



Actualités OFS

19 Criminalité et droit pénal

Neuchâtel, septembre 2016

Enquête auprès des conducteurs motorisés 2015

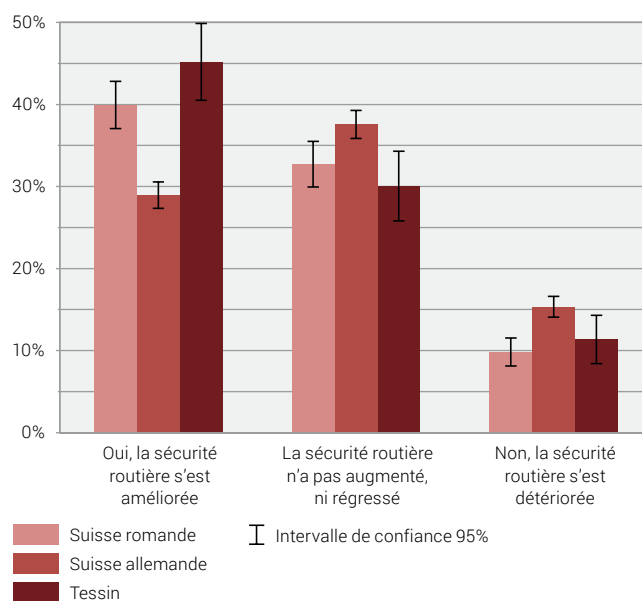
Entre septembre et décembre 2015, l'Office fédéral de la statistique (OFS) a mené une enquête sur le thème de la circulation routière auprès d'un échantillon représentatif de 8531 personnes avec le soutien du Bureau de prévention des accidents (bpa). La présente publication est une synthèse des résultats dont le détail est accessible sur le site Internet de l'OFS.

Depuis 2010, la sécurité routière helvétique s'est améliorée pour 33% des conducteurs/trices résidant en Suisse alors que pour une majorité (36%), il n'y a pas eu d'évolution. Finalement, 14% estime qu'elle s'est même dégradée.

Autant de femmes que d'hommes sont d'avis que la sécurité routière est restée stable dans le temps mais il y a davantage d'hommes (37%) que de femmes (28%) qui y voient une évolution positive. Au niveau des régions linguistiques, 38% de la partie germanophone estime que la sécurité routière s'est stabilisée alors que les cantons latins relèvent une amélioration (40% des romands et 45% des tessinois).

Perception de l'évolution de la sécurité routière entre 2010 et 2015, par région linguistique

G 1



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

© OFS 2016

Les contrôles de police sur les routes sont-ils trop ou pas assez fréquents?

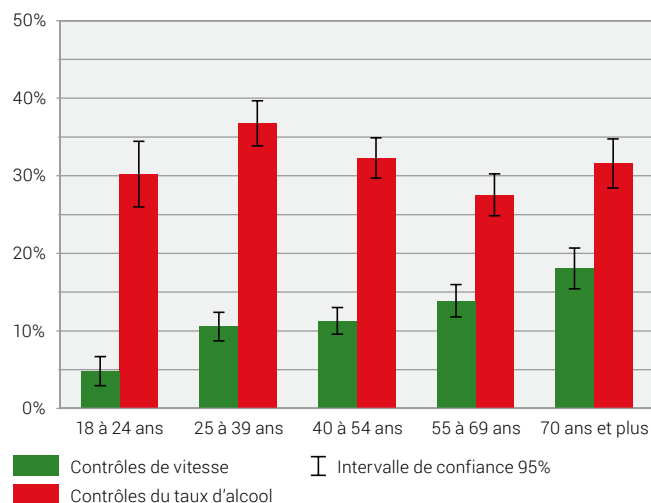
En matière de contrôles de police sur les routes, les conducteurs/trices s'accordent sur le fait que le nombre de contrôles de vitesse est *suffisant* tout comme le nombre de contrôles du taux d'alcool avec des parts respectives de 66% et 61%.

Selon le sexe, les conductrices sont plus nombreuses (36%) à juger que les contrôles du taux d'alcool sont *trop rares* (29% pour les hommes). Du côté des répondants percevant les contrôles de vitesse comme insuffisants, il n'y a cependant pas de différences.

Concernant l'âge des conducteurs/trices, plus ils sont âgés et plus les contrôles de vitesse sont jugés comme *trop rares*, ce qui n'est pas le cas pour la perception des contrôles du taux d'alcool.

Les contrôles de police perçus comme *trop rares*, selon l'âge

G 2



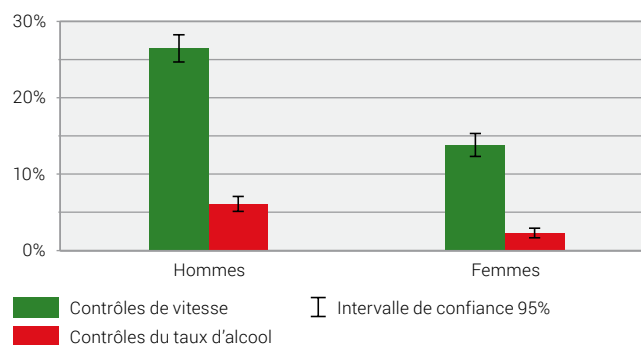
Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

© OFS 2016

A noter que 5 fois plus de personnes estiment que les contrôles de vitesse sont *trop fréquents* (21%) par rapport aux contrôles du taux d'alcool (4%). Des différences s'observent également entre les sexes avec 2 fois plus d'hommes (27%) que de femmes (14%) qui voient les contrôles de vitesse comme *trop fréquents*. Concernant le nombre de contrôles du taux d'alcool jugé trop élevé, ils sont même 3 fois plus nombreux que les femmes (6% respectivement 2%).

