



CAHIERS D'ÉTUDES

Bulletin n° 40
Décembre 1976

L'ALCOOL ET LA SECURITE ROUTIERE
«PREPARATION D'UNE
CAMPAGNE D'INFORMATION»

CDAT
15062

L'ORGANISME NATIONAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE
*est une association ayant pour objet de procéder aux études
et recherches de toutes natures sur les accidents de la circulation
routière et sur les mesures destinées à accroître la sécurité
de cette circulation, ainsi que de promouvoir toutes activités
ayant le même objet. Les Ministères intéressés à la sécurité
routière sont représentés dans son Conseil d'Administration.*

Président : H. Larrieu.

Directeur : M. Halpern Herla.

*Les bulletins peuvent être reproduits librement sous réserve que l'origine :
«Notes de synthèse des Etudes de l'Organisme National de Sécurité Routière»
soit mentionnée.*

Siège social : 244, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris.

Administration : 2, avenue du Général Malleret-Joinville - 94114 Arcueil-Cedex

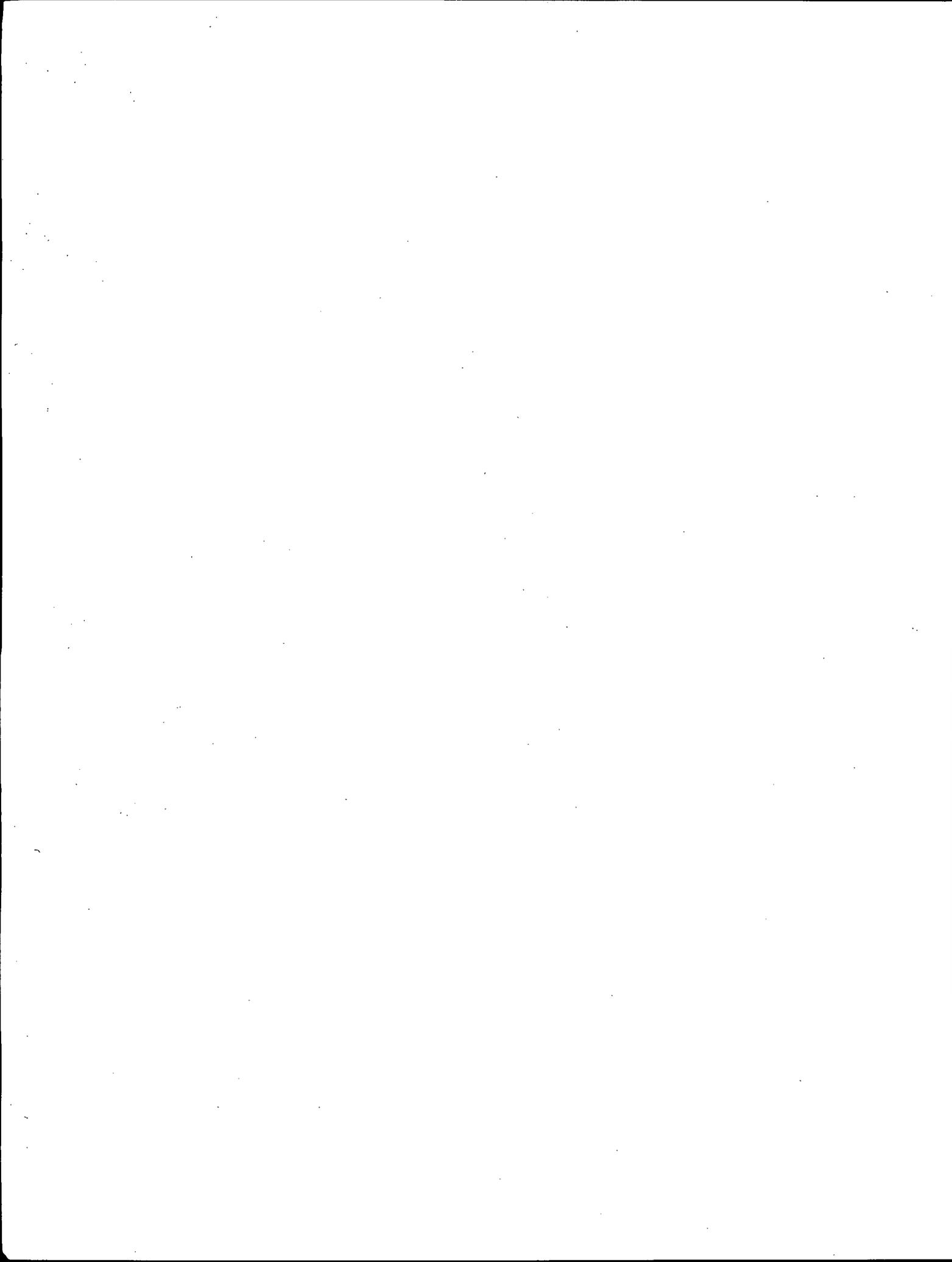
L'ALCOOL ET LA SECURITE ROUTIERE
PREPARATION D'UNE CAMPAGNE D'INFORMATION

J. L'HOSTE - M. MOGET - MONSEUR
*Chargés d'études au Laboratoire de Psychologie**

SOMMAIRE

Chapitre 1	Introduction	4
1.1	Problèmes généraux soulevés par les campagnes de sécurité routière	4
1.2	Le problème spécifique de l'alcool et de la conduite	5
Chapitre 2	Entretiens approfondis et analyse de contenu	7
2.1	Analyse du schéma A	8
2.2	Analyse du schéma B	10
Chapitre 3	Sondage d'opinion	12
3.1	Sur un échantillon représentatif de la population française	12
3.2	Deuxième sondage sur un échantillon représentatif de l'ensemble des automobilistes français	21
Chapitre 4	Structure des opinions des usagers : Essais de détermination de groupes cible	24
4.1	Méthode	24
4.2	Description et interprétation des arbres de segmentation	24
Chapitre 5	Conclusion	27

*Le traitement statistique des données a été effectué par Monsieur Bertrand MARCHADIER.
Les auteurs remercient Monsieur le Professeur LEPLAT pour ses conseils lors de l'élaboration de ce rapport.



L'ALCOOL ET LA SECURITE ROUTIERE :

Préparation d'une campagne d'information

CONCEPTION - ORIGINE DU DOSSIER - BUTS

En 1970 un taux légal d'alcoolémie pour les conducteurs fut institué en France fixant à 0,80 g/°° d'alcool pur par litre de sang le seuil contraventionnel et à 1,20 g/°° le seuil délictuel.

Il s'agissait là d'une modification profonde de la législation, non pas dans le sens d'une sévérité plus grande des peines mais beaucoup plus dans la perspective d'une prévention accrue par la systématisation du dépistage, l'uniformisation des poursuites et des sanctions. Dans l'esprit de ses rédacteurs, la loi nouvelle devait constituer une mesure « technique » adaptée au développement de la circulation routière et apporter une certaine rigueur dans un domaine jusqu'alors très propice à l'interprétation circonstancielle comme en témoignait une jurisprudence touffue et peu constante.

Aprement discutée, cette loi constituait réellement un « événement » dans le domaine de la sécurité routière. On estime en effet que le respect du seuil de 0,80 g/°° par tous les usagers diminuerait d'au moins 10 % le nombre des accidents de la route en France, le gain étant d'au moins 15 % pour les seuls accidents mortels, ce qui devrait faire du taux légal d'alcoolémie l'une des mesures préventives les plus rentables avec le port de la ceinture de sécurité et la limitation de vitesse.

Par ailleurs, la loi instituait un dépistage obligatoire non seulement pour tous les accidents corporels mais aussi pour la plupart des infractions au code de la route (1), ce qui signifiait que chaque conducteur voyait croître très sensiblement la probabilité d'être confronté à l'épreuve de l'alcootest jusqu'alors associée aux accidents graves ou à l'éthylisme manifeste (2).

La nouvelle législation soulevait de sérieux problèmes quant à l'accueil que lui réserveraient les usagers. Les auteurs du projet de loi en étaient tout à fait conscients et recommandaient qu'un très important effort d'information fut entrepris, d'une part pour sensibiliser l'opinion au moment du vote de la loi à la session parlementaire du printemps 1970, d'autre part lors de sa mise en application pour en traduire le contenu en termes opérationnels pour les usagers de la route. L'O.N.S.E.R. fut chargé de préparer cette campagne d'information en précisant notamment les points suivants :

- état de l'opinion sur le problème de l'alcool au volant
- attitudes vis-à-vis du projet de loi
- axe psychologique et contenu des messages à utiliser au cours de la campagne.

(1) Celles visées par l'article L 14 du Code de la Route

(2) 1 150 000 contrôles annuels selon les prévisions du rapport RC B Sécurité Routière.

CHAPITRE 1

INTRODUCTION

1.1 Problèmes généraux soulevés par les campagnes de sécurité routière.

1.1.1 Propagande et Publicité

Des documents récemment publiés ou en cours de publication comme le rapport du Groupe S4 de l'O.C.D.E. (1) témoignent de l'incertitude actuellement ressentie par les spécialistes et les responsables des campagnes de sécurité routière quant à l'efficacité de ces actions. Simultanément se développe un souci de rationalisation et de contrôle des programmes d'information auxquels sont consacrés des budgets de plus en plus considérables.

Si l'on examine les caractéristiques des campagnes de sécurité routière, il apparaît qu'elles relèvent du domaine de la propagande et se distinguent de la publicité non seulement en fonction des buts poursuivis mais également des moyens mis en œuvre.

«La propagande a fourni à la publicité ses bases méthodologiques. Aujourd'hui le publicitaire n'a-t-il pas tendance à rendre au propagandiste ses propres leçons» (2).

Il faut noter effectivement que rien de comparable au développement des techniques et des recherches publicitaires n'a été réalisé dans le domaine des campagnes de sécurité routière qui marquent le pas, beaucoup plus d'ailleurs au niveau de la conception qu'au niveau de la réalisation.

Une autre difficulté, signalée notamment par Griep (3) qui lui attribue un rôle non négligeable dans le peu de succès des campagnes de sécurité routière, réside dans le fait que ces campagnes, contrairement à la publicité commerciale, n'utilisent pas de thèmes positifs dans leurs messages ou les rattachent à des valeurs dont rien ne permet d'affirmer qu'elles répondent aux aspirations d'une majorité d'usagers : prudence, sécurité, etc...

Il est vrai que l'univers décrit pas le discours publicitaire se caractérise par un hédonisme systématique. L'acte d'achat porte la promesse pour le consommateur d'accéder à un monde «innocent», plein de sourires et de lumières, optimiste et paradisiaque, selon la formule de Louis Quesnel (4). Aucun de ces qualificatifs ne pourrait assurément s'appliquer à ce qu'évoquent les campagnes

de sécurité dont le fond reste par nature austère et sombre même lorsque la forme fait appel à l'humour ou à l'esthétique.

La tentation serait forte de conclure à l'impossibilité d'obtenir de réelles modifications des comportements sous l'influence des campagnes de sécurité et de leur opposer des actions plus directes comme le contrôle et la répression systématique des infractions. Actuellement, rien ne permet de l'affirmer. Il reste à mettre au point des campagnes bâties sur des théories du comportement sur la route, sur une meilleure connaissance de la pénétration des messages et des mécanismes de leur influence sur les usagers.

1.1.2 Insuffisance du fondement théorique

Le fondement théorique des actions d'information des usagers de la route est souvent flou sinon inexistant ; dans la forme des messages on retrouve l'influence de certains courants behavioristes et réflexologistes de la psychologie : on tente de créer chez l'usager de la route un comportement réflexe par l'utilisation répétée d'un slogan (*) comportant un jeu de mot ou une allitération, par exemple : «sécurité, sobriété» ; «boire, déboires» ; «la vue c'est la vie», «ceints et saufs», etc... Cette conception, qui était en vogue dans la publicité commerciale des années 1930 est actuellement jugée périmée par la majorité des publicitaires. Selon Lasswell, le slogan issu de la propagande politique a un rôle de mobilisation en période de crise. Pour Sherif (5) le slogan a un rôle de rappel dans des situations non structurées ou ambiguës. En soi et isolément, il n'est pas susceptible de provoquer une modification du comportement.

Quant au fond, on fait l'hypothèse que le processus est le suivant : l'information fournie agirait sur les opinions et entraînerait une modification des attitudes sous-jacentes, suivie d'une modification des comportements.

Schématiquement :

émission d'un message → impact sur la cible → modification des opinions → modification des attitudes sous-jacentes → modification du comportement visé.

Plusieurs aspects de ce schéma très mécaniste et univoque, paraissent critiquables : l'impact est généralement évalué par la mémorisation du message, on ne connaît

(*) Il semble d'ailleurs que les contraintes propres à l'affichage routier, support traditionnel de ces campagnes aient exercé une influence non négligeable : la nécessaire concision du message incite à utiliser le slogan.

pas les aspects pénétration et action sur l'opinion, le passage de l'attitude au comportement relève actuellement de la «boîte noire». Des auteurs tels Festinger (6) réfutent l'hypothèse d'une liaison univoque; dans certains cas, par exemple l'adoption d'une innovation, le changement de comportement précéderait le changement d'opinion. On a pu constater d'autre part (7) que les opinions et les comportements peuvent varier en sens inverse et qu'une attitude globalement favorable à une mesure de sécurité ne constitue nullement un gage de comportement conforme à cette mesure.

L'absence de théorie et de résultats non contestés alimentent un certain courant d'opposition au principe même des campagnes de sécurité routières. Griep (3) après avoir étudié diverses actions d'information conclut que «actuellement la propagande en matière de sécurité routière offre peu d'espoir d'entraîner une réduction sensible du nombre des accidents».

Dans une revue critique des méthodologies utilisées au cours de l'évaluation des campagnes J.B. Haskins (8) montre qu'il existe très peu d'exemples de planification scientifique des actions d'information ce qui restreint considérablement les enseignements que l'on peut tirer des campagnes menées jusqu'à présent.

Le rapport du Groupe S4 de l'O.C.D.E. consacré à «l'évaluation scientifique de l'efficacité des campagnes de sécurité», déjà signalé, précise que «certaines campagnes n'ont été suivies d'aucun effet, en général parce qu'elles n'étaient pas fondées sur une bonne compréhension des causes des accidents ou parce qu'elles étaient contraires aux connaissances actuelles en matière de modification des comportements. En d'autres termes, ces campagnes étaient vouées à l'échec dès leur conception.»

1.2. Le problème spécifique de l'alcool et de la conduite.

1.2.1. Importance du problème

Lorsqu'il fut décidé d'entreprendre en France en 1970 une vaste campagne d'information sur le problème de l'alcoolisation des conducteurs, le choix de ce thème était directement guidé par l'inscription à la session parlementaire de printemps d'un projet de loi instituant un taux légal d'alcoolémie. Toutefois, même en l'absence d'une mesure d'ordre législatif, l'alcoolisation des conducteurs aurait été retenue comme l'un des thèmes à traiter en priorité en raison du rang qu'elle occupe parmi les facteurs d'accidents mais aussi parce que les mécanismes de l'imprégnation éthylique ont fait l'objet de très nombreux travaux scientifiques. Il est important en effet qu'une campagne puisse s'appuyer sur un dossier établissant avec rigueur le bien fondé de l'argumentation développée.

En fait, l'imprégnation éthylique est certainement parmi les facteurs humains des accidents celui dont le rôle est actuellement le mieux connu, en particulier depuis l'étude pilote de Borkenstein en 1964 aux U.S.A. (9) dont les principales conclusions ont été confirmées en France par l'enquête sur les alcoolémies des conducteurs réalisée en 1969 et en 1970 (10).

Les études relatives à l'alcoolisation des conducteurs présentent en outre l'intérêt de disposer, avec le taux d'alcoolémie, d'un critère numérique traduisant objectivement l'état d'imprégnation des usagers. Schématiquement, l'imprégnation éthylique du conducteur est un facteur multiplicatif du risque d'implication dans un accident. En comparant des groupes de conducteurs accidentés à des groupes non accidentés, on a pu établir des courbes de risque qui s'élèvent considérablement pour la zone d'alcoolémie située entre 0,60 et 1,0 ‰. Ceci a conduit de nombreux pays à retenir la valeur 0,80 g/100 comme taux légal d'alcoolémie maximum.

On pouvait donc considérer que «l'alcool et la conduite» constituait un «bon» thème de campagne, ce que confirmait par ailleurs le succès des actions d'information menées sur ce thème en Grande-Bretagne en 1967 à la suite du Road Safety Act.

Le dossier scientifique étant déjà bien établi, les études préparatoires devaient essentiellement porter sur l'état de l'opinion avant l'adoption de la loi nouvelle et sur la recherche d'axes psychologiques susceptibles d'assurer aux messages une efficacité maximale.

Il n'entrait pas dans le cadre de ces travaux de proposer une stratégie d'utilisation des media, c'est-à-dire la répartition des messages entre la presse écrite, la radio, la télévision et le cinéma, ni d'aborder les techniques de relations publiques; on a cependant tenté de décrire les principaux groupes-cibles, sous-groupes d'usagers «utiles» définis par les critères habituellement utilisés dans les études de marché, ceci afin de guider le choix des media les plus susceptibles d'atteindre ces groupes-cibles.

Comme l'écrit Planek (11), dans un programme de communication les sources, les messages, les media et les cibles sont interdépendants car «une bonne définition de la cible et des objectifs peut grandement faciliter la prise de décision concernant le message et les moyens»; on pourrait certainement aller plus loin et affirmer que la qualité de cette définition conditionne l'impact et la pénétration d'une campagne.

Dans le cas de l'alcoolisation des conducteurs la préexistence d'un excellent dossier scientifique aurait pu inciter à concevoir immédiatement des messages «objectifs» présentant les résultats des études réalisées. Or, tous les travaux relatifs aux campagnes anti-alcooliques ont montré que l'alcool est un thème tabou qui véhicule de nombreuses représentations stéréotypées issues d'une image dramatique de l'alcoolisme chronique: fléau

social, déchéance physiologique et morale, etc... ou d'une image caricaturale de l'ivresse. Toute information relative à l'alcool, même rattachée au problème de la sécurité routière, risque d'être rejetée par la très grande majorité des usagers de la route refusant d'admettre son implication dans un problème d'alcoolisme.

1.2.2. Préparation de l'action d'information

Ces considérations ont conduit pour la préparation de la campagne d'information et de persuasion «enveloppant» l'instauration du taux légal, à réaliser tout d'abord une étude sur le terrain pour connaître avec précision les comportements réels des usagers en matière d'alcool et de conduite. L'enquête, réalisée de Juin à Novembre 1969 (10) portait sur un échantillon de 7 300 conducteurs représentant les conducteurs de véhicules de moins de 3,5 T. circulant sur les routes françaises.

Dans une deuxième phase, dont les résultats font l'objet du présent rapport, on a cherché à mieux connaître la structuration des attitudes vis-à-vis de l'alcool et de la conduite.

Dans une première étape qualitative, on a utilisé des techniques d'entretien non directif pour obtenir une description du vécu individuel. Il paraissait important en effet pour la pénétration de la campagne de se recentrer sur l'univers propre aux usagers. C'est pourquoi le

matériel recueilli au cours des entretiens a été analysé en recherchant par delà d'apparentes contradictions, lacunes de l'information, inexactitudes, la logique interne du discours et les motivations sous-jacentes.

On espérait simultanément parvenir à isoler dans le système des valeurs associées à la conduite et à la consommation de boissons alcoolisées, des valeurs positives utilisables comme support psychologique des actions d'information, ceci afin d'éviter de donner un ton dramatique à la campagne.

Les hypothèses issues, de cette phase ont été testées à l'aide d'un questionnaire administré à un échantillon représentatif de la population française. Une deuxième enquête a été menée auprès d'un échantillon composé exclusivement d'automobilistes afin de préciser certains aspects des comportements de consommation d'alcool en liaison directe avec la conduite d'un véhicule.

Une des hypothèses de travail était que la campagne ne devait pas s'adresser à un «public» indifférencié considéré comme une entité mais que les messages auraient à développer des argumentations adaptées à des groupes cibles différents sous l'angle de leurs normes de «conducteurs-consommateurs».

Pour isoler et décrire ces groupes-cibles on a utilisé des techniques de segmentation dont un exemple est présenté au chapitre 4.

CHAPITRE 2

ENTRETIENS APPROFONDIS ET ANALYSE DE CONTENU

L'étude qualitative préliminaire a porté sur 27 entretiens non directifs menés par des enquêteurs spécialement formés à cette technique. Chaque entretien d'une durée variant entre 1/2 h et 3/4 h était enregistré sur magnétophone. L'échantillon était composé de 16 hommes tous conducteurs et de 11 femmes dont 9 conductrices, résidant à Paris, et dans 2 grandes villes de province de moyenne importance.

Deux thèmes inducteurs ont été utilisés alternativement :

- a) les risques liés à la conduite
- b) les effets de l'alcool.

Dans tous les cas, le thème non proposé est apparu spontanément, l'induction paraissant plus rapide du thème b) au thème a).

En raison du nombre restreint d'entretiens, l'analyse a été essentiellement qualitative et on s'est attaché à décrire la logique interne des opinions développées au cours des entretiens.

L'analyse de chaque entretien a été synthétisée par un schéma fléché symbolisant le système structuré et son organisation interne. Un regroupement de l'ensemble a conduit à proposer 2 schémas distincts qui rendent compte de l'essentiel des informations recueillies.

Le schéma A correspond au système général dans lequel sont inclus l'alcoolisme et les accidents de la circulation, considérés en tant que concepts abstraits.

Si l'ensemble des opinions développées peut être schématisé de cette façon, il va de soi que selon les sujets une importance variable est accordée aux divers facteurs accidentogènes mentionnés et que la force des liaisons entre les différents facteurs est plus ou moins réellement perçue.

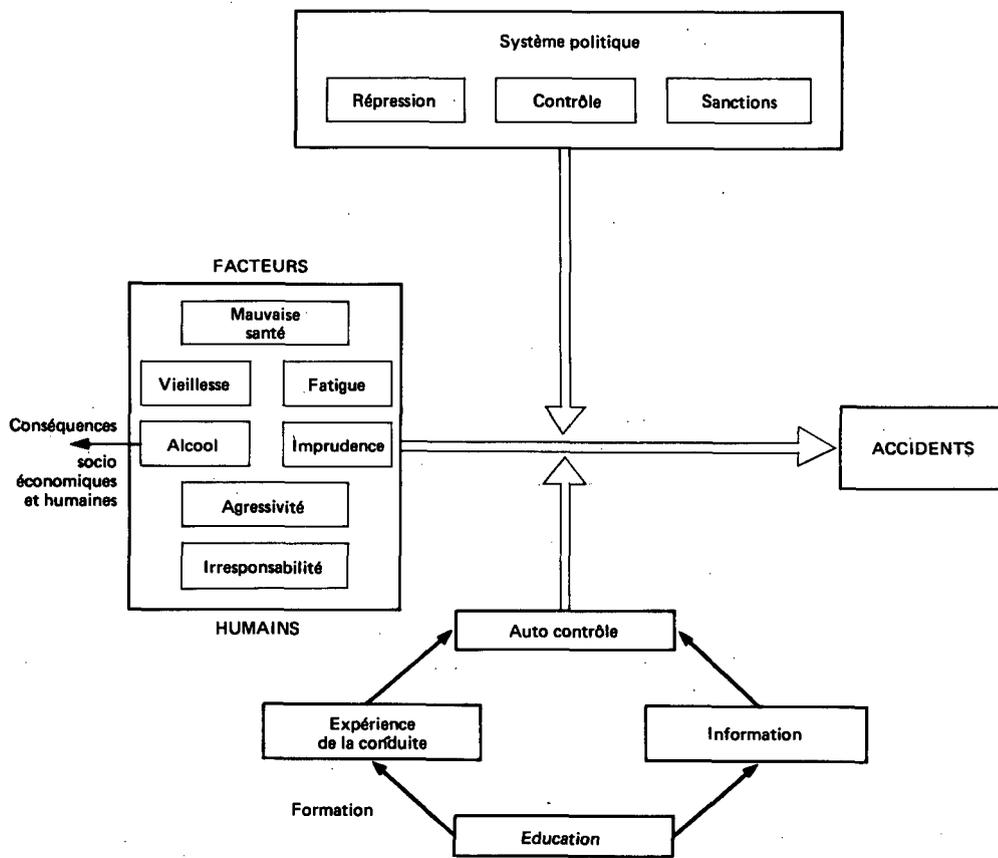


Schéma A

Le système théorique

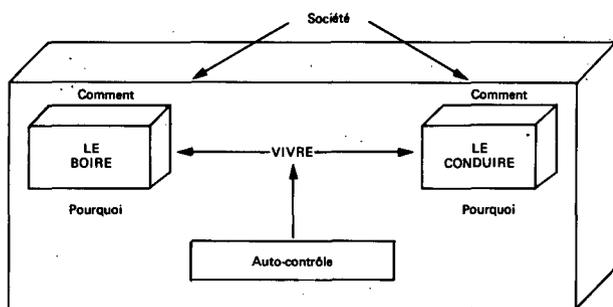


Schéma B Le Vécu individuel

Au contraire, le schéma B concerne l'alcool et la conduite tels qu'ils sont ressentis et vécus au niveau de l'individu. Parmi les activités quotidiennes, le «boire» et le «conduire» coexistent sans s'exclure et sont généralement considérés comme des valeurs positives. L'un et l'autre remplissent des fonctions et sont conditionnés par la personnalité du sujet et son environnement social.

A et B correspondent à 2 niveaux distincts s'articulant sur un élément commun qui se traduit assez bien par la notion d'auto-contrôle, c'est-à-dire la capacité supposée de chaque individu de juger de son état et d'apprécier ses aptitudes lorsqu'il se trouve sous l'influence de l'alcool.

L'une des caractéristiques des entretiens est l'importance de la rationalisation qui constitue souvent une véritable fuite dans l'abstrait, le rejet plus ou moins explicite du problème de l'alcool et des accidents, déjà décrit dans des études antérieures de l'O.N.S.E.R. (Étude Clinique des Accidents) est apparu extrêmement constant au cours des entretiens. Il y a là un enseignement majeur dans la perspective des actions à entreprendre pour informer les usagers, enseignement qui sera développé dans le chapitre consacré aux propositions d'action.

