



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'intérieur DFI

Office fédéral de la statistique OFS

Division Santé et affaires sociales

19 Criminalité et droit pénal

Septembre 2016

Système d'indicateurs - Délinquance routière

Table des matières

1	Délinquance routière	4
2	Alcool et circulation routière	5
2.1	Densité effective des contrôles.....	5
2.1.1	Conducteurs soumis à un alcootest.....	5
2.1.2	Conducteurs soumis à un alcootest parmi interpellés.....	7
2.1.3	Ethylomètres	9
2.2	Densité perçue des contrôles	11
2.2.1	Probabilité estimée de subir un alcootest	11
2.2.2	Personnes favorables à plus de contrôles d'alcoolémie	13
2.3	Comportements à risques	15
2.3.1	Conduites en état d'ébriété auto reportées.....	15
2.3.2	Retraits de permis pour conduite en état d'ébriété	17
2.3.3	Taux de contrôles positifs.....	19
2.4	Insécurité effective.....	21
2.4.1	Accidents dus à l'alcool avec tués ou blessés graves.....	21
2.5	Insécurité perçue	23
2.5.1	Crainte d'être impliqué dans un accident dû à l'alcool	23
2.6	Sévérité des tribunaux.....	25
2.6.1	Type de sanction pénale pour conduite en état d'ébriété.....	25
2.6.2	Montant des amendes pour conduite en état d'ébriété	28
2.6.3	Durée des peines pour conduite en état d'ébriété	31
2.7	Efficacité des sanctions	34
2.7.1	Taux de recondamnation pour conduite en état d'ébriété	34
2.8	Opinion publique - Acceptation de la législation.....	36
2.8.1	Personnes en faveur de l'abaissement du taux d'alcool à 0.5‰	36
2.8.2	Personnes en faveur des contrôles systématiques de l'alcoolémie	38
2.9	Opinion publique - Gravité de l'infraction	40
2.9.1	Personnes considérant criminelle la conduite en état d'ébriété	40
3	Vitesse et circulation routière.....	42
3.1	Intensité des contrôles effectifs.....	42
3.1.1	Véhicules dont la vitesse a été contrôlée	42
3.1.2	Systèmes de mesure de la vitesse	44
3.2	Densité perçue des contrôles	46
3.2.1	Probabilité estimée d'être soumis à un contrôle de vitesse	46
3.2.2	Personnes en faveur d'un renforcement des contrôles de vitesse	48
3.3	Comportements à risques	50
3.3.1	Excès de vitesse autoreportés	50
3.3.2	Retraits de permis pour excès de vitesse	52
3.3.3	Taux d'excès de vitesse	54
3.4	Insécurité effective.....	56
3.4.1	Accidents dus à la vitesse avec tués ou blessés graves.....	56
3.5	Insécurité perçue	58
3.5.1	Crainte d'être impliqué dans un accident dû à la vitesse	58

3.6	Sévérité des tribunaux.....	60
3.6.1	Type de sanction pénal pour excès de vitesse	60
3.6.2	Montant des amendes pour excès de vitesse.....	62
3.6.3	Durée des peines pour excès de vitesse	64
3.7	Efficacité des sanctions	67
3.7.1	Taux de recondamnation pour excès de vitesse.....	67
3.8	Opinion publique - Gravité de l'infraction	69
3.8.1	Personnes considérant les excès de vitesse comme criminels.....	69

1 Délinquance routière

Le but de ces indicateurs est de disposer d'informations sur la situation actuelle et l'évolution des différents aspects de la délinquance routière en Suisse. Dans ces pages sont exposées les informations statistiques concernant la conduite en état d'ébriété et les excès de vitesse.

Chaque indicateur illustre une facette différente de la délinquance routière. Seul l'ensemble des indicateurs permet d'avoir une vue générale. Pour chaque domaine, les indicateurs ont été regroupés en cinq sets différents : la densité (effective et perçue) des contrôles de police, les comportements à risques, la sécurité routière (effective et perçue), la sévérité des tribunaux et l'opinion publique.

Les présents indicateurs ne sont plus actualisés depuis 2013. Pour chaque indicateur sont présentés la signification et ses limites, un graphique pour une visualisation synthétique, un bref commentaire d'analyse, ainsi que les définitions et les aspects méthodologiques nécessaires à la lecture de cet indicateur.

Ce système d'indicateur a été élaboré en collaboration avec le bpa – Bureau de prévention des accidents.

2 Alcool et circulation routière

En janvier 2005 est entrée en vigueur la loi révisée sur la circulation routière, qui abaisse la limite d'alcoolémie à 0,5‰ et qui autorise les contrôles par alcootest même en l'absence d'indices d'ébriété. Depuis l'introduction de ces dispositions, la part des conducteurs qui déclarent avoir subi un contrôle d'alcoolémie a doublé et reste depuis à un niveau élevé, alors que la crainte d'être contrôlé n'a pratiquement pas augmenté. Le pourcentage de conducteurs qui reconnaissent prendre le volant au moins une fois par an avec un taux d'alcoolémie supérieur à la limite autorisée (comportements délictueux) a diminué d'un tiers en 2005, puis a continué à diminuer jusqu'en 2009 avant de retrouver en 2011 son niveau de 2005. On observe par ailleurs un recul du nombre d'accidents graves (avec tués ou blessés graves) sous l'influence présumée de l'alcool.

2.1 Densité effective des contrôles

2.1.1 Conducteurs soumis à un alcootest

Le nombre de conducteurs ayant subi un contrôle d'alcoolémie a plus que doublé entre 2003 (2.4%) et 2007 (6.3%). Cela est notamment dû à l'entrée en vigueur le 1er janvier 2005 des nouvelles mesures réglant la conduite en état d'ébriété (par ex. avec la possibilité d'effectuer des alcootests sans soupçon d'ébriété). Pour l'année 2007, 6,3% des usagers de la route disent avoir dû se soumettre à un alcootest. Depuis lors, cette densité de contrôle semble s'être stabilisée autour de 6%. Même si le nombre d'alcootests effectués en Suisse a fortement augmenté au milieu de la décennie, cette intensité de contrôle demeure toutefois faible en comparaison avec des pays où les contrôles sans soupçon d'ébriété sont autorisés depuis longtemps. 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 (source : European Transport Safety Council).

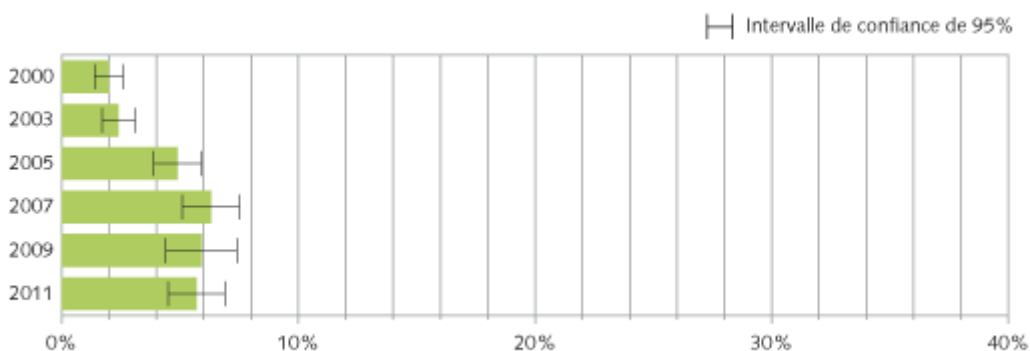
Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur le pourcentage de conducteurs et de conductrices ayant admis avoir dû, une certaine année, se soumettre à un alcootest. Selon le modèle de prévention générale de la délinquance routière, il faudrait augmenter la probabilité d'être pris en flagrant délit en cas d'infraction pour faire baisser le nombre d'infractions. Le nombre de conducteurs testés renseigne sur l'intensité des contrôles d'alcoolémie, effectués par la police. Une augmentation de cette proportion devrait signifier une hausse de la densité des contrôles.

Limites de l'indicateur :

Une augmentation de la densité effective n'a un effet positif que si elle entraîne une hausse de la densité perçue. Si l'augmentation des contrôles n'entraîne pas une hausse de la crainte d'être contrôlé, alors l'effet positif souhaité en matière de prévention générale n'est pas atteint. Les données sont collectées dans le cadre d'une enquête téléphonique. Les personnes interrogées fournissent des informations sur leurs comportements et expriment leur opinion sur certains sujets sensibles. L'influence des « comportements socialement souhaitables » sur les réponses ne peut pas être exclue. L'enquête étant réalisée auprès d'un échantillon aléatoire, les résultats sont généralisables à condition de tenir compte d'une marge d'incertitude (intervalle de confiance). Les différences d'une année à l'autre ne sont statistiquement significatives que si les intervalles de confiance ne se recoupent pas.

Proportion de conducteurs et de conductrices soumis à un test d'alcoolémie



Source: Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

© OFS

Graphique : 19-391-1-11-01-fg.png

Source : Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM, Feuille T6.12)

Méthodologie

L'enquête auprès des conducteurs de véhicules à moteurs est une enquête téléphonique. Elle a été réalisée pour la première fois en 2001 auprès d'un échantillon représentatif de 6000 ménages. Elle a été réalisée en 2012 pour la sixième fois. La question posée était : „Combien de contrôles du taux d'alcool avez-vous subi l'année passée?"

Définitions

Conduite en état d'ébriété

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).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13-ind01.11.01-ft	Proportion de conducteurs et de conductrices soumis à un test d'alcoolémie
su-f-19.02.08.01	Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)- Résultats détaillés, Feuille T6.12

2.1.2 Conducteurs soumis à un alcootest parmi interpellés

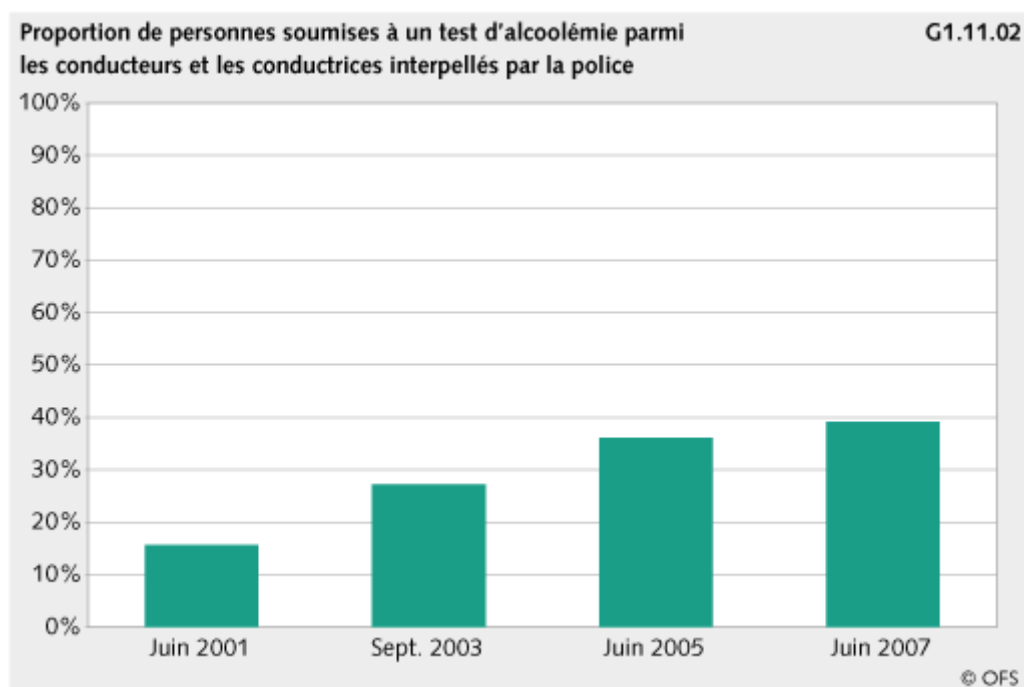
Suite à l'introduction de la limite du 0,5‰ et des contrôles sans soupçon d'ébriété, le pourcentage de personnes testées parmi celles interpellées avait plus que doublé en 2005 par rapport à 2001. Depuis, les autorités de police ont encore intensifié les contrôles. De 36% en juin 2005, le pourcentage de personnes soumises à un alcootest parmi les conducteurs interpellés est passé à 39% en juin 2007.

Signification de l'indicateur :

Selon le modèle de prévention générale de la délinquance routière, pour faire baisser le nombre d'infractions, il faut augmenter la probabilité d'être pris en flagrant délit en cas d'infraction. Le pourcentage de personnes soumises à un alcootest parmi les conducteurs interpellés par la police renseigne sur l'intensité des contrôles du taux d'alcool effectués par la police. Une augmentation de ce pourcentage devrait signifier une augmentation de la densité des contrôles. Cet indicateur est représenté par le pourcentage de personnes ayant dû souffler dans un éthylomètre parmi les conducteurs arrêtés ou interpellés par des agents de police lors de contrôles de la circulation ou suite à un accident.

Limites de l'indicateur :

Afin d'augmenter la probabilité d'être pris en flagrant délit de conduite en état d'ébriété, il faut non seulement accroître la probabilité de subir un alcootest lors d'une intervention de police, mais il faut également élever la probabilité d'être interpellé par la police. Une hausse de la probabilité de devoir souffler dans un éthylomètre en cas de contrôle de police est une condition nécessaire, mais pas suffisante, pour une augmentation de la densité de contrôle.



Graphique : 19_13-ind01-11-02-fg.gif

Source : Statistique des contrôles policiers de la circ. routière (OFS)

Méthodologie

Les informations concernant les contrôles du taux d'alcool sont relevées par les autorités policières et sont communiquées à l'Office fédéral de la statistique (OFS). Ces données alimentent la statistique des contrôles du taux d'alcool (ALC), qui fait partie de la statistique des contrôles policiers de la circulation routière (SCP). Cette enquête est réalisée tous les deux ans durant un mois et de manière exhaustive.

Définitions

Conduite en état d'ébriété

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).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13- ind01.11.02-ft cc-f-19.02.08.07	Proportion de personnes soumises à un test d'alcoolémie parmi les conducteurs et les conductrices interpellés par la police Personnes soumises à un test d'alcoolémie parmi conducteurs interpellés, selon le type de contrôle effectué
--	--

2.1.3 Ethylomètres

Depuis 2001, le nombre total d'éthylomètres à disposition des autorités policières a continuellement augmenté à un rythme moyen de 5% par année. De 1'107 éthylomètres en 2001, le nombre est passé à 1'756 en 2012.

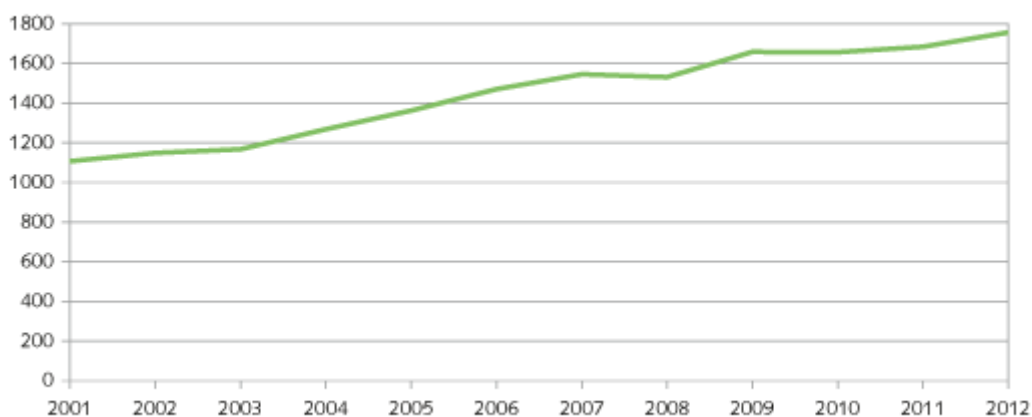
Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur le nombre d'éthylomètres à disposition des autorités policières. Selon le modèle de prévention générale de la délinquance routière, il faudrait augmenter la probabilité d'être pris en flagrant délit pour faire baisser le nombre d'infractions. Le nombre d'éthylomètres à disposition des autorités policières renseigne sur la volonté et la possibilité de ces dernières d'entreprendre des contrôles du taux d'alcool. Une augmentation de ce nombre devrait signifier une volonté d'effectuer plus d'alcootests.

Limites de l'indicateur :

Une augmentation du nombre d'éthylomètres ne signifie pas automatiquement une augmentation du nombre de contrôles du taux d'alcool. Il se peut que des autorités policières augmentent leur équipement, afin d'accroître leur possibilité de contrôles, sans pour autant soumettre plus de conducteurs et de conductrices à un alcootest.

Ethylomètres à disposition des autorités policières



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

© OFS

Graphique : 19-391-1-11-04-fg.png

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

Méthodologie

Les informations concernant les éthylomètres à disposition sont relevées auprès des différentes autorités policières et sont communiquées, en début d'année, à l'Office fédéral de la statistique (OFS). Ces données alimentent la statistique des ressources (RES), qui fait partie de la statistique des contrôles policiers de la circulation routière (SCP). Cette enquête est réalisée chaque année et de manière exhaustive.

Définitions

Conduite en état d'ébriété

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).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13-ind01.11.04- Ethylomètres à disposition des autorités policières
ft

cc-f-19.02.08.01 Appareils de mesure à disposition des autorités policières

2.2 Densité perçue des contrôles

2.2.1 Probabilité estimée de subir un alcootest

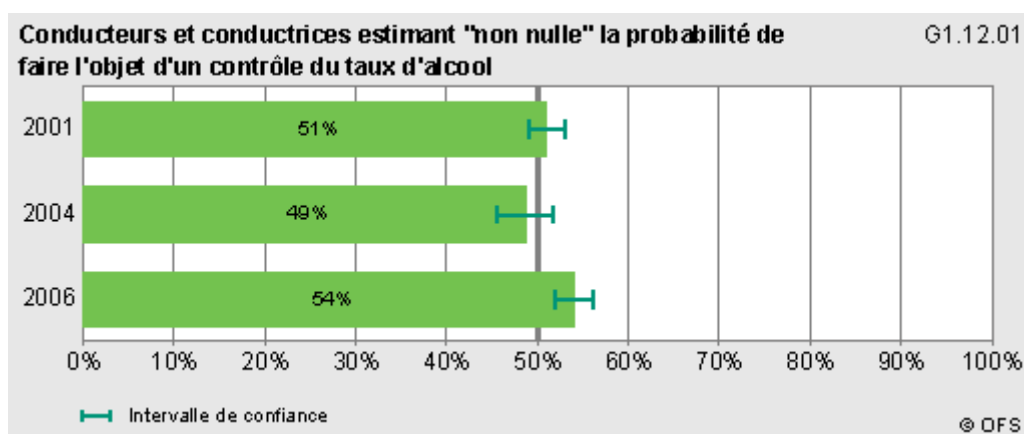
Depuis l'abaissement de la limite d'alcoolémie à 0,5‰ et l'introduction des contrôles d'alcoolémie sans indices d'ébriété, seul la moitié des conducteurs s'attendent à subir un contrôle d'alcoolémie. Après l'entrée en vigueur de ces dispositions, on a pu observer temporairement en 2006 et en 2008 une augmentation faiblement significative des conducteurs et conductrices s'attendant à faire l'objet d'un contrôle d'alcoolémie (les intervalles de confiance se recoupent à peine). Mais depuis 2010 on observe plus de hausse par rapport à 2004 et cette valeur n'a pas changé en 2012.

Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur le pourcentage de conducteurs et de conductrices s'attendant à faire l'objet d'un contrôle d'alcoolémie. Selon le modèle de prévention générale de la délinquance routière, il faudrait augmenter la probabilité subjective d'être pris en flagrant délit pour faire baisser le nombre d'infractions. La probabilité de se faire contrôler par la police renseigne sur l'intensité perçue des contrôles du taux d'alcool. Une augmentation de la proportion d'automobilistes s'attendant à devoir se soumettre à un alcootest signifie une hausse de la densité perçue de ce type de contrôle.

Limites de l'indicateur :

Une augmentation de la densité perçue n'a un effet positif, à moyen et long terme, que si elle est accompagnée d'une hausse de la densité effective. Si l'augmentation de la crainte d'être contrôlé n'est pas accompagnée d'une hausse des contrôles effectifs, alors l'effet positif en matière de prévention générale risque de n'avoir qu'un effet à court terme. Les données sont collectées dans le cadre d'une enquête téléphonique. Les personnes interrogées fournissent des informations sur leurs comportements et expriment leur opinion sur certains sujets sensibles. L'influence des « comportements socialement souhaitables » sur les réponses ne peut pas être exclue. L'enquête étant réalisée auprès d'un échantillon aléatoire, les résultats sont généralisables à condition de tenir compte d'une marge d'incertitude (intervalle de confiance). Les différences d'une année à l'autre ne sont statistiquement significatives que si les intervalles de confiance ne se recoupent pas.