Les contrôles de police perçus comme *trop fréquents*, selon le sexe

G 3



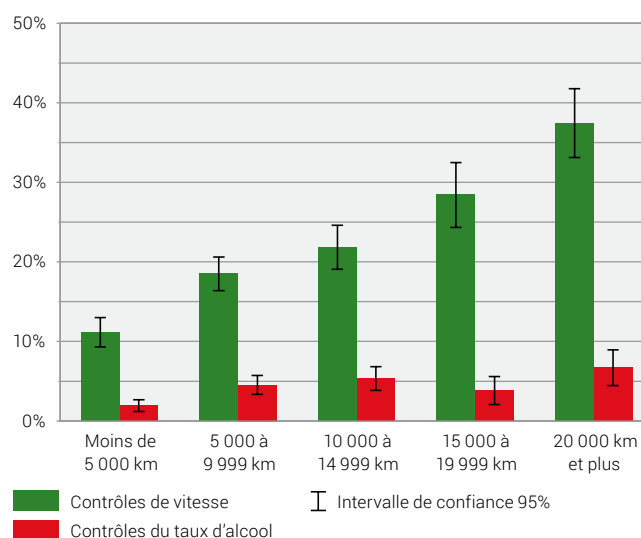
Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

© OFS 2016

Pour terminer, plus la distance annuelle parcourue est élevée (20'000 km et plus) et plus les contrôles de vitesse et du taux d'alcool sont jugés *trop fréquents* avec des parts respectives de 37% et 7%.

Les contrôles de police perçus comme *trop fréquents*, selon la distance annuelle parcourue

G 4



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

© OFS 2016

Conduire et utiliser un téléphone: qu'en pensent les conducteurs/trices?

Avec les téléphones mobiles modernes, il est notamment possible d'envoyer des messages (SMS) en les rédigeant mais également en les dictant. Ces mêmes appareils permettent bien évidemment de lire des messages reçus mais aussi de les écouter sans quitter la route des yeux.

Envoyer un SMS en conduisant

Parmi les conducteurs/trices, 76% pensent que c'est *très grave* d'écrire un SMS et 18% décrivent cette situation comme *grave*. En ce qui concerne la dictée d'un SMS, la perception de la gravité est largement moins sévère.

Perception de la gravité de l'envoi d'un SMS lors de la conduite

T 1

		Écrire un sms à la main	Dictier un sms par commande vocale
C'est très grave	%	76,4 ±1,2	17,2 ±1,1
C'est grave	%	17,9 ±1,1	29,6 ±1,3
C'est peu grave	%	2,2 ±0,5	33,5 ±1,4
Ce n'est pas grave du tout	%	0,3 ±0,2	14,0 ±1,0
Ne sait pas	%	0,9 ±0,3	3,9 ±0,6

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

© OFS 2016

Consulter un SMS en conduisant

57% des conducteurs/trices pensent qu'il est *très grave* de lire un SMS tout en conduisant alors que 32% jugent cette activité comme *grave*. L'écoute des messages est mieux tolérée dans la population de conducteurs/trices puisque 40% des répondants estiment que c'est un comportement *peu grave* et 20% jugent cela comme *pas grave du tout*.

Perception de la gravité de la consultation d'un SMS lors de la conduite

T 2

		Lire un sms (téléphone tenu dans une main)	Écouter un sms (deux mains sur le volant)
C'est très grave	%	56,7 ±1,4	11,5 ±0,9
C'est grave	%	31,6 ±1,4	23,2 ±1,2
C'est peu grave	%	7,8 ±0,8	39,7 ±1,4
Ce n'est pas grave du tout	%	0,6 ±0,2	20,4 ±1,2
Ne sait pas	%	1,1 ±0,3	3,4 ±0,5

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

© OFS 2016

En regroupant les réponses notées «c'est très grave» et celles notées «c'est grave», il a été possible de générer un groupe de réponses sous le label «gravité élevée».

