

19

Criminalité et droit pénal

374-1200-05

Délinquance routière et alcool

Rétrospective 2001–2012

Analyse statistique des effets de la révision
de la loi sur la circulation routière (LCR) de 2005

La série «Statistique de la Suisse»
publiée par l'Office fédéral de la statistique (OFS)
couvre les domaines suivants:

- 0** Bases statistiques et généralités
- 1** Population
- 2** Espace et environnement
- 3** Vie active et rémunération du travail
- 4** Economie nationale
- 5** Prix
- 6** Industrie et services
- 7** Agriculture et sylviculture
- 8** Energie
- 9** Construction et logement
- 10** Tourisme
- 11** Mobilité et transports
- 12** Monnaie, banques, assurances
- 13** Protection sociale
- 14** Santé
- 15** Education et science
- 16** Culture, médias, société de l'information, sport
- 17** Politique
- 18** Administration et finances publiques
- 19** Criminalité et droit pénal
- 20** Situation économique et sociale de la population
- 21** Développement durable et disparités régionales et internationales

Délinquance routière et alcool

Rétrospective 2001–2012

Rédaction Section Criminalité et droit pénal

Editeur Office fédéral de la statistique (OFS)

Editeur: Office fédéral de la statistique (OFS)
Complément d'information: Brigitte Schürch, Section Criminalité et droit pénal, tél. 058 463 63 76
Auteurs: Steve Vaucher*, Daniel Fink – Section Mobilité, Section Criminalité et droit pénal
Réalisation: Section Criminalité et droit pénal
Diffusion: Office fédéral de la statistique, CH-2010 Neuchâtel
tél. 058 463 60 60 / fax 058 463 60 61 / e-mail: order@bfs.admin.ch
Numéro de commande: 374-1200-05
Prix: 10 francs (TVA excl.), impression à la demande
Série: Statistique de la Suisse
Domaine: 19 Criminalité et droit pénal
Langue du texte original: Français
Page de couverture: OFS; concept: Netthoewel & Gaberthüel, Bienne; photo: © Oliver Menge, Solothurner Zeitung
Graphisme/Layout: Section DIAM, Prepress/Print
Copyright: OFS, Neuchâtel 2014
La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales,
si la source est mentionnée
ISBN: 978-3-303-19053-1

**Version initiale, a quitté l'OFS à la fin septembre 2012*

Table des matières

1	Définitions, historique, méthodes et modèles	5	3	Conclusions	21
1.1	Introduction	5	4	Bibliographie	22
1.2	Un système de relevés et d'exploitations	5			
1.3	Un système d'indicateurs de la délinquance routière	6		Tableaux annexes	23
1.4	Modèles théoriques de la prévention et du contrôle de la conduite en état d'ébriété	8			
1.5	La révision de la Loi sur la circulation routière (LCR) de 2005	9			
1.6	La révision de la partie générale du Code pénal de 2007	10			
1.7	Présentation des résultats détaillés	10			
2	Les résultats et graphiques	11			
2.1	Contrôles de police	11			
2.2	Comportements à risques	13			
2.3	Insécurité sur les routes due à l'alcool	15			
2.4	Sévérité des tribunaux	16			
2.5	Efficacité des sanctions	19			
2.6	Opinion publique: attitudes et représentations	19			

1 Définitions, historique, méthodes et modèles

1.1 Introduction

Le domaine de la délinquance routière a été développé par l'Office fédéral de la statistique (OFS) à partir de 2001. Les premières données ont été publiées en 2005¹. Par la suite, elles ont été actualisées au fur et à mesure de leur disponibilité. Cette introduction a pour but de présenter le système des relevés et les informations statistiques à disposition en matière de délinquance routière. Il est à relever que ce système d'observation et de documentation statistique de la délinquance routière a reçu le label de «Best European Practice» dans le cadre du projet SUPREME² financé par l'Union européenne en 2007.

Ce travail s'insère dans ceux développés conjointement avec le bpa – Bureau de prévention des accidents, d'abord dans l'établissement d'un système d'observation de la délinquance routière et ensuite dans le cadre de l'évaluation de la révision de la loi sur la circulation routière (LCR)³. Il a donné lieu à une première publication programmatique commune en 2000 (Siegrist et al., 2000), puis les diverses activités nécessaires à la réalisation de ce programme ont été poursuivies par chacune des deux organisations.

Le présent rapport a pour objectif d'exposer les éventuels effets des changements législatifs de 2005 et 2007 visant à améliorer la sécurité routière avec des évolutions mesurables (telles que le comportement des conducteurs motorisés, le nombre de condamnations à la LCR ou le nombre d'accidents mortels par exemple).

1.2 Un système de relevés et d'exploitations

Le domaine de la délinquance routière était depuis les années 1990 celui qui mobilisait le plus de ressources policières et judiciaires, produisant plus de 50%⁴ de toutes les condamnations pénales, causant un nombre important de décès et de blessés et engendrant d'importants coûts sociaux⁵. Dès 1997, l'OFS définissait ce domaine comme domaine prioritaire devant faire l'objet d'une observation statistique intensifiée. De ce fait, dès 1997, un certain nombre de ressources furent investies pour combler les lacunes en matière d'informations statistiques par l'établissement de nouveaux relevés.

En suivant le modèle de l'entonnoir propre à la poursuite de la délinquance, à savoir chiffre noir, dénonciations policières, condamnations pénales et exécutions de peines, la Suisse ne disposait en 1997 que de deux séries de chiffres-clés pour les infractions à la LCR, à savoir ceux sur les condamnations pénales et les personnes placées en exécution des peines. Plusieurs séries manquaient à l'appel afin d'établir une vision objective et complète du domaine de la délinquance routière. Par exemple, les données à propos des contrôles de police n'étaient pas relevées, l'efficacité des sanctions n'était pas évaluée et les connaissances des conducteurs par rapport aux normes en vigueur ou de leur propre attitude par rapport à la conduite en état d'ébriété n'étaient pas connues. Depuis l'an 2000, cette situation a été améliorée par la mise en place des instruments d'observation statistique suivants:

¹ Cf. Portail Statistique suisse. Thème: Criminalité et droit pénal.

² Cf. Projet SUPREME, voir sur [www.http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_f7_thematic_report_statistics_and_in_depth_analysis.pdf](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_f7_thematic_report_statistics_and_in_depth_analysis.pdf)

³ RS 741.01

⁴ www.statistique.admin.ch → Thèmes → 19 – Criminalité, droit pénal → Thèmes transversaux → Délinquance routière → Données → Condamnations pénales → Infractions

⁵ A titre d'exemples: on peut mentionner que si l'on compte quelques 5000 cas de condamnations pénales pour des crimes ou délits contre la vie et l'intégrité corporelle, on compte en revanche 54'000 cas de condamnations pour des délits à la loi sur la circulation routière. Aux 45 homicides consommés, en 2012, correspondent 339 cas de décès sur la route. Aux 552 prévenus de lésions corporelles graves correspondent 4202 blessés graves liés à la circulation routière; aux 1371 prévenus de violence grave correspondent 22'557 victimes sur les routes. Diverses statistiques à voir sous www.statistique.admin.ch → Thèmes → 19 – Criminalité, droit pénal ou <http://www.astra.admin.ch/unfalldaten/index.html?lang=fr>

- Une enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM). Il s'agit d'une enquête auprès d'un échantillon de personnes choisies de manière aléatoire parmi la population résidante. L'objectif premier était de disposer des informations sur les conduites auto-déclarées des personnes interrogées quant au respect des prescriptions en matière de vitesse et d'abstention de conduite en état d'ébriété. Le second avait trait aux connaissances de dispositions de la LCR tels le taux d'alcoolémie limite autorisé, les modalités des contrôles de police et les révisions de la LCR en 2005. Le troisième, enfin, portait sur les attitudes (positives ou négatives) face à diverses questions liées à la conduite dangereuse d'un véhicule motorisé. La première enquête a eu lieu en 2001⁶.
- Un relevé sur les contrôles policiers de la délinquance routière (SCP). Il s'agit en fait de trois relevés distincts, à savoir un premier sur les ressources à disposition des polices pour le contrôle de la circulation routière; un second sur les contrôles de vitesse et finalement un troisième sur les contrôles de l'alcoolémie.
- Des analyses détaillées de la banque de données des condamnations pénales relatives aux infractions routières et à la récidive.
- La mise à disposition, parallèlement, des données sur les retraits des permis de conduire par l'Office fédéral des routes (OFROU) et sur les accidents de la circulation routière publiés jusqu'en 2010 par l'OFS, puis par l'OFROU⁷.

Dès 2001, l'enquête auprès des conducteurs motorisés était élaborée. Le relevé sur les contrôles policiers de la délinquance routière a eu lieu pour la première fois en 2002. Les travaux de description de la délinquance routière basée sur les condamnations avaient déjà pu être publiés (Vaucher et al., 1999) et ceux sur la récidive était sur le point de l'être. Les résultats de l'ECoM furent publiés pour la première fois en 2002 (Bächli et al., 2002). L'ensemble de ces données et des résultats obtenus étant extrêmement vastes, il a été décidé de construire un système d'indicateurs sur la délinquance

routière. Il fut présenté, lors d'une conférence de presse en octobre 2005, en présence de représentants des commandants de police et de l'OFROU⁸.

Grâce à la coopération des autorités policières cantonales et en partie des autorités policières communales⁹, il a été possible de réaliser année après année le relevé sur les ressources à disposition pour les contrôles de police ainsi que celui sur les contrôles de vitesse. Le relevé des contrôles sur l'alcoolémie a eu lieu tous les 2 à 3 ans. L'enquête auprès des conducteurs motorisés a pu être réalisée en 2001, puis tous les 2 à 3 ans. Il existe ainsi des informations détaillées sur les comportements, les attitudes et les représentations des conducteurs.

1.3 Un système d'indicateurs de la délinquance routière

Le développement d'un système d'indicateurs sur la délinquance routière a été élaboré en même temps que l'établissement d'autres systèmes d'indicateurs, comme celui du développement durable, de la formation ou de l'égalité entre femmes et hommes. Etant donné le volume de résultats statistiques disponibles dans un grand nombre de domaines, il devenait nécessaire de synthétiser ces derniers afin de représenter les dimensions les plus pertinentes d'un domaine de phénomènes ou d'une thématique observés. Ces résultats permettent également de suivre la bonne direction ou non des changements législatifs, des préventions mises en place et de leurs effets dans le temps ainsi que de suivre les conducteurs délinquants tout au long du processus judiciaire.

Le système mis en place en 2005 comprenait tout d'abord l'observation de deux thèmes de grande importance liés à la circulation routière, à savoir la conduite en état d'ébriété et les excès de vitesse. Ces deux thèmes concernent 80%¹⁰ des jugements enregistrés au casier judiciaire pour des infractions à la circulation routière.

⁶ Pour les détails techniques des enquêtes, cf. les fiches signalétiques sous www.statistique.admin.ch → Thèmes → 19 – Criminalité, droit pénal → Enquêtes, sources.

⁷ Le registre des mesures administratives (ADMAS) et celui des accidents de la circulation routière (SVU) sont gérés par l'OFROU. Jusqu'en 2010, la banque de données pour la statistique des accidents était gérée par l'OFS.

⁸ Cf. Conférence de presse de l'OFS du 11 octobre 2005 et <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/19/22/press.html?pressID=3526>.

⁹ Nous souhaitons remercier ici tous les agents de police ayant consciencieusement répondu à nos questionnaires, courriels et autres demandes de précisions. Nos remerciements vont également aux instances dirigeantes de l'Association suisse des chefs de la circulation routière et à la Commission de la circulation routière de la Conférence des commandants et commandants cantonaux de police de Suisse (CCPCS).

¹⁰ www.statistique.admin.ch → Thèmes → 19 – Criminalité, droit pénal → Thèmes transversaux → Délinquance routière → Données → Condamnations pénales → Infractions

D'autres thèmes auraient également pu faire l'objet d'une analyse approfondie à l'aide d'indicateurs comme l'état défectueux des véhicules, l'absence de port de la ceinture de sécurité, ou la conduite sans permis¹¹. Néanmoins, en raison des ressources à disposition, le projet s'est limité aux deux thèmes principaux susmentionnés.

Les indicateurs prennent également en considération la fréquence des comportements délictueux commis, mais non détectés; les contrôles policiers; les sanctions prononcées; la récidive pénale; etc. Des sous-groupes ont été définis pour chaque thème. Pour la description de la densité des contrôles policiers par exemple, deux sous-thèmes ont été retenus: la densité effective et la densité perçue des contrôles. La densité effective est évaluée par les informations obtenues par les contrôles de police, et la densité perçue est estimée par les réponses données par les usagers de la route lors des enquêtes téléphoniques.

Différents thèmes peuvent, de plus, être mesurés et représentés à l'aide de plusieurs indicateurs. Ainsi, la fréquence des conduites en état d'ébriété (chiffre noir) peut être approchée de diverses manières, à savoir par les déclarations des conducteurs lors des enquêtes téléphoniques ou par les résultats des contrôles effectués par la

police. Chaque indicateur a ses degrés de précision, ses avantages et ses inconvénients. Pour chaque indicateur, sont décrites la méthode du relevé, sa valeur explicative et ses limites.

Les données sur la délinquance routière ont toutes été présentées selon un schéma uniforme. Elles fournissent une information générale sur l'indicateur, avec l'énoncé du postulat, la description de l'indicateur, les valeurs utilisées, la tendance observée et un commentaire relatif aux résultats. Les résultats sont illustrés sous forme graphique, avec les données dans un tableau à télécharger. Une brève évaluation de la pertinence et des limites de l'indicateur pour l'observation du phénomène décrit par le postulat sont présentés. Les définitions, les sources, les informations méthodologiques et des liens vers des documents contenant d'autres données d'intérêt pour cet indicateur sont disponibles en arrière plan.

Un des objectifs de ce système d'indicateurs était qu'il soit informatif, de lecture facile, représentatif de ce qui se passe sur les divers terrains en rendant compte de manière adéquate de la délinquance routière. Il se veut également un outil pour représenter le caractère systémique des indicateurs sur la délinquance routière, pour montrer l'interrelation des uns avec les autres.

T1 Tableau des indicateurs de la délinquance routière concernant la conduite en état d'ébriété

Thèmes	Indicateurs
Densité effective des contrôles	<ul style="list-style-type: none"> – Conducteurs testés – Conducteurs testés parmi ceux qui sont arrêtés – Ethylomètres
Densité perçue des contrôles	<ul style="list-style-type: none"> – Probabilité estimée de se faire contrôler – Personnes en faveur de plus de contrôles
Comportements délictueux	<ul style="list-style-type: none"> – Infractions auto-reportées – Retraits de permis – Taux d'infraction
Insécurité effective	<ul style="list-style-type: none"> – Accidents avec personnes tuées ou grièvement blessées
Insécurité perçue	<ul style="list-style-type: none"> – Crainte d'être impliqué dans un accident
Sévérité des tribunaux	<ul style="list-style-type: none"> – Proportion de peines privatives de liberté – Montant des amendes – Durée des peines privatives de liberté
Efficacité des sanctions	<ul style="list-style-type: none"> – Récidive (recondamnation)
Opinion publique – Acceptation de la législation	<ul style="list-style-type: none"> – Personnes en faveur de l'abaissement du taux d'alcoolémie – Personnes en faveur des contrôles systématiques
Opinion publique – Gravité de l'infraction	<ul style="list-style-type: none"> – Personnes considérant la conduite en état d'ébriété comme criminelle

¹¹ L'introduction de nouveaux thèmes sera examinée dans le cadre de la révision de l'ECOM dans le courant 2014.