Graphique : 19_13-ind01-12-01-fg.gif

Source : Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM, Feuille T4.12)

Méthodologie

L'enquête auprès des conducteurs de véhicules à moteur est une enquête téléphonique. Elle a été réalisée pour la première fois en 2001 auprès d'un échantillon représentatif de 6000 ménages. Elle a été réalisée en 2012 pour la sixième fois. La question posée était : „Quelle est la probabilité que vous soyez soumis, lors de vos déplacements ordinaires, à un test

d'alcoolémie ?“. Les personnes interrogées devaient utiliser une échelle de 1 „Jamais“ à 7 „Chaque jour“.

Définitions

Conduite en état d'ébriété

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).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

su-f-19.02.08.01 Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)- Résultats détaillés, Feuille T4.12

2.2.2 Personnes favorables à plus de contrôles d'alcoolémie

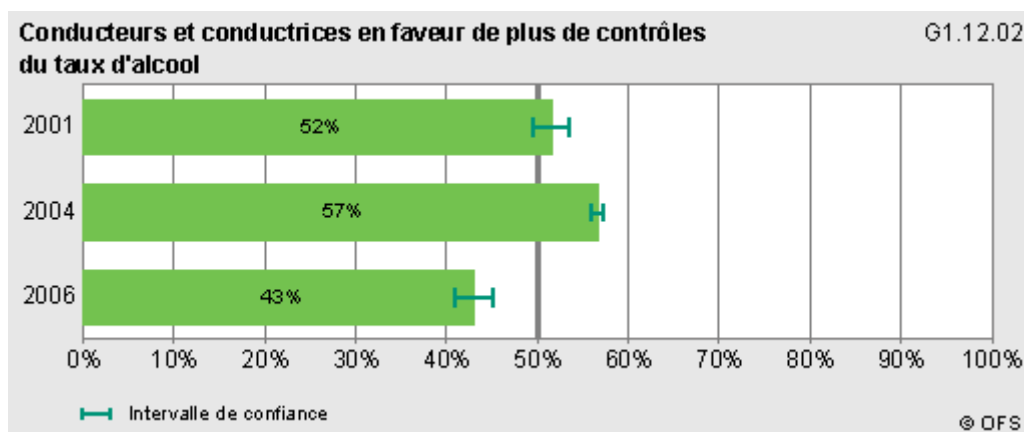
La moitié de conducteurs et conductrices sont en faveur de plus de contrôles du taux d'alcool. Le débat entourant l'entrée en vigueur le 1er janvier 2005 des nouvelles mesures réglant la conduite en état d'ébriété semble avoir eu de l'effet, tout du moins à court terme : le pourcentage de conducteurs en faveur de plus de contrôles était monté à près de 57% en 2004 pour baisser à 43% en 2006 (année du 1er questionnaire après l'introduction des nouvelles mesures). Mais depuis 2008, le pourcentage se situe à environ 50%.

Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur l'évolution du pourcentage de conducteurs et de conductrices qui estiment que les contrôles du taux d'alcool sont „trop rares“. Selon le modèle de prévention générale de la délinquance routière, il faudrait augmenter la probabilité subjective d'être pris en flagrant délit pour faire baisser le nombre d'infractions. Les déclarations des conducteurs et des conductrices au sujet de la fréquence des contrôles renseignent sur l'intensité perçue des contrôles du taux d'alcool effectués par la police. S'ils estiment qu'il faut plus de contrôles, cela signifie que la probabilité subjective d'être contrôlé est considérée comme insuffisante. Une diminution du pourcentage de personnes en faveur de plus de contrôles pourrait signifier une augmentation de la densité perçue des contrôles.

Limites de l'indicateur :

Les données sont collectées dans le cadre d'une enquête téléphonique. Les personnes interrogées fournissent des informations sur leurs comportements et expriment leur opinion sur certains sujets sensibles. L'influence des « comportements socialement souhaitables » sur les réponses ne peut pas être exclue. L'enquête étant réalisée auprès d'un échantillon aléatoire, les résultats sont généralisables à condition de tenir compte d'une marge d'incertitude (intervalle de confiance). Les différences d'une année à l'autre ne sont statistiquement significatives que si les intervalles de confiance ne se recoupent pas.



Graphique : 19_13-ind01-12-02-fg.gif

Source : Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM, Feuille T5.11)

Méthodologie

L'enquête auprès des conducteurs de véhicules à moteur est une enquête téléphonique. Elle a été réalisée pour la première fois en 2001 auprès d'un échantillon représentatif de 6000 ménages. Elle a été réalisée en 2012 pour la sixième fois. La question posée était : „A votre avis, les contrôles concernant l'alcool au volant sont-ils ?“. Les personnes interrogées avaient le choix entre les réponses suivantes : „Trop rares“, „Suffisants“, „Trop fréquents“.

Définitions

Conduite en état d'ébriété

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).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

su-f-19.02.08.01 Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)- Résultats détaillés, Feuille T5.11

2.3 Comportements à risques

2.3.1 Conduites en état d'ébriété auto reportées

La part des conducteurs qui déclarent conduire au moins une fois par an sous l'emprise de l'alcool a diminué de moitié entre 2003 (36%) et 2009 (18%), avant de remonter à 23% en 2011. On observe une courbe analogue pour ce qui est des actes auto reportés de conduite avec 0,8‰ d'alcool ou plus. Le pourcentage est ici remonté à 11% en 2011, ce qui représente encore une baisse de plus de 50% par rapport au début de l'enquête en 2001.

Signification de l'indicateur :

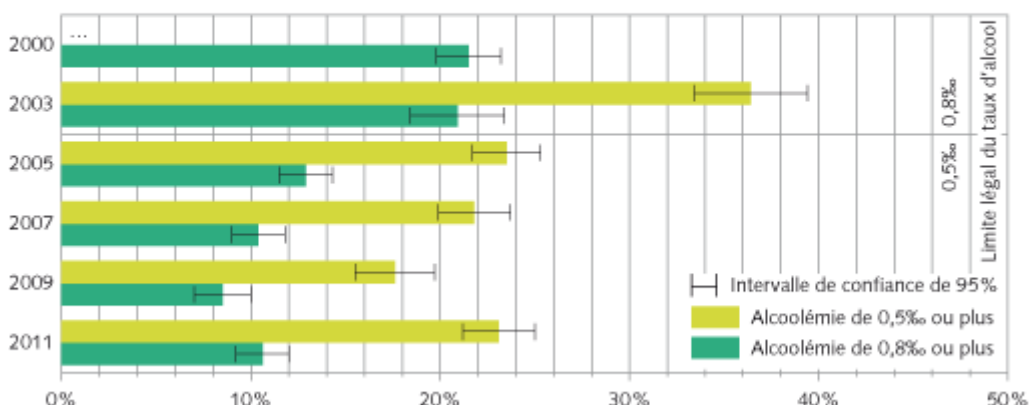
Cet indicateur informe sur le pourcentage de personnes ayant estimé avoir conduit un véhicule motorisé, l'année précédente, en ayant l'impression d'avoir un taux d'alcool de 0,8 pour mille ou plus, respectivement de 0,5 pour mille ou plus. La proportion de personnes estimant avoir conduit un véhicule motorisé en ayant l'impression d'avoir trop bu d'alcool renseigne sur l'ampleur du phénomène de la conduite en état d'ébriété. Une baisse de cette proportion signifie une baisse du nombre total de ce type d'infractions.

Limites de l'indicateur :

Les données sont collectées dans le cadre d'une enquête téléphonique. Les personnes interrogées fournissent des informations sur leurs comportements et expriment leur opinion sur certains sujets sensibles. L'influence des « comportements socialement souhaitables » sur les réponses ne peut pas être exclue. Il se peut qu'un certain nombre de personnes aient déclaré ne jamais avoir conduit en état d'ébriété, alors qu'elles avaient commis de telles infractions. D'un autre côté, l'auto estimation de l'alcoolémie est très difficile. Certaines personnes auraient pu avoir l'impression d'avoir un taux d'alcool supérieur à la limite légale, alors qu'elles étaient, en fait, en dessous de celle-ci. L'enquête étant réalisée auprès d'un échantillon aléatoire, les résultats sont généralisables à condition de tenir compte d'une marge d'incertitude (intervalle de confiance). Les différences d'une année à l'autre ne sont statistiquement significatives que si les intervalles de confiance ne se recoupent pas.

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

Conducteurs qui répondaient à la question suivante: «Combien de fois avez-vous conduit un véhicule à moteur en ayant l'impression d'avoir un taux d'alcool élevé?» avec «Moins d'une fois par année», «Chaque année», «Chaque mois», «Chaque semaine» ou «Chaque jour».



Source: Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

© OFS

Graphique : 19-391-1-21-01-fg.png

Source : Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM, Feuille T1.22)

Méthodologie

L'enquête auprès des conducteurs de véhicules à moteur est une enquête téléphonique. Elle a été réalisée pour la première fois en 2001 auprès d'un échantillon représentatif de 6000 ménages. Elle a été réalisée en 2012 pour la sixième fois. La question posée était : „L'année passée, combien de fois avez-vous conduit un véhicule à moteur en ayant l'impression d'avoir un taux d'alcool de 0,8 (respectivement 0,5) pour mille ou plus? “. Les personnes interrogées devaient utiliser une échelle de 1 „Jamais“ à 6 „Chaque jour“.

Définitions

Conduite en état d'ébriété

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).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13- ind01.21.01-ft su-f-19.02.08.01	Proportion de personnes estimant avoir conduit au moins une fois durant l'année sous influence de l'alcool, selon le taux d'alcool Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)- Résultats détaillés, Feuille T1.22
--	---

2.3.2 Retraits de permis pour conduite en état d'ébriété

Le nombre total de retraits de permis pour alcool au volant est resté relativement stable durant les années nonante. On a pu constater une légère augmentation au début des années 2000. Une hausse des retraits de permis est observée entre 2005 et 2007, mais celle-ci pourrait être due à la hausse des contrôles d'alcoolémie effectués depuis l'entrée en vigueur le 1er janvier 2005 des nouvelles mesures réglant la conduite en état d'ébriété (abaissement de la limite légale à 0,5 pour mille et possibilité d'effectuer des contrôles sans soupçon d'ébriété). Entre 2008 et 2012, une baisse de 17% du nombre de permis retirés est observée alors que le parc de véhicules à moteur a augmenté en même temps de 8%.

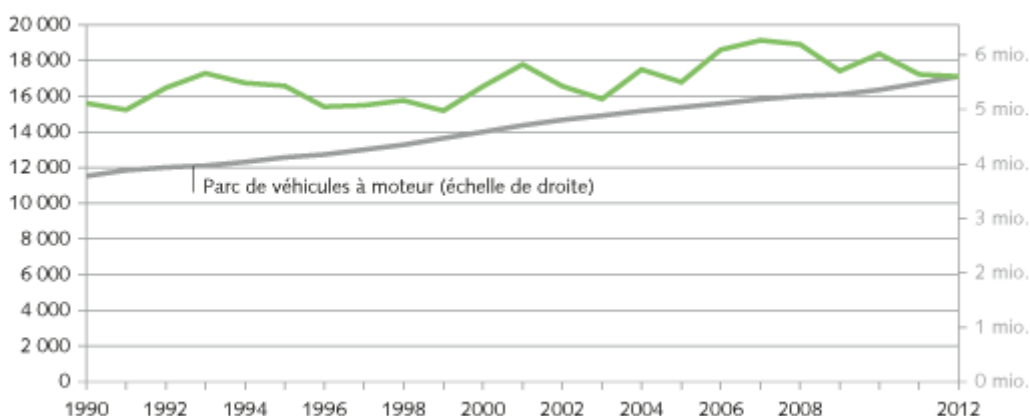
Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur l'évolution du nombre de retraits de permis pour conduite en état d'ébriété qualifié (taux d'alcool supérieur ou égal à 0,8 pour mille) d'un véhicule motorisé. Une baisse des retraits peut signifier une diminution du nombre de conduites en état d'ébriété qualifié (min. 0.8 ‰). En règle générale, les permis de conduire sont retirés seulement après une conduite en état d'ébriété avec un taux d'alcool dans le sang d'au moins 0.8‰. Toutefois, un retrait de permis peut aussi intervenir lors d'une conduite avec un taux d'alcool dans le sang non qualifié (de 0.5 à 0.79 ‰) dans les cas où le permis de conduire avait déjà été retiré auparavant ou qu'au moins une infraction légère de plus à la circulation routière avait été commise. En Suisse, un tribunal pénal n'a pas la compétence de prononcer le retrait du permis de conduire. Cette peine n'est pas considérée comme une sanction pénale, mais comme une mesure administrative. Les informations relatives aux retraits de permis ne sont pas inscrites dans le casier judiciaire, mais dans le registre des mesures administratives qui est géré par l'Office fédérale des routes (OFROU).

Limites de l'indicateur :

Le nombre de retraits de permis pour conduite en état d'ébriété dépend du nombre de personnes conduisant un véhicule après avoir consommé de l'alcool et de la fréquence de ce comportement, mais également des activités de contrôle de la police. Ainsi, une hausse du nombre de retraits de permis pourrait être due uniquement à une augmentation du nombre de contrôles, et non à une augmentation du nombre de conduites sous influence de l'alcool.

Retraits de permis pour conduite en état d'ébriété



Source: Office fédéral des routes (OFROU) – Statistique des mesures administratives (ADMAS)

© OFS

Graphique : 19-391-1-21-02-fg.png

Source : Statistique des mesures administratives (ADMAS), OFROU

Méthodologie

Les autorités administratives cantonales transmettent à l'Office fédéral des routes (OFROU) la liste des personnes à qui le permis de conduire a été retiré. Les informations sont envoyées de manière continue. Le relevé est annuel et exhaustif. Ces données alimentent le registre des mesures administratives (ADMAS).

Définitions

Conduite en état d'ébriété

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).

Retraits de permis

En Suisse, contrairement à d'autres pays (par ex. Allemagne, Italie ou France), un tribunal pénal n'a pas la compétence de prononcer le retrait du permis de conduire. Cette peine n'est pas considérée comme une sanction pénale, mais comme une mesure administrative. Les retraits de permis sont prononcés par des autorités administratives. Les informations les concernant sont inscrites dans le registre des mesures administratives, qui est géré par l'Office fédéral des routes (OFROU).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13-ind01.21.02-ft	Retraits de permis pour conduite en état d'ébriété
cc-b-19.02.08.12	Retraits de permis de conduire (total/à la suite d'un accident), selon le motif
cc-b-19.02.08.13	Retraits de permis de conduire (total/à la suite d'un accident), selon le motif et le canton

2.3.3 Taux de contrôles positifs

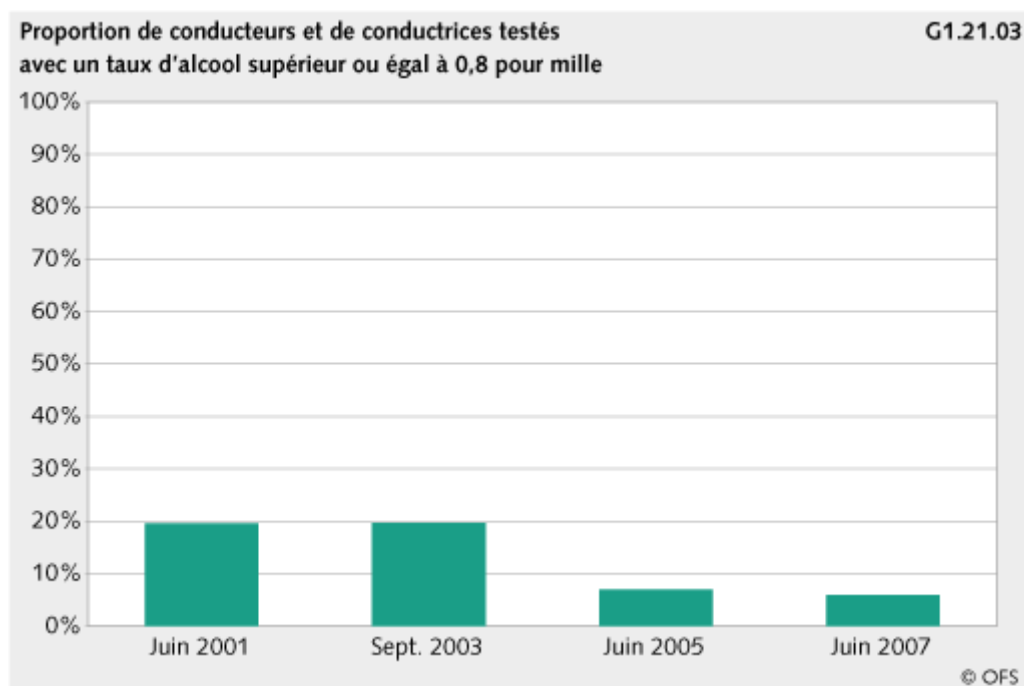
Suite à l'introduction de la limite du 0,5‰ et des contrôles sans soupçon d'ébriété, le pourcentage de conducteurs contrôlés avec un taux d'alcool qualifié (0,8‰ ou plus) a fortement diminué en juin 2005 (7%) par rapport à juin 2001 et septembre 2003 (20%). Depuis, le taux de conducteurs en état d'ébriété qualifié a encore baissé. En juin 2007, ce pourcentage était de 6%.

Signification de l'indicateur :

Le pourcentage de conducteurs contrôlés avec un taux d'alcool supérieur à 0,8 pour mille renseigne sur l'ampleur du phénomène de la conduite sous influence de l'alcool. Une baisse de ce taux devrait signifier une baisse du nombre total de ce type de comportement délictueux. Cet indicateur représente le pourcentage de personnes, parmi l'ensemble des conducteurs testés, dont la mesure de l'alcootest indiquait une valeur supérieure ou égale à 0,8 pour mille.

Limites de l'indicateur :

Le pourcentage de conducteurs contrôlés avec un taux d'alcool de 0,8‰ ou plus dépend très fortement des activités de contrôle de la police. Depuis 2005, la police est autorisée à soumettre les conducteurs même sans soupçon d'ébriété et à effectuer ainsi des contrôles dits systématiques, où tous les conducteurs peuvent être testés. Le pourcentage de conducteurs testés a d'ailleurs fortement augmenté en 2005 par rapport aux années précédentes, et même légèrement depuis. Ces baisses du taux de conducteurs en état d'ébriété sont donc liées à un changement légal et de politique de contrôle. Ces résultats ne permettent par conséquent pas de conclure en une baisse du nombre de conduites alcoolisées.



Graphique : 19_13-ind01-21-03-fg.gif

Source : Statistique des contrôles policiers de la circ. routière (OFS)

Méthodologie

Les informations concernant les contrôles du taux d'alcool sont relevées par les autorités policières et sont communiquées à l'Office fédéral de la statistique (OFS). Ces données alimentent la statistique des contrôles du taux d'alcool (ALC), qui fait partie de la statistique des contrôles policiers de la circulation routière (SCP). Cette enquête est réalisée tous les deux ans durant un mois et de manière exhaustive.

Définitions

Conduite en état d'ébriété

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).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13- ind01.21.03-ft cc-f-19.02.08.07	Proportion de conducteurs et de conductrices testés avec un taux d'alcool supérieur ou égal à 0,8 pour mille Personnes soumises à un test d'alcoolémie parmi conducteurs interpellés, selon le type de contrôle effectué
cc-f-19.02.08.08	Conducteurs testés avec un taux d'alcool supérieur aux limites, selon la limite et le type de contrôle
cc-f-19.02.08.09	Tests d'alcoolémie effectués par la police, selon le type de contrôle
cc-f-19.02.08.10	Personnes soumises à un test d'alcoolémie parmi conducteurs interpellés, selon le résultat de la mesure et le type de contrôle effectué
cc-f-19.02.08.11	Conducteurs interpellés par la police, selon le type de contrôle

2.4 Insécurité effective

2.4.1 Accidents dus à l'alcool avec tués ou blessés graves

Le nombre **d'accidents graves** avec influence présumée de l'alcool est resté relativement stable jusqu'en 2004 avec environ 630 accidents avec des blessés graves et plus de 80 accidents par année avec des personnes décédées. Une forte diminution est observée entre 2004 et 2005 avec l'entrée en vigueur en 2005 de la révision de la loi sur la circulation routière : -12% pour les accidents avec blessés graves et -17% pour les accidents avec des personnes tuées.

La tendance est ensuite légèrement différente pour les deux catégories. Pour ce qui est des accidents avec **blessés graves**, un retour aux valeurs de 2004 est observé en 2007. Une nouvelle baisse continue est, par contre, observée à partir de 2008. La valeur la plus basse (458) a été enregistrée en 2012. Par rapport à 2000, la valeur de 2012 représente une baisse de 35%.

Les accidents **mortels** sont tombés de 69 en 2005 à 46 en 2006 et demeurent depuis sur ce niveau. Par rapport à 2000, cela signifie une diminution de moitié des accidents mortels.

La diminution des accidents graves est d'autant plus marquée si l'on compare le nombre de cas avec la population résidente ou avec le parc de véhicules à moteur. Ainsi, l'on constate qu'en 2012 il y a 47% de moins de blessés graves et 57% en moins de personnes décédées (par millions de voitures en circulation) par rapport à 2000.