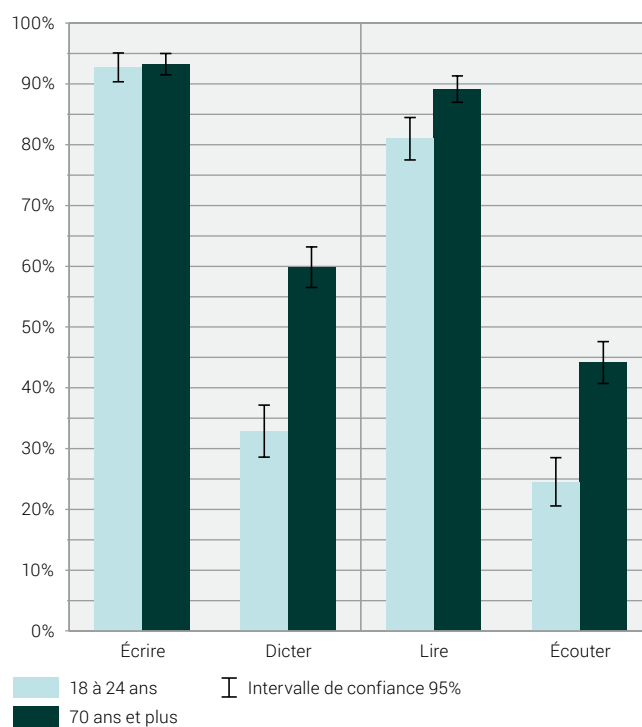
Ainsi, qu'il s'agisse d'envoyer un SMS (écrire ou dicter) ou de consulter un SMS (lire) tout en conduisant, la part des conductrices estimant que ces activités sont d'une «gravité élevée» est légèrement plus grande que celle des hommes ayant la même opinion. Il n'y a aucune distinction entre les sexes en matière d'écoute de messages au volant.

Plus l'âge des répondant(e)s est élevé, plus la perception de gravité de l'envoi et de la consultation de SMS l'est également. En effet, un tiers des jeunes (18 à 24 ans) considère que dicter un SMS en conduisant est d'une «gravité élevée» alors que 60% des 70 ans et plus partagent cette opinion. En matière d'écoute de SMS, un quart des jeunes juge cette activité comme étant d'une «gravité élevée» (44% chez les personnes de 70 ans et plus).

La rédaction manuelle ainsi que la lecture à l'écran d'un SMS lors de la conduite sont des activités perçues comme étant d'une «gravité élevée» pour toutes les catégories d'âge avec une distinction cette fois moins prononcée entre les jeunes et les aînés.

Personnes réprouvant* l'usage des SMS lors de la conduite, selon l'âge

G 5



* En référence à la «gravité élevée»

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

© OFS 2016

Parler au téléphone tout en conduisant: avec ou sans kit mains libres?

Parmi les conducteurs/trices, 43% pensent que c'est *très grave* de téléphoner au volant sans kit mains libres et 41% décrivent cette situation comme *grave*. Seul 1% des répondant(e)s estime que ce *n'est pas grave du tout*.

Avec l'usage d'un kit mains libres, plus que 3% des répondant(e)s qualifient cette activité de *très grave* et 11% la jugent *grave*. La majorité (43%) estime que téléphoner avec un kit mains libres *n'est pas grave du tout*.

Perception de la gravité de parler au téléphone lors de la conduite

T 3

		SANS kit mains libres		AVEC kit mains libres	
C'est très grave	%	42,7	±1,4	3,0	±0,5
C'est grave	%	41,1	±1,4	11,2	±0,9
C'est peu grave	%	12,2	±1,0	38,2	±1,4
Ce n'est pas grave du tout	%	1,3	±0,4	43,2	±1,4
Ne sait pas	%	1,4	±0,3	2,6	±0,5

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

© OFS 2016

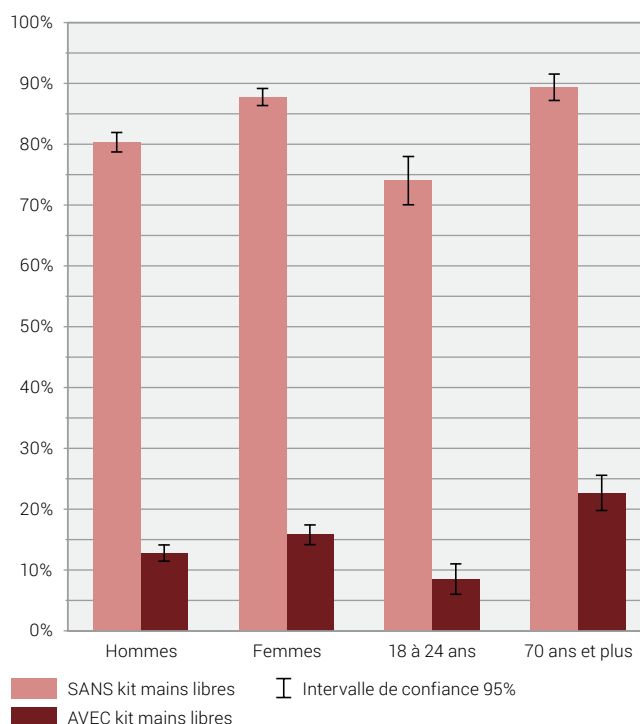
Téléphoner sans kit mains libres est décrit comme une activité de «gravité élevée» par 88% des conductrices (80% chez les hommes). L'adjonction d'un kit mains libres fait chuter respectivement ces valeurs à 16% et 13%.

En ce qui concerne l'âge, 74% des jeunes conducteurs/trices (18 à 24 ans) jugent que téléphoner sans kit mains libres est d'une «gravité élevée». Chez les 70 ans et plus, 89% des répondant(e)s partagent cet avis.

L'usage d'un kit mains libres fait chuter ces valeurs tout en conservant un écart certain entre les plus jeunes et les aînés avec respectivement des proportions de 9% et 23%.

Personnes réprouvant* les conversations au téléphone lors de la conduite, selon le sexe, l'âge

G 6



* En référence à la «gravité élevée»

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

© OFS 2016

Utiliser une application sur un smartphone (réseaux sociaux, GPS, etc.), manipuler l'autoradio ou encore un navigateur GPS fixé dans l'habitacle: Comment ces activités sont-elles perçues?

