue(s) :	Répondants	
	Valide %	Nombre
Cannabis (weed, THC, haschisch)	1,38	30
Opium (héroïne)	0	0
Cocaïne	0,24	6
Ecstasy	0,14	3
LSD	0,07	0
Champignons hallucinogènes	0	1
Amphétamines (speed)	0,01	2
Autres drogues	0	0
Non, je ne consomme jamais de drogues avant de prendre le volant	3,18	50
Non, je ne consomme jamais de drogues	95,29	1457
Missing	-	33
total	100	1507

Source : IBSR

Le questionnaire a été modifié par rapport à 2009. Le faible nombre de répondants ayant admis avoir conduit sous l'influence de drogues en 2009 nous a incité à élargir la question et à la faire porter sur toute l'année alors qu'à l'époque, elle se limitait au comportement du dernier mois. Les réponses de 2012 concernant la conduite sous influence de drogues ne sont donc pas comparables à celles de 2009. En 2009, 21 répondants (0,76%) avaient reconnu avoir conduit au moins 1 fois sous l'influence de drogues au cours du dernier mois.

Par ailleurs, une sélection de questions ayant trait aux attitudes en matière de conduite sous influence de drogues qui faisait encore l'objet d'une question séparée en 2009, a été intégrée dans la question générale « au cours de l'année écoulée, vous est-il arrivé de consommer de la drogue avant de prendre le volant - si oui, quelle(s) drogue(s) ». Les réponses à ces questions ne sont comparables qu'au niveau des tendances. Par rapport à 2009, le pourcentage de répondants qui déclarent ne jamais consommer de drogues semble avoir baissé (2012 : 95% ; 2009 : 98%). Le pourcentage de conducteurs qui consomment parfois de la drogue mais jamais avant de prendre le volant a légèrement augmenté par rapport à 2009 (2012 : 3% ; 2009 : 1%).

2.3 Conduite avouée sous influence de drogues selon le sexe, l'âge et la Région

Moins de 2% des conducteurs reconnaissent avoir consommé de la drogue avant de prendre le volant pendant l'année écoulée (42 personnes). Le nombre limité de répondants par substance a rendu difficile l'analyse d'éventuelles corrélations entre le comportement avoué en matière de conduite sous l'influence de drogues et certaines caractéristiques des conducteurs et n'a pas permis de procéder à des analyses fiables. Il est dès lors conseillé de dresser le tableau de ces attitudes via une étude en profondeur séparée, permettant d'interroger un nombre suffisamment important de répondants.

Par contre, nous avons pu analyser les différences selon le sexe, l'âge et la Région au sein de la population qui déclare ne jamais consommer de drogues ou ne jamais avant de prendre le volant. Il s'agit d'une façon détournée d'obtenir des indications sur le groupe de répondants qui conduit sous l'influence de drogues.

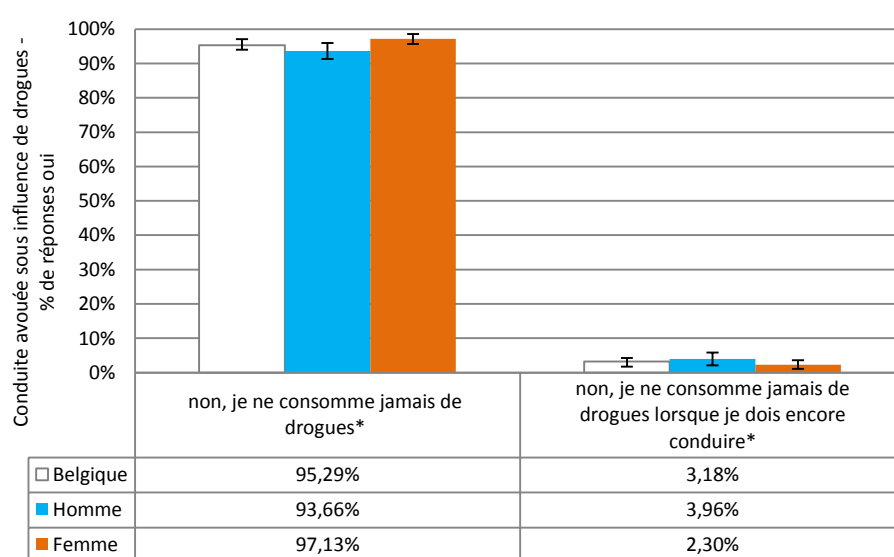
Attention, comme déjà précisé, il s'agit de chiffres auto-rapportés pouvant être influencés par la norme socialement acceptable.

Nous n'avons pas constaté de différences significatives selon la Région du répondant mais bien selon le sexe et l'âge.

2.3.1 Sexe

La conduite sous influence de drogues diffère clairement selon le sexe (Figure 21).

Figure 21 : Conduite avouée sous influence de drogues selon l'âge du répondant (2012)



* significatif

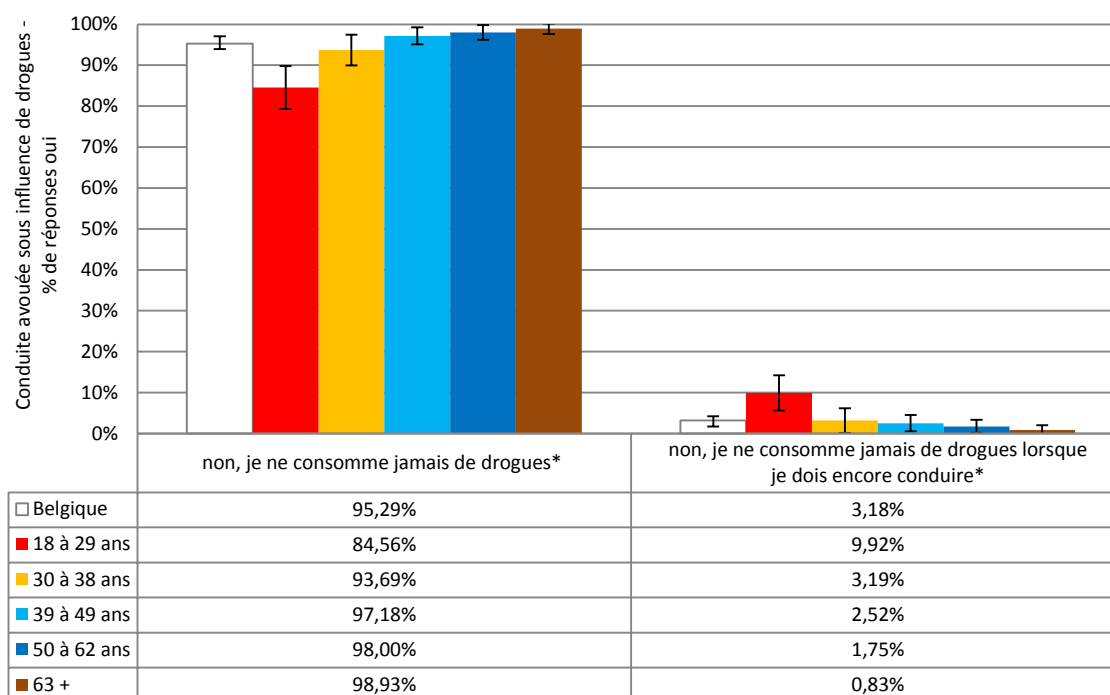
Source : IBSR

Les hommes (94%) déclarent significativement moins souvent que les femmes (97%) ne jamais consommer de drogues ($F(1,126) = 7,45$; $p < 0,01$; idem 2009 et autres études IBSR). Ils affirment, en d'autres termes, prendre plus souvent de drogue que les femmes. Nous constatons par ailleurs que les hommes sont plus nombreux que les femmes à reconnaître consommer parfois de la drogue mais pas avant de conduire (hommes : 4% ; femmes : 2%). Cette différence n'est pas significative et est surtout liée au fait que les femmes sont plus nombreuses à affirmer ne pas du tout consommer de drogues plutôt qu'à une différence d'attitude à l'égard des drogues au volant.

2.3.2 Age

La fréquence de conduite sous influence de drogues varie clairement selon l'âge du répondant (Figure 22).

Figure 22 : Conduite avouée sous influence de drogues selon l'âge du répondant (2012)



* significatif

Source : IBSR

Les jeunes conducteurs (18-29 ans) sont plus nombreux que leurs aînés à déclarer consommer de la drogue (en 2009 il ne s'agissait pas seulement des plus jeunes mais aussi des 30-38 ans) :

- Les 18-29 ans (85%) déclarent significativement moins souvent que tous les autres groupes d'âge ne jamais consommer de drogues (30-38 ans : 94% ; 39-49 ans : 97% ; 50-62 ans : 98% ; plus de 63 ans : 99%). Cette différence significative apparaît également entre les 30-38 ans et les plus de 50 ans (voir annexe 4 pour les spécificités de ces différences significatives).
- Même si les 18-29 ans sont donc plus nombreux à reconnaître consommer de la drogue, la majorité d'entre eux déclarent ne jamais en prendre avant de conduire (10% ; voir annexe 4 pour les différences significatives).

2.4 Avis concernant la conduite sous influence de drogues

Nous avons demandé aux répondants dans quelle mesure ils sont d'accord avec une série d'affirmations concernant la conduite sous influence de drogues. Comme pour l'alcool, les questions ont légèrement changé par rapport à 2009. En 2009, ces questions s'adressaient uniquement aux conducteurs qui avaient déjà déclaré précédemment consommer de la drogue. Le nombre très limité de réponses n'avait pas permis de procéder à d'autres analyses. En 2012, nous avons remplacé ces questions par des affirmations plus générales s'adressant à l'ensemble des répondants. Les résultats de 2009 et 2012 ne sont donc pas directement comparables.

Tableau 10 : Avis concernant la conduite sous influence de drogues chez les conducteurs en Belgique (2012)

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou non avec les affirmations suivantes		Conduire sous l'influence de drogues accroît considérablement le risque d'accident.		La plupart de mes connaissances/amis trouvent inacceptable de conduire sous l'influence de drogues.		Chacun connaît mieux que quiconque ses propres limites en matière de consommation de drogues pour encore pouvoir conduire en sécurité.	
Catégorie	Score	%	Valide %	%	Valide %	%	Valide %
Pas d'accord	1	1,70	1,74	2,61	2,69	63,33	68,09
Plutôt pas d'accord	2	0,97	0,99	1,88	1,94	10,62	11,41
Neutre	3	2,69	2,75	5,41	5,58	7,67	8,25
Plutôt d'accord	4	11,72	11,97	11,22	11,58	3,27	3,51
D'accord	5	80,84	82,55	75,81	78,21	8,12	8,73
Ne sait pas/Pas de réponse	9	2,07	-	3,07	-	7,00	-
Total		100	100	100	100		

Valide % = % sans « ne sait pas/pas de réponse » ; en gras : population ayant fait l'objet d'une stratification supplémentaire selon le sexe, l'âge et la Région

Source : IBSR

De manière générale, nous constatons une importante prise de conscience des risques liés à la conduite sous influence de drogues :

- La grande majorité des répondants (95%) estime que la conduite sous influence de drogues accroît sensiblement le risque d'accident. 94% des répondants étaient de cet avis pour l'alcool.
- Seuls 12% des personnes interrogées pensent que chacun connaît mieux que quiconque ses propres limites en matière de consommation de drogues pour encore pouvoir conduire en sécurité. Ce pourcentage est nettement moins élevé que pour l'alcool où il atteignait 36%. Cela peut être lié au fait que la consommation d'alcool est une habitude largement répandue (dont la plupart des répondants ont déjà fait l'expérience), contrairement à la consommation de drogues dont on peut donc moins facilement évaluer les effets.

Concernant la norme sociale en matière de conduite sous influence de drogues, 90% des répondants déclarent que la plupart de leurs connaissances/amis trouvent ce comportement inacceptable. C'est nettement plus que pour l'alcool où le pourcentage est de 71% répondants.

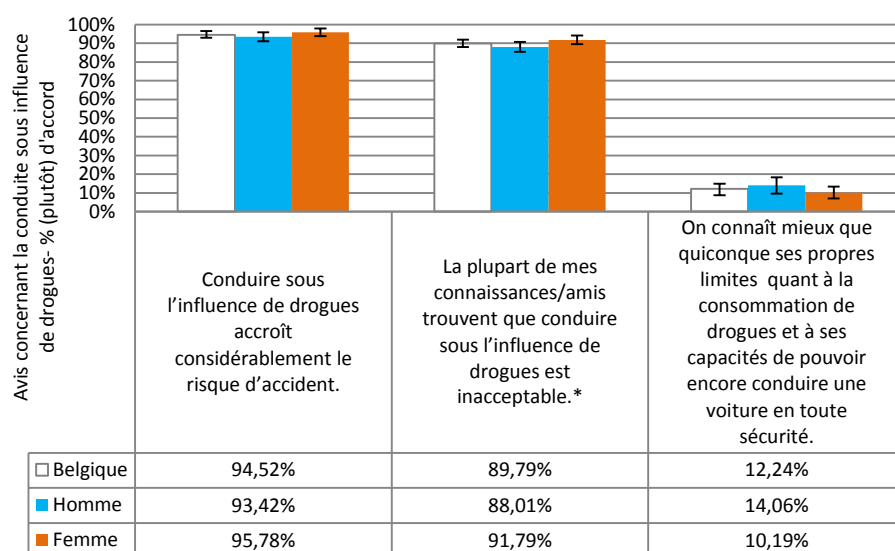
2.5 Avis concernant la conduite sous influence de drogues selon le sexe, l'âge et la Région

Les analyses qui suivent ont trait au pourcentage de conducteurs qui sont (plutôt) d'accord avec certaines affirmations (score 4 « Plutôt d'accord » et score 5 « D'accord »).

2.5.1 Sexe

Certains avis concernant la conduite sous influence de drogues diffèrent selon le sexe du répondant (Figure 23).

Figure 23 : Avis concernant la conduite sous influence de drogues selon le sexe du répondant (2012)



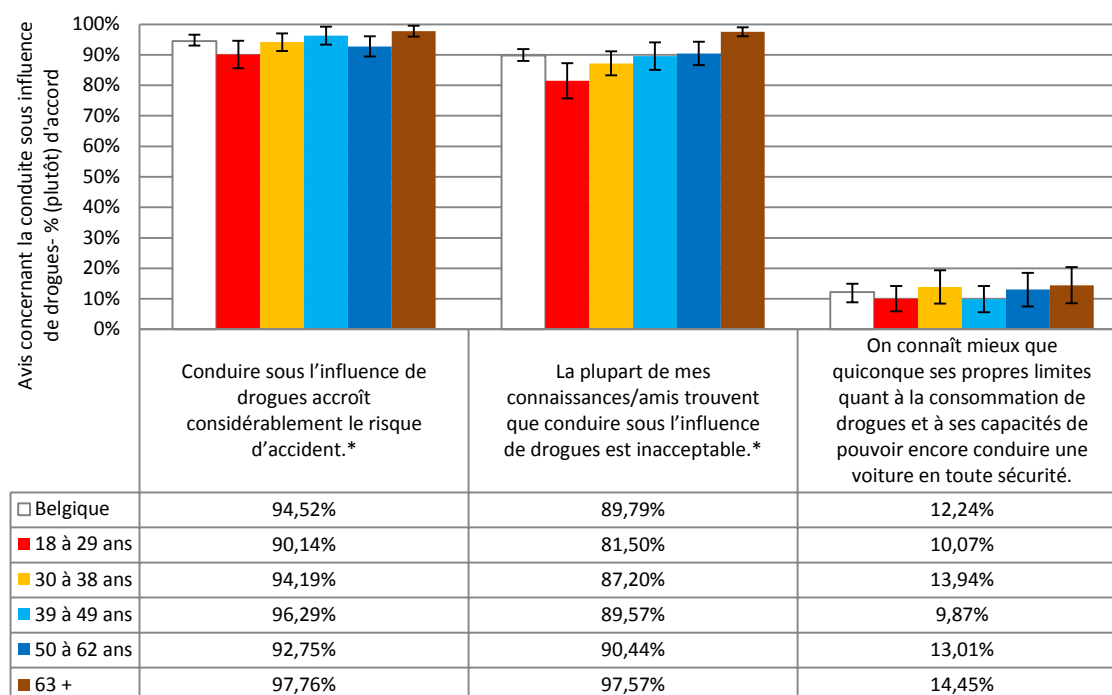
* significatif
Source : IBSR

Concernant l'affirmation relative à la perception des risques, nous n'avons pas constaté de différences significatives entre les sexes, contrairement à l'affirmation visant à sonder l'acceptabilité sociale de la conduite sous influence de drogues. Les hommes (88%) sont significativement moins nombreux que les femmes (92% ; $F(1,126)= 5,29$; $p<0,05$) à penser que la plupart de leurs connaissances/amis trouvent inacceptable de conduire sous l'influence de drogues.