2.1.1. Analyse des composants du schéma A

Les personnes interrogées situent l'«alcoolisme» parmi les facteurs humains d'accidents sans lui accorder une position particulière. L'influence de l'alcool sur la conduite apparaît comme une donnée de la situation au même titre que l'âge, que l'état des organes sensoriels ou le degré de fatigue de l'organisme.

Il existerait selon elles un petit groupe de conducteurs alcooliques qui sont essentiellement des chroniques, des «pauvres types», des «malades». Ils font partie des risques inhérents à la circulation : «Il peut venir un conducteur qui a bu, c'est autrui, c'est l'inconnu».

Les conducteurs interrogés s'excluent de ce petit groupe car eux ne boivent pas disent-ils ou boivent peu, ce qui est la même chose.

On retrouve donc ici un phénomène déjà observé pour les problèmes de comportement sur la route, à savoir le rejet de la responsabilité des accidents sur un petit «out-group» très typé, caricatural qui permet aux

personnes interrogées de prendre leurs distances par rapport au problème posé. Ceci peut expliquer l'ensemble du mécanisme d'élaboration d'un système abstrait résumé dans le schéma A : les personnes interrogées ne boivent pas, elles connaissent l'existence d'un «fléau social» l'alcoolisme, d'un autre «fléau» les accidents de la route. La première démarche intellectuelle au cours de l'entretien consiste à dissenter à partir de ces données, à se substituer aux autorités responsables et indiquer ce qui devrait être fait pour résoudre le problème (décrit en détail sous la rubrique répression-contrôle). A ce stade apparaissent un très grand nombre d'opinions stéréotypées, de «clichés» du type :

«L'alcool c'est le commencement de tous les vices»

«L'ouvrier pas tellement évolué, le vin c'est son «Bon Dieu»

«C'est une mauvaise habitude, le Français est indiscipliné».

Les accidents

Outre le fait qu'ils sont un «fléau», une «catastrophe», les accidents présentent la caractéristique d'être pour le public inéluctables parce que dûs à la fatalité, à l'imprévisible.

«L'accident c'est une rencontre de différents éléments, une mauvaise rencontre, alors ce qui fait la mauvaise rencontre c'est la fatalité».

«Si ce n'était pas la fatalité, ce serait toujours prévisible». Il y a donc une translation de la notion de faible probabilité d'accident à celle d'imprévisibilité et de hasard qui a pour corollaire l'inutilité des mesures de prévention. Le mieux pour certains serait donc d'ignorer le problème.

«L'accident c'est une fatalité, je n'y pense pas plus que vous n'y pensez».

D'autre part, l'accident frappe le malchanceux et même par une certaine ironie du sort, celui qui respecte les règles, qui s'entoure de précautions.

Il apparaît un paradoxe très net dans les propos des personnes interrogées : d'une part chacun estime avoir droit à une certaine sécurité sur les routes, ce qui s'explique par des attitudes revendicatives vis-à-vis de l'état, mais d'autre part l'accident serait un «coup de hasard» qui échappe aux mesures de sécurité.

La liaison établie entre l'«alcoolisme» et les accidents, varie selon les entretiens mais, d'une façon générale, elle n'est pas considérée comme forte. On peut remarquer du point de vue du niveau d'information des personnes interrogées qu'aucune donnée statistique concernant les accidents dûs à l'alcool n'a été citée au cours des entretiens.

D'après les entretiens, il existerait deux grandes possibilités d'intervenir sur la liaison alcool-accidents.

En premier lieu l'«auto-contrôle» qui symbolise un état de maturité idéal où le conducteur «responsable» détient toutes les données du problème et modèle son comportement en fonction des circonstances et de ses propres capacités. Cet auto-contrôle est donc une régulation interne du conducteur. Elle intervient notamment dans la consommation de boissons alcoolisées, chaque conducteur doué de la faculté d'auto-contrôle connaissant ses «limites» et fixant les quantités qu'il peut absorber sans danger. Les expressions «être lucide» «question de réalisme» «être responsable» «être conscient» «être maître de ses actes» «s'enivrer c'est un abandon, une démission» reviennent constamment à ce sujet. L'auto-contrôle supposerait néanmoins l'acceptation volontaire de certains risques «permanents dans toute la vie». Ce conducteur idéalisé s'opposerait très exactement au conducteur alcoolique qui lui se caractérise par son incapacité à se contrôler, par son irresponsabilité.

Les conducteurs interrogés se situent tous, au moins implicitement, à ce niveau de maturité.

Le problème essentiel de la sécurité routière consisterait pensent-ils à faire accéder la grande masse des usagers à ce niveau de l'auto-contrôle. Cette promotion des conducteurs peut se réaliser par l'éducation et l'information.

L'éducation

L'éducation revient constamment dans les propos des personnes interrogées comme la solution par excellence à préconiser pour autrui. Elle revêt deux aspects :

Education civique et morale qui permet une prise de conscience des risques et le développement d'un sentiment de responsabilité. Elle aboutirait à l'auto-contrôle en supprimant «l'agressivité», «l'intolérance», «l'esprit de compétition», «le désir de performances», «la mentalité dégueulasse».

L'éducation ainsi envisagée se situe toujours au niveau du concept abstrait sans qu'en soient précisées les modalités pratiques. Elle s'adresserait essentiellement aux jeunes ainsi qu'aux «sous-développés» du point de vue des connaissances, du niveau intellectuel, du sens moral, etc...

L'accession à l'auto-contrôle passe également par la formation des conducteurs afin que «chacun connaisse ses propres limites» pour être «maître de l'outil» «s'entraîner à certains risques». Formation et expérience de la conduite contribueraient ainsi à l'auto-contrôle.

En ce qui concerne l'information, le mode de raisonnement des personnes interrogées est très similaire. Il faut informer «les autres» «ce sont de braves gens qui ne se rendent pas compte, il faut leur faire toucher du doigt».

Toutefois, l'information ne peut porter que sur des usagers déjà éduqués. «L'information, la coller à des gens qui ne se sentent pas responsables vous savez !».

Les campagnes anti-alcooliques sont jugées moralisantes et outrancières, on les repousse comme une agression comportement remarquablement décrit par un interlocuteur :

«quand il y a une émission à la télé sur l'alcoolisme on ferme le poste, ça leur fait mal».

Après avoir présenté l'éducation et l'information comme les deux grands leviers susceptibles de promouvoir l'auto-contrôle, les personnes interrogées poursuivent leur dialectique en opposant à ce système «idéal» le système réel qui devrait s'appliquer à la masse des autres conducteurs : contrôle et répression.

Contrôle et répression

Ils sont donc considérés comme des pis-aller à l'efficacité immédiate mais temporaire. Deux types d'opinions s'opposent sans s'exclure :

a) sur le plan ces principes, contrôle et répression sont refusés parce qu'insuffisants, inaptes à résoudre les problèmes de fond.

«La sanction ne sert à rien. Vous punissez les voleurs et il y a toujours des vols».

«La peur du gendarme ça ne corrige pas».

Ici apparaît une notion extrêmement importante, celle de l'arbitraire d'un taux légal ou d'une façon générale d'un contrôle systématique de l'alcoolisation des conducteurs.

Une information très floue ou l'absence même d'information valable sur ce problème favorise l'épanouissement d'attitudes négatives argumentées de la façon suivante :

— Une loi générale ne peut tenir compte des cas particuliers, elle est donc injuste.

C'est la fameuse notion de résistance individuelle aux effets de l'alcool qui peut s'analyser comme un mythe. A partir de bases réelles se construit un système de représentation à fonctions multiples :

- réaffirmation de la complexité de l'individuel et réintroduction de la notion d'auto-contrôle
- mise en question indirecte du bien fondé de l'action des Pouvoirs Publics
- s'exclure du champ d'application de la loi en se présentant implicitement comme un cas particulier.

Le caractère mécanique, automatique de la loi ne pouvant convenir qu'à détecter des états éthyliques permanents, chroniques il s'ensuit que :

La loi ne devrait s'appliquer qu'aux seuls alcooliques.

«L'alcootest risque de pénaliser des gens qui ne sont pas de véritables alcooliques».

«Si l'on vient de faire un bon déjeuner, on n'est pas obligatoirement un alcoolique, ça peut être source de méprise».

«Boire deux ou trois verres et puis un petit verre par-dessus le marché après le café, c'est pas pour ça qu'on est un alcoolique hein !».

b) Contrôle, répression, sanctions sont donc rejetés à l'usage du groupe mythique des «alcooliques» mais aussi dans la masse anonyme des «autres». On admet alors un système répressif qui serait un «mal nécessaire».

Il faut agir vite et frapper fort pour protéger la société en réduisant l'insécurité sur les routes. Les sanctions envisagées sont essentiellement la suspension ou le retrait définitif du permis. En bonne logique, les conducteurs qui n'envisagent pas ces sanctions pour eux-mêmes ont tendance à manifester une sévérité qui va souvent au-delà de ce que prévoit le législateur.

Un thème très fréquemment évoqué au sujet de la répression et des sanctions est celui du contexte national et politique. On souligne en particulier la contradiction interne d'un système économique et politique qui d'un côté encourage la production et la distribution de boissons alcoolisées, de l'autre réprime l'alcoolisme. L'alcool apparaît comme un bouc émissaire :

«Ça m'apparaît très, très facile d'accuser l'alcool».

«Des influences politiques ou des trucs comme ça, c'est le problème français.»

L'institution d'un taux légal est perçue comme une mesure partielle qui vise les conséquences plus que les causes «un replâtrage dans un coin, on aura bonne conscience d'avoir prévenu les gens mais on ne leur aura pas donné peut-être les conditions pour qu'ils ne boivent pas». «Pseudo réforme qui n'apportera aucune solution».

Les vrais problèmes paraissent escamotés : logement, routes, hôpitaux, écoles, qui sont évoqués selon les stéréotypes traditionnels : «On paie suffisamment dans l'essence et les taxes pour avoir au moins des routes correctes».

«C'est très facile d'accuser l'alcool, c'est moins gênant que de parler de l'état des routes par exemple».

Le raisonnement aboutit à une mise en cause de la société industrielle pour déboucher parfois sur le problème du devenir de l'homme au sein de cette société :

«Cette société industrielle détruit l'homme».

«Pourquoi est-ce qu'on met entre les mains des hommes des moyens qui leur permettent de se tuer facilement et ensuite on dit : tiens, les hommes se tuent, c'est drôle ça !».

«Mourir sur les routes c'est aussi une sorte d'évasion parce qu'on se sent prisonnier dans un système, à la limite c'est une impasse, on préfère crever.

2.1.2. Analyse des composants du schéma B

Ce schéma traduit le «vécu» du problème de l'alcool et de la conduite. L'analyse a permis de distinguer deux ensembles de fonctions que l'on a désignés sous les termes génériques du «boire» et du «conduire». Le «boire» et le «conduire» se situent dans un ensemble qui correspond à la notion de «vivre» dans le sens d'une adaptation de l'individu à l'environnement psychologique et social.

Le «boire»

L'exploration des fonctions symboliques du «boire» met en évidence certaines notions déjà signalées à la suite d'études antérieures notamment celles menées par le Haut Comité d'Etude et d'Information sur l'Alcoolisme.

Par opposition au comportement de l'alcoolisme invétéré décrit au niveau du schéma A, boire est ici valorisé dans le sens de «bien boire» de boire «normalement» au cours de «bons petits repas». Cette notion de normalité est prépondérante, elle souligne que pour les personnes interrogées, l'abstinence est une anomalie, l'indice d'un mauvais état de santé ou d'un comportement asocial.

Le fait de bien boire, «de tenir le coup» est un signe de virilité celui qui ne boit pas est «une mauviette», une «fillette», «il faut affirmer sa personnalité, là comme ailleurs».

Sur ce point, on peut d'ailleurs remarquer que les rôles masculins et féminins sont nettement différenciés. Les femmes au foyer, les mères de famille qui n'exercent pas de profession soulignent avec une certaine amertume cet aspect du «boire», pseudo-performance masculine. L'intérêt d'un contrôle et d'une répression qui frapperait les hommes dans leur orgueil est signalé à plusieurs reprises.

Le «boire» est conditionné par les habitudes, fait partie de la vie quotidienne, «rythme la journée du Français moyen».

Son rôle social est mis en évidence par les personnes interrogées qui soulignent l'importance de l'alcoolisme mondain, l'association alcool-réjouissances, fêtes diverses ou simples rencontres.

L'alcool est partout, il n'est pas cher, le refuser c'est se mettre au ban de la société.

«On a le droit de passer une bonne soirée, pour cela il faut boire quelque chose, c'est tout à fait normal».

De plus, il existe une pression sociale en faveur du «boire».

«Il y a des fois où l'on est obligé de boire un verre».

Les effets de l'alcool, ce que l'on recherche dans le «boire» sont abondamment évoqués : euphorie, liberté, évasion, réconfort, «défoulement», oubli, suppression des inhibitions. L'idée d'alcool est associée à une image de chaleur, de bien-être physiologique «on retrouve son corps qu'on avait un peu oublié» et aussi de puissance. «L'impression de pouvoir faire ce qu'on a jamais fait».

Le «conduire»

Pour les personnes interrogées la conduite d'un véhicule remplit en dehors des aspects concrets et pratiques un certain nombre de fonctions qui constituent le plaisir de conduire.

On peut y distinguer deux aspects principaux :

a) les satisfactions personnelles qu'éprouve le conducteur comme élément dominant du couple homme-véhicule : «impression de puissance», «plaisir de dominer quelque chose», «maîtriser son véhicule».

La machine n'a pas un rôle seulement passif, elle peut renverser les rôles ; le conducteur est alors «dépendant» complètement dominé par une mécanique». Les relations homme-véhicule prennent souvent l'aspect d'un jeu, d'un sport, «l'auto c'est un jouet dangereux», «conduire c'est un sport avec lequel il ne faut pas plaisanter».

A la limite la fusion est totale entre conducteur et véhicule, c'est l'identification qui peut entraîner des comportements de compétition. «J'en fais une partie de moi-même».

«Si je m'identifie trop à ma voiture, je risque d'entrer en rivalité avec d'autres usagers de la route».

b) Le «conduire» a des fonctions sociales, essentiellement de nature ostentatoire. Dans le style de conduite, le choix du véhicule, on exprime certains rapports avec autrui :

«Signe de notre puissance, de notre fortune»

«Moyen d'être reconnu par les autres»

«Moyen de s'extérioriser»

«Je ne suis pas Monsieur Tout le Monde au volant»

Comme le «boire» le «conduire» est identifié symboliquement à la virilité : «un homme sans sa voiture se sent tellement dévirilisé». (une femme). «Ils s'enivrent devant la puissance de leur véhicule».

Conduire c'est aussi échapper à l'emprise sociale, c'est un moyen de s'évader, de s'isoler dans un univers clos, thème qui revient fréquemment dans la description des satisfactions de la conduite.

Enfin, le «conduire» permet de disposer d'autrui par la puissance du véhicule.

«Si tu me casses les pieds, je te double parce que je suis en Alfa».

La plupart de ces notions sont banales et ont déjà été signalées à la suite de travaux sur l'image de l'automobile. On peut d'ailleurs penser que les thèmes publicitaires développés par les constructeurs et les articles consacrés au problème des accidents sont en partie responsables de certains clichés intériorisés ensuite par les usagers.

Dans la perspective de la présente étude, il est plus intéressant de relever que le «boire» et le «conduire», loin d'être antagonistes comme il serait souhaitable pour la prévention des accidents, présentent des similitudes profondes sur le plan des satisfactions procurées et du point de vue du contexte psychosociologique. On retrouve ici l'ensemble «vivre» englobant «boire» et «conduire» dans le schéma B. Alcool et voiture sont assimilés à des drogues d'accès facile et socialement bien admises.

«Un homme qui arrive à vider une bouteille de whisky et qui tient debout, un homme qui fait du 180 sur la route, il a prouvé quelque chose».

«La voiture c'est un défoulement ; on se défoule encore mieux sur la route si l'on est d'autant plus chaud par l'alcool».

Certains interlocuteurs émettent l'opinion que chez les jeunes on assiste actuellement à un transfert de l'alcool vers la voiture qui expliquerait la diminution de la consommation d'alcool observée dans les nouvelles générations.

Les personnes interrogées qui admettent qu'il leur arrive de boire et de conduire, rejettent cependant l'idée d'accident en se retranchant derrière la notion sécurisante de «l'auto-contrôle» décrit dans le schéma A. Cet auto-contrôle leur permettrait selon elles de combiner le «boire» et le «conduire» sans prendre de risque en conservant toujours une claire notion de leur état et en adaptant l'un à l'autre : on boit «raisonnablement» et seulement avant les petits trajets, on modère sa vitesse, on «fait très attention».

Au terme de cette phase qualitative, il était nécessaire de vérifier quantitativement certaines hypothèses opérationnelles. Dans cet esprit, un questionnaire destiné à un sondage national fut préparé et testé en décembre 1969. Un deuxième questionnaire fut administré en janvier 1970 à un échantillon de 1 217 automobilistes. Il n'était pas question de valider l'ensemble des hypothèses dont certaines concernent des structures psychologiques que seules des techniques psychosociologiques intensives et très élaborées permettent d'explorer, mais de préciser quelques unes d'entre elles jugées les plus importantes.

Les résultats de ces sondages sont exposés au chapitre 3.

CHAPITRE 3

SONDAGES D'OPINION

3.1. SUR ECHANTILLON REPRESENTATIF DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION FRANÇAISE.

CONNAISSANCES, OPINIONS ET ATTITUDES VIS-A-VIS D'UNE REGLEMENTATION EN MATIERE D'ALCOOL ET DE CONDUITE.

3.1.1. DESCRIPTION DE LA METHODE

3.1.1.1 Plan du questionnaire

Le questionnaire avait pour objectifs majeurs :

- 1) d'évaluer l'intensité de la liaison observée entre les bas niveaux de connaissance en matière d'alcool et d'accidents et les opinions et attitudes négatives vis-à-vis du projet de loi.
- 2) d'éprouver la généralité et l'intensité d'une notion clé apparue au cours des entretiens : le rejet des responsabilités sur autrui.
- 3) d'évaluer la force et l'extension de l'attitude décrite sous le nom de «principe d'auto-contrôle», et ses implications face à une réglementation en matière d'alcool et de conduite.
- 4) de préciser l'image de «l'homme qui ne boit pas» et les valeurs qui lui sont associées, dans un contexte social et professionnel et par rapport au problème de la sécurité routière.

L'ensemble des questions posées portaient :

sur les connaissances des sujets interrogés en ce qui concerne l'existence d'un projet de loi fixant un taux légal d'alcoolémie, le contenu de ce projet, les techniques de contrôle de l'alcoolémie des conducteurs.

sur les normes personnelles en matière de consommation d'alcool et les intentions de comportement après l'adoption éventuelle de la loi

sur les opinions et attitudes vis-à-vis des conséquences de l'application de la loi
(voir questionnaire en annexe 1A)

3.1.1.2 Description de l'échantillon

Le sondage a porté sur 2 093 personnes constituant un échantillon représentatif de l'ensemble de la population française, composé moitié d'hommes, moitié de femmes.

On trouvera en annexe (cf. annexe IIA) la répartition de cette population en fonction des principales catégories socio-économiques.

3.1.2. PRESENTATION DES RESULTATS

3.1.2.1. DESCRIPTION DES OPINIONS ET ATTITUDES EN MATIERE DE CONDUITE ET DE CONSOMMATION D'ALCOOL

Nous indiquerons brièvement la tendance générale des réponses obtenues sur les points principaux, en distinguant le plus souvent les réponses fournies par l'échantillon féminin qui diffèrent notablement des opinions émises par les hommes.

3.1.2.1 1 Jugements portant sur les quantités d'alcool ingérées

On considère l'absorption, soit au cours d'un bon repas, soit d'un repas normal de :

- 1 apéritif
- + 1/2 litre de vin
- + 1 digestif

Rappelons que cette quantité d'alcool ingérée dans ces conditions par un homme de taille et de corpulence moyennes peut entraîner une alcoolémie égale au seuil fixé par la loi, soit 0,80 ‰.

Tableau 1 : Jugements portant sur les quantités d'alcool ingérées

Jugements des personnes interrogées	Au cours d'un bon repas	Au cours d'un repas normal
Sans réponse NSP	0,0 %	3 %
Vraiment très peu	8 %	1,5 %
Pas tellement	61 %	16 %
Plutôt beaucoup	17 %	38 %
Beaucoup trop	14 %	41 %
Total	100 %	100 %

38 % DES PERSONNES INTERROGÉES DECLARENT NE JAMAIS BOIRE LA QUANTITE DE BOISSONS ALCOOLISEES PROPOSEE A TITRE D'EXEMPLE

(EQUIVALENT A 0,80 g^{0/100}), les femmes étant beaucoup plus nombreuses (une sur deux) dans ce cas. De plus, elles se montrent plus sévères que les hommes dans leurs jugements, surtout dans le cas d'un repas normal (voir annexe 3).

Soulignons la DIFFERENCE SENSIBLE DES JUGEMENTS PORTES SUR LA CONSOMMATION D'ALCOOL, SELON QU'ELLE EST REGULIERE OU QU'ELLE FAIT PARTIE DES «PLAISIRS DE LA TABLE».

3.1.2.1 2) Délais observés avant de reprendre le volant lorsqu'on a absorbé de l'alcool

Les réponses des sujets portent sur les délais observés après consommation de la quantité proposée, correspondant à une alcoolémie de 0,80 g/l. On a distingué les délais respectés avant un long parcours et avant un court trajet.

Tableau 2 : Délais observés après absorption d'alcool

Délais respectés	Avant un long parcours	Avant un court trajet
Sans réponse	7 %	9 %
Nul	14 %	21,5 %
< 1 heure	12 %	17 %
de 1 h à 2 heures	13 %	10 %
de 2 h à 4 heures	10 %	5 %
Plus de 4 heures	6 %	3 %
Affirment ne jamais boire autant	38 %	35 %
Total	100 %	100 %

Comme précédemment les hommes sont plus nombreux que les femmes à boire la quantité proposée, à ne pas attendre ou à attendre peu. (Voir annexe 4).

Avant un court trajet on constate que 48 % des personnes interrogées observent un délai insuffisant (moins de deux heures) avant de reprendre le volant ; CE SONT SURTOUT LES HOMMES QUI DECLARENT NE PAS ATTENDRE, OU ATTENDRE MOINS D'UNE HEURE (CE QUI SIGNIFIE QU'ILS ENTREPRENNENT UN LONG TRAJET AU MOMENT OU LEUR TAUX D'ALCOOLEMIE EST LE PLUS ELEVE).

En comparant les délais observés pour un court et long trajet, on constate que 30 à 45 % SEULEMENT DES PERSONNES INTERROGÉES DECLARENT OBSERVER LE MEME DELAI DANS LES DEUX CAS.

Les autres diminuent tous la durée de leur attente pour un court trajet et sont nombreux à la supprimer complètement (10 à 30 % d'entre eux) : ainsi se trouve confirmée l'hypothèse selon laquelle LE RISQUE D'ACCIDENT SUR LES COURTS TRAJETS SERAIT GÉNÉRALEMENT SOUS-ESTIMÉ.

3.1.2.1 3) L'image du «conducteur qui ne boit pas» avant de prendre le volant. (Voir annexe 5 et 5 bis)

L'opinion la plus fréquemment émise sur le conducteur qui ne boit pas au cours d'une soirée est qu'il est «raisonnable» (68 %), ou qu'il est «vraiment très prudent» (20 %), avec une nuance péjorative probable. On peut soupçonner qu'il s'agit là d'un «cliché» plutôt que d'une appréciation réfléchie des personnes interrogées : les valeurs négatives attachées au conducteur «abstinant» apparaissent dans la nature des autres explications choisies (voir annexe 5) et surtout dans les conséquences d'un tel comportement : en effet, environ 1/4 des personnes interrogées sont d'accord pour affirmer que le conducteur qui ne boit pas peut gâcher la soirée des autres, les hommes souscrivant davantage que les femmes à cette affirmation (surtout les conducteurs novices).

3.1.2.1 4) L'auto-contrôle

Si l'on néglige l'opinion des personnes interrogées qui déclarent ne jamais absorber la quantité d'alcool précédemment indiquée, (22 %, qui témoignent ainsi également de modalités individuelles de contrôle) on constate que les 2/3 DES AUTRES SONT D'ACCORD POUR AFFIRMER QU'ELLES PEUVENT DECIDER ELLES-MEMES SI ELLES PEUVENT CONDUIRE OU NON APRES AVOIR BU, (AUTO-CONTROLE) les hommes sont plus affirmatifs que les femmes à ce sujet (voir annexe 6).

3.1.2.1 5) Connaissance des projets du Gouvernement et importance du projet de loi sur l'alcool et la conduite (Voir annexes 7 et 7 bis).

Nous rappellerons que la présente enquête a été menée en Décembre 1969. A cette époque, simultanément aux propositions de loi concernant le taux d'alcoolémie des conducteurs, divers autres projets avaient été élaborés, et leur contenu diffusé par la presse et la radio auprès du public ; nous avons choisi de comparer l'impact du projet de loi sur l'alcoolémie des conducteurs à celui de mesures concernant le régime d'assurances-maladie pour les commerçants et artisans, le financement privé du téléphone et celui des autoroutes.

C'est le projet de loi sur l'alcool et la conduite qui s'est avéré le mieux connu (74 % des réponses), et qui est considéré comme le plus important des quatre projets proposés (55 % des sujets le citent).

On note que le niveau d'information des hommes est supérieur à celui des femmes, pour qui cependant le projet sur l'alcoolémie est le mieux connu, et qui attachent plus d'importance que les hommes à ce projet.

Tableau 3 :

— Réponses à la question : «en quoi consiste ce projet de loi ?»

Réponses	Pourcentage de sujets
Sans réponse	44 %
Réponse hors sujet	20 %
Notion de taux légal	17 %
Notion de «contrôle»	31 %

Il faut remarquer que 1,1 % SEULEMENT DES REponses PEUVENT ETRE CONSIDEREES COMME CORRECTES, c'est-à-dire comportant à la fois les trois éléments suivants :

- notion de seuil légal
- notion de dépistage
- notion de sanction

Notons que les hommes fournissent deux fois plus de réponses correctes que les femmes. (Annexe 8).