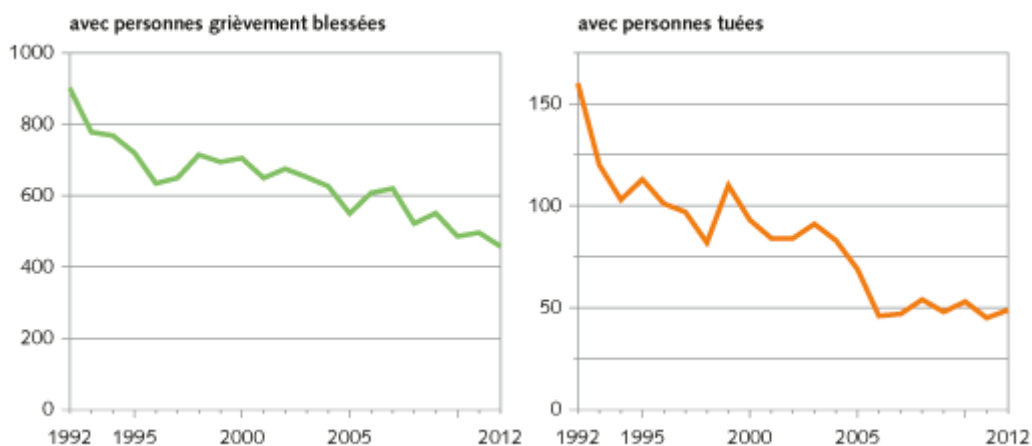
Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur l'évolution du nombre d'accidents avec influence présumée de l'alcool où une ou plusieurs personnes ont été grièvement blessées ou sont décédées suite à l'accident. Le nombre d'accidents graves avec des personnes tuées ou des blessés graves dus à l'alcool renseigne sur l'insécurité routière effective relative à l'alcool. Une baisse de ce nombre devrait signifier une amélioration de la sécurité routière.

Limites de l'indicateur :

Le nombre d'accidents graves avec une influence présumée de l'alcool dépend du nombre de personnes qui conduisent leur véhicule après avoir consommé de l'alcool et de la fréquence de ce comportement; mais ce nombre dépend également de la sécurité des véhicules, du nombre d'excès de vitesse, de la proportion de personnes portant la ceinture, et de la qualité du réseau routier. Ainsi une amélioration des voitures et/ou des routes pourrait avoir une influence égale, voire supérieure, à celle du comportement des personnes en matière de conduite en état d'ébriété. Les indications relatives à l'influence présumée de l'alcool sont déclarées par l'agent de police selon son appréciation. Il est ainsi envisageable que certains cas ne soient pas relevés par les agents (chiffre noir) et que les données transmises par les polices soient sous-estimées.

Accidents de la circulation routière avec influence présumée de l'alcool



Source: Office fédéral des routes (OFROU) – Statistique des accidents de la circulation routière

© OFS

Graphique : 19-391-1-31-01-fg.png

Source : Données des accidents, OFROU

Méthodologie

Les accidents enregistrés par la police sont communiqués tous les mois, par les cantons, à l'Office fédéral des routes (OFROU). Ces données alimentent la statistique des accidents de la circulation routière, qui est une enquête annuelle et exhaustive. Vu que la conduite en état d'ébriété est pénalisable, seules les influences présumées des conducteurs ont été retenues pour l'analyse des conducteurs en état d'ébriété, et non celles des piétons.

Définitions

Conduite en état d'ébriété

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).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13- ind01.31.01-ft	Accidents de la circulation routière avec personnes tuées ou grièvement blessées lors d'accidents avec influence présumée de l'alcool, pour un million de véhicules à moteur en circulation
cc-f-19.02.08.13	Accidents mortels ou graves avec influence présumée de l'alcool

2.5 Insécurité perçue

2.5.1 Crainte d'être impliqué dans un accident dû à l'alcool

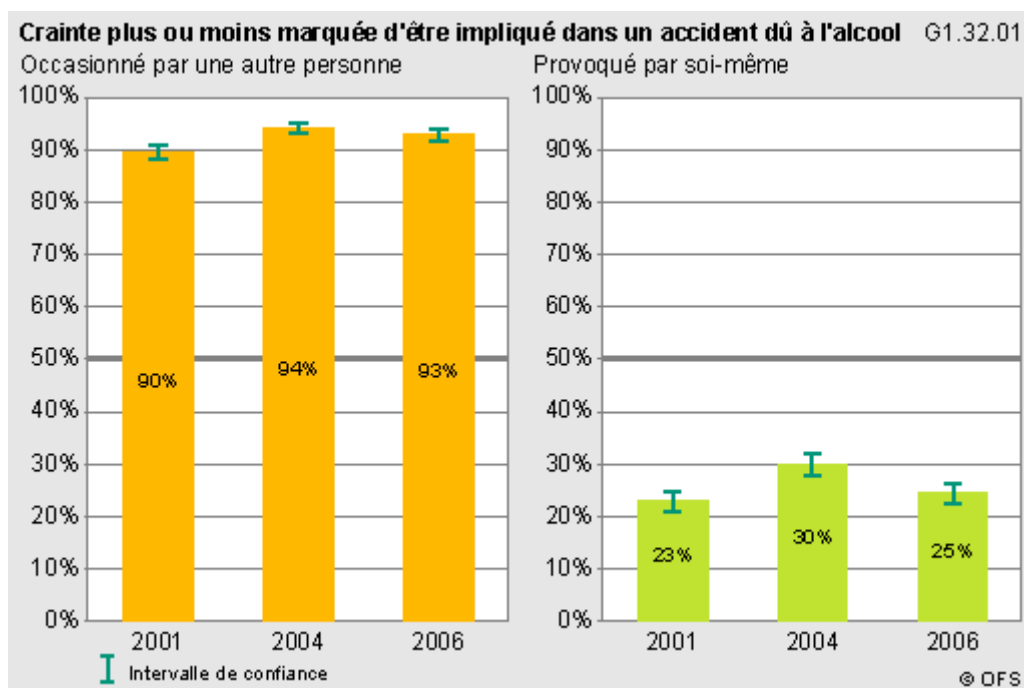
Une part importante de conducteurs et de conductrices exprime une certaine crainte d'être impliquée dans un accident dû à l'alcool (ECoM su-f-19.02.08.01/Feuille T2.22). En 2012, 26% des usagers de la route estimaient craindre un accident dû à l'alcool occasionné par soi-même. Les pourcentages observés jusque 2012 ne présentent pas - à une exception près - de différences statistiquement significatives avec les résultats des enquêtes précédentes. La hausse observée entre 2001 (23%) et 2004 (30%) peut s'expliquer par la forte médiatisation des débats au sein des Chambres fédérales concernant la révision de la loi sur la circulation routière. Cette hausse reflète peut-être davantage une prise de conscience de la dangerosité de la conduite en état d'ébriété qu'une détérioration de la situation. D'une manière générale, les résultats indiquent que la perception de l'insécurité routière due à l'alcool est restée plutôt stable depuis 2001.

Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur la proportion de conducteurs et de conductrices estimant craindre, de manière plus ou moins marquée, d'être impliqué dans un accident dû à l'alcool. La crainte d'être impliqué dans un accident de la circulation routière dû à l'alcool renseigne sur la perception de l'insécurité routière. Une baisse du pourcentage de personnes craignant un accident signifie que le risque d'être impliqué dans un accident dû à l'alcool est perçu par ces dernières comme ayant diminué.

Limites de l'indicateur :

Le nombre d'accidents graves avec influence présumée d'un état d'ébriété dépend certes du nombre de personnes qui dépassent la vitesse autorisée et de la fréquence de ces dépassements. Mais il est influencé aussi par d'autres facteurs, tels que la sûreté des véhicules, la part des conducteurs qui attachent leur ceinture de sécurité et la qualité du réseau routier. Ainsi, l'amélioration du réseau routier ou des véhicules pourrait avoir exercé sur la conduite en état d'ébriété une influence aussi forte, voire plus forte, que le comportement des conducteurs. Les données sont collectées dans le cadre d'une enquête téléphonique. Les personnes interrogées fournissent des informations sur leurs comportements et expriment leur opinion sur certains sujets sensibles. L'influence des « comportements socialement souhaitables » sur les réponses ne peut pas être exclue. L'enquête étant réalisée auprès d'un échantillon aléatoire, les résultats sont généralisables à condition de tenir compte d'une marge d'incertitude (intervalle de confiance). Les différences d'une année à l'autre ne sont statistiquement significatives que si les intervalles de confiance ne se recoupent pas.



Graphique : 19_13-ind01-32-01-fg.gif

Source : Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM, Feuille T2.22)

Méthodologie

Toute estimation produite sur la base d'un échantillon est sujette à une marge d'incertitude puisqu'une partie seulement de la population (échantillon) a été consultée dans le but de déterminer une caractéristique de la population totale – ou de la population totale adulte, dans le cas de la délinquance routière. On peut quantifier cette marge d'erreur en calculant un intervalle de confiance, lequel est d'autant plus étroit que la précision des résultats est grande. L'intervalle de confiance est un intervalle qui comprend la valeur vraie avec une très grande probabilité (95%). Cela signifie, plus précisément, que si l'enquête était répétée un grand nombre de fois de manière indépendante et dans les mêmes conditions, 95% en moyenne des intervalles calculés contiendraient la valeur vraie.

Définitions

Conduite en état d'ébriété

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).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

su-f-19.02.08.01 Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)- Résultats détaillés, Feuille T2.22

2.6 Sévérité des tribunaux

2.6.1 Type de sanction pénale pour conduite en état d'ébriété

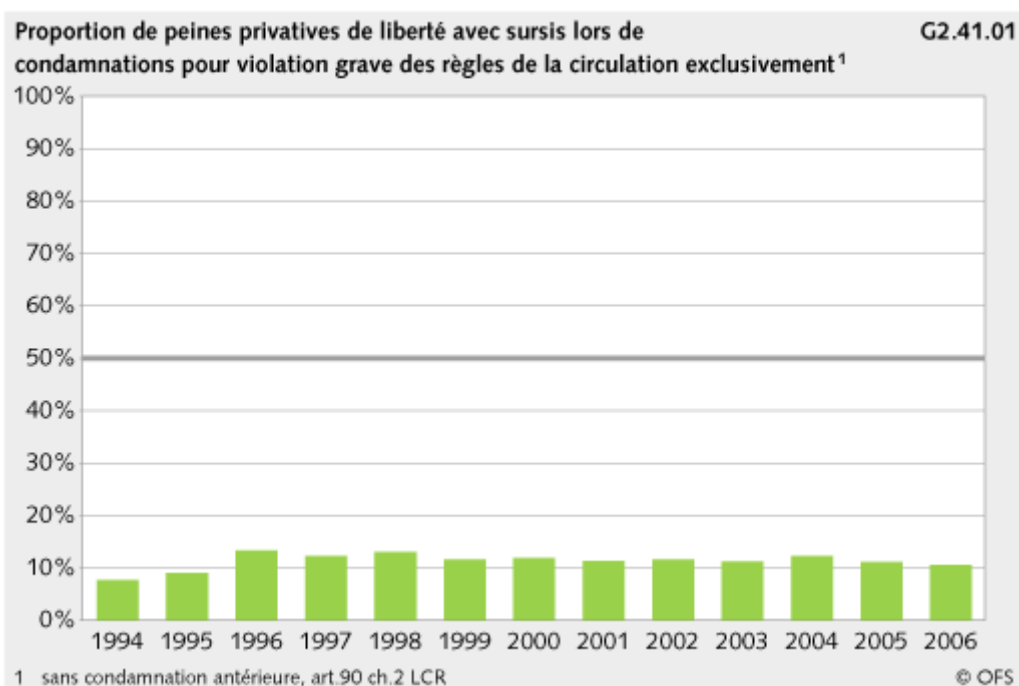
La manière de sanctionner une première condamnation pour conduite en état d'ébriété est restée plus ou moins la même de 1994 à 2004, avec environ deux tiers de peines privatives de liberté avec sursis, un tiers d'amendes uniquement, et 1% de peines d'emprisonnements fermes. En 2005, la proportion de peines privatives de liberté est passée pour la première fois sous la barre des 60%. En 2006, ce taux était de 56%.

Signification de l'indicateur :

La proportion de peines privatives de liberté avec sursis lors d'une première condamnation pour conduite en état d'ébriété renseigne sur la sévérité des tribunaux. Une augmentation de la proportion des peines d'emprisonnement avec sursis devrait signifier que les tribunaux condamnent plus sévèrement cette infraction. Cet indicateur est représenté par l'évolution de la proportion des sanctions, considérées comme sévères, prononcées contre des personnes condamnées pour la première fois, pour conduite en état d'ébriété exclusivement. Lors d'une première condamnation, la sanction la plus sévère est, en principe, la peine privative de liberté avec sursis (une peine ferme lors d'une première condamnation est plutôt exceptionnelle). La sanction considérée comme la moins sévère, est l'amende uniquement.

Limites de l'indicateur :

Pour rendre leur décision concernant une conduite en état d'ébriété, les tribunaux tiennent compte du taux d'alcool mesuré. Cette donnée n'est malheureusement pas disponible. Sachant que les tribunaux sanctionnent plus sévèrement les personnes mesurées avec un taux élevé, une baisse du taux d'alcool moyen des personnes condamnées pour conduite en état d'ébriété devrait entraîner une diminution du nombre des sanctions sévères. Une baisse du nombre des sanctions sévères pourrait donc ne pas être due à un changement de la manière de sanctionner de la part des tribunaux, mais à un changement du comportement des conducteurs.



Graphique : 19_13-ind01-41-01-fg.gif

Source : Statistique des condamnations pénales (OFS)

Méthodologie

Pour ces analyses n'ont été considérées que les personnes de nationalité suisse, condamnées exclusivement pour conduite en état d'ébriété.

Uniquement des personnes de nationalité suisse : les données de la statistique des condamnations pénales ne permettent pas de déterminer depuis combien de temps une personne de nationalité étrangère se trouve en Suisse et si elle a déjà été condamnée à l'étranger. Dans le but de ne pas fausser les résultats, nous n'avons retenu, dans nos calculs, que les personnes de nationalité suisse. Une étude de l'OFS (Storz, 1996) montre qu'en matière de condamnations pénales, la population étrangère ayant son domicile légal en Suisse avait, au début des années 1990, des comportements similaires à ceux des personnes de nationalité suisse. Nous pensons, par conséquent, que nos résultats sont valables pour l'ensemble de la population résidente.

Exclusivement : dans le but d'éviter que les condamnations multiples (condamnations pour conduite en état d'ébriété et au moins une autre infraction) n'aient un effet sur les sanctions, nous avons pris en compte uniquement les condamnations sanctionnant exclusivement la conduite en état d'ébriété.

Sans condamnation antérieure : sont considérées les personnes n'ayant pas eu de condamnation pénale inscrite au casier judiciaire durant les 10 années précédentes.

Définitions

Conduite en état d'ébriété

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).

Retraits de permis

En Suisse, contrairement à d'autres pays (par ex. Allemagne, Italie ou France), un tribunal pénal n'a pas la compétence de prononcer le retrait du permis de conduire. Cette peine n'est pas considérée comme une sanction pénale, mais comme une mesure administrative. Les retraits de permis sont prononcés par des autorités administratives. Les informations les concernant sont inscrites dans le registre des mesures administratives, qui est géré par l'Office fédéral des routes (OFROU).

Sanction principale

Les tribunaux ont l'autorité de prononcer différents types de sanctions : une amende, une peine privative de liberté avec ou sans sursis, ainsi que des mesures. Etant donné que plusieurs sanctions peuvent être prononcées lors d'une condamnation, l'OFS crée une nouvelle variable : la «sanction principale» : Amende comme sanction principale : ne sont comptées que les condamnations dont la sanction est uniquement une amende. Peines privatives de liberté avec sursis : toutes les peines privatives de liberté avec sursis (avec ou sans amende). Peines privatives de liberté sans sursis : toutes les peines privatives de liberté sans sursis (avec ou sans amende) sauf si l'exécution de la peine est suspendue en faveur d'une mesure. Mesure comme peine principale : ensemble des mesures pénales, qu'elles soient ambulatoires ou stationnaires, avec suspension de l'exécution de la peine. Les mesures prononcées sans suspension de la peine sont comptées avec les peines privatives de liberté sans sursis.

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13- ind01.41.01-ft	Proportion de peines privatives de liberté avec sursis lors de condamnation pour conduite en état d'ébriété (art. 91-91a LCR) exclusivement, sans condamnation antérieure
cc-f- 19.03.13.03.11	Condamnation pour conduite en état d'ébriété, selon la sanction principale et le nombre de condamnations antérieures

2.6.2 Montant des amendes pour conduite en état d'ébriété

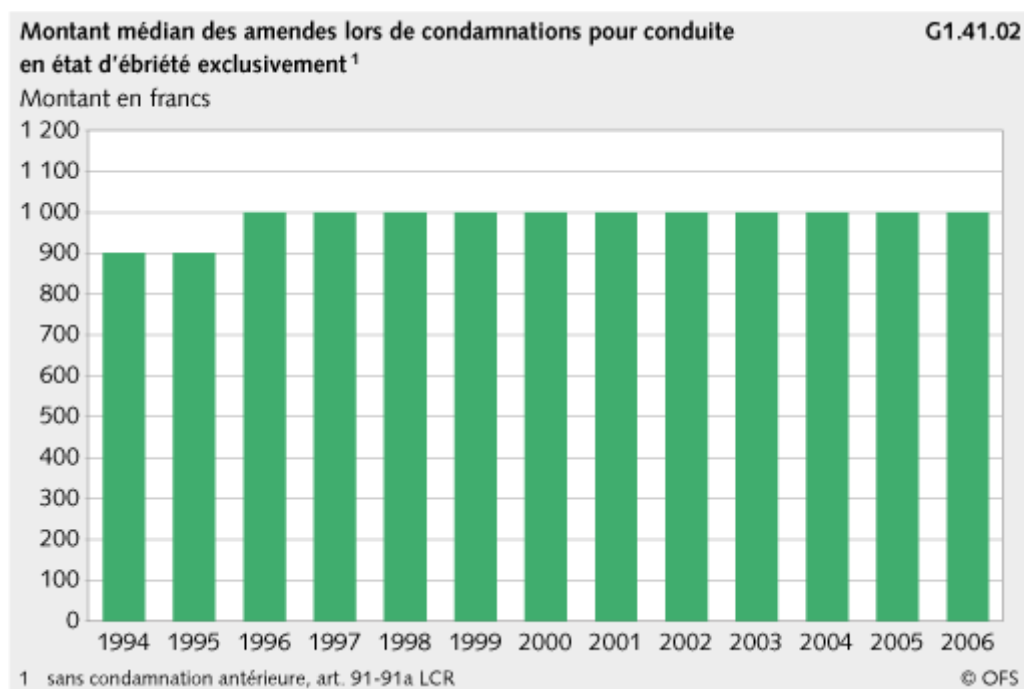
Le montant médian des amendes prononcées lors d'une première condamnation pour conduite en état d'ébriété est resté très stable. L'augmentation de 100.- francs constatée entre 1995 et 1996 correspond à peine à celle du coût de la vie.

Signification de l'indicateur :

Le montant médian des amendes pour conduite en état d'ébriété renseigne sur la sévérité des tribunaux. Une augmentation de ce montant devrait signifier que les tribunaux condamnent plus sévèrement cette infraction. Cet indicateur est représenté par l'évolution du montant médian, en francs, des amendes prononcées contre des personnes condamnées, pour la première fois, pour conduite en état d'ébriété exclusivement.

Limites de l'indicateur :

Cet indicateur ne tient compte que de la valeur médiane, et pas de la distribution des valeurs, ni des valeurs extrêmes. Il se pourrait, par conséquent, que les tribunaux sanctionnent les cas extrêmes (par ex : taux d'alcool élevés), de manière plus sévère, sans que cela n'ait un effet sur le montant médian.



Graphique : 19_13-ind01-41-02-fg.gif

Source : Statistique des condamnations pénales (OFS)

Méthodologie

Pour ces analyses n'ont été considérées que les personnes de nationalité suisse, condamnées exclusivement pour conduite en état d'ébriété.

Uniquement des personnes de nationalité suisses : les données de la statistique des condamnations pénales ne permettent pas de déterminer depuis combien de temps une personne de nationalité étrangère se trouve en Suisse et si elle a déjà été condamnée à l'étranger. Dans le but de ne pas fausser les résultats, nous n'avons retenu, dans nos calculs, que les personnes de nationalité suisse. Une étude de l'OFS (Storz, 1996) montre qu'en matière de condamnations pénales, la population étrangère ayant son domicile légal en Suisse avait, au début des années 1990, des comportements similaires à ceux des personnes de nationalité suisse. Nous pensons, par conséquent, que nos résultats sont valables pour l'ensemble de la population résidante.

Exclusivement : dans le but d'éviter que les condamnations multiples (condamnations pour conduite en état d'ébriété et au moins une autre infraction) n'aient un effet sur les sanctions, nous avons pris en compte uniquement les condamnations sanctionnant exclusivement la conduite en état d'ébriété.