2.5.2 Age

Par ailleurs, nous avons également constaté des différences significatives concernant les avis relatifs à la conduite sous influence de drogues selon l'âge du répondant (Figure 24).

Figure 24 : Avis sur la conduite sous influence de drogues selon l'âge du répondant (2012)



* significatif

Source : IBSR

L'impact de l'âge sur les avis en matière de risques liés à la conduite sous influence de drogues n'est pas tout à fait clair :

- Avec 98%, les 63 ans et plus sont significativement plus nombreux que les 18-29 ans (90%), les 30-48 ans (94%) et les 50-62 ans (93%) à penser que la conduite sous influence de drogues accroît considérablement le risque d'accident. Les 39-49 ans ne présentent toutefois pas de différences significatives avec les 63 ans et plus mais bien avec les 18-29 ans. Les plus jeunes sont donc significativement moins nombreux que les 39-49 ans et les 63 ans et plus à penser que la conduite sous influence de drogues accroît considérablement le risque d'accident (pour les spécificités des différences significatives voir annexe 4).
- Concernant l'affirmation selon laquelle « chacun connaît mieux que quiconque ses propres limites en matière de consommation de drogues pour encore pouvoir conduire en sécurité », nous n'avons pas constaté de différences significatives selon l'âge du répondant.

Le nombre de répondants qui déclarent que la plupart de leurs connaissances/amis trouvent inacceptable de conduire sous l'influence de drogues augmente graduellement avec l'âge :

- Les 63 ans et plus (98%) sont significativement plus nombreux à être de cet avis que tous les autres groupes d'âge (18-29 ans : 82% ; 30-38 ans : 87% ; 39-49 ans : 90% ; 50-62 ans : 90%).
- Par ailleurs, les 18-29 ans pensent significativement moins souvent que les 39-49 ans et les 50-62 ans que ce comportement est considéré comme inacceptable par leur cercle d'amis (pour les spécificités des différences significatives voir annexe 4).

2.6 Acceptabilité de la conduite sous l'influence de drogues

Le tableau 11 reprend les avis des répondants à propos de l'(in)acceptabilité de divers types de comportements dangereux au volant.

Tableau 11: Acceptabilité d'un comportement dangereux au volant pour les conducteurs en Belgique (2012)

Rang*	Comportement dans la circulation	Inacceptable		3	Acceptable		NSP
		1	2		4	5	
1	Conduire après avoir consommé de la drogue	93,71%	4,48%	1,01%	0,47%	0,28%	0,05%
2	Rouler sans assurance	92,84%	4,32%	2,15%	0,38%	0,30%	0,02%
3	Ne pas attacher (siège pour enfant, ceinture...) les enfants qui voyagent en voiture	91,00%	6,28%	2,03%	0,47%	0,19%	0,03%
4	Ne pas boucler sa ceinture à l'avant de la voiture	76,51%	13,85%	5,46%	2,56%	1,62%	0,00%
5	Envoyer un SMS avec son GSM en conduisant	72,03%	18,14%	6,35%	2,36%	1,09%	0,05%
6	Téléphoner avec un GSM en main en conduisant	63,54%	21,89%	10,19%	3,09%	1,30%	0,00%
7	Prendre le volant sans savoir si son alcoolémie ne dépasse pas la limite légale	58,81%	25,08%	12,42%	2,75%	0,92%	0,02%
8	Ne pas boucler sa ceinture à l'arrière de la voiture	56,76%	19,73%	15,43%	5,14%	2,91%	0,02%
9	Continuer à rouler même lorsque l'on est trop fatigué	53,12%	31,82%	11,98%	2,62%	0,45%	0,00%
10	Rouler à 70 km/h en agglomération	49,62%	26,12%	16,19%	4,72%	3,35%	0,00%
11	Stationner à un endroit interdit	38,16%	26,25%	26,66%	7,26%	1,67%	0,00%
12	Rouler à 50 km/h où la vitesse maximale autorisée est limitée à 30 km/h	37,99%	27,27%	21,78%	9,21%	3,72%	0,02%
13	Rouler à 140 km/h sur autoroute lorsqu'il n'y a pas de trafic	22,02%	16,92%	20,16%	15,89%	25,01%	0,00%

* sur la base du score 1 ; NSP = ne sait pas

Source : IBSR

Le fait de conduire après avoir consommé de la drogue est considéré comme inacceptable par pratiquement tous les conducteurs belges (98% ; score 1+2). Il occupe la 1^{ère} place dans la liste des 13 comportements inacceptables au volant et représente donc, pour les automobilistes belges, la forme la plus inacceptable d'un comportement à risque. Il s'agit par ailleurs d'un comportement dont la plupart des répondants n'ont jamais fait l'expérience. Moins d'1% des conducteurs trouve ce comportement acceptable (14 personnes dans notre échantillonnage).

2.7 Acceptabilité de la conduite sous influence de drogues selon le sexe, l'âge et la Région

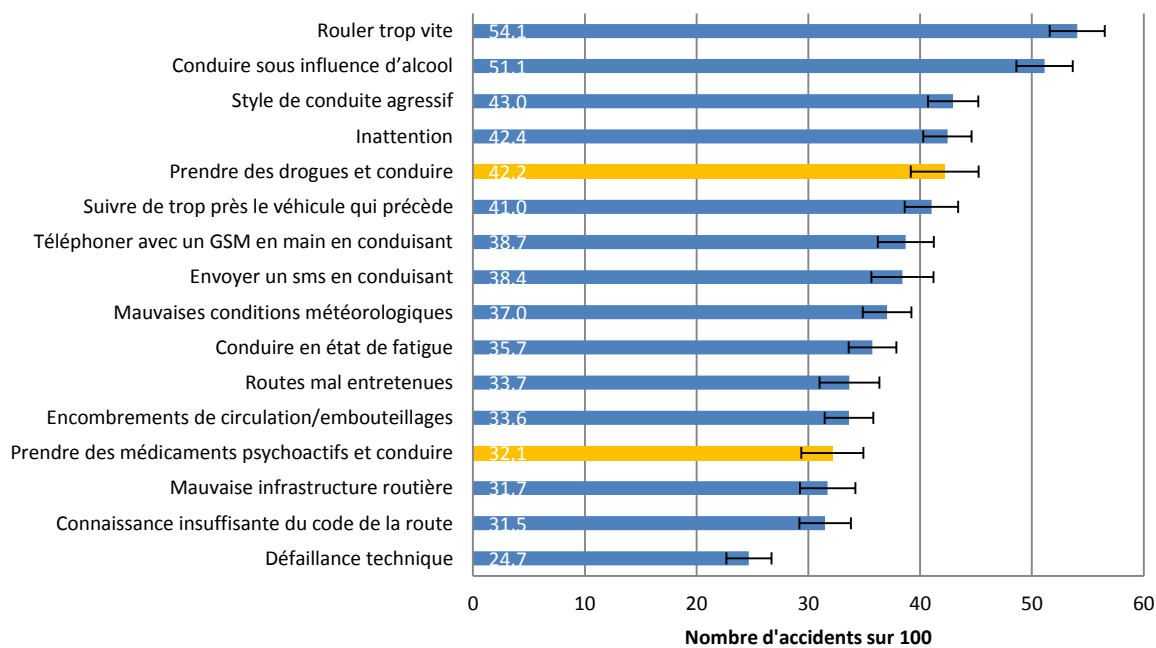
Moins d'1% des conducteurs trouve acceptable de prendre le volant après avoir consommé de la drogue (14 personnes de notre échantillonnage). Au sein de ce groupe, nous n'avons pu constater qu'une seule différence significative selon l'âge mais pas de différences significatives selon le sexe et la Région.

Vu le très petit nombre de répondants qui trouvent acceptable de conduire après la consommation de drogues (14 personnes), il n'est, en principe, pas possible de procéder à une analyse statistique quantitative. La seule différence frappante au niveau des caractéristiques des répondants est le fait que la moitié des personnes trouvant acceptable de prendre le volant après avoir consommé de la drogue a entre 18 et 29 ans (7 personnes).

2.8 Estimation subjective de la consommation de drogues et de médicaments comme cause d'accidents

La Figure 25 montre l'estimation de la part d'accidents liés à certaines circonstances de conduite dangereuses. Plusieurs causes d'accidents pouvaient être mentionnées pour cette question.

Figure 25 : Estimation subjective du nombre d'accidents de la route par cause (2012)



*médication psychotrope : ayant une influence sur le système nerveux périphérique (par ex. calmants, antidépresseurs)
Source : IBSR

La consommation de drogues au volant est considérée par les automobilistes belges comme une importante cause d'accidents. Ces derniers estiment à 42% le nombre d'accidents liés à la prise de drogues (place 5 sur 16). La consommation de médicaments est, quant à elle, considérée comme responsable de 32% des accidents (place 13 dans la liste des 16 causes d'accidents de la route), ce qui la situe assez bas dans le classement, à côté d'une série de facteurs non comportementaux (après les embouteillages/files et avant un mauvais aménagement de la voirie). Nous pouvons en conclure que les conducteurs belges considèrent la consommation de drogues au volant comme beaucoup plus dangereuse que la prise de médicaments¹⁶.

Au fil des ans, nous constatons dans les diverses éditions de la mesure d'attitudes IBSR que le risque d'accident lié à la consommation de drogues est considéré comme élevé. En 2006 et 2012, il atteint tout juste le top 5 des principales causes d'accidents perçues. En 2009, le nombre estimé d'accidents liés à la drogue occupait la 6e place.

Par contre, à chaque mesure, le risque d'accident lié à la conduite sous influence de médicaments continue à être considéré comme moins important. Dans aucune des mesures d'attitudes de l'IBSR, la part perçue d'accidents liés à la consommation de médicaments n'atteint le top 5. Dans la perception des conducteurs belges, ce facteur de risque occupe à chaque fois l'une des dernières places.

¹⁶ Les médicaments sont définis ici comme suit : médication psychotrope, c'est-à-dire ayant une influence sur le système nerveux périphérique (par ex. calmants, antidépresseurs).

2.9 Estimation subjective de la consommation de drogues et de médicaments comme cause d'accidents selon le sexe, l'âge et la Région

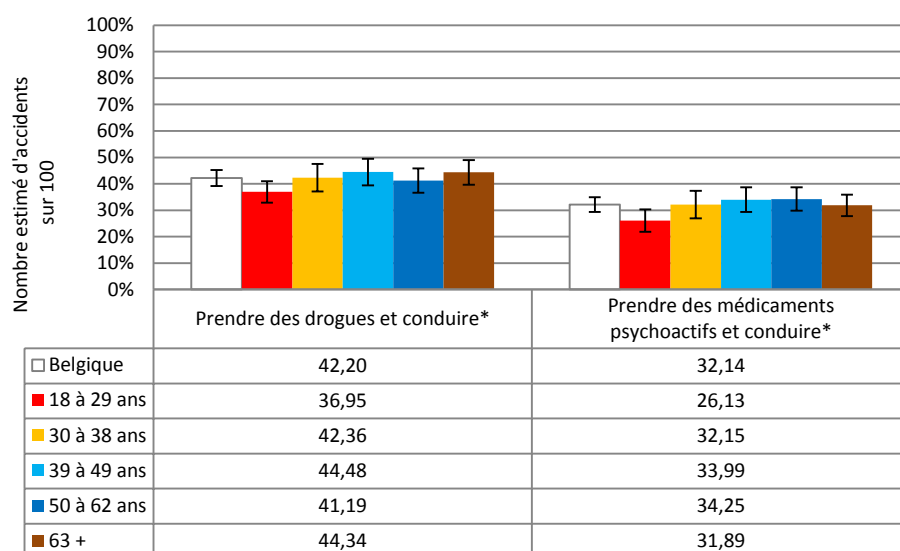
Les analyses qui suivent examinent, sur la base du pourcentage moyen des causes estimées d'accidents, s'il existe des différences selon le sexe, l'âge et la Région.

Nous n'avons pas constaté de différences significatives selon le sexe au niveau de l'estimation du nombre d'accidents dus à la drogue et aux médicaments.

2.9.1 Age

L'estimation subjective du nombre d'accidents liés à la consommation de drogues et de médicaments varie toutefois significativement selon l'âge du répondant (Figure 26).

Figure 26 : Estimation subjective du nombre d'accidents liés à la conduite sous influence de drogues selon l'âge du répondant (2012)



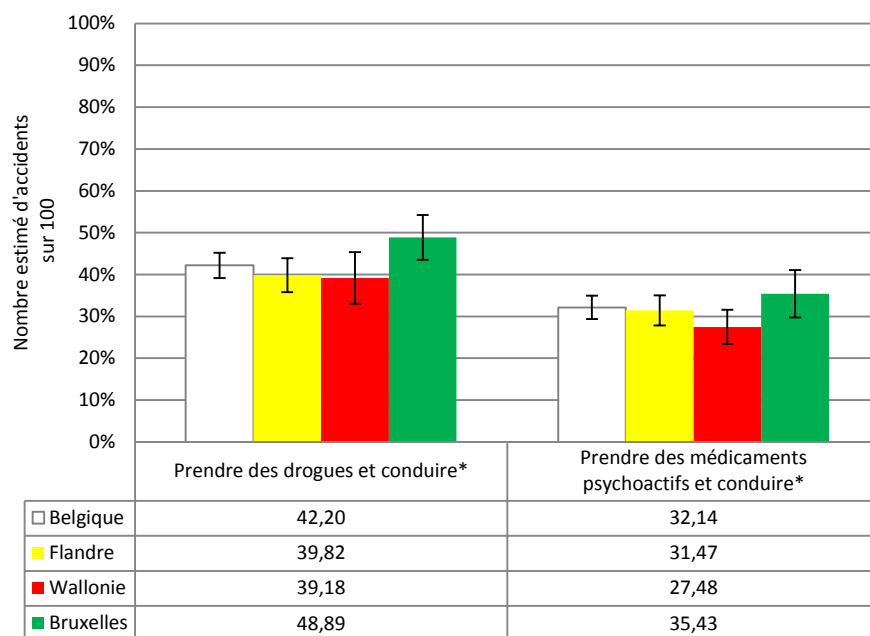
* significatif
Source : IBSR

Les jeunes conducteurs (18-29 ans) estiment le pourcentage d'accidents (37%) liés à la consommation de drogues comme significativement moins élevé que les 39-49 ans et les 63 ans et plus (à chaque fois 44%). Avec 26%, le pourcentage d'accidents dus à la prise de médicaments psychotropes est lui aussi perçu comme moins élevé par les jeunes conducteurs (18-29 ans) que par tous les autres groupes d'âge (30-38 : 32% ; 39-49 : 34% ; 50-62 : 34% ; 63+ : 32% ; voir Annexe 4 pour les différences significatives).