1.4 Modèles théoriques de la prévention et du contrôle de la conduite en état d'ébriété

Dans les milieux promouvant et planifiant les politiques et les instruments pour la sécurité routière sur le plan européen, les modèles théoriques sont devenus de plus en plus sophistiqués. Ces modèles partent du concept d'un système de routes et de véhicules devenant de plus en plus sûrs et de conducteurs devant se conformer de plus en plus aux règles de la circulation routière¹².

En ce qui concerne la conduite en état d'ébriété, la question est en revanche moins liée aux aspects matériels et davantage centrée sur les comportements des conducteurs. Jusqu'à une date récente, il y a eu essentiellement deux approches théoriques qui se sont opposées pour faire diminuer le nombre d'accidents dus à l'alcool. La première approche postule qu'il faut augmenter la prise de conscience générale de la population en matière d'alcool au volant pour réduire le nombre de conduites en état d'ébriété. La seconde approche part du postulat qu'il faut entreprendre des actions visant spécifiquement les délinquants en augmentant la probabilité de les prendre en flagrant délit. Depuis les années 1980, c'est cette deuxième approche qui domine la conception et la mise en œuvre des politiques en matière de sécurité routière.

Aujourd'hui, les spécialistes internationaux de la sécurité routière¹³ portent l'attention aux trois aspects que sont la législation, les pratiques policières et la prévention¹⁴. Depuis quelques années, l'accent est principalement mis sur les contrôles policiers. La grande majorité des pays développés ont adapté leurs législations en conformité avec les modèles théoriques expliquant la hausse du risque d'accident en fonction de la quantité d'alcool consommé. C'est dans ce contexte que la Suisse a abaissé la limite du taux d'alcool maximum autorisé de 0,8‰ à 0,5‰ et introduit les contrôles systématiques, c'est-à-dire la possibilité d'effectuer des contrôles de l'alcoolémie même sans présomption

d'ébriété (cf. chapitre 1.5). C'est cette dernière mesure qui permet aux autorités policières d'augmenter la probabilité, effective ou perçue, d'être testé quant à son alcoolémie.

Sur le plan de la prévention, la Suisse réalise depuis un grand nombre d'années des campagnes d'information en vue de stigmatiser la conduite en état d'ébriété. L'introduction de la limite du 0,5‰ a conduit le bpa à renforcer ces campagnes. Le débat dans l'espace public sur le respect de cette limite («Un verre ça suffit» versus «Qui conduit, ne boit pas») et les prises de positions de divers groupes d'intérêts ont plutôt eu tendance à renforcer la légitimité des mesures prises, que de les remettre en question. Cette tendance s'est confirmée avec l'adoption de nouvelles mesures du programme de sécurité routière «Via sicura» par le Parlement en juin 2012¹⁵. Le premier paquet de mesures entré en vigueur le 1^{er} janvier 2013¹⁶, contient des mesures à l'encontre des chauffards telles que la confiscation et la réalisation (vente) des véhicules automobiles et l'interdiction des avertissements de radars. Il prévoit également une modification de l'âge minimal des cyclistes et des conducteurs de véhicules à traction animale. Le deuxième paquet, qui est entré en vigueur en partie le 1^{er} janvier 2014¹⁷, contient des mesures comme l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool (limite à 0,1‰) pour certains groupes de personnes ainsi que l'évaluation obligatoire de l'aptitude à la conduite lors d'une alcoolémie de 1,6 pour mille ou plus.

C'est sur la mise en œuvre des contrôles de police que se concentre aujourd'hui la recherche tant théorique qu'évaluative. Il s'agit de déterminer les manières d'optimiser ces contrôles sachant qu'il faut non seulement augmenter la probabilité effective, mais également la probabilité perçue d'être contrôlé. Par conséquent, il ne suffit, pas d'augmenter le nombre et la fréquence des contrôles effectués par les agents de police, mais il faut également que l'ensemble de la population perçoive cette hausse pour obtenir un maximum d'efficacité préventive (Beiress, 2010). La possibilité de pouvoir effectuer des contrôles de l'alcoolémie sans présomption d'ébriété représente l'instrument le plus important dans ce dispositif.

¹² Voir à ce sujet Perkins (2010).

¹³ Cf. International Transport Forum et du Transport Research Centre de l'OECD, à côté de divers centres de recherches nationaux en matière de sécurité routière comme le «Institute for Road Safety Research» (SWOV) Netherlands.

¹⁴ En criminologie, on différencie communément la prévention générale et spéciale. Par prévention générale, on entend tout ce qui contribue à dissuader l'ensemble de la population de commettre des délits. La prévention spéciale, quant à elle, couvre les mesures qui évitent que les personnes ayant été condamnées pour une infraction en commettent à nouveau (Killias et al., 2012).

¹⁵ FF 2010 7703

¹⁶ Cf. <http://www.admin.ch/aktuell/00089/?lang=fr&msg-id=46713> et <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html?lang=fr>.

¹⁷ Cf. <http://www.astra.admin.ch/00638/index.html?lang=fr&msg-id=51135> et <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/06301/index.html?lang=fr>.

A l'époque, les résultats d'un éthylomètre ne suffisaient pas en Suisse, pour pouvoir sanctionner des conducteurs alcoolisés. Une prise de sang était en principe nécessaire pour confirmer la valeur de l'éthylomètre. C'est uniquement si le résultat de la mesure de l'éthylomètre était compris entre 0,5‰ et 0,8‰, et que le conducteur acceptait ce résultat, que le recours à la prise de sang n'était pas nécessaire. Même avec le 3^e paquet de mesures «Via sicura» concernant notamment la mesure sur la prise de sang qui sera remplacée par le contrôle au moyen de l'éthylomètre à l'horizon 2015, ne changera pas l'angle d'évaluation. En effet, c'est bel et bien sur l'optimisation des contrôles de police que la recherche devra se focaliser à moyen terme.

Pour ce qui est de la manière de sanctionner le plus efficacement les délinquants, plusieurs publications¹⁸ relativisent fortement l'importance de la sanction pour prévenir la commission d'une infraction. D'une part, les personnes se conforment généralement aux lois parce qu'elles ont été socialisées dans le sens du respect des règles et des lois en société. D'autre part, dans tous les thèmes de la délinquance routière, les auteurs d'infractions sont moins préoccupés par le montant éventuel déterminé selon le type de sanction appliqué en cas de jugement que le fait de se faire «prendre» ou de ne pas se faire contrôler par la police. Ceci est d'autant plus vrai pour la délinquance routière que pour les autres types d'infractions.

1.5 La révision de la Loi sur la circulation routière (LCR) de 2005

La délinquance routière est, depuis des décennies, de loin le domaine de criminalité le plus répandu: en 2012 sur les routes (51% de toutes les condamnations pénales), le plus important en termes de victimes (301 morts) et le plus coûteux aussi bien financièrement que socialement. Vu le nombre d'interventions parlementaires déposées au sujet de la LCR durant les années 1990 et le progrès des connaissances relatives à la sécurité routière ayant eu lieu dans l'intervalle, il devenait impératif de réviser cette loi. Le message concernant la modification de la loi fédérale sur la circulation routière date du 31 mars 1999¹⁹. Cette révision visait essentiellement le facteur risque humain. Trois mesures étaient au centre du mes-

sage: la formation à la conduite automobile en introduisant l'obtention du permis de conduire en deux phases, l'introduction des contrôles plus efficaces des conducteurs sous emprise de l'alcool, de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques et une sévérité accrue pour les récidivistes (système dit en «cascade»: par exemple prolongation progressive de la durée du retrait de permis). De plus, il s'agissait de se mettre en conformité avec diverses dispositions du droit européen.

Concernant la conduite sous influence d'alcool, de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques, le message retenait que la conduite en état d'ébriété restait l'une des causes principales des accidents mortels. Selon la réglementation en vigueur jusqu'en 2004, seuls les conducteurs et les personnes impliquées dans un accident pouvaient être soumis à un examen lorsque des indices permettaient de conclure qu'ils étaient en état d'ébriété. Pour augmenter la probabilité d'être contrôlé, il y avait lieu de permettre les contrôles du taux d'alcool sans présomption d'ébriété. D'autre part, le Conseil fédéral souhaitait s'aligner sur la majorité des pays européens qui avaient déjà adopté la limite du 0,5‰. Ces nouveautés furent votées par le Parlement le 14 décembre 2001 et entraient en vigueur le 1^{er} janvier 2005.

La préparation de la mise en vigueur de ces innovations législatives a donné lieu à d'importantes campagnes d'informations et de communication, tant de la part des administrations, des polices cantonales, que du bpa. Des groupes d'intérêts, comme celui des cafetiers-restaurateurs qui dénonçaient des effets négatifs de ces changements sur leur chiffre d'affaires, ont participé à stimuler le débat public avant même la mise en vigueur de la loi. De ce fait, les nouvelles mesures relatives à l'alcool au volant ont été fortement diffusées dans un large public.

Cette évolution s'est confirmée avec l'adoption susmentionnée des paquets de mesures supplémentaires dans le cadre de «Via sicura» par le Parlement en juin 2012.

¹⁸ Cf. entre autres Albrecht (1982), Homel (1988), Siegrist (2010a) et Siegrist (2010b).

¹⁹ FF 1999 4106

1.6 La révision de la partie générale du Code pénal de 2007

Dans la lignée des réformes du droit pénal des pays de l'Europe de l'Ouest entreprises depuis 1945, la Suisse a engagé de son côté, dès 1984, la réforme du droit des sanctions. Comme dans les autres pays, il s'agit de réduire le recours à la courte peine privative de liberté²⁰. Elle n'exerce pas davantage d'effet dissuasif en matière de prévention générale que des sanctions moins sévères²¹. Les études en matière de petite délinquance et notamment celles relatives aux infractions à la LCR, ont montré que, d'un point de vue tant de la prévention spéciale que celle de la prévention générale, les sanctions sont interchangeableables. De ce fait, à efficacité égale, il serait souhaitable de choisir des modalités de sanctionner les moins coûteuses. La prison est largement le mode de sanctionner coûtant le plus cher.

La révision du droit des sanctions est adoptée par les Chambres fédérales en 2002 et, après des modifications mineures effectuées en 2006, entre en vigueur au 1^{er} janvier 2007. Elle prévoit deux nouvelles modalités de peines: la peine pécuniaire et le travail d'intérêt général. A titre d'essai, le travail d'intérêt général avait déjà été introduit en 1990 comme forme d'exécution de peine pour des peines privatives de liberté sans sursis de 3 mois ou moins. La révision a, de plus, introduit des conditions pour pouvoir prononcer une peine privative de liberté de moins de 6 mois. Depuis 2007 une telle peine ne peut être prononcée que si les conditions de l'octroi du sursis à l'exécution de la peine ne sont pas réunies et s'il y a lieu d'admettre que ni une peine pécuniaire ni un travail d'intérêt général ne peuvent être exécutés (art. 41 CP). Par ailleurs, il est possible d'octroyer un sursis pour des peines jusqu'à 2 ans (auparavant jusqu'à 18 mois). Le sursis peut également être accordé pour une peine pécuniaire ou un travail d'intérêt général. Le sursis partiel a été introduit, une partie de la peine étant prononcée avec sursis et l'autre sans sursis.

Ce système des peines a été par la suite fortement contesté et deux projets de révision sont actuellement en cours, d'une part la partie générale du Code pénal (CP) concernant la remise en doute de l'effet préventif de la peine pécuniaire avec sursis. Le parlement entend ainsi

réintroduire les courtes peines privatives de liberté avec ou sans sursis²². D'autre part, les peines prévues dans la partie spéciale du CP seront harmonisées et alignées sur le nouveau régime des sanctions envisagé.

1.7 Présentation des résultats détaillés

Les différents indicateurs sont présentés au moyen d'histogrammes ou de lignes. Afin de faciliter la recherche des tableaux dans l'annexe, la même numérotation a été reprise pour les tableaux que pour les graphiques. Les données détaillées du graphique G 2.1a se trouvent par exemple dans le tableau T 2.1a.

Dans une enquête par échantillonnage (comme l'enquête auprès des conducteurs motorisés – ECoM), les résultats ne représentent pas les valeurs réelles, mais une estimation de ces valeurs sur la base des réponses des interviewés. Dans le cas d'un échantillon aléatoire, un intervalle de confiance est calculé et à l'intérieur duquel la probabilité que la valeur réelle soit contenue est très élevée (95%). Pour calculer les intervalles de confiance (qui délimitent la marge d'erreur), il est tenu compte du plan d'échantillonnage, de la pondération et de la fréquence des différentes réponses choisies. Plus le nombre de répondants est petit pour une réponse, plus les intervalles de confiance sont grands²³.

²⁰ Cf. notamment les figures historiques de la revendication de réduire les courtes peines privatives de liberté comme les professeurs de droit pénal allemand Franz von Liszt ou suisse Carl Stooss, ou aux criminologues comme G. Kaiser, H.-J. Kerner, K.-L. Kunz ou W. Heinz.

²¹ Cf. l'article fondateur sur l'équivalence des sanctions (Albrecht et al., 1981).

²² http://www.ejpd.admin.ch/content/ejpd/fr/home/themen/sicherheit/ref_gesetzgebung/ref_sanktionensystem.html et <http://www.ejpd.admin.ch/content/ejpd/fr/home/dokumentation/mi/2012/2012-12-190.html>.

²³ Pour plus de détails, voir Fink & Vaucher (2006).

2 Les résultats et graphiques

2.1 Contrôles de police

Les contrôles d'alcoolémie ont augmenté entre 2001 et 2012, mais les usagers de la route ne se sentent pas plus contrôlés. Les indicateurs de la densité effective présentent une même tendance: depuis 2001, les alcootests sont en hausse. Par contre les indicateurs de la perception des contrôles sont restés plus ou moins stables. En comparaison internationale, la densité de contrôle de l'alcoolémie est plutôt faible.

