

Délinquance routière et contrôles de police

Enquête auprès des conducteurs motorisés
2001–2006



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'intérieur DFI
Office fédéral de la statistique OFS



Neuchâtel, 2006

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

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

Délinquance routière et contrôles de police

Enquête auprès des conducteurs motorisés 2001–2006

Réalisation Magnus Fink
Steve Vaucher Ducommun

Editeur Office fédéral de la statistique (OFS)
Bureau suisse de prévention des accidents (bpa)

Editeur: Office fédéral de la statistique (OFS)

Renseignements: Steve Vaucher Ducommun, section criminalité et droit pénal,
OFS, Tél. 032 713 69 61, e-mail: steve.vaucher@bfs.admin.ch

Auteurs: Magnus Fink, Steve Vaucher Ducommun

Diffusion: Office fédéral de la statistique, CH-2010 Neuchâtel
Tél. 032 713 60 60 / Fax 032 713 60 61 / e-mail: order@bfs.admin.ch

Numéro de commande: 499-0600

Prix: 10 francs (TVA excl.)

Domaine: 19 Criminalité et droit pénal

Série: Statistique de la Suisse

Langue du texte original: Français

Page de couverture: R. Hirter, Berne

Graphisme/Layout: OFS

Copyright: OFS, Neuchâtel 2006
La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales,
si la source est mentionnée.

ISBN: 3-303-19029-1

Table des matières

L'essentiel en bref	5	3.9	Appréciation des nouvelles dispositions réglant la conduite en état d'ébriété	28	
1	Introduction	6	3.10	Perception de la gravité des infractions routières	30
2	Méthode d'enquête	8	3.11	Comportement face à la conduite en état d'ébriété et consommation d'alcool	32
2.1	Déroulement de l'enquête	8	4	Discussion des résultats	34
2.2	Structure du questionnaire	8	5	Bibliographie	37
2.3	Présentation graphique des analyses statistiques et des résultats	9	6	Annexe méthodologique	38
3	Résultats	11	6.1	Taux de participation	38
3.1	Fréquence autoreportée des infractions routières	12	6.2	Description des personnes interrogées	39
3.2	Crainte d'être impliqué dans un accident	14	6.3	Pondération	40
3.3	Implication dans des accidents	16	6.4	Comparaison des résultats avec les données provenant d'autres sources	40
3.4	Probabilité estimée de faire l'objet d'un contrôle de police	18	7	Tableaux	43
3.5	Evaluation de l'intensité de contrôle	20			
3.6	Contrôles de police subis	22			
3.7	Sanctions reçues pour des infractions routières	24			
3.8	Connaissances des nouvelles dispositions réglant la conduite en état d'ébriété	26			

L'essentiel en bref

L'Office fédéral de la statistique (OFS) et le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa) ont mené auprès d'un échantillon aléatoire de conducteurs, pour la troisième fois en 2006, une enquête sur les comportements auto-reportés et les attitudes en matière de circulation routière. Il est donc maintenant possible de dresser un aperçu de la situation actuelle des dispositions des usagers à l'égard des infractions et des contrôles routiers, ainsi que de suivre leur évolution durant les cinq dernières années.

Dans l'ensemble, il ressort que les conducteurs sont de moins en moins nombreux à affirmer commettre des infractions routières. Cette baisse est observée principalement pour la conduite en état d'ébriété, mais également pour les excès de vitesse. Les pourcentages de conducteurs admettant avoir commis des infractions routières restent toutefois importants. Environ trois quarts des répondants affirment avoir dépassé au moins une fois, au cours de l'année 2005, les limitations de vitesse sur les autoroutes et hors des localités, et près de la moitié à l'intérieur des localités. Plus d'un quart des usagers estiment avoir conduit, en 2005, avec un taux d'alcool supérieur ou égal à 0,5‰.

Les attitudes à l'égard de la délinquance routière n'ont pratiquement pas évolué en cinq ans. La conduite en état d'ébriété est toujours perçue comme grave par une large majorité des usagers, alors que seule la moitié d'entre eux condamnent les excès de vitesse. Les conducteurs ont nettement plus peur d'être impliqués dans un accident par la faute d'autrui que de provoquer eux-mêmes un accident. Ils estiment que la probabilité de provoquer un accident lié à l'inattention est plus élevée que celle de provoquer un accident lié à un excès de vitesse, et nettement plus élevée que celle de provoquer un accident lié à la conduite en état d'ébriété. Alors que la crainte de provoquer un accident lié à un excès de vitesse a diminué entre 2001 et 2006, la crainte de provoquer un accident lié à un état d'ébriété ou à une inattention est restée stable durant la même période.

Le 1^{er} janvier 2005 ont été introduites deux nouvelles mesures réglant la conduite en état d'ébriété: l'abaissement de la limite admise du taux d'alcool de 0,8‰ à 0,5‰ et la possibilité d'effectuer des alcootests sans soupçon préalable. En 2006, les usagers réservent un accueil nettement plus favorable à ces mesures qu'en 2001 et 2004. Le pourcentage de conducteurs ayant dû se soumettre à un contrôle d'alcoolémie a plus que doublé depuis l'introduction de ces mesures, pour atteindre un taux annuel de 5%. La moitié des répondants estiment toujours que la probabilité de faire l'objet d'un alcootest est nulle.

Deux tiers des répondants indiquent avoir été impliqués en tant que conducteur dans au moins un accident durant toute leur vie et près de 9 usagers sur 10 ont déjà été sanctionnés pour au moins une infraction routière depuis qu'ils conduisent. Le montant total des amendes atteint environ 320 millions de francs chaque année.

1 Introduction

Le but de l'enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM) est principalement d'obtenir des informations sur l'évolution des attitudes et des comportements auto-reportés en matière de délinquance routière. Elle vise aussi à renseigner sur les représentations de la population au sujet des contrôles de police et des lois réglant la circulation routière. Finalement, on cherche à connaître l'influence et l'efficacité de ces contrôles sur le comportement des conducteurs. Les risques inhérents à la circulation routière ne pouvant être totalement éliminés, il est important de chercher par quels moyens les réduire au maximum.

Le lien établi entre la fréquence des accidents et le rythme des contrôles effectués, ainsi que la perception de ces contrôles par la population, est à l'origine de l'adoption, au milieu des années 80, du modèle de répression préventive de la délinquance routière¹. Selon ce modèle, l'intensification des contrôles, la diffusion de l'information sur la multiplication des contrôles de police, ainsi que l'augmentation de la crainte d'être pris en flagrant délit en cas d'infraction, devraient déboucher sur des changements observables du comportement des conducteurs motorisés. A moyen et long terme, ces changements se mesureront avant tout par l'évolution du nombre d'accidents liés à l'abus d'alcool ou à des excès de vitesse. A court terme, ils pourraient se traduire par un accroissement des condamnations et des retraits de permis.

Les infractions routières forment le principal groupe d'infractions recensées dans la statistique suisse des condamnations pénales établie par l'Office fédéral de la statistique (OFS) depuis 1946. En 2004, plus de la moitié des 95'000 condamnations pénales concernaient des infractions routières. L'évolution des mesures administratives montre que les retraits de permis pour excès de

vitesse ont continuellement augmenté depuis 10 ans, pour atteindre un niveau record en 2004, avec près de 32'000 retraits de permis (contre 20'000 en 1995). Le nombre de retraits de permis pour conduite en état d'ébriété et inattention est resté relativement stable durant la même période, avec respectivement environ 16'000 et 6000 cas par année.

Les accidents de la route ont fait un total de près de 30'000 victimes en 2004, dont 510 sont décédées des suites de l'accident (OFS, 2006). La moitié (254) de ces personnes tuées ont été impliquées dans des accidents où la faute présumée était une vitesse excessive ou l'alcool. La vitesse est citée dans 218 cas (43%) et l'alcool dans 96 (19%).

Toute considération économique et écologique mise à part, la sécurité routière représente le but premier des règles de la circulation routière et des contrôles de police. Le Conseil européen de la sécurité dans les transports (ETSC, 1995) affirme que si les usagers de la route respectaient davantage les limites légales, du moins par rapport à l'alcool et à la vitesse, la sécurité routière s'en trouverait considérablement améliorée. S'il est impossible d'éliminer tout risque inhérent à la circulation routière, il semble néanmoins primordial de réduire le nombre d'accidents à un strict minimum. Le Conseil de l'Europe a formulé, en 2003, des recommandations dont le but est de diminuer de moitié les morts sur les routes entre 2000 et 2010 (EC, 2003). En raison de ces recommandations et, entre autres, des négociations bilatérales avec l'Union européenne, la Suisse va devoir, dès 2006, rendre compte à l'Union européenne de l'amélioration de la sécurité routière et des efforts en matière de contrôle et de répression des comportements problématiques et dangereux sur la route.

¹ Le modèle a été développé avant tout par Ross Homel et vérifié de manière empirique dans différents contextes. Sa thèse est résumée dans: Policing and Punishing the Drinking Driver: A Study of Specific and General Deterrence, New York, 1988. Une évaluation des principes théoriques en France est parue dans Pérez-Díaz, C.; Comportements des conducteurs et modèles du risque, in: Déviance et Société, juin 2000, 24-No 2.

Le 1^{er} janvier 2005 marque l'introduction de deux nouvelles mesures légales dans le domaine de la circulation routière. Il s'agit de l'abaissement de la limite d'alcoolémie² à 0,5‰³ et de l'autorisation des alcootests sans soupçon préalable⁴. Rappelons que jusqu'à fin 2004, le taux d'alcool maximal toléré au volant était de 0,8‰ et que la police devait nécessairement avoir un soupçon au sujet de l'état d'ébriété du conducteur pour pouvoir procéder à un contrôle d'alcoolémie. De ce fait, il était interdit de procéder à des contrôles dits «systématiques» du taux d'alcool.

Un premier effet de l'entrée en vigueur des modifications de la loi sur la circulation routière au 1^{er} janvier 2005 a été observé avec l'analyse des données du premier semestre relatives aux accidents de la circulation routière (OFS, 2005b). Les résultats montrent que le nombre d'accidents mortels avec influence présumée de l'alcool a baissé de 37% entre 2004 et 2005. Une baisse de 23% du nombre d'accidents liés à un excès de vitesse entraînant la mort d'une personne a également été observée. Ces changements sont d'autant plus frappants que le nombre d'accidents stagnait depuis le milieu des années nonante.

Les relevés 2001 (Bächli-Biétry & Vaucher, 2002) et 2004 de l'enquête ECoM avaient mis en évidence la très faible probabilité, tant objective que subjective, de subir un contrôle d'alcoolémie. Seuls 2% des conducteurs avaient été soumis au moins une fois à un alcootest au cours de l'année précédent l'enquête, et la moitié d'entre eux estimaient que la probabilité de faire l'objet d'un alcootest était nulle («jamais»). Dans la majorité des pays européens, le pourcentage de conducteurs contrôlés en 2003 en matière d'alcool dans le sang se situe entre 5% (Espagne, Portugal) et 15% (Suède, France), avec un pic à 28% pour la Finlande (ETSC, 2006).

Après une première enquête en 2001, et une deuxième en 2004, les résultats obtenus lors du nouveau relevé permettent d'avoir un aperçu de la situation en 2006, ainsi que de l'évolution dans le domaine des infractions routières durant ces cinq dernières années. En ce qui concerne la conduite en état d'ébriété, les don-

nées des enquêtes permettent surtout de comparer la situation actuelle avec celle d'avant l'introduction des nouvelles mesures au début de l'année 2005.

Ce rapport compte cinq parties. La première consacrée à la méthode d'enquête présente l'échantillonnage et la structure du questionnaire et fournit des explications pour la lecture des graphiques. La deuxième partie expose les résultats et, la suivante, un résumé et une analyse faite à la lumière des observations exposées au début de cette introduction. Pour les graphiques, le choix a été fait de se limiter à la présentation des faits paraissant les plus intéressants, l'intégralité des données des trois enquêtes figurant de manière exhaustive dans les tableaux de la dernière partie. Vient ensuite une partie comptant une annexe méthodologique, comprenant les taux de participation, les personnes interrogées selon différents critères, la pondération de l'échantillon et une comparaison avec les résultats d'autres études. La dernière partie comporte des tableaux contenant la totalité des résultats évoqués dans le cadre de la présente publication.

² Dans le cadre de cette publication, il est fait usage indifféremment des termes «alcoolémie» et «taux d'alcool». De même, les termes «contrôle d'alcoolémie», «contrôle du taux d'alcool» et «alcootest» sont employés sans distinction.

³ Art. 55 al. 6 LCR (RS 741.01) et Ordonnance de l'AF concernant les taux d'alcoolémie limites admis en matière de circulation routière (RS 741.13)

⁴ Art. 55 al. 1 LCR (RS 741.01)

2 Méthode d'enquête

2.1 Déroulement de l'enquête

Les enquêtes ont été réalisées par téléphone, par l'institut de sondage MIS TREND à Lausanne et à Berne, à l'aide d'un support informatique (CATI⁵). Le passage d'un point à l'autre dans le questionnaire est assuré par un processus électronique, pour que l'enquêteur puisse suivre son déroulement de manière précise et homogène et qu'il soit possible d'enregistrer immédiatement les réponses, sans devoir en effectuer le codage. Les données sont plausibilisées lors de l'entretien, ce qui permet à l'enquêteur de clarifier immédiatement certains points.

Pour chaque enquête, un échantillon de 6000 ménages a été tiré au sort, suivant un processus aléatoire et stratifié, parmi la population disposant d'un raccordement téléphonique fixe. Ce tirage a été effectué par le Service des méthodes statistiques de l'Office fédéral de la statistique, à partir des données transmises par Swisscom sur les raccordements téléphoniques fixes. Le plan d'échantillonnage est basé sur les cantons. Afin de pouvoir comparer les résultats entre la Suisse romande et la Suisse alémanique, 2500 foyers ont été tirés au sort dans chacune de ces régions. 1000 foyers ont été tirés au sort pour le Tessin.

Une lettre d'information sur les buts, le déroulement et les types de questions de l'entretien a été envoyée aux ménages, par voie postale, environ 2 semaines avant l'entretien.

L'entretien téléphonique comporte deux phases:

La première partie de l'entretien se déroule avec n'importe quel membre du ménage. Son but est de déterminer le nombre d'adultes (18 ans ou plus) composant le ménage afin d'en choisir aléatoirement un qