



19

Criminalité et droit pénal  
Kriminalität und Strafrecht  
Criminalità e diritto penale

Neuchâtel, octobre 2005

## Indicateurs de la délinquance routière

Description brève de la conception

.....  
**Information:**

Steve Vaucher Ducommun, OFS, Section Criminalité et droit pénal, tél.: 032 713 69 61

e-mail: [steve.vaucher@bfs.admin.ch](mailto:steve.vaucher@bfs.admin.ch)

N° de commande: 283-0501

© OFS

# Les indicateurs de la délinquance routière

1	Introduction	3
2	Structure du système des indicateurs de la délinquance routière	3
3	Domaines traités	3
4	Thèmes	3
5	Indicateurs	3
6	Présentation des indicateurs	4
7	Actualisation	4
8	Publications antérieures	4
9	Liste des indicateurs	5
10	Exemples d'indicateurs	6
10.1	Conducteurs testés	6
10.2	Infractions condamnées	8
10.3	Accidents avec personnes tuées ou grièvement blessées	10

## 1 Introduction

Les indicateurs de la délinquance routière constituent une activité analytique dans le cadre des activités d'observation statistique de la délinquance routière. Ces indicateurs ont pour but de présenter, de manière systématique et sur le long terme, des informations sur l'état et l'évolution des diverses dimensions de la délinquance routière et des domaines qui y sont associés. Il s'agit de mobiliser l'ensemble des connaissances et des informations disponibles, de les traiter et de les représenter de manière synthétique et attractive pour décrire la situation en Suisse. Le but à moyen terme d'un tel système d'indicateurs est de permettre d'évaluer le degré d'atteinte des différents objectifs de la politique en matière de sécurité routière et de déterminer les possibles facteurs d'influence. Aussi, si le système des indicateurs de la délinquance routière prend comme point de référence les objectifs de *Via sicura*, il ne se réduit pas à observer la politique actuelle, mais vise la présentation, la plus large possible, des comportements délictueux. Ainsi, le système des indicateurs doit permettre d'observer la délinquance, au-delà des objectifs définis à court ou moyen terme.

## 2 Structure du système des indicateurs de la délinquance routière

La structure du système est définie par les manières de conduire des automobilistes et la logique du processus pénal, lui-même déterminé par le statut et les activités des différents acteurs du système, à savoir les conducteurs de véhicules, ainsi que les autorités en charge du contrôle du respect du code de la route, de la poursuite pénale ou des mesures administratives. D'autres dimensions peuvent être ajoutées en vue de complexifier le système, tels que le traitement de ces sujets par les médias ou les pratiques de consommation d'alcool de la population générale.

## 3 Domaines traités

On distingue généralement deux grands domaines de la délinquance routière, les excès de vitesse et les conduites en état d'ébriété. D'autres domaines peuvent être nommés, comme le non-port de la ceinture de sécurité, l'inattention ou la conduite sans permis; et bien d'autres pour le trafic de poids lourds. En raison des ressources disponibles, le projet a été limité aux deux domaines principaux.

## 4 Thèmes

Les thèmes sont sélectionnés pour rendre compte de la réalité de la conduite des conducteurs et suivant les différentes étapes de poursuite pénale de la délinquance routière: de la fréquence des comportements délictueux jusqu'à la sanction pénale, en passant par les contrôles policiers et les accidents. Pour chaque thème, des sous-groupes peuvent être définis. Par exemple, pour la densité des contrôles policiers, deux sous-thèmes ont été retenus, la densité effective et la densité perçue des contrôles.

## 5 Indicateurs

Chaque thème analysé peut être mesuré et représenté à l'aide de plusieurs indicateurs. Ainsi, la fréquence des conduites en état d'ébriété (chiffre noir) peut être approchée de diverses manières, à savoir par les déclarations des conducteurs lors d'enquêtes téléphoniques, par les contrôles effectués par la police ou par les condamnations pénales prononcées par les tribunaux. Chaque indicateur a ses degrés de précision, ses avantages et ses inconvénients. Pour chaque indicateur sont décrites la méthode du relevé et ses limites.