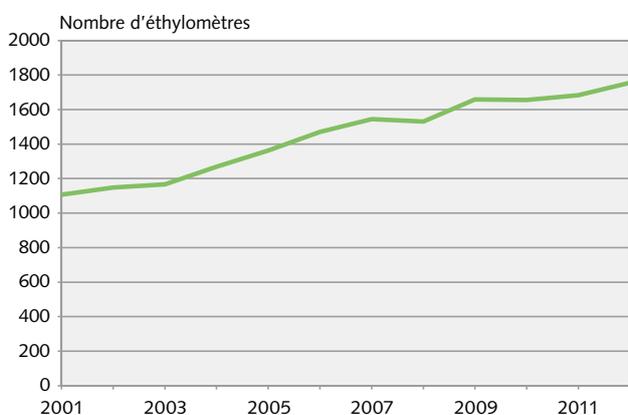
Forte hausse des tests d'alcoolémie effectués

Depuis 2001, le nombre total d'éthylomètres à disposition des autorités policières a continuellement augmenté à un rythme moyen de 5% par année. De 1107 éthylomètres en 2001, le nombre était de 1756 en 2012 (G 1.1). Le pourcentage de conducteurs ayant subi un contrôle d'alcoolémie a également fortement augmenté. Contrairement à l'augmentation du nombre d'éthylomètres à disposition, la hausse du nombre de conducteurs testés ne s'est pas fait de manière continue. Jusqu'en 2003, la densité de contrôle n'a pas varié. Avec l'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005 des nouvelles mesures réglant

la conduite en état d'ébriété (principalement la possibilité d'effectuer des contrôles dits systématiques), le pourcentage de conducteurs testés est passé de 2% en 2003 à 5% en 2005 (G 1.2). Pour l'année 2007, 6% des usagers de la route disent avoir dû se soumettre à un alcootest. Depuis lors, ce pourcentage n'a plus augmenté. La densité de contrôle semble s'être stabilisée autour de 6%.

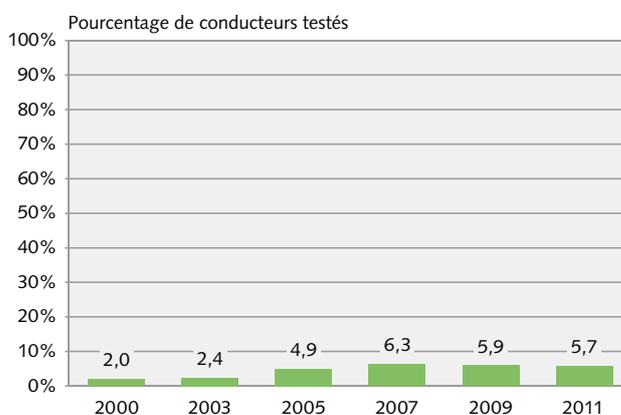
Cette hausse de pourcentage de conducteurs testés semble être due à une augmentation du pourcentage de personnes testées parmi l'ensemble des conducteurs interpellés (par ex. à la suite d'un accident ou d'un contrôle inopiné). En 2001, seuls 18% des conducteurs interpellés par la police avaient dû souffler dans un éthylomètre (G 1.3). En 2005, ils étaient plus du double (40%). Depuis, les agents de police continuent de tester de plus en plus de conducteurs interpellés. En 2010, près de la moitié (45%) des conducteurs interpellés ont dû se soumettre à un alcootest.

Appareils de mesure de l'alcoolémie à disposition des autorités policières G 1.1



Source: OFS – Statistique des contrôles policiers de la circulation routière (SCP) © OFS 2014

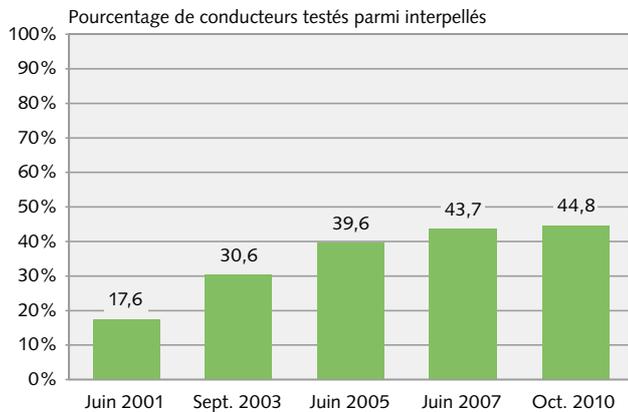
Proportion de conducteurs ayant fait l'objet d'au moins un contrôle du taux d'alcool durant l'année G 1.2



Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM) © OFS 2014

Proportion de conducteurs soumis à au moins un test d'alcoolémie parmi les conducteurs interpellés par la police

G 1.3



Source: OFS – Statistique des contrôles policiers de la circulation routière © OFS 2014 (SCP)

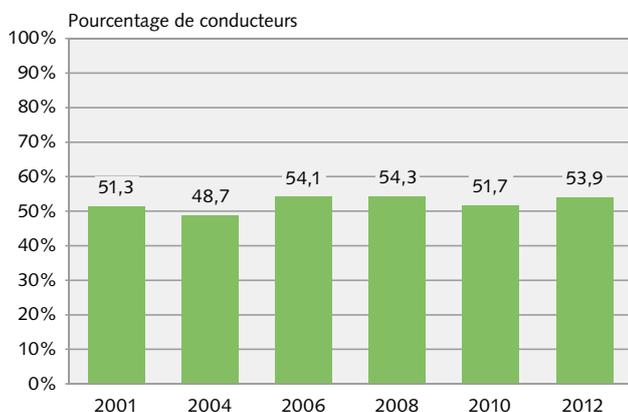
Légère augmentation de la densité de contrôle perçue

Plus de la moitié des conducteurs et conductrices s'attendent à devoir se soumettre à un contrôle du taux d'alcool (G 1.4). L'augmentation de la proportion de conducteurs ayant fait l'objet d'au moins un contrôle du taux d'alcool (G 1.2), entre 2003 et 2005, surpasse la hausse de conducteurs s'attendant à faire l'objet d'un contrôle entre 2004 et 2006 (G 1.4). Cette hausse des contrôles d'alcoolémie semble avoir un léger effet sur leur densité perçue.

Après l'entrée en vigueur des nouvelles mesures, le pourcentage de conducteurs en faveur de plus de contrôles a baissé en 2006 (G 1.5). Mais dès 2008, ce pourcentage atteignait à nouveau des valeurs ne présentant pas de différences significatives avec celles obser-

Proportion de conducteurs s'attendant à faire l'objet d'un contrôle du taux d'alcool

G 1.4



Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM) © OFS 2014

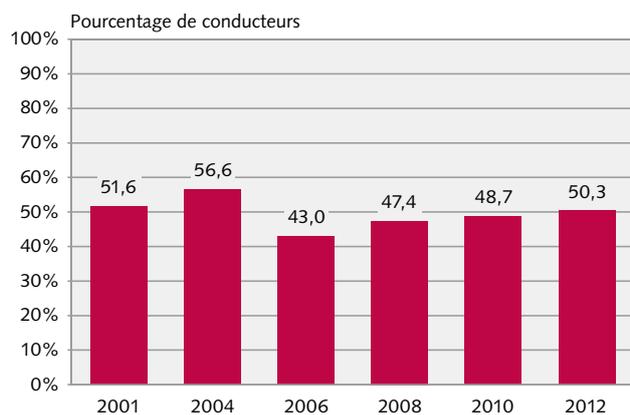
vées en 2001. Le pourcentage de personnes en faveur de plus de contrôles du taux d'alcool n'a pas non plus varié de manière statistiquement significative entre 2001 et 2012.

Densité de contrôle faible en comparaison internationale

Même si la densité de contrôle de l'alcoolémie a fortement augmenté au milieu de la décennie, les 6% observés en 2009 semblent toutefois demeurer faibles en comparaison internationale. A titre d'exemple, la proportion de conducteurs testés en 2005 était de 8% en Espagne, 13% en Grèce et aux Pays-Bas, 15% en France, et même de 21% en Suède (G 1.6).

Proportion de conducteurs estimant que la fréquence des contrôles d'alcoolémie est trop rare

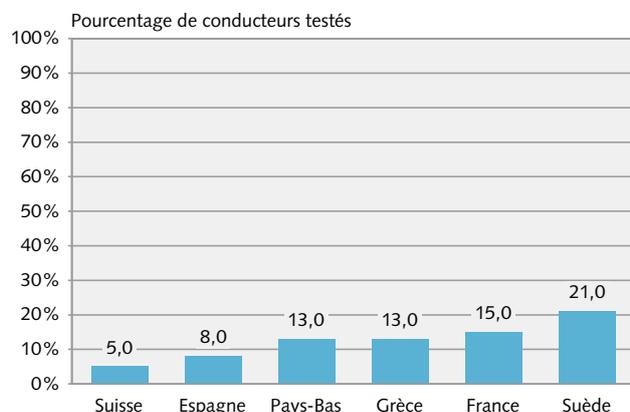
G 1.5



Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM) © OFS 2014

Proportion de conducteurs ayant fait l'objet d'au moins un contrôle du taux d'alcool en 2005, comparaison internationale

G 1.6



Source: ETSC – European Transport Safety Council © OFS 2014

Indicateurs

Les indicateurs de la densité de contrôle de police sont de deux types: les indicateurs de la densité effective des contrôles et ceux de la densité perçue. Les indicateurs de la densité effective sont le nombre d'appareils de mesure à disposition des autorités de police pour effectuer les contrôles (G 1.1) et le pourcentage de conducteurs contrôlés, que ce soit parmi l'ensemble des usagers de la route (G 1.2) ou parmi ceux interpellés par la police (G 1.3). La comparaison internationale de la proportion de conducteurs ayant fait l'objet d'au moins un contrôle (G 1.6) fait partie de cette densité effective. Les indicateurs de la densité perçue sont la proportion de conducteurs s'attendant à faire l'objet d'un contrôle d'alcoolémie (G 1.4) ainsi que la proportion de ceux estimant que la fréquence de ces contrôles est trop rare (G 1.5).

Définition

Contrôles systématiques de l'alcoolémie: Jusqu'en 2004, les agents de police n'étaient autorisés à effectuer des tests de l'alcoolémie qu'en présence de signes d'ébriété de la part du conducteur. Ils n'étaient par conséquent pas autorisés à contrôler le taux d'alcool de manière systématique, que ce soit auprès de tous les conducteurs interpellés, ou uniquement auprès d'une sélection de ceux-ci. Depuis l'entrée en vigueur de la révision de la LCR en 2005, la police a le droit de contrôler systématiquement le taux d'alcool de tous les conducteurs, même sans soupçon préalable d'ébriété.

2.2 Comportements à risques

Les usagers de la route conduisent de moins en moins souvent sous influence de l'alcool. Le pourcentage de conducteurs déclarant conduire parfois en état d'ébriété a diminué de plus de la moitié de 2003 à 2009. La proportion de tests positifs parmi les contrôles effectués par la police a baissé. L'entrée en vigueur en 2005 des nouvelles mesures réglant la circulation routière semble avoir eu un effet positif sur ce type de comportements à risques, tout

du moins à court terme, comme le confirme la forte baisse du nombre de retraits de permis pour alcool au volant avec accident.

Baisse des conduites sous influence d'alcool autoreportées

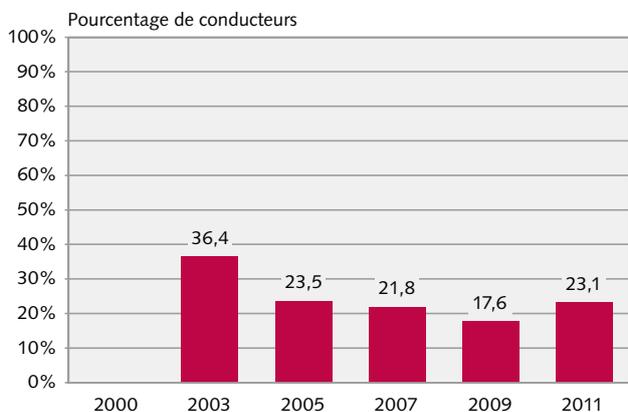
La proportion de conducteurs estimant avoir pris au moins une fois le volant l'année précédente en étant sous l'influence de l'alcool a diminué de 2003 à 2009 de plus de la moitié. Concernant une alcoolémie supérieure ou égale à 0,5‰, ces proportions sont passées de 36% pour l'année 2003 à un niveau minimum de 18% pour l'année 2009. Jusqu'à 2011, elles ont de nouveau augmenté à 23% (G 2.1a). Pour ce qui est de la limite du 0,8‰, la proportion est passée respectivement de 21% en 2003 à 11% en 2011 (G 2.1b).

Diminution de la proportion de tests positifs

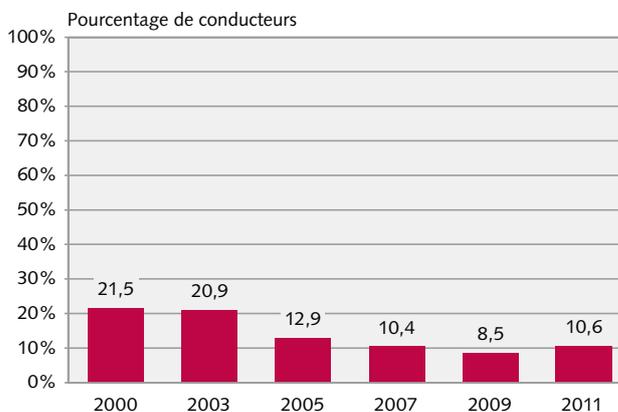
Cette baisse des comportements à risques est également observée avec l'indicateur représenté par l'évolution du pourcentage de tests positifs. Le pourcentage de conducteurs testés avec une alcoolémie supérieure ou égale à 0,8‰ a passé de 24% en 2001 à 5% en 2010 (G 2.2b). Les mêmes tendances sont observées pour la limite du 0,5‰: 51% des conducteurs testés durant le mois de juin 2001 présentaient une alcoolémie de 0,5‰ ou plus, ils ne l'étaient plus que 8% en octobre 2010 (G 2.2a). Les fortes diminutions observées en 2005 doivent être interprétées avec prudence. Avant 2005, seuls les conducteurs présentant des signes d'ébriété pouvaient être soumis à un test d'alcoolémie, les contrôles systématiques n'étant pas autorisés. Il faut, toutefois, noter qu'une baisse continue et régulière est observée depuis 2005.