La manipulation d'un smartphone (= usage d'une application) au volant est majoritairement perçue (60%) comme une activité *très grave*. A contrario, seuls 17% des conducteurs/trices évaluent que le maniement d'un navigateur GPS dédié est de même gravité et 10% sont de cet avis pour la manipulation d'un autoradio.

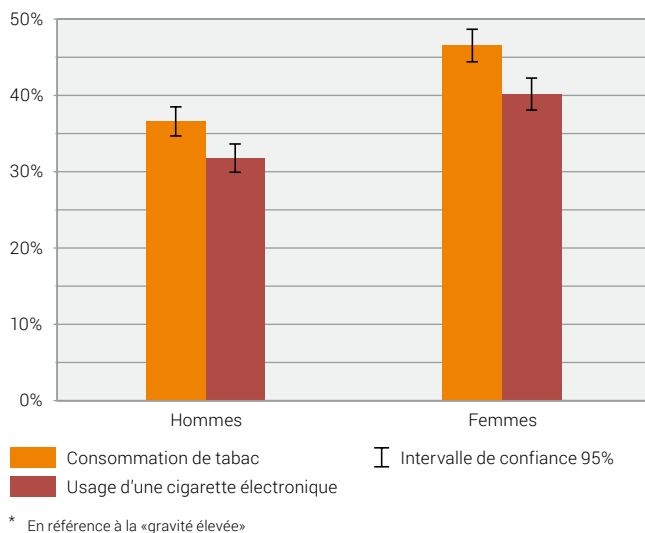
Que pense-t-on du fait de fumer une cigarette classique ou électronique en conduisant?

Une faible majorité des conducteurs/trices estiment que la consommation de tabac ou l'utilisation d'une cigarette électronique au volant sont des activités qualifiées de *peu graves* avec des parts respectives de 34% et 31%. Un quart des répondant(e)s pense que l'usage du tabac est une activité *grave* alors que cet avis est également partagé par 22% de conducteurs/trices en ce qui concerne la cigarette électronique.

Qu'il s'agisse de tabac ou de cigarette électronique, il y a systématiquement plus de femmes que d'hommes relevant la «gravité élevée» de ces deux points.

Personnes réprouvant* la consommation de tabac ou de cigarette électronique au volant, selon le sexe

G 7



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

© OFS 2016

Comment juge-t-on la consommation d'alcool ou de stupéfiants lors de la conduite?

Une grande majorité de conducteurs/trices estiment qu'il est *très grave* de conduire un véhicule en état d'ébriété ou sous l'effet de stupéfiants avec des parts respectives de 82% et 85%. Moins de 1% des répondant(e)s juge ces comportements comme *n'étant pas grave du tout*.

Comment les conducteurs/trices perçoivent la conduite en étant très fatigué?

Parmi les répondant(e)s, 55% estiment qu'il est *très grave* de conduire en étant très fatigué et 36% qualifient cela de *grave*. A nouveau, moins de 1% considère la conduite en état de fatigue avancé comme *n'étant pas grave du tout*.

Comportements auto-reportés sur une période de 12 mois: Est-ce que les conducteurs/trices utilisent un téléphone portable en conduisant?

Durant une année écoulée¹, 58% des répondant(e)s affirment ne pas avoir utilisé de téléphone au volant tandis que 41% en ont fait usage.

Moins de la moitié des hommes (46%) et un peu plus d'un tiers des femmes (36%) ont utilisé un téléphone portable au moins une fois. Il y a également largement plus de jeunes conducteurs/trices de 18 à 24 ans (56%) que des personnes de 70 ans et plus (12%) ayant eu recours à un téléphone portable au moins une fois tout en conduisant.

Plus la distance annuelle parcourue est grande, plus la proportion de personnes ayant fait usage d'un téléphone portable au moins une fois l'est également. Ainsi, les parts des conducteurs/trices ayant parcouru moins de 5000 km et celles et ceux ayant effectué 20'000 km et plus sont respectivement de 25% et 65%.

Par contre, il n'y a aucune différence significative à relever concernant l'usage global d'un téléphone portable au volant entre les 7 grandes régions de la Suisse.

Types d'utilisation d'un téléphone au volant sur une période de 12 mois:

Envoi d'un SMS au volant ?

11% des conducteurs/trices affirment avoir écrit un SMS et 6% ont eu recours à la dictée vocale de messages, au moins une fois, durant une année écoulée².

Il n'y a aucune distinction significative entre les sexes pour l'envoi d'un SMS au volant.

Consultation d'un SMS au volant ?