Sans condamnation antérieure : sont considérées les personnes n'ayant pas eu de condamnation pénale inscrite au casier judiciaire durant les 10 années précédentes.

Définitions

Conduite en état d'ébriété

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).

Retraits de permis

En Suisse, contrairement à d'autres pays (par ex. Allemagne, Italie ou France), un tribunal pénal n'a pas la compétence de prononcer le retrait du permis de conduire. Cette peine n'est pas considérée comme une sanction pénale, mais comme une mesure administrative. Les retraits de permis sont prononcés par des autorités administratives. Les informations les concernant sont inscrites dans le registre des mesures administratives, qui est géré par l'Office fédéral des routes (OFROU).

Sanction principale

Les tribunaux ont l'autorité de prononcer différents types de sanctions : une amende, une peine privative de liberté avec ou sans sursis, ainsi que des mesures. Etant donné que plusieurs sanctions peuvent être prononcées lors d'une condamnation, l'OFS crée une nouvelle variable : la «sanction principale» : Amende comme sanction principale : ne sont comptées que les condamnations dont la sanction est uniquement une amende. Peines privatives de liberté avec sursis : toutes les peines privatives de liberté avec sursis (avec ou sans amende). Peines privatives de liberté sans sursis : toutes les peines privatives de liberté sans sursis (avec ou sans amende) sauf si l'exécution de la peine est suspendue en faveur d'une mesure. Mesure comme peine principale : ensemble des mesures pénales, qu'elles soient ambulatoires ou stationnaires, avec suspension de l'exécution de la peine. Les mesures prononcées sans suspension de la peine sont comptées avec les peines privatives de liberté sans sursis.

Médiane, quartiles inférieurs et supérieurs

La médiane ou valeur centrale 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.

En notation mathématique, la médiane de n observations x_1, x_2 à x_n est définie comme suit : les observations sont ordonnées telles que $x_{(1)} \leq x_{(2)} \leq \dots \leq x_{(n)}$.

Si n est impair, la médiane correspond à la valeur située au centre de l'ensemble: $x_{((n+1)/2)}$.

Si n est pair, la médiane se situe entre les deux observations situées au centre de l'ensemble: $(1/2)x_{(n/2)} + (1/2)x_{(n/2) + 1}$.

A la différence d'une autre mesure de tendance centrale fréquemment utilisée, la moyenne arithmétique (voir définition), la médiane n'est pas influencée par les valeurs extrêmes. Lorsque les valeurs sont distribuées de manière symétrique, la médiane coïncide avec la moyenne arithmétique. Lorsque la distribution est asymétrique (dans le cas des revenus p. ex.), la médiane est inférieure à la moyenne arithmétique si les valeurs extrêmes sont élevées et dépasse celle-ci si les valeurs extrêmes sont basses. Plus l'asymétrie est marquée, plus la différence est grande entre la moyenne arithmétique et la médiane. La médiane peut également être utilisée en cas de distribution asymétrique. La médiane pondérée, qui attribue un poids à chaque observation, constitue une variante de la médiane.

Si l'on divise l'ensemble des observations, ordonnées selon leur grandeur, en quatre groupes de taille égale, le quartile inférieur se situe entre la dernière valeur du premier quart et la première du deuxième quart d'observations. Le quartile supérieur se situe entre la dernière valeur du troisième quart et la première valeur du quatrième quart d'observations.

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13- ind01.41.02-ft	Montant médian (en francs) des amendes lors de condamnation pour conduite en état d'ébriété (art. 91-91a LCR) exclusivement, sans condamnation antérieure
cc-f- 19.03.13.03.21	Montant de l'amende lors de condamnation pour conduite en état d'ébriété, selon la sanction principale et le nombre de condamnations antérieures
cc-f- 19.03.03.03.28	Peines monétaires pour violation grave d'une règle de la circulation (LCR 90.2) comme infraction principale

2.6.3 Durée des peines pour conduite en état d'ébriété

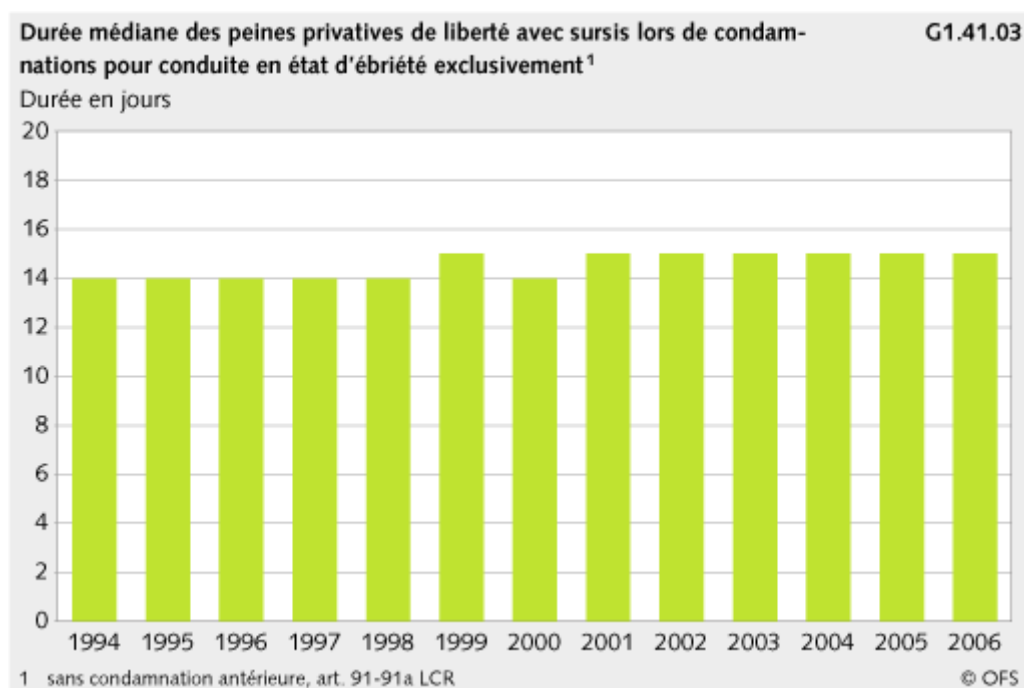
La durée médiane des peines d'emprisonnement avec sursis prononcées lors d'une première condamnation pour conduite en état d'ébriété, exclusivement, est restée très stable (entre 14 et 15 jours).

Signification de l'indicateur :

La durée médiane des peines privatives de liberté avec sursis, pour conduite en état d'ébriété renseigne sur la sévérité des tribunaux. Une augmentation de cette durée devrait signifier que les tribunaux condamnent plus sévèrement cette infraction. Cet indicateur est représenté par l'évolution de la durée médiane, en jours, des peines privatives de liberté avec sursis, prononcées lors de condamnations pour conduite en état d'ébriété exclusivement.

Limites de l'indicateur :

Cet indicateur ne tient compte que de la valeur médiane, et pas de la distribution des valeurs, ni des valeurs extrêmes. Il se pourrait, par conséquent, que les tribunaux sanctionnent les cas extrêmes (par ex : taux d'alcool élevés), de manière plus sévère, sans que cela n'ait un effet sur la durée médiane.



Graphique : 19_13-ind01-41-03-fg.gif

Source : Statistique des condamnations pénales (OFS)

Méthodologie

Pour ces analyses n'ont été considérées que les personnes de nationalité suisse, condamnées exclusivement pour conduite en état d'ébriété.

Uniquement des personnes de nationalité suisses : les données de la statistique des condamnations pénales ne permettent pas de déterminer depuis combien de temps une personne de nationalité étrangère se trouve en Suisse et si elle a déjà été condamnée à l'étranger. Dans le but de ne pas fausser les résultats, nous n'avons retenu, dans nos calculs, que les personnes de nationalité suisse. Une étude de l'OFS (Storz, 1996) montre qu'en matière de condamnations pénales, la population étrangère ayant son domicile légal en Suisse avait, au début des années 1990, des comportements similaires à ceux des personnes de nationalité suisse. Nous pensons, par conséquent, que nos résultats sont valables pour l'ensemble de la population résidente.

Exclusivement : dans le but d'éviter que les condamnations multiples (condamnations pour conduite en état d'ébriété et au moins une autre infraction) n'aient un effet sur les sanctions, nous avons pris en compte uniquement les condamnations sanctionnant exclusivement la conduite en état d'ébriété.

Sans condamnation antérieure : sont considérées les personnes n'ayant pas eu de condamnation pénale inscrite au casier judiciaire durant les 10 années précédentes.

Définitions

Conduite en état d'ébriété

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).

Retraits de permis

En Suisse, contrairement à d'autres pays (par ex. Allemagne, Italie ou France), un tribunal pénal n'a pas la compétence de prononcer le retrait du permis de conduire. Cette peine n'est pas considérée comme une sanction pénale, mais comme une mesure administrative. Les retraits de permis sont prononcés par des autorités administratives. Les informations les concernant sont inscrites dans le registre des mesures administratives, qui est géré par l'Office fédéral des routes (OFROU).

Sanction principale

Les tribunaux ont l'autorité de prononcer différents types de sanctions : une amende, une peine privative de liberté avec ou sans sursis, ainsi que des mesures. Etant donné que plusieurs sanctions peuvent être prononcées lors d'une condamnation, l'OFS crée une nouvelle variable : la «sanction principale» : Amende comme sanction principale : ne sont comptées que les condamnations dont la sanction est uniquement une amende. Peines privative de liberté avec sursis : toutes les peines privatives de liberté avec sursis (avec ou sans amende). Peines privatives de liberté sans sursis : toutes les peines privatives de liberté sans sursis (avec ou sans amende) sauf si l'exécution de la peine est suspendue en faveur d'une mesure. Mesure comme peine principale : ensemble des mesures pénales, qu'elles soient ambulatoires ou stationnaires, avec suspension de l'exécution de la peine. Les mesures prononcées sans suspension de la peine sont comptées avec les peines privatives de liberté sans sursis.

Médiane, quartiles inférieurs et supérieurs

La médiane ou valeur centrale 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.

En notation mathématique, la médiane de n observations x_1, x_2 à x_n est définie comme suit : les observations sont ordonnées telles que $x_{(1)} \leq x_{(2)} \leq \dots \leq x_{(n)}$.

Si n est impair, la médiane correspond à la valeur située au centre de l'ensemble: $x_{((n+1)/2)}$.

Si n est pair, la médiane se situe entre les deux observations situées au centre de l'ensemble: $(1/2)x_{(n/2)} + (1/2)x_{(n/2) + 1}$.

A la différence d'une autre mesure de tendance centrale fréquemment utilisée, la moyenne arithmétique (voir définition), la médiane n'est pas influencée par les valeurs extrêmes.

Lorsque les valeurs sont distribuées de manière symétrique, la médiane coïncide avec la moyenne arithmétique. Lorsque la distribution est asymétrique (dans le cas des revenus p. ex.), la médiane est inférieure à la moyenne arithmétique si les valeurs extrêmes sont élevées et dépasse celle-ci si les valeurs extrêmes sont basses. Plus l'asymétrie est marquée, plus la différence est grande entre la moyenne arithmétique et la médiane. La médiane peut également être utilisée en cas de distribution asymétrique. La médiane pondérée, qui attribue un poids à chaque observation, constitue une variante de la médiane.

Si l'on divise l'ensemble des observations, ordonnées selon leur grandeur, en quatre groupes de taille égale, le quartile inférieur se situe entre la dernière valeur du premier quart et la première du deuxième quart d'observations. Le quartile supérieur se situe entre la dernière valeur du troisième quart et la première valeur du quatrième quart d'observations.

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13- ind01.41.03-ft	Durée médiane (en jours) des peines privatives de liberté avec sursis lors de condamnation pour conduite en état d'ébriété (art. 91-91a LCR) exclusivement, sans condamnation antérieure
cc-f- 19.03.13.03.31	Durée des peines privatives de liberté lors de condamnations pour conduite en état d'ébriété, selon la sanction principale et le nombre de condamnations antérieures

2.7 Efficacité des sanctions

2.7.1 Taux de recondamnation pour conduite en état d'ébriété

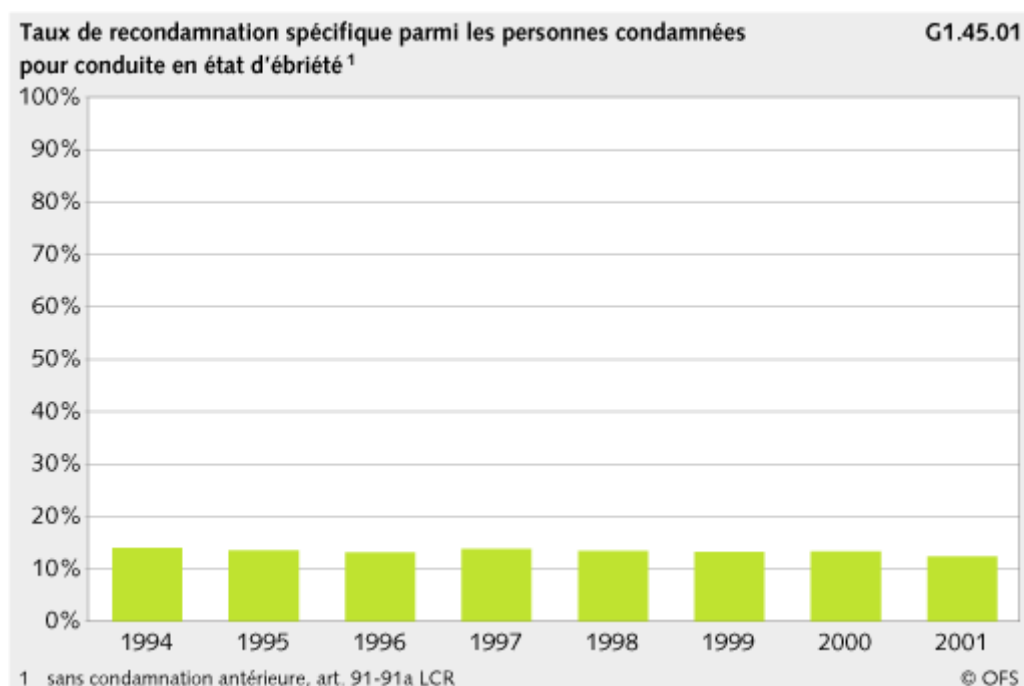
De 1994 à 2001, le taux de recondamnation spécifique des personnes condamnées pour conduite en état d'ébriété est resté plus ou moins stable, autour de 13%.

Signification de l'indicateur :

Selon le modèle de prévention spéciale, une sanction doit permettre d'éviter qu'une personne ne recommette la même infraction, en d'autres termes permettre d'éviter qu'elle ne récidive. Le taux de recondamnation spécifique renseigne sur le pourcentage de personnes condamnées pour alcool au volant et recondamnées pénalement pour la même infraction. Une baisse de ce pourcentage devrait signifier une augmentation de l'efficacité du système des sanctions. Cet indicateur est représenté par le pourcentage de personnes recondamnées pour conduite en état d'ébriété, parmi les personnes condamnées une première fois pour conduite en état d'ébriété.

Limites de l'indicateur :

Le pourcentage de recondamnations pour conduite en état d'ébriété dépend du nombre de personnes condamnées déjà une fois pour alcool au volant, qui conduisent à nouveau un véhicule après avoir consommé de l'alcool, ainsi que de la fréquence de ce comportement. Mais il dépend également très fortement des activités de contrôle de la police. Ainsi, une augmentation du taux de recondamnation pourrait être due uniquement à une augmentation du nombre de contrôles, et non à une augmentation de la récidive.



Graphique : 19_13-ind01-45-01-fg.gif

Source : Statistique des condamnations pénales (OFS)

Méthodologie

Pour ces analyses n'ont été considérées que les personnes de nationalité suisse, condamnées une première fois pour conduite en état d'ébriété et recondamnées pour la même infraction.

Uniquement des personnes de nationalité suisse : les données de la statistique des condamnations pénales ne permettent pas de déterminer depuis combien de temps une

personne de nationalité étrangère se trouve en Suisse et si elle a déjà été condamnée à l'étranger. Dans le but de ne pas fausser les résultats, nous n'avons retenu, dans nos calculs, que les personnes de nationalité suisse. Une étude de l'OFS (Storz, 1996) montre qu'en matière de condamnations pénales, la population étrangère ayant son domicile légal en Suisse avait, au début des années 1990, des comportements similaires à ceux des personnes de nationalité suisse. Nous pensons, par conséquent, que nos résultats sont valables pour l'ensemble de la population résidente.

Sans condamnation antérieure : sont considérées les personnes n'ayant pas eu de condamnation pénale inscrite au casier judiciaire durant les 10 années précédentes.

Recondamnation : sont considérées les personnes ayant eu une nouvelle condamnation pour conduite en état d'ébriété durant les 5 années suivant la première condamnation.

Définitions

Conduite en état d'ébriété

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).

Sanction principale

Les tribunaux ont l'autorité de prononcer différents types de sanctions : une amende, une peine privative de liberté avec ou sans sursis, ainsi que des mesures. Etant donné que plusieurs sanctions peuvent être prononcées lors d'une condamnation, l'OFS crée une nouvelle variable : la «sanction principale» : Amende comme sanction principale : ne sont comptées que les condamnations dont la sanction est uniquement une amende. Peines privatives de liberté avec sursis : toutes les peines privatives de liberté avec sursis (avec ou sans amende). Peines privatives de liberté sans sursis : toutes les peines privatives de liberté sans sursis (avec ou sans amende) sauf si l'exécution de la peine est suspendue en faveur d'une mesure. Mesure comme peine principale : ensemble des mesures pénales, qu'elles soient ambulatoires ou stationnaires, avec suspension de l'exécution de la peine. Les mesures prononcées sans suspension de la peine sont comptées avec les peines privatives de liberté sans sursis.

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13-ind01.45.01-ft	Taux de recondamnation spécifique parmi les personnes condamnées pour conduite en état d'ébriété (art. 91-91a LCR), sans condamnation antérieure
cc-f-19.03.13.04.11	Taux de recondamnation parmi les personnes condamnées pour conduite en état d'ébriété, selon le type de recondamnation et le nombre de condamnations antérieures

2.8 Opinion publique - Acceptation de la législation

2.8.1 Personnes en faveur de l'abaissement du taux d'alcool à 0.5‰

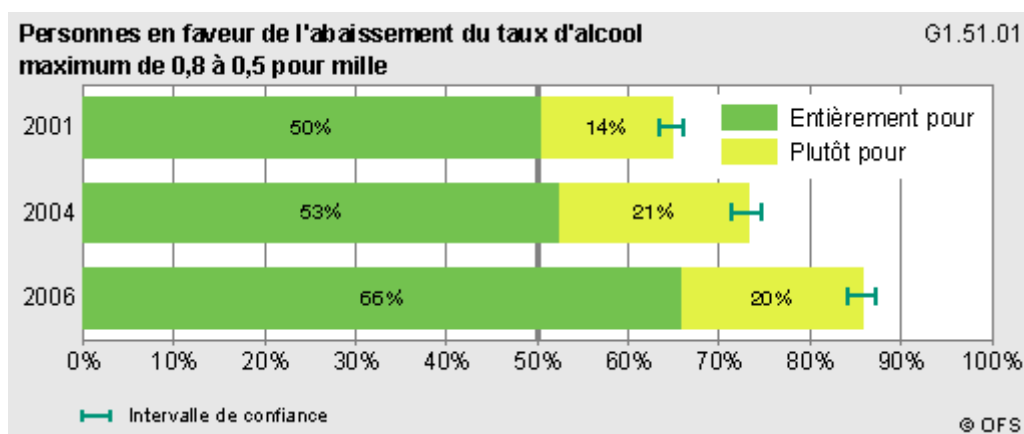
L'abaissement du taux d'alcool maximum de 0,8 à 0,5‰, mesure entrée en vigueur le 1er janvier 2005, est accueilli favorablement par une large majorité de conducteurs. Cette proportion a continuellement augmenté pendant toute la période précédant sa mise en place, période durant laquelle le thème était beaucoup commenté dans les différents médias. En 2001, moins de deux tiers (65%) des conducteurs étaient en faveur de cette mesure. Cinq ans plus tard, ils étaient près de neuf sur dix (86%) à la plébisciter. En 2012, cette proportion a de nouveau légèrement augmenté à 87%. Toutes les valeurs observées après l'entrée en vigueur de la mesure sont significativement supérieures à celle de 2004.

Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur l'évolution du pourcentage de personnes « plutôt pour » ou « entièrement pour » l'abaissement du taux d'alcool maximum de 0,8 à 0,5 pour mille. La proportion de personnes en faveur de l'abaissement de la limite maximale du taux d'alcool de 0,8 à 0,5 pour mille, renseigne sur l'acceptation du durcissement de la loi en matière de conduite en état d'ébriété. Une augmentation de la proportion signifie que la population accepte et soutient de plus en plus les nouvelles mesures prises par le législateur pour faire baisser le nombre d'accidents dus à l'alcool.