— Attitude du public

Contrastant avec le très faible niveau des connaissances sur le projet de loi, on a pu mettre en évidence une attitude positive des personnes interrogées vis-à-vis de cette loi (dont le contenu était précisé par l'enquêteur à cette étape du questionnaire) :

Tableau 4 : Attitude du public vis-à-vis du projet de loi

Se déclarent	
Très favorables	33 %
Plutôt favorables	38 %
Plutôt opposées	17 %
Très opposées	7 %

INTERROGÉES SUR LA PROPORTION DE CONDUCTEURS QUI RISQUENT PLUS D'AVOIR UN ACCIDENT LORSQU'ILS ONT BU DE L'ALCOOL, 14 % SEULEMENT DES PERSONNES REpondent «TOUS», CE QUI CORRESPOND A LA REALITE DES FAITS. La plupart (63 %) pensent que «certains» seulement majorent ainsi les risques de la conduite, 15 % répondent «très peu» ou «aucun».

La différence entre hommes et femmes est importante, les hommes mettant plus en doute l'accroissement du

risque sous l'influence de l'alcool et manifestant une attitude globale moins favorable au projet de loi. (Annexe 9).

3.1.2.1 6) Estimation des «infractions actuelles» (avant le vote du projet de loi)

On a été amené à distinguer les estimations portant sur le Dimanche de celles des jours de semaine.

Tableau 5 : Estimation des taux d'infraction actuelles

Taux estimé des infractions actuelles	en semaine	le dimanche
N S P	20 %	18,5 %
Aucun	0,2 %	0,5 %
< 1 sur 100	30 %	13 %
1 sur 10	25,5 %	23,0 %
1 sur 4	11,5 %	20 %
1 sur 2	6,5 %	11,5 %
> 1 sur 2	5,5 %	11 %
Tous	1 %	2,5 %

L'infraction est donc considérée comme une pratique courante ; ceci n'est sans doute pas sans relation avec les opinions concernant le bien fondé de la loi et ses probabilités d'application réelle.

L'image culturelle du repas du dimanche «bien arrosé» est bien présente dans le public.

Les femmes se prononcent moins souvent que les hommes sur le nombre de conducteurs concernés ; ce sont les seules à répondre spontanément «aucun» (Annexe 10).

Caractéristiques présumées du conducteur concerné par le projet de loi.

Les personnes interrogées estiment généralement que ce projet de loi atteindra davantage :

- les hommes que les femmes (84 % contre 1 %)
- les personnes plus âgées que les jeunes conducteurs (36 % contre 29 %)
- les conducteurs effectuant des petits trajets plutôt que des grands trajets (38 % contre 21 %)
- les conducteurs non professionnels plutôt que les professionnels (50 % contre 13 %)
- ceux qui conduisent surtout pendant les vacances plutôt que ceux qui conduisent toute l'année (36 % contre 24 %).

Il faut noter que les hommes mettent en cause plus volontier les femmes, les jeunes conducteurs, ceux qui font de petits trajets et qui conduisent surtout pendant

les vacances : on peut supposer qu'ils se refusent ainsi à incriminer l'image du conducteur auquel ils s'identifient probablement : l'homme expérimenté, ayant une pratique régulière de la route.

3.1.2.1 7) Implication personnelle et intentions de comportement après le vote de la loi

Tableau 6 : Implication personnelle des usagers vis-à-vis de la loi

Se déclarent concernés par la nouvelle loi	Hommes	Femmes	Total
Sans réponse	4,4	6,5	5,5
Très souvent	2,4	0,2	1,3
Assez souvent	3,7	0,9	2,2
De temps en temps	18,0	2,1	10,0
Rarement	21,6	7,6	14,5
Jamais ou pratiquement jamais	49,9	82,8	66,5

Remarquons qu'UN HOMME SUR DEUX SEULEMENT AFFIRME NE JAMAIS DEVOIR ETRE CONCERNE PAR LA LOI, ALORS QUE 4 SUR 5 DES FEMMES PENSENT ETRE DANS LE CAS.

8 fois plus d'hommes environ que de femmes répondent «de temps en temps».

Si les femmes estiment être moins souvent concernées par la loi, elles se montrent cependant plus disposées que les hommes à attendre avant de reprendre le volant : en ce qui concerne leur comportement vis-à-vis de la conduite sur route après avoir bu, la moitié des personnes interrogées seulement accepteraient d'attendre si la loi était votée, et 1/3 avant de conduire en ville. RESPECTIVEMENT 10 % DES FEMMES ET 13 % DES HOMMES AFFIRMENT QU'ILS PRENDRAIENT LA ROUTE SANS ATTENDRE APRES AVOIR ABSORBE UNE QUANTITE D'ALCOOL CORRESPONDANT A 0,80 g/l.

3.1.2.1 8) Modalités de contrôle et sanctions proposées

Les personnes interrogées considèrent que le contrôle par alcootest devrait être appliqué :

Tableau 7 : Fréquence souhaitable des contrôles par alcootest

— à n'importe quel moment	39 %
— en cas d'infraction	33 %
— en cas d'accident seulement	23 %
— jamais	2,5 %

59 % seulement savent que l'alcootest n'a pas valeur de preuve légale, et 1/3 peuvent préciser que celle-ci est constituée par le résultat de la prise de sang.

En ce qui concerne les sanctions que l'on devrait prendre à l'encontre des conducteurs qui dépassent le taux légal sans provoquer d'accident des sanctions légères, voire nulles sont le plus souvent proposées :

- «simple avertissement» ou «aucune sanction» (38 %)
- une amende (29 %)

Les hommes sont trois fois plus nombreux que les femmes à estimer qu'aucune sanction n'est souhaitable, et proposent le plus souvent des sanctions légères.

D'autres sanctions sont préconisées, supposées plus ou moins efficaces sur le plan sécurité (suspension du permis de conduire ou immobilisation du véhicule), ou comparables à celles qui sanctionnent des délits graves (emprisonnement).

3.1.2.1 9) Application de la loi et efficacité de la mesure

58 % seulement des personnes interrogées estiment qu'il sera possible d'appliquer la loi, les hommes se montrant encore moins confiants que les femmes à ce sujet.

Les avis sont très partagés sur la réduction du nombre d'accidents qui pourrait résulter de l'adoption du projet de loi.

Tableau 8 : Estimation de l'efficacité de la mesure

Réduction présumée du nombre des accidents	Hommes	Femmes	Total
Sans réponse	12,8	22,9	17,9
1 sur 1000	6,6	4,5	5,5
1 sur 100	20,3	18,4	19,4
1 sur 10	21,1	23,1	22,1
1 sur 4	10,7	9,2	9,9
1 sur 2	4,1	4,5	4,3
Plus de la moitié	4,7	6,8	5,8
Ne permet pas de réduire acc.	19,6	10,7	15,1

Soulignons que les hommes sont deux fois plus nombreux que les femmes à proclamer l'inefficacité totale de la loi.

3.1.2.1 10) Valeur scientifique du projet de loi

64 % des personnes interrogées seulement estiment que le projet de loi a été établi en fonction d'études approfondies de spécialistes de la sécurité routière et 1/4 des personnes interrogées savent que des mesures législatives analogues ont été adoptées à l'étranger.

La moitié environ de l'échantillon (surtout les hommes) croit que les comités anti-alcooliques sont à l'origine de la préparation du projet de loi.

3.1.2.2. ANALYSE DES REPONSES EN FONCTION DES CARACTERISTIQUES DE L'ECHANTILLON

Dans l'impossibilité où ils se trouvent de reproduire en annexe l'ensemble des données statistiques recueillies, les auteurs tiennent à la disposition des personnes intéressées, les données complémentaires qu'elles pourraient éventuellement souhaiter.

3.1.2.2 1) Influence de l'âge

On constate que les opinions sont assez homogènes entre 20 et 50 ans et reflètent une grande indulgence en ce qui concerne la consommation de boissons alcoolisées au cours d'un repas ; les personnes de moins de 20 ans sont les plus nombreuses à déclarer boire moins que les quantités proposées et émettent les jugements les plus sévères, ainsi que les personnes âgées de plus de 65 ans, (sauf une minorité de ces dernières qui manifestent la plus grande indulgence).

En ce qui concerne les délais considérés comme souhaitables avant de reprendre le volant, les résultats sont cohérents. (Voir annexes 11 et 11 bis).

IL SEMBLE DONC QUE CE SOIT A L'AGE DU MAXIMUM D'ACTIVITE PROFESSIONNELLE ET AUSSI DE L'UTILISATION LA PLUS FREQUENTE DES VEHICULES QUE LA TOLERANCE SOIT LA PLUS ELEVEE EN CE QUI CONCERNE LA CONSOMMATION D'ALCOOL ET LA CONDUITE D'UN VEHICULE APRES ALCOOLISATION.

Parallèlement, c'est entre 20 et 65 ans que l'on affirme le plus souvent la possibilité d'auto-contrôle en refusant tout indice objectif de l'état d'imprégnation alcoolique (2/3 des personnes de cet âge sont de cet avis).

La classe d'âge moyen exprime des opinions assez homogènes sur un certain nombre d'autres questions, mais présente une attitude assez paradoxale : d'une part elle est la mieux informée du projet de loi et de la valeur de l'alcootest, d'autre part c'est elle qui doute le plus de la possibilité d'appliquer réellement la loi et qui exprime des réserves quant à l'efficacité d'une telle mesure et ses fondements scientifiques ; on observe également que cette population de 20 à 50 ans apparaît comme la plus opposée à l'utilisation de l'alcootest surtout en dehors des cas d'accident ou d'infraction grave.

De la part de cette catégorie de la population, professionnellement active et effectuant davantage de déplacements, cet ensemble d'opinions négatives exprimées à l'égard d'un projet de loi bien connu d'elle et la concernant plus particulièrement, peut être interprété comme un rejet : nous avons constaté l'indulgence de cette classe d'âge vis-à-vis de la consommation d'alcool, ainsi que le refus d'avoir à se soumettre à un éventuel contrôle sur route.

Craignant de devoir choisir entre les habitudes de consommation de boissons alcoolisées et les habitudes de conduite, ou plus précisément de devoir différer soit les déplacements en automobile, soit la satisfaction procurée par l'alcool. **CETTE FRACTION LA PLUS ACTIVE DE LA POPULATION S'INTERESSANT AU PROJET DE LOI ET RELATIVEMENT BIEN INFORMEE A CE SUJET LE CONTESTE, LE DEVALORISE, ET FINALEMENT LE REJETTE COMME UNE MESURE MAL FONDEE, INAPPLICABLE ET INEFFICACE.**

3.1.2.2. 2) Opinions exprimées en fonction de la profession et du niveau d'études

Sur un certain nombre de questions les différences de jugements exprimées sont sensibles selon la profession et le niveau d'études. Nous distinguerons quelques professions dont les opinions sont particulièrement homogènes ou nettement tranchées ; on constate que les patrons de l'industrie et du commerce ont une attitude très proche de celle des agriculteurs sur la majorité des questions et que cette attitude s'oppose en tous points à celle des professions libérales et cadres supérieurs ; entre ces deux systèmes d'opinions qui s'affrontent, se situent les réponses fournies par les autres catégories professionnelles, beaucoup moins homogènes et reflétant une attitude plus floue vis-à-vis de ces problèmes (voir annexe 12).

Les patrons de l'industrie et du commerce et les agriculteurs

Ce sont les plus indulgents en ce qui concerne la consommation de boissons alcoolisées, mais également les plus nombreux à déclarer boire moins que la quantité d'alcool proposée (ce qui semble devoir être mis en doute du fait de leur indulgence à ce sujet). Ils n'attendent pas pour reprendre le volant lorsqu'ils ont bu, ce qui peut être lié à certaines contraintes professionnelles.

Ils dévalorisent l'image du «conducteur qui ne boit pas» et affirment nettement la possibilité de l'auto-contrôle. S'ils sont assez bien informés du projet de loi (du moins les patrons) ils le considèrent généralement comme peu important et sont très opposés à cette mesure. De plus, ils sous-estiment fortement l'accroissement du risque par l'alcool, et jugent qu'une forte proportion de la population serait touchée par une réglementation fixant le taux légal à 0,80 g^{0/00}

Si la loi est votée, ces catégories professionnelles déclarent ne pas avoir l'intention d'attendre pour reprendre le volant après avoir bu, et sont très hostiles à la possibilité du contrôle par alcootest. Ces sujets proposent généralement de ne pas sanctionner le délit de dépassement du taux légal, ou d'adresser un simple avertissement au conducteur. Ils contestent soit la possibilité d'appliquer la loi, soit l'efficacité de cette mesure ou encore ses fondements scientifiques. Ils croient par contre que les comités anti-alcooliques ont fait subir des pressions en faveur de cette loi.

L'ensemble de ces réponses traduit bien un refus global d'une telle mesure législative susceptible de contrarier dans ces catégories professionnelles les habitudes et traditions de consommation d'alcool, faisant partie de la vie quotidienne au même titre que l'utilisation d'un véhicule.

Professions libérales et cadres supérieurs

Ces catégories sociales manifestent vis-à-vis du problème de l'alcool et de la conduite une attitude beaucoup plus rationnelle et favorable, sans que l'on puisse affirmer qu'au-delà des opinions, les comportements réels soient également plus conformes aux impératifs de sécurité :

Les personnes interrogées se montrent plus sévères en ce qui concerne la consommation de boissons alcoolisées, surtout quotidienne, ce sont aussi les plus réalistes quant au délai à observer avant de reprendre le volant (voir annexe). Elles préconisent l'emploi de méthodes permettant de vérifier le degré d'alcoolémie et se montrent moins confiantes que les autres en ce qui concerne la possibilité de juger soi-même de son état après avoir bu (ce fait correspond à une réalité puisque l'ingestion d'alcool affecte également le jugement des sujets).

Le niveau d'information de ces classes sociales est nettement supérieur à la moyenne de l'échantillon sur tous les points explorés, (surtout par le canal des journaux, la télévision était citée davantage par les ouvriers et retraités) : connaissance du projet de loi, accroissement du risque sur route par l'alcool, estimation du pourcentage de la population concerné par la loi, valeur de l'alcootest et preuve légale (prise de sang) sont des notions mieux connues que dans les autres groupes. Ces connaissances déterminent une attitude globalement favorable au projet de loi, et une croyance en l'efficacité de cette mesure sur le plan sécurité, si elle est respectée. De plus, les personnes appartenant à ces catégories professionnelles reconnaissent devoir être personnellement concernées par ce projet («de temps en temps» ou «rarement»), et sont les plus nombreuses à déclarer qu'elles attendront en pareil cas avant de reprendre le volant.

Autres catégories professionnelles

On remarquera que le groupe des retraités présente certaines particularités : déclarant fréquemment boire moins que les quantités correspondant au futur taux légal, ils

font preuve d'un faible niveau d'information sur ces problèmes.

Néanmoins, ils se montrent conscients de l'accroissement du risque dû aux effets de l'alcool.

Ils préconisent l'application de sanctions sévères et se montrent optimistes quant à l'efficacité de la mesure. D'autre part, ce sont ceux qui estiment être le moins souvent concernés par ce projet de loi et qui ont tendance à accuser surtout les jeunes conducteurs.

Ce groupe, mal informé des fondements et des modalités d'application de la loi, lui est pourtant favorable, dans la mesure semble-t-il où un tel projet ne générerait pas ses activités, la plupart des retraités effectuant peu de longs trajets en voiture.

Les ouvriers et les cadres moyens expriment des opinions diverses il apparaît nettement que le niveau d'information des ouvriers est généralement médiocre, alors que celui des cadres moyens vient se classer après celui des professions libérales et cadres supérieurs.

Néanmoins, les attitudes de ces deux groupes ne sont pas fort éloignées l'une de l'autre, bien que les ouvriers se déclarent plus hostile au projet de loi notamment en ce qui concerne le contrôle par alcootest, et reconnaissent pouvoir être plus souvent concernés par cette mesure. Ils sont généralement plus sensibles aux stéréotypes nationaux portant sur les valeurs attachées à l'alcool (signes de virilité, de force, de santé) et surtout se distinguent en niant totalement l'efficacité de cette loi : ils prévoient qu'il n'y aura aucune réduction du nombre des accidents.

Niveau d'études (Voir annexe 13)

Il convient de souligner l'importance du niveau d'études qui affecte également de façon sensible le jugement des personnes interrogées : pour les niveaux supérieurs, l'information sur l'accroissement du risque sous l'effet de l'alcool étant meilleure, les opinions exprimées et les estimations fournies sont généralement plus objectives ; cela ne permet absolument pas d'affirmer que les habitudes de consommation d'alcool des conducteurs d'automobile reflètent le réalisme des opinions exprimées.

3.1.2.2. 3) Caractéristiques régionales et habitat

On peut dégager quelques tendances :

— Les habitants des communes rurales manifestent des opinions très cohérentes, reflétant leur hostilité au projet de loi : indulgents en matière de consommation d'alcool, ils le jugent peu important et n'y sont pas favorables ; ils refusent l'application d'une sanction quelconque, à l'exception du simple avertissement.

— Par contre, les habitants de l'agglomération parisienne manifestent une position complexe, voire contradictoire,

vis-à-vis du projet de loi. Assez mal informés, ils se montrent sévères en ce qui concerne la consommation d'alcool quotidienne et se disent favorables à cette mesure, en préconisant des sanctions sévères (suspension ou retrait du permis de conduire). D'autre part, ils affirment la possibilité d'auto-contrôle, se montrent hostiles à l'alcootest et nient la possibilité de faire appliquer la loi.

— En considérant le découpage géographique de la France en quatre régions (sans compter l'agglomération parisienne), on ne recueille que peu d'informations supplémentaires : il semble que les habitants du Sud-Est se montrent les plus indulgents vis-à-vis de l'alcool et ceux du Sud-Ouest les plus sévères. Les habitants du Nord-Est, bien que mal informés et croyant en la valeur de l'auto-contrôle énonceraient des opinions prudentes et relativement favorables à la loi.

3.1.2.2. 4) Influence de l'expérience de la conduite (Voir annexe 14)

On constate d'abord que les automobilistes novices sont plus sévères que les autres dans leurs jugements sur la consommation de boissons alcoolisées, alors que les chauffeurs professionnels sont les plus indulgents ; de même, le pourcentage de conducteurs qui n'attendent pas avant de conduire lorsqu'ils ont bu augmente avec l'expérience de la conduite, alors que le pourcentage de ceux qui déclarent ne jamais boire la quantité décrite diminue.

Les conducteurs professionnels sont les plus nombreux à se reconnaître concernés par la future loi, mais aussi à ne pas attendre avant de conduire lorsqu'ils ont bu : ce sont ceux qui émettent le plus souvent des doutes concernant la possibilité d'appliquer la loi, l'efficacité de celle-ci ses fondements scientifiques, sa conformité avec les mesures adoptées à l'étranger ; ils nient plus souvent que les autres l'accroissement du risque après absorption d'alcool.

On note également que le contrôle systématique par alcootest est également d'autant moins bien accepté que l'expérience de la conduite augmente, et les sanctions sévères moins souvent envisagées.

Ces diverses données concordantes montrent bien que **L'ATTITUDE VIS-A-VIS DU PROJET DE LOI EST D'AUTANT MOINS FAVORABLE QUE LA PRATIQUE DE LA CONDUITE CONSTITUE UNE ACTIVITE IMPORTANTE**, ce qui se trouve confirmé par la prise de position globale des chauffeurs professionnels (36 % se déclarent très opposés à ce projet) par rapport à celle des conducteurs novices, plutôt favorables dans l'ensemble.

Ces résultats traduisent donc nettement la relation inverse qui s'établit paradoxalement entre l'expérience de la conduite et les mesures de sécurité que peut s'imposer ou accepter le conducteur en matière de consommation d'alcool.

On peut supposer que pour un conducteur novice la tâche de conduite est considérée comme suffisamment complexe et dangereuse pour qu'il s'y applique dans les meilleures conditions de vigilance, d'habileté, et de jugement. L'expérience de la conduite croissant, la notion du risque s'estompe chez le conducteur : lorsqu'il a acquis certains automatismes qui lui permettent de manier sans effort son véhicule, il semble que cette notion du risque en automobile soit plus ou moins scotomisée en dehors des situations particulièrement conflictuelles ; la voiture serait alors considérée et utilisée beaucoup plus comme une sorte de «prolongement» individuel facilitant les déplacements quotidiens que comme un élément mobile d'un système complexe en perpétuel changement, dont l'adaptation requiert la mobilisation permanente des capacités du conducteur : rien ne s'oppose plus dès lors à ce que l'homme s'installe au volant comme il s'assied à sa table toute limitation en matière de consommation d'alcool étant ressentie dans ce cadre comme une contrainte inacceptable.

On comprend ainsi que le projet de loi se heurte surtout à l'hostilité des catégories de la population active, pour lesquelles les déplacements en automobile font partie de la vie quotidienne au même titre que le repas accompagné d'alcool, qui semble vécu comme compatible avec l'ensemble de l'activité et des obligations professionnelles (cf. le 2ème sondage).

3.1.2.3) ANALYSE DES CROISEMENTS ENTRE QUESTIONS

L'examen des relations existant entre les opinions et attitudes manifestées sur divers sujets permet d'éclairer les fondements des différentes prises de position rencontrées dans le public et d'émettre quelques hypothèses sur les motivations qui les sous-tendent

Nous envisagerons successivement les ensembles de réponses cristallisées autour des questions-clé du sondage.

3.1.2.3. 1) Consommation de boissons alcoolisées et conduite automobile

Les délais que les conducteurs déclarent respecter avant de reprendre le volant lorsqu'ils ont consommé des boissons alcoolisées apparaissent nettement liés à l'estimation qu'ils fournissent des effets d'une quantité de boissons équivalente au taux légal : plus leurs jugements sont sévères, plus l'attente qu'ils préconisent est longue.

Mais, ce seraient surtout les rubriques «ne pas attendre avant de reprendre le volant», «utiliser les transports en commun» et «laisser conduire un parent ou un ami» qui seraient révélatrices des véritables intentions de comportement des conducteurs, bien plus que la durée de l'attente préconisée (Voir annexe 15).

L'INTENTION DE MODIFIER SON COMPORTEMENT PARAIT ALORS LIEE TRES NETTEMENT A UNE ATTITUDE FAVORABLE AU PROJET DE LOI, AINSI

QU'A UNE CERTAINE SEVERITE VIS-A-VIS DE LA CONSOMMATION D'ALCOOL EN GENERAL ; cette intention se manifeste beaucoup plus souvent chez les conducteurs ayant une confiance limitée en l'auto-contrôle et une notion plus nette de l'accroissement du risque lié à la consommation d'alcool.

Les personnes interrogées qui manifestent le plus de réticences à modifier leurs habitudes sont celles qui se disent le plus concernées par le projet de loi, et qui se déclarent les plus opposées à ce projet : le fait de nier l'influence de l'alcool sur leur propre conduite les conduirait à rejeter la notion générale de l'accroissement du risque pour tous les conducteurs.

3.1.2.3. 2) Auto-contrôle et accroissement du risque

La possibilité de juger soi-même de son état avant de conduire en affirmée d'autant plus fréquemment que la consommation de boissons alcoolisées est jugée avec plus d'indulgence. Le délai respecté avant de reprendre le volant lorsqu'on a bu est également plus bref lorsque les conducteurs sont favorables à l'auto-contrôle.

La notion d'auto-contrôle apparaît donc comme un «paravent» destiné à masquer le refus de se soumettre à un contrôle quelconque des pouvoirs publics en matière de consommation d'alcool : LE RECOURS A L'ARGUMENT «AUTO-CONTROLE» ET L'ATTITUDE FAVORABLE AU PROJET DE LOI VARIENT EN SENS INVERSE. DE MEME, L'ACCROISSEMENT DU RISQUE EN VOITURE SOUS L'EFFET DE L'ALCOOL EST UNE DONNEE FORTEMENT MINIMISEE PAR LES PERSONNES MANIFESTANT LEUR OPPOSITION AU PROJET DE LOI (voir annexe 16). La réglementation de la consommation d'alcool apparaît donc ainsi comme une contrainte arbitraire imposée aux conducteurs, d'autant moins bien acceptée qu'elle risque de modifier davantage leurs habitudes.

3.1.2.3. 3) Implication personnelle

On est d'autant plus indulgent dans ses jugements sur la consommation d'alcool et d'autant plus critique à l'égard du conducteur qui ne boit pas que l'on s'estime soi-même plus souvent concerné. L'accord avec l'auto-contrôle paraît cependant peu influencé par le degré d'implication personnelle, cette notion étant très largement acceptée par le public, dans la mesure semble-t-il où elle s'accorde avec une image flatteuse de conducteur responsable, «adulte».

IL RESSORT CLAIREMENT DE L'ENSEMBLE DES REPONSES QUE L'ON EST D'AUTANT PLUS OPPOSE AU PROJET DE LOI QUE L'ON S'ESTIME SOI-MEME PLUS SOUVENT CONCERNE (voir annexe 17), les personnes les plus favorables à la réglementation de l'alcool déclarant ne jamais boire autant que la quantité admise. De même, L'ACCROISSEMENT DU RISQUE PAR L'ALCOOL EST UNE NOTION QU'ACCEP-

TENT LES PERSONNES QUI PENSENT NE PAS ETRE CONCERNEES PAR LA LOI, alors qu'elle est minimisée par les autres. (Voir annexe 18).

3.1.2.3. 4) Attitude vis-à-vis du projet de loi

L'attitude vis-à-vis du projet de loi apparaît très nettement liée au jugement porté sur la consommation d'une quantité d'alcool équivalente au taux légal : plus cette quantité est jugée sévèrement, plus favorable est l'attitude envers la loi (voir annexe 19). CELA SIGNIFIERAIT QUE LES PERSONNES INTERROGEEES REAGISSENT NON PAS AU PROBLEME SPECIFIQUE DE SECURITE ROUTIERE, MAIS BIEN AU PROBLEME PLUS GENERAL DE L'ALCOOL OU DE L'ALCOOLISME, ce qui soulève des difficultés d'information particulièrement aiguës, et plus spécialement dans un pays aussi traditionnaliste que la France en matière de boissons alcoolisées.