Proportion de personnes estimant avoir conduit au moins une fois durant l'année sous influence de l'alcool G 2.1

a) Alcoolémie supérieure ou égale à 0,5‰



b) Alcoolémie supérieure ou égale à 0,8‰ (taux qualifié)



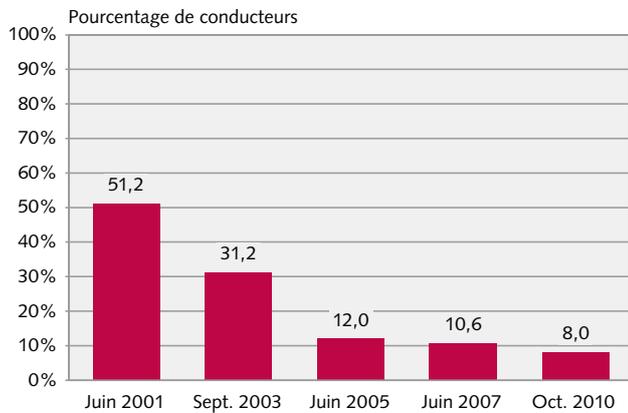
Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

© OFS 2014

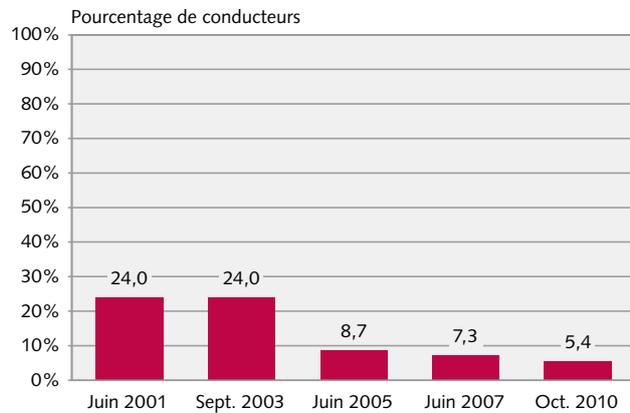
Proportion de conducteurs testés lors de contrôles policiers avec un taux d'alcool supérieur ou égal à la limite du 0,5‰ ou 0,8‰

G 2.2

a) Alcoolémie supérieure ou égale à 0,5‰



b) Alcoolémie supérieure ou égale à 0,8‰ (taux qualifié)



Source: OFS – Statistique des contrôles policiers de la circulation routière (SCP)

© OFS 2014

Baisse du nombre de retraits de permis pour alcool au volant avec accident

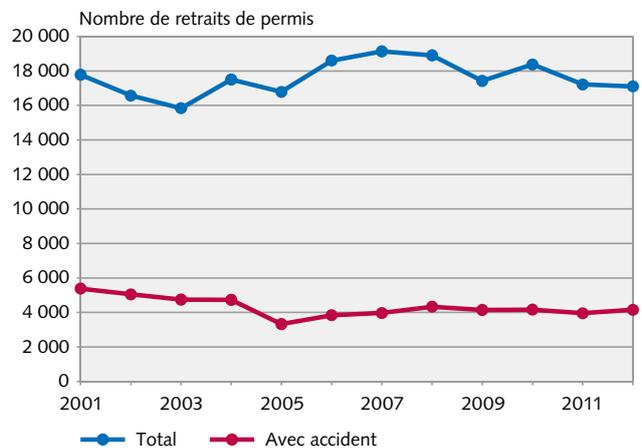
Pour les observations pour la durée de 2001 à 2012, le nombre total de retraits de permis pour alcool au volant est resté relativement stable autour de 17'500 retraits annuels (G 2.3). Une hausse est observée entre 2006 et 2010, mais celle-ci ne permet pas de déduire une hausse des comportements à risques. Le nombre total de retrait de permis pour conduite en état d'ébriété dépend en effet fortement du nombre de contrôles effectués. Et c'est justement entre 2005 et 2007 qu'il y a eu une forte hausse des contrôles de l'ébriété (G 1.2). La fréquence des contrôles s'est stabilisée à ce haut niveau.

L'évolution du nombre de retraits de permis avec accident offre l'avantage de ne pas être affecté directement par la densité de contrôle. Elle présente, d'ailleurs, une image un peu différente de celle du total de permis retirés. Suite à l'entrée en vigueur en 2005 de la révision de la LCR, le nombre de retraits de permis pour alcool au volant suite à un accident a baissé de 30% par rapport à l'année précédente (G 2.3). La forte médiatisation du thème semble avoir eu un effet très positif, du moins à court terme. A moyen terme, une hausse continue entre 2005 et 2008 est observée. Notons toutefois que depuis 2008, le nombre de ces cas est à nouveau en légère baisse. Le niveau atteint en 2008 était plus bas que celui atteint en 2004. En 2012, il y avait 12% de moins de retraits de permis pour alcool au volant avec accident qu'en 2004 et même 23% de moins qu'en 2001.

On peut encore ajouter que, durant les premiers douze ans de ce millénaire, le parc des véhicules à moteur a augmenté de 19% (T 7.1) et que le nombre de kilomètres parcourus annuellement en Suisse en transports privés est en hausse de 12% jusqu'en 2011 (T 7.2) (cf. chapitre 4 – annexes).

Retraits de permis pour conduite en état d'ébriété

G 2.3



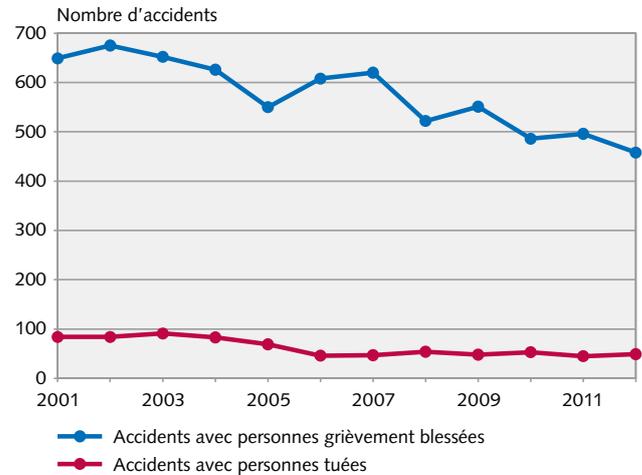
Source: OFROU, OFS – Statistique des mesures administratives (ADMAS) © OFS 2014

Indicateurs

Les indicateurs de l'évolution des comportements à risques correspondent à la proportion de conducteurs estimant avoir conduit au moins une fois durant l'année précédente avec un taux d'alcool supérieur ou égal à 0,8‰, respectivement 0,5‰ (G 2.1), la proportion de tests positifs parmi les tests d'alcoolémie effectués par la police (G 2.2), ainsi que le nombre de retraits de permis prononcés pour conduite en état d'ébriété, que ce soit avec ou sans accident (G 2.3).

Définition

Taux d'alcool qualifié: Un conducteur est réputé incapable de conduire lorsqu'il présente un taux d'alcoolémie de 0,5 gramme pour mille ou plus ou que son organisme contient une quantité d'alcool entraînant un tel taux d'alcoolémie (état d'ébriété). Est réputé qualifié un taux d'alcoolémie de 0,8 gramme pour mille ou plus (art. 1 Ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant les taux d'alcoolémie limites admis en matière de circulation routière/RS 741.13).

Accidents sous avec influence présumée de l'alcool avec personnes grièvement blessées ou tuées G 3.1

Source: OFROU, OFS – Statistique des accidents de la circulation routière © OFS 2014

2.3 Insécurité sur les routes due à l'alcool

De moins en moins d'accidents graves sont dus à une influence possible de l'alcool. Tant le nombre d'accidents avec blessés graves, que celui avec tués, a fortement diminué durant la décennie. Les usagers de la route ne craignent par contre pas moins d'être impliqués dans un accident dû à l'alcool, que cela soit dans un accident occasionné par autrui ou provoqué par soi-même.

Baisse de l'insécurité effective

Le nombre d'accidents graves avec influence présumée de l'alcool est resté relativement stable au début de la décennie avec environ 630 accidents avec blessés graves et 80 accidents avec tués par année (G 3.1). Une forte diminution est observée dans l'année 2005 avec l'entrée en vigueur de la révision de la loi sur la circulation routière: -20% pour les accidents avec blessés graves et -26% pour les accidents avec tués. La tendance est ensuite légèrement différente pour les deux catégories. Le nombre d'accidents est stable depuis 2008: il se situe à environ 500. En 2010, le nombre d'accidents avec blessés graves dus à une influence possible d'alcool est passé pour la première fois sous la barre des 500 cas. Par rapport à 2001, cela représente une baisse de 28%.

Pour ce qui est de l'évolution des accidents mortels, la baisse a débuté en 2003. Le nombre de ces accidents est ensuite resté stable depuis 2006 avec environ 50 cas par année. Une légère hausse du nombre d'accidents mortels a été observée en 2010, mais la valeur reste largement inférieure à celle observée par le passé.

Stabilité de l'insécurité perçue

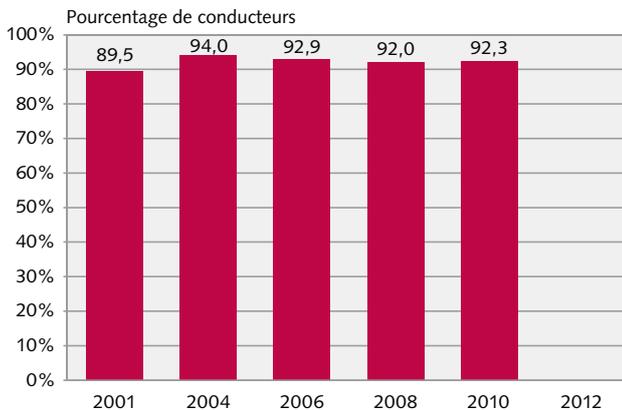
Une part importante de conducteurs et de conductrices exprime une certaine crainte d'être impliqués dans un accident dû à l'alcool. En 2010, 92% des usagers de la route estimaient craindre un accident dû à l'alcool occasionné par un autre conducteur (G 3.2a) et 22% un tel accident provoqué par soi-même (G 3.2b).

D'une manière générale, les résultats indiquent qu'une forte baisse de l'insécurité effective due à l'alcool a pu être observée. Mais cette dernière n'a pas eu d'effet sur l'insécurité perçue, qui est restée stable durant cette décennie.

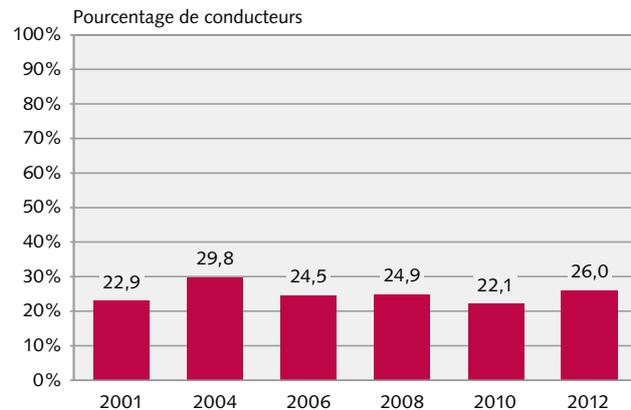
Crainte plus ou moins marquée d'être impliqué dans un accident dû à l'alcool

G 3.2

a) Accident occasionné par une autre personne



b) Accident provoqué par soi-même



Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

© OFS 2014

Indicateurs

Les *indicateurs* pour l'évaluation de l'insécurité sont de deux types: les indicateurs de l'insécurité effective et ceux de l'insécurité perçue. Les indicateurs de l'insécurité effective sont le nombre d'accidents graves avec influence présumée de l'alcool ayant soit entraîné des blessés graves, soit eu des suites mortelles (G 3.1). Les indicateurs de l'insécurité perçue sont la proportion de conducteurs exprimant un certain degré de crainte d'être impliqué dans un accident dû à l'alcool, que l'accident soit occasionné par une autre personne ou qu'il soit provoqué par soi-même (G 3.2).

Définition

Blessés graves: Les «blessés graves» souffrent de troubles importants qui les empêchent d'avoir une activité normale pendant au moins 24 heures (perte de connaissance, fractures [sauf celles des doigts de la main] ou hospitalisation d'une durée supérieure à un jour). Les «personnes tuées» sont celles qui décèdent des suites de l'accident, sur place ou dans les 30 jours.

2.4 Sévérité des tribunaux

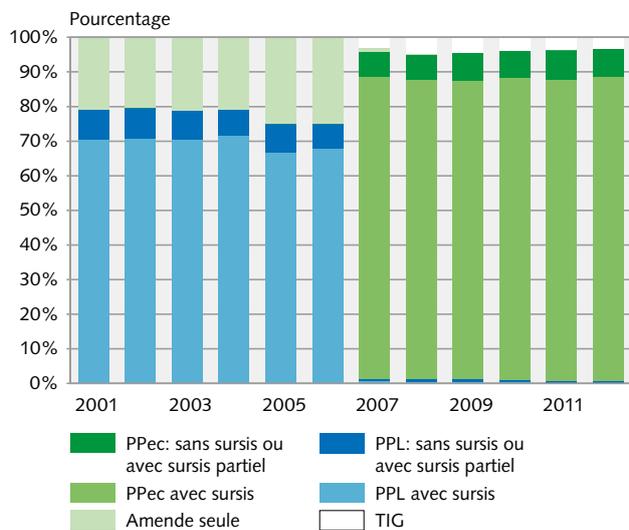
La durée et le montant des peines prononcées pour conduite en état d'ébriété sont restés stables depuis l'entrée en vigueur du nouveau droit des sanctions en 2007. Les courtes peines privatives de liberté ont été remplacées en grande partie par des peines pécuniaires avec ou sans sursis.

Moins de peines privatives de liberté

La manière de sanctionner une première condamnation pour conduite en état d'ébriété est restée plus ou moins la même de 2001 à 2006. Dans environ 8% des jugements, la sanction principale était une peine d'emprisonnement ferme. Dans près d'un quart des jugements, les délinquants ne recevaient qu'une amende comme sanction pénale et dans deux tiers des cas la sanction principale était une peine privative de liberté avec sursis (G 4.1a). Depuis l'entrée en vigueur du nouveau droit des sanctions en 2007, la proportion de peines privatives de liberté sans sursis est de presque 1% et celle de jugements sanctionnés exclusivement par une peine pécuniaire sans sursis est de 8%. La grande majorité (environ 90%) des sanctions prononcées sont des peines pécuniaires avec sursis.

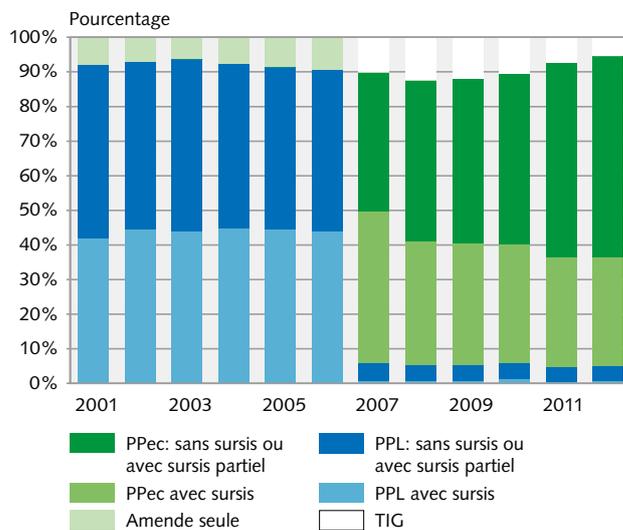
Avant le changement de système, un quart des conducteurs condamnés pour conduite en état d'ébriété devaient payer une amende. Après 2007, une partie de ces amendes (8%) ont été converties en une peine pécuniaire avec ou sans sursis. Néanmoins, depuis lors, la plus grande partie concerne des peines pécuniaires avec sursis. Dans quelques rares cas, une peine privative de liberté avec sursis ou de manière nouvelle, un travail d'intérêt général (TIG), est encore infligé.