Limites de l'indicateur :

Les données sont collectées dans le cadre d'une enquête téléphonique. Les personnes interrogées fournissent des informations sur leurs comportements et expriment leur opinion sur certains sujets sensibles. L'influence des « comportements socialement souhaitables » sur les réponses ne peut pas être exclue. Il se peut qu'un certain nombre de personnes se soient déclarées en faveur de l'abaissement à 0.5 pour mille alors qu'elles auraient voté contre si elles avaient dû voter. L'enquête étant réalisée auprès d'un échantillon aléatoire, les résultats sont généralisables à condition de tenir compte d'une marge d'incertitude (intervalle de confiance). Les différences d'une année à l'autre ne sont statistiquement significatives que si les intervalles de confiance ne se recoupent pas.



Graphique : 19_13-ind01-51-01-fg.gif

Source : Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM, Feuille T9.12)

Méthodologie

L'enquête auprès des conducteurs de véhicules à moteur est une enquête téléphonique. Elle a été réalisée pour la première fois en 2001 auprès d'un échantillon représentatif de 6000 ménages. Elle a été réalisée en 2012 pour la sixième fois. La question posée était : „Êtes-vous favorable à l'abaissement du taux d'alcool maximal de 0,8 à 0,5 pour mille ?“. Les personnes interrogées avaient le choix entre les réponses suivantes : „entièrement pour“, „plutôt pour“, „plutôt contre“, „entièrement contre“.

Définitions

Conduite en état d'ébriété

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).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

su-f-19.02.08.01 Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)- Résultats détaillés, Feuille T9.12

2.8.2 Personnes en faveur des contrôles systématiques de l'alcoolémie

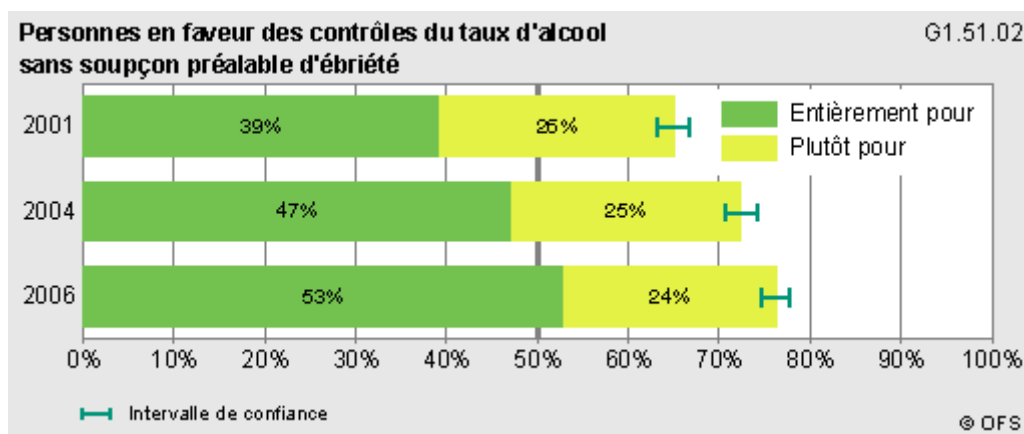
Une large majorité des conducteurs est en faveur des contrôles du taux d'alcool sans soupçon préalable d'ébriété, mesure entrée en vigueur le 1er janvier 2005. La proportion de conducteurs en faveur des contrôles systématiques était en hausse continue entre 2001 (65%) et 2010 (78%). Depuis, la proportion n'a plus évolué de manière statistiquement significative, atteignant la valeur de 77% en 2012.

Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur l'évolution du pourcentage de personnes „plutôt pour“ ou „entièrement pour“ l'introduction des contrôles alcootests sans soupçon préalable d'ébriété. La proportion de personnes en faveur des contrôles systématiques du taux d'alcool, c'est-à-dire de la possibilité d'effectuer des contrôles par alcootest sans soupçon préalable d'ébriété, renseigne sur l'acceptation du durcissement de la loi en matière de conduite en état d'ébriété. Une augmentation de la proportion signifie que la population accepte et soutient de plus en plus les nouvelles mesures prises par le législateur pour faire baisser le nombre d'accidents dus à l'alcool.

Limites de l'indicateur :

Les données sont collectées dans le cadre d'une enquête téléphonique. Les personnes interrogées fournissent des informations sur leurs comportements et expriment leur opinion sur certains sujets sensibles. L'influence des « comportements socialement souhaitables » sur les réponses ne peut pas être exclue. Il se peut qu'un certain nombre de personnes se soient déclarées en faveur de l'introduction des contrôles systématiques du taux d'alcool alors qu'elles auraient voté contre si elles avaient dû voter. L'enquête étant réalisée auprès d'un échantillon aléatoire, les résultats sont généralisables à condition de tenir compte d'une marge d'incertitude (intervalle de confiance). Les différences d'une année à l'autre ne sont statistiquement significatives que si les intervalles de confiance ne se recoupent pas.



Graphique : 19_13-ind01-51-02-fg.gif

Source : Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM, Feuille T9.12)

Méthodologie

L'enquête auprès des conducteurs de véhicules à moteur est une enquête téléphonique. Elle a été réalisée pour la première fois en 2001 auprès d'un échantillon représentatif de 6000 ménages. Elle a été réalisée en 2012 pour la sixième fois. La question posée était : „Êtes-vous favorable à l'introduction de contrôles par alcootest sans soupçon préalable ?“. Les personnes interrogées avaient le choix entre les réponses suivantes : „entièrement pour“, „plutôt pour“, „plutôt contre“, „entièrement contre“.

Définitions

Conduite en état d'ébriété

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).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

su-f-19.02.08.01 Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)- Résultats détaillés, Feuille T9.12

2.9 Opinion publique - Gravité de l'infraction

2.9.1 Personnes considérant criminelle la conduite en état d'ébriété

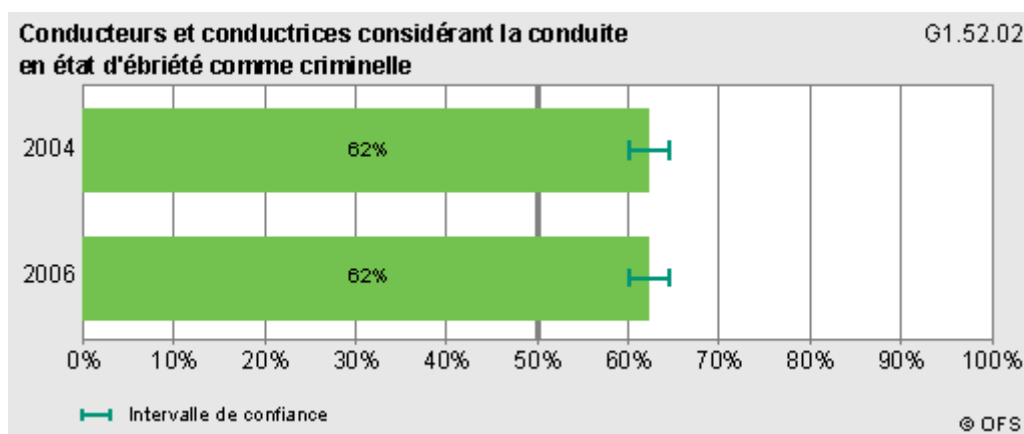
Neuf conducteurs sur dix condamnent la conduite en état d'ébriété et estiment qu'il s'agit d'une infraction grave (ECoM su-f-19.02.08.01/Tableau T10.21). Deux tiers perçoivent cette infraction même comme criminelle. Un quart estime qu'il ne s'agit pas d'un acte criminel, mais que toute conduite en état d'ébriété devrait être condamnée pénalement. 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).

Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur le pourcentage de conducteurs et de conductrices considérant la conduite en état d'ébriété comme criminelle. La proportion de personnes considérant la conduite en état d'ébriété comme criminelle renseigne sur la perception de ce type de comportements à risques par les conducteurs. Une augmentation de cette proportion signifie que la conduite en état d'ébriété est considérée comme une infraction plus grave et socialement moins tolérée.

Limites de l'indicateur :

Les données sont collectées dans le cadre d'une enquête téléphonique. Les personnes interrogées fournissent des informations sur leurs comportements et expriment leur opinion sur certains sujets sensibles. L'influence des « comportements socialement souhaitables » sur les réponses ne peut pas être exclue. Il se peut qu'un certain nombre de personnes aient déclaré considérer la conduite en état d'ébriété comme criminelle alors qu'elles ne la considèrent pas vraiment comme telle. L'enquête étant réalisée auprès d'un échantillon aléatoire, les résultats sont généralisables à condition de tenir compte d'une marge d'incertitude (intervalle de confiance). Les différences d'une année à l'autre ne sont statistiquement significatives que si les intervalles de confiance ne se recoupent pas.



Graphique : 19_13-ind01-52-02-fg.gif

Source : Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM, Feuille T10.21)

Méthodologie

L'enquête auprès des conducteurs de véhicules à moteur est une enquête téléphonique. Elle a été réalisée pour la première fois en 2001 auprès d'un échantillon représentatif de 6000 ménages. Elle a été réalisée en 2012 pour la sixième fois. La question posée était : „Que pensez-vous de la conduite en état d'ébriété ?“. Les personnes interrogées avaient le choix entre les réponses suivantes : „C'est criminel“, „Ce n'est pas criminel, mais toute infraction devrait être sanctionnée“, „C'est imprudent, mais c'est parfois compréhensible en tenant compte du contexte“, „Ce n'est pas un problème si on fait attention en conduisant“. Cette question a été posée pour la première fois lors de l'enquête réalisée en 2004.

Définitions

Conduite en état d'ébriété

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).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

su-f-19.02.08.01 Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)- Résultats détaillés, Feuille T10.21

3 Vitesse et circulation routière

Le nombre de contrôles de vitesse a continué d'augmenter. Ont augmenté surtout les contrôles au moyen de radars automatiques fixés en bordure de route ou aux feux de signalisation. Les contrôles au moyen d'appareils de mesure stationnaires surveillés (p. ex. radar sur trépied) ont aussi constamment augmenté. Cependant, le nombre de conducteurs qui s'attendent à tomber sur un contrôle de vitesse n'a pas augmenté. Jusqu'en 2010, on observe parallèlement à l'augmentation des contrôles une hausse du nombre de permis retirés pour excès de vitesse. Mais ce nombre de permis retirés a, de nouveau diminué, depuis 2011. Le taux d'excès de vitesse calculé sur la base des contrôles de police (excès de vitesse mesurés / nombre de véhicules contrôlés) est resté plus ou moins constant. L'ensemble des excès de vitesse les plus importants ont diminué. Les conducteurs estiment depuis 2005 commettre un peu moins d'excès de vitesse à l'intérieur et à l'extérieur des localités et être moins tolérants pour les excès de vitesse. En même temps, le nombre de conducteurs qui craignent de provoquer un accident par excès de vitesse a augmenté en 2012.

3.1 Intensité des contrôles effectifs

3.1.1 Véhicules dont la vitesse a été contrôlée

Une augmentation continue du nombre de véhicules contrôlés est observée, aussi bien à l'intérieur que à l'extérieur des localités ainsi que sur les autoroutes. La plupart des contrôles ont lieu dans les localités. La plus forte augmentation concerne les contrôles de vitesse automatiques. De 2008 à 2012, on observe une augmentation de 19% de véhicules contrôlés avec des systèmes de surveillance fixes au bord de la route ou aux feux de signalisation.

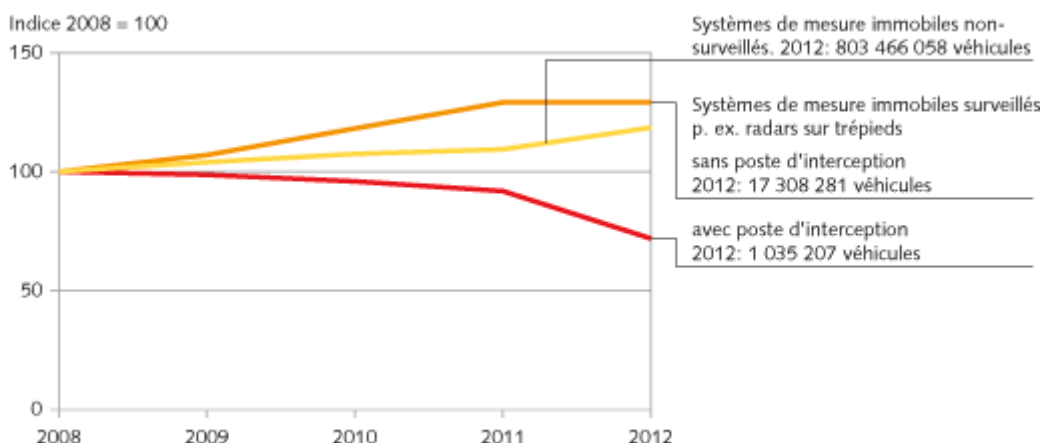
Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur le développement du nombre de véhicules contrôlés pour excès de vitesse selon le type d'appareil de mesure utilisé. Selon le modèle de prévention générale de la délinquance routière, il faudrait augmenter la probabilité d'être pris en flagrant délit par la police pour faire baisser le nombre d'infractions. Le nombre de véhicules contrôlés renseigne sur l'intensité des contrôles de vitesse effectués par la police. Une augmentation de cette proportion devrait signifier une augmentation de la densité des contrôles.

Limites de l'indicateur :

Une augmentation de l'intensité de contrôle n'a un effet positif que si elle est également prise en considération par les conducteurs. Si l'augmentation des contrôles n'entraîne pas une augmentation de la crainte d'être contrôlé, alors l'effet positif souhaité, en matière de prévention générale, n'est pas atteint.

Véhicules dont la vitesse a été contrôlée



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

© OFS

Graphique : 19-391-2-11-01-fg.png

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

Méthodologie

Les informations concernant les contrôles de vitesse sont relevées par les différentes autorités policières et sont communiquées, en début d'année, à l'Office fédéral de la statistique (OFS). Ces données alimentent la statistique des contrôles de vitesse (VIT), qui fait partie de la statistique des contrôles policiers de la circulation routière (SCP). Cette enquête est réalisée chaque année et de manière exhaustive. Les données communiquées sont agrégées.

Définitions

Types d'appareils de mesure de la vitesse (délinquance routière)

Radars sur trépied ou dans véhicule en stationnement Pistolet-lasers Radar-lasers Suiveurs (appareils de mesure dans véhicule en mouvement) Movings (radars dans véhicule en mouvement) Cabines au bord de la route Systèmes de mesure de vitesse aux feux de signalisation Appareils de photos pour la surveillance des feux

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13-

ind02.11.01-ft

cc-f-19.02.08.02

Véhicules dont la vitesse a été contrôlée

Véhicules dont la vitesse a été contrôlée, selon le type d'appareil de mesure et la localisation des contrôles

3.1.2 Systèmes de mesure de la vitesse

Au cours des cinq dernières années, la police a pu augmenter son équipement en appareils de mesure de la vitesse. De nouveaux équipements ont été acquis en particulier pour les mesures automatiques, qui nécessitent moins de personnel. En 2012, la police disposait plus d'appareils qu'en 2008 aux feux de signalisation (+21%) et plus d'appareils en bordure de route (+14%). Pendant cette même période, les systèmes de contrôles surveillés (avec ou sans poste d'interception) ont augmenté de 17%. En revanche, le nombre d'appareils mobiles embarqués dans les voitures de police a diminué (-16%).

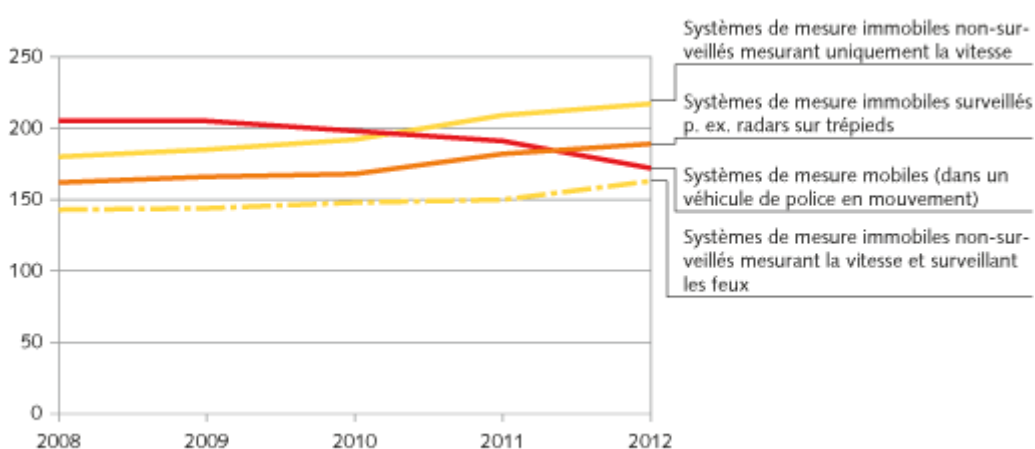
Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur le nombre d'appareils de mesure à disposition des autorités policières. Selon le modèle de prévention générale de la délinquance routière, il faudrait augmenter la probabilité d'être pris en flagrant délit par la police afin de baisser le nombre d'infractions. Le nombre d'appareils de mesure de la vitesse à disposition des autorités policières renseigne sur la volonté de ces dernières d'entreprendre des contrôles de vitesse. Une augmentation de ce nombre devrait signifier une volonté d'effectuer d'avantage de contrôles de vitesse.

Limites de l'indicateur :

Une augmentation du nombre d'appareils de mesure de la vitesse ne signifie pas automatiquement une hausse du nombre de contrôles de vitesse. Il se peut que des autorités policières augmentent leur équipement, afin d'accroître la possibilité d'effectuer des contrôles de vitesse, sans pour autant effectuer plus de contrôles.

Systèmes de mesure de la vitesse à disposition des autorités policières



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

© OFS

Graphique : 19-391-2-11-04-fg.png

Source : Statistique des contrôles policiers de la circ. routière (OFS)

Méthodologie

Les informations concernant les systèmes de mesures de la vitesse à disposition sont relevées auprès des différentes autorités policières et sont communiquées, en début d'année, à l'Office fédéral de la statistique (OFS). Ces données alimentent la statistique des ressources (RES), qui fait partie de la statistique des contrôles policiers de la circulation routière (SCP). Cette enquête est réalisée chaque année et de manière exhaustive.

Définitions

Types d'appareils de mesure de la vitesse (délinquance routière)

Radars sur trépied ou dans véhicule en stationnement Pistolet-lasers Radar-lasers Suiveurs (appareils de mesure dans véhicule en mouvement) Movings (radars dans véhicule en mouvement) Cabines au bord de la route Systèmes de mesure de vitesse aux feux de signalisation Appareils de photos pour la surveillance des feux

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13- ind02.11.04-ft cc-f-19.02.08.01	Systèmes de mesure de la vitesse à disposition des autorités policières Appareils de mesure à disposition des autorités policières
--	---

3.2 Densité perçue des contrôles

3.2.1 Probabilité estimée d'être soumis à un contrôle de vitesse

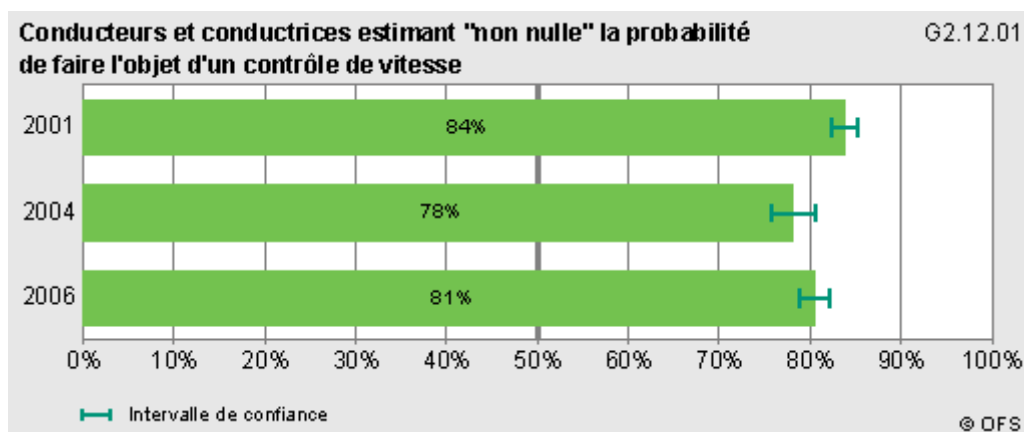
Quatre conducteurs sur cinq s'attendent à être pris au moins une fois par an dans un contrôle de vitesse. La proportion a légèrement diminué au début de ce millénaire (de 84% en 2001 à 78% en 2004), puis s'est stabilisée ensuite au niveau de 80%.

Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur le pourcentage de conducteurs et de conductrices s'attendant à faire l'objet d'un contrôle de vitesse. Selon le modèle de prévention générale de la délinquance routière, il faudrait augmenter la probabilité subjective d'être pris en flagrant délit pour faire baisser le nombre d'infractions. La probabilité de se faire contrôler par la police renseigne sur l'intensité perçue des contrôles de vitesse. Une diminution de la proportion d'automobilistes s'attendant à devoir se soumettre à un contrôle de vitesse signifie une baisse de la densité perçue des contrôles.