## 6 Présentation des indicateurs

Les indicateurs sont présentés selon un schéma uniforme, qui comprend une information générale sur l'indicateur, les résultats obtenus, illustrés sous forme graphique, avec les données dans un tableau à télécharger, la tendance et un commentaire relatif aux résultats. Les définitions, les sources et les informations méthodologiques sont aussi disponibles. Afin de pouvoir effectuer des comparaisons dans le temps, entre des régions, des cantons ou des pays, les résultats sont présentés généralement sous forme pondérée (selon la taille de la population résidante ou le volume du parc automobile).

La présentation des indicateurs suit le schéma suivant:

### *Signification de l'indicateur:*

Énoncé du postulat dont l'observation doit être contrôlée à l'aide du dit indicateur. Description de l'indicateur et des valeurs utilisées pour le mesurer.

### *Limites de l'indicateur:*

Brève évaluation de la pertinence de l'indicateur pour observer le phénomène décrit par le postulat (des possibilités qu'il offre et de ses limites).

### *Graphique:*

Présentation des données sous forme de graphique. Si possible, les résultats seront pondérés.

### *Commentaire:*

Brève description et analyse des résultats présentés dans le graphique.

### *Sources:*

Mention des producteurs de données et des relevés dont sont issues les données utilisées.

### *Données du graphique:*

Présentation des données utilisées dans le graphique.

### *Autres données à télécharger:*

Liens vers des documents contenant d'autres données d'intérêt pour cet indicateur.

### *Informations supplémentaires:*

Informations concernant, entre autres, des définitions et des questions de méthodes.

## 7 Actualisation

Les indicateurs sont réactualisés chaque année ou après un nouveau relevé, s'il s'agit d'une enquête qui n'est pas réalisée chaque année.

## 8 Publications antérieures

- Délinquance routière en Suisse, Personnes condamnées, taux de prévalence et sanctions. OFS, Neuchâtel 1999
- Délinquance routière et récidive, Taux de recondamnation et effet des sanctions. OFS, Neuchâtel 2000
- Délinquance routière et contrôles de police, Enquête auprès des conducteurs motorisés 2001. OFS, Neuchâtel 2002

## 9 Liste des indicateurs de la délinquance routière

Domaines	Thèmes/Sous-thèmes	Indicateurs
Alcool et circulation routière	Densité effective des contrôles	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conducteurs testés</li> <li>• Conducteurs testés parmi arrêtés</li> <li>• Ethylomètres</li> </ul>
	Densité perçue des contrôles	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Probabilité estimée de se faire contrôler</li> <li>• Personnes en faveur de plus de contrôles</li> </ul>
	Comportements délictueux	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infractions auto-reportées</li> <li>• Infractions condamnées</li> <li>• Taux d'infraction</li> </ul>
	Insécurité effective	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accidents avec personnes tuées ou grièvement blessées</li> </ul>
	Insécurité perçue	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crainte d'être impliqué dans un accident</li> </ul>
	Sévérité des tribunaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proportion de peines privatives de liberté</li> <li>• Montant des amendes</li> <li>• Durée des peines privatives de liberté</li> </ul>
	Efficacité des sanctions	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taux de recondamnation</li> </ul>
	Opinion publique – Acceptation de la législation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personnes en faveur de l'abaissement du taux d'alcoolémie</li> <li>• Personnes en faveur des contrôles systématiques</li> </ul>
	Opinion publique – Gravité de l'infraction	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personnes considérant la conduite en état d'ébriété comme criminelle</li> </ul>
Vitesse et circulation routière	Densité effective des contrôles	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Véhicules contrôlés</li> <li>• Appareils de mesure</li> </ul>
	Densité perçue des contrôles	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Probabilité estimée de se faire contrôler</li> <li>• Personnes en faveur de plus de contrôles</li> </ul>
	Comportements délictueux	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infractions auto-reportées</li> <li>• Infractions condamnées</li> <li>• Taux d'infraction</li> </ul>
	Insécurité effective	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accidents avec personnes tuées ou grièvement blessées</li> </ul>
	Insécurité perçue	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crainte d'être impliqué dans un accident</li> </ul>
	Sévérité des tribunaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proportion de peines privatives de liberté</li> <li>• Montant des amendes</li> <li>• Durée des peines privatives de liberté</li> </ul>
	Efficacité des sanctions	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taux de recondamnation</li> </ul>
	Opinion publique – Gravité de l'infraction	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personnes considérant les excès de vitesse comme criminels</li> </ul>