Sanction principale sans antécédents judiciaires pour conduite en état d'ébriété qualifié d'un véhicule automobile (art. 91 al. 1 2^e phrase LCR) G 4.1a



Source: OFS – Statistique des condamnations pénales (SUS) © OFS 2014

Sanction principale avec antécédents judiciaires pour conduite en état d'ébriété qualifié d'un véhicule automobile (art. 91 al. 1 2^e phrase LCR) G 4.1b



Source: OFS – Statistique des condamnations pénales (SUS) © OFS 2014

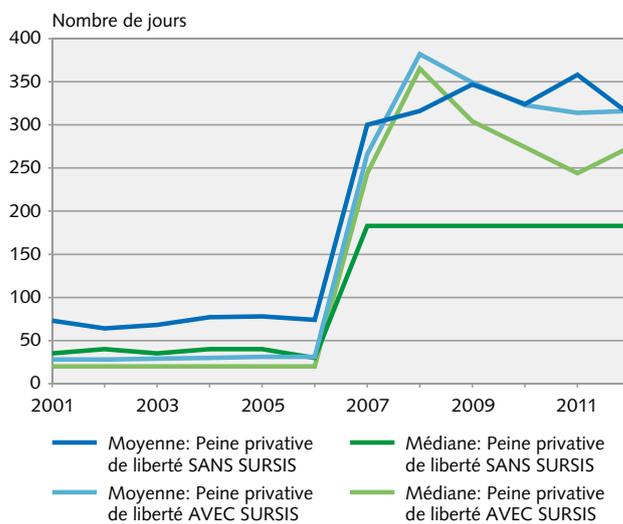
Pour les conducteurs récidivistes, la proportion de peines privatives de liberté sans sursis a également fortement baissé (G 4.1b). Alors que jusqu'en 2006 près de la moitié de ces conducteurs étaient sanctionnés par une peine ferme, ils ne sont plus qu'environ 5% depuis 2007. Les peines fermes ont principalement été remplacées par des peines pécuniaires sans sursis. Ce type de sanction représente 3 peines sur 5 prononcées contre des récidivistes en 2012. La proportion de peines avec sursis a diminué d'environ 10% depuis la révision pour se trouver proche des 30% en 2012.

Le nombre médian de jours-amendes pour les peines pécuniaires avec sursis est de 30. La valeur est la même depuis 2008 (G 4.3).

Hausse de la durée des peines privatives de liberté

La durée médiane et moyenne des peines privatives de liberté a fortement augmenté entre 2006 et 2007. Ce changement n'est, par contre, pas à mettre au compte de sanctions plus sévères, mais à l'entrée en vigueur du nouveau droit des sanctions. Les courtes peines privatives de liberté ne sont en principe prononcées exclusivement lorsque le juge estime que ni une peine pécuniaire ni un TIG ne pourra être exécuté. Le juge doit en plus motiver son choix d'imposer une courte peine privative de liberté. Ceci explique, par exemple, que la durée médiane des peines privatives de liberté sans sursis est passée de 4 à 6 semaines avant 2007 à 6 mois depuis (G 4.2). La durée médiane des peines privatives de liberté avec sursis est passée entre-temps quant à elle de 3 semaines avant 2007 à 9 mois depuis (G 4.2).

Durée des peines privatives de liberté pour conduite en état d'ébriété qualifié d'un véhicule automobile (art. 91 al. 1 2^e phrase LCR) G 4.2

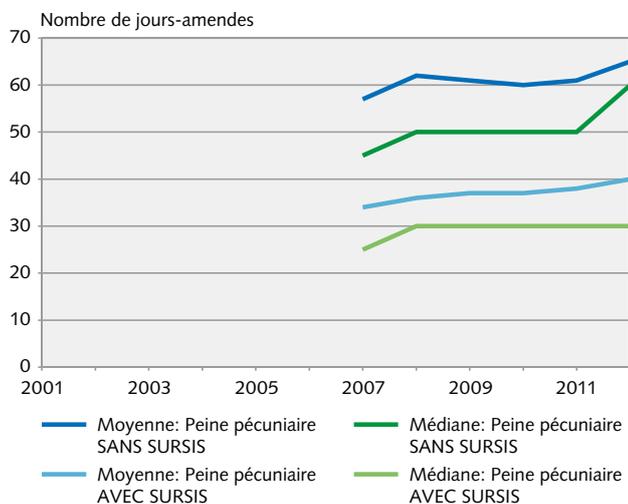


Source: OFS – Statistique des condamnations pénales (SUS) © OFS 2014

Augmentation des peines pécuniaires élevées

Le montant médian des peines pécuniaires prononcées pour conduite en état d'ébriété s'élève à une valeur constante de CHF 1000.– durant la décennie (G 4.4). Etant donné la hausse du coût de la vie, cette stabilité peut être considérée comme une baisse relative du montant pour près de la moitié des peines pécuniaires. Au contraire, pour les condamnations prononcées avec des peines pécuniaires élevées (voir 9^e décile), les montants ont été augmentés après la révision de 2007.

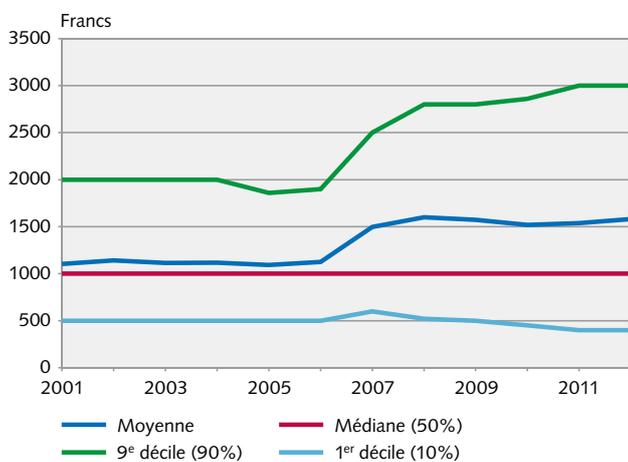
Durée des peines pécuniaires pour conduite en état d'ébriété qualifié d'un véhicule automobile (art. 91 al. 1 2^e phrase LCR) G 4.3



Les peines pécuniaires ont été introduites avec la révision du Code pénal en 2007.

Source: OFS – Statistique des condamnations pénales (SUS) © OFS 2014

Montant des peines pécuniaire sans sursis (avec ou sans amande) pour conduite en état d'ébriété qualifié d'un véhicule automobile (art. 91 al. 1 2^e phrase LCR) comme infraction principale G 4.4



Source: OFS – Statistique des condamnations pénales (SUS) © OFS 2014

Indicateurs

Les indicateurs pour l'évaluation de la sévérité des tribunaux sont le type de sanctions pénales prononcées lors de condamnations pour conduite en état d'ébriété comme infraction principale, sans ou avec des antécédents judiciaires (G 4.1), la durée des peines privatives de liberté avec ou sans sursis (G 4.2), la durée des peines pécuniaires avec ou sans sursis (G 4.3), ainsi que le montant des peines pécuniaire sans sursis y compris des amendes (G 4.4).

Définitions

Peine pécuniaire: Une peine pécuniaire est une peine monétaire exprimée en nombre (maximum 360 jours) et en montant (maximum CHF 3000.– de jours-amendes). La peine prononcée tient compte de la situation personnelle et économique de l'auteur au moment du jugement, notamment en tenant compte de son revenu et de sa fortune, de son mode de vie, de ses obligations d'assistance, en particulier familiales, et du minimum vital. Elle peut être prononcée avec sursis, sursis partiel ou sans sursis.

Amende pénale: Une amende pénale est une peine monétaire dont le montant maximum est de CHF 10'000.– (art. 106 CP). Le montant est fixé en tenant compte de la situation de l'auteur.

Médiane: La médiane partage l'ensemble des valeurs observées (et ordonnées selon leur grandeur) en deux moitiés de taille égale, l'une comprenant les valeurs supérieures à la médiane, l'autre les valeurs inférieures à celle-ci.

PPL: peine privative de liberté

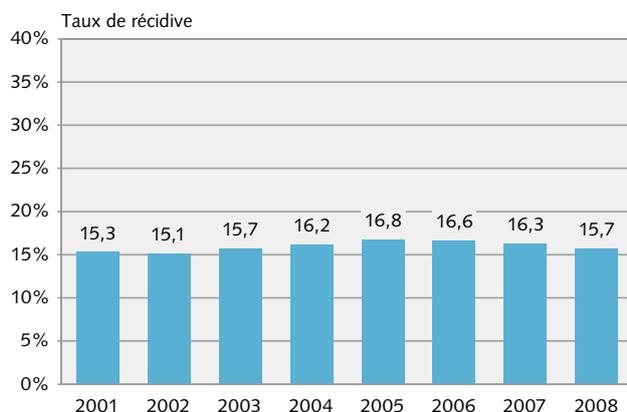
Ppec: peine pécuniaire

TIG: travail d'intérêt général

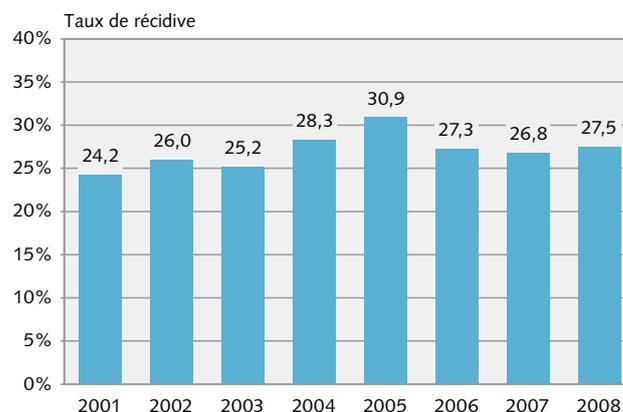
Taux de récidive d'adultes sur une période de 3 ans suite à une condamnation pour conduite en état d'ébriété qualifié d'un véhicule automobile (art. 91 al. 1 2^e phrase LCR)

G 5.1

a) Pas de condamnation antérieure



b) Au moins une condamnation antérieure



Source: OFS – Statistique des condamnations pénales (SUS)

© OFS 2014

2.5 Efficacité des sanctions

Les taux de recondamnation sur 3 ans suite à une condamnation pour conduite en état d'ébriété qualifié sont relativement stables, que ce soit avec ou sans une condamnation antérieure.

Stabilité de la récidive

De 2001 à 2008, le taux de recondamnation des personnes condamnées pour conduite en état d'ébriété qualifié est resté stable, pour les conducteurs sans antécédent judiciaire, et se situe à 15,7% pour les personnes condamnées en 2008 (G 5.1a).

Du côté des conducteurs ayant au moins un antécédent judiciaire dans les 3 années qui précèdent, d'avantage de fluctuations du taux de recondamnation sont observées, dans le même laps de temps. On constate une hausse du taux depuis 2004 suite à l'introduction du contrôle aléatoire du taux d'alcoolémie en 2005. Après un pic de 30,9% en 2005, le taux se stabilise aux alentours de 27% par la suite (G 5.1b). En 2008, 27,5% des personnes condamnées en 2008 tout en ayant au moins un antécédent ont été recondamnées, soit 11,8% de plus que les personnes sans antécédent.

Indicateur

L'indicateur pour la récidive est le taux de recondamnation des personnes condamnées pour conduite en état d'ébriété qualifié. Sont considérés comme récidivistes toutes les personnes qui, suite à une condamnation commettent, durant 3 années d'observation, un crime ou un délit menant à une nouvelle condamnation, (G 5.1).

2.6 Opinion publique: attitudes et représentations

Une large majorité des conducteurs condamnent la conduite en état d'ébriété et sont en faveur des deux mesures entrées en vigueur en 2005, à savoir l'abaissement de la limite du taux d'alcool maximum à 0,5‰ et l'introduction des contrôles systématiques de l'alcoolémie. Les proportions de conducteurs en faveur de ces mesures ont fortement augmenté avec l'entrée en vigueur de ces règles et stagnent depuis.

Alcool au volant fortement décrié

Près de neuf conducteurs sur dix condamnent la conduite en état d'ébriété et estiment qu'il s'agit d'une infraction grave (G 6.1). Les proportions sont restées stables et ne présentent aucune différence statistiquement significative depuis 2004, c'est-à-dire depuis la première année où cette question a été posée lors de l'enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM).

La limite du 0,5‰ plébiscitée

L'abaissement du taux d'alcool maximum de 0,8 à 0,5‰, mesure entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005, est accueilli favorablement par une large majorité de conducteurs. Cette proportion a continuellement augmenté pendant la période précédant sa mise en place et pendant la période durant laquelle le thème était beaucoup commenté dans les différents médias. En 2001, moins de deux tiers (65%) des conducteurs étaient en faveur de cette mesure (G 6.2).

Cinq ans plus tard, ils étaient près de neuf sur dix (86%) à la plébisciter. En 2010, cette proportion a légèrement baissé à 82% pour remonter en 2012 à 87%. Bien que la valeur observée en 2010 soit significativement inférieure à celle de 2006, elle reste toutefois significativement supérieure à celle d'avant l'entrée en vigueur de la mesure.

En faveur des contrôles systématiques

Comme pour l'abaissement de la limite maximale autorisée, la proportion de conducteurs en faveur des contrôles systématiques était en hausse continue entre 2001 (65%) et 2006 (77%). Depuis, la proportion n'a plus évolué de manière statistiquement significative, atteignant la valeur de 77% en 2012 (G 6.3).

De manière générale, les résultats indiquent que, cinq années après leur introduction, la population accepte et soutient largement les nouvelles mesures prises par le législateur pour faire baisser le nombre d'accidents dus à l'alcool.

Indicateurs

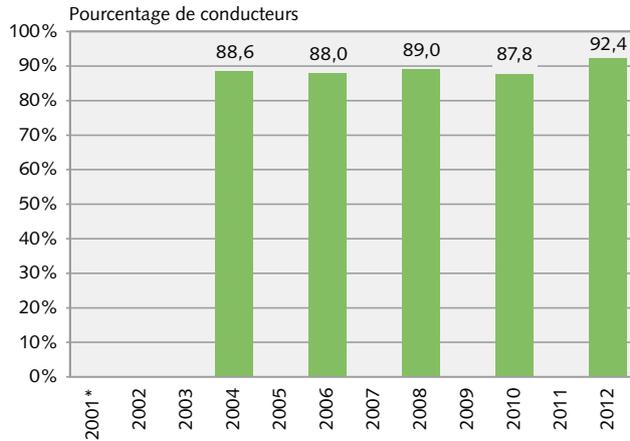
Les indicateurs pour l'évaluation des attitudes et des représentations de l'opinion publique en matière de conduite en état d'ébriété sont de deux types: les indicateurs de la gravité de l'infraction et ceux de l'acceptation de la législation. L'indicateur de la gravité de l'infraction est la proportion de conducteurs condamnant la conduite en état d'ébriété (G 6.1). Les indicateurs de l'acceptation de la législation sont le pourcentage de conducteurs en faveur de l'abaissement du taux d'alcool (G 6.2) et des contrôles systématiques de l'alcoolémie (G 6.3).