Limites de l'indicateur :

Une augmentation de la densité perçue n'a un effet positif, à moyen et long terme, que si elle est accompagnée d'une hausse de la densité effective. Si l'augmentation de la possibilité d'être contrôlé n'est pas accompagnée d'une augmentation des contrôles effectifs, alors l'effet positif en matière de prévention générale n'aura qu'un effet à court terme. Les données sont collectées dans le cadre d'une enquête téléphonique. Les personnes interrogées fournissent des informations sur leurs comportements et expriment leur opinion sur certains sujets sensibles. L'influence des « comportements socialement souhaitables » sur les réponses ne peut pas être exclue. L'enquête étant réalisée auprès d'un échantillon aléatoire, les résultats sont généralisables à condition de tenir compte d'une marge d'incertitude (intervalle de confiance). Les différences d'une année à l'autre sont statistiquement significatives que si les intervalles de confiance ne se recoupent pas.



Graphique : 19_13-ind02-12-01-fg.gif

Source : Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM, Feuille T4.12)

Méthodologie

L'enquête auprès des conducteurs de véhicules à moteur est une enquête téléphonique. Elle a été réalisée pour la première fois en 2001 auprès d'un échantillon représentatif de 6000 ménages et a été réalisée en 2012 pour la sixième fois. La question posée pour cet indicateur était : „Quelle est la probabilité que vous tombiez, lors de vos déplacements ordinaires, dans un contrôle de vitesse ?“. Les personnes interrogées devaient utiliser une échelle de 1 „Jamais“ à 7 „Chaque jour“.

Définitions

Types d'appareils de mesure de la vitesse (délinquance routière)

Radars sur trépied ou dans véhicule en stationnement Pistolet-lasers Radar-lasers Suiveurs (appareils de mesure dans véhicule en mouvement) Movings (radars dans véhicule en mouvement) Cabines au bord de la route Systèmes de mesure de vitesse aux feux de signalisation Appareils de photos pour la surveillance des feux

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

su-f-19.02.08.01	Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)- Résultats détaillés, Feuille T4.12
------------------	---

3.2.2 Personnes en faveur d'un renforcement des contrôles de vitesse

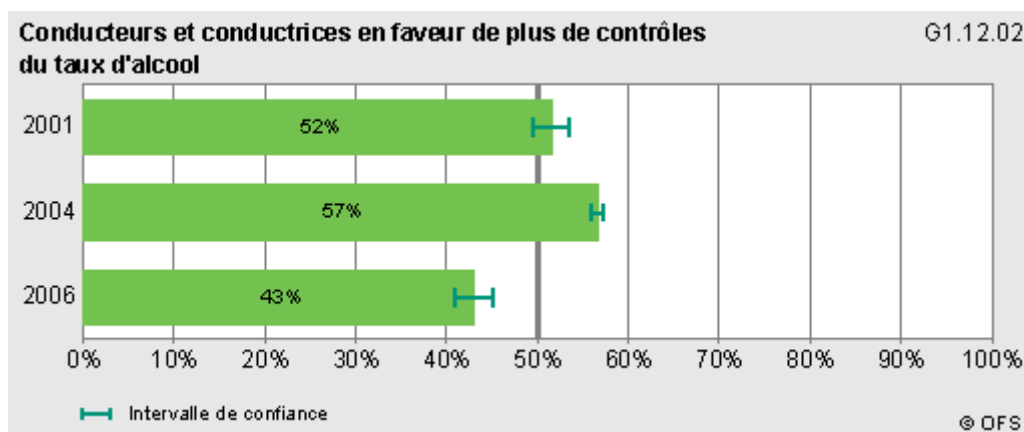
En 2012, la majorité des conducteurs de véhicule à moteur (58%) estime que la fréquence des contrôles de vitesse est suffisante; 26% seraient favorables à un renforcement des contrôles. La part des personnes favorables à des contrôles plus fréquents a augmenté de 5 points de 2001 à 2004, puis a reculé de 11 points de 2004 à 2006 pour s'établir 27%, niveau auquel elle s'est maintenue jusqu'à présent.

Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur l'évolution du pourcentage de conducteurs et de conductrices qui estiment que les contrôles de vitesse sont « trop rares ». Selon le modèle de prévention générale de la délinquance routière, il faudrait augmenter la probabilité subjective d'être pris en flagrant délit pour faire baisser le nombre d'infractions. Les déclarations des conducteurs et des conductrices au sujet de la fréquence des contrôles renseignent sur l'intensité perçue des contrôles de vitesse effectués par la police. S'ils estiment nécessaire d'augmenter le nombre de contrôles, alors cela signifie que la probabilité subjective d'être contrôlé est considérée comme insuffisante. Une diminution du pourcentage de personnes en faveur de plus de contrôles signifie une augmentation de la densité perçue des contrôles.

Limites de l'indicateur :

Les données sont collectées dans le cadre d'une enquête téléphonique. Les personnes interrogées fournissent des informations sur leurs comportements et expriment leur opinion sur certains sujets sensibles. L'influence des « comportements socialement souhaitables » sur les réponses ne peut pas être exclue. L'enquête étant réalisée auprès d'un échantillon aléatoire, les résultats sont généralisables à condition de tenir compte d'une marge d'incertitude (intervalle de confiance). Les différences d'une année à l'autre sont statistiquement significatives que si les intervalles de confiance ne se recoupent pas.



Graphique : 19_13-ind02-12-02-fg.gif

Source : Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM, Feuille T5.11)

Méthodologie

L'enquête auprès des conducteurs de véhicules à moteur est une enquête téléphonique. Elle a été réalisée pour la première fois en 2001 auprès d'un échantillon représentatif de 6000 ménages et a été réalisée en 2012 pour la sixième fois. La question posée était : „A votre avis, les contrôles de vitesse sont-ils ... ?“. Les personnes interrogées avaient le choix entre les réponses suivantes : „Trop rares“, „Suffisants“, „Trop fréquents“.

Définitions

Types d'appareils de mesure de la vitesse (délinquance routière)

Radars sur trépied ou dans véhicule en stationnement Pistolet-lasers Radar-lasers Suiveurs (appareils de mesure dans véhicule en mouvement) Movings (radars dans véhicule en mouvement) Cabines au bord de la route Systèmes de mesure de vitesse aux feux de signalisation Appareils de photos pour la surveillance des feux

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

su-f-19.02.08.01 Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)- Résultats détaillés, Feuille T5.11

3.3 Comportements à risques

3.3.1 Excès de vitesse autoreportés

87% des conducteurs de véhicule à moteur interrogés ont dépassé la vitesse autorisée au moins une fois en 2011. Cette proportion est à peu près stable depuis l'an 2000. A l'intérieur des localités, le nombre de dépassements de vitesse autoreportés n'a cessé de diminuer, passant de 53% en 2000 à 39% en 2011. Hors des localités, ils ont reculé de 11% au cours de la même période.

Signification de l'indicateur :

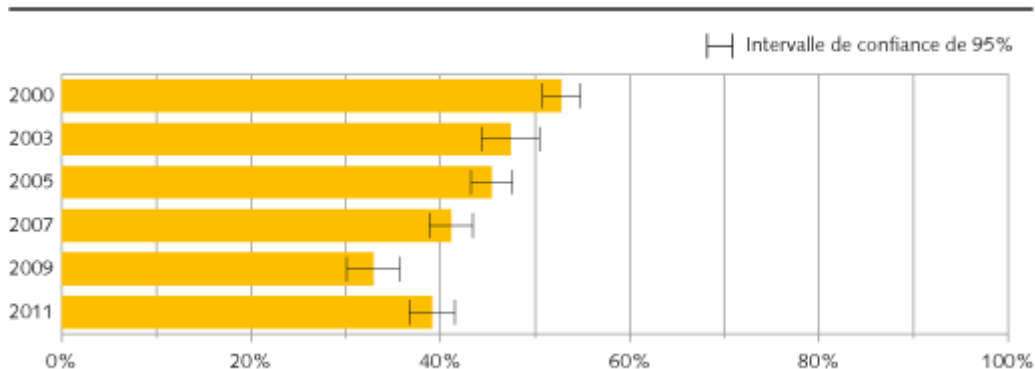
Cet indicateur informe sur le pourcentage de personnes ayant estimé avoir dépassé l'année précédente la limite de vitesse autorisée. La proportion de personnes estimant avoir dépassé la limite de vitesse autorisée renseigne sur l'ampleur du phénomène des excès de vitesse. Une baisse de cette proportion signifie une baisse du nombre total de ce type de comportements à risques.

Limites de l'indicateur :

Les données sont collectées dans le cadre d'une enquête téléphonique. Les personnes interrogées fournissent des informations sur leurs comportements et expriment leur opinion sur certains sujets sensibles. L'influence des « comportements socialement souhaitables » sur les réponses ne peut pas être exclue. Il se peut qu'un certain nombre de personnes aient déclaré par exemple ne jamais avoir dépassé la limite de vitesse autorisée alors qu'elles ont commis de telles infractions.

L'enquête étant réalisée auprès d'un échantillon aléatoire, les résultats sont généralisables à condition de tenir compte d'une marge d'incertitude (intervalle de confiance). Les différences d'une année à l'autre sont statistiquement significatives que si les intervalles de confiance ne se recoupent pas.

Proportion de personnes estimant avoir dépassé au moins une fois la limite de vitesse en localité durant l'année



Source: Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

© OFS

Graphique : 19-391-2-21-01-fg.png

Source : Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM, Feuille T1.12)

Méthodologie

L'enquête auprès des conducteurs de véhicules à moteur est une enquête téléphonique. Elle a été réalisée pour la première fois en 2001 auprès d'un échantillon représentatif de 6000 ménages et a été réalisée en 2012 pour la sixième fois. La question posée était : „L'année passée, combien de fois avez-vous dépassé la limite de vitesse autorisée sur l'autoroute / hors des localités / dans une localité ?“. Les personnes interrogées devaient utiliser une échelle de 1 „Jamais“ à 7 „Chaque jour“.

Définitions

Types d'appareils de mesure de la vitesse (délinquance routière)

Radars sur trépied ou dans véhicule en stationnement Pistolet-lasers Radar-lasers Suiveurs (appareils de mesure dans véhicule en mouvement) Movings (radars dans véhicule en mouvement) Cabines au bord de la route, Systèmes de mesure de vitesse aux feux de signalisation Appareils de photos pour la surveillance des feux

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13-ind02.21.01-ft	Proportion de personnes estimant avoir dépassé au moins une fois la limite de vitesse en localité durant l'année
su-f-19.02.08.01	Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)- Résultats détaillés, Feuille T1.12

3.3.2 Retraits de permis pour excès de vitesse

Le nombre de retraits de permis pour excès de vitesse varie selon les années, mais il a augmenté au cours des vingt dernières années à peu près de 50%. Le seuil des 30'000 retraits de permis a été atteint de peu pour la première fois en 2001. Depuis, la hausse se poursuit à un rythme ralenti. Un sommet a été atteint en 2010 (35'427), depuis le nombre de retraits de permis est redescendu (2012 : 30'863).

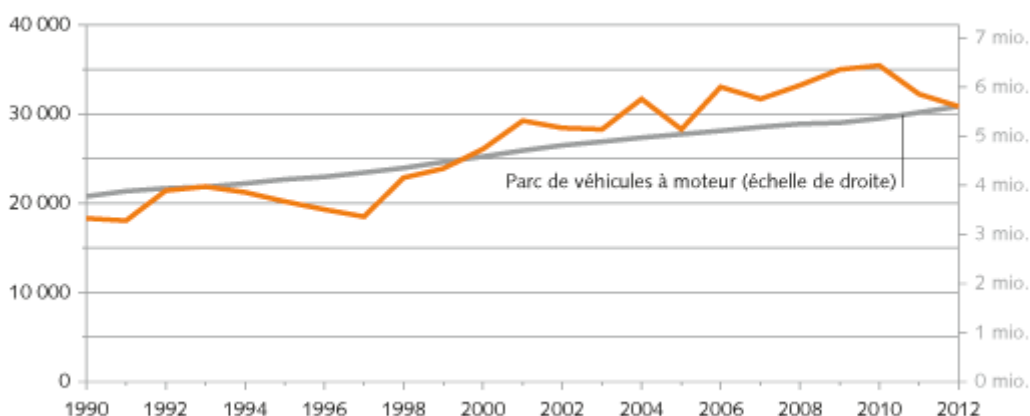
Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur l'évolution du nombre de retraits de permis pour excès de vitesse. Une baisse du nombre de retraits de permis devrait signifier une diminution des excès de vitesse moyennement graves et graves (au moins 20km/h). Les permis de conduire sont retirés quand il y a un excès de vitesse moyennement grave à grave (Art. 16b LCR). Cela s'applique aux infractions de vitesse suivantes : au moins de 18km/h dans une zone à 30, 21 km/h dans les localités, 26 km/h hors des localités et 31 km/h sur les autoroutes. Cependant, un retrait de permis peut déjà avoir lieu lors d'un excès de vitesse inférieur (lors d'une infraction légère Art. 16a LCR) si dans le même temps une autre infraction mineure contre la réglementation de la circulation routière est commise ou qu'il existe une infraction à la LCR antécédente. Les infractions légères concernent les excès de vitesse suivants : 16-17km/h en zone 30, 16-20 km/h dans les localités, 21-25 km/h hors des localités et 26-30 km/h sur les autoroutes. Les excès de vitesses moins importants sont punis d'une amende d'ordre. En Suisse, un tribunal pénal n'a pas la compétence de prononcer le retrait du permis de conduire. Cette peine n'est pas considérée comme une sanction pénale, mais comme une mesure administrative. Les informations relatives aux retraits de permis ne sont pas inscrites dans le casier judiciaire mais dans le registre des mesures administratives qui est géré par l'Office fédérale des routes (OFROU).

Limites de l'indicateur :

Le nombre de retraits de permis prononcés pour un excès de vitesse dépend du nombre de personnes conduisant un véhicule avec une vitesse supérieure à la limite autorisée et également des activités de contrôle de la police. Ainsi une augmentation du nombre de retraits de permis pourrait être due uniquement à une hausse du nombre de contrôles sans qu'une augmentation du nombre d'excès de vitesse soit dépassée plus fréquemment.

Retraits de permis pour excès de vitesse



Source: Office fédéral des routes (OFROU) – Statistique des mesures administratives (ADMAS)

© OFS

Graphique : 19-391-2-21-02-fg.png

Source : Statistique des mesures administratives (ADMAS), OFROU

Méthodologie

Les autorités administratives cantonales transmettent à l'Office fédéral des routes (OFROU) la liste des personnes à qui le permis de conduire a été retiré. Les informations sont envoyées de manière continue. Le relevé est exhaustif. Ces données alimentent le registre des mesures administratives (ADMAS).

Définitions

Retraits de permis

En Suisse, contrairement à d'autres pays (par ex. Allemagne, Italie ou France), un tribunal pénal n'a pas la compétence de prononcer le retrait du permis de conduire. Cette peine n'est pas considérée comme une sanction pénale, mais comme une mesure administrative. Les retraits de permis sont prononcés par des autorités administratives. Les informations les concernant sont inscrites dans le registre des mesures administratives, qui est géré par l'Office fédéral des routes (OFROU).

Types d'appareils de mesure de la vitesse (délinquance routière)

Radars sur trépied ou dans véhicule en stationnement Pistolet-lasers Radar-lasers Suiveurs (appareils de mesure dans véhicule en mouvement) Movings (radars dans véhicule en mouvement) Cabines au bord de la route Systèmes de mesure de vitesse aux feux de signalisation Appareils de photos pour la surveillance des feux

Limitations de vitesse

La vitesse maximale générale des véhicules peut atteindre, lorsque les conditions de la route, de la circulation et de visibilité sont favorables : 50 km/h dans les localités, 80 km/h hors des localités, 100 km/h sur les semi-autoroutes et 120 km/h sur les autoroutes (art. 4a Ordonnance sur les règles de la circulation routière / RS 741.11).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13-ind02.21.02-ft	Retraits de permis pour excès de vitesse
cc-b-19.02.08.12	Retraits de permis de conduire (total/à la suite d'un accident), selon le motif
cc-b-19.02.08.13	Retraits de permis de conduire (total/à la suite d'un accident), selon le motif et le canton

3.3.3 Taux d'excès de vitesse

Le taux d'excès de vitesse des véhicules contrôlés est plus ou moins stable depuis 2008. Pour les mesures stationnaires surveillées (p. ex. radar sur trépied), la proportion est passée de 6,9% en 2008 à 7,5% en 2009 avant de retomber à 6,6% en 2012. Pour les contrôles automatiques quant à eux plus fréquents (systèmes de mesure fixes en bordure de route ou aux feux de signalisation), la proportion s'est maintenue à 0,3% au cours de ces cinq années. Toutefois, le taux des grands excès de vitesse (avec protocole et dénonciation) tend à diminuer : pour la mesure stationnaire surveillée, le taux a diminué de 4.0% en 2008 à 3.0% en 2012, pour la mesure automatique de 4.2% en 2008 à 3.3% en 2012.

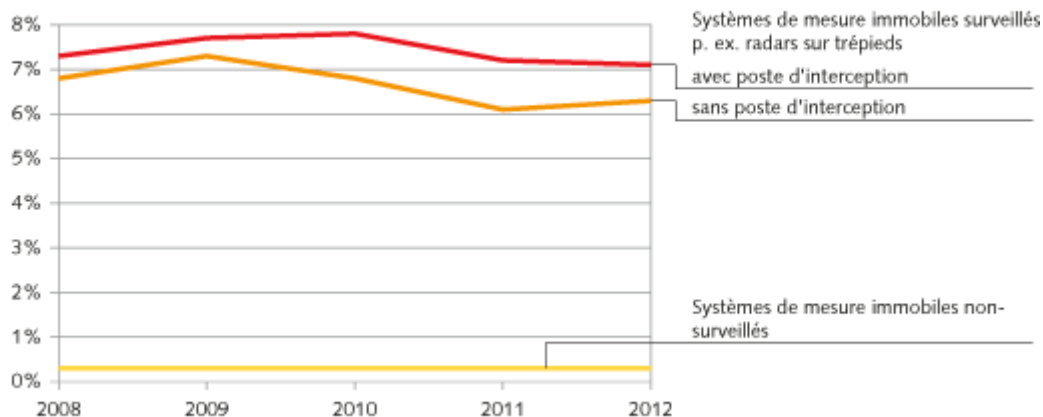
Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur le pourcentage de véhicules dont la vitesse mesurée par la police est supérieure à la limite autorisée. Le taux d'excès de vitesse correspond au nombre de véhicules à moteur ayant dépassé la vitesse autorisée par rapport à l'ensemble des véhicules à moteur contrôlés (nombre d'excès de vitesse/nombre de véhicules à moteur contrôlés). Il renseigne sur l'ampleur du phénomène des excès de vitesse. Une baisse du taux traduit un recul de l'infraction.

Limites de l'indicateur :

Le taux d'excès de vitesse dépend de plusieurs facteurs. Il dépend certes du nombre de conducteurs qui ne respectent pas les limitations de vitesse, mais aussi du lieu et du moment des contrôles, du type d'appareil de mesure utilisé, de leur visibilité et de la vitesse maximale autorisée.

Taux d'infraction lors de contrôles de vitesse, selon le système de mesure utilisé



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

© OFS

Graphique : 19-391-2-21-03-fg.png

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

Méthodologie

Les informations concernant les contrôles de vitesse sont relevées par les différentes autorités policières et sont communiquées, en début d'année, à l'Office fédéral de la statistique (OFS). Ces données alimentent la statistique des contrôles de vitesse (VIT), qui fait partie de la statistique des contrôles policiers de la circulation routière (SCP). Cette enquête est réalisée chaque année et de manière exhaustive. Les données communiquées sont agrégées.

Définitions

Types d'appareils de mesure de la vitesse (délinquance routière)

Radars sur trépied ou dans véhicule en stationnement Pistolet-lasers Radar-lasers Suiveurs (appareils de mesure dans véhicule en mouvement) Movings (radars dans véhicule en mouvement) Cabines au bord de la route Systèmes de mesure de vitesse aux feux de signalisation Appareils de photos pour la surveillance des feux

Limitations de vitesse

La vitesse maximale générale des véhicules peut atteindre, lorsque les conditions de la route, de la circulation et de visibilité sont favorables : 50 km/h dans les localités, 80 km/h hors des localités, 100 km/h sur les semi-autoroutes et 120 km/h sur les autoroutes (art. 4a Ordonnance sur les règles de la circulation routière / RS 741.11).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13-ind02.21.03-ft	Taux d'infraction lors de contrôles de vitesse, selon le système de mesure utilisé
cc-f-19.02.08.05	Taux d'infraction lors de contrôles de vitesse, selon le type d'appareil de mesure utilisé et la localisation des contrôles
cc-f-19.02.08.06	Proportion d'excès de vitesse importants parmi l'ensemble des excès de vitesse, selon le type d'appareil de mesure utilisé et la localisation des contrôles

3.4 Insécurité effective

3.4.1 Accidents dus à la vitesse avec tués ou blessés graves

Le nombre d'**accidents graves**, avec influence présumée de la vitesse recule fortement depuis le début des années 1990. Entre 1996 et 2001, leur nombre moyen s'est stabilisé autour de 1500 par an avant de diminuer à nouveau. En 2010, le nombre d'accidents liés à la vitesse est passé pour la première fois au-dessous de 1000. En 2012, une nouvelle valeur minimale (878) a été atteinte. Le nombre d'**accidents mortels**, après s'être maintenu à un peu moins de 200 au début des années 2000, a nettement reculé depuis 2005. Au total, le nombre de personnes décédées a diminué de 210 en 2000 à 83 en 2012 (-60%).