Accès aux indicateurs:  
[www.statistique.admin.ch](http://www.statistique.admin.ch)

## 10 Exemples d'indicateurs

### 10.1 Conducteurs testés

#### 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 nombre de conducteurs testés renseigne sur l'intensité des contrôles du taux d'alcoolémie effectués par la police. Une augmentation de cette proportion devrait signifier une augmentation de la densité des contrôles.

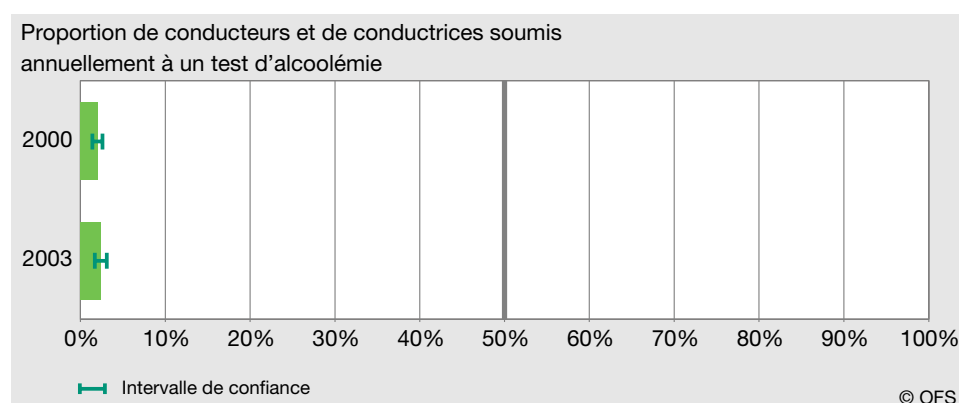
Cet indicateur est représenté par le pourcentage de conducteurs et de conductrices ayant admis avoir dû, en une année, se soumettre à au moins un alcootest.

#### Limites de l'indicateur:

Une augmentation de la densité effective n'a un effet positif que si elle entraîne une augmentation de la densité perçue. 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.

Etant donné que les données proviennent d'une enquête par téléphone et qu'elles correspondent à des informations auto-reportées sur un thème sensible, les valeurs peuvent être sous-estimées. Il est important de tenir compte des intervalles de confiance lorsqu'on tente de dégager une tendance.

#### ☐ Conducteurs testés



#### Commentaire:

Seuls 2% des conducteurs et des conductrices subissent annuellement un contrôle du taux d'alcoolémie. La probabilité d'être contrôlé n'a pas changé, de manière statistiquement significative, entre 2000 et 2003. Avec l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2005 de la loi révisée sur la circulation routière (LCR), qui autorise les contrôles d'alcoolémie sans indices d'ébriété, cette proportion devrait augmenter.

**Sources:** Enquête auprès des conducteurs motorisés (OFS)

[Voir les valeurs du graphique](#)

**Informations supplémentaires:**

**Définitions/explications**

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).

Prévention générale

La théorie de la prévention générale postule qu'une peine doit influencer toute personne, éventuellement tentée de commettre un certain acte délictueux, à ne pas le faire. La théorie de la prévention spéciale postule que cette peine doit influencer la personne condamnée à ne pas récidiver.