Définition

Contrôles systématiques de l'alcoolémie: Jusqu'en 2004, les agents de police n'étaient autorisés à effectuer des tests de l'alcoolémie qu'en présence de signes d'ébriété de la part du conducteur. Ils n'étaient par conséquent pas autorisés à contrôler le taux d'alcool de manière systématique, que ce soit auprès de tous les conducteurs interpellés, ou uniquement auprès d'une sélection de ceux-ci. Depuis l'entrée en vigueur de la révision de la LCR en 2005, la police a le droit de contrôler systématiquement le taux d'alcool de tous les conducteurs, même sans soupçon préalable d'ébriété.

Conducteurs condamnant la conduite en état d'ébriété, selon l'année

G 6.1



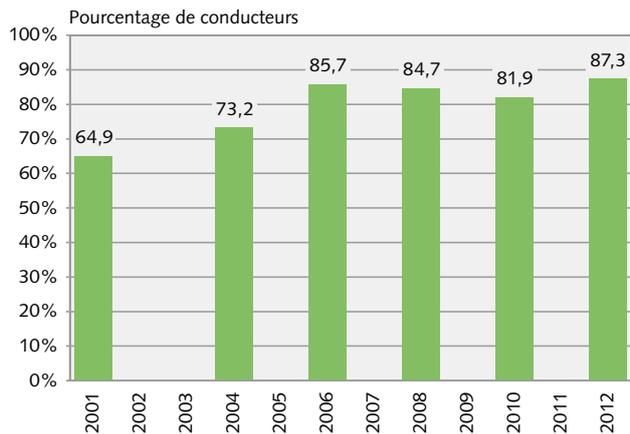
* Cette question n'était pas posée en 2001.

Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

© OFS 2014

Conducteurs en faveur de l'abaissement du taux maximal toléré à 0,5%, selon l'année

G 6.2

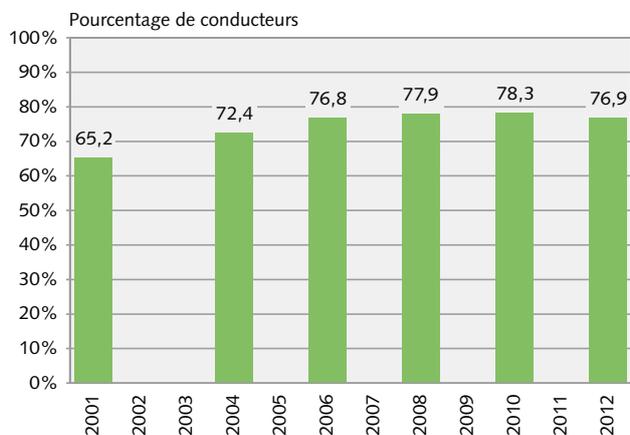


Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

© OFS 2014

Conducteurs en faveur de contrôles du taux d'alcool sans soupçon préalable, selon l'année

G 6.3



Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

© OFS 2014

3 Conclusions

La révision de la loi sur la circulation routière (LCR) est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005. Elle s'inscrivait dans la politique du Conseil fédéral visant à baisser de moitié les accidents de la circulation routière en 10 ans. En matière d'alcool au volant, les deux mesures principales furent l'abaissement du taux d'alcool maximum autorisé à 0,5‰ et la possibilité pour la police d'effectuer des contrôles de l'alcoolémie sans présomption d'ébriété. Le but visé par ces deux mesures était de réduire le nombre de personnes conduisant sous influence d'alcool et présentant un danger potentiel aggravé.

Les résultats montrent que les objectifs ont été en bonne partie atteints: le nombre de conducteurs testés a augmenté de manière significative, celui des conduites sous influence d'alcool et des accidents graves dus à l'alcool ont diminué, tout du moins durant la période accompagnant la mise en place de la révision de la LCR.

Bien que la densité de contrôle ait largement augmenté, elle ne semble toujours pas être suffisamment élevée pour influencer durablement les comportements des conducteurs motorisés, et surtout leurs perceptions. Durant la période de 2001 à 2005, c'est-à-dire durant la période de mise en place des nouvelles mesures, la hausse constante et importante observée du pourcentage de conducteurs testés a été rendue possible en partie par une forte acquisition d'éthylomètres, mais surtout par la hausse du pourcentage de conducteurs testés parmi ceux qui étaient interpellés. L'augmentation du nombre d'éthylotests effectués correspond plus ou moins à celle de la proportion de conducteurs soumis à un test de l'alcoolémie parmi les personnes interpellées. La police a, par conséquent, contrôlé le taux d'alcool d'un nombre croissant de conducteurs, mais sans interpellier forcément plus de véhicules.

Les indicateurs montrent pourtant qu'il y a de moins en moins de conduites sous influence de l'alcool: moins de conducteurs affirment conduire de temps en temps avec de l'alcool dans le sang, la proportion de tests positifs (c'est-à-dire supérieurs à la limite légale) est en baisse constante et les conducteurs sont moins nombreux à

craindre de provoquer un accident dû à l'alcool comparé avec l'année 2004. Finalement, le nombre d'accident avec personnes grièvement blessées baisse de manière constante depuis 2002. Néanmoins, le nombre d'accidents avec personnes tuées sur la route sous influence possible de l'alcool reste stable depuis 2006.

La forte baisse des accidents observée lors de l'entrée en vigueur de la révision de la LCR semble aussi confirmer l'importance de la prévention. Sans qu'il ne soit possible d'apporter les preuves de causes à effets, il semble que les campagnes d'information et les débats, tant publics que parlementaires, ont contribué à une prise de conscience de la problématique de la conduite sous influence d'alcool et à augmenter la perception d'un renforcement du dispositif législatif et des potentialités des contrôles de police.

Lors de l'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005 des nouvelles mesures réglant la conduite en état d'ébriété, la proportion de conducteurs soumis à un test d'alcoolémie a augmenté, sans pour autant atteindre la densité de contrôle de certains pays européens. Vraisemblablement en 2015, les mesures par éthylomètres devraient être reconnues comme moyens de preuve et il est, ainsi, probable que le nombre de soumissions à des contrôles par éthylomètres s'en trouve augmenté. Ces mesures par éthylomètres comme moyen de preuve ainsi que d'autres mesures ont été adoptées par le parlement le 15 juin 2012 avec le programme de mesures «Via sicura». Les premières mesures «Via sicura» sont entrées en vigueur début 2013 et 2014²⁴. Cela devra permettre d'accroître encore l'effort de prévention et de sensibilisation de la population en la matière et d'atteindre les objectifs relatifs à la baisse des accidents mortels en Suisse.

²⁴ Cf. <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html?lang=fr>.

4 Bibliographie

- Bächli-Biétry, J. & Vaucher, S. (2002) *Délinquance routière et contrôles de police. Enquête auprès des conducteurs motorisés 2001*. Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.
- Albrecht, H.-J., Dünkel, F. & Spiess, G. (1981) *Empirische Sanktionsforschung und die Begründbarkeit von Kriminalpolitik*. Monatschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform, 310-326.
- Albrecht, H.-J. (1982) *Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitsstrafe Verurteilten*, Kriminologische Forschungsberichte, Freiburg/Br.
- Beiress, D., Swan, P. & Logan, B. (2010) *Drugs and driving detection and deterrence*, OECD/ITF, Paris.
- Fink, M. & Vaucher, S. (2006) *Délinquance routière et contrôles de police. Enquête auprès des conducteurs motorisés 2001–2006*. Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.
- Homel, R. (1988). *Policing and punishing the drinking driver: A study of general and specific deterrence*. (Research in Criminology). New York, Springer-Verlag.
- Kaiser, G., Kerner, H.-J., Sack, F. & Schellhoss, H. (1993) *Kleines Kriminologisches Wörterbuch*. UTB Verlag, Heidelberg.
- Killias, M., Aebi, M. F. & Kuhn, A. (2012) *Précis de criminologie. Troisième édition*. Stämpfli Editions SA, Berne.
- Perkins, S. (2010) *Towards Vision Zero*, Statistical paper, OECD/ITF, Paris.
- Siegrist, S., Bächli-Biétry, J. & Vaucher, S. (2001) *Polizei-kontrollen und Verkehrssicherheit. Erhebung der Kontrolltätigkeit, Befragung von Fahrzeuglenkern und Polizeibeamten, Optimierungsvorschläge*, bfu-Report N. 24. Bern, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu).
- Siegrist, S. (2010a) Towards a method to forecast the effectiveness of national road safety programmes, in: *Safety Science*, 1106–1110.
- Siegrist St. (2010b) 0,5 Promille: eine evidenzbasierte Entscheidung mit nachweisbarem Nutzen, *Sucht-magazin*, 44–46.
- Storz, R. (1992) Strafrechtliche Sanktionen und Rückfälligkeit: Versuch einer komparativen Analyse verschiedener Sanktionsarten anhand von Daten der Strafurteilsstatistik, in: Killias, M. (Eds.), *Récidive et Réhabilitation, Groupe Suisse de Travail en Criminologie*, 10, Verlag Rüegger, Coire.
- Vaucher, S., Storz, R., Fink, D., Robatti, V. et Rônez, S. (1999) *Délinquance routière en Suisse. Personnes condamnées, taux de prévalence et sanctions*. Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.
- Vaucher, S., Storz, R. & Rônez, S. (2000) *Délinquance routière et récidive. Taux de recondamnation et effet des sanctions*. Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.
- Vaucher, S. (2005) *Indicateurs de la délinquance routière. Description brève de la conception*, Actualités OFS, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.

Tableaux annexes

T1.1 Appareils de mesure de l'alcoolémie à disposition des autorités policières¹

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre absolu	1107	1149	1167	1269	1363	1471	1545	1531	1658	1656	1684	1756

¹ Toutes les autorités policières n'ont pas été en mesure de transmettre des données pour chaque année. Seuls les résultats de la dernière année correspondent à l'ensemble des données livrées. Pour les résultats des années antérieures, une estimation a été effectuée en utilisant uniquement les données des autorités de police ayant pu livrer des données chaque année.

Source: OFS – Statistique des contrôles policiers de la circulation routière (SCP)

T1.2 Proportion de conducteurs ayant fait l'objet d'au moins un contrôle du taux d'alcool durant l'année

	2000	2003	2005	2007	2009	2011
Pourcentage	2,0	2,4	4,9	6,3	5,9	5,7
Marge d'erreur	±0,6	±0,7	±1,0	±1,2	±1,5	±1,2

Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

T1.3 Proportion de conducteurs soumis au moins à un test d'alcoolémie parmi les conducteurs interpellés par la police¹

	Période				
	Juin 2001	Septembre 2003	Juin 2005	Juin 2007	Octobre 2010
Pourcentage	17,6	30,6	39,6	43,7	44,8

¹ Toutes les autorités policières n'ont pas été en mesure de transmettre des données détaillées pour chaque année. Seuls les résultats de la dernière année correspondent à l'ensemble des données livrées. Pour les résultats des années antérieures, une estimation a été effectuée en utilisant uniquement les données des autorités de police ayant pu livrer des données détaillées chaque année.

Source: OFS – Statistique des contrôles policiers de la circulation routière (SCP)

T1.4 Proportion de conducteurs s'attendant à faire l'objet d'un contrôle du taux d'alcool¹

	2001	2004	2006	2008	2010	2012
Pourcentage	51,3	48,7	54,1	54,2	51,7	53,9
Marge d'erreur	±2,0	±3,1	±2,1	±2,2	±2,8	±2,3

¹ Pourcentage cumulé des modalités de réponse autres que «jamais».

Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

T1.5 Proportion de conducteurs estimant que la fréquence des contrôles d'alcoolémie est trop rare¹

	2001	2004	2006	2008	2010	2012
Pourcentage	51,6	56,6	43,0	47,4	48,7	50,3
Marge d'erreur	±2,0	±0,7	±2,2	±2,3	±2,9	±2,4

¹ Pourcentage cumulé des modalités de réponse autres que «jamais».

Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

T1.6 Conducteurs ayant fait l'objet d'au moins un contrôle du taux d'alcool en 2005, comparaison internationale

	Suisse	Espagne	Pays-Bas	Grèce	France	Suède
Pourcentage	4,9	8,3	12,5	13,3	15,0	20,8

Source: ETSC – European Transport Safety Council

T2.1 Personnes estimant avoir conduit au moins une fois durant l'année sous influence de l'alcool¹

Année	Pourcentage	Marge d'erreur	Année	Pourcentage	Marge d'erreur
a) Alcoolémie supérieure ou égale à 0,5‰			b) Alcoolémie supérieure ou égale à 0,8‰ (taux qualifié)		
2000	-	-	2000	21,5	±1,7
2003	36,4	±3,0	2003	20,9	±2,5
2005	23,5	±1,8	2005	12,9	±1,4
2007	21,8	±1,9	2007	10,4	±1,4
2009	17,6	±2,1	2009	8,5	±1,5
2011	23,1	±1,9	2011	10,6	±1,4

¹ Pourcentage cumulé des modalités de réponse autres que «jamais».

Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

T2.2 Proportion de conducteurs testés lors de contrôles policiers¹ avec un taux d'alcool supérieur ou égal à la limite du 0,5‰ ou 0,8‰

Période	Pourcentage	Période	Pourcentage
a) Alcoolémie supérieure ou égale à 0,5‰		b) Alcoolémie supérieure ou égale à 0,8‰ (taux qualifié)	
Juin 2001	51,2	Juin 2001	24,0
Septembre 2003	31,2	Septembre 2003	24,0
Juin 2005	12,0	Juin 2005	8,7
Juin 2007	10,6	Juin 2007	7,3
Octobre 2010	8,0	Octobre 2010	5,4

¹ Toutes les autorités policières n'ont pas été en mesure de transmettre des données détaillées pour chaque année. Seuls les résultats de la dernière année correspondent à l'ensemble des données livrées. Pour les résultats des années antérieures, une estimation a été effectuée en utilisant uniquement les données des autorités de police ayant pu livrer des données détaillées chaque année.

Source: OFS – Statistique des contrôles policiers de la circulation routière (SCP)

T2.3 Retraits de permis pour conduite en état d'ébriété

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
a) Total	17 779	16 569	15 840	17 502	16 786	18 600	19 133	18 902	17 420	18 371	17 217	17 105
b) avec accident	5 383	5 050	4 750	4 733	3 329	3 846	3 971	4 339	4 149	4 165	3 957	4 156

Source: OFROU, OFS – Statistique des mesures administratives (ADMAS)

T3.1 Accidents sous avec influence présumée¹ de l'alcool avec personnes grièvement blessées ou tuées

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Total	733	759	743	709	619	654	667	576	599	539	541	507
dont accidents avec personnes grièvement blessées	649	675	652	626	550	608	620	522	551	486	496	458
dont accidents avec personnes tuées	84	84	91	83	69	46	47	54	48	53	45	49

¹ Les fautes ou influences présumées correspondent à la première impression de l'agent de police effectuant le constat d'accident. Seules les influences présumées des conducteurs ont été retenues.