2.9.2 Région

Par ailleurs, l'estimation du nombre d'accidents liés à la drogue varie selon la Région du répondant (Figure 27).

Figure 27 : Estimation subjective du nombre d'accidents de la route liés à la conduite sous influence de drogues selon la Région du répondant (2012)



* significatif

Source : IBRS

Avec 49%, le nombre d'accidents liés à la drogue au volant est considéré comme significativement plus élevé par les Bruxellois que par les conducteurs de Flandre (40% ; $F(1,126) = 7,11$; $p < 0,01$) et de Wallonie (39% ; $F(1,126) = 5,55$; $p < 0,05$).

Le pourcentage d'accidents dus à la conduite sous l'influence de médicaments est lui aussi considéré comme significativement plus élevé par les Bruxellois (35%) que par les Wallons (27% ; $F(1,126) = 5,10$; $p < 0,05$). Avec 31%, l'estimation des conducteurs flamands occupe une position intermédiaire.

3. Comparaison avec les résultats en provenance d'autres sources

3.1 Les mesures de comportement comme source complémentaire de données

Les principales sources pour estimer la prévalence d'un comportement dangereux dans la circulation sont les études d'observation (mesures de comportement), les données d'enquêtes (comportement auto-rapporté tels les résultats de la présente mesure d'attitudes) ou les données policières relatives aux infractions constatées. Nous savons d'expérience que les mesures de comportement sont la source d'information la plus fiable pour évaluer la prévalence d'un comportement donné au sein de la population globale des conducteurs, suivies du comportement avoué d'un échantillon représentatif de conducteurs. Les données policières ont le désavantage d'être fortement dépendantes de la politique de recherche menée.

Les mesures de comportement s'appuient sur une observation objective de ce dernier et ne sont donc pas tributaires, contrairement aux enquêtes, des modèles de réponses données par les personnes interrogées (telles les réponses socialement souhaitables). L'inconvénient des mesures de comportement est que, généralement, elles ne fournissent que peu ou pas d'informations sur les caractéristiques sociodémographiques ou les motifs sous-jacents à un comportement.

En Belgique, la mesure de comportement « alcool » de l'IBSR (2003-2012) contient des informations intéressantes pouvant être comparées aux résultats des mesures d'attitudes. En ce qui concerne la conduite sous l'influence de drogues et de médicaments, l'IBSR s'est associé à la police fédérale pour mener des études d'observation en Belgique dans le cadre du projet de recherche européen DRUID (2010 ; ces résultats sont commentés dans la section 3.2.1). Dans les paragraphes qui suivent, nous comparons ces résultats à ceux de la mesure d'attitudes. Ils seront complétés par une série d'autres résultats de recherche pertinents.

3.2 Données belges en matière de conduite sous influence

3.2.1 Mesure de comportement de l'IBSR en matière d'alcool

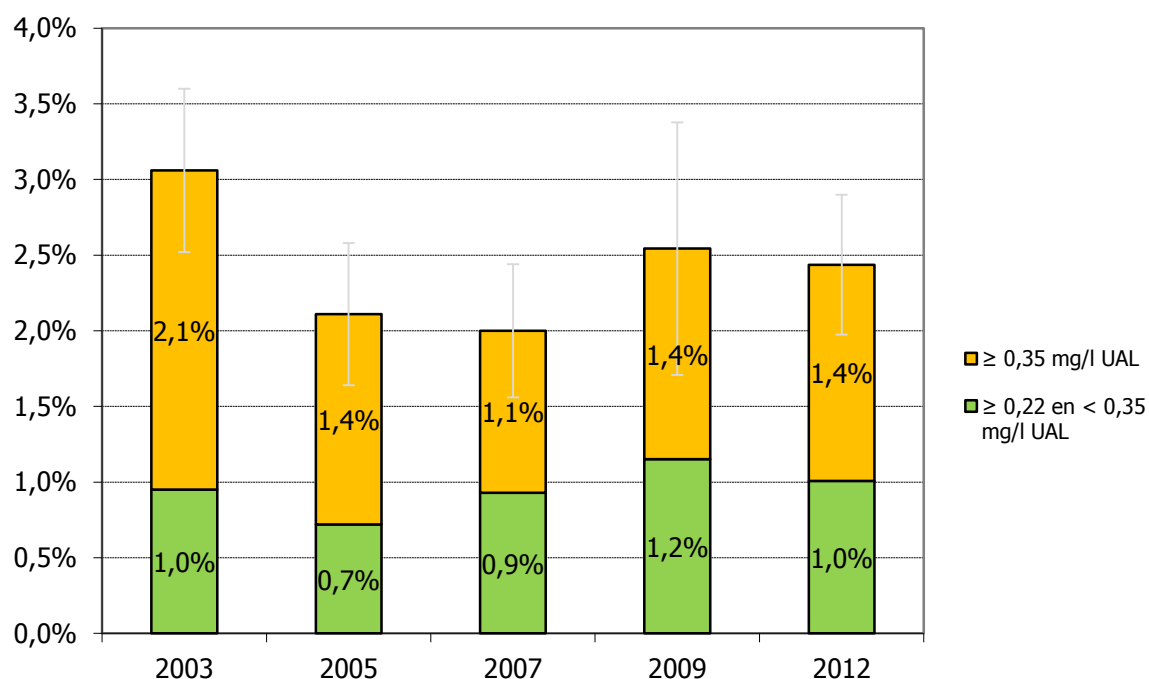
Depuis 2003, l'IBSR organise régulièrement des mesures de comportement en matière de conduite sous influence d'alcool, en collaboration avec la police locale et fédérale. Les dernières données disponibles datent de 2012. Chaque conducteur contrôlé¹⁷ a été invité à répondre à un questionnaire et à passer un test de l'haleine. Les variables qui ont été rassemblées concernent le sexe, l'âge, la date de naissance, le point de départ, la durée du déplacement, le nombre, le sexe et l'âge des occupants. Les résultats de chaque édition sont basés sur plus de 10.000 automobilistes testés¹⁸ (en 2012, cela concernait 11.059 conducteurs). Les contrôles ont eu lieu à des moments et à des endroits aléatoires sur l'ensemble du territoire belge. Le pourcentage global de conducteurs qui roulent sous influence est pondéré en fonction du volume de trafic aux endroits de mesure et moment des mesures (voir également Riguelle, 2014).

La Figure 28 montre l'évolution du pourcentage global de conducteurs sous influence au fil des 5 éditions des mesures de comportement.

¹⁷ Jusqu'en 2009, la mesure était limitée aux conducteurs de voiture. Des conducteurs de camionnette ont aussi été contrôlés en 2012.

¹⁸ En 2012, des chauffeurs de camionnettes ont été testés pour la première fois (993 chauffeurs de camionnette) mais ils n'ont pas été inclus dans l'analyse reprise dans le présent résumé.

Figure 28 : Evolution du pourcentage global de la conduite sous influence d'alcool



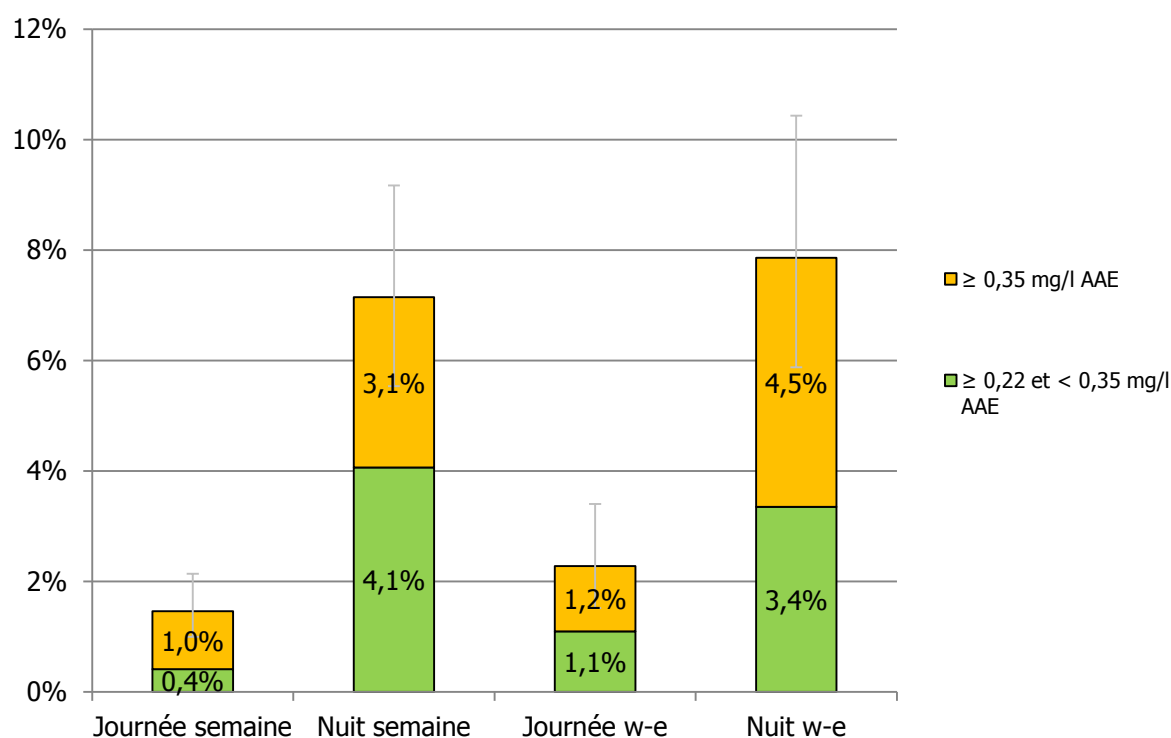
Source : IBSR

Depuis 2003, le pourcentage de conducteurs sous influence se situe entre 2 et 3%. En 2012, 2,4% des conducteurs en moyenne roulaient sous influence d'alcool ($\geq 0,22$ mg/l AAE¹⁹). A chaque mesure, le pourcentage de conducteurs avec une forte concentration d'alcool dans l'haleine (CAH) ($\geq 0,35$ mg/l AAE) dépassait celui des conducteurs avec une CAH moyenne ($\geq 0,22 < 0,35$ mg/l AAE) (en 2012 : 1,4% par rapport à 1,0%).

Il existe d'importantes différences au niveau du pourcentage de conducteurs sous influence selon le moment de la semaine et le type de conducteur (Figure 29).

¹⁹ AAE = air alvéolaire expiré ; 0,22 mg/l AAE équivaut à 0,5 g/l BAC (concentration d'alcool dans le sang) ; 0,35 mg/l AAE équivaut à 0,8 g/l BAC.

Figure 29 : Pourcentage de conducteurs sous influence d'alcool selon le moment de la semaine 2012



Source : IBSR

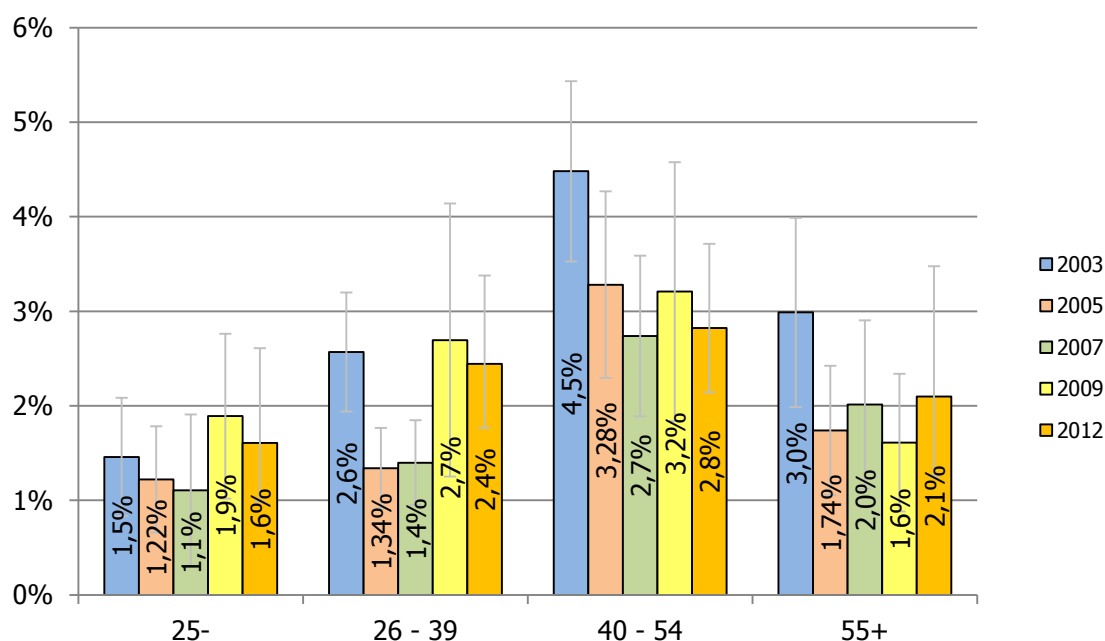
Le pourcentage de conducteurs sous influence atteint un pic pendant les nuits de week-end (7,9%). Nous constatons par ailleurs que les nuits de week-end, la part de conducteurs ayant consommé beaucoup d'alcool (4,5% $\geq 0,35$ mg/l AAE) est plus importante que la part de conducteurs avec un résultat « alerte » (3,4% $\geq 0,22$ et $< 0,35$ mg/l AAE).

La plupart des conducteurs testés positifs venaient d'un établissement Horeca (15,1%) et affichaient souvent un taux d'alcool élevé.

Tout comme les mesures d'attitudes, la mesure de comportement en matière d'alcool de l'IBSR n'a pas révélé de différences selon la Région²⁰ mais bien selon le sexe et l'âge. Dans chaque édition de la mesure de comportement alcool, les hommes (2012 : 3,0%) roulent significativement plus souvent sous l'influence d'alcool que les femmes (2012 : 1,3% ; Figure 30 ; idem mesure d'attitudes IBSR). Les constatations concernant l'âge et la conduite sous influence d'alcool semblent contredire les résultats de la mesure d'attitudes IBSR où la catégorie des plus âgés (63 ans et plus) déclarait significativement moins souvent que les autres tranches d'âge avoir conduit sous influence d'alcool. Les 18-29 ans ont été les plus nombreux à donner cette réponse. Par contre, à chaque édition de la mesure de comportement alcool de l'IBSR, les 40-50 ans sont les plus nombreux à déclarer conduire sous l'influence d'alcool (Figure 30).