**Méthodologie**

L'enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM) est une enquête téléphonique réalisée une première fois en 2001 auprès d'un échantillon représentatif de 6000 ménages. Elle a été renouvelée en 2004 avec un nouvel échantillon de 6000 ménages. La question posée était: «Combien de contrôles du taux d'alcoolémie avez-vous subi l'année passée?».

## 10.2 Infractions condamnées

### Signification de l'indicateur:

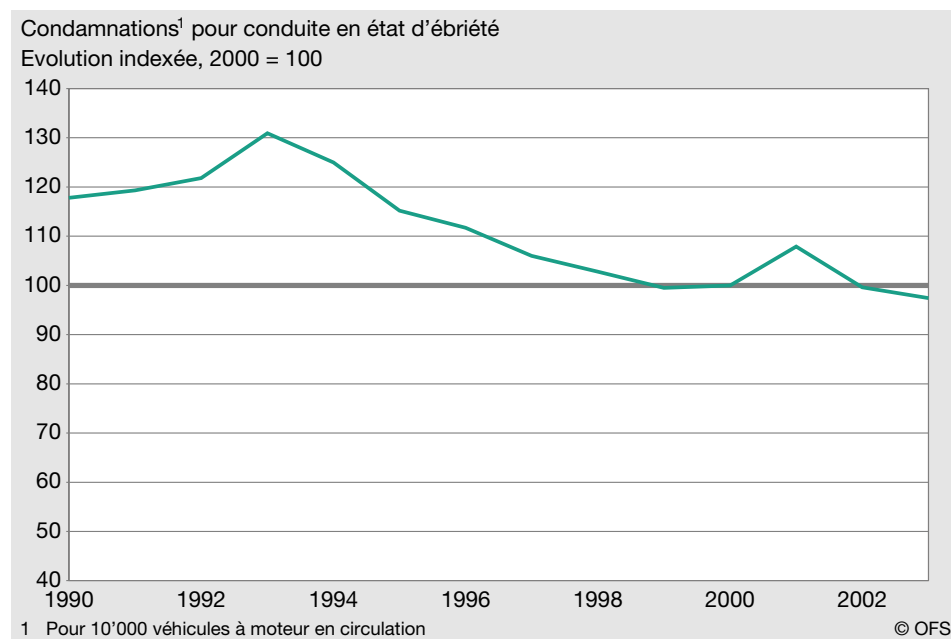
Le nombre de personnes condamnées pour conduite en état d'ébriété renseigne sur l'ampleur du phénomène de la conduite en état d'ébriété. Une baisse du nombre de condamnations devrait signifier une baisse du nombre total de ce type d'infraction.

Cet indicateur est représenté par l'évolution du nombre de condamnations pénales pour conduite d'un véhicule motorisé en état d'ébriété, pour 10'000 véhicules à moteur en circulation. L'année de référence est 2000 (valeur en 2000=100).

### Limites de l'indicateur:

Le nombre de condamnations prononcées 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, très fortement, des activités de contrôle de la police. Ainsi une hausse du nombre de condamnations 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.

### ☐ Infractions condamnées



### Commentaire:

Le nombre de condamnations, prononcées pour conduite en état d'ébriété d'un véhicule motorisé (art. 91 al.1 LCR) est resté plus ou moins stable depuis 1990: malgré une augmentation en 1993 et une autre en 2001, il atteint en 2003 le même niveau qu'en 1990, que ce soit en termes absolus (16'687 en 2003) ou en tenant compte de la population résidante adulte (28 condamnations pour 10'000 résidents adultes en 2003). Si l'on tient compte du parc automobile plutôt que de la population résidante adulte (voir les données du graphique), la tendance est à la baisse depuis 1993.

Avec l'entrée en vigueur, au 1<sup>er</sup> janvier 2005, des contrôles systématiques, un plus grand nombre de conducteurs et de conductrices devraient être contrôlés, ce qui devrait mener à une augmentation des condamnations, même si le nombre effectif de conduites en état d'ébriété n'a pas changé.