On observe, en ce qui concerne le niveau de connaissances du contenu de la future loi, que ce sont paradoxalement les personnes fournissant des réponses correctes qui manifestent le plus d'opposition au projet de loi, ainsi que celles qui peuvent l'associer au contrôle par l'alcootest, ou à la notion plus vague de «taux d'alcool». On peut penser que les personnes qui craignent le plus d'être directement concernées par le projet de loi sont sensibilisées à toute information les concernant, ce qui expliquerait que leur niveau de connaissance du projet soit bon sans que ces personnes fassent partie des C.S.P. disposant habituellement d'une meilleure information dans tous les domaines.

3.1.2.3. 5) «Infractions actuelles» (avant le vote du projet de loi) et possibilité d'appliquer la loi

Il semble que les personnes affirmant que de très nombreux conducteurs seraient en infraction vis-à-vis du projet de loi soient les plus indulgentes en ce qui concerne la consommation d'alcool, et les plus nombreuses à observer un délai nul ou insuffisant avant de reprendre le volant lorsqu'elles ont bu ; ce sont également celles qui se montrent les plus opposées au projet de loi.

De plus, le degré d'implication personnelle varie dans le même sens que le pourcentage de conducteurs soupçonnés d'être en infraction ; on peut donc penser que plus on se sent soi-même concerné par la future réglementation, plus large est l'estimation que l'on donne au pourcentage de conducteurs visés par la mesure envisagée.

Cette hypothèse s'accorde avec le fait que les sanctions proposées sont d'autant plus légères, voire nulles, que la proportion de conducteurs supposée être en infraction est plus forte, les modalités de contrôle par alcootest souhaitée étant également moins contraignante (rejet du contrôle permanent).

En résumé, deux systèmes d'opinions s'opposent donc très nettement selon la prise de position concernant la possibilité d'appliquer la réglementation sur l'alcool et la conduite : les personnes mettant en doute cette possibilité sont également les plus opposées au projet de loi, minimisent l'accroissement du risque dû à l'alcool, et manifestent la plus grande indulgence vis-à-vis de la consommation de boissons alcoolisées, déclarant de plus fréquemment ne pas être disposées à attendre avant de conduire lorsque la loi sera votée.

Par contre, le groupe des personnes jugeant qu'il est possible d'appliquer la loi accepte le plus souvent l'éventualité de contrôles par alcootest et préconise l'adoption de sanctions sévères à l'encontre des infractionnistes.

3.1.2.3. 6) Contrôle par alcootest et sanctions envisagées

Il semble que les opinions énoncées sur ces deux points soient de bons «révélateurs» de l'attitude globale des personnes interrogées vis-à-vis du projet de loi, dans la mesure où le contrôle et la sanction constituent les conséquences concrètes auxquelles les conducteurs acceptent ou refusent de se soumettre.

On ne s'étonnera donc pas que les personnes admettant l'éventualité d'un contrôle pratiqué à n'importe quel moment soient celles qui sont les plus sévères du point de vue consommation d'alcool, croient le moins en la possibilité d'auto-contrôle, et sont les plus favorables au projet de loi.

A l'inverse, les personnes les plus réticentes vis-à-vis du contrôle se considèrent concernées fréquemment par la loi et se montrent les moins disposées à modifier leurs habitudes.

Parallèlement, la sévérité des sanctions préconisées est d'autant plus grande que l'on se montre partisan d'un contrôle par alcootest plus systématique.

Il apparaît clairement que la fréquence des contrôles, tout comme la sévérité des sanctions préconisées diminue lorsque l'on reconnaît être soi-même plus souvent concerné par la loi. Le fait que les personnes interrogées se montrent d'autant plus sévères qu'elles sont plus favorables au projet de loi, pourrait signifier qu'**A LEURS YEUX SEULE L'APPLICATION DE MESURES REPRESSIVES VIS-A-VIS DES CONDUCTEURS EN INFRACTION GARANTIRAIT L'EFFICACITE DE LA REGLEMENTATION.**

3.1.2.3. 7) Efficacité de la mesure

Le projet de loi est jugé d'autant plus efficace du point de vue sécurité que les jugements portés sur la consommation d'alcool sont plus sévères : on retrouve ici **L'ATTITUDE INDIFFERENCIÉE DU PUBLIC VIS-A-VIS DU PROBLEME «ALCOOL»**, qu'une campagne d'information pourrait faire évoluer vers un aspect plus spécifique concernant la sécurité routière.

D'une façon très cohérente, les personnes interrogées estiment que la mesure sera d'autant plus efficace qu'elles perçoivent mieux l'accroissement du risque sous l'influence de l'alcool, et croient en la possibilité d'appliquer la loi.

La prévision d'une réduction nulle ou minime du nombre des accidents est surtout le fait des personnes qui se considèrent comme souvent concernées par la future loi, qui ne prévoient pas de modifier leurs habitudes de consommation, et qui souhaitent des modalités de contrôle par alcootest plus restrictives, cette dernière liaison étant très nette.

Il nous faut donc conclure de ces observations que **LA MESURE EST CONSIDEREE COMME EFFICACE PAR LES PERSONNES QUI ESTIMENT QU'ELLE NE CONCERNE QUE LES AUTRES CONDUCTEURS, ET PRECONISENT L'EMPLOI DE MESURES REPRESSIVES ; DES L'INSTANT OU L'ON SE SENT SOI-MEME CONCERNE, ELLE APPARAÎT COMME UNE BRIMADE ARBITRAIRE DONT ON NE PEUT ATTENDRE AUCUN EFFET DU POINT DE VUE SECURITE.**

En résumé, il convient de souligner que les attitudes du public vis-à-vis du projet de loi, qu'elles soient favorables ou non, sont en général fondées sur une information insuffisante ou erronée ; plus que le fruit d'une réflexion éclairée, elles apparaissent comme une «rationalisation» de réactions d'ordre subjectif.

Les conducteurs craignant d'être mis en cause personnellement par le projet de loi développent un système d'opinions plus ou moins cohérentes qui vise à justifier leurs comportements ; s'ils reconnaissent que le projet de loi est susceptible de s'opposer à leurs habitudes personnelles de «consommateur-conducteur», ils mettent en doute les fondements scientifiques de ce projet, notamment l'accroissement du risque sous l'effet de l'alcool, ils se montrent hostiles au contrôle et aux sanctions, et proclament l'insuffisance d'une telle mesure ; convaincus qu'il n'est pas utile de modifier leur comportement, ils déclarent que l'auto-contrôle constitue la seule solution susceptible de tenir compte de la variabilité des conducteurs en ce qui concerne la résistance aux effets de l'alcool.

Inversement, lorsque les personnes interrogées se montrent sévères en matière de consommation d'alcool et s'estiment non concernées par le projet de loi, celui-ci est d'autant mieux accepté, ses fondements scientifiques moins contestés et le principe d'un contrôle systématique assorti de sanctions sévères mieux accepté.

Il importe de souligner par ailleurs que les attitudes positives du public vis-à-vis du projet de loi, de ses fondements scientifiques et de ses modalités d'application accompagnent toujours le souhait d'une répression sévère, seule considérée comme susceptible de garantir l'efficacité de la réglementation envisagée.

3.2. DEUXIEME SONDAGE SUR ECHANTILLON REPRESENTATIF DE L'ENSEMBLE DES AUTOMOBILISTES FRANÇAIS.

COMPATIBILITE ENTRE ABSORPTION D'ALCOOL ET CONDUITE AUTOMOBILE : MESURE DES NORMES INDIVIDUELLES ; LEUR FONCTIONNEMENT DANS L'EXERCICE DES ROLES SOCIAUX. ASPECTS SUBJECTIFS DES EFFETS DE L'ALCOOL.

3.2.1 DESCRIPTION DE LA METHODE

3.2.1. 1) Plan du questionnaire et description des échelles utilisées (voir annexe n° IB)

La première partie du questionnaire a permis de recueillir les jugements des automobilistes interrogés sur les effets plus ou moins sensibles au plan physiologique et psychologique que provoque chez eux l'absorption de diverses quantités de boissons alcoolisées.

Afin d'éviter les biais systématiques qui affectent les réponses aux questions directes concernant la consommation d'alcool, on a mis au point un instrument spécifique consistant en l'utilisation d'une double échelle subjective :

a) la 1ère correspondait à la gradation des états auxquels on parvient en absorbant des quantités croissantes d'alcool.

Seules les extrémités de cette échelle étaient définies, le point 0 désignant l'état «normal» dans lequel on se trouve sans avoir consommé d'alcool, et le point 10 représentant un état d'ivresse avec perte de contrôle considérée comme maximum par le sujet concerné.

Les automobilistes interrogés devaient indiquer par un chiffre de 1 à 10 :

- à quel état ils parvenaient après avoir absorbé 1.2 litre de vin au cours d'un repas
- après avoir absorbé 1 apéritif, 1/2 litre de vin et 1 digestif
- puis, 2 apéritifs, 1 bouteille de vin et 1 digestif.

b) La seconde échelle permettait de préciser, pour chaque conducteur interrogé, ses règles personnelles en matière de consommation de boissons alcoolisées lorsqu'il doit entreprendre divers types d'activités sociales et professionnelles.

Les sujets devaient utiliser la même échelle «subjective» que précédemment (de 0 à 10) pour définir l'état maximum qu'ils se permettaient d'atteindre dans diverses activités sociales.

Enfin on cherchait à obtenir des conducteurs interrogés une description des effets de l'alcool sur leur propre comportement au volant, notamment du point de vue des risques encourus.

3.2.1. 2) Description de l'échantillon

1267 automobilistes furent interrogés durant le mois de janvier 1970 dans 185 localités différentes, la méthode d'échantillonnage utilisée étant celle des quotas.

Les caractéristiques suivantes furent relevées : âge, profession, niveau des revenus mensuels, catégorie de la commune habitée (par nombre d'habitants), région, marque et type de véhicule, kilométrage mensuel, utilisation principale du véhicule (voir annexe 2B).

3.2.2 PRESENTATION DES RESULTATS

3.2.2. 1) ESTIMATION DES EFFETS DE DIVERSES QUANTITES DE BOISSONS ALCOOLISEES

Si l'on considère les histogrammes représentant, pour chacune des quantités d'alcool proposées et pour chaque tranche d'âge, le pourcentage de personnes atteignant chaque état de 1 à 10, on peut faire les constatations suivantes :*

3.2.2.1. 1) Après absorption d'un demi-litre de vin : (voir graphique en annexe 20-1)

PLUS DU CINQUIEME DES SUJETS DECLARENT SE TROUVER DANS LEUR ETAT HABITUEL APRES AVOIR ABSORBE 1/2 LITRE DE VIN. SI L'ON CONSIDERE QUE L'ETAT CORRESPOND AUX EFFETS LES PLUS DISCRETS DE L'ALCOOL, LA MOITIE DES PERSONNES INTERROGEES ESTIME NE PAS DEPASSER CET ETAT AVEC CETTE QUANTITE D'ALCOOL. 3 % SEULEMENT DES AUTOMOBILISTES ESTIMENT DEPASSER L'ETAT 5 DANS CES CONDITIONS.

Si l'on considère les réponses par âge on constate que le mode des courbes atteint les états 9 et 10 chez les jeunes adultes ; en ce qui concerne les personnes les plus âgées, elles déclarent ne jamais dépasser l'état 5 avec cette quantité ; elles sont aussi les moins nombreuses à citer l'état 0.

Autrement dit, les jeunes de moins de 35 ans déclarent plus souvent atteindre des états avancés sur l'échelle que les autres, les personnes les plus âgées ayant les réponses les plus homogènes, groupées dans les états d'effets faibles (1, 2 et 3) mais non nuls.

Le pourcentage de personnes déclarant ne jamais absorber un demi-litre de vin croît avec l'âge, ainsi que le pourcentage de non-réponses.

3.2.2.1. 2) Après absorption d'un apéritif, d'un demi-litre de vin et d'un digestif (voir graphique en annexe 20-2)

On observe que le pourcentage de non-réponses augmente lorsque la question porte sur des quantités d'alcool plus importantes.

* On n'a pas tenu compte, sur les histogrammes, de la fraction d'automobilistes ayant déclaré ne jamais consommer autant de boissons alcoolisées (18,3 % de l'ensemble des personnes interrogées).

Il ressort clairement des données qu'atteindre l'état 2 correspondant à des effets faibles de l'alcool suppose donc pour la plupart des personnes interrogées, l'ingestion d'une quantité déjà importante d'alcool ; or, on admet généralement que cette quantité est suffisante pour amener le taux d'alcoolémie d'un homme de corpulence moyenne à 0,80 g/100.

On peut donc conclure qu'un TAUX LEGAL FIXE A 0,80 g/100 CORRESPOND A UN ETAT D'IMPREGNATION ALCOOLIQUE QUE LA MAJORITE DES CONDUCTEURS CONSIDERE COMME BENIN.

Si l'on examine les réponses par tranche d'âge, la variabilité des réponses apparaît nettement : on observe une concentration sur les états 10 chez un pourcentage non négligeable d'adultes jeunes, pour lesquels la quantité indiquée suffit donc à provoquer l'ivresse. Le mode se situe pour tous les âges à l'état 2 (excepté chez les jeunes où il correspond aux classes 3 et 4).

Le pourcentage de non-réponses augmente avec l'âge, alors que celui des états 8, 9 et 10 diminue.

3.2.2.1. 3) Après absorption de deux apéritifs, une bouteille de vin et un digestif (voir graphique en annexe 20-3)

Si les réponses sont centrées sur les états élevés de l'échelle, leur dispersion reste encore importante.

ICI ENCORE APPARAÎT CLAIEMENT LA VARIABILITE INDIVIDUELLE EN CE QUI CONCERNE LA RESISTANCE AUX EFFETS DE L'ALCOOL, OU DU MOINS LA CROYANCE DES SUJETS EN DE TELLES DIFFERENCES DE TOLERANCE.

D'importantes différences apparaissent selon la tranche d'âge :

Le pourcentage de non-réponses est élevé et croît avec l'âge. Les jeunes de moins de 35 ans sont les plus nombreux (20 %) à déclarer atteindre l'ivresse avec la quantité indiquée, à l'inverse des plus âgés (7 % seulement). Les adultes, de 35 à 65 ans présentent les plus forts pourcentages d'états inférieurs à 6, s'affirmant ici comme les plus résistants aux effets de l'alcool.

3.2.2.1. 4) Résistance aux effets de l'alcool

Il apparaît clairement que SEULE L'ABSORPTION D'IMPORTANTES QUANTITES DE BOISSONS ALCOOLISEES SERAIT SUSCEPTIBLE, D'APRES LES PERSONNES INTERROGEEES, DE PROVOQUER CHEZ ELLES DES EFFETS SENSIBLES, LA QUANTITE D'UN DEMI-LITRE DE VIN ETANT RESSENTIE COMME A PEU PRES INOPERANTE POUR LA MOITIE D'ENTRE ELLES.

On observe une fois encore que les personnes se considérant comme les plus résistantes aux effets de l'alcool sont d'âge adulte (de 35 à 65 ans). Pour les plus âgées, il semble se produire une limitation des quantités absorbées ou bien une accoutumance aux effets de l'alcool, alors que l'avis des plus jeunes apparaît comme variable. LA VARIABILITE DES REPONSES CONCERNANT LA RESISTANCE A L'ALCOOL EST D'AUTANT PLUS GRANDE QUE LA QUANTITE DE BOISSONS PROPOSEE EST PLUS IMPORTANTE.

3.2.2.2. NORMES INDIVIDUELLES DES CONDUCTEURS EN FONCTION DES ACTIVITES PREVUES

Rappelons que les personnes interrogées devaient désigner, sur l'échelle subjective, les états maximum qu'elles se permettaient d'atteindre dans diverses situations de la vie quotidienne.

3.2.2.2. 1) Activités professionnelles (voir annexe 22)

Les courbes représentant le pourcentage de conducteurs interrogés en fonction des états maximum qu'il se permettent d'atteindre avant d'aller travailler affectent une allure bimodale, un peu asymétrique, dont le mode est 1 (effets les plus légers de l'alcool) sauf chez les jeunes pour qui l'état 0 (effet nul) est le plus souvent cité. LES EXIGENCES DE SOBRIETE EN CE QUI CONCERNE LES ACTIVITES PROFESSIONNELLES APPARAISSENT DONC NETTEMENT A TOUS LES AGES.

Notons cependant que les réponses sont plus homogènes chez les personnes âgées qui se prononcent rarement pour des états supérieurs à 4, tandis qu'une minorité des autres se permet des états correspondant à des effets sensibles de l'alcool (allant jusqu'à l'ivresse pour quelques-uns).

3.2.2.2. 2) Déplacements en voiture - Petit trajet (Voir annexe 23)

Il faut souligner ici la grande variabilité des réponses (moins sensible au-delà de 65 ans) : dans chacune des classes 0, 1, 2 et 3 se situent 15 à 20 % des réponses ; le pourcentage décroît dans les classes élevées, devenant très faible, voir nul, à partir de la classe 7.

ENVIRON 30 % DES PERSONNES INTERROGEEES SE PERMETTENT DONC POUR ACCOMPLIR UN PETIT TRAJET, D'ATTEINDRE DES ETATS EGAUX OU SUPERIEURS A 4, CETTE TOLERANCE DIMINUANT AVEC L'AGE.

Il convient de rappeler que, pour la majorité d'entre elles, l'état 2 correspond approximativement aux effets atteints avec un taux d'alcoolémie de 0,80 g/100 : plus de 30 % des conducteurs interrogés se permettant de prendre le volant dans les états 2 et 3, ON PEUT CONSIDERER QUE 60 % AU TOTAL ACCEPTERAIENT D'ENTREPRENDRE UN COURT TRAJET AVEC UN TAUX D'ALCOOLEMIE SUPERIEUR A 0,80 g/100.

3.2.2.2. 3) Grand trajet - (Voir annexe 24)

Les réponses sont beaucoup plus homogènes que pour un court trajet 55 A 60 % DES PERSONNES INTERROGÉES ESTIMENT DEVOIR RESTER DANS L'ÉTAT 0 (NON ALCOOLISE) AVANT DE PRENDRE LA ROUTE POUR UN LONG TRAJET, (sauf les plus âgées qui apparaissent moins exigeantes).

BIEN QU'ÉTANT PLUS ÉLEVÉ QUE POUR UN COURT TRAJET, CE POURCENTAGE RESTE INQUIÉTANT SI L'ON EXAMINE L'ENSEMBLE DES DONNÉES : UNE MINORITÉ DE CONDUCTEURS SE PERMETTENT DES ÉTATS D'ALCOOLISATION AVANCÉE (5 à 10 % au-delà de l'état 3) ; 30 à 40 % SE PRONONCENT POUR LES ÉTATS 1 ET 2 CORRESPONDANT À DES EFFETS DÉJÀ SENSIBLES DE L'ALCOOL.

Rappelons que l'état 2, le plus souvent cité précédemment comme résultant de l'absorption d'1 apéritif + un demi-litre de vin + 1 digestif, devrait sembler incompatible avec l'obligation de conduire pendant un long trajet.

Avec l'âge, les automobilistes se déclarent à la fois moins tolérants pour les états d'alcoolisation avancés (4 et plus) et moins exigeants pour l'abstinence complète.

3.2.2.2. 3) Hiérarchisation des activités

Circonstances	Etats		Rang
	0 + 1	0 + 1 + 2	
Grand trajet	76 %	86 %	1
Petit trajet	33 %	52 %	3
Travail	54 %	73 %	2
Soirée	17 %	39 %	4
Repas avec amis	13 %	32 %	5

Tableau 9 - Hiérarchisation de diverses activités en fonction de la sévérité des normes que s'imposent les sujets en matière de consommation d'alcool.

C'EST DONC AVANT D'EFFECTUER UN LONG TRAJET QUE LES CONDUCTEURS LIMITENT LE PLUS LEUR CONSOMMATION D'ALCOOL, MAIS DE FAÇON FORT INSUFFISANTE ENCORE DU POINT DE VUE DE LA SÉCURITÉ. IL APPARAÎT D'AUTANT PLUS ALARMANT DE CONSTATER QUE L'OBLIGATION D'ACCOMPLIR UN PETIT TRAJET NE SEMBLE PAS ENTRAÎNER DES RESTRICTIONS COMPARABLES MALGRÉ L'IMPORTANCE DES RISQUES ENCOURUS, ET QUE LA TOLÉRANCE DANS CE CAS EST NETTEMENT SUPÉRIEURE À CELLE QUI EST EXPRIMÉE VIS-A-VIS DU TRAVAIL :

1/3 seulement des conducteurs déclarent se limiter aux quantités d'alcool produisant les effets les plus faibles, et plus de la moitié se permettraient de dépasser l'état 2 qui, rappelons-le, correspond aux taux d'alcoolémie de 0,80 g/100 pour la majorité des sujets.

De telles données laissent supposer qu'UNE LOI FIXANT CE TAUX D'ALCOOLÉMIÉ COMME MAXIMUM POUR TOUS LES CONDUCTEURS S'OPPOSE AUX HABITUDES DE CONDUITE DE BON NOMBRE D'ENTRE EUX ; ce fait est encore aggravé par la constatation selon laquelle LA MAJORITÉ DES CONDUCTEURS APPARAÎT PEU CONSCIENTE DE LA DÉGRADATION DE SES PERFORMANCES DE CONDUITE APRÈS ABSORPTION DE BOISSONS ALCOOLISÉES. (voir ci-après).

3.2.2.3 Effets de l'alcool sur la conduite et le risque

Interrogés sur les observations qu'ils avaient pu faire sur leur propre manière de conduire lorsqu'ils avaient bu plus que de coutume, et sur les risques qu'ils prenaient alors, les automobilistes ont fourni un certain nombre de réponses libres qui ont été analysées et regroupées en dix catégories. On trouve, par ordre de fréquence décroissante les résultats suivants :*

- 1) - Etat général moins bon (36 %)
- 2) - VITESSE PLUS FAIBLE (13 %)
- 3) - Prise de risque accrue (11 %)
- 4) - Vitesse plus grande (10 %)
- 5) - MOINDRE PRISE DE RISQUE (9 %)
- 6) - Etat de nervosité (8 %)
- 7) - Vision amoindrie (7 %)
- 8) - Euphorie (6 %)
- 9) - Etat général identique (6 %)
- 10) - ETAT GENERAL MEILLEUR (5 %)

On peut remarquer que seulement 36 % des automobilistes signalent que leur état général est moins bon après absorption d'alcool, alors que plus de 10 % affirment spontanément qu'il est identique ou meilleur que d'habitudes.

3.2.2.4 Résumé

L'utilisation d'une échelle « subjective » traduisant par un chiffre les états consécutifs à l'absorption de diverses quantités d'alcool et la désignation par les sujets des « états » chiffrés qu'ils se permettaient d'atteindre dans diverses circonstances de leur vie quotidienne a permis de réduire le biais dû aux connotations négatives d'ordre affectif et moral habituellement associées à la consommation d'alcool.

ON A PU CONSTATER NOTAMMENT QUE LES EFFETS PRODUITS PAR L'ABSORPTION DE QUANTITÉS IMPORTANTES DE BOISSONS ALCOOLISÉES ÉTAIENT SOUS-ESTIMÉS PAR UNE FORTE PROPORTION DE CONDUCTEURS, NOTAMMENT DANS

* Le total des réponses dépasse 100 %, chaque personne interrogée pouvant donner plusieurs réponses.

LES CLASSES D'AGE MOYENNES. IL EST APPARU EGALEMENT QUE LES NORMES AUXQUELLES DECLARENT SE CONFORMER LES CONDUCTEURS EN MATIERE DE CONSOMMATION D'ALCOOL SONT DANS L'ENSEMBLE INSUFFISANTES PAR RAPPORT AUX IMPERATIFS DE SECURITE, TOUT PARTICULIEREMENT EN CE QUI CONCERNE LES PETITS TRAJETS : si trop de conducteurs négligent encore les règles de sécurité les plus élémentaires avant d'entreprendre un long voyage, cette proportion devient

inquiétante avant les courts trajets ; si l'on considère que la majorité des usagers parcourent l'essentiel de leur kilométrage annuel au cours de petits déplacements, on peut estimer qu'un effort important devrait être accompli pour fournir au public une meilleure information sur les risques d'une alcoolisation légère ou moyenne atteinte épisodiquement à l'occasion de diverses circonstances de la vie sociale, à l'issue desquelles est prévu le retour en voiture à son domicile.

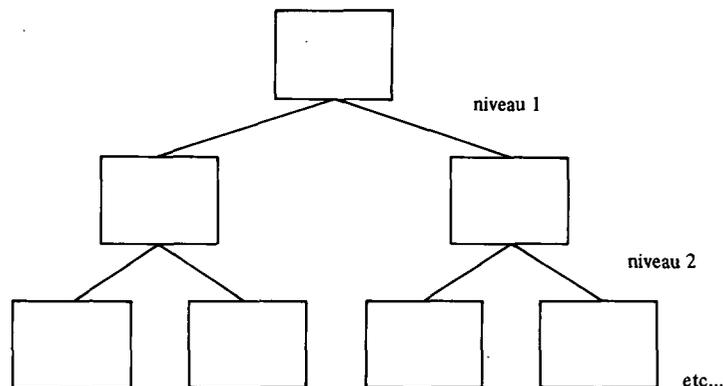
CHAPITRE 4

SEGMENTATION

4.1. TECHNIQUE UTILISEE

Après avoir analysé la structure des opinions de la population interrogée, on a cherché à hiérarchiser l'importance de divers «segments» du système d'opinion dans la constitution d'une attitude globale vis-à-vis du problème de l'alcool et de la conduite.

La technique de segmentation utilisée visait à différencier sous l'angle des variables d'opinion X_i (réponse au questionnaire n° 1) une population N en effectuant des partitions successives.



Au niveau 1 l'une des variables permet un découpage optimum et sur les groupes ainsi obtenus, on procède au niveau 2 à une nouvelle dichotomie en réitérant le processus.

Par «découpage optimum» on entend celui qui correspond à la plus grande distance inter-groupes et à l'inertie minimale intra-groupes.

La métrique choisie pour définir cette distance est celle du X^2 .