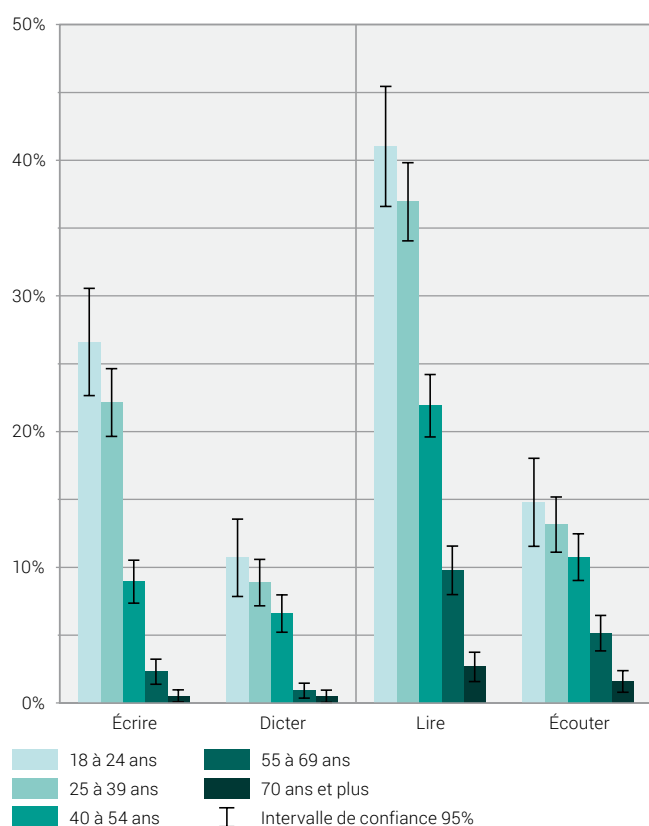
22% des conducteurs/trices affirment avoir lu un SMS et 9% ont eu recours à l'écoute de messages (par un assistant vocal sur smartphone), au moins une fois, durant une année écoulée³.

Il n'y a aucune distinction significative entre les sexes pour la lecture d'un SMS au volant. En revanche, les hommes ont été légèrement plus nombreux (11%) que les femmes (8%) à pratiquer l'écoute de messages. (cf. graphique G8, p. 6).

^{1,2,3} De septembre 2014 à août 2015

Personnes ayant eu recours aux SMS au moins 1 fois en conduisant sur une période de 12 mois, selon l'âge

G 8



Composer un numéro et converser avec ou sans kit mains libres

24% des conducteurs/trices affirment avoir effectué au moins un appel téléphonique au volant avec un kit mains libres alors que la part des personnes ayant composé et conversé au téléphone sans kit mains libres est de 16%.

Les jeunes conducteurs/trices sont nettement plus représentés (28%) que les aînés (4%) pour les appels effectués avec un kit mains libres. Sans ce dispositif, les écarts sont similaires avec respectivement 26% pour les jeunes et 2% pour les personnes les plus âgées.

Répondre à un appel avec ou sans kit mains libres?

34% des conducteurs/trices affirment avoir répondu à au moins un appel téléphonique au volant avec l'usage d'un kit mains libres alors que la part des personnes l'ayant fait sans kit mains libres est de 24%.

Les jeunes conducteurs/trices sont nettement plus représentés (44%) que les aînés (9%) pour les appels reçus avec un kit mains libres. Sans l'usage de ce dispositif, la différence décroît avec respectivement 34% pour les jeunes et 6% pour les personnes les plus âgées.

Utiliser une application sur un smartphone tenu dans une main (réseaux sociaux, GPS, etc.), ou un navigateur⁴ GPS fixé dans l'habitacle?

92% des conducteurs/trices spécifient n'avoir jamais utilisé une application sur smartphone au volant tandis que 6% admettent l'avoir fait au moins une fois. Les jeunes de 18 à 24 ans sont plus concernés (14%) que les personnes de 70 ans et plus (< 0,2%).

Concernant le navigateur⁵ GPS fixé dans l'habitacle, 55% des conducteurs/trices affirment n'avoir jamais manié un GPS fixe en conduisant alors que 43% admettent l'avoir fait au moins une fois. À nouveau, les jeunes de 18 à 24 ans sont plus concernés (61%) que les personnes de 70 ans et plus (14%).

Est-ce que les conducteurs/trices dépassent intentionnellement les limitations de vitesse?

En général, 71% des répondant(e)s affirment avoir au moins une fois dépassé intentionnellement la vitesse autorisée sur les routes durant l'année écoulée⁶. 65% annoncent l'avoir fait au moins une fois sur autoroutes, 63% en dehors des localités et 36% en localités.

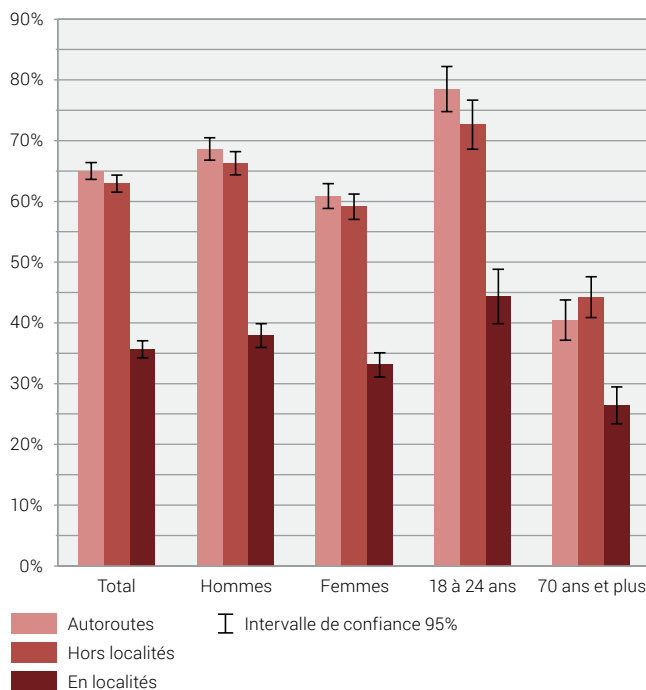
Dans tous les cas de figure, la part des hommes ayant volontairement commis un excès de vitesse est significativement plus élevée que celle des femmes. Le même constat peut être érigé pour les jeunes (18 à 24 ans) très fortement représentés par rapport aux aînés (70 ans et plus) dès qu'il s'agit d'avoir commis au moins un excès de vitesse durant une année écoulée⁷ (cf. graphique G9, p. 7).