La baisse du taux d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 pour mille ne devrait avoir que peu d'effet sur cet indicateur. En effet, les condamnations des personnes ayant un taux d'alcoolémie se situant entre ces deux valeurs, et prononçant uniquement une amende, ne seront pas inscrites au casier judiciaire et ne seront donc pas comptabilisées dans la statistique. Parmi les personnes mesurées avec de tels taux d'alcoolémie, seules celles sanctionnées par des arrêts verront leur condamnation automatiquement inscrite au casier judiciaire.

**Sources:** Statistique des condamnations pénales (OFS)

[Voir les valeurs du graphique](#)

### **Informations supplémentaires:**

#### **Définitions/explications**

##### 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).

##### Condamnations

Ce terme recouvre tous les jugements prononcés par les tribunaux en vertu du code pénal, d'une autre loi pénale fédérale ou du code pénal militaire, et entraînant des sanctions (les acquittements ne sont pas pris en considération). Les statistiques ne tiennent compte que des jugements inscrits dans le casier judiciaire; les décisions postérieures au jugement telles que l'annulation d'un sursis pour une peine privative de liberté sont également prises en considération, mais ne sont pas comptées comme de nouvelles condamnations.

#### **Méthodologie**

Les tribunaux transmettent au casier judiciaire les condamnations qui doivent y être inscrites. Ces informations sont ensuite communiquées à l'Office fédéral de la statistique (OFS). Les informations sont envoyées de manière continue. Une synchronisation est effectuée une fois par année. Ces données alimentent la statistique des condamnations pénales, qui est une enquête annuelle et exhaustive.

### 10.3 Accidents avec personnes tuées ou grièvement blessées

#### Signification de l'indicateur:

Le nombre d'accidents graves dus à l'alcool renseigne sur l'insécurité routière effective due à l'alcool. Une baisse de ce nombre devrait signifier une amélioration de la sécurité routière.

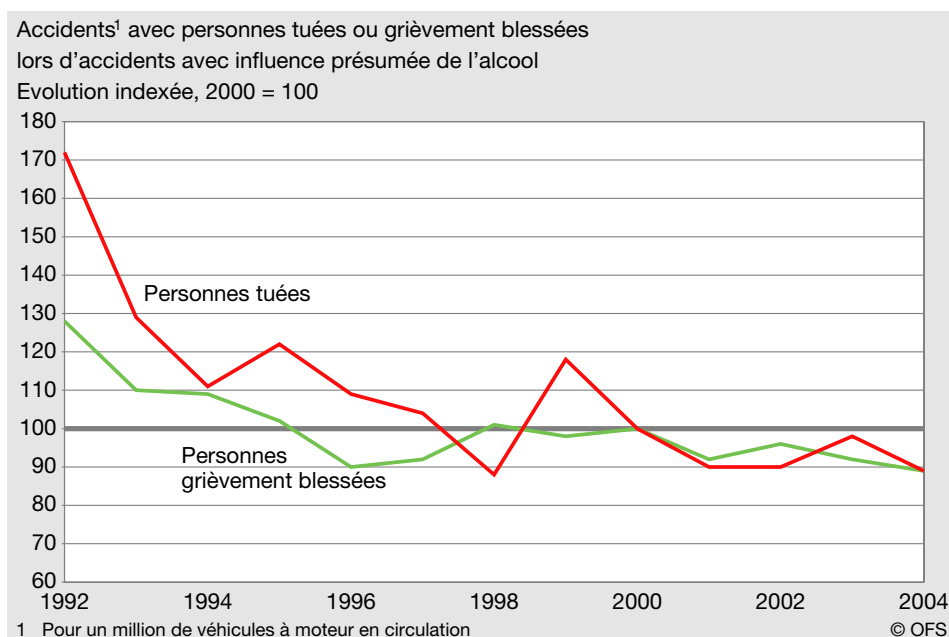
Cet indicateur est représenté par l'évolution du nombre d'accidents avec influence présumée de l'alcool où une ou plusieurs personnes ont été grièvement blessées ou sont décédées suite à l'accident. L'indicateur présente le nombre d'accidents pour un million de véhicules à moteur en circulation, indexé sur l'année 2000 (valeur en 2000=100).