Une évolution analogue s'observe pour les accidents avec **blessés graves**. Le nombre de blessés graves est passé de 1269 en 2000 à 795 en 2012 (-37%).

Par rapport à 2000, le recul des accidents graves dus à la vitesse représente une baisse de 41%. Si l'on compare pendant le même laps de temps, le nombre de blessés graves au nombre de véhicules en circulation, la diminution est de moitié tandis que le nombre de personnes décédées chute à un tiers.

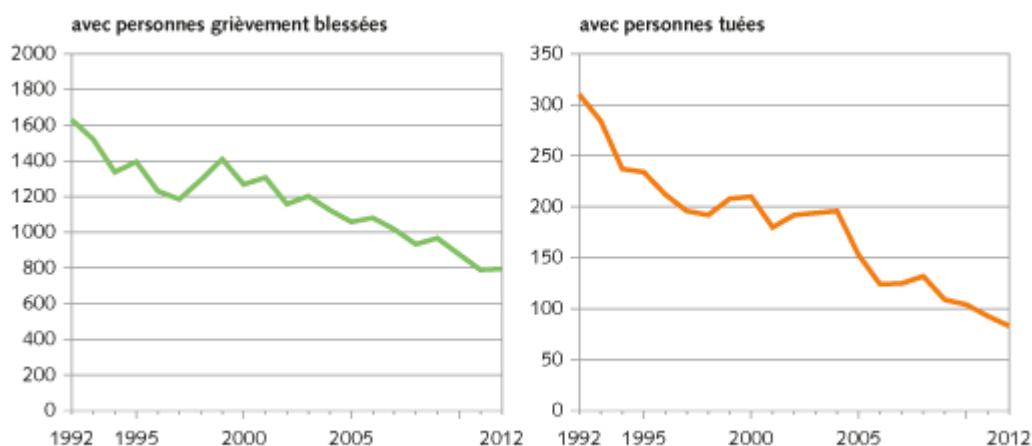
Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur l'évolution du nombre d'accidents avec influence présumée de la vitesse, où une ou plusieurs personnes ont été grièvement blessées ou sont décédées suite à l'accident. Le nombre d'accidents graves (avec des personnes grièvement blessées ou décédées) dus à une vitesse excessive renseigne sur l'insécurité routière effective due à la vitesse. Une baisse du nombre d'accidents devrait signifier une amélioration de la sécurité routière.

Limites de l'indicateur :

Le nombre d'accidents graves avec une influence présumée de la vitesse dépend du nombre de personnes qui conduisent leur véhicule avec une vitesse excessive et de la fréquence de ce comportement ; mais ce nombre dépend, également, entre autres, de la sécurité des véhicules, de la proportion de personnes portant la ceinture, de la qualité du réseau routier, ou autres. Ainsi, une amélioration des voitures et/ou des routes pourrait avoir une influence égale, voire supérieure, à celle du comportement des personnes, en matière de vitesse excessive. Les indications relatives à l'influence présumée de la vitesse sont déclarées par l'agent de police selon son appréciation. Il est ainsi envisageable que certains cas ne soient pas relevés par les agents (chiffre noir) et que les données transmises par les polices soient sous-estimées.

Accidents de la circulation routière avec influence présumée de la vitesse



Source: Office fédéral des routes (OFROU) – Statistique des accidents de la circulation routière

© OFS

Graphique : 19-391-2-31-01-fg.png

Source : Données des accidents, OFROU

Méthodologie

Les accidents enregistrés par la police sont communiqués tous les mois, par les cantons, à l' (OFROU). Ces données alimentent la statistique des accidents de la circulation, qui est une enquête annuelle et exhaustive.

Définitions

Types d'appareils de mesure de la vitesse (délinquance routière)

Radars sur trépied ou dans véhicule en stationnement Pistolet-lasers Radar-lasers Suiveurs (appareils de mesure dans véhicule en mouvement) Movings (radars dans véhicule en mouvement) Cabines au bord de la route Systèmes de mesure de vitesse aux feux de signalisation Appareils de photos pour la surveillance des feux

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13-ind02.31.01-ft	Accidents de la circulation routière avec personnes tuées ou grièvement blessées lors d'accidents avec influence présumée de la vitesse, pour un million de véhicules à moteur en circulation
cc-f-19.02.08.14	Accidents mortels ou graves avec influence présumée de la vitesse

3.5 Insécurité perçue

3.5.1 Crainte d'être impliqué dans un accident dû à la vitesse

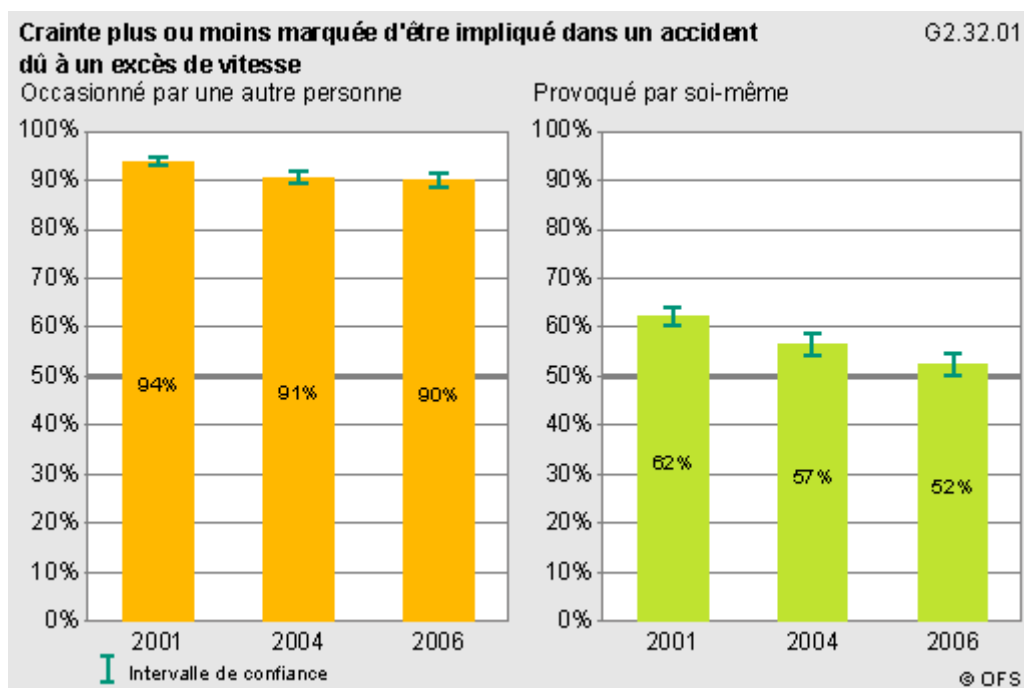
Une part importante des conducteurs éprouve une certaine crainte d'être impliquée dans un accident dû à un excès de vitesse (ECoM su-f-19.02.08.01/Tableau T2.12). On craint surtout les accidents causés par un autre conducteur, mais la crainte de provoquer soi-même un accident est aussi assez répandue. La part des personnes qui craignent de provoquer un accident en conduisant trop vite était de 62,2% en 2001. De 2001 à 2006, le pourcentage a reculé de 10%. Depuis 2008, il a augmenté de nouveau (sauf en 2010 : 53%) pour remonter à 60% en 2012.

Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur la proportion de conducteurs et de conductrices estimant craindre, de manière plus ou moins marquée, d'être impliqué dans un accident dû à un excès de vitesse. La crainte d'être impliqué dans un accident de la circulation routière dû à un excès de vitesse renseigne sur la perception de l'insécurité routière. Un recul du nombre de conducteurs qui craignent d'être impliqués dans un accident dû à la vitesse témoigne d'un changement de perception de la circulation routière : celle-ci est perçue comme moins dangereuse.

Limites de l'indicateur :

Le nombre d'accidents graves avec influence présumée de la vitesse dépend certes du nombre de personnes qui dépassent la vitesse autorisée et de la fréquence de ces dépassements. Mais il est influencé aussi par d'autres facteurs, tels que la sûreté des véhicules, la part des conducteurs qui attachent leur ceinture de sécurité et la qualité du réseau routier. Ainsi, l'amélioration du réseau routier ou des véhicules pourrait avoir exercé sur la conduite en excès de vitesse une influence aussi forte, voire plus forte, que le comportement des conducteurs. Les données sont collectées dans le cadre d'une enquête téléphonique. Les personnes interrogées fournissent des informations sur leurs comportements et expriment leur opinion sur certains sujets sensibles. L'influence des « comportements socialement souhaitables » sur les réponses ne peut pas être exclue. L'enquête étant réalisée auprès d'un échantillon aléatoire, les résultats sont généralisables à condition de tenir compte d'une marge d'incertitude (intervalle de confiance). Les différences d'une année à l'autre ne sont statistiquement significatives que si les intervalles de confiance ne se recoupent pas.



Graphique : 19_13-ind02-32-01-fg.gif

Source : Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM, Feuille T2.12)

Méthodologie

L'enquête auprès des conducteurs de véhicules à moteur est une enquête téléphonique. Elle a été réalisée pour la première fois en 2001 auprès d'un échantillon représentatif de 6000 ménages. Elle a été réalisée en 2012 pour la sixième fois. La question posée était : „Craignez-vous d'être victime d'un accident dû à l'excès de vitesse d'un autre conducteur ou de votre part? “. Les personnes interrogées devaient utiliser une échelle allant de 1 „Je ne le crains pas du tout“ à 6 „Je le crains beaucoup“.

Définitions

Types d'appareils de mesure de la vitesse (délinquance routière)

Radars sur trépied ou dans véhicule en stationnement Pistolet-lasers Radar-lasers Suiveurs (appareils de mesure dans véhicule en mouvement) Movings (radars dans véhicule en mouvement) Cabines au bord de la route Systèmes de mesure de vitesse aux feux de signalisation Appareils de photos pour la surveillance des feux

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

su-f-19.02.08.01 Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)- Résultats détaillés, Feuille T2.12

3.6 Sévérité des tribunaux

3.6.1 Type de sanction pénal pour excès de vitesse

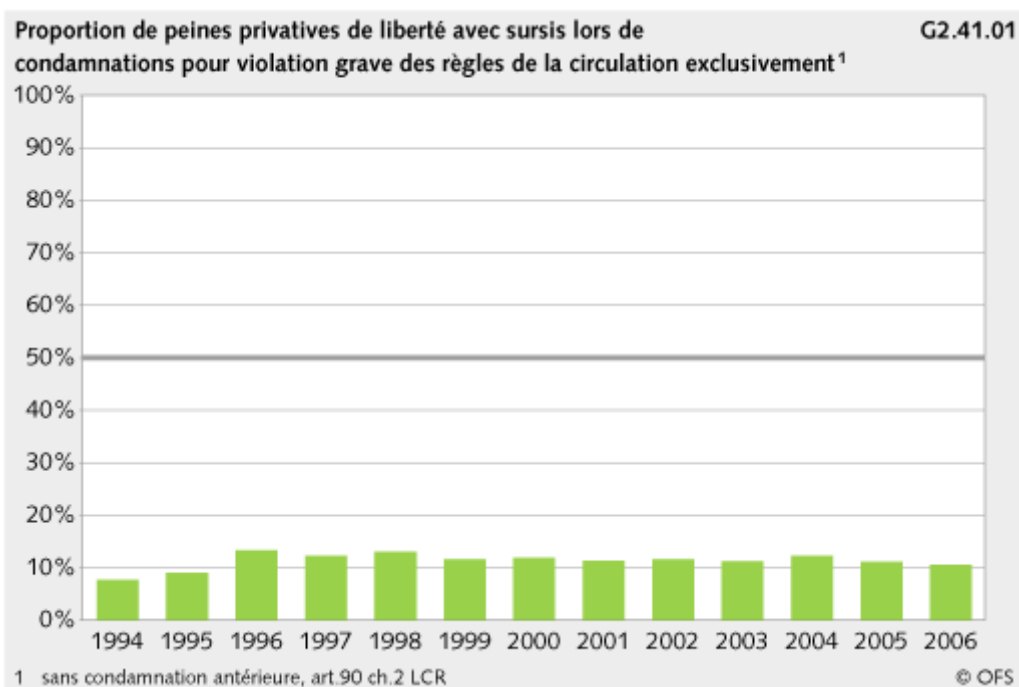
La manière de sanctionner une première condamnation pour violation grave des règles de la circulation routière (art. 90 ch. 2 LCR) est devenue légèrement plus sévère, durant le début des années nonante, puis est restée plus ou moins la même depuis 1996, avec environ 12% de peines privatives de liberté avec sursis et 88% d'amendes uniquement. Moins d'un pour cent des sanctions prononcées sont des peines d'emprisonnements fermes.

Signification de l'indicateur :

La proportion de peines privatives de liberté avec sursis lors d'une première condamnation pour excès de vitesse renseigne sur la sévérité des tribunaux. Une augmentation de la proportion des peines d'emprisonnement avec sursis devrait signifier que les tribunaux condamnent plus sévèrement cette infraction. Cet indicateur est représenté par l'évolution de la proportion des sanctions, considérées comme sévères, prononcées à l'encontre des personnes condamnées pour la première fois, pour violation grave des règles de la circulation routière (art. 90 ch. 2 LCR) exclusivement. Lors d'une première condamnation, la sanction la plus sévère est, en principe, la peine privative de liberté avec sursis (une peine ferme lors d'une première condamnation est plutôt exceptionnelle). La sanction considérée comme la moins sévère, est l'amende uniquement.

Limites de l'indicateur :

Pour rendre leur décision concernant un excès de vitesse, les tribunaux tiennent compte de la vitesse mesurée. Cette donnée n'est malheureusement pas disponible. Sachant que les tribunaux sanctionnent plus sévèrement les dépassements importants, une diminution du dépassement moyen de la vitesse maximale autorisée devrait entraîner une baisse du nombre des sanctions sévères. Une baisse du nombre des sanctions sévères pourrait donc ne pas être due à un changement de la manière de sanctionner de la part des tribunaux, mais à un changement du comportement des conducteurs.



Graphique : 19_13-ind02-41-01-fg.gif

Source : Statistique des contrôles de vitesse (OFS)

Méthodologie

Il n'existe pas d'article de loi spécifique aux excès de vitesse. Les excès de vitesse importants sont considérés comme des violations graves des règles de la circulation routière (art. 90 ch. 2 LCR), comprenant, entre autres, les dépassements par la droite et autres infractions créant un sérieux danger pour la sécurité d'autrui. Pour ces analyses n'ont été considérées que les personnes, de nationalité suisse, condamnées exclusivement pour violation grave des règles de la circulation.

Uniquement des personnes de nationalité suisse : les données de la statistique des condamnations pénales ne permettent pas de déterminer depuis combien de temps une personne de nationalité étrangère se trouve en Suisse et si elle a déjà été condamnée à l'étranger. Dans le but de ne pas fausser les résultats, nous n'avons retenu, dans nos calculs, que les personnes de nationalité suisse. Une étude de l'OFS (Storz, 1996) montre qu'en matière de condamnations pénales, la population étrangère ayant son domicile légal en Suisse avait, au début des années 1990, des comportements similaires à ceux des personnes de nationalité suisse. Nous pensons, par conséquent, que nos résultats sont valables pour l'ensemble de la population résidente.

Exclusivement : dans le but d'éviter que les condamnations multiples (condamnations pour excès de vitesse et au moins une autre infraction) n'aient un effet sur les sanctions, nous avons pris en compte uniquement les condamnations sanctionnant exclusivement une violation grave des règles de la circulation routière.

Sans condamnation antérieure : sont considérées les personnes n'ayant pas eu de condamnation pénale inscrite au casier judiciaire durant les 10 années précédentes.

Définitions

Retraits de permis

En Suisse, contrairement à d'autres pays (par ex. Allemagne, Italie ou France), un tribunal pénal n'a pas la compétence de prononcer le retrait du permis de conduire. Cette peine n'est pas considérée comme une sanction pénale, mais comme une mesure administrative. Les retraits de permis sont prononcés par des autorités administratives. Les informations les concernant sont inscrites dans le registre des mesures administratives, qui est géré par l'Office fédéral des routes (OFROU).

Limitations de vitesse

La vitesse maximale générale des véhicules peut atteindre, lorsque les conditions de la route, de la circulation et de visibilité sont favorables : 50 km/h dans les localités, 80 km/h hors des localités, 100 km/h sur les semi-autoroutes et 120 km/h sur les autoroutes (art. 4a Ordonnance sur les règles de la circulation routière / RS 741.11).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13-ind02.41.01-ft	Proportion de peines privatives de liberté avec sursis lors de condamnation pour violation grave des règles de la circulation (art. 90 ch. 2 LCR) exclusivement, sans condamnation antérieure
cc-f-19.03.13.03.12	Condamnations pour violation grave des règles de la circulation, selon la sanction principale et le nombre de condamnations antérieures

3.6.2 Montant des amendes pour excès de vitesse

Le montant médian des amendes prononcées lors d'une première condamnation pour exclusivement violation grave des règles de la circulation routière (art. 90 ch. 2 LCR), a fortement augmenté au milieu des années nonante, en passant de 600 francs en 1995 à 900 francs en 1997. Ce montant a ensuite rapidement baissé, pour atteindre 800 francs en 1999, et est resté stable depuis.

Signification de l'indicateur :

Le montant médian des amendes, lors d'une première condamnation, pour excès de vitesse renseigne sur la sévérité des tribunaux. Une augmentation de ce montant devrait signifier que les tribunaux condamnent plus sévèrement cette infraction. Cet indicateur est représenté par l'évolution du montant médian, en francs, des amendes prononcées à l'encontre des personnes condamnées, pour la première fois, pour violation grave des règles de la circulation routière (art. 90 ch. 2 LCR) exclusivement.

Limites de l'indicateur :

Cet indicateur ne tient compte que de la valeur médiane, et pas de la distribution des valeurs, ni des valeurs extrêmes. Il se pourrait, par conséquent, que les tribunaux sanctionnent les cas extrêmes (par ex : dépassement très important de la vitesse maximale autorisée), de manière plus sévère, sans que cela n'ait un effet sur le montant médian.



Graphique : 19_13-ind02-41-02-dg.

Source : Statistique des contrôles de vitesse (OFS)

Méthodologie

Il n'existe pas d'article de loi spécifique aux excès de vitesse. Les excès de vitesse importants sont considérés comme des violations graves des règles de la circulation routière (art. 90 ch. 2 LCR), comprenant, entre autres, les dépassements par la droite et autres infractions créant un sérieux danger pour la sécurité d'autrui. Pour ces analyses n'ont été considérées que les personnes de nationalité suisse condamnées exclusivement pour violation grave des règles de la circulation.

Uniquement des personnes de nationalité suisse : les données de la statistique des condamnations pénales ne permettent pas de déterminer depuis combien de temps une personne de nationalité étrangère se trouve en Suisse et si elle a déjà été condamnée à

l'étranger. Dans le but de ne pas fausser les résultats, nous n'avons retenu, dans nos calculs, que les personnes de nationalité suisse. Une étude de l'OFS (Storz, 1996) montre qu'en matière de condamnations pénales, la population étrangère ayant son domicile légal en Suisse avait, au début des années 1990, des comportements similaires à ceux des personnes de nationalité suisse. Nous pensons, par conséquent, que nos résultats sont valables pour l'ensemble de la population résidente.

Exclusivement : dans le but d'éviter que les condamnations multiples (condamnations pour excès de vitesse et au moins une autre infraction) n'aient un effet sur les sanctions, nous avons pris en compte uniquement les condamnations sanctionnant exclusivement une violation grave des règles de la circulation routière.

Sans condamnation antérieure : sont considérées les personnes n'ayant pas eu de condamnation pénale inscrite au casier judiciaire durant les 10 années précédentes.

Définitions

Retraits de permis

En Suisse, contrairement à d'autres pays (par ex. Allemagne, Italie ou France), un tribunal pénal n'a pas la compétence de prononcer le retrait du permis de conduire. Cette peine n'est pas considérée comme une sanction pénale, mais comme une mesure administrative. Les retraits de permis sont prononcés par des autorités administratives. Les informations les concernant sont inscrites dans le registre des mesures administratives, qui est géré par l'Office fédéral des routes (OFROU).