²⁰ Attention, ici la Région fait référence à l'endroit de contrôle tandis que dans la mesure d'attitudes IBSR, la Région fait référence au lieu où habite le répondant. La mesure de comportement de l'IBSR en matière d'alcool ne montre pas de différences significatives selon la Région pour BAC $\geq 0,5$ g/l mais bien pour BAC $\geq 0,8$ g/l. Les Flamands roulent significativement moins souvent que les Wallons et les Bruxellois sous influence d'alcool avec une BAC de $\geq 0,8$ g/l.

Figure 30 : Conduite sous influence d'alcool par catégorie d'âge (2003-2012)



Source : IBSR

Soulignons avant tout l'importante différence de méthode entre les deux études. Les résultats sont dès lors uniquement comparables au niveau des tendances. Une analyse plus détaillée de cette mesure de comportement (rapport « Seniors » de Martensen (rapport en préparation en 2014)) montre qu'avec 0,8%, les conducteurs de plus de 65 ans sont moins souvent testés positifs pour l'alcool au volant que la plupart des autres tranches d'âge. Les données rapportées à propos des jeunes conducteurs sont néanmoins très différentes des résultats de la mesure de comportement. Ceci pourrait être dû à :

- des différences au niveau du comportement de réponse (la personne admet-elle avoir roulé avec un taux d'alcool trop élevé ?) ;
- des différences en termes de prise de conscience de la conduite sous influence (la personne sait-elle qu'elle a conduit avec un taux d'alcool trop élevé ?) ;
- des différences de connaissance pratique de la législation relative à l'alcool (la personne connaît-elle la limite légale ?), mais sur ce point nous n'avons pas constaté de différences significatives liées à l'âge dans la mesure d'attitudes 2012 ;
- l'influence de la méthode (la mesure de comportement correspond à un taux instantané tandis que la mesure d'attitudes concerne la conduite sous influence au cours du mois écoulé – si une tranche d'âge roule plus souvent sous influence qu'une autre, cela pèsera plus lourd dans la mesure de comportement que dans la mesure d'attitudes).

Cette différence devrait encore être analysée plus en détail.

3.2.2 Enquête IBSR supplémentaire en matière de conduite sous influence

Enquête IBSR interne dans le cadre de la campagne BOB 2013

D'autres informations concernant la conduite sous influence d'alcool sont reprises dans les études d'évaluation des campagnes BOB de l'IBSR, qui rassemblent également des informations détaillées sur ce thème. Dans le cadre de la dernière campagne BOB d'été « Prêt à BOBBER » (2013), une enquête en la matière a été menée auprès d'un échantillon représentatif de la population belge (n : 1000). Outre une série de questions identiques à celles de la mesure d'attitudes 2012 de l'IBSR, cette enquête s'est intéressée de plus près aux éventuels déterminants comportementaux sous-jacents. Les réponses aux questions identiques ne sont pas tout à fait comparables (méthode de

questionnement différente : face-to-face vs online ; différences au niveau de l'échantillonnage : registre national vs panel en ligne ; méthode d'analyse différente avec pour conséquence que les différences au niveau de l'âge, du sexe et de la Région ne sont comparables qu'au niveau des tendances).

Les principaux résultats de l'enquête menée dans le cadre de la campagne alcool 2013 sont repris ci-après.

En ce qui concerne l'attitude générale vis-à-vis de l'alcool au volant et de la conduite avouée sous influence, nous constatons que les résultats sont similaires à ceux de la mesure d'attitudes 2012 de l'IBSR. Comme dans la mesure d'attitudes, 86% des conducteurs adoptent une attitude sûre en matière d'alcool au volant tandis que 14% ont plutôt tendance à prendre des risques. Les résultats de la mesure d'attitudes selon lesquels les hommes et les Wallons prennent significativement plus de risques en matière de conduite sous influence sont confirmés par cette enquête. Au niveau des différences d'âge, nous voyons que le groupe des plus âgés (65+) compte la plus petite part de conducteurs adoptant une attitude dangereuse mais ce groupe ne se démarque pas de manière significative comme dans la mesure d'attitudes. Par ailleurs, sur l'ensemble de l'échantillon, 11% ont reconnu avoir pris le volant avec un taux d'alcool trop élevé au cours des 30 derniers jours (mesure d'attitudes 2012 : 13%). En 2013 également, les femmes ont été significativement moins nombreuses que les hommes à déclarer cela. Par ailleurs, les plus jeunes ont le moins souvent et les plus âgés le plus souvent déclaré n'avoir conduit aucun jour sous influence mais, contrairement à la mesure d'attitudes, il ne s'agit pas de différences significatives.

Lors de l'enquête menée dans le cadre de la campagne, il a également été demandé aux répondants combien de jours, au cours du dernier mois, ils avaient pris le volant après avoir bu ne fût-ce qu'une petite quantité d'alcool. Sur la totalité de l'échantillon, un peu plus d'1 répondant sur 3 (38%) a reconnu avoir été dans ce cas.

En ce qui concerne les opinions et les convictions en matière de conduite sous influence d'alcool, nous constatons que les personnes interrogées dans le cadre de l'enquête relative à la campagne 2013 sont généralement moins souvent d'accord avec les affirmations que lors de la mesure d'attitudes 2012 (voir Tableau 12). Nous ne pouvons exclure que ces divergences sont dues aux différences méthodologiques précitées.

La perception des risques qu'entraîne la conduite sous influence sur le contrôle du véhicule dans des situations dangereuses recueille un large consensus : plus de 80% des répondants s'accordent sur le fait que le risque de manière générale et l'impact sur les capacités de conduite sont importants. Les hommes et les personnes ayant une formation supérieure sont significativement moins nombreux à partager cet avis (idem mesure d'attitudes). Ces affirmations ont également fait l'objet d'un consensus général lors de la mesure d'attitudes (>90%). Par ailleurs, 13% s'accordent sur le fait que les risques liés à la conduite sous influence d'alcool sont réduits lorsque l'on conduit lentement et prudemment (les femmes et les Flamands sont significativement moins souvent de cet avis, contrairement aux répondants n'ayant pas suivi de formation supérieure qui sont significativement plus souvent d'accord). 8% étaient d'accord avec l'affirmation selon laquelle « conduire sous influence est acceptable en cas de petit trajet ou lorsqu'on se déplace la nuit sur une route déserte » (mesure d'attitudes : 11%).

Les principales divergences et les attitudes les moins sûres concernent les items ayant trait à la norme sociale. Seul 1 répondant sur 2 est d'accord avec l'affirmation « La plupart de mes connaissances/amis trouvent que conduire sous influence d'alcool est inacceptable » (significativement plus de femmes, de 50+ et de Flamands). A noter que, lors de la mesure d'attitudes 2012, 71% étaient d'accord avec cette affirmation. Ceci suggère une régression mais vu les différences méthodologiques précitées, nous devons interpréter ces chiffres avec prudence. A noter également que, lors de la mesure d'attitudes, les Wallons étaient les plus nombreux à adhérer à cette affirmation (2013 : les Flamands). Plus conforme à la mesure d'attitudes est le fait que 43% des répondants (mesure d'attitude 49%) sont d'accord avec l'affirmation selon laquelle « les automobilistes qui ne roulent jamais sous influence d'alcool sont des exceptions ». Une autre question ayant trait à la norme sociale était « la plupart de mes connaissances/amis prendraient le volant après avoir consommé de l'alcool ». 1 conducteur sur 3 s'est dit d'accord avec cette

affirmation. La conduite sous influence s'avère rester un phénomène social largement répandu en 2013.

Le caractère non-fondé de certaines « idées reçues » a également fait l'objet d'un consensus assez important : 80% ne sont pas d'accord avec l'affirmation selon laquelle « prendre l'air neutralise l'alcool dans le sang », 77% avec l'affirmation selon laquelle « la consommation de café permet de réduire la concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air alvéolaire expiré » ; 68% avec l'affirmation selon laquelle « le fait de ne boire que de l'eau pendant l'heure qui suit une consommation importante d'alcool évite de conduire sous influence ». A noter que ce sont les hommes, les personnes n'ayant pas suivi de formation supérieure et les Wallons qui sont le plus souvent d'accord avec ces affirmations. Les hommes et les Wallons sont également significativement plus nombreux (que les femmes et les Flamands) à penser que l'on sait parfaitement si l'on est encore en état de conduire sur la base du nombre de verres que l'on a consommé.

Tableau 12 : Avis en matière de conduite sous l'influence d'alcool : mesure d'attitudes 2012 – questionnaire campagne BOB 2013

% (plutôt) d'accord	Mesure d'attitudes 2012	Questionnaire campagne BOB 2013
Lorsque l'on roule sous influence d'alcool, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse.	92,49%	85%
Conduire sous influence d'alcool accroît considérablement le risque d'accident.	93,52%	85%
Les autres qui conduisent sous influence d'alcool représentent une grande menace pour ma sécurité et celle de ma famille.	93,00%	83%
Il est difficile de savoir quand on a précisément atteint le taux d'alcool légalement autorisé.	61,86%	59%
La plupart de mes connaissances/amis trouvent que conduire sous influence d'alcool est inacceptable.	70,64%	53%
Quiconque roule sous influence d'alcool court un grand risque d'être contrôlé et verbalisé par la police.		43%
Les automobilistes qui ne roulent jamais sous influence d'alcool sont des exceptions.	49,29%	43%
On sait parfaitement si l'on est encore en état de conduire sur la base du nombre de verres que l'on a consommé.		35%
La plupart de mes connaissances/amis prendraient le volant après avoir consommé de l'alcool.		29%
Chacun connaît mieux que quiconque ses propres limites en matière de consommation d'alcool pour encore pouvoir conduire en sécurité.	35,74%	25%
Un verre au-dessus de la limite légale n'accroît pas le risque d'accident.	29,93%	18%
Le fait de ne boire que de l'eau pendant l'heure qui suit une consommation importante d'alcool évite de conduire sous influence.		14%
Conduire sous influence d'alcool comporte un risque limité si l'on roule lentement et prudemment.		13%
Conduire sous influence est acceptable en cas de petit trajet ou lorsqu'on se déplace la nuit sur une route déserte.	11,05%	8%
Prendre l'air neutralise l'alcool dans le sang.		4%
La consommation de café permet de réduire la concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air alvéolaire expiré.		4%

Source : IBSR

Enquête nationale d'insécurité routière en 2013

En 2013, l'IBSR a mené, par téléphone, une enquête nationale d'insécurité routière (ENIR) auprès d'un échantillon représentatif de la population belge de 16 ans et plus (n=2100) (IBSR, 2014). Les principaux résultats de cette enquête en matière de conduite sous influence peuvent être résumés comme suit :

« Nous savons tous qu'il est exclu de prendre le volant en ayant bu un verre de trop. Nous trouvons ce comportement très dangereux. Pourtant, seuls trois conducteurs sur quatre jurent, la main sur le cœur, n'avoir jamais pris le volant en ayant bu... Cela signifie qu'un quart des conducteurs a déjà au moins une fois pris la route avec un taux d'alcool trop élevé dans le sang, alors même que nous considérons que l'alcool au volant est l'une des principales causes d'INSécurité routière » (IBSR, 2014 p.10). Dans la mesure d'attitudes IBSR, 13% des conducteurs avaient reconnu avoir pris, au cours du mois écoulé, une ou plusieurs fois le volant avec un taux d'alcool supérieur à la limite légale. Le pourcentage est plus bas que dans l'ENIR mais concerne le mois écoulé et non le fait d'avoir « déjà » roulé sous influence d'alcool.

Pour le reste, il ressort clairement de l'ENIR que la conduite sous influence d'alcool est plus fréquente chez les hommes. « Les conducteurs dont la voiture est le principal moyen de transport et qui reconnaissent prendre de temps à autre le volant en ayant bu sont principalement des hommes (35 %). Dans la catégorie d'âge 35-44 ans, 4 hommes sur 10 concèdent qu'il leur arrive de reprendre leur voiture alors qu'ils ont dépassé la limite d'alcoolémie autorisée. Rouler sous influence d'alcool est moins fréquent chez les conductrices. 19 % d'entre elles reconnaissent prendre parfois le volant en ayant dépassé la limite d'alcoolémie autorisée. Le groupe des jeunes femmes de 16 à 24 ans, ainsi que les femmes âgées de 45 à 64 ans se situent toutefois au-dessus de la moyenne. Chez les jeunes femmes, elles sont même plus de 25 % à reconnaître avoir déjà conduit sous influence d'alcool. C'est la seule tranche d'âge dans laquelle les conductrices font moins bien que leurs homologues masculins » (IBSR, 2014 p. 13). Dans la mesure d'attitudes IBSR, 20% des hommes et 6% des femmes reconnaissent avoir conduit sous influence d'alcool au cours du dernier mois. Ici aussi les prévalences les plus élevées d'alcool au volant concernent les plus jeunes sans que nous puissions toutefois procéder à une classification plus détaillée selon le sexe et l'âge. D'autres recherches permettront d'établir si les différences constatées entre les hommes et les femmes au niveau de l'âge apparaissent également dans la mesure d'attitudes de l'IBSR.

3.2.3 Infractions constatées par la police locale et fédérale

Le Tableau 13 montre le nombre d'infractions au code de la route constatées par la police locale et fédérale en Belgique de 2007 à 2010 (la dernière année pour laquelle des données sont disponibles). Le nombre d'infractions liées à la conduite sous influence d'alcool et de drogues a très légèrement augmenté entre 2007 et 2010 mais leur part relative parmi l'ensemble des infractions constatées a légèrement baissé en 2010 par rapport à 2007. Nous constatons de manière générale que les infractions liées à l'alcool et à la drogue sont les moins représentées dans cette liste reprenant le top 5 des infractions.

Attention, ces chiffres sont fortement tributaires de la politique de contrôles actuellement menée par la police et n'indiquent la tendance que pour les infractions constatées et non pour l'ensemble des infractions réellement commises.

Tableau 13 : Evolution du nombre de constats de certaines infractions par la police locale et fédérale belge (PI et PV ensemble)

	2007		2008		2009		2010	
	#	%	#	%	#	%	#	%
Vitesse	2068183	88,3	2318378	89,1	2637184	90,0	2805118	90,3
Ceinture/sièges-autos	115611	4,9	112970	4,3	116886	4,0	121730	3,9
GSM	111994	4,8	115984	4,5	120626	4,1	124386	4,0
Alcool	45541	1,9	50990	2,0	52214	1,8	53772	1,7
Drogues	2167	0,1	2595	0,1	2588	0,1	2236	0,1
Total	2343496	100	2600917	100	2929498	100	3107242	100

PI : perceptions immédiates, PV : procès-verbaux

Source : Police Fédérale - CGO/CGOP/B IN : Vlaminck, 2012

3.3 Données internationales en matière de conduite sous influence

3.3.1 Mesure de comportement DRUID: conduite sous influence d'alcool, de drogues et de médicaments

Afin d'analyser la fréquence de la conduite sous influence d'alcool, de drogues et de médicaments, des « road side surveys » (mesures de comportement) ont été réalisées dans 13 pays européens dans le cadre du projet européen DRUID. Des contrôles d'alcoolémie non sélectifs ont été organisés en collaboration avec la police à des endroits et des moments aléatoires. A cette occasion, il a été demandé aux conducteurs contrôlés s'ils étaient disposés à se soumettre à un prélèvement salivaire ou sanguin dans le cadre d'une analyse anonyme visant à détecter la présence éventuelle de diverses substances psychotropes (pour plus de détails, voir : Houwing et al., 2011a). Des échantillons sanguins et/ou salivaires de 2.949 personnes ont ainsi été collectés en Belgique dans le cadre de l'étude DRUID.