^{4,5} Cela peut aussi être un smartphone pour autant qu'il soit fixé dans l'habitacle.

^{6,7} De septembre 2014 à août 2015

Personnes ayant dépassé intentionnellement la limitation de vitesse au moins 1 fois sur une période de 12 mois, selon le sexe, l'âge, le type de route

G 9



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

© OFS 2016

Dans quelles situations les conducteurs/trices pensent-ils(-elles) être capables de provoquer un accident ?

Les conducteurs/trices ont répondu à des questions concernant la possibilité de commettre soi-même un accident dans différentes situations (excès de vitesse, consommation d'alcool, etc.) avec 4 degrés de réalisation: «non»; «oui, éventuellement»; «oui, avec de bonnes chances» et «oui, avec une grande certitude».

Près de trois quart des conducteurs/trices (73%) pensent pouvoir être à l'origine d'un accident en raison d'une inattention de leur part (48% *éventuellement* et 7% *avec une grande certitude*).

C'est dans une situation d'excès de vitesse que l'on retrouve, ensuite, le plus d'individus (51%) se sentant capables de générer un accident. Un tiers pense que cela pourrait *éventuellement* se produire et 5% le conçoivent *avec une grande certitude*.

Parmi les substances pouvant altérer la conduite, c'est l'alcool qui semble pouvoir être en premier à l'origine d'un accident. En effet, un tiers des conducteurs/trices estime pouvoir causer un accident pour cette raison dont 11% *éventuellement* et 12% *avec une grande certitude*.

À l'instar de la consommation d'alcool, la prise de médicaments (pouvant altérer l'aptitude à la conduite) constitue, selon 30% des répondant(e)s, une source probable d'accident (13% *éventuellement* et 6% *avec une grande certitude*).

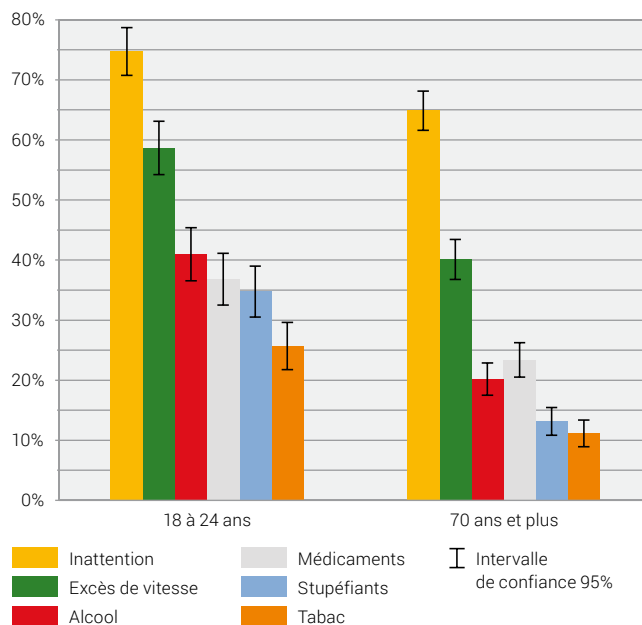
Plus que 23% des répondants s'estiment pouvoir provoquer un accident à cause de la consommation de stupéfiants dont 3% *éventuellement* et 13% *avec une grande certitude*.

La consommation de tabac au volant apparaît comme une cause potentielle d'accident dont la proportion d'individus (20%) est relativement proche de celle liée aux stupéfiants. Toutefois, la répartition des degrés de réalisation est cette fois inversée (15% *éventuellement* et 1% *avec une grande certitude*).

À noter que la part de jeunes conducteurs (18 à 24 ans) envisageant pouvoir engendrer un accident est systématiquement plus élevée que celle des aînés (70 ans et plus) dans chacune des situations précitées.

Proportions* de personnes estimant pouvoir causer un accident dans différentes situations, selon l'âge

G 10



* Pourcentages cumulés des trois degrés de réponse «oui, (...)»

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

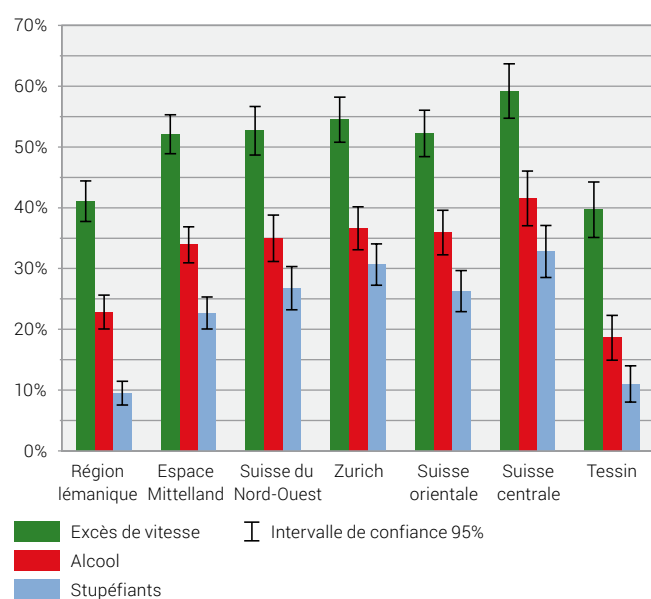
© OFS 2016

En ce qui concerne le sexe, il n'y a aucune différence notable dans les proportions de personnes envisageant être capables de causer un accident mise à part pour la consommation d'alcool (38% d'hommes; 27% de femmes) ou de stupéfiants (26% d'hommes; 20% de femmes).

Les proportions de conducteurs/trices de la région lémanique et du Tessin, estimant pouvoir être à l'origine d'un accident, sont sensiblement plus basses que pour les 5 autres grandes régions.

Proportions* de personnes estimant pouvoir causer un accident dans différentes situations, par grande région

G 11



* Pourcentages cumulés des trois degrés de réponse «oui, (...)»

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

© OFS 2016

Quelle(s) situation(s) agace(nt) le plus les conducteurs/trices sur la route?

Les deux situations (ex-aequo) énervant le plus la majorité des conducteurs/trices sont d'une part les autres usagers de la route n'indiquant pas les changements de direction (61%) et les personnes qui roulent derrière en étant pressées (60%). 64% des femmes se disent agacées par la première situation tout comme 58% des hommes. La tendance est similaire pour la seconde situation par laquelle se disent irrités 67% des femmes et 54% des hommes.

De quoi a-t-on le plus peur lors de la conduite d'un véhicule?

La première situation générant le plus de crainte chez 59% des conducteurs/trices est le manque de concentration (distraction, inattention) des autres usagers de la route. 61% des femmes en ont peur, soit légèrement plus que les hommes (57%). La seconde fait référence aux usagers de la route exerçant une activité diverse en conduisant (téléphoner, manger, etc.) et concerne 45% des répondant(e)s. Par ailleurs, celle-ci apeure autant de femmes que d'hommes.

Opinion sur quelques mesures de Via sicura

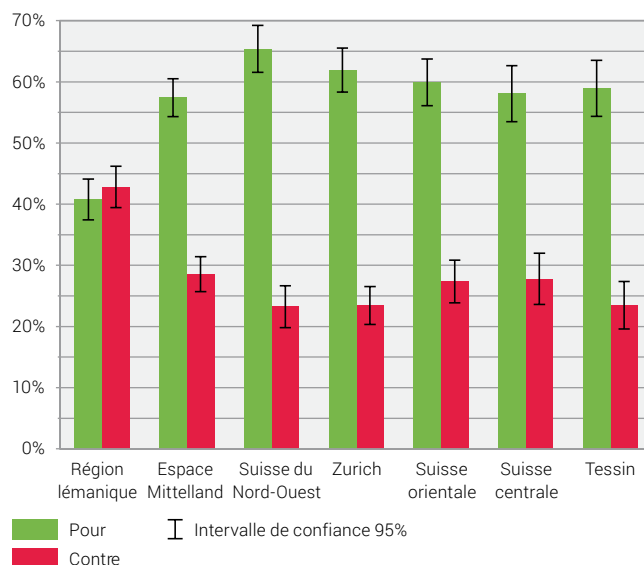
Le premier paquet de mesures du programme de sécurité routière «Via sicura» est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2013. La mise en œuvre du second paquet de mesures a été réalisée l'année suivante. L'enquête auprès des conducteurs motorisés contenait 6 questions d'opinion (*pour/contre*) correspondant à la sélection de mesures ci-dessous.

- **Retrait de permis pour au moins 2 ans** en cas d'un premier délit de chauffard.
- **Retrait de permis définitif** en cas de **récidive** d'un délit de chauffard.
- **Confiscation du véhicule** en cas de délit de chauffard.
- Limite d'alcoolémie à **0,1 pour mille** pour certains groupes de personnes⁸.
- **Evaluations⁹ obligatoires de l'aptitude à la conduite** en cas de conduite suite une alcoolémie de **1,6 pour mille ou plus**.
- Obligation d'**allumer en journée les phares** des voitures automobiles et des motocycles.

La majorité des conducteurs/trices a déclaré être favorable à chacune de ces 6 mesures introduites depuis le 1^{er} janvier 2013. Le constat est le même selon les 7 grandes régions de Suisse à l'exception de la région lémanique qui reste indécise (41% de *pour* et 43 % de *contre*) concernant le retrait de permis de 2 ans suite à la commission d'un premier délit de chauffard.

Avis sur le retrait de permis pour au moins 2 ans en cas de premier délit de chauffard, par grande région

G 12



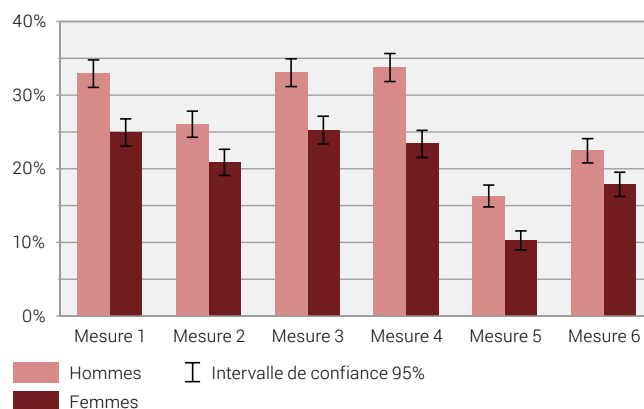
Source: OFS – Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECOM)

© OFS 2016

Bien qu'il s'agisse d'une minorité de répondant(e)s, il existe une différence systématique de proportions entre hommes et femmes ayant un avis allant à l'encontre des mesures (notées «Mesure 1», ..., «Mesure 6» dans le graphique ci-dessous).

Proportions de personnes dont l'avis va à l'encontre des mesures de Via sicura, selon le sexe

G 13



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

© OFS 2016

⁸ Les chauffeurs/euses professionnel(le)s, les nouveaux conducteurs/trices (détenteurs/trices d'un permis de conduire à l'essai), les élèves conducteurs/trices, les moniteurs/trices de conduite et les accompagnant(e)s lors de courses d'apprentissage.

⁹ Évaluations de l'aptitude à la conduite par un spécialiste en médecine du trafic, dès la première infraction.

Méthode d'enquête

L'enquête a été réalisée à l'aide d'un questionnaire en ligne (CAWI) ou un questionnaire (identique) en édition papier (PAPI). Toutes les réponses reçues sur papier ont été plausibilisées et saisies dans le questionnaire en ligne.

Un échantillon de 8531 personnes a été tiré suivant un processus aléatoire et stratifié dans la population de personnes majeures. Ce tirage a été effectué par le Service des méthodes statistiques de l'Office fédéral de la statistique à partir des données des registres officiels. Le plan d'échantillonnage est basé sur le sexe, 5 catégories d'âge et les 7 grandes régions de la Suisse.

L'enquête a débuté en septembre 2015 et les personnes éligibles (59% de l'échantillon) sont celles ayant conduit au moins une fois durant les 12 mois précédents (de septembre 2014 à août 2015).

Toutes les données obtenues sont confidentielles et ne sont utilisées qu'à des fins statistiques et de recherche.

Résumé

Il ressort de l'enquête auprès des conducteurs motorisés (2015) que les femmes commettent moins d'excès de vitesse que les hommes aussi bien sur autoroutes, hors localités qu'en localités. Par ailleurs, ces derniers sont davantage à se plaindre de la fréquence élevée des contrôles de police (vitesse et taux d'alcool) et sont également plus nombreux que les femmes à considérer que la sécurité routière a progressé depuis 2010. L'évolution de cette dernière durant les 5 dernières années est perçue comme stable par 36% des conducteurs/trices résidant en Suisse alors que 33% la considère en progrès.

En ce qui concerne le programme de sécurité routière «Via sicura», la majorité des opinions recueillies sur une sélection de 6 mesures s'est avérée positive.

Généralement, les conductrices réprouvent plus les comportements distrayants au volant que les hommes tout en étant moins nombreuses à avoir utilisé un téléphone au moins une fois sur une période de 12 mois.

En matière de risque, les hommes s'estiment davantage capables de causer un accident dû à la consommation d'alcool ou de stupéfiants que les femmes.

Les proportions de jeunes conducteurs/trices (18 à 24 ans) sont systématiquement plus élevées que celles des personnes âgées (70 ans et plus) en matière d'excès de vitesse réalisés (sur tous types de routes) et d'utilisation d'un téléphone en conduisant. Les personnes âgées se plaignent davantage d'un manque de contrôles de vitesse, réprouvent plus les activités distrayantes au volant et s'estiment moins enclines à engendrer un accident de la route que les jeunes.

Dans le cadre des nouvelles technologies, la dictée vocale et l'écoute d'un SMS (via l'assistant du smartphone) sont largement mieux tolérées que la rédaction manuelle et la lecture à l'écran. Malgré cela, les activités manuelles sont nettement plus exercées au volant que les fonctionnalités assistées.

En revanche, bien que téléphoner sans kit mains libres soit davantage réprouvé que l'inverse (avec un kit mains libres), cette dernière pratique est plus courante chez les conducteurs/trices.

Éditeur: Office fédéral de la statistique (OFS)

Renseignements: Seymour Mizrahi, tél. 058 463 64 85, bemo@bfs.admin.ch

Auteurs: Seymour Mizrahi, OFS; Jessica Meylan, OFS

Série: Statistique de la Suisse

Domaine: 19 Criminalité et droit pénal

Langue du texte original: Français

Mise en page: Section DIAM, Prepress/Print

Graphiques: Section DIAM, Prepress/Print

Page de titre: OFS; concept: Netthoevel & Gaberthüel, Bienne; photo: © Auke Holwerda – istockphoto.com

Copyright: OFS, Neuchâtel 2016
La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales, si la source est mentionnée.

Commandes: Office fédéral de la statistique, CH-2010 Neuchâtel, tél. 058 463 60 60, fax 058 463 60 61, order@bfs.admin.ch

Prix: Gratuit

Numéro OFS: 996-1500-05