Source: OFROU, OFS – Statistique des accidents de la circulation routière

T3.2 Crainte plus ou moins marquée d'être impliqué dans un accident dû à l'alcool¹

Année	Pourcentage	Marge d'erreur	Année	Pourcentage	Marge d'erreur
a) Accident occasionné par une autre personne			b) Accident provoqué par soi-même		
2001	89,5	±1,2	2001	22,9	±1,8
2004	94,0	±1,0	2004	29,8	±2,1
2006	92,9	±1,1	2006	24,5	±1,9
2008	92,0	±1,1	2008	24,8	±2,0
2010	92,3	±1,4	2010	22,1	±2,3
2012	-	-	2012	26,0	±2,0

¹ Pourcentage cumulé des conducteurs dont la crainte d'être impliqué dans un accident est «très faible», «faible», «modérée», «forte» ou «très forte».

Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

T4.1 Sanction principale¹ lors de condamnation pour conduite en état d'ébriété qualifié (art. 91 al. 1 2^e phrase LCR), selon les antécédents judiciaires² et le type de peine principale³

Condamnations antérieures et peines principales	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 ⁴	2012 ⁴
Total (en nombre absolus)	17 838	16 923	17 094	18 665	15 782	18 434	17 358	17 918	16 865	17 200	15 500	14 763
PPL sans sursis et sursis partiel ⁵	15,5	15,2	15,5	14,8	15,4	14,7	1,5	1,4	1,5	1,3	1,2	1,2
PPL avec sursis	65,8	66,6	66,1	66,8	62,7	63,3	0,7	0,6	0,5	0,6	0,3	0,3
PPec sans sursis et sursis partiel ⁵	*	*	*	*	*	*	13,2	14,5	15,4	15,5	17,6	17,0
PPec avec sursis	*	*	*	*	*	*	79,1	77,2	76,7	77,3	76,5	77,7
TIG sans sursis et sursis partiel ⁵	*	*	*	*	*	*	2,7	3,0	2,8	2,6	1,7	1,5
TIG avec sursis	*	*	*	*	*	*	1,5	3,2	3,1	2,7	2,7	2,2
Amende seule	18,6	18,2	18,4	18,4	21,9	22,0	1,2	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Pas de condamnation antérieure (en nombre absolus)	14 950	14 131	14 159	15 316	12 832	14 926	14 070	14 567	13 723	13 918	12 570	12 151
PPL sans sursis et sursis partiel ⁵	8,8	8,7	8,4	7,6	8,2	7,2	0,7	0,6	0,8	0,6	0,5	0,5
PPL avec sursis	70,4	70,9	70,6	71,6	66,8	67,8	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3	0,3
PPec sans sursis et sursis partiel ⁵	*	*	*	*	*	*	7,0	7,2	8,0	7,6	8,6	8,2
PPec avec sursis	*	*	*	*	*	*	87,3	86,7	86,2	87,4	86,9	87,7
TIG sans sursis et sursis partiel ⁵	*	*	*	*	*	*	1,3	1,4	1,2	1,2	0,7	0,9
TIG avec sursis	*	*	*	*	*	*	1,6	3,5	3,3	2,9	3,0	2,4
Amende seule	20,7	20,4	20,9	20,8	25,0	25,0	1,4	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Une condamnation antérieure ou plus (en nombre absolus)	2 888	2 792	2 935	3 349	2 950	3 508	3 288	3 351	3 142	3 282	2 930	2 612
PPL sans sursis et sursis partiel ⁵	50,2	48,5	49,6	47,7	46,9	46,8	5,0	4,4	4,6	4,4	4,2	4,4
PPL avec sursis	42,0	44,5	44,1	44,7	44,5	44,0	0,9	0,9	0,7	1,4	0,5	0,7
PPec sans sursis et sursis partiel ⁵	*	*	*	*	*	*	39,8	46,5	47,6	49,3	56,2	58,2
PPec avec sursis	*	*	*	*	*	*	44,0	35,8	35,2	34,5	31,9	31,3
TIG sans sursis et sursis partiel ⁵	*	*	*	*	*	*	8,8	10,1	9,6	8,8	5,8	4,1
TIG avec sursis	*	*	*	*	*	*	1,2	2,2	2,2	1,6	1,2	1,3
Amende seule	7,7	7,1	6,3	7,6	8,6	9,2	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0

¹ Une infraction est considérée comme principale si, en tenant compte du maximum et du minimum de la peine inscrits dans la loi, elle est la plus grave de toutes les infractions jugées. Un même jugement peut avoir plusieurs infractions principales. C'est le cas si les infractions les plus graves ont exactement les mêmes maximums et minimums.

² Une personne est considérée comme ayant des antécédents judiciaires si elle a déjà été condamnée pour un crime ou un délit, ou libérée d'une exécution de peine, durant les 3 années précédant la date du jugement.

³ Un jugement peut contenir plusieurs peines. Afin que l'addition des différents jugements selon les peines corresponde au total des jugements prononcés, une hiérarchie des peines selon leur sévérité a été adoptée de façon à ne retenir qu'une seule «peine principale» par jugement. La peine considérée comme la plus sévère est la peine privative de liberté (PPL), suivie par la peine pécuniaire (PPec), le travail d'intérêt général (TIG) et en dernier l'amende seule. Par exemple, pour un jugement contenant une PPec avec sursis et un TIG sans sursis, la «peine principale» est une PPec avec sursis. Les peines avec sursis partiel sont incluses dans les peines sans sursis. La catégorie «Peine avec sursis» regroupe les PPL avec sursis, le PPec avec sursis et le TIG avec sursis comme peines principales.

⁴ La statistique des condamnations pénales des adultes (SUS) est basée sur les jugements inscrits au casier judiciaire. Les données concernant un jugement ne sont saisies que lorsque le jugement entre en force, c'est-à-dire lorsque tous les éventuels recours ont été rejetés. Le traitement des recours peut nécessiter plusieurs années. Pour cette raison, il faut plusieurs années aussi pour que l'ensemble des jugements prononcés une année donnée soient inscrits au casier judiciaire et apparaissent dans la statistique. Prudence et recul sont par conséquent nécessaires pour toute tentative d'interprétation de l'évolution du nombre de jugements des années les plus récentes.

⁵ Les peines avec sursis partiels sont < 5%.

* Les peines avec une «*» ont été introduites avec la révision du Code pénal en 2007.

Etat du casier judiciaire au 30.06.2013

Source: OFS – Statistique des condamnations pénales (SUS)

T4.2 Durée des peines privatives de liberté pour conduite en état d'ébriété qualifié d'un véhicule automobile (art. 91 al. 1 2^e phrase LCR), selon le sursis (suite à la page de droite)

Peine principale ¹ et durée	2001		2002		2003		2004		2005		2006	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Peine privative de liberté AVEC SURSIS	11 743	100,0	11 267	100,0	11 293	100,0	12 464	100,0	9 888	100,0	11 670	100,0
≤ 15 jours	5 171	44,0	4 840	43,0	4 892	43,3	5 245	42,1	4 170	42,2	5 004	42,9
> 15 jours à 1 mois	4 081	34,8	3 869	34,3	3 826	33,9	4 183	33,6	3 131	31,7	3 690	31,6
> 30 jours à moins de 6 mois	2 422	20,6	2 499	22,2	2 498	22,1	2 951	23,7	2 512	25,4	2 875	24,6
6 à 12 mois	45	0,4	35	0,3	49	0,4	46	0,4	44	0,4	66	0,6
> 12 à 24 mois	24	0,2	24	0,2	28	0,2	39	0,3	31	0,3	35	0,3
<i>Durée médiane/moyenne en (jours)</i>	20	28	20	28	20	29	20	30	20	31	20	31
Peine privative de liberté SANS SURSIS	2 770	100,0	2 576	100,0	2 651	100,0	2 765	100,0	2 435	100,0	2 715	100,0
≤ 15 jours	466	16,8	432	16,8	475	17,9	489	17,7	447	18,4	578	21,3
> 15 jours à 1 mois	850	30,7	748	29,0	775	29,2	748	27,1	708	29,1	813	29,9
> 1 mois à 6 mois	1 343	48,5	1 310	50,9	1 285	48,5	1 397	50,5	1 146	47,1	1 177	43,4
> 6 à 12 mois	60	2,2	62	2,4	72	2,7	75	2,7	75	3,1	74	2,7
> 1 à 3 ans	35	1,3	20	0,8	40	1,5	45	1,6	46	1,9	63	2,3
> 3 à 5 ans	11	0,4	3	0,1	3	0,1	5	0,2	8	0,3	6	0,2
> 5 ans	5	0,2	1	0,0	1	0,0	6	0,2	5	0,2	4	0,1
<i>Durée médiane/moyenne en (jours)</i>	35	73	40	64	35	68	40	77	40	78	30	74
Peine privative de liberté avec SURSIS PARTIEL	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
12 à 18 mois	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
> 18 à 24 mois	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
> 24 à 30 mois	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
> 30 à 36 mois	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
<i>Durée médiane/moyenne en (jours)</i>	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

¹ Un jugement peut contenir plusieurs sanctions. Afin que l'addition des différents jugements selon les sanctions corresponde au total des jugements prononcés, une hiérarchie des sanctions selon leur sévérité a été adoptée de façon à ne retenir qu'une seule «peine principale» par jugement. La sanction considérée comme la plus sévère est la peine privative de liberté (PPL), suivie par la peine pécuniaire (PPec), le travail d'intérêt général (TIG), l'amende seule et en dernier la mesure seule. Par exemple, pour un jugement contenant une PPec avec sursis et un TIG sans sursis, la «peine principale» est une PPec avec sursis.

² La statistique des condamnations pénales des adultes (SUS) est basée sur les jugements inscrits au casier judiciaire. Les données concernant un jugement ne sont saisies que lorsque le jugement est entré en force. Le traitement des éventuels recours peut nécessiter plusieurs années. Pour cette raison, il faut plusieurs années aussi pour que l'ensemble des jugements prononcés une année donnée soient inscrits au casier judiciaire et apparaissent dans la statistique. Prudence et recul sont par conséquent nécessaires pour toute tentative d'interprétation de l'évolution du nombre de jugements des années les plus récentes.

* La peine privative de liberté avec sursis partiel a été introduite avec la révision du Code pénal en 2007.

Etat du casier judiciaire au 30.06.2013

Source: OFS – Statistique des condamnations pénales (SUS)

2007		2008		2009		2010		2011 ²		2012 ²	
N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
124	100,0	110	100,0	87	100,0	96	100,0	50	100,0	51	100,0
15	12,1	0	0,0	1	1,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0
15	12,1	1	0,9	0	0,0	1	1,0	0	0,0	0	0,0
22	17,7	22	20,0	25	28,7	32	33,3	17	34,0	17	33,3
37	29,8	39	35,5	35	40,2	34	35,4	19	38,0	20	39,2
35	28,2	48	43,6	26	29,9	29	30,2	14	28,0	14	27,5
244	266	365	382	304	349	274	323	244	314	274	316
234	100,0	221	100,0	220	100,0	191	100,0	173	100,0	161	100,0
5	2,1	2	0,9	2	0,9	1	0,5	2	1,2	0	0,0
24	10,3	14	6,3	12	5,5	7	3,7	8	4,6	8	5,0
102	43,6	105	47,5	97	44,1	90	47,1	80	46,2	88	54,7
57	24,4	63	28,5	61	27,7	51	26,7	51	29,5	29	18,0
35	15,0	26	11,8	36	16,4	34	17,8	19	11,0	28	17,4
8	3,4	8	3,6	9	4,1	7	3,7	9	5,2	7	4,3
3	1,3	3	1,4	3	1,4	1	0,5	4	2,3	1	0,6
183	300	183	316	183	347	183	324	183	358	183	312
30	100,0	22	100,0	31	100,0	31	100,0	11	100,0	18	100,0
12	40,0	8	36,4	15	48,4	18	58,1	3	27,3	5	27,8
8	26,7	4	18,2	10	32,3	5	16,1	3	27,3	2	11,1
7	23,3	7	31,8	4	12,9	3	9,7	3	27,3	5	27,8
3	10,0	3	13,6	2	6,5	5	16,1	2	18,2	6	33,3
655	666	731	702	609	626	548	619	731	693	913	822

T4.3 Durée des peines pécuniaires¹ pour conduite en état d'ébriété qualifié d'un véhicule automobile (art. 91 al. 1 2^e phrase LCR), selon le sursis

Peine principale ² et durée	2007		2008		2009		2010		2011 ³		2012 ³	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Peine pécuniaire												
AVEC SURSIS	13 737	100,0	13 828	100,0	12 934	100,0	13 291	100,0	11 855	100,0	11 471	100,0
≤ 15 jours	3 520	25,6	3 053	22,1	2 845	22,0	2 983	22,4	2 538	21,4	2 244	19,6
> 15 à 30 jours	5 455	39,7	5 317	38,5	4 927	38,1	4 922	37,0	4 282	36,1	4 145	36,1
> 30 à 90 jours	4 442	32,3	5 113	37,0	4 771	36,9	4 944	37,2	4 488	37,9	4 490	39,1
> 90 à 180 jours	306	2,2	333	2,4	374	2,9	424	3,2	533	4,5	581	5,1
> 180 à 360 jours	14	0,1	12	0,1	17	0,1	18	0,1	14	0,1	11	0,1
<i>Durée médiane/moyenne en (jours)</i>	25	34	30	36	30	37	30	37	30	38	30	40
Peine pécuniaire												
SANS SURSIS	1 933	100,0	2 165	100,0	2 209	100,0	2 287	100,0	2 344	100,0	2 156	100,0
≤ 15 jours	122	6,3	110	5,1	146	6,6	140	6,1	147	6,3	120	5,6
> 15 à 30 jours	538	27,8	501	23,1	513	23,2	567	24,8	611	26,1	461	21,4
> 30 à 90 jours	1 040	53,8	1 247	57,6	1 231	55,7	1 259	55,1	1 185	50,6	1 155	53,6
> 90 à 180 jours	220	11,4	272	12,6	296	13,4	299	13,1	385	16,4	404	18,7
> 180 à 360 jours	13	0,7	35	1,6	23	1,0	22	1,0	16	0,7	16	0,7
<i>Durée médiane/moyenne en (jours)</i>	45	57	50	62	50	61	50	60	50	61	60	65
Peine pécuniaire												
avec SURSIS PARTIEL	354	100,0	440	100,0	389	100,0	387	100,0	386	100,0	361	100,0
≤ 15 jours	0	0,0	3	0,7	1	0,3	3	0,8	2	0,5	2	0,6
> 15 à 30 jours	23	6,5	39	8,9	43	11,1	46	11,9	46	11,9	50	13,9
> 30 à 90 jours	228	64,4	267	60,7	245	63,0	263	68,0	190	49,2	202	56,0
> 90 à 180 jours	90	25,4	115	26,1	90	23,1	67	17,3	141	36,5	102	28,3
> 180 à 360 jours	13	3,7	16	3,6	10	2,6	8	2,1	7	1,8	5	1,4
<i>Durée médiane/moyenne en (jours)</i>	90	92	90	93	90	89	75	80	78	89	70	80

¹ La peine pécuniaire a été introduite avec la révision du Code pénal en 2007.

² Un jugement peut contenir plusieurs sanctions. Afin que l'addition des différents jugements selon les sanctions corresponde au total des jugements prononcés, une hiérarchie des sanctions selon leur sévérité a été adoptée de façon à ne retenir qu'une seule «peine principale» par jugement. La sanction considérée comme la plus sévère est la peine privative de liberté (PPL), suivie par la peine pécuniaire (PPec), le travail d'intérêt général (TIG), l'amende seule et en dernier la mesure seule. Par exemple, pour un jugement contenant une PPec avec sursis et un TIG sans sursis, la «peine principale» est une PPec avec sursis.

³ La statistique des condamnations pénales des adultes (SUS) est basée sur les jugements inscrits au casier judiciaire. Les données concernant un jugement ne sont saisies que lorsque le jugement est entré en force. Le traitement des éventuels recours peut nécessiter plusieurs années. Pour cette raison, il faut plusieurs années aussi pour que l'ensemble des jugements prononcés une année donnée soient inscrits au casier judiciaire et apparaissent dans la statistique. Prudence et recul sont par conséquent nécessaires pour toute tentative d'interprétation de l'évolution du nombre de jugements des années les plus récentes.

Etat du casier judiciaire au 30.06.2013

Source: OFS – Statistique des condamnations pénales (SUS)

T4.4 Montant des peines pécuniaire sans sursis (avec ou sans amende)¹ pour conduite en état d'ébriété qualifié d'un véhicule automobile (art. 91 al. 1 2^e phrase LCR) comme infraction principale²

Année	Total	1 ^{er} décile (10%)	Médiane (50%)	9 ^e décile (90%)	Moyenne	Somme
	N	en francs	en francs	en francs	en francs	en francs
2001	15 809	500	1 000	2 000	1 104	17 448 508
2002	15 072	500	1 000	2 000	1 141	17 194 380
2003	14 975	500	1 000	2 000	1 115	16 697 499
2004	16 478	500	1 000	2 000	1 117	18 413 411
2005	13 838	500	1 000	1 860	1 092	15 105 843
2006	16 180	500	1 000	1 900	1 125	18 200 353
2007	16 628	600	1 000	2 500	1 498	24 905 775
2008	17 199	520	1 000	2 800	1 600	27 516 964
2009	16 254	500	1 000	2 800	1 574	25 582 546
2010	16 595	450	1 000	2 860	1 520	25 232 476
2011 ³	15 085	400	1 000	3 000	1 538	23 193 971
2012 ³	14 353	400	1 000	3 000	1 580	22 672 177

¹ Contient les peines pécuniaires sans sursis ainsi que les amendes accompagnant une peine avec sursis. Sans prise en compte de l'inflation.

² Un jugement peut contenir plusieurs sanctions. Afin que l'addition des différents jugements selon les sanctions corresponde au total des jugements prononcés, une hiérarchie des sanctions selon leur sévérité a été adoptée de façon à ne retenir qu'une seule «peine principale» par jugement. La sanction considérée comme la plus sévère est la peine privative de liberté (PPL), suivie par la peine pécuniaire (PPec), le travail d'intérêt général (TIG), l'amende seule et en dernier la mesure seule. Par exemple, pour un jugement contenant une PPec avec sursis et un TIG sans sursis, la «peine principale» est une PPec avec sursis.

³ La statistique des condamnations pénales des adultes (SUS) est basée sur les jugements inscrits au casier judiciaire. Les données concernant un jugement ne sont saisies que lorsque le jugement est entré en force. Le traitement des éventuels recours peut nécessiter plusieurs années. Pour cette raison, il faut plusieurs années aussi pour que l'ensemble des jugements prononcés une année donnée soient inscrits au casier judiciaire et apparaissent dans la statistique. Prudence et recul sont par conséquent nécessaires pour toute tentative d'interprétation de l'évolution du nombre de jugements des années les plus récentes.

Etat du casier judiciaire au 30.06.2013

Source: OFS – Statistique des condamnations pénales (SUS)

T 5.1 Taux de récidive d'adultes en 3 ans¹ suite à une condamnation pour conduite en état d'ébriété qualifié d'un véhicule automobile (art. 91 al. 1 2^e phrase LCR), selon des caractéristiques démographiques, les antécédents judiciaires² et le type de récidive^{3,4}

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	%	%	%	%	%	%	%	%
Total	17,0	17,1	17,6	18,4	19,5	18,9	18,5	18,2
Selon le sexe								
Hommes	17,8	17,9	18,5	19,3	20,5	19,9	19,6	19,4
Femmes	10,7	11,7	11,8	12,6	13,2	12,7	12,3	11,2
Selon la catégorie d'âge								
18–24 ans	23,1	24,9	25,1	24,6	26,6	26,7	24,9	25,2
25–39 ans	18,3	18,0	18,0	19,8	19,3	19,1	19,4	19,7
40 ans ou plus	13,4	13,4	14,1	14,6	16,2	15,2	15,1	14,2
Selon les antécédents judiciaires ²								
Pas d'antécédents judiciaires	15,3	15,1	15,7	16,2	16,8	16,6	16,3	15,7
Une condamnation antérieure	24,2	26,0	25,2	28,3	30,9	27,3	26,8	27,5
Au moins deux condamnations antérieures	50,2	46,9	47,6	45,7	45,2	47,3	42,0	44,4
Selon le type d'infraction de récidive ³								
Récidive spécifique	9,7	9,6	9,2	9,5	10,1	9,5	9,4	8,8
Récidive même type	3,6	3,9	4,6	5,1	5,4	5,7	5,6	5,6
Récidive non-spécifique	3,7	3,6	3,8	3,8	4,0	3,7	3,6	3,8
Selon le degré de gravité des infractions de récidive ⁴								
Récidive moins grave	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,7
Récidive de même gravité	14,6	14,7	15,0	15,9	16,9	16,8	16,6	16,2
Récidive plus grave	1,8	1,7	1,9	1,9	1,9	1,4	1,4	1,3

¹ L'univers de référence sont les condamnations pour un crime ou un délit des lois principales (CP, LStup et LCR) prononcées contre des Suisses par un tribunal pour adultes. Les condamnations de personnes de nationalité étrangère n'ont pas été retenues pour les analyses, car les données à disposition ne permettent pas de distinguer les étrangers établis en Suisse des non-résidents (frontaliers, personnes en transit, ...). Les contraventions n'ont pas non plus été retenues pour ces analyses, car elles ne sont en principe pas inscrites au casier judiciaire. Depuis 1984, les conditions d'inscription des contraventions au casier judiciaire ont été modifiées à deux reprises, en 1992 et en 2007. La nomenclature des infractions enregistrées ne permet une distinction entre les contraventions, les crimes et les délits, que pour les quatre lois principales (code pénal (CP), loi sur les stupéfiants (LStup), loi sur les étrangers (LEtr) et loi sur la circulation routière (LCR)). De ce fait, les infractions aux lois fédérales annexes ont été retirées de l'univers de référence pour les analyses de base. Sont considérés comme récidivistes toutes les personnes qui, après la condamnation ou la libération, commettent, dans un intervalle de 3 ans, une infraction menant à une nouvelle condamnation.

² Une personne est considérée comme ayant des antécédents judiciaires si elle a déjà été condamnée ou libérée d'une exécution de peine durant les 3 années précédant le jugement.

³ Une récidive est dite «spécifique» si une des infractions de récidive est conduite en état d'ébriété (art. 91 LCR). Elle est dite de «même type» si au moins une des infractions de récidive est un délit à la loi sur la circulation routière, sans pour autant être conduite en état d'ébriété (art. 91 LCR). La récidive est dite «non-spécifique» si aucune des infractions de récidive n'est un délit à la loi sur la circulation routière.

⁴ Une récidive est désignée comme «moins grave», si l'infraction la plus grave du jugement de récidive est considérée, en tenant compte du maximum et du minimum de la peine prévus par la loi, comme moins grave que l'infraction la plus grave du jugement de référence.

Etat du casier judiciaire au 30.06.2013

Source: OFS – Statistique des condamnations pénales (SUS)

T6.1 Conducteurs condamnant¹ la conduite en état d'ébriété, selon l'année

	2001	2004	2006	2008	2010	2012
Pourcentage	-	88,6	88,0	89,0	87,8	92,4
Marge d'erreur	-	±1,4	±1,5	±1,5	±1,9	±1,2

¹ Pourcentage cumulé des conducteurs ayant répondu «C'est criminel» et «Pas criminel, mais tout excès doit être sanctionné».

Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

T6.2 Conducteurs en faveur¹ de l'abaissement du taux maximal toléré à 0,5‰, selon l'année

	2001	2004	2006	2008	2010	2012
Pourcentage	64,9	73,2	85,7	84,7	81,9	87,3
Marge d'erreur	±1,9	±1,7	±1,3	±1,7	±2,2	±1,6

¹ Pourcentage cumulé des conducteurs étant «entièrement pour» ou «plutôt pour» cette mesure.

Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

T6.3 Conducteurs en faveur¹ de contrôles du taux d'alcool sans soupçon préalable, selon l'année

	2001	2004	2006	2008	2010	2012
Pourcentage	65,2	72,4	76,8	77,9	78,3	76,9
Marge d'erreur	±1,9	±1,7	±1,6	±2,0	±2,3	±2,0

¹ Pourcentage cumulé des conducteurs étant «entièrement pour» ou «plutôt pour» cette mesure.

Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

T7.1 Parc des véhicules à moteur selon le groupe de véhicule

Année	Total	Voitures de tourisme	Véhicules de transport de personnes ¹	Véhicules de transport de choses	Véhicules agricoles	Véhicules industriels	Motocycles
2001	4 706 561	3 629 713	41 342	285 246	179 321	49 549	521 390
2002	4 808 916	3 700 951	42 401	290 142	180 063	50 227	545 132
2003	4 888 296	3 753 890	43 629	292 329	180 295	50 795	567 358
2004	4 969 193	3 811 351	44 784	298 193	180 898	50 957	583 010
2005	5 040 112	3 861 442	45 765	307 161	182 034	51 845	591 865
2006	5 108 064	3 900 014	46 445	314 040	185 466	53 439	608 660
2007	5 186 343	3 955 787	48 026	324 153	184 062	55 149	619 166
2008	5 245 145	3 989 811	48 536	326 232	188 218	55 808	636 540
2009	5 273 297	4 009 602	50 675	327 808	185 902	56 533	642 777
2010	5 359 955	4 075 825	52 751	335 200	186 485	58 492	651 202
2011	5 480 302	4 163 003	55 422	348 553	187 130	60 324	665 870
2012	5 605 328	4 254 725	58 278	361 926	188 358	62 219	679 822

¹ Etat au 30 septembre

Source: OFROU, OFS – Registre automatisé des véhicules et des détenteurs de véhicules (MOFIS)

T7.2 Transport de personnes sur route: mouvements et prestations des véhicules¹

Année	Transports privés					Transports publics
	Total	Voitures de tourisme	Cars privés	Motocycles	Cyclomoteurs	
2001	48 031	46 202	95	1 527	206	262
2002	48 694	46 837	93	1 578	185	266
2003	49 206	47 323	95	1 624	164	270
2004	49 750	47 856	95	1 649	147	275
2005	49 930	48 040	106	1 654	131	283
2006	50 262	48 331	118	1 682	131	287
2007	50 669	48 728	120	1 692	129	283
2008	51 431 ²	49 467 ²	114	1 720	130	281
2009	52 336 ²	50 373 ²	116	1 717	129	293
2010	52 919 ²	50 949 ²	118	1 720	132	300
2011	53 591 ²	51 575 ²	122 ²	1 759 ²	135 ²	309
2012	54 639 ²	52 582 ²	124 ²	1 796 ²	137 ²	314

¹ Prestation kilométrique des véhicules-moteurs en millions de véhicules-km.

² Extrapolation

Source: OFS – Prestations du transport de personnes (PV-L)

Programme des publications de l'OFS

En sa qualité de service central de statistique de la Confédération, l'Office fédéral de la statistique (OFS) a pour tâche de rendre les informations statistiques accessibles à un large public.

L'information statistique est diffusée par domaine (cf. verso de la première page de couverture); elle emprunte diverses voies:

<i>Moyen de diffusion</i>	<i>Contact</i>
Service de renseignements individuels	058 463 60 11 info@bfs.admin.ch
L'OFS sur Internet	www.statistique.admin.ch
Communiqués de presse: information rapide concernant les résultats les plus récents	www.news-stat.admin.ch
Publications: information approfondie	058 463 60 60 order@bfs.admin.ch
Données interactives (banques de données, accessibles en ligne)	www.stattab.bfs.admin.ch

Informations sur les divers moyens de diffusion sur Internet à l'adresse www.statistique.admin.ch → Services → Les publications de Statistique suisse

Criminalité et droit pénal

Voici un choix de publications du domaine Criminalité et droit pénal:

- Statistique policière de la criminalité (SPC), Rapport annuel 2012, numéro de commande: 1117-1200
- Statistique policière de la criminalité (SPC) – Violence domestique enregistrée par la police, vue d'ensemble, numéro de commande: 798-1200-05
- Statistique policière de la criminalité (SPC), Rapport annuel 2011, numéro de commande: 1117-1100
- Statistique policière de la criminalité (SPC), Rapport annuel 2010, numéro de commande: 1117-1000
- Statistique policière de la criminalité (SPC), Rapport annuel 2009, numéro de commande: 1117-0900
- Homicides dans le couple, Affaires enregistrées par la police de 2000 à 2004, 2008, numéro de commande: 937-0400.
- Délinquance routière et contrôles de police, Enquête auprès des conducteurs motorisés 2001–2006, 2006, numéro de commande 499-0600.
- Homicides et violence domestique, Affaires enregistrées par la police de 2000 à 2004, 2006, numéro de commande 798-0400.
- Drogues et droit pénal, Dénonciations et condamnations pour infraction à la loi sur les stupéfiants, de 1990 à 2001, 2003, numéro de commande: 132-0100.

A l'occasion de la révision de la loi sur la circulation routière en 2005, l'OFS a mis en place un système d'observation de la délinquance routière en Suisse. La présente publication montre une rétrospective des années 2001–2012 selon divers aspects avec comme thématique centrale l'alcool dans la circulation routière. Les informations compilées portent sur les contrôles policiers effectués, les comportements à risques des conducteurs, l'insécurité sur les routes due à l'alcool, les attitudes et les perceptions des utilisateurs de la route ainsi que les sanctions pénales appliquées et donnent une vue d'ensemble de cette thématique.

N° de commande

374-1200-05

Commandes

Tél. 058 463 60 60

Fax 058 463 60 61

E-mail: order@bfs.admin.ch

Prix

10 francs (TVA excl.), impression à la demande

ISBN 978-3-303-19053-1