Le tableau ci-après résume les résultats des 13 pays participants. Lors de l'interprétation de ces résultats, il faut tenir compte du fait qu'en cas de combinaison de plusieurs substances, ils sont repris uniquement dans la catégorie alcool-drogues (en cas de combinaison d'alcool avec une ou plusieurs drogues ou médicaments) ou drogues-drogues (en cas de combinaison de plusieurs drogues ou médicaments sans détection d'alcool). Les conducteurs ayant par exemple consommé de l'alcool et de la cocaïne sont repris uniquement dans la catégorie alcool-drogues. Dans ce projet, la valeur limite pour l'alcool était de 0,1 g/l, c'est-à-dire 5 fois inférieure à la limite belge légale. Les pourcentages estimés ont été pondérés en fonction du volume de trafic à chaque moment de la semaine. Pour un aperçu plus complet de la présence de certaines substances psychotropes, nous avons, à titre de comparaison pour la Belgique, repris dans le bas du tableau les pourcentages totaux de conducteurs chez qui une substance donnée a été détectée (consommation isolée et consommation combinée).

La dernière ligne reprend les moyennes européennes pondérées²¹.

Tableau 14. Pourcentage de conducteurs dans la population globale répartis (en groupes s'excluant mutuellement) selon la consommation d'une ou de plusieurs substances et pourcentage global par substance pour la Belgique (road side survey DRUID)

		Négatif	Alcool > .1 g/l*	.1≤alc<.5	.5 ≤ alc	Alcool-drogues	Drogues-drogues	THC	Cocaïne	Amphéta mines	Opiacés Illicites	Benzodia zépines	Z-drogues	Opiacés médicina ux	Total
Europe du Nord	Danemark	95,52	2,53	2,05	0,48	0,10	0,06	0,20		0,02		0,47	0,32	0,79	100
	Finlande	97,15	0,64	0,38	0,26	0,08	0,29	0,04	0,03	0,05		0,79	0,36	0,56	100
	Norvège	97,03	0,32	0,26	0,06	0,07	0,28	0,48	0,06	0,06		0,84	0,69	0,16	100
	Suède	98,66					0,12	0,03		0,07		0,19	0,31	0,63	100
Europe de l'Est	République tchèque	97,20	0,99	0,54	0,45	0,05	0,11	0,46		0,36		0,62		0,21	100
	Hongrie	97,68	0,15	0,05	0,10		0,27	0,19	0,04			1,50	0,07	0,11	100
	Lituanie	94,49	3,86	1,55	2,31	0,03				0,22		1,41			100
	Pologne	97,63	1,47	0,89	0,58		0,02	0,57		0,05	0,09	0,14		0,03	100
Europe du Sud	Espagne	85,15	3,92	2,31	1,61	1,14	0,57	5,99	1,49	0,11	0,05	1,40		0,19	100
	Italie	84,99	8,59	3,35	5,24	1,01	1,22	1,15	1,25		0,30	0,97		0,53	100
	Portugal	90,01	4,93	3,71	1,22	0,42	0,23	1,38	0,03		0,15	2,73		0,11	100
Europe de l'Ouest	Pays-Bas	94,49	2,15	1,54	0,61	0,24	0,35	1,67	0,30	0,19	0,01	0,40	0,04	0,16	100
	Belgique	89,35	6,42	4,27	2,15	0,31	0,3	0,35	0,2	0	0,09	2,01	0,22	0,75	100
	Total% BE	89,35	6,7	4.27à4.50	2.15à2.45	0,31	0,3	0,5	0,4	0	0,2	2,3	0,3	1	
	moyenne de l'UE		3,48			0,37	0,39	1,32	0,42	0,08	0,07	0,9	0,12	0,35	

* En Suède, les tests ne concernaient pas l'alcool ; « Drogues » fait référence ici aux drogues et/ou aux médicaments

Source : Houwing et al., 2011a in : Silverans et al., 2012

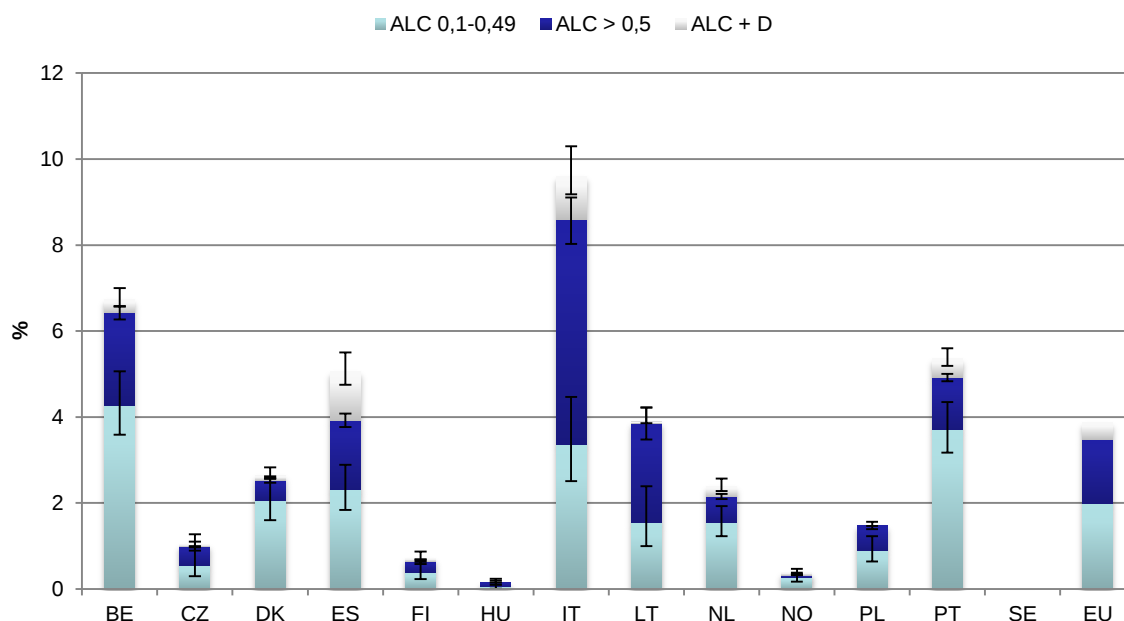
Ce tableau montre clairement qu'avec 10,7%, la Belgique connaît, après l'Espagne et l'Italie, le plus haut pourcentage de conducteurs chez qui une ou plusieurs substances ont été détectées. La Belgique semble également être, après l'Italie, le pays qui compte le plus grand pourcentage de conducteurs avec uniquement des traces d'alcool dans le sang. En Belgique, le pourcentage moyen de conducteurs avec un BAC $\geq 0,5$ g/l (consommation d'alcool isolée et combinée) se situe entre 2,2 et 2,5%. Ce chiffre correspond exactement aux résultats de la mesure de comportement de l'IBSR en matière d'alcool (2,4%). Si nous tenons compte à la fois de la consommation isolée et combinée, nous constatons que dans la road side survey DRUID concernant la Belgique, 0,5% des conducteurs affichaient un résultat positif pour le cannabis, 0,4% pour la cocaïne, 0,2% pour les opiacés illicites et, pour ce qui concerne les médicaments, 1% pour les opiacés médicinaux, 0,3% pour les Z-drogues et 2,3% pour les benzodiazépines. Cette dernière valeur sort également du lot par rapport aux autres pays. La Belgique obtient un très mauvais score pour la conduite sous l'influence de benzodiazépines (tranquillisants). Seul le Portugal a recensé un plus grand nombre de conducteurs positifs pour les médicaments psychotropes.

Dans pratiquement tous les pays, l'alcool est la substance psychotrope la plus répandue dans le trafic (moyennes européennes pour l'alcool uniquement)²². La Figure 31 montre la fréquence de la conduite sous influence d'alcool dans 13 pays européens. En tenant compte de la consommation isolée et de la consommation combinée, à partir d'un BAC de 0,1 g/l, la Belgique a la plus haute prévalence d'alcool après l'Italie.

²¹ Pondéré sur la base du nombre d'habitants par pays.

²² Sans consommation combinée avec d'autres substances (BAC $\geq 0,1$ ‰ 3,48% (0,15-8,59%) et BAC $\geq 0,5$ ‰ 1,49% (0,07-5,23%)).

Figure 31 : Prévalence d'alcool dans la population générale des conducteurs, DRUID road side survey (2010)



ALC : Alcool mesuré dans BAC (g/l) ; D : drogues et/ou médicaments ; *l'alcool n'est pas mesuré en Suède
Source : Houwing et al., 2011a in : Verstrete, 2011

Les résultats DRUID pour la Belgique concernant les caractéristiques des conducteurs testés positifs pour l'alcool peuvent être résumés comme suit (sexe et âge) :

- Seul le taux d'alcool ($\geq 0,1\text{g/l}$) s'est avéré significativement plus élevé chez les hommes (7,47%) que chez les femmes (4,28%) ($p=0,001$).
- Le plus haut pourcentage de conducteurs sous influence d'alcool (consommé seul, sans combinaison) concernait, pour l'ensemble de la population étudiée (hommes et femmes), la tranche d'âge des +50 (7,68%) (24-34 ans : 6,62% ; 18-24 ans : 6,58% ; 35-49 ans : 5,20%). L'impact de l'âge variait en fonction du sexe : chez les hommes, la prévalence la plus élevée pour l'alcool (seul) concernait la catégorie des +50 et chez les femmes, la catégorie des 18-24 ans. A noter que tant pour les hommes que pour les femmes, le plus haut pourcentage avec un BAC élevé ($\geq 1,2\text{g/l}$ alcool uniquement) concernait la catégorie des plus jeunes (18-24 ans).
- La combinaison de l'alcool ($\geq 0,1\text{g/l}$) avec des drogues illicites ou des médicaments touche surtout les plus jeunes (18-24), hommes et femmes confondus (voir également la section 1.1. « es risques liés à la conduite sous influence d'alcool »).

Comme la mesure de comportement de l'IBSR en matière d'alcool, les résultats DRUID montrent, eux aussi, que les gens roulent plus souvent sous influence d'alcool la nuit (dans DRUID : 22h-03h59) et le week-end qu'en journée (dans DRUID : 04h-21h59) et en semaine :

- Le pourcentage de conducteurs sous influence d'alcool ($\geq 0,5\text{g/l}$; consommation non combinée) est de 1,3% les jours de semaine et de 6,31% les nuits de semaine. Le week-end, ces pourcentages atteignent jusqu'à 3,1% en journée et 8,49% la nuit (ces chiffres sont moins élevés que dans la mesure d'attitudes IBSR (2009) : nuits de week-end : 13% ; nuits de semaine : 6,7% ; jours de week-end : 2,2 % et jours de semaine : 1,5%. Ces différences s'expliquent sans doute par des divergences au niveau de la méthode d'étude (par exemple pas de consommation combinée dans les chiffres de la road side survey DRUID ; différences au niveau de la période de mesure et de la méthode de test (test de l'haleine – sanguin etc.)).
- La consommation combinée d'alcool et de drogues illicites ou de médicaments s'observe surtout le week-end.

La road side survey DRUID menée en Belgique montre que ce sont surtout les jeunes conducteurs et les conducteurs de sexe masculin qui roulent sous l'influence de cannabis (THC). Ce même constat

vaut pour la cocaïne. En ce qui concerne les opiacés illicites et les amphétamines, les cas positifs étaient trop peu nombreux (voire inexistant) et n'ont donc pas permis de tirer des conclusions en fonction du sexe et de l'âge.

La part de conducteurs testés positifs pour les benzodiazépines était la même pour les deux sexes. Contrairement aux drogues illicites, les benzodiazépines ont surtout été détectés chez les conducteurs plus âgés (plus de 50 ans). Nous n'avons même constaté aucun cas positif chez les 18-24 ans. Pour ce qui est des Z-drogues, les seuls résultats positifs concernaient des conducteurs de plus de 35 ans et là non plus, nous n'avons pu constater de différence selon le sexe. Enfin, en ce qui concerne les opiacés médicaux et les opioïdes, les femmes ont affiché plus de résultats positifs que les hommes.

Les résultats DRUID ont également révélé que le nombre de conducteurs positifs pour le THC était plus important le week-end qu'en semaine (sans différence jour/nuit). En ce qui concerne les Z-drogues, plus de conducteurs ont été testés positifs la nuit qu'en journée. Pour toutes les autres substances, nous n'avons pas constaté de différences significatives selon le jour de la semaine et le moment de la journée. Le plus haut pourcentage de consommation combinée (alcool et drogues ou médicaments) a été constaté les nuits de week-end. Aucun conducteur n'a affiché un résultat positif pour la consommation combinée les nuits de week-end (pour plus de détails concernant les résultats belges, voir Houwing et al., 2011b, un résumé des résultats DRUID globaux est repris dans le rapport DRUID final (Schulze et al., 2012)).

3.3.2 Attitudes et comportement avoué en matière de conduite sous influence d'alcool (SARTRE4)

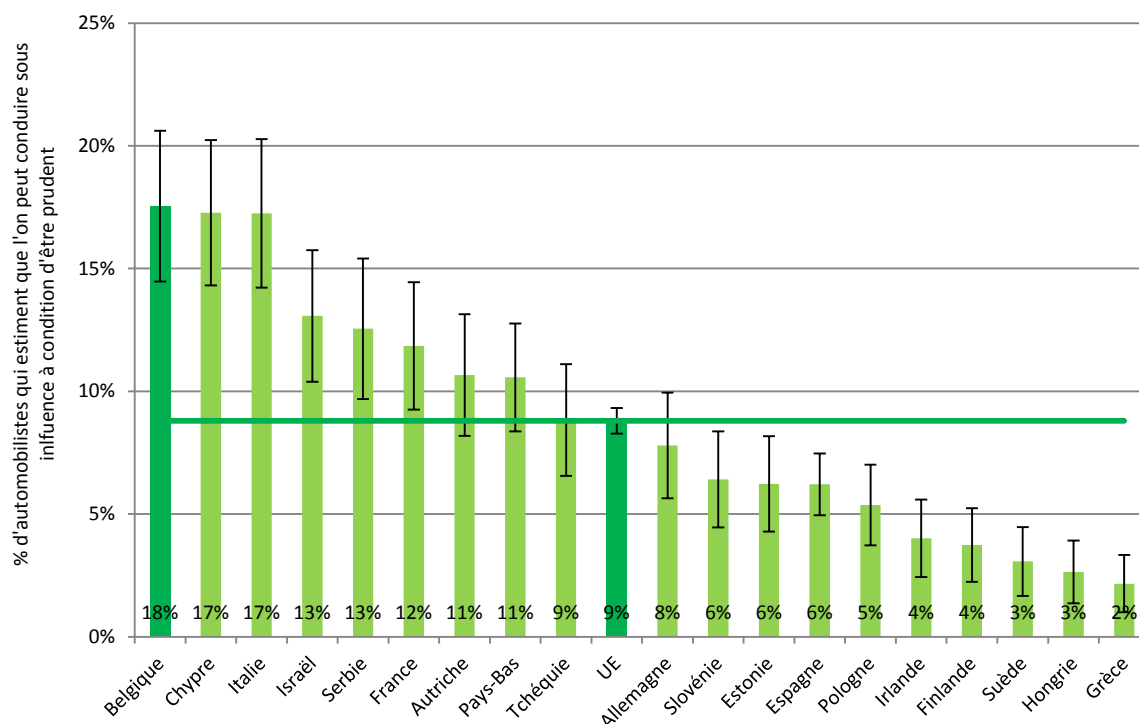
Le projet de recherche européen SARTRE4²³ a notamment rassemblé des informations sur la conduite sous influence (sur la base de comportements avoués). Dans le cadre de ce projet, 21.280 répondants au total (parmi lesquels 12.507 automobilistes) en provenance de 19 pays européens ont été interrogés en 2010 sur leurs opinions, comportement et attitudes à l'égard de différents thèmes de sécurité routière (interviews face à face). Les pays qui ont participé au projet sont la Belgique, Chypre, l'Allemagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Hongrie, l'Irlande, Israël, l'Italie, les Pays-Bas, la Norvège, l'Autriche, la Pologne, la Serbie, la Slovénie, l'Espagne, la Tchéquie et la Suède. Comme pour les éditions précédentes, le travail sur le terrain en Belgique a été coordonné par l'IBSR. Au total, 1000 usagers de la route, parmi lesquels 600 automobilistes, ont ainsi été interrogés en Belgique.