#### 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, voire d'autres facteurs encore. Ainsi une amélioration des voitures et/ou des routes pourrait avoir une influence égale, voire supérieure, à celle d'un changement des comportements 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 estimation personnelle. Il est ainsi envisageable que certains cas ne soient pas relevés par les agents et que les données transmises par les polices soient sous-estimées.

#### ▣ Accidents avec personnes tuées ou grièvement blessées



#### Commentaire:

Le nombre d'accidents, avec influence présumée de l'alcool où une ou plusieurs personnes sont décédées suite à l'accident (83 personnes en 2004), a fortement baissé au début des années nonante, puis est resté plutôt stable depuis 1998. En tenant compte de la taille du parc automobile, le nombre d'accidents avec personnes décédées a pratiquement diminué de moitié entre le début des années nonante et 1998 (41 accidents avec tués pour un million de véhicu-

les à moteur en circulation en 1992, et 21 en 1998 et 2004). Le nombre d'accidents avec personnes grièvement blessées (626 en 2004) a également fortement baissé au début de la décennie précédente, même si cette baisse est moins importante que celle du nombre d'accidents avec personnes tuées.

**Sources:** Statistique des accidents de la circulation routière (OFS)

[Voir les valeurs du graphique](#)

### **Informations supplémentaires:**

#### **Définitions/explications**

##### 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).

##### Accidents (Transports)

La notion d'accident change en fonction du mode de transport (les définitions concernant les accidents des transports publics ont été révisées en l'an 2000; celles qui suivent s'appliquent toutefois aux accidents survenus jusqu'au 30 septembre 2000). Accidents de la circulation routière: Depuis 1992, on relève tous les accidents survenus sur la voie publique. Jusqu'en 1991, seuls les accidents ayant provoqué des dégâts matériels évalués à plus de 500 francs (jusqu'en 1975, la limite était fixée à 200 francs) étaient pris en compte. Depuis 2002, on considère uniquement les accidents ayant causé des dommages corporels. Toute personne ayant subi des blessures, quelle qu'en soit la gravité, entre dans la catégorie des blessés. Accidents du trafic ferroviaire: Sont enregistrés tous les accidents qui ont fait des blessés ou causé au moins 15'000 francs de dégâts matériels (la limite était fixée à 2000 francs jusqu'en 1962, et à 5000 francs jusqu'en 1975). Seules les personnes déclarées incapables de travailler pendant deux semaines au moins sont tenues pour blessées. Accidents de la navigation aérienne: Sont comptés tous les accidents déclarés au Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation qui impliquent des avions civils immatriculés en Suisse, ainsi que les accidents survenus en Suisse et impliquant des avions de nationalité étrangère. Seules les personnes grièvement blessées sont recensées.

##### Fautes et influences présumées (Accidents de la circulation routière)

Les indications relatives aux fautes et influences présumées n'ont pas de valeur légale. Elles servent à analyser les accidents. L'agent de police effectuant le rapport indique les fautes et influences selon son estimation personnelle. Il peut indiquer jusqu'à trois fautes ou influences, voire aucune, pour chaque objet (piéton ou véhicule).

#### **Méthodologie**

Les accidents enregistrés par la police sont communiqués tous les mois, par les cantons, à l'Office fédéral de la statistique (OFS). Ces données alimentent la statistique des accidents de la circulation routière, qui est une enquête annuelle et exhaustive. Etant donné que seule la conduite d'un véhicule sous influence de l'alcool est considérée comme une infraction, seules les influences présumées de l'alcool pour les conducteurs et les conductrices ont été retenues pour cette analyse, et non celles des piétons.