4.2. DESCRIPTION ET INTERPRETATION DE L'ARBRE DE SEGMENTATION

Se schéma appelle les remarques suivantes :

La question qui différencie le mieux l'ensemble de 809 conducteurs interrogés concerne l'augmentation du risque résultant de l'absorption de boissons alcoolisées ;

cela correspond en effet à la notion-clé qui conditionne au premier chef l'acceptation du projet de loi par les usagers.

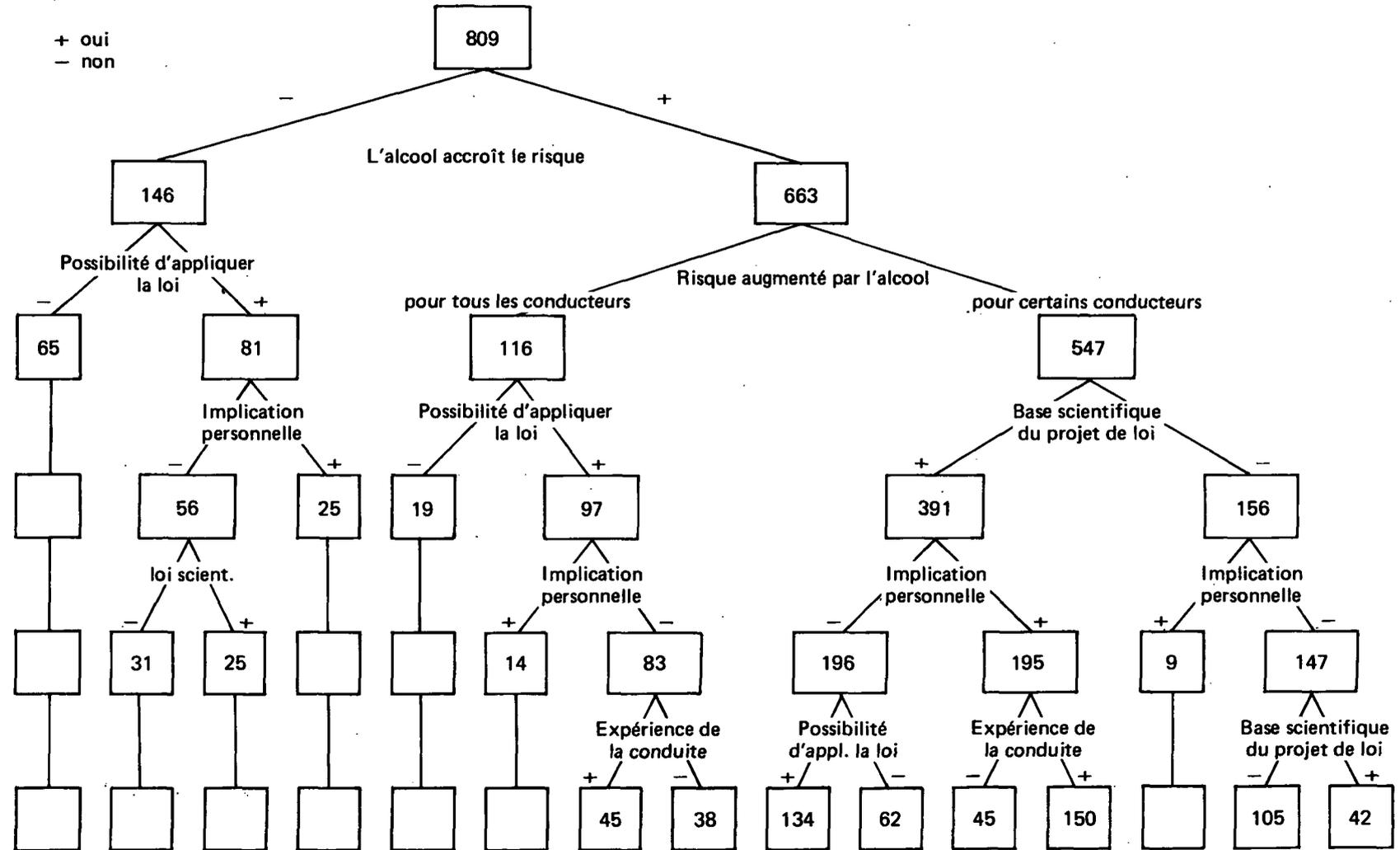
Si nous examinons les 146 personnes qui nient cette augmentation du risque, il apparaît qu'elles forment un groupe relativement homogène, caractérisé par la pauvreté de leurs opinions.

On peut conclure que LES INDIVIDUS QUI ESTIMENT QUE LE RISQUE N'EST PAS ACCRU PAR L'ABSORPTION D'ALCOOL PRESENTENT VIS-A-VIS DU PROJET DE LOI UNE ATTITUDE DE REJET TRES SCHEMATIQUE, ET PAUVREMENT JUSTIFIEE cristallisée sur les points suivants : non implication personnelle pour la plupart d'entre eux à l'égard de ce projet, négation de ses fondements scientifiques et impossibilité d'appliquer la loi éventuelle.

Si nous examinons ensuite ce qui différencie le mieux la population acceptant la notion d'augmentation du risque, nous pouvons décrire deux types de sujets :

STRUCTURE DES OPINIONS EXPRIMEES VIS-A-VIS DU PROJET DE LOI

Variables explicatives : réponses au questionnaire



- les uns pensent que le risque est augmenté pour tous ceux qui absorbent la quantité d'alcool indiquée (correspondant à 0,80 g⁰/oo, cette opinion conforme à la réalité des faits n'est admise que par 116 individus.

Une minorité d'entre eux estiment que la loi ne pourra être appliquée les autres se différenciant selon qu'ils reconnaissent ou non pouvoir être concernés personnellement par la loi.

- le deuxième groupe de sujets, beaucoup plus nombreux (547), estime qu'il est possible à certains conducteurs d'absorber des boissons alcoolisées sans que le risque augmente obligatoirement.

Plus du quart d'entre eux mettent en doute les fondements scientifiques de la loi et ne se considèrent pas comme concernés par le projet, manifestant ainsi une attitude globalement négative.

Les 391 autres sujets de ce groupe reconnaissent le caractère scientifique de la préparation du projet de loi mais la moitié d'entre eux estime ne jamais devoir être concerné par cette mesure.

Parmi les autres, 150 seulement sont conducteurs et il faut souligner qu'ils constituent l'un des deux groupes d'usagers que l'on peut considérer comme préparés à accepter le projet de loi : ils estiment en effet que l'alcool peut augmenter le risque au volant, que le projet a des fondements scientifiques et peut les concerner. L'autre groupe, numériquement très faible (14) a été décrit plus haut comme estimant que l'alcool augmente le risque pour tous, que la loi est applicable et susceptible de parfois les concerner.

AU TOTAL, 164 PERSONNES SUR 809 SERAIENT, DISPOSEES A ADMETTRE QUE LE PROJET DE LOI

EST A LA FOIS FONDE SUR DES BASES SCIENTIFIQUES, SUSCEPTIBLE DE LES CONCERNER, ET POSSIBLE A APPLIQUER AUX CONDUCTEURS FRANÇAIS.

LE RESTE DE LA POPULATION INTERROGEE MANIFESTE SOIT UNE NEGATION PURE ET SIMPLE DU PHENOMENE JUSTIFIANT CE PROJET (l'accroissement du risque pour les conducteurs ayant absorbé une certaine quantité d'alcool), SOIT DIVERS SYSTEMES D'OPINIONS, REFLETANT DEUX MECANISMES DE REJET PRINCIPAUX : on peut admettre que le projet est suffisamment fondé en prétendant ne jamais devoir être concerné par cette mesure (ou qu'elle n'est pas applicable), ou à l'inverse mettre en doute les bases scientifiques du projet si l'on reconnaît qu'il peut s'opposer à ses propres habitudes de conducteur-consommateur d'alcool.

Au plan de la stratégie de la campagne ceci suggère une argumentation articulée en 3 étapes :

- démonstration systématique de l'augmentation du risque sous l'influence de l'alcool.
- «universalité physiologique» de cet accroissement du risque d'où implication personnelle de tout usager de la route.
- possibilité et réalité de l'application de la loi ; cette phase étant confortée par des contrôles de police sinon systématiques (impossibilité juridique) du moins très intenses et largement portés à la connaissance du public avec démonstration de fonctionnement des appareils de contrôle.

CHAPITRE 5

DISCUSSION ET CONCLUSION

5.1 – CONTEXTE ET PERSPECTIVE DE L'ETUDE

Pour des raisons qui sortent du cadre de cette étude la campagne prévue au moment du vote du taux légal n'a pu être réalisée, les travaux dont il est ici rendu compte n'ont donc pas été traduits en termes concrets. Certains éléments ont toutefois été utilisés au cours d'une campagne menée par la Délégation à la Sécurité Routière en 1974.

Par contre, de vastes campagnes ont été menées sur d'autres thèmes, notamment les ceintures de sécurité et la limitation de vitesse. D'une façon générale la période récente a été marquée par le développement considérable des budgets consacrés à l'information en matière de sécurité routière et par un souci nouveau de rationalisation et de contrôle des campagnes. De ce point de vue, le rapport du groupe de recherche routière S4 de l'O.C.D.E. «Road Safety Campaigns : Design and Evaluation» semble avoir eu une influence prépondérante dans une évolution dont on pourrait situer l'origine en 1963 au Symposium de Denver (12). Le but de ce symposium était de passer en revue les connaissances acquises dans le domaine des sciences sociales et d'en dégager les principes d'une meilleure efficacité des mass media dans les campagnes de sécurité. La conclusion du rapport final établi par H.A. Mendelsohn précise que «plutôt que de fournir un corps de connaissances qui puisse être traduit en une série de règles garantissant le succès des communications de masse, le rapport propose un mode de pensée potentiellement utile pour résoudre ce problème, le type de questions que peut se poser le praticien des campagnes (...) et souligne la nécessité d'un processus de contrôle de l'efficacité de ses efforts».

En pratique, les premières applications réelles de ces recommandations dans le domaine de la sécurité routière se situent en 1967 lors de la campagne anglaise menée à l'occasion du «Road Safety Act» instituant un taux légal d'alcoolémie de 0,80 ‰/‰ : études préalables, différenciation de groupes-cibles, adéquation des messages à ces groupes, contrôle systématique de l'impact et de l'efficacité de la campagne préfiguraient ce qui est maintenant reconnu comme le schéma type d'organisation d'une campagne thématique. Depuis 1970 les exemples de campagnes préparées et contrôlées se sont multipliés et les connaissances, notamment en matière de «réponse» du public aux messages, ont sensiblement progressé.

Les études exposées dans ce rapport ont donc été menées au cours de la période «charnière» 1969-1970.

Les méthodes utilisées pour la première fois en France à notre connaissance pour traiter ce type de problème, sont issues de la psychologie sociale et du marketing.

Sans aller jusqu'à assimiler la campagne au «lancement» d'un produit commercial, on voulait connaître dans les meilleures conditions possibles le point de vue et les attentes de l'utilisateur «utilisateur» potentiel du taux légal d'alcoolémie pour traduire au mieux le fait scientifique brut (augmentation du risque d'accident en fonction de l'alcoolémie des conducteurs français dans leur pratique courante). Le but recherché était, à partir d'une structure donnée des opinions et attitudes sous-jacentes de proposer une stratégie rationnelle pour atteindre à une efficacité maximale au plan des comportements.

Dans la phase qualitative, entretiens et analyse de contenu permettaient de proposer une description du vécu individuel du problème.

La phase quantitative vérifiait et quantifiait des hypothèses issues de la première phase. Les techniques statistiques utilisées permettaient de dégager les lignes de force de la structure des opinions en matière d'alcool et de conduite automobile, et de décrire les groupes «cibles» susceptibles d'être atteints par la campagne d'information.

5.2 – LES «POINTS-CLE» DU PROBLEME : THEMES DE REFLEXION APPARUS

Sans énoncer à nouveau les principaux résultats dégagés au cours de l'étude, nous aborderons à présent les principaux thèmes de réflexion qu'ils ont suscités. Nous resterons au plan descriptif pour en déduire ensuite les lignes directrices d'une stratégie de l'information sur le problème envisagé (voir paragraphe 5.3).

Il apparaît en premier lieu une ambiguïté constante au niveau de la norme à respecter en matière de consommation d'alcool et de conduite : on peut distinguer une norme «individuelle» représentant l'ajustement du comportement du conducteurs-consommateur par rapport aux normes de son entourage proche, soumis aux mêmes contraintes du point de vue conduite et partageant les mêmes habitudes de consommation d'alcool (cas par exemple des transporteurs routiers). C'est dans ce contexte, spécifique à un groupe restreint, que s'inscrit le vécu de chacun.

A cette norme individuelle vient s'opposer la norme collective éventuellement soumise à réglementation, que l'on a envisagé dans ses deux dimensions : statistique (consommation moyenne de l'ensemble de la population française) et normative. Faute de pouvoir ouvertement

réfuter les données scientifiques acquises (l'augmentation du risque sous influence de l'alcool) ou l'objectif poursuivi (améliorer les conditions de sécurité routière) le conducteur-consommateur met en œuvre un processus de rationalisation qui lui permet d'intégrer ses habitudes dans la norme collective : celle-ci est reconnue utile, à l'usage de tous les autres. Quant à lui il s'abrite derrière sa capacité à s'auto-contrôler pour atteindre le même objectif (de sécurité) sans modifier pour autant ses habitudes de consommateur-producteur.

Dans ces conditions la dimension sociale de la consommation de boissons alcoolisées est apparue comme essentielle, comme en témoigne la référence à des normes spécifiques propres à des groupes socio-économiques déterminés.

L'examen de l'influence de variables telles que l'âge, le sexe et surtout le type d'utilisation du véhicule sur la structure des opinions s'est révélé particulièrement utile pour dégager les axes des types d'actions à entreprendre sur divers groupes et pour orienter le choix des media.

Par delà les spécificités des opinions recueillies au niveau des groupes, il semble se dégager de l'étude deux ordres de faits qui constituent un paradoxe apparent et sur lequel il convient d'arrêter un instant notre attention. Nous constatons tout d'abord la mise en œuvre chez l'ensemble des sujets d'une résistance massive à reconnaître la réalité du problème posé et surtout le fait d'y être soi-même impliqué. Le manque de connaissance en ce qui concerne le phénomène d'accroissement du risque par l'alcool et l'objectivité des bases du projet de loi en constitue la manifestation la plus évidente.

Au-delà d'un minimum d'information acquise se déclenche, chez la quasi totalité des conducteurs, divers mécanismes qui visent, soit à nier l'existence du problème, soit à le contester dans ses fondements, à le déplacer sur «les autres», ou encore à en scotomiser les conséquences directes, c'est-à-dire, la nécessité de modifier ses propres habitudes de conduite.

Or, d'une façon tout aussi générale, on trouve dans le public l'opinion clairement exprimée selon laquelle, seule la mise en œuvre de mesures répressives sévères est susceptible de garantir l'efficacité de la loi fixant un taux légal d'alcoolémie. Tout se passe comme si la répression permettait non seulement l'application de la loi auprès d'une minorité de conducteurs récalcitrants, mais en garantissait la crédibilité auprès de l'ensemble de la population et, en quelque sorte, en fondait la nécessité.

Ce trait ne nous a pas semblé le moins inattendu de tous ceux qui apparaissent dans cette étude, et appellerait une discussion qui déborde de loin le cadre que nous nous sommes fixé. Nous en retenons, pour notre propos, que la dimension individuelle n'apparaît pas comme la plus favorable pour promouvoir une telle action de sécurité, et nous en tiendrons compte dans nos propositions concernant une politique de l'information en la matière.

5.3 – POUR UNE STRATEGIE DE L'INFORMATION

Il peut paraître superflu de souligner une fois encore les problèmes que pose l'efficacité d'une campagne d'information sur l'alcool et la conduite. Nous nous permettons de le faire pour insister sur la nécessité de mener une action intensive et spécifique, d'une durée assez limitée (2-3 mois) mais avec un budget important permettant d'utiliser au maximum les mass-media.

Comment justifier ce choix :

On ne peut raisonnablement espérer modifier la consommation d'alcool en général ou la conduite automobile en soi par le truchement d'une campagne d'information mais seulement influencer les comportements du public en ce qui concerne l'articulation de ces deux domaines. Les assises des fonctions «boire» et «conduire» sont de celles qui ne se modifient que par une évolution profonde des mœurs ou des conditions socio-économiques.

La campagne d'information doit frapper un grand coup sur son terrain, c'est-à-dire l'accroissement du risque d'accident sous l'effet de l'alcool et, faute d'être arrivée en son temps lors du vote du taux légal, recréer l'actualité sur ce thème : ceci nous paraît encore possible dans la mesure où le niveau d'information en ce domaine est probablement encore très bas : actuellement, les usagers ne semblent pas encore conscients de la SPECIFICITE DU PROBLEME «CONSOMMATION D'ALCOOL EN SITUATION DE CONDUITE» c'est-à-dire dans les heures qui précèdent l'accomplissement d'un trajet, qu'il soit court ou de longue durée.

Une première étape de la campagne d'information serait de poser clairement les conditions dans lesquelles la consommation des boissons alcoolisées augmente l'exposition au risque du conducteur, et cela, de façon relativement indépendante de ses habitudes de consommateur et des qualités qu'il peut s'attribuer en tant que conducteur.

La difficulté de l'action à mener résulte de ce que, par opposition au vécu individuel des effets de l'ingestion d'alcool sur le comportement de conduite (avec la distorsion de jugement précisément due à la consommation d'alcool), il s'agit de promouvoir des VALEURS COLLECTIVES ayant trait à la sécurité, et de fixer des NORMES COLLECTIVES susceptibles de permettre d'atteindre cet objectif.

L'établissement de ces normes résulte de deux éléments distincts :

- d'une part des DONNEES EPIDEMIOLOGIQUES montrant à l'évidence l'augmentation du risque en fonction d'une quantité donnée d'alcool dans le sang.
- d'autre part un CONTEXTE SOCIO-CULTUREL affectant à ces données objectives un aspect NORMATIF, en fonction des valeurs attribuées à la consommation d'alcool et à la conduite automobile, à l'objectif de sécurité routière, à la nécessité d'une discipline collective, etc...

C'est ainsi que le taux légal d'alcoolémie a été fixé à des seuils différents dans les divers pays où il fait l'objet d'une réglementation, et que son dépassement est sanctionné par des peines de gravité très variables (le taux d'alcoolémie est fixé à 0,50 g °/oo dans certains pays scandinaves pour atteindre 0,15 g °/oo dans des pays socialistes où son dépassement entraîne des peines d'emprisonnement ferme à valeur de dissuasion évidente).

Ainsi, l'influence des variables socio-économiques est particulièrement sensible dans ce domaine, et l'on peut dire que le cortège des valeurs et des interdits liés à l'alcool occulte les éléments ayant trait à l'accomplissement de la tâche de conduite. (Il faut noter à ce sujet qu'on ne dispose pas encore de critères satisfaisants permettant de caractériser aisément une conduite «sûre» à l'aide d'épreuves de conduite standardisées par exemple ; ce qui rend particulièrement difficile d'emporter la conviction des conducteurs concernés : l'accident demeure (heureusement) un événement non univoque et trop rare pour être utilisé comme critère).

Ces remarques montrent à l'évidence que certaines catégories de la population offriront une résistance très grande à la modification dans leurs habitudes de consommateur-conducteur, celles-ci étant totalement intégrées à leur mode d'existence dans un contexte social donné.

Une campagne d'information sur l'alcool et la conduite visera essentiellement les conducteurs concernés par un problème d'alcoolisation dite «sociale», surtout liée aux diverses circonstances de la vie collective. Il devient théoriquement possible alors de dissocier les occasions de boire de l'obligation de conduire et de promouvoir de nouvelles normes en matière de sécurité.

En ce qui concerne la stratégie à adopter au cours de la campagne, plusieurs options non exclusives sont possibles :

- sensibiliser au problème les groupes «blancs», c'est-à-dire ceux qui se considèrent comme non concernés par la mesure. Cet objectif n'est pas forcément atteint par l'utilisation intensive des media, dans la mesure où celle-ci se heurte à l'indifférence de ces groupes ou déclenche des réactions de rejet immédiat du problème. Une action transitant par des «leaders» reconnus dans ces groupes serait probablement plus efficace.
- adopter une information spécifique à un certain nombre de «groupes-cibles» particulièrement concernés par la mesure en détruisant leur système de rationalisation pour leur faire prendre conscience du risque et proposer des solutions adéquates.
- utiliser des «groupes-pilotes» déjà acquis à la mesure pour renforcer leurs opinions et leur permettre d'exercer une influence positive sur leur entourage.

Plus fondamental encore que le choix de la stratégie à adopter dans la campagne de sécurité, demeure le problème des leviers à utiliser auprès du public, c'est-à-dire des motivations auxquelles il convient de faire appel pour réaliser l'objectif poursuivi.

Nous avons souligné l'importance des mécanismes de négation ou d'évitement du problème mis en œuvre par les usagers, et leur résistance à s'y impliquer. Ces défenses s'interprètent aisément si l'on est conscient de ce que ce problème du risque lié à l'alcool au volant touche de très près aux angoisses du conducteur (la mort en voiture, la mutilation), et à ses plaisirs intimes de buveur et de conducteur, marqués d'un certain nombre d'interdits, qu'ils soient sociaux ou individuels.

De telles données, soulignées au cours de la phase qualitative de l'étude éclairent la difficulté d'aborder le vécu individuel du problème et la nécessité de le dédramatiser.

Il nous est apparu qu'il serait plus aisé de présenter la mesure sur un plan collectif, ce qui soulèverait moins de résistance de la part du public, et de mettre l'accent sur l'aspect «conduite» plutôt que sur des normes concernant la consommation d'alcool.

Il s'agirait de promouvoir un modèle de «conducteur de son temps» en mettant l'accent sur les exigences liées à la conduite automobile : cette tâche nécessite de la part de chacun un haut degré de technicité, pour s'adapter à la complexité croissante des conditions de circulation liée à l'augmentation du trafic. Dans cette perspective l'aspect systématique des contrôles d'alcoolémie sur route ne devrait revêtir aux yeux du public aucun caractère vexatoire, voire infamant ; de même les peines encourues en cas de dépassement du taux légal et appliquées indépendamment des conséquences ponctuelles de l'infraction (l'accident éventuel) se justifieraient dans leur caractère automatique par le fait que le gain global de sécurité attendu ne sera obtenu que par une application rigoureuse de la mesure réglementaire.

5.4 - PERSPECTIVES DE RECHERCHE

De multiples voies restent ouvertes à la recherche dans le domaine des actions d'information où l'on ne dispose pas actuellement d'un ensemble de connaissances bien constitué et cohérent.

L'intérêt d'une approche psychosociologique a été confirmé à plusieurs reprises lors de la préparation de campagnes sur l'utilisation de la ceinture de sécurité et sur la limitation de vitesse. Il est assez remarquable à ce propos de constater que, comme dans le cas de l'alcool et de la conduite, l'essentiel de l'information utile s'est dessiné dès la phase qualitative, au cours d'un nombre très limité d'entretiens en profondeur. D'autres techniques, comme la discussion de groupe, l'étude du processus d'influence ont été également utilisées et paraissent prometteuses.

En ce qui concerne l'identification de groupes-cibles par des techniques de segmentation ou de typologie, les recherches devraient se poursuivre à deux niveaux :

- Repérer et affiner des «profils» types d'usagers fondés sur des critères démographiques et socio-économiques traditionnels mais aussi sur des critères spécifiques tels que l'utilisation d'un véhicule, le type de véhicule possédé, la part de budget consacré à l'achat et à l'entretien du véhicule, etc... ainsi que des variables d'opinion et d'attitudes vis-à-vis de l'automobile et de son usage ; autrement dit, on parviendrait à une description des groupes cibles en termes opérationnels pour le propos des campagnes de sécurité routière.
- Utiliser comme critères intermédiaires de l'efficacité d'une campagne les comparaisons avant/après des structures d'opinions, au lieu et place des opinions brutes. Par exemple, dans le cas de l'alcool et de la conduite, au cours de la campagne et, en fonction des hypothèses initiales, on diffuserait une série de messages axés sur des points-clés, nœuds ou articulations des structures d'opinion ; ayant ainsi tenté d'intervenir sur un certain type d'organisation des opinions, on évaluerait après la campagne le succès de cette intervention.

La perspective de pouvoir ainsi vérifier une éventuelle modification de la structure des opinions sous l'effet d'une campagne d'information ou de l'adoption d'une mesure réglementaire nous semble prometteuse pour aborder l'un des problèmes-clé exposés dans le paragraphe 5-2 concernant la dimension répressive dont s'assortit toute mesure réglementaire et corrélativement le rôle de l'information dans ce domaine.

Nous avons souligné le hiatus entre l'aspect rationnel que revêt l'adoption d'une norme par rapport au vécu du sujet, enraciné dans ses motivations les plus profondes.

Est-il réellement possible dans ces conditions d'induire une modification des comportements des conducteurs, dans un sens compatible avec la sécurité, en agissant sur

ses attitudes vis-à-vis du problème ? En apportant à l'usager des données rationnelles sûres, en modelant dans son esprit des modèles de comportement compatibles avec un système de valeurs collectif, l'information fait œuvre d'éducation. Mais derrière cette façade séduisante, on devine une essentielle ambiguïté : dans la mesure où seule la mise en œuvre d'une répression stricte pourrait garantir la modification des comportements des sujets, l'information ne constitue-t-elle pas un trompe l'œil rassurant ? Ne servirait-elle pas sous une apparence libérale à «monter» de façon autoritaire des schémas de comportements compatibles avec les impératifs de sécurité ?

On doit s'interroger sur le rôle de l'information par rapport à l'utilisation de moyens répressifs : ces derniers sont-ils seulement destinés à réduire une minorité de conducteurs récalcitrants, les autres étant considérés comme des automobilistes «adultes» que l'on informe et dont on respecte les choix ? ou bien l'information servirait-elle à pallier les insuffisances des moyens répressifs disponibles pour les contrôles routiers et à en soutenir l'action ? Elle serait alors maniée dans un esprit autoritaire visant surtout la persuasion des conducteurs, considérés comme peu aptes à pouvoir comprendre la complexité du système de circulation actuel et à mettre en œuvre spontanément les mesures susceptibles d'en améliorer la sécurité.