Baets & Silverans (IBSR ; manuscrit en cours de rédaction) ont résumé comme suit les résultats SARTRE4 pour la Belgique en matière de conduite sous influence d'alcool :

Concernant les attitudes en matière de conduite sous influence d'alcool, force est de constater que la Belgique compte le plus grand pourcentage d'automobilistes qui estiment que l'on peut conduire sous influence d'alcool à condition d'être prudent. En effet, 18% des automobilistes belges sont d'accord avec cette affirmation. En Europe, avec 9%, ce pourcentage est moitié moins élevé. Cela prouve que, par rapport aux autres pays européens, les Belges ont une mauvaise attitude à l'égard de l'alcool au volant. La différence entre les conducteurs belges et la moyenne des Européens est significative ($F(6,23) = 5,92$; $p < 0,001$). La mesure d'attitudes IBSR comporte une question similaire en termes de tendance. Il a été demandé aux répondants s'ils sont d'accord ou non avec l'affirmation selon laquelle « conduire sous influence est acceptable en cas de petit trajet ou lorsqu'on se déplace la nuit sur une route déserte. » 11,5% des conducteurs belges se sont déclarés (plutôt) d'accord avec cette affirmation.

²³ SARTRE4 est la quatrième édition du projet de recherche européen soutenu par la Commission européenne « Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe » ; Homepage : <http://www.attitudes-roadsafety.eu>

Figure 32 : Pourcentage d'automobilistes qui estiment que l'on peut conduire sous influence à condition d'être prudent

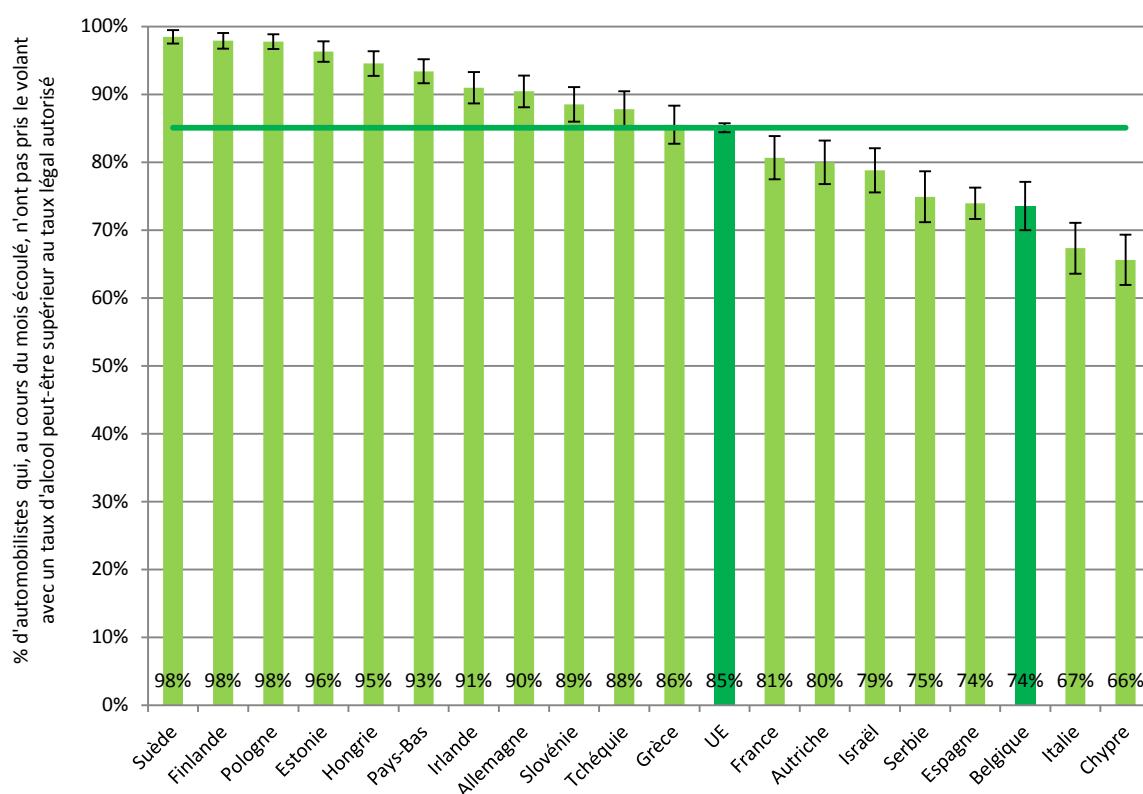


Source : IBSR

D'autres recherches ont montré que les conducteurs belges sont plus enclins que les conducteurs d'autres pays à penser que « l'on peut conduire sous influence d'alcool à condition d'être prudent ». La différence n'est pas significative par rapport à Chypre, l'Italie, Israël et la Serbie. De manière générale, les pays où le taux maximal d'alcool autorisé est inférieur à 0,5 BAC (blood alcohol concentration – Concentration d'alcool dans le sang) sont moins souvent d'accord avec cette affirmation.

Outre le fait de considérer que l'on peut conduire sous influence d'alcool à condition d'être prudent, les automobilistes belges sont plus nombreux à déclarer avoir, au cours du mois écoulé, pris le volant avec un taux d'alcool peut-être trop élevé.

Figure 33 : Pourcentage d'automobilistes affirmant ne pas avoir, au cours du mois écoulé, pris le volant avec un taux d'alcool peut-être supérieur au taux légal autorisé

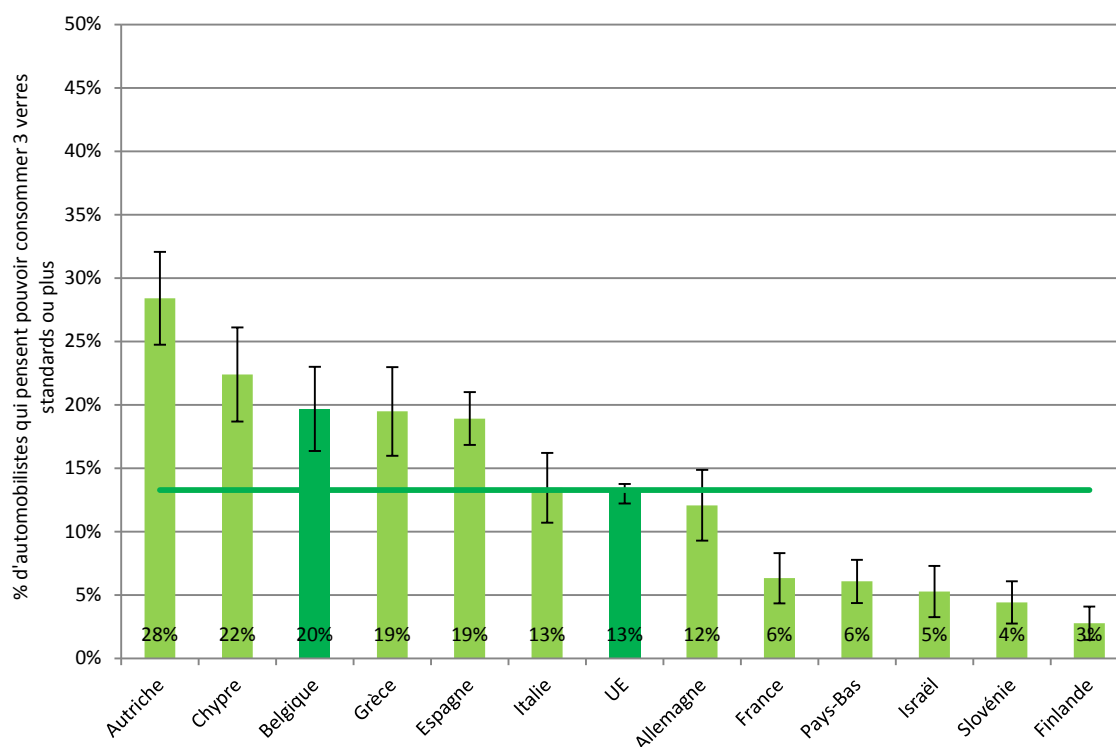


Source : IBSR

74% des automobilistes belges disent ne pas avoir roulé, au cours du dernier mois, avec un taux d'alcool supérieur à la limite légale autorisée. Avec ce pourcentage, la Belgique fait partie des plus mauvais élèves après Chypre et l'Italie (ceci correspond aux résultats de la road side survey DRUID où l'Italie et la Belgique affichent également les plus mauvais résultats). La différence avec la moyenne européenne est significative ($F(623) = 6,31$; $p < 0,001$). Ici également, l'automobiliste belge obtient un plus mauvais score que ses homologues des pays voisins. Par ailleurs, nous constatons que dans les pays qui autorisent un taux d'alcool moins élevé, les gens sont moins nombreux à déclarer rouler avec un taux d'alcool susceptible de dépasser la limite autorisée. Dans les mesures d'attitudes IBSR de 2009 et 2012, à chaque fois 87% des conducteurs ont déclaré ne pas avoir roulé avec un taux d'alcool dépassant la limite légale. Le pourcentage plus important révélé par les résultats de SARTRE4 peut s'expliquer par une différence au niveau de la formulation des questions. Le fait que, dans SARTRE4, la question a été élargie à « un taux d'alcool peut-être trop élevé » pourrait expliquer pourquoi, dans SARTRE4, plus de conducteurs qui se demandaient s'ils avaient ou non dépassé la limite légale ont déclaré avoir roulé sous influence d'alcool.

Enfin, la conduite sous influence en Belgique pose également problème du fait que l'on surestime le nombre de verres d'alcool standards que l'on peut consommer sans dépasser la limite autorisée. Pour permettre une comparaison valable, nous avons choisi de ne reprendre dans le graphique ci-dessous que les pays où le taux d'alcool est également limité à 0,5 BAC comme en Belgique.

Figure 34 : Pourcentage d'automobilistes qui pensent que l'on peut consommer 3 verres d'alcool standard ou plus sans dépasser la limite légale autorisée



Source : IBSR

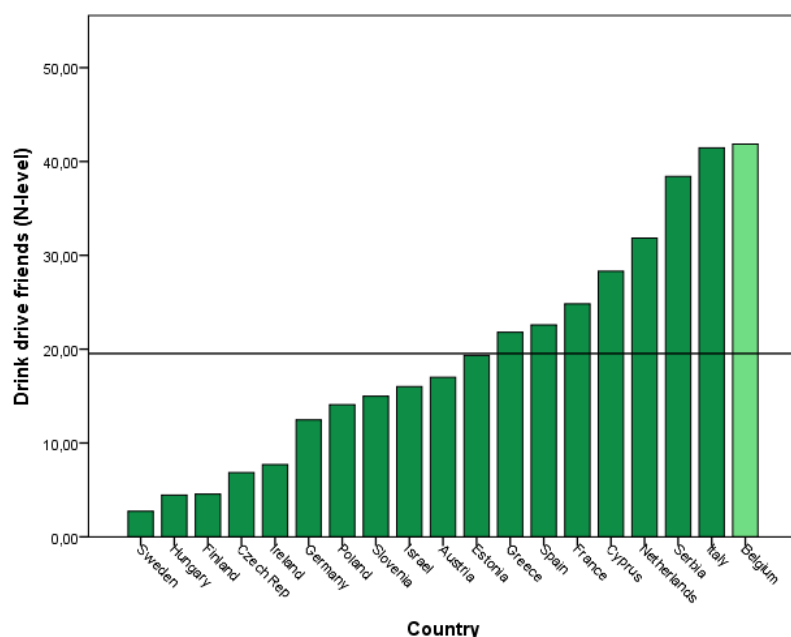
En Belgique, 20% de personnes pensent pouvoir consommer 3 verres d'alcool ou plus sans dépasser la limite légale (dans la mesure d'attitudes IBSR 2009 : 11% et en 2012 : 7%). Ici également, la Belgique obtient le plus mauvais score après l'Autriche et Chypre. La différence entre la Belgique et l'Europe est significative ($F(617) = 3,80$; $p < 0,001$). Dans les pays voisins de la Belgique, le taux d'alcool autorisé est également limité à 0,5 BAC. Pourtant les conducteurs de ces pays semblent nettement mieux informés du nombre maximum de verres d'alcool standard que l'on peut consommer. Les résultats de la Belgique sont aussi significativement différents de ceux des pays voisins.

Les valeurs moins élevées dans la mesure d'attitudes de l'IBSR peuvent être liées à une différence de formulation de la question par rapport à SARTRE4. Dans SARTRE4, la question était « quel est le nombre maximum de verres d'alcool standard que vous pouvez consommer sans dépasser la limite légale ? » alors que dans la mesure d'attitudes IBSR elle était : « selon vous, quel est le nombre maximum de verres d'alcool standard que l'on peut consommer sans dépasser la limite légale ? ». La différence pourrait donc résider dans le fait que dans SARTRE la question concerne la capacité personnelle à évaluer le risque (vous pouvez) tandis que la mesure d'attitudes de l'IBSR concerne la capacité en général (on peut).

L'étude de l'IBSR sur l'impact de la norme sociale et le risque de se faire contrôler pour conduite sous influence d'alcool (Meesmann et al., 2013) analyse plus en détail les données de SARTRE4 et quelques autres données en matière d'alcool. L'objectif de l'étude était de déterminer le rôle relatif des normes sociales et du risque de se faire contrôler pour conduite sous influence d'alcool.

Les premières analyses exploratoires confirment les résultats d'études antérieures à savoir que la Belgique obtient un mauvais score en matière de conduite sous influence d'alcool (place 17 sur les 19 pays analysés). Seules Chypre et l'Italie font encore moins bien. A noter que la Belgique obtient également un très mauvais résultat au niveau des réponses données par les personnes interrogées à propos de leurs amis qui conduisent sous influence d'alcool ("Drink drive friends" ; Figure 35).

Figure 35 : Amis conduisant sous influence d'alcool par pays – « La plupart de vos amis conduisent parfois sous influence d'alcool. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec cette affirmation (ici : très et assez d'accord). »



Ligne noire : moyenne des 19 pays participants

Source : SARTRE4, infographie IBSR

La Figure 35 montre qu'au niveau européen, la Belgique arrive en tête de liste en ce qui concerne la perception de la conduite sous influence d'alcool des amis. Par ailleurs, le nombre de contrôles alcool rapporté en Belgique est légèrement inférieur à la moyenne (nous y reviendrons plus en détail dans le rapport de mesures d'attitudes « Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures »). Les résultats de cette étude sur la base d'une analyse multiniveau montrent que tant les contrôles d'alcoolémie que la norme sociale sont des facteurs importants pour déterminer la conduite sous influence d'alcool mais que la norme sociale joue néanmoins un rôle plus important en la matière que le nombre de contrôles d'alcoolémie (Meesmann et al., 2013).

4. Conclusions générales

4.1 La conduite sous influence d'alcool

L'alcool au volant représente l'une des principales causes d'insécurité routière. Il ressort des opinions et des comportements avoués que la conduite sous influence d'alcool reste une mauvaise habitude largement répandue et un phénomène encore très présent. Les hommes mais également les jeunes conducteurs des deux sexes représentent les groupes problématiques sur lesquels devraient se focaliser des mesures telles les campagnes de sensibilisation. A noter que l'alcool affecte surtout les capacités de conduite des conducteurs jeunes/inexpérimentés et que ce groupe se caractérise par un risque d'accident plus élevé. Par ailleurs, il ressort de la Road side survey DRUID qu'en Belgique également, les concentrations d'alcool élevées ($BAC \geq 1,2g/l$ alcool uniquement) et la consommation d'alcool combinée à la prise de drogues ou de médicaments concernent surtout les plus jeunes (18-24 ans).

Il existe une prise de conscience générale des risques liés à la conduite sous influence d'alcool. Pourtant, la moitié des répondants déclarent que les conducteurs qui ne roulent jamais sous influence d'alcool sont des exceptions. A noter également que pas moins de 15% des conducteurs à qui il arrive de boire de l'alcool prennent le risque de conduire avec une alcoolémie dépassant la limite légale.

En ce qui concerne la connaissance pratique de la législation en matière d'alcool (pas plus de 2 verres standards), nous constatons qu'elle est partagée par la majorité des personnes interrogées. Seuls 7% des conducteurs (principalement des hommes) surestiment le nombre de verres standards autorisé.

Concernant la norme sociale perçue, nous constatons que les hommes et les jeunes conducteurs sont plus nombreux que les femmes et les conducteurs plus âgés à accepter le fait que leurs amis/connaissances conduisent sous l'influence d'alcool. Même constat en ce qui concerne le fait de prendre soi-même le volant après avoir bu. Les hommes et les jeunes conducteurs sont également les plus nombreux à trouver personnellement acceptable de conduire sous l'influence d'alcool. Il est inquiétant que les jeunes conducteurs, qui ont pourtant grandi avec des règles plus sévères en matière d'alcool, soient plus enclins que leurs aînés à considérer l'alcool au volant comme acceptable. Une comparaison internationale sur la base des données SARTRE4 montre que la Belgique obtient le plus mauvais score au niveau de la part de conducteurs qui déclarent que la plupart de leurs amis combinent alcool et conduite (Meesmann et al., 2013).

Nous en concluons que la sensibilisation en matière d'alcool au volant devrait être fortement axée sur le caractère socialement inacceptable du phénomène et sur l'environnement social du répondant. Les résultats concernant les contrôles d'alcoolémie et les opinions en matière de poursuites et de sanctions sont analysés dans le rapport séparé « Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures ».

4.2 La conduite sous influence de drogues

Pratiquement tous les automobilistes belges (99%) trouvent inacceptable de prendre le volant sous influence de drogues. Seuls 2% des répondants ont déclaré avoir conduit sous influence de drogues au cours de l'année écoulée (surtout des jeunes hommes ayant pris du cannabis). Par rapport à 12 autres comportements à risque, les conducteurs belges considèrent la conduite sous influence de drogues comme le plus dangereux. Par ailleurs, lorsque nous avons interrogé les répondants sur la mesure dans laquelle ils pensent que leurs amis/connaissances considèrent comme acceptable de conduire sous influence de drogues, il est apparu que la consommation de drogues avant de prendre le volant est considérée comme nettement plus inacceptable que la consommation d'alcool (taux d'inacceptabilité au sein du cercle d'amis : drogues : 90%, alcool : 71%).

Il existe une bonne prise de conscience générale des risques liés à la drogue au volant. Avec 42% (5^e place sur les 16 causes d'accidents possibles), l'estimation du nombre d'accidents dus à la prise de drogues est très élevée compte tenu de sa faible prévalence. Ainsi, dans l'étude hospitalière DRUID, moins de 10% des conducteurs grièvement blessés en Belgique ont été testés positifs pour la drogue contre près de 40% pour l'alcool ($BAC \geq 0,5g/l$; Isalberti et al., 2011).

Il existe très peu d'informations sur la conduite sous influence de médicaments. Nous ne savons pas grand-chose sur cette problématique en Belgique et sur les attitudes des conducteurs qui consomment des médicaments non autorisés au volant. Les seules informations belges sur le sujet sont reprises dans le projet européen DRUID. A noter que, parmi les automobilistes belges, autant de personnes ont été testées positives pour les benzodiazépines que pour l'alcool (BAC $\geq 0,5\text{g/l}$; à chaque fois un peu plus de 2%). Les conducteurs belges doivent être sensibilisés aux risques de la conduite sous influence de médicaments. La recherche consacrée à cette problématique doit par ailleurs être élargie (voir également la section suivante).

4.3 Nécessité d'effectuer des recherches complémentaires

Sur la base des résultats de cette étude et de l'état d'avancement des recherches scientifiques, l'IBSR plaide pour :

- la poursuite des mesures d'attitudes en matière de conduite sous influence ;
- la réalisation de mesures de comportement dans ces domaines ;
- un élargissement de la recherche à la conduite sous influence de médicaments (la prévalence et les déterminants comportementaux sous-jacents) ;
- l'étude en profondeur des attitudes de personnes qui consomment de la drogue.

Chacune de ces activités de recherche est brièvement commentée dans les lignes qui suivent.

Il reste opportun de répéter les mesures d'attitudes à intervalles réguliers et de mesurer ainsi l'évolution en termes de sécurité routière. L'IBSR a dès lors l'intention de poursuivre la réalisation de ces mesures d'attitudes sur une base triennale et de les réitérer en 2015. Entre-temps, nous aurons recours à d'autres études et analyses (telles les mesures de comportement et les mesures réalisées dans le cadre des campagnes) afin d'obtenir des informations complémentaires pour étudier plus en profondeur certains aspects spécifiques.

Depuis 2003 l'IBSR, en collaboration avec la police locale et fédérale, organise régulièrement des mesures de comportement en matière d'alcool au volant (la dernière date de 2012). Cette mesure fournit des chiffres objectifs indispensables sur la prévalence de la conduite sous influence d'alcool et permet ainsi de compléter et de mieux cadrer les données d'enquête (voir notamment la discussion sur l'âge et la prévalence de la conduite sous influence d'alcool). L'IBSR a dès lors l'intention de poursuivre cette série de mesures de comportement. Les seuls chiffres objectifs concernant la conduite sous influence de drogues et de médicaments proviennent du projet DRUID clôturé en 2011. Il s'agit de trouver de nouvelles possibilités pour collecter d'autres informations récentes sur le sujet.

Nous ne savons pas grand-chose, à ce jour, sur la problématique et les attitudes des patients consommant des médicaments susceptibles d'avoir un impact sur les capacités de conduite. Comme la conduite sous influence de médicaments représente apparemment aussi un problème de sécurité routière en Belgique et que les automobilistes belges sous-estiment clairement ce risque d'accident, nous conseillons d'élargir ce domaine de recherche (étude sur la prévalence et les déterminants comportementaux sous-jacents).

Le nombre limité de conducteurs reconnaissant avoir conduit sous influence de drogues rend statistiquement impossible la réalisation d'analyses plus approfondies sur cette population. Il semble dès lors souhaitable de se tourner vers une autre méthode (telle la recherche qualitative) pour la collecte d'informations plus détaillées sur les motivations et attitudes sous-jacentes des consommateurs de drogues.

Aperçu des figures

Figure 1 : Risque relatif d'accident pour diverses valeurs BAC	16
Figure 2 : Comparaison entre le pourcentage d'automobilistes sous influence lors de contrôles non sélectifs (2009) et le pourcentage d'automobilistes sous influence dans des accidents corporels – 2010 (chiffres pondérés)	17
Figure 3 : Conduite avouée sous influence d'alcool dans les mesures d'attitudes 2006 – 2012	18
Figure 4 : Conduite avouée sous influence d'alcool selon le sexe du répondant (2012)	19
Figure 5 : Conduite avouée sous influence d'alcool selon l'âge du répondant (2012)	20
Figure 6 : Attitudes à l'égard de la conduite sous influence d'alcool chez les conducteurs à qui il arrive de consommer de l'alcool	21
Figure 7 : Evolution des attitudes à l'égard de la conduite sous influence d'alcool (2009, 2012)	22
Figure 8 : Attitude à l'égard de la conduite sous influence d'alcool selon le sexe du répondant (2012)	23
Figure 9 : Attitude à l'égard de la conduite sous influence d'alcool selon l'âge du répondant (2012)	23
Figure 10 : Attitude à l'égard de la conduite sous influence d'alcool selon la Région du répondant (2012)	24
Figure 11 : Perception du nombre maximum de verres standards que l'on peut boire 2009 - 2012	25
Figure 12 : Connaissance pratique de la législation selon le sexe du répondant (2012)	26
Figure 13 : Avis concernant la conduite sous influence d'alcool selon le sexe du répondant (2012)	28
Figure 14 : Avis concernant la conduite sous influence d'alcool selon l'âge du répondant (2012)	29
Figure 15 : Avis concernant la conduite sous influence d'alcool selon la Région du répondant (2012)	30
Figure 16 : Acceptabilité de la conduite sous influence d'alcool selon le sexe du répondant (2012)	33
Figure 17 : Acceptabilité de la conduite sous influence d'alcool selon l'âge du répondant (2012)	33
Figure 18 : Acceptabilité de la conduite sous influence d'alcool selon la Région du répondant (2012)	34
Figure 19 : Estimation subjective du nombre d'accidents de la circulation par cause (2012)	35
Figure 20 : Estimation subjective du nombre d'accidents de la circulation liés à la conduite sous influence d'alcool selon la Région du répondant (2012)	36
Figure 21 : Conduite avouée sous influence de drogues selon l'âge du répondant (2012)	39
Figure 22 : Conduite avouée sous influence de drogues selon l'âge du répondant (2012)	40
Figure 23 : Avis concernant la conduite sous influence de drogues selon le sexe du répondant (2012)	42
Figure 24 : Avis sur la conduite sous influence de drogues selon l'âge du répondant (2012)	43
Figure 25 : Estimation subjective du nombre d'accidents de la route par cause (2012)	45
Figure 26 : Estimation subjective du nombre d'accidents liés à la conduite sous influence de drogues selon l'âge du répondant (2012)	46
Figure 27 : Estimation subjective du nombre d'accidents de la route liés à la conduite sous influence de drogues selon la Région du répondant (2012)	47
Figure 28 : Evolution du pourcentage global de la conduite sous influence d'alcool	49
Figure 29 : Pourcentage de conducteurs sous influence d'alcool selon le moment de la semaine 2012	50
Figure 30 : Conduite sous influence d'alcool par catégorie d'âge (2003-2012)	51
Figure 31 : Prévalence d'alcool dans la population générale des conducteurs, DRUID road side survey (2010)	56
Figure 32 : Pourcentage d'automobilistes qui estiment que l'on peut conduire sous influence à condition d'être prudent	58
Figure 33 : Pourcentage d'automobilistes affirmant ne pas avoir, au cours du mois écoulé, pris le volant avec un taux d'alcool peut-être supérieur au taux légal autorisé	59
Figure 34 : Pourcentage d'automobilistes qui pensent que l'on peut consommer 3 verres d'alcool standard ou plus sans dépasser la limite légale autorisée	60
Figure 35 : Amis conduisant sous influence d'alcool par pays – « La plupart de vos amis conduisent parfois sous influence d'alcool. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec cette affirmation (ici : très et assez d'accord). »	61

Aperçu des tableaux

Tableau 1 : Risques accrus d'accident grave par rapport aux conducteurs sobres (DRUID)	16
Tableau 2 : Fréquence avouée de conduite sous influence d'alcool en Belgique (2006-2012)	18
Tableau 3 : Attitudes à l'égard de la conduite sous influence d'alcool chez les conducteurs en Belgique (2012)	21
Tableau 4 : Perception, du nombre maximum de verres standards que l'on peut consommer chez les conducteurs en Belgique (2012).....	25
Tableau 5 : Avis des conducteurs concernant la conduite sous influence d'alcool en Belgique (2012)	27
Tableau 6 : Acceptabilité d'un comportement dangereux au volant pour les conducteurs en Belgique (2012).....	32
Tableau 7 : Comparaison du « top 5 » des causes d'accidents de la route perçues, 2006 à 2012	35
Tableau 8 : Risques accrus d'accident grave par rapport aux conducteurs sobres (DRUID)	37
Tableau 9 : Conduite avouée sous influence de drogues en Belgique (2012).....	38
Tableau 10 : Avis concernant la conduite sous influence de drogues chez les conducteurs en Belgique (2012)	41
Tableau 11: Acceptabilité d'un comportement dangereux au volant pour les conducteurs en Belgique (2012).....	44
Tableau 12 : Avis en matière de conduite sous l'influence d'alcool : mesure d'attitudes 2012 – questionnaire campagne BOB 2013	53
Tableau 13 : Evolution du nombre de constats de certaines infractions par la police locale et fédérale belge (PI et PV ensemble)	54
Tableau 14. Pourcentage de conducteurs dans la population globale répartis (en groupes s'excluant mutuellement) selon la consommation d'une ou de plusieurs substances et pourcentage global par substance pour la Belgique (road side survey DRUID)	55

Aperçu des annexes

Annexe 1 : Questions non reprises sur la conduite sous influence	69
Annexe 2 : Risque relatif d'être gravement ou mortellement blessé pour différents groupes de substances psychotropes (DRUID)	70
Annexe 3 : Effets de l'alcool sur les capacités de conduite	71
Annexe 4 : Aperçu de certaines différences significatives en matière de conduite sous influence d'alcool et de drogues	71

Références

- Álvarez F.J. (2011) Classification of medicinal drugs and driving: a synthesis report. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 4.4.1.
- Berghaus G., Sticht G., Grellner W., Lenz D., Naumann Th., Wiesenmüller S. (2010) Meta-analysis of empirical studies concerning the effects of medicines and illegal drugs including pharmacokinetics on safe driving. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 1.1.2b.
- BIVV (2014) Nationale verkeersonveiligheidsenquête. Geraadpleegd: http://enquetebivv.be/files/folder_nl.pdf [18.02.14].
- Blomberg, R.D., Peck, R.C., Moskowitz, H., Burns, M. & Fiorentino, D. (2005) Crash risk of alcohol involved driving: A case-control study. Dunlap and Associates, Inc., Stamford.
- Boets, S. & Meesmann, U. (2014) Snelheid en te snel rijden. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Boulanger, A. (2010) Attitudemeting Verkeersveiligheid 2009: evoluties sinds 2003 en 2006. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-vv-2009-evolutie.pdf> [21.02.14].
- Boulanger, A., Dewil, N. Silverans, P. (2011) Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 3: sociale normen, risicoperceptie en nieuwe thema's. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-2009-part3.pdf> [21.02.14].
- Delhomme P., De Dobbeleer W., Forward S., Simões A., Adamos G., Areal A., Chappé J., Eyssartier C., Loukopoulos P., Nathanail T., Nordbakke S., Peters H., Phillips R., Pinto M., Ranucci M-F., Sardi GM., Trigo J., Vaa T., Veisten K., Walter E. (2009): Manual for Designing, Implementing and Evaluating Road Safety Communication Campaigns. Geraadpleegd: http://www.cast-eu.org/docs/Manual_final.pdf [10.01.14].
- Dewil, N., Boulanger, A., Silverans, P. (2011) Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 2: Determinanten van attitudes. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-2009-part2.pdf> [21.02.14].
- ETSC (2008) ETSC Fact Sheet. Drink Driving Fact Sheet. Geraadpleegd: http://www.etsc.eu/documents/Fact_Sheet_DD.pdf [21.02.14].
- Gadegbeku B., Emmanuelle Amoros E. and the SAM group (2010) Relative risk estimates for alcohol and other psychoactive substances impaired drivers in fatal accidents, based on the responsibility approach in France. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.3.2.
- Guppy, A., Clay, D., Albery, I. (2004) Risk perception and risk-taking in relation to drink-driving frequency. Paper presented at the International Conference on Traffic and Transport Psychology, Nottingham, UK.
- 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.
- 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 I: General results. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.3 Part .I

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. Review version. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.3 Part II.

Isalberti C., Van der Linden T., Legrand S.-A., Verstraete A., Bernhoft I., Hels T., Olesen M., Houwing S., Houtenbos M., Mathijssen R., (2011): Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in injured and killed drivers. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.5

Keall M., Frith W., Patterson T. (2004): The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time rate of driver fatal injury in New Zealand. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 36, nr. 1, p. 49-61. IN: SWOV (2011): SWOV-Factsheet. Rijden onder invloed van alcohol. Geraadpleegd: http://www.swov.nl/rapport/factsheets/NL/Factsheet_Alcohol.pdf [02.02.12].

Martensen H. (rapport in voorbereiding 2014) Mobiliteit en verkeersveiligheid van ouderen in België. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann U., Boets S., De Gier J.J., Monteiro S., Álvarez F.J., Fierro I. (2011) Main DRUID results to be communicated to different target groups (the one which we are writing). DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 7.3.2.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) Gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbevestigingssysteem. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) Handhaving en draagvlak voor maatregelen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) Rijden onder invloed van alcohol en drugs. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) Vermoeidheid en afleiding door gsm-gebruik. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U., Boets, S. & Silverans, P. (2014) Bijlage Methodologie & Vragenlijst. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U., Boets, S., De Gier, J.J., Monteiro, S., Álvarez, F.J., Fierro, I. (2011). Main DRUID results to be communicated to different target groups (the one which we are writing). DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 7.3.2.

Meesmann, U., Martensen, H. & Dupont, E. (2013). Impact de la norme sociale et du risque d'être contrôlé sur la conduite sous influence d'alcool: La Belgique comparée à 18 pays européens. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance sécurité routière.

Nuytens, N., Focant F., Casteels Y. (2012). *Statistische analyse van verkeersongevallen 2010*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/stat-analyse-verkeersongevallen-2010.pdf> [25.04.14].

Ramaekers J. (2011) *The influence of stimulant drugs on actual and simulated driving*. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 1.2.1.

Riguelle, F. & Dupont, E. (2012). *Mesure nationale de comportement "Conduite sous influence d'alcool" 2009*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/nationale-gedragmeting-rijdenonderinvloed-alcohol-2009.pdf> [01.10.13].

Riguelle, F. (2014). *Mesure nationale de comportement conduite sous influence d'alcool – 2012*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance sécurité routière.

SARTRE (2012): *European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey*.

Geraadpleegd: http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1393075476&hash=b4158113905613a88e7d2b6a41cb34cc [21.02.14].

Schulze, H., Schumacher, M., Urmeew, R., Auerbach, K. (2012) *Final Report: Work performed, main results and recommendations*. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable Deliverable 0.1.8. Geraadpleegd: http://www.druid-project.eu/cdn_031/nn_107548/Druid/EN/Dissemination/downloads_and_links/Final_Report,templateId=raw.property=publicationFile.pdf/Final_Report.pdf [04.12.13].

Silverans. P., Verstraete, A., Legrand, S-A, Van der Linden, T. (2012) *Verkeersveiligheid: DRUID onderzoek. België scoort slecht in grootschalig Europees onderzoek over rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen*. Politiejournaal, 2012, nr. 2, 19 – 23.

Steyvers, F.J.J.M. & Brookhuis, K.A. (1996) *Effecten van lichaamsvreemde stoffen op het rijgedrag: een literatuuroverzicht*. Rijksuniversiteit Groningen RUG, Verkeerskundig Studiecentrum VSC, Haren.

SWOV (2011) SWOV-Factsheet. *Rijden onder invloed van alcohol*. Geraadpleegd:

http://www.swov.nl/rapport/factsheets/NL/Factsheet_Alcohol.pdf [02.02.12].

SWOV (2011): SWOV-Factsheet. *Rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen*. Geraadpleegd:

http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Drugs_en_geneesmiddelen.pdf [04.12.13].

Verstraete A. (2011): *Invloed van psychoactieve middelen op de rijvaardigheid en speekseltest*.

Presentatie aan het Universitair Ziekenhuis Gent, België. Geraadpleegd:

<http://www.vad.be/media/766058/alainverstraete.pptx> [12.12.11].

Annexes

Annexe 1 : Questions non reprises sur la conduite sous influence

Les questions suivantes n'ont pas été reprises dans ce rapport étant donné que la politique criminelle et l'adhésion sociale aux mesures feront l'objet d'un rapport séparé.

Question 5

Que pensez-vous des règles et des sanctions qui sont fixées pour chacun des thèmes suivants ?
Pouvez-vous également m'indiquer à quel(s) thème(s) s'appliquent les énoncés suivants ?

		Oui	Non	NSP	Refuse de répondre
Les règles devraient être plus strictes	Vitesse	☐	☐	☐	☐
	Alcool	☐	☐	☐	☐
	Drogues	☐	☐	☐	☐
	Ceinture de sécurité	☐	☐	☐	☐
Les règles sont impossibles à respecter.	Vitesse sur autoroute	☐	☐	☐	☐
	Vitesse en agglomération	☐	☐	☐	☐
	Vitesse hors agglomération	☐	☐	☐	☐
	Alcool	☐	☐	☐	☐
	Drogues	☐	☐	☐	☐
	Ceinture de sécurité à l'avant	☐	☐	☐	☐
Les règles ne sont pas claires.	Ceinture de sécurité à l'arrière	☐	☐	☐	☐
	Vitesse sur autoroute	☐	☐	☐	☐
	Vitesse en agglomération	☐	☐	☐	☐
	Vitesse hors agglomération	☐	☐	☐	☐
	Alcool	☐	☐	☐	☐
	Drogues	☐	☐	☐	☐
Le respect des règles fait l'objet d'un suivi insuffisant.	Ceinture de sécurité à l'avant	☐	☐	☐	☐
	Ceinture de sécurité à l'arrière	☐	☐	☐	☐
	Vitesse	☐	☐	☐	☐
	Alcool	☐	☐	☐	☐
Les sanctions sont trop sévères.	Drogues	☐	☐	☐	☐
	Ceinture	☐	☐	☐	☐
	Vitesse	☐	☐	☐	☐
	Alcool	☐	☐	☐	☐
	Drogues	☐	☐	☐	☐
	Ceinture	☐	☐	☐	☐
	Vitesse	☐	☐	☐	☐
	Alcool	☐	☐	☐	☐

Question 6

Quelle est, à votre avis, la probabilité...?

	Très petite chance	Petite chance	Chance moyenne	Grande chance	Très grande chance	NSP	Refuse de répondre
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous influence d'alcool. (donc être soumis à un test de l'haleine)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous influence de drogues (drogues: Cannabis et ses dérivés, opium et ses dérivés, cocaïne, ecstasy, amphétamines, LSD et champignons hallucinogènes)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Question 31:

Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous...

(1 réponse par ligne)	NOMBRE DE FOIS	NSP	Refuse de répondre
a) ...été arrêté par la police pour une contrôle?			
b) ...dû payer une amende pour délit routier?			
c) ...été condamné par le tribunal pour délit routier?			

Question 32

Pour quelles raisons avez-vous ...? Etait-ce pour ... ?

Plusieurs réponses possibles !

		Oui	Non
... été contrôlé par la police (arrêté ou non)?	Vitesse	☐	☐
	Consommation d'alcool	☐	☐
	Consommation de drogues	☐	☐
	Port de la ceinture	☐	☐
	Autre raison	☐	☐
...dû payer une amende pour délit routier ?	Non-respect des limitations de vitesse	☐	☐
	Conduite sous influence d'alcool	☐	☐
	Conduite sous influence de drogues	☐	☐
	Non-port de la ceinture	☐	☐
	Ne pas avoir correctement attaché les enfants	☐	☐
	Téléphoner au volant	☐	☐
	Stationnement fautif	☐	☐
	Autre raison	☐	☐
... été condamné par le tribunal pour délit routier ?	Non-respect des limitations de vitesse	☐	☐
	Conduite sous influence d'alcool	☐	☐
	Conduite sous influence de drogues	☐	☐
	Non-port de la ceinture	☐	☐
	Autre raison	☐	☐

Annexe 2 : Risque relatif d'être gravement ou mortellement blessé pour différents groupes de substances psychotropes (DRUID)

Substance psychotrope	Risque relatif d'accidents graves	Niveau de risque
Alcool seul (BAC)		
Alcool, BAC 0.1-0.5g/L	1-3x	Risque légèrement accru
Alcool, BAC 0.5 - 0.8g/L	2-10x	Risque modérément accru
Alcool, BAC 0.8 - 1.2g/L	5-30x	Risque fortement accru
Alcool, BAC ≥1.2g/L	20-200x	Risque extrêmement accru
Drogues illicites uniquement		
Cannabis (THC)	1-3x	Risque légèrement accru
Cocaïne*	2-10x	Risque modérément accru
Opiacés Illicites (héroïne)	2-10x	Risque modérément accru
Amphétamines	5-30x	Risque fortement accru
Médicaments uniquement		
Benzodiazépines et Z-drugs	2-10x	Risque modérément accru
Opiacés médicaux	2-10x	Risque modérément accru
Combinaison d'alcool** avec drogues ou médicaments	20-200x	Risque extrêmement accru
Combinaison de drogues ou médicaments	5-30x	Risque fortement accru

BAC : blood alcohol concentration (concentration d'alcool dans la sang) ; THC : Tetrahydrocannabinol *Cocaïne= cocaïne et/ou benzoylecgonine ; **en cas de consommation combinée à l'alcool BAC ≥0.1g/l

Source : Gadegbeku et al., 2010 IN : Meesmann et al., 2011

Annexe 3 : Effets de l'alcool sur les capacités de conduite

L'alcool exerce un effet anesthésiant sur le cerveau, qui atténue les inhibitions, diminue la concentration et la mémoire et favorise l'excès de confiance. La consommation d'alcool influence également le comportement au volant. La conduite proprement dite est moins bien assurée et la vitesse de réaction diminue. Le conducteur sous influence devient indifférent et a moins tendance à compenser ses capacités de conduite amoindries. Par ailleurs, il surestime ses propres capacités et sous-estime les risques (Steyvers & Brookhuis, 1996 IN SWOV, 2011). Les études montrent que les conducteurs qui consomment de l'alcool pensent que cette consommation n'a pas d'impact sur la conduite. Selon une des études, les répondants pensent même que le fait de boire 1 à 2 verres améliore leurs capacités de conduite (Guppy et al., 2004 IN Delhomme et al., 2009). Il s'avère en outre que les conducteurs qui ont l'habitude de rouler sous influence d'alcool présentent également d'autres problèmes liés à la boisson (Kelly et al., 2004 IN Delhomme et al., 2009).

Annexe 4 : Aperçu de certaines différences significatives en matière de conduite sous influence d'alcool et de drogues

Différences significatives au niveau des opinions en matière de conduite sous influence d'alcool selon l'âge du conducteur

Variable	Différence significative entre...	Valeur F	Valeur p
La plupart de mes connaissances/amis trouvent que conduire sous influence d'alcool est inacceptable (% (plutôt) d'accord).	18-29 et 30-38	F(1,126)= 5,49	p<0,05
	18-29 et 39-49	F(1,126)= 7,59	p<0,01
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 19,94	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 29,75	p<0,01
	30-38 et 50-62	F(1,126)= 5,94	p<0,05
	30-38 et 63+	F(1,126)= 12,75	p<0,01
	39-49 et 63+	F(1,126)= 7,58	p<0,01
Les automobilistes qui ne roulent jamais sous influence d'alcool sont des exceptions (% (plutôt) d'accord).	18-29 et 50-62	F(1,126)= 6,60	p<0,05
	18-29 et 63+	F(1,126)= 5,03	p<0,05
	30-38 et 50-62	F(1,126)= 6,57	p<0,01

Source : IBSR

Différences significatives au niveau de la conduite avouée sous influence d'alcool selon l'âge du conducteur

Variable	Différence significative entre...	Valeur F	Valeur p
Non, je ne consomme jamais de drogues	18-29 et 30-38	F(1,126)= 9,74	p<0,01
	18-29 et 39-49	F(1,126)= 20,87	p<0,01
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 24,81	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 26,44	p<0,01
	30-38 et 50-62	F(1,126)= 6,80	p<0,05
	30-38 et 63+	F(1,126)= 7,14	p<0,01
Non, je ne consomme jamais de drogues avant de prendre le volant	18-29 et 30-38	F(1,126)= 6,90	p<0,01
	18-29 et 39-49	F(1,126)= 10,75	p<0,01
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 13,17	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 15,44	p<0,01

Source : IBSR

Différences significatives au niveau des opinions en matière de conduite sous influence de drogues selon l'âge du conducteur

Variable	Différence significative entre...	Valeur F	Valeur p
Conduire sous l'influence de drogues accroît considérablement le risque d'accident (% (plutôt) d'accord).	18-29 et 39-49	F(1,126)= 5,94	p<0,05
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 9,42	p<0,01
	30-38 et 50-62	F(1,126)= 4,33	p<0,05
	50-62 et 63+	F(1,126)= 8,86	p<0,01
La plupart de mes connaissances/amis trouvent que conduire sous l'influence de drogues est inacceptable (% (plutôt) d'accord).	18-29 et 39-49	F(1,126)= 4,54	p<0,05
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 7,23	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 29,16	p<0,01
	30-38 et 63+	F(1,126)= 23,76	p<0,01
	39-49 et 63+	F(1,126)= 11,51	p<0,01
	50-62 et 63+	F(1,126)= 12,53	p<0,01

Source : IBSR

Différences significatives au niveau de l'estimation de la part d'accidents liés à la conduite sous l'influence de drogues et de médicaments selon l'âge du conducteur

Variable « Nombre estimé d'accidents sur 100 liés à la : »	Différence significative entre...	Valeur F	Valeur p
... consommation de drogues au volant	18-29 et 39-49	F(1,126)= 5,92	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 8,67	p<0,01
... consommation de médicaments psychotropes au volant	18-29 et 30-38	F(1,126)= 4,28	p<0,05
	18-29 et 39-49	F(1,126)= 8,43	p<0,01
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 10,46	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 4,68	p<0,05

Source : IBSR