Sanction principale

Les tribunaux ont l'autorité de prononcer différents types de sanctions : une amende, une peine privative de liberté avec ou sans sursis, ainsi que des mesures. Etant donné que plusieurs sanctions peuvent être prononcées lors d'une condamnation, l'OFS crée une nouvelle variable : la «sanction principale» : Amende comme sanction principale : ne sont comptées que les condamnations dont la sanction est uniquement une amende. Peines privatives de liberté avec sursis : toutes les peines privatives de liberté avec sursis (avec ou sans amende). Peines privatives de liberté sans sursis : toutes les peines privatives de liberté sans sursis (avec ou sans amende) sauf si l'exécution de la peine est suspendue en faveur d'une mesure. Mesure comme peine principale : ensemble des mesures pénales, qu'elles soient ambulatoires ou stationnaires, avec suspension de l'exécution de la peine. Les mesures prononcées sans suspension de la peine sont comptées avec les peines privatives de liberté sans sursis.

Limitations de vitesse

La vitesse maximale générale des véhicules peut atteindre, lorsque les conditions de la route, de la circulation et de visibilité sont favorables : 50 km/h dans les localités, 80 km/h hors des localités, 100 km/h sur les semi-autoroutes et 120 km/h sur les autoroutes (art. 4a Ordonnance sur les règles de la circulation routière / RS 741.11).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13- ind02.41.02-ft	Montant médian (en francs) des amendes lors de condamnation pour violation grave des règles de la circulation (art. 90 ch. 2 LCR) exclusivement, sans condamnation antérieure
cc-f- 19.03.13.03.22	Montant de l'amende lors de condamnation pour violation grave des règles de la circulation, selon la sanction principale et le nombre de condamnations antérieures
cc-f- 19.03.03.03.29	Peines monétaires pour conduite en état d'ébriété (art. 91 al. 1 2e phrase LCR) comme infraction principale

3.6.3 Durée des peines pour excès de vitesse

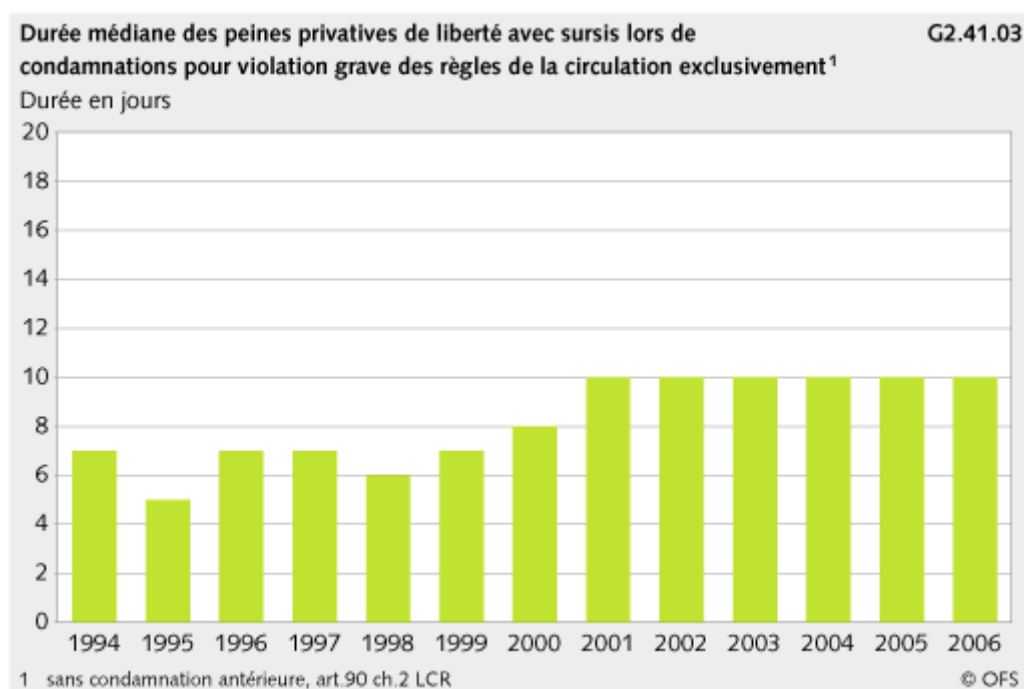
La durée médiane des peines privatives de liberté prononcées lors d'une première condamnation pour exclusivement violation grave des règles de la circulation routière (art. 90 ch. 2 LCR) est restée plus ou moins stable durant les années nonante avec une durée oscillant entre 5 et 7 jours. Cette durée médiane a ensuite augmenté pour atteindre 10 jours en 2001 et est restée stable depuis.

Signification de l'indicateur :

La durée médiane des peines privatives de liberté avec sursis pour excès de vitesse renseigne sur la sévérité des tribunaux. Une augmentation de cette durée devrait signifier que les tribunaux condamnent plus sévèrement cette infraction. Cet indicateur est représenté par l'évolution de la durée médiane, en jours, des peines privatives de liberté avec sursis prononcées lors de condamnations pour violation grave des règles de la circulation routière (art. 90 ch. 2 LCR) exclusivement.

Limites de l'indicateur :

Cet indicateur ne tient compte que de la valeur médiane, ni de la distribution des valeurs, ni des valeurs extrêmes. Il se pourrait par conséquent que les tribunaux sanctionnent les cas extrêmes (par ex : dépassement très important de la vitesse maximale autorisée) de manière plus sévère, sans que cela n'ait un effet sur la durée médiane.



Graphique : 19_13-ind02-41-03-fg.gif

Source : Statistique des contrôles de vitesse (OFS)

Méthodologie

Il n'existe pas d'article de loi spécifique aux excès de vitesse. Les excès de vitesse importants sont considérés comme des violations graves des règles de la circulation routière (art. 90 ch. 2 LCR), comprenant, entre autres, les dépassements par la droite et autres infractions créant un sérieux danger pour la sécurité d'autrui. Pour ces analyses n'ont été considérées que les personnes de nationalité suisse condamnées exclusivement pour violation grave des règles de la circulation.

Uniquement des personnes de nationalité suisse : les données de la statistique des condamnations pénales ne permettent pas de déterminer depuis combien de temps une personne de nationalité étrangère se trouve en Suisse et si elle a déjà été condamnée à

l'étranger. Dans le but de ne pas fausser les résultats, nous n'avons retenu, dans nos calculs, que les personnes de nationalité suisse. Une étude de l'OFS (Storz, 1996) montre qu'en matière de condamnations pénales, la population étrangère ayant son domicile légal en Suisse avait, au début des années 1990, des comportements similaires à ceux des personnes de nationalité suisse. Nous pensons, par conséquent, que nos résultats sont valables pour l'ensemble de la population résidente.

Exclusivement : dans le but d'éviter que les condamnations multiples (condamnations pour excès de vitesse et au moins une autre infraction) n'aient un effet sur les sanctions, nous avons pris en compte uniquement les condamnations sanctionnant exclusivement une violation grave des règles de la circulation routière.

Sans condamnation antérieure : sont considérées les personnes n'ayant pas eu de condamnation pénale inscrite au casier judiciaire durant les 10 années précédentes.

Définitions

Retraits de permis

En Suisse, contrairement à d'autres pays (par ex. Allemagne, Italie ou France), un tribunal pénal n'a pas la compétence de prononcer le retrait du permis de conduire. Cette peine n'est pas considérée comme une sanction pénale, mais comme une mesure administrative. Les retraits de permis sont prononcés par des autorités administratives. Les informations les concernant sont inscrites dans le registre des mesures administratives, qui est géré par l'Office fédéral des routes (OFROU).

Types d'appareils de mesure de la vitesse (délinquance routière)

Radars sur trépied ou dans véhicule en stationnement Pistolet-lasers Radar-lasers Suiveurs (appareils de mesure dans véhicule en mouvement) Movings (radars dans véhicule en mouvement) Cabines au bord de la route Systèmes de mesure de vitesse aux feux de signalisation Appareils de photos pour la surveillance des feux

Sanction principale

Les tribunaux ont l'autorité de prononcer différents types de sanctions : une amende, une peine privative de liberté avec ou sans sursis, ainsi que des mesures. Etant donné que plusieurs sanctions peuvent être prononcées lors d'une condamnation, l'OFS crée une nouvelle variable : la «sanction principale» : Amende comme sanction principale : ne sont comptées que les condamnations dont la sanction est uniquement une amende. Peines privative de liberté avec sursis : toutes les peines privatives de liberté avec sursis (avec ou sans amende). Peines privatives de liberté sans sursis : toutes les peines privatives de liberté sans sursis (avec ou sans amende) sauf si l'exécution de la peine est suspendue en faveur d'une mesure. Mesure comme peine principale : ensemble des mesures pénales, qu'elles soient ambulatoires ou stationnaires, avec suspension de l'exécution de la peine. Les mesures prononcées sans suspension de la peine sont comptées avec les peines privatives de liberté sans sursis.

Limitations de vitesse

La vitesse maximale générale des véhicules peut atteindre, lorsque les conditions de la route, de la circulation et de visibilité sont favorables : 50 km/h dans les localités, 80 km/h hors des localités, 100 km/h sur les semi-autoroutes et 120 km/h sur les autoroutes (art. 4a Ordonnance sur les règles de la circulation routière / RS 741.11).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13- ind02.41.03-ft	Durée médiane (en jours) des peines privatives de liberté avec sursis lors de condamnation violation grave des règles de la circulation (art. 90 ch. 2 LCR) exclusivement, sans condamnation antérieure
cc-f- 19.03.13.03.32	Durée des peines privatives de liberté lors de condamnations pour violation grave des règles de la circulation, selon la sanction principale et le nombre de condamnations antérieures

3.7 Efficacité des sanctions

3.7.1 Taux de recondamnation pour excès de vitesse

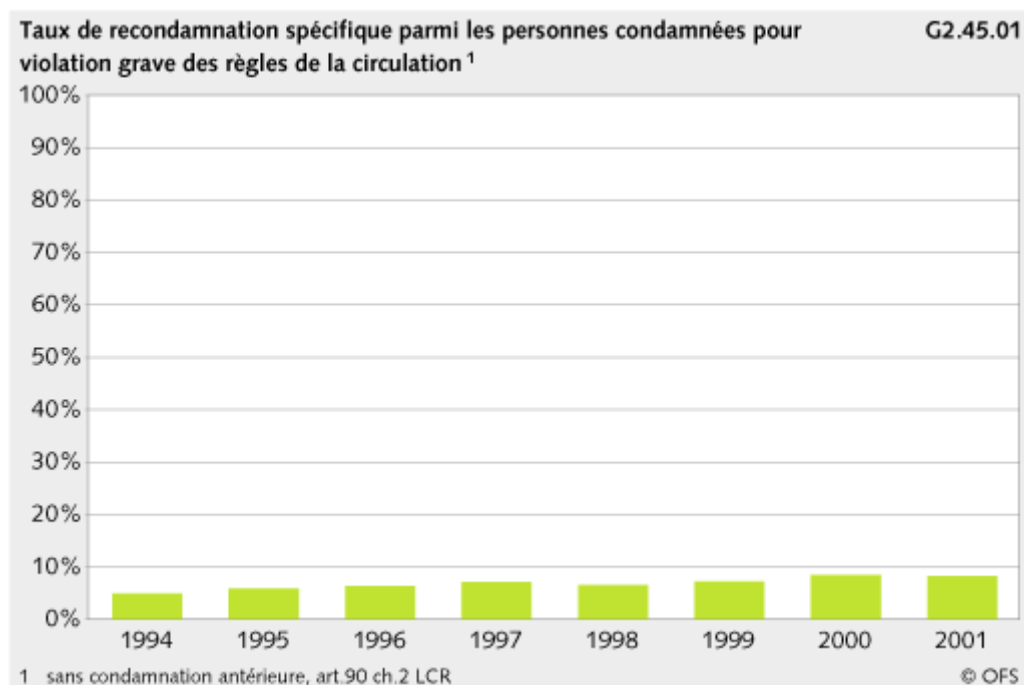
Une hausse continue du taux de recondamnation spécifique des personnes condamnées pour violation grave des règles de la circulation est observée. Ce taux était de 5% en 1994, et de 8% en 2001.

Signification de l'indicateur :

Selon le modèle de prévention spéciale, une sanction doit permettre d'éviter qu'une personne ne commette à nouveau la même infraction, en d'autres termes permettre d'éviter qu'elle ne récidive. Le taux de recondamnation spécifique renseigne sur le pourcentage de personnes condamnées pour une violation grave des règles de la circulation routière et recondamnées pénalement pour la même infraction. Une baisse de ce pourcentage devrait signifier une augmentation de l'efficacité du système des sanctions. Cet indicateur est représenté par le pourcentage de personnes recondamnées pour violation grave des règles de la circulation (art. 90 ch. 2 LCR), parmi les personnes condamnées une première fois pour cette même infraction.

Limites de l'indicateur :

Le pourcentage de recondamnations pour violation grave des règles de la circulation routière dépend du nombre de personnes condamnées déjà une fois pour excès de vitesse, qui violent à nouveau gravement les règles de la circulation routière, ainsi que de la fréquence de ce comportement. Mais il dépend également très fortement des activités de contrôle de la police. Ainsi une hausse du taux de recondamnation pourrait être due uniquement à une augmentation du nombre de contrôles de vitesse, et non à une augmentation de la récidive.



Graphique : 19_13-ind02-45-01-fg.gif

Source : Statistique des condamnations pénales (OFS)

Méthodologie

Il n'existe pas d'article de loi spécifique aux excès de vitesse. Les excès de vitesse importants sont considérés comme des violations graves des règles de la circulation routière (art. 90 ch. 2 LCR), comprenant, entre autres, les dépassements par la droite et autres infractions créant un sérieux danger pour la sécurité d'autrui. Pour ces analyses n'ont été considérées que les personnes, de nationalité suisse, condamnées une première fois pour violation grave des règles de la circulation routière (art. 90 ch. 2 LCR) exclusivement et recondamnées pour la même infraction.

Uniquement des personnes de nationalité suisse : les données de la statistique des condamnations pénales ne permettent pas de déterminer depuis combien de temps une personne de nationalité étrangère se trouve en Suisse et si elle a déjà été condamnée à l'étranger. Dans le but de ne pas fausser les résultats, nous n'avons retenu, dans nos calculs, que les personnes de nationalité suisse. Une étude de l'OFS (Storz, 1996) montre qu'en matière de condamnations pénales, la population étrangère ayant son domicile légal en Suisse avait, au début des années 1990, des comportements similaires à ceux des personnes de nationalité suisse. Nous pensons, par conséquent, que nos résultats sont valables pour l'ensemble de la population résidente.

Sans condamnation antérieure : sont considérées les personnes n'ayant pas eu de condamnation pénale inscrite au casier judiciaire durant les 10 années précédentes.

Recondamnation : sont considérées les personnes ayant eu une nouvelle condamnation pour violation grave des règles de la circulation routière durant les 5 années suivant la première condamnation.

Définitions

Retraits de permis

En Suisse, contrairement à d'autres pays (par ex. Allemagne, Italie ou France), un tribunal pénal n'a pas la compétence de prononcer le retrait du permis de conduire. Cette peine n'est pas considérée comme une sanction pénale, mais comme une mesure administrative. Les retraits de permis sont prononcés par des autorités administratives. Les informations les concernant sont inscrites dans le registre des mesures administratives, qui est géré par l'Office fédéral des routes (OFROU).

Types d'appareils de mesure de la vitesse (délinquance routière)

Radars sur trépied ou dans véhicule en stationnement Pistolet-lasers Radar-lasers Suiveurs (appareils de mesure dans véhicule en mouvement) Movings (radars dans véhicule en mouvement) Cabines au bord de la route Systèmes de mesure de vitesse aux feux de signalisation Appareils de photos pour la surveillance des feux

Limitations de vitesse

La vitesse maximale générale des véhicules peut atteindre, lorsque les conditions de la route, de la circulation et de visibilité sont favorables : 50 km/h dans les localités, 80 km/h hors des localités, 100 km/h sur les semi-autoroutes et 120 km/h sur les autoroutes (art. 4a Ordonnance sur les règles de la circulation routière / RS 741.11).

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

19-13-
ind02.45.01-ft

Taux de recondamnation spécifique parmi les personnes condamnées pour violation grave des règles de la circulation (art. 90 ch. 2 LCR), sans condamnation antérieure

cc-f-
19.03.13.04.12

Taux de recondamnations parmi les personnes condamnées pour violation grave des règles de la circulation, selon le type de recondamnation et le nombre de condamnations antérieures

3.8 Opinion publique - Gravité de l'infraction

3.8.1 Personnes considérant les excès de vitesse comme criminels

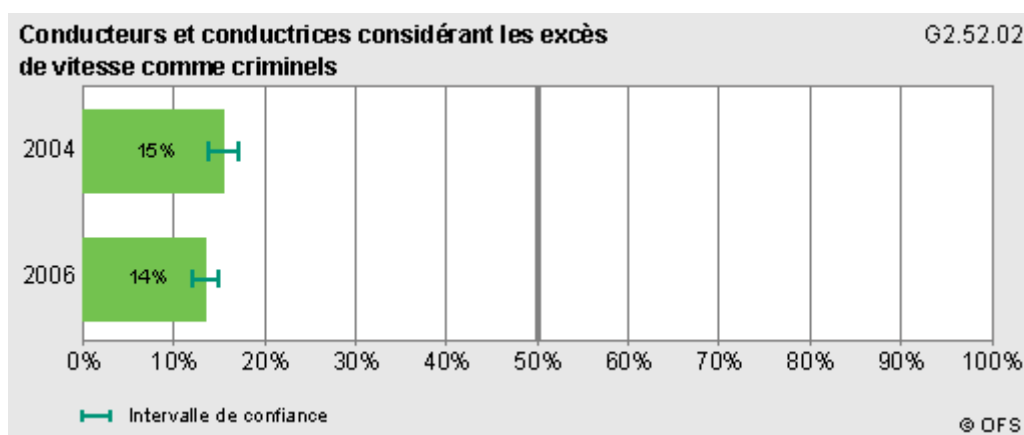
La majorité des conducteurs estiment qu'un dépassement de la vitesse autorisée ne constitue pas un délit grave. En 2012, 16% seulement des personnes interrogées pensent qu'il est criminel de dépasser la vitesse de circulation autorisée. De 2004 à 2012, cette proportion n'a pas évolué de manière statistiquement significative (les intervalles de confiance se recoupent).

Signification de l'indicateur :

Cet indicateur informe sur le pourcentage de conducteurs et de conductrices considérant les excès de vitesse comme criminels. Le pourcentage de conducteurs qui considèrent qu'il est criminel de dépasser la vitesse autorisée renseigne sur la manière dont cette infraction est perçue. Une hausse de ce pourcentage signifie que la perception de la gravité de cette infraction augmente et que les excès de vitesse sont moins tolérés par la société.

Limites de l'indicateur :

Les données sont collectées dans le cadre d'une enquête téléphonique. Les personnes interrogées fournissent des informations sur leurs comportements et expriment leur opinion sur certains sujets sensibles. L'influence des « comportements socialement souhaitables » sur les réponses ne peut pas être exclue. Il se peut qu'un certain nombre de personnes aient déclaré considérer les excès de vitesse comme criminels alors qu'elles ne les considèrent pas vraiment comme tels. L'enquête étant réalisée auprès d'un échantillon aléatoire, les résultats sont généralisables à condition de tenir compte d'une marge d'incertitude (intervalle de confiance). Les différences d'une année à l'autre ne sont statistiquement significatives que si les intervalles de confiance ne se recoupent pas.



Graphique : 19_13-ind02-52-02-dg.fig

Source : Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM, Feuille T10.11)

Méthodologie

L'enquête auprès des conducteurs de véhicules à moteurs est une enquête téléphonique. Elle a été réalisée pour la première fois en 2001 auprès d'un échantillon représentatif de 6000 ménages. Elle a été réalisée en 2012 pour la sixième fois. La question posée était : „Que pensez-vous des excès de vitesse? “. Les personnes interrogées avaient le choix entre les réponses suivantes : „C'est criminel“, „Ce n'est pas criminel, mais toute infraction devrait être“, „C'est imprudent, mais c'est parfois compréhensible en tenant compte du contexte“, „Ce n'est pas un problème si on fait attention en conduisant“. Cette question a été posée pour la première fois lors de l'enquête réalisée en 2004.

Définitions

Types d'appareils de mesure de la vitesse (délinquance routière)

Radars sur trépied ou dans véhicule en stationnement Pistolet-lasers Radar-lasers Suiveurs (appareils de mesure dans véhicule en mouvement) Movings (radars dans véhicule en mouvement) Cabines au bord de la route Systèmes de mesure de vitesse aux feux de signalisation Appareils de photos pour la surveillance des feux

Encyclopédie statistique

Le(s) tableau(x) pour cette indicateur se trouvent dans le zip d'archivage sous :

su-f-19.02.08.01 Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)- Résultats détaillés, Feuille T10.11

Renseignements

OFS, Section Criminalité et droit pénal, Tel. : +41 58 463 62 40

E-Mail : pks@bfs.admin.ch