Il n'est pas de notre propos de poser ici le problème de la légitimité pour atteindre tel objectif, du choix de tel ou tel mode d'action, plus ou moins autoritaire. Sans doute ce choix reste-t-il à arrêter dans chaque cas en se fondant sur une analyse spécifique du problème posé et des coûts imputables aux différentes solutions, comparées à l'estimation de leur efficacité. Nous voulions simplement souligner, à propos du maniement des campagnes d'information, l'inévitable ambiguïté de telles actions au sein des diverses mesures susceptibles d'améliorer la sécurité routière.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages cités

- 1 - O.C.D.E. - Groupe S4 Scientific Evaluation of the Effectiveness of Road Safety Campaigns
- 2 - CADET et CATHELAT - La publicité - PAYOT 1958
- 3 - GRIEP D.J. - Propagande and Alternative Countermeasures for Road Safety 1969 - Institut for Road Safety Research, VOORBURG
- 4 - QUESNEL L. - La publicité et sa «philosophie» Communication n°1 - 1971
- 5 - SHERIF - Psychology of Slogans Journal of Abnormal and Social Psychology 1937
- 6 - FESTINGER ET KATZ - Les Méthodes de Recherche dans les Sciences Sociales - PUF - 1963
- 7 - LABADIE, L'HOSTE - Problèmes théoriques et pratiques de la mesure d'efficacité d'une campagne d'information
Conférence internationale sur les campagnes de sécurité ROME 1971
- 8 - HASKINS J.B. - Evaluative Research on the Effects of Mass Communication Safety Campaigns : A Methodological Critique. Journal of Safety Research - Juin 1970 - Volume 2.
- 9 - BORKENSTEIN R. - The Role of the Drinking Driver in Traffic Accidents, Indiana University 1965
- 10 - IRT - ONSER - Alcoolémie des conducteurs et Accidents de la route - Cahier d'Etudes de l'ONSER n°32 - 1972
- 11 - PLANEK T.W. - L'emploi d'affiches et d'autres moyens d'information du public en matière de sécurité routière.
Symposium International sur la Psychologie de la Conduite Automobile - Bruxelles - Janvier 1969.
- 12 - H.A. MENDELSON - The Deuver Symposium on Mas Communication Research for Safety 1964 - Murray Blumeuthal

ANNEXES

- 1.A Questionnaire posé au cours du 1er sondage
- 1.B Questionnaire posé aux automobilistes possédant une voiture de tourisme
- 2 Description de l'échantillon du 1er sondage
- 3 Jugement sur la consommation d'alcool selon le sexe
- 4 Délais d'attente après absorption d'alcool selon le sexe
- 5 & 5 bis Image du conducteur qui ne boit pas avant de prendre le volant
- 6 Accord avec la notion d'auto-contrôle
- 7 & 7 bis Connaissance des projets gouvernementaux et importance accordée au projet de loi
- 8 Connaissance du contenu du projet de loi
- 9 Attitude vis-à-vis du projet de loi
- 10 Estimation des infractions actuelles (avant le vote de la loi)
- 11 & 11 bis Jugements sur la consommation d'alcool en fonction de l'âge et délai d'attente après absorption d'alcool en fonction de l'âge
- 12 Jugements sur la consommation d'alcool en fonction de la profession
- 13 Jugements sur la consommation d'alcool en fonction du niveau d'études
- 14 Influence de l'expérience de la conduite sur les jugements
- 15 Intentions de comportement et attitudes vis-à-vis du projet de loi
- 16 Attitudes vis-à-vis du projet de loi et conscience du risque encouru sous l'effet de l'alcool
- 17 Implication personnelle et attitudes vis-à-vis du projet de loi
- 18 Implication personnelle et conscience du risque encouru sous l'effet de l'alcool
- 19 Attitudes vis-à-vis du projet de loi et jugements portant sur la consommation d'alcool
- 20 Estimation des effets de diverses quantités de boissons alcoolisées :
 - 20.1 – après absorption d'1/2 litre de vin
 - 20.2 – après absorption d'un apéritif + 1/2 litre de vin + 1 digestif
 - 20.3 – après absorption de 2 apéritifs + 1 bouteille de vin + 1 digestif
- 21 Etat d'imprégnation admis pour un petit trajet en fonction de l'âge
- 22 & 22 bis et ter Etat d'imprégnation admis pour un grand trajet en fonction de l'âge
- 23 & 23 bis Etat d'imprégnation admis pour exercer son activité professionnelle

ANNEXE 1 A

Questionnaire posé au cours du 1er sondage

Q. 1

A votre avis boire au cours d'un «bon repas» un apéritif, un demi litre de vin et un digestif c'est beaucoup trop, plutôt beaucoup, pas tellement, vraiment très peu ? Et au cours d'un repas normal.

	bon repas	repas normal
- Beaucoup trop		
- Plutôt beaucoup		
- Pas tellement		
- Vraiment très peu		

Q. 2

Vous-même quand il vous arrive de boire une quantité équivalente de boissons alcoolisée au cours d'un repas, attendez-vous en général, avant de conduire et si oui, combien de temps ?

- a) Pour effectuer un grand trajet,
- b) Pour effectuer un petit trajet.

	grand trajet	petit trajet
- Moins d'1/4 d'heure		
- De 1/4 d'heure à 1/2 heure		
- De 1/2 heure à 1 heure		
- De 1 heure à 2 heures		
- De 2 heures à 4 heures		
- Plus de 4 heures		
- N'attend pas		
- Ne boit jamais autant de boissons alcoolisées		
- (REPONSE SPONTANEE)		

Q. 3

Au cours d'une soirée entre amis, un des invités refuse de boire de l'alcool ou du vin parce qu'il doit conduire pour rentrer chez lui.

A - Parmi les opinions suivantes des autres invités, quelle est celle qui se rapproche le plus de la vôtre (MONTRER LA CARTE B)

- Il ne tient pas le coup
- Il est raisonnable
- Il a mal au foie
- C'est un conducteur inexpérimenté qui n'est pas sûr de lui
- Il est vraiment très prudent
- Il a peur d'un contrôle de police

Q. 4

B - Et êtes-vous plutôt d'accord ou plutôt pas d'accord avec l'opinion suivante de plusieurs invités : Si on se mettait à faire comme lui, la soirée serait certainement gâchée.

- Plutôt d'accord
- Plutôt pas d'accord

Q. 5

Vous personnellement considérez-vous lorsque vous avez consommé des boissons alcoolisées que vous pouvez juger de votre état, et décider vous-même si vous pouvez conduire ou non.

- Oui
- Non
- Ne boit pas de boissons alcoolisées (REPONSE SPONTANEE)

Q. 6

Pouvez-vous me dire si vous avez entendu parler des projets suivants du gouvernement (MONTRER LA CARTE C).

	Oui	Non
- Un nouveau régime d'assurance-maladie pour les commerçants et les artisans		
- Le financement des autoroutes par des capitaux privés		
- La réglementation de la consommation d'alcool pour les conducteurs		
- La création d'une société de financement privé pour le téléphone		

Q. 7

Parmi ces différents projets quel est à votre avis le plus important ? et ensuite ? (MONTRER LA CARTE G)

	en 1er	en 2ème
- Régime d'assurance pour les commerçants		
- Financement des autoroutes		
- Réglementation de la consommation d'alcool		
- Société pour le téléphone		

Q. 8

Comment en avez-vous entendu parler ? (PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES)

- Par les journaux
- Par la radio
- Par la télévision
- Par des amis ou des collègues
- Autre, (préciser)

Q. 9

Pouvez-vous me dire en quoi consiste ce projet ?

.....

.....

.....

.....

RELANCE : Vous rappelez-vous d'autres points du projet ?

.....

un jour de semai ne	un di- man che
---------------------------------	-------------------------

- 1 sur 1000
- 1 sur 100
- 1 sur 10
- 1 sur 4
- 1 sur 2
- Plus de la moitié
- Tous (*REPONSE SPONTANEE*)
- Aucun (*REPONSE SPONTANEE*)

Q. 10

(MONTRER LA CARTE D ET LIRE LENTEMENT LE TEXTE SUIVANT)

Ce projet de loi sur la réglementation de la consommation d'alcool fixe le **taux légal d'alcoolémie à 0,80 gr** ce qui signifie que lorsque la loi sera votée, tout **conducteur ayant 0,80 gr d'alcool pur ou plus par litre de sang** sera en infraction.

Ceci correspond en moyenne pour un homme de 70 kg environ à l'absorption au cours d'un repas d'un apéritif, un demi litre de vin à 10° et un digestif, ou encore d'une bouteille de vin à 10°.

Q. 11

Vous personnellement êtes-vous favorable ou opposé à ce projet ?

- Très favorable
- Plutôt favorable
- Plutôt opposé
- Très opposé

Q. 12

Considérons des hommes comparables au point de vue physique ayant dans le sang la même quantité d'alcool, 0,80 grammes. A votre avis, est-ce que tous risquent plus d'avoir un accident.

- Tous
- Certains
- Très peu
- Aucun (*REPONSE SPONTANEE*)

Q. 13

A votre avis actuellement avant le vote du projet de loi combien de conducteurs environ sont en infraction par rapport à ce projet de loi, c'est-à-dire qui conduisent après avoir consommé une quantité de boisson alcoolisée égale ou supérieure à celle qui soit autorisée par la loi (**MONTRER LA CARTE E**)

- a) Un jour de semaine
- b) Un dimanche

Q. 14

Parmi les catégories suivantes de conducteurs quelles sont à votre avis celles qui seront le plus concernées par cette nouvelle loi ?

- a) Plutôt les hommes
ou plutôt les femmes
Les deux (*REPONSE SPONTANEE*)
- b) Plutôt les jeunes conducteurs
ou plutôt les conducteurs plus âgés
Les deux (*REPONSE SPONTANEE*)
- c) Ceux qui font de grands trajets
ou ceux qui font de petits trajets
Les deux (*REPONSE SPONTANEE*)
- d) Les professionnels de la route
ou les non professionnels de la route
Les deux (*REPONSE SPONTANEE*)
- e) Ceux qui conduisent toute l'année
ou ceux qui conduisent surtout pendant les vacances
Les deux (*REPONSE SPONTANEE*)

Q. 15

Et vous personnellement estimez-vous que vous serez concerné par cette nouvelle loi ?

- Très souvent
- Assez souvent
- De temps en temps
- Rarement
- Jamais ou pratiquement jamais

Q. 16

Quand la nouvelle loi sera votée, parmi les comportements suivants (**MONTRER LA CARTE F**) quel est celui que vous observerez en général quand vous aurez consommé une quantité de boisson alcoolisée égale ou supérieure à celle autorisée par la loi :

- a) sur la route
- b) en ville (*UNE SEUL REPONSE POSSIBLE*)

	sur la route	en ville
- Demander à un ami ou à un parent qui n'est pas en infraction avec la loi de prendre le volant		
- Attendre que les effets de l'alcool se soient dissipés avant de reprendre le volant		
- Reprendre le volant sans attendre		
- Prendre un moyen de transport en commun ou un taxi		
- Autre (préciser)		

Q. 17

Pour repérer les conducteurs ayant bu plus que le maximum autorisé le moyen utilisé est l'alcootest, c'est-à-dire un ballon dans lequel on souffle et dont la couleur change si on a bu plus qu'une certaine quantité d'alcool. Parmi les trois solutions suivantes (*MONTRER LA CARTE G*) quelle est celle avec laquelle vous, personnellement vous êtes d'accord :

- a) On peut vérifier votre consommation d'alcool avec un alcootest à n'importe quel moment, de la même manière qu'on peut vous demander vos papiers d'identité à n'importe quel moment 1
- b) Le contrôle par l'alcootest ne devrait avoir lieu que lorsque vous avez commis une infraction au code de la route. 2
- c) Le contrôle par l'alcootest ne devrait avoir lieu que si vous êtes impliqué dans un accident 3
- d) Permis de contrôle (*REPONSE SPONTANEE*) 4

Q. 18

A votre connaissance, d'après la nouvelle loi le résultat de l'alcootest est-il suffisant pour condamner un conducteur ?

- Oui
- Non

Q. 19

Quelle preuve la loi prévoit-elle avant de condamner un conducteur ? (*NE RIEN SUGGERER*)

- Une prise de sang
- Autre (préciser)

Q. 20

A votre avis, que devrait-on faire aux conducteurs ayant conduit avec trop d'alcool dans le sang sans provoquer d'accident ? (*PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES*) (*MONTRER LA CARTE H*)

- Suspension du permis
- Une peine de prison
- Le retrait définitif du permis
- Une amende
- Un simple avertissement
- L'immobilisation temporaire du véhicule
- Rien (*REPONSE SPONTANEE*)

Q. 21

A votre avis, la nouvelle loi pourra-t-elle réellement être appliquée ?

- Oui
- Non

Q. 22

Cette nouvelle loi permettra-t-elle, d'après vous, de réduire le nombre d'accidents et SI OUI : dans quelle proportion environ (*MONTRER LA CARTE E*)

- 1 sur 1000
- 1 sur 100
- 1 sur 10
- 1 sur 4
- 1 sur 2
- Plus de la moitié
- Ne permettra pas de réduire les accidents

Q. 23

A votre avis, ce projet de loi a-t-il été décidé à la suite d'études scientifiques approfondies menées par des spécialistes de la sécurité routière ?

- Oui
- Non

Q. 24

Pensez-vous que ce projet de loi a été décidé :

	Oui	Non
- Pour se conformer aux lois qui existent à l'étranger		
- Sous la pression des comités anti-alcooliques		

Q. 25

Conduisez-vous un véhicule et SI OUI : depuis combien de temps ?

- Moins d'un an
- De 1 à 3 ans
- De 3 à 5 ans
- De 5 à 10 ans
- De 10 à 20 ans
- Plus de 20 ans
- Ne conduit pas

Q. 26

Quel type de véhicule conduisez-vous habituellement ?

- Une voiture de tourisme
- Un camion
- Un engin à deux roues

Q. 27

Combien de kilomètres environ avez-vous faits cette année, c'est-à-dire depuis le 1er Janvier 1969 ?

- Moins de 1000 kms
- De 1000 à 5000 kms
- De 5000 à 10000 kms
- De 10000 à 20000 kms
- De 20000 à 50000 kms
- Plus de 50000 kms

Q. 28

Pouvez-vous me dire dans quelle proportion environ vous avez effectué ce kilométrage pour votre activité professionnelle ?

- Moins de 10 %
- De 10 à 25 %
- De 25 à 50 %
- Plus de 50 %

Q. 29

Pouvez-vous me préciser quelle est votre activité professionnelle ?

- Routier
- Livreur
- Représentant
- Autre (préciser)

CARACTERISTIQUES

Nous désirons analyser les résultats de cette étude en fonction des revenus familiaux des personnes que nous avons interviewées. Voici une échelle de revenus mensuels. Nous désirons savoir à quel niveau vous vous situez en comptant toutes les rentrées d'argent de votre foyer, telles que : salaires, allocations familiales, pensions, revenus, recettes, etc...

(Présenter l'échelle de revenus)

SEXE

- Homme
- Femme

AGE

- 20 à 34 ans
- 35 à 49 ans
- 50 à 64 ans
- 65 ans et plus

PROFESSION DE LA PERSONNE INTERROGEE :

Col. 74-75

SALARIE PATRON FONCTIONNAIRE

Etes-vous chef de ménage ? OUI

NON

Si «NON»

PROFESSION DU CHEF DE MENAGE :

.....
SALARIE PATRON FONCTIONNAIRE

Si «PATRON» : Combien y a-t-il de personnes employées dans votre entreprise :

Nombre de personnes

CATEGORIE DE COMMUNES

- Commune rurale
- Ville et agglomération de :
- moins de 20000 h.
- 20000 à 100000 h.
- plus de 100000 h.
- Paris (complexe rés).

NOM DE LA PERSONNE INTERROGEE :

.....

ADRESSE COMPLETE :

.....

N° DU DEPARTEMENT

ANNEXE 1 B

Questionnaire à poser à un automobiliste possesseur d'une voiture de tourisme

Dans votre foyer, combien y a-t-il actuellement d'automobiles de tourisme achetées par une personne de votre famille. NOUS NE PARLONS PAS ICI DES VEHICULES UTILITAIRES. Je vous demande de me parler uniquement de la ou des voitures que vous possédez actuellement.

- Une 1
- Deux 2
- Trois ou plus 3

De quel modèle et de quelle marque s'agit-il ? (MONTRER LA CARTE A ET REPORTER LE N° DE CODE CORRESPONDANT A CHAQUE VOITURE POSSEDEE).

Voiture la plus utilisée	2ème voiture	3ème voiture
.....

(POUR LA VOITURE UTILISEE LE PLUS SOUVENT)

L'avez-vous achetée :

- Neuve 1
- D'occasion 2

Voici une échelle de 0 à 10 (MONTRER LA CARTE C) où :

- l'état 0 correspond à l'état dans lequel on se trouve quand on n'a pas du tout bu de boissons alcoolisées (bière, vin ou alcool).

- les états 1 à 10 correspondent aux différents états dans lesquels on se trouve quand on boit de plus en plus de boissons alcoolisées, l'état 10 correspondant à un état d'ivresse où l'on ne sait plus très bien ce qu'on dit ni ce qu'on fait.

Vous personnellement quand vous avez bu au cours d'un repas 1/2 litre de vin (c'est-à-dire 4 verres environ) dans quel état vous trouvez-vous ? (Veuillez me répondre en me précisant le point de l'échelle entre 0 et 10 correspondant à cet état) (UNE SEULE REPONSE POSSIBLE EN COLONNE A).★

Et quand vous avez bu un apéritif, 1/2 litre de vin (c'est-à-dire 4 verres environ) et un digestif ? (UNE SEULE REPONSE POSSIBLE EN COLONNE B).●

Si «d'OCCASION» :

Année d'achat de cette voiture : 19.....

Quelle est l'ANNEE DE SORTIE D'USINE de cette voiture ? 19.....

Quel est le kilométrage total que marque le compteur de cette voiture ? (A VERIFIER AUTANT QUE POSSIBLE AU COMPTEUR)

Nombre de km au compteur :

QUELLE DISTANCE PARCOUREZ-VOUS EN UN AN, approximativement avec cette voiture ?

Nombre de km par an.

Utilisez-vous cette voiture PRINCIPALEMENT : (UNE SEULE REPONSE)

- Pour aller à votre travail et en revenir. 1
- Pour des déplacements d'affaires ou professionnels. 2
- Pour des déplacements familiaux : courses, week-ends, vacances, etc 3

Et quand vous avez bu 2 apéritifs, une bouteille de vin c'est-à-dire 7 à 8 verres) et un digestif ? (UNE SEULE REPONSE POSSIBLE EN COLONNE C)▼

	★	●	▼
	A	B	C
- Etat 0	0	0	0
- Etat 1	1	1	1
- Etat 2	2	2	2
- Etat 3	3	3	3
- Etat 4	4	4	4
- Etat 5	5	5	5
- Etat 6	6	6	6
- Etat 7	7	7	7
- Etat 8	8	8	8
- Etat 9	9	9	9
- Etat 10	X	X	X
- Ne boit jamais de boissons alcoolisées (REPONSE SPONTANEE) ...			
N.S.P.	E	E	E

Toujours en utilisant l'échelle de 0 à 10 quel est l'état maximum que vous vous permettez d'atteindre pour votre déjeuner quand vous devez travailler ensuite.

Je dis bien l'état maximum que vous vous permettez d'atteindre (UNE SEULE RÉPONSE POSSIBLE EN COLONNE a).★

Et au cours d'un repas avec des amis intimes ? (UNE SEULE RÉPONSE POSSIBLE EN COLONNE b)●

Quand vous êtes invité à une soirée, un arrosage, une fête... où vous ne connaissez pas tout le monde ? (UNE SEULE RÉPONSE POSSIBLE EN COLONNE c)⊕

Quand vous n'êtes pas loin de chez vous et que vous devez rentrer au volant de votre voiture ? (UNE SEULE RÉPONSE POSSIBLE EN COLONNE d)⊕

Quand vous devez prendre le volant pour un grand trajet ? (UNE SEULE RÉPONSE POSSIBLE EN COLONNE e)☆

	★	●	⊕	⊕	☆
	a	b	c	d	e
- Etat 0	0	0	0	0	0
- Etat 1	1	1	1	1	1
- Etat 2	2	2	2	2	2
- Etat 3	3	3	3	3	3
- Etat 4	4	4	4	4	4
- Etat 5	5	5	5	5	5
- Etat 6	6	6	6	6	6
- Etat 7	7	7	7	7	7
- Etat 8	8	8	8	8	8
- Etat 9	9	9	9	9	9
- Etat 10	X	X	X	X	X
N.S.P.	E	E	E	E	E

Quand il vous est arrivé de conduire après avoir bu plus que de coutume, quelles constatations dans votre manière de conduire avez-vous pu faire sur vous-même.

(RELANCER)

.....

(RELANCE) : Et en ce qui concerne les risques que vous prenez ?

.....

ANNEXE 2

Description de l'échantillon du 1er sondage

— sexe : 49,5 % d'hommes — 50,5 % de femmes

— âge : 15 à 19 ans : 9 %
 20 à 34 ans : 27 %
 35 à 49 ans : 27 %
 50 à 64 ans : 20 %
 65 ans et plus : 17 %

— profession :

cadres supérieurs et
 professions libérales
 patrons de l'industrie et
 du commerce
 employés, cadres moyens
 ouvriers
 retraités et inactifs
 agriculteurs

	du chef de famille	de la personne interrogée
cadres supérieurs et professions libérales	7 %	3 %
patrons de l'industrie et du commerce	8 %	6 %
employés, cadres moyens	19 %	15 %
ouvriers	33 %	21 %
retraités et inactifs	21 %	46 %
agriculteurs	13 %	9,5 %

— niveau d'études :

pas d'études : 1 %
 primaire : 53 %
 primaire supérieur : 7 %
 technique et commercial : 16 %
 secondaire : 15 %
 supérieur : 8 %

— revenus mensuels

sans réponse : 10 %
 moins de 500 Fr : 8 %
 500 Fr à 799 Fr : 14 %
 800 Fr à 1249 Fr : 21 %
 1250 Fr à 1750 Fr : 21 %
 plus de 1750 Fr : 25 %

— habitat :

communes rurales : 31 %
 agglomérations de moins de
 20.000 habitants : 12 %
 agglomérations de 20.000 à
 100.000 habitants : 15 %
 agglomérations de plus de
 100.000 habitants : 25 %
 agglomération parisienne : 17 %

— régions :

agglomération parisienne : 17 %
 Sud-Ouest : 14 %
 Sud-Est : 25 %
 Nord-Ouest : 21 %
 Nord-Est : 23 %

— type de véhicule habituellement utilisé (pour les
 1.012 conducteurs)

sans réponse : 5 %
 voiture de tourisme : 84 %
 camion : 3 %
 deux roues : 8 %

ANNEXE 3

REPARTITION DES REPONSES A LA QUESTION 1 SELON LE SEXE

1) Repas normal

Jugements portant sur la quantité d'alcool correspondant à 0,80 g/l	Hommes	Femmes
n. s. p.	3,7	3,1
Beaucoup trop	34,5	47,5
Plutôt beaucoup	38,6	36,6
Pas tellement	20,9	11,9
Vraiment très peu	2,3	0,8

2) Bon repas

Jugements portant sur la quantité d'alcool correspondant à 0,80 g/l	Hommes	Femmes
n. s. p.	2,7	3,2
Beaucoup trop	10,8	16,6
Plutôt beaucoup	15,8	18,9
Pas tellement	60,5	56,0
Vraiment très peu	10,2	5,3

ANNEXE 4

DELAIS D'ATTENTE APRES ABSORPTION D'ALCOOL (QUESTION 2) REPARTITION SELON LE SEXE

	Grand trajet		Court trajet	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
n. s. p.	6,7	9,5	8,0	11,0
N'attend pas	19,0	4,0	27,0	10,0
< d'1 heure	13,5	7,0	19,5	12,0
De 1 heure à 2 heures	13,5	11,0	10,0	9,0
De 2 heures à 4 heures	9,0	12,5	5,0	5,0
Plus de 4 heures	7,0	4,0	3,0	3,0
Ne boit jamais autant	31,0	51,5	28,0	50,0

ANNEXE 5

IMAGE DU CONDUCTEUR QUI NE BOIT PAS AVANT DE PRENDRE LE VOLANT (QUESTION 3)

Jugements	Hommes	Femmes	Total
n. s. p.	0,7	1,1	0,9
«Il ne tient pas le coup»	3,3	2,7	3,0
«Il est raisonnable»	69,7	66,9	68,3
«Il a mal au foie»	1,5	1,6	1,6
«C'est un conducteur inexpérimenté»	2,6	1,2	1,9
«Il est vraiment très prudent»	18,6	22,0	20,3
«Il a peur d'un contrôle de police»	3,6	4,5	4,1

ANNEXE 5 bis

ACCORD AVEC L’AFFIRMATION SELON LAQUELLE LE CONDUCTEUR QUI NE BOIT PAS PEUT GACHER LA SOIREE DES AUTRES (QUESTION 4)

	Hommes	Fémmes	Total
n. s. p.	3,3	2,2	2,7
D’accord	24,4	22,4	23,4
Pas d’accord	72,3	75,4	73,9

ANNEXE 6

ACCORD AVEC LA NOTION D’AUTO-CONTROLE (QUESTION 5)

	Hommes	Femmes	Total
n. s. p.	3,4	4,6	3,8
D’accord	72,1	49,1	64,6
Pas d’accord	10,2	9,5	10,0
Ne boit pas de boissons alcoolisées (spontanément)	14,3	36,9	21,6

ANNEXE 7

CONNAISSANCE DES PROJETS DU GOUVERNEMENT (QUESTION 6)

	Hommes	Femmes	Total	Rang
n. s. p.	7,0	13,2	10,5	
Assurance maladie commerçants et artisans	77,3	71,4	74,3	1
Financement autoroutes capital privé	71,4	9,9	60,5	3
Règlement consommation d'alcool pour conducteurs	77,9	70,7	74,3	1
Société pour le téléphone	52,7	39,0	45,0	4

ANNEXE 7 bis

IMPORTANCE ACCORDEE AU PROJET DE LOI (QUESTION 7)

	Hommes	Femmes	Total	Rang
n. s. p.	8,9	13,0	10,9	
Régime assurance pour commerçants	49,1	52,6	50,8	2
Financement des autoroutes	51,2	36,3	43,7	3
Règlement consommation d'alcool	52,7	58,2	55,0	1
Société pour le téléphone	22,3	17,7	20,0	4

ANNEXE 8

CONNAISSANCE DU CONTENU DU PROJET DE LOI (QUESTION 20)

	Hommes	Femmes	Total
n. s. p.	42,6	46,5	44,4
Taux d'alcool	7,3	6,8	7,1
Taux d'alcool dans le sang	6,8	6,7	6,8
0,80 g sans autre précision	2,0	0,7	1,4
0,80 g dans le sang	2,7	1,5	2,1
Contrôle pour tous	8,0	9,9	8,9
Contrôle par alcootest	17,8	16,1	17,0
Prise de sang	4,7	6,0	5,3
Réponse correcte	1,5	0,7	1,1
Commentaire hors sujet	21,8	17,5	19,7

ANNEXE 9

ATTITUDE VIS A VIS DU PROJET DE LOI (QUESTION 10)

	Hommes	Femmes	Total
n. s. p.	4,1	6,8	5,5
Très favorable	28,4	37,5	33,0
Plutôt favorable	38,2	37,6	37,9
Plutôt opposé	18,6	15,5	17,1
Très opposé	10,7	2,6	6,6

ANNEXE 10

**ESTIMATION DES INFRACTIONS ACTUELLES AVANT LE VOTE DU PROJET DE LOI
(QUESTION 11)**

	en semaine			le dimanche		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
Sans réponse	15,4	24,4	20,0	13,9	23,1	18,5
1 sur 1000	5,8	5,4	5,6	2,4	1,2	1,8
1 sur 100	25,2	23,4	24,3	12,8	10,4	11,6
1 sur 10	27,3	24,0	25,6	24,3	21,7	23,0
1 sur 4	13,6	9,2	11,4	21,6	17,8	19,7
1 sur 2	5,9	6,8	6,4	12,2	10,3	11,3
Plus de la moitié	5,7	5,8	5,7	9,8	12,8	11,3
Tous (réponse spontanée)	1,2	0,7	0,9	2,7	2,3	2,5
Aucun (réponse spontanée)	0,0	0,4	0,2	0,2	0,4	0,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

ANNEXE 11

JUGEMENTS SUR LA CONSOMMATION D'ALCOOL EN FONCTION DE L'AGE
(QUESTION 1)

A) Bon Repas

	15 à 19 ans	20 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 64 ans	65 ans et plus	Total
Sans réponse	3,2	3,7	1,8	2,7	4,0	3,0
Beaucoup trop	13,3	10,3	11,7	14,1	22,4	13,7
Plutôt beaucoup	19,7	18,3	17,5	16,7	15,3	17,4
Pas tellement	56,9	60,7	60,7	58,5	50,1	58,2
Vraiment très peu	6,9	7,0	8,3	8,0	8,2	7,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

B) Repas normal

	15 à 19 ans	20 à 34 ans	35 à 39 ans	50 à 64 ans	65 ans et plus	Total
Sans réponse	3,2	4,0	1,8	3,9	4,5	3,4
Beaucoup trop	44,1	37,4	39,8	42,7	45,6	41,1
Plutôt beaucoup	40,4	42,3	40,0	32,3	30,9	37,6
Pas tellement	11,7	15,3	17,3	19,4	15,6	16,4
Vraiment très peu	0,5	1,0	1,1	1,7	3,5	1,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

ANNEXE 11 bis

**DELAI D'ATTENTE OBSERVE APRES CONSOMMATION D'ALCOOL SELON L'AGE
(QUESTION 2)**

A) Grand trajet

	15 à 19 ans	20 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 64 ans	65 ans et plus	Total
Sans réponse	16,7	6,1	8,0	7,6	5,2	7,6
Moins d'1/4 heure	5,0	3,9	4,3	3,2	3,4	4,0
De 1/4 h à 1/2 h	0,0	1,9	0,8	1,3	6,9	1,6
De 1/2 h à 1 h	3,3	8,0	6,7	3,2	0,0	6,0
De 1 h à 2 h	6,7	11,8	14,2	14,6	12,1	12,8
De 2 h à 4 h	13,3	11,8	8,8	7,6	12,1	10,2
Plus de 4 h	3,3	6,9	6,2	5,1	5,2	6,0
N'attend pas	10,0	15,2	14,5	13,3	12,1	14,1
Ne boit pas tant d'alcool	41,7	34,4	36,5	44,3	43,1	37,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

B) Petit trajet

	15 à 19 ans	20 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 64 ans	65 ans et plus	Total
Sans réponse	18,3	7,4	9,4	7,6	5,2	8,7
Moins d'1/4 heure	3,3	6,9	8,8	3,2	3,4	6,6
De 1/4 h à 1/2 h	0,0	5,5	4,3	3,8	6,9	4,5
De 1/2 h à 1 h	5,0	6,9	5,4	6,3	3,4	5,9
De 1 h à 2 h	10,0	9,9	8,6	8,9	20,7	9,9
De 2 h à 4 h	1,7	6,6	5,4	3,8	1,7	5,1
Plus de 4 h	1,7	2,5	2,9	3,8	1,7	2,8
N'attend pas	20,0	22,3	22,3	21,5	13,8	21,5
Ne boit pas tant d'alcool	40,0	32,0	33,0	41,1	43,1	34,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

ANNEXE 12

JUGEMENTS SUR LA CONSOMMATION D'ALCOOL EN FONCTION DE LA PROFESSION
(QUESTION 1)

A) Bon repas

	Prof. lib. Cadre sup.	Patron indus.Com.	Employé Cadre moy.	Ouvrier	Retraité	Agricult.	Total
Sans réponse	1,6	2,3	1,9	2,7	3,6	3,0	3,0
Beaucoup trop	17,2	8,6	11,6	11,6	17,6	5,1	13,7
Plutôt beaucoup	28,1	18,0	20,6	15,3	17,4	13,1	17,4
Pas tellement	48,4	55,5	61,0	60,8	55,7	65,2	58,2
Vraiment très peu	4,7	15,6	4,8	9,6	5,8	13,6	7,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

B) Repas normal

	Prof. lib. Cadre sup.	Patron indus.Com.	Employé Cadre moy.	Ouvrier	Retraité	Agricult.	Total
Sans réponse	1,6	2,3	2,3	3,4	3,7	5,1	3,4
Beaucoup trop	62,5	29,7	46,5	31,2	46,2	30,3	41,1
Plutôt beaucoup	25,0	44,5	36,5	44,2	35,3	35,4	37,6
Pas tellement	10,9	21,1	14,2	19,8	13,0	27,3	16,4
Vraiment très peu	0,0	2,3	0,6	1,4	1,8	2,0	1,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

ANNEXE 13

**JUGEMENTS SUR LA CONSOMMATION D'ALCOOL EN FONCTION DU NIVEAU D'ETUDES
(QUESTION 1)**

A) Bon repas

	Pas d'études	Primaire	Primaire supérieure	Secondaire	Technique Commerc.	Supérieur	Total
Sans réponse	0,0	3,2	0,7	2,6	3,5	3,0	3,0
Beaucoup trop	34,8	13,2	12,9	13,1	13,1	17,5	13,7
Plutôt beaucoup	13,0	15,2	13,6	23,6	15,7	27,7	17,4
Pas tellement	43,5	59,9	62,1	55,1	59,8	48,2	58,2
Vraiment très peu	8,7	8,5	10,7	5,6	7,9	3,6	7,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

B) Repas normal

	Pas d'études	Primaire	Primaire supérieure	Secondaire	Technique Commerc.	Supérieur	Total
Sans réponse	0,0	4,4	2,1	2,6	1,7	3,0	3,4
Beaucoup trop	47,8	36,4	40,7	43,9	43,7	61,4	41,1
Plutôt beaucoup	30,4	36,4	40,7	40,3	42,0	30,1	37,6
Pas tellement	13,0	21,1	12,9	11,8	12,2	5,4	16,4
Vraiment très peu	8,7	1,8	3,6	1,3	0,3	0,0	1,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

ANNEXE 14

INFLUENCE DE L'EXPERIENCE DE LA CONDUITE SUR LES JUGEMENTS (QUESTION 1)

	Sans précision	Non conducteur	Novice	Faible kilométrage	Non professionnel	Professionnel	Total
Sans réponse	4,8	3,7	8,8	2,1	2,0	5,8	3,4
Beaucoup trop	54,8	42,6	46,2	38,9	37,2	36,0	41,1
Plutôt beaucoup	24,2	36,3	36,5	41,7	38,8	37,2	37,6
Pas tellement	11,3	15,7	11,5	16,4	20,4	19,2	16,4
Vraiment très peu	4,8	1,7	0,0	0,9	1,5	1,7	1,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

ANNEXE 15

INTENTIONS DE COMPORTEMENTS ET ATTITUDES VIS-A-VIS DU PROJET DE LOI (QUESTIONS 10 et 15)

	Sans réponse	Très favorable	Plutôt favorable	Plutôt opposé	Très opposé	Total
Sans réponse	0,0	3,4	8,1	9,6	10,4	7,8
Parent ou ami prend le volant	37,5	31,0	25,4	20,0	14,9	23,8
Attendre	12,5	33,3	36,4	31,3	29,9	33,1
Ne pas attendre	12,5	4,6	6,4	18,3	29,9	12,7
Prendre transport en commun	25,0	24,1	22,5	20,4	14,9	21,3
Autre	12,5	3,4	1,2	0,0	0,0	1,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

ANNEXE 16

ATTITUDES VIS-A-VIS DU PROJET DE LOI ET CONSCIENCE DU RISQUE EN COURU SOUS L'EFFET DE L'ALCOOL (QUESTIONS 10 et 11)

	Sans réponse	Très favorable	Plutôt favorable	Plutôt opposé	Très opposé	Total
Sans réponse	37,4	5,4	6,2	5,9	5,1	7,5
Tous	6,1	27,1	10,5	3,9	0,7	14,0
Certains	47,8	62,0	72,8	58,5	36,2	63,0
Très peu	7,0	5,2	9,1	28,0	44,2	13,2
Aucun (spontané)	1,7	0,3	1,5	3,6	13,8	2,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

ANNEXE 17

IMPLICATION PERSONNELLE ET ATTITUDE VIS-A-VIS DU PROJET DE LOI (QUESTION 10 et 14)

	Sans réponse	Très favorable	Plutôt favorable	Plutôt opposé	Très opposé	Total
Sans réponse	13,0	4,8	4,5	7,0	4,3	5,5
Très souvent	0,0	0,3	0,4	1,1	13,0	1,3
Assez souvent	0,9	1,2	2,3	3,1	6,5	2,2
De temps en temps	0,9	4,3	8,2	22,4	23,9	10,0
Rarement	8,7	9,9	19,2	14,0	17,4	14,5
Jamais ou pratiquement jamais	76,5	79,6	65,4	52,4	34,8	66,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

ANNEXE 18

IMPLICATION PERSONNELLE ET CONSCIENCE DU RISQUE ENCOURU SOUS L'EFFET DE L'ALCOOL (QUESTION 11 et 14)

	Sans réponse	Tous	Certains	Très peu	Aucun (spontané)	Total
Sans réponse	20,4	5,5	4,1	3,6	6,3	5,5
Très souvent	0,0	0,3	0,8	4,7	4,2	1,3
Assez souvent	0,6	2,1	2,0	3,6	6,3	2,2
De temps en temps	5,7	5,8	9,4	17,7	20,8	10,0
Rarement	5,1	8,2	16,0	20,2	10,4	14,5
Jamais ou pratiquement jamais	68,2	78,1	67,6	50,2	52,1	66,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

ANNEXE 19

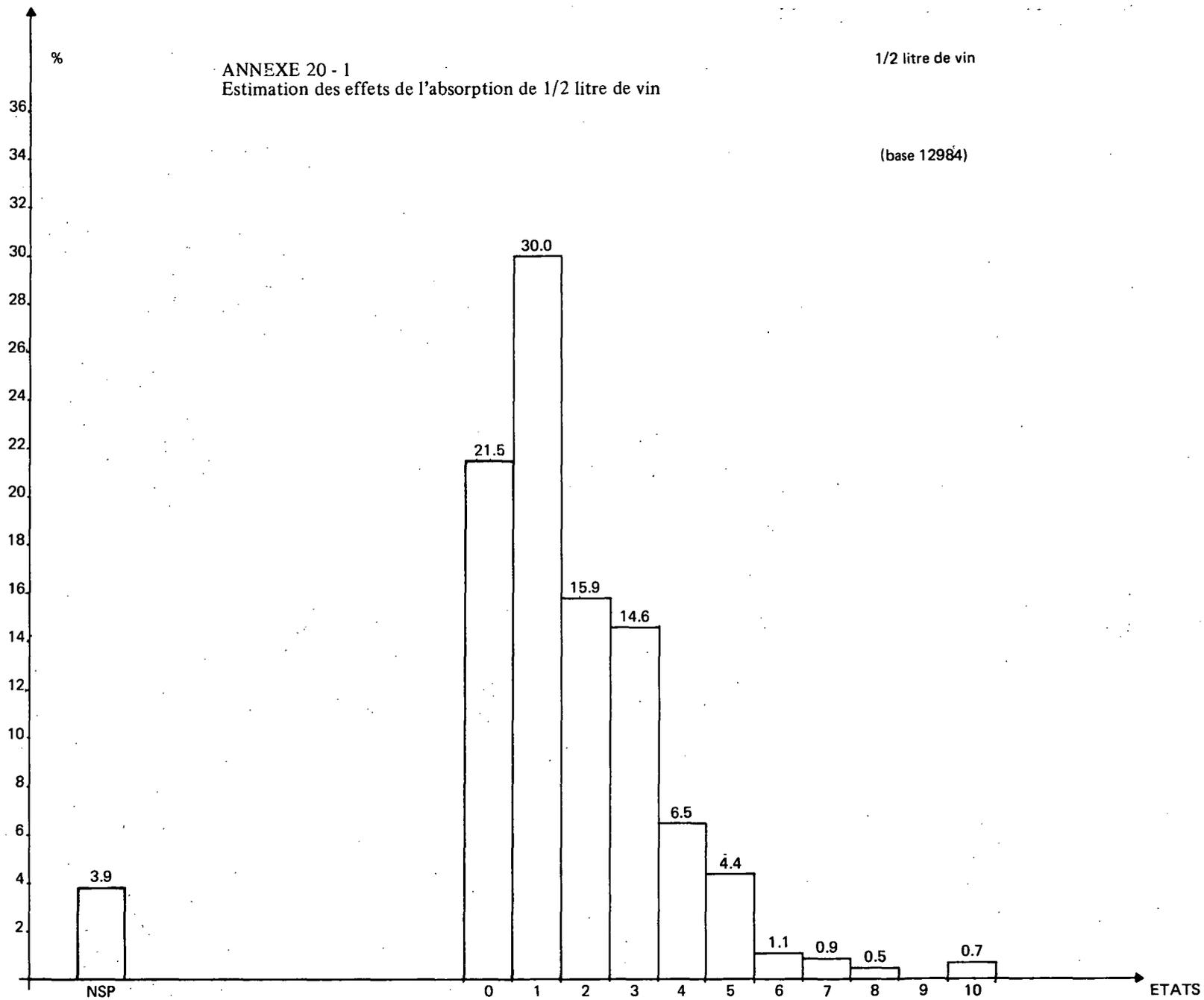
ATTITUDES VIS-A-VIS DU PROJET DE LOI ET JUGEMENTS PORTANT SUR LA CONSOMMATION D'ALCOOL (QUESTIONS 1 et 10)

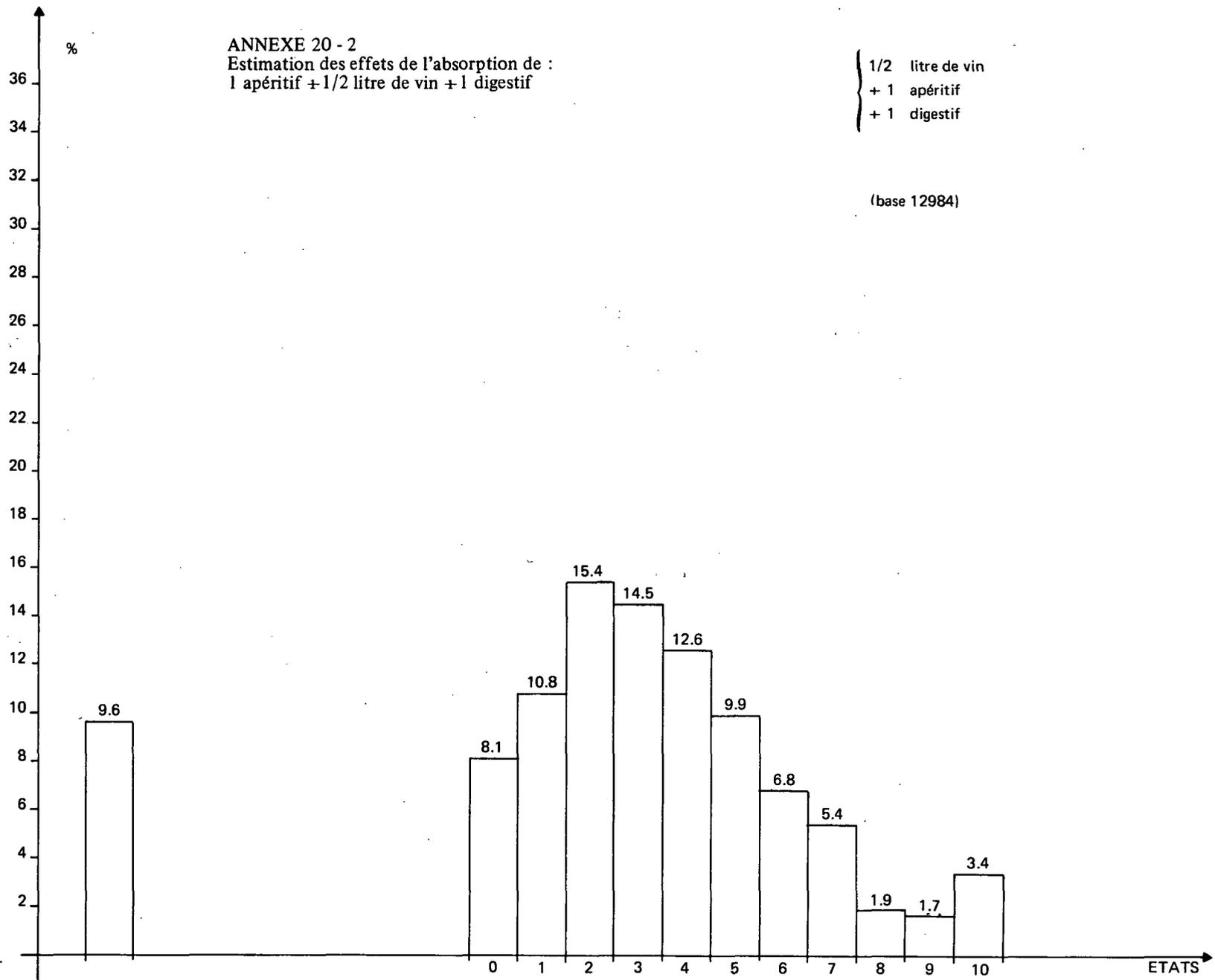
	Sans réponse	Beaucoup trop	Plutôt beaucoup	Pas tellement	Vraiment très peu	Total
Sans réponse	21,0	2,8	9,5	5,7	3,1	5,5
Très favorable	35,5	63,1	41,8	25,5	14,8	33,0
Plutôt favorable	30,6	24,0	40,1	41,5	32,7	37,9
Plutôt opposé	6,5	7,3	11,0	20,2	28,4	17,1
Très opposé	6,5	2,8	1,6	7,1	21,0	6,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

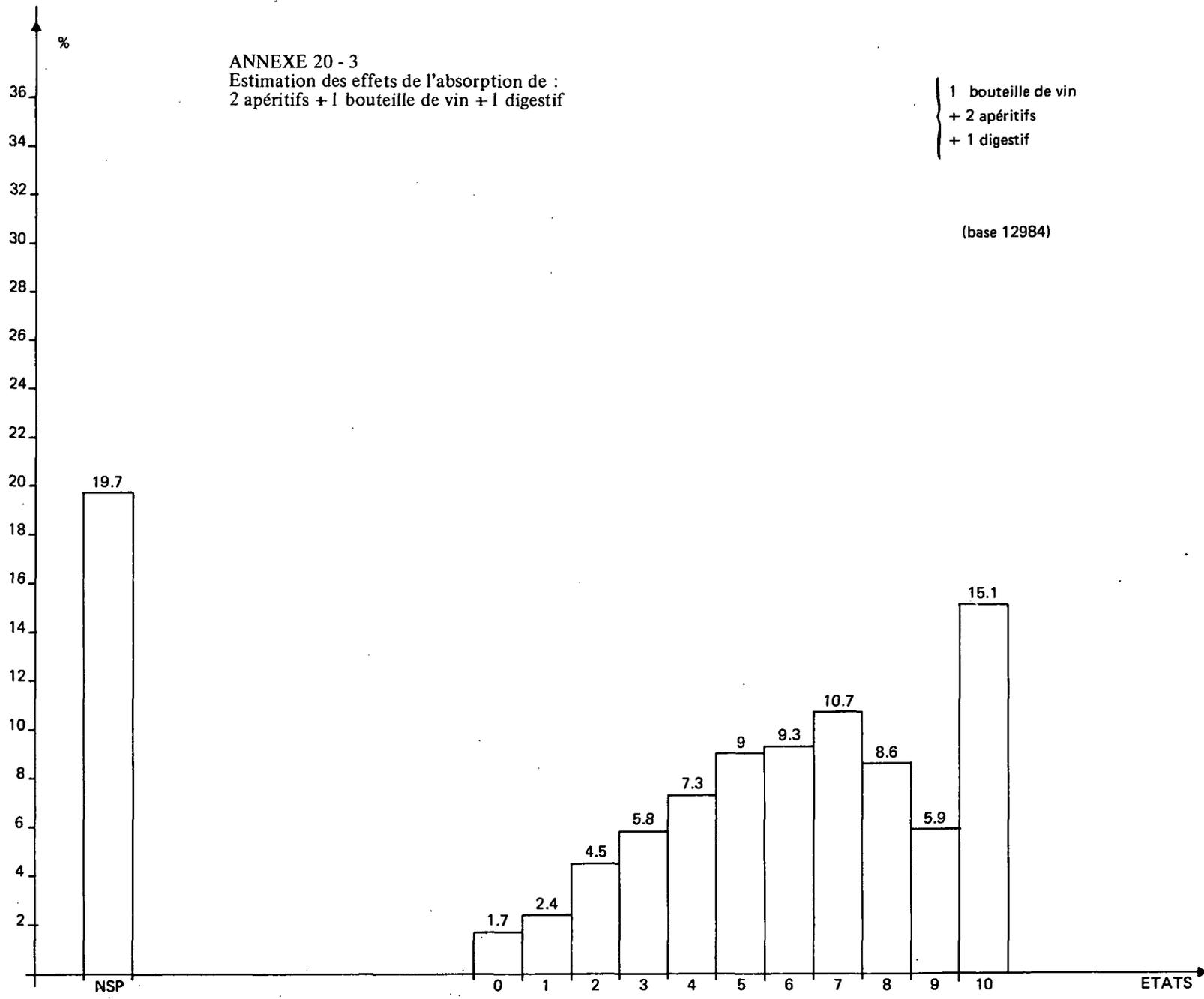
ANNEXE 20 - 1
Estimation des effets de l'absorption de 1/2 litre de vin

1/2 litre de vin

(base 12984)

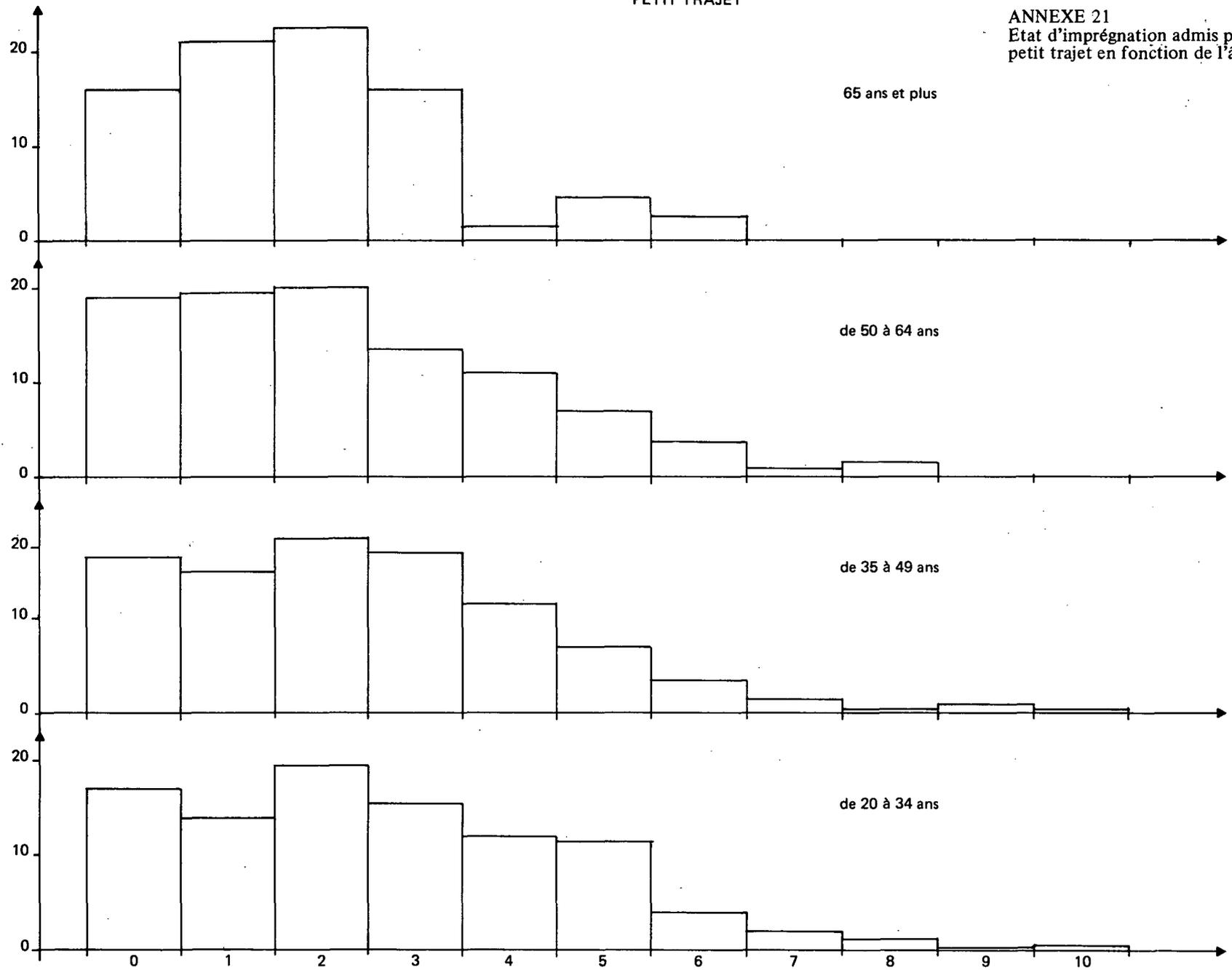






PETIT TRAJET

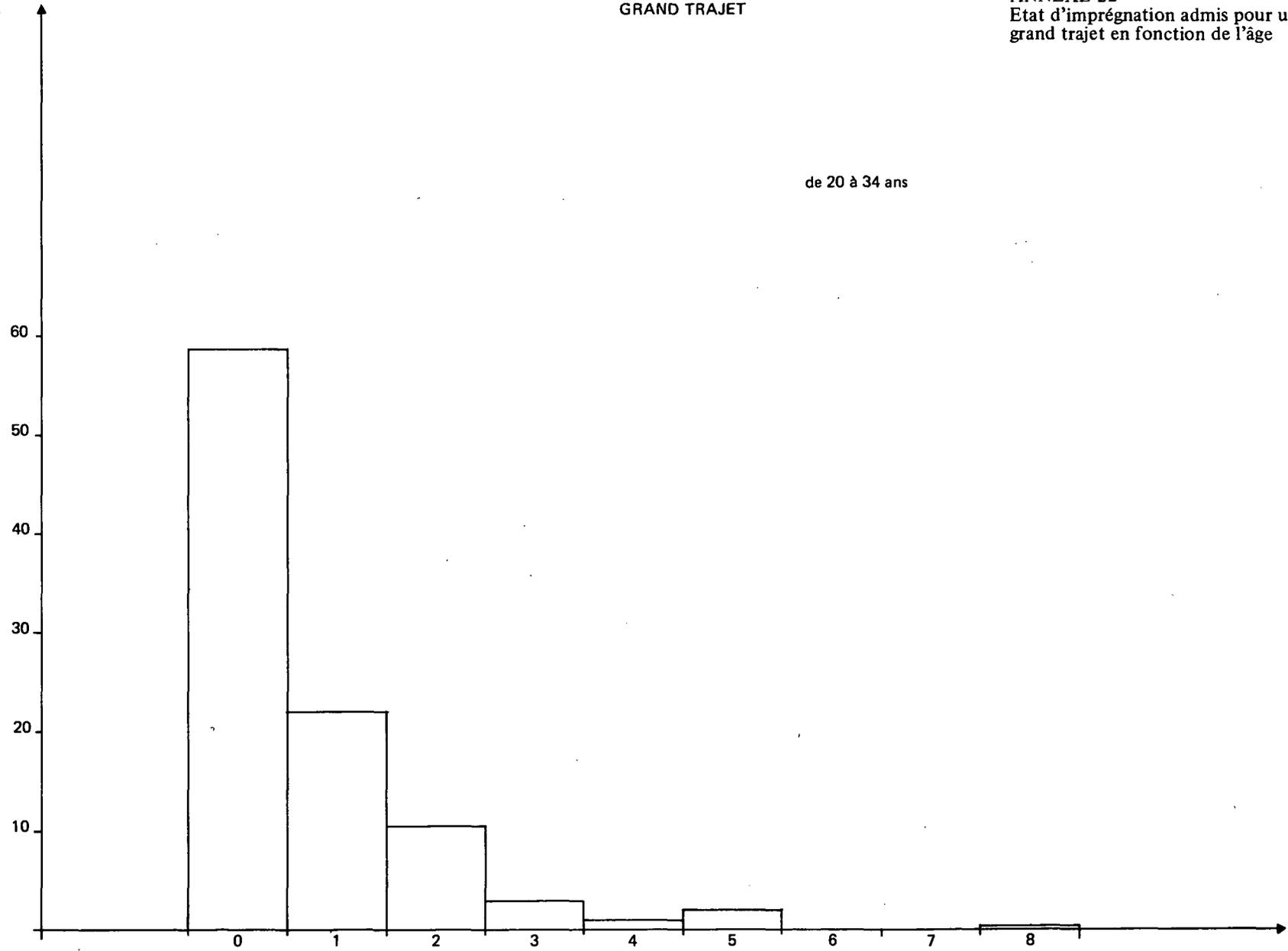
ANNEXE 21
Etat d'imprégnation admis pour un
petit trajet en fonction de l'âge



GRAND TRAJET

ANNEXE 22
Etat d'imprégnation admis pour un
grand trajet en fonction de l'âge

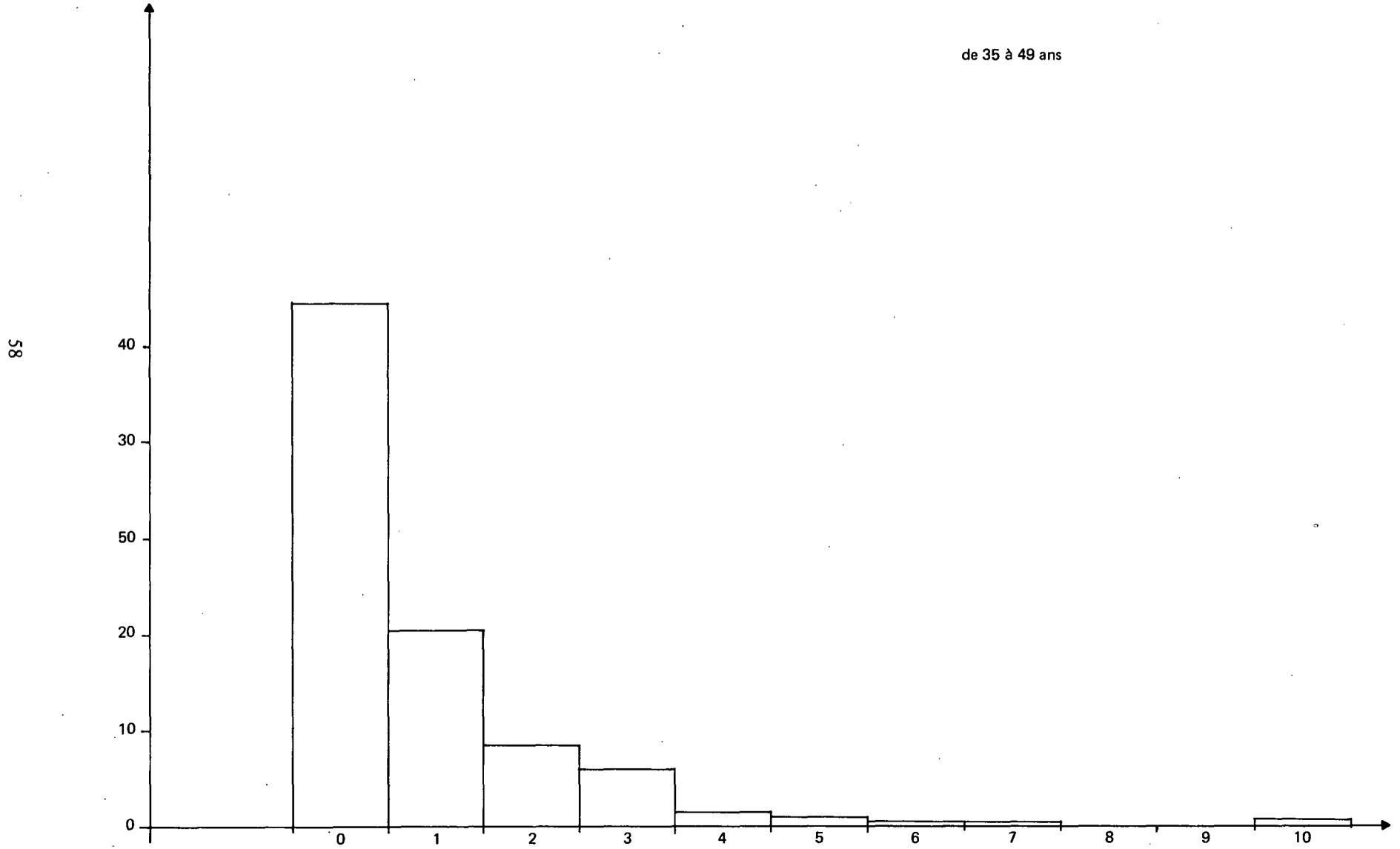
de 20 à 34 ans



GRAND TRAJET

ANNEXE 22 bis
Etat d'imprégnation admis pour un
grand trajet en fonction de l'âge

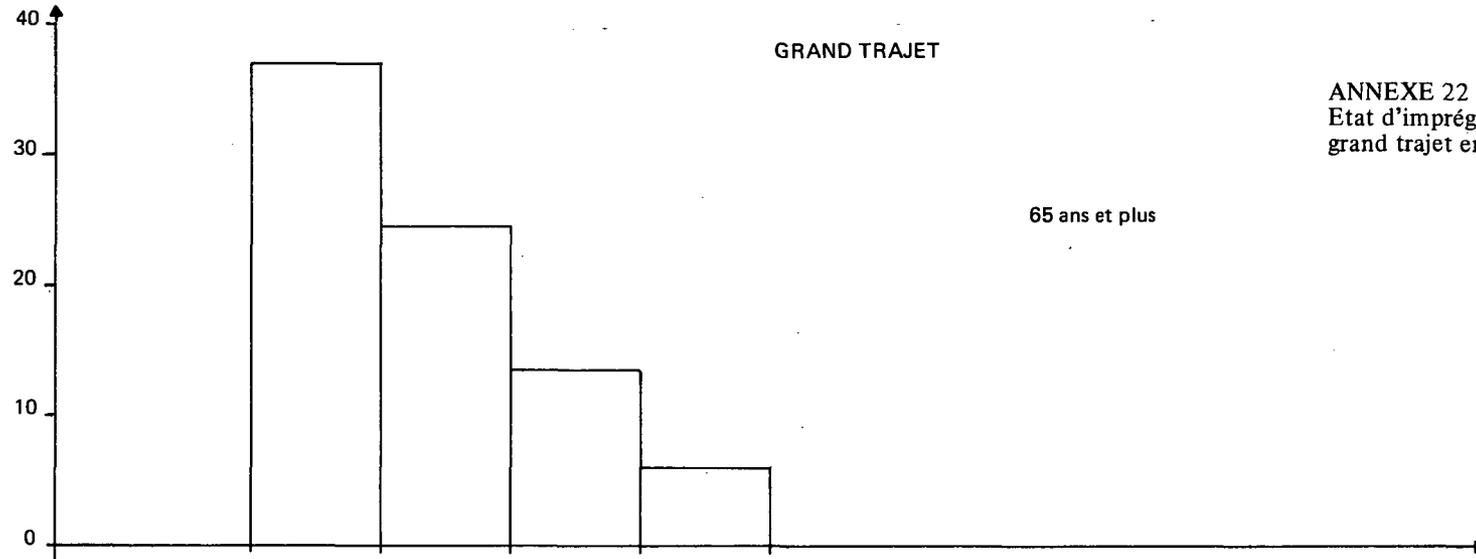
de 35 à 49 ans



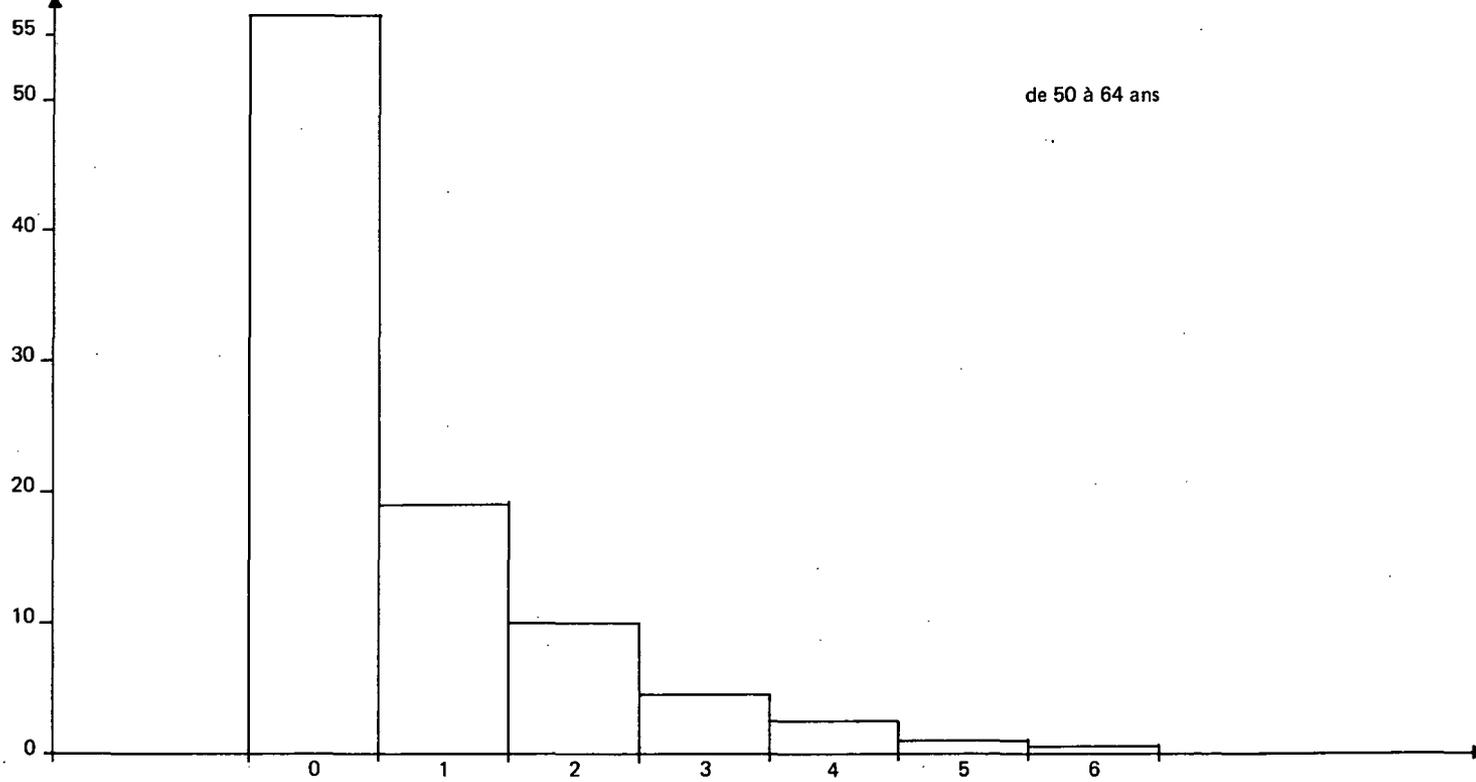
GRAND TRAJET

ANNEXE 22 ter
Etat d'imprégnation admis pour un
grand trajet en fonction de l'âge

65 ans et plus

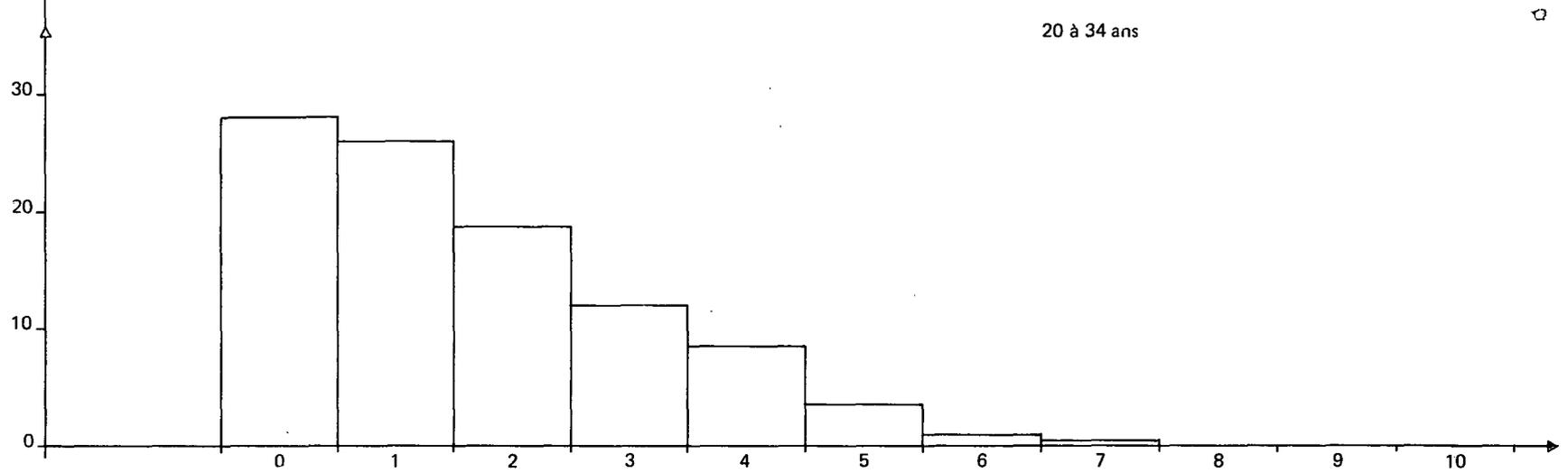
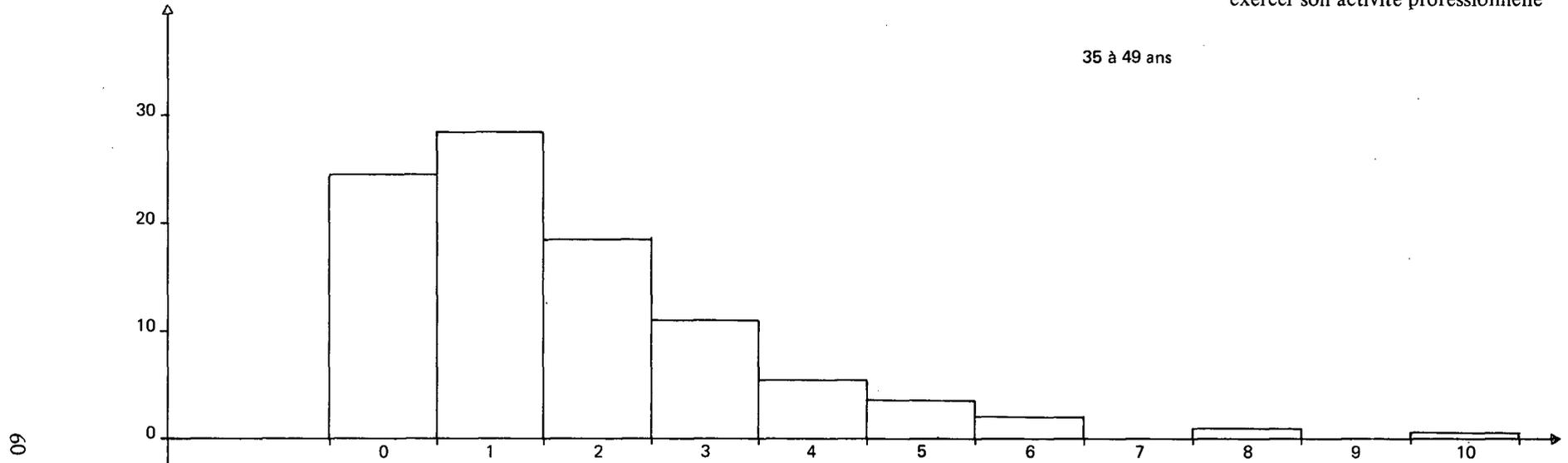


de 50 à 64 ans



TRAVAIL

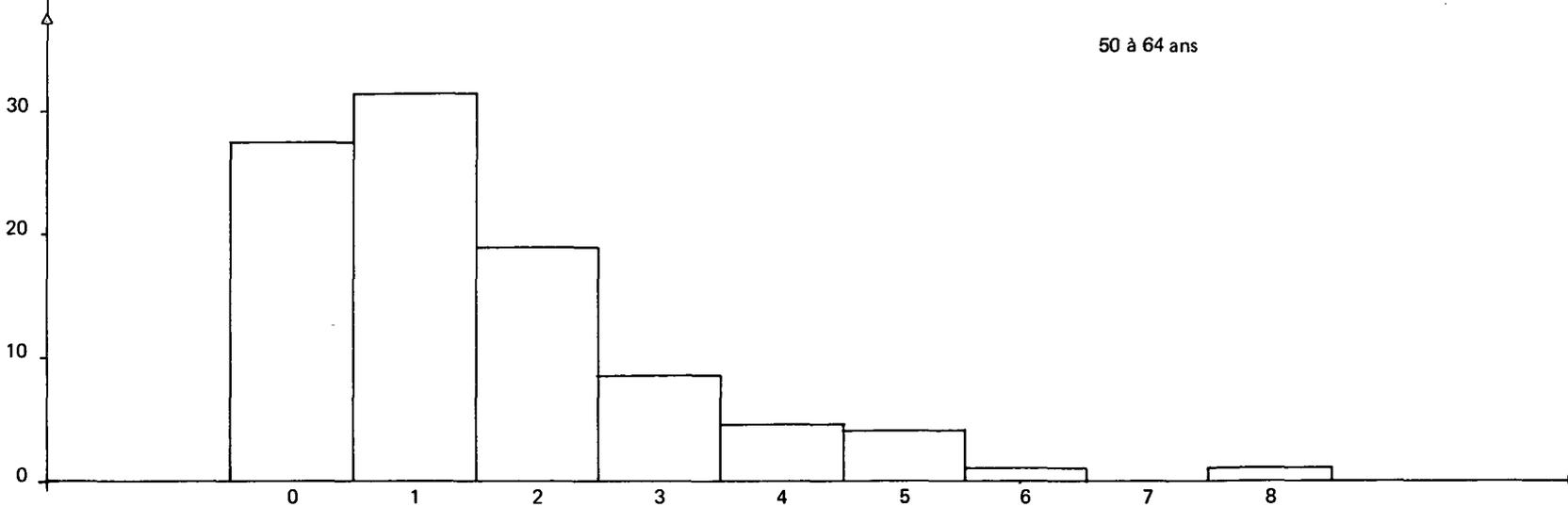
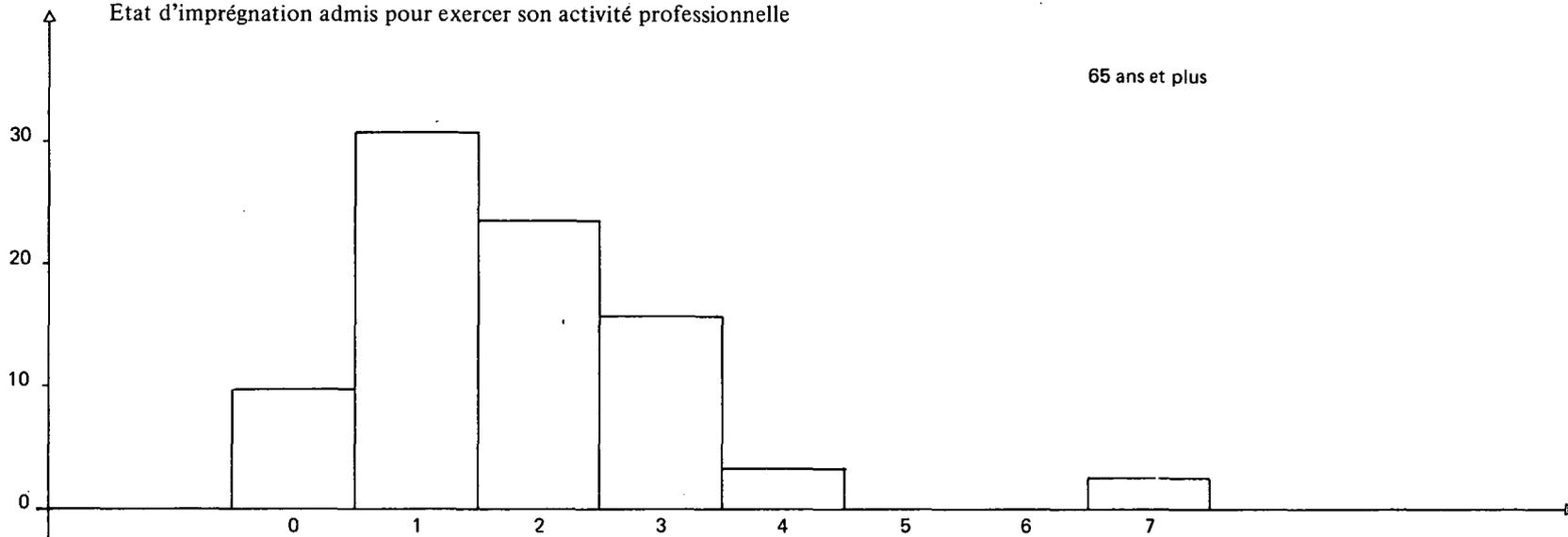
ANNEXE 23
Etat d'imprégnation admis pour
exercer son activité professionnelle



TRAVAIL

ANNEXE 23 bis
Etat d'imprégnation admis pour exercer son activité professionnelle

19



Imprimerie FLASH-PLAN
3, rue Marx Dormoy
94230 CACHAN
655.56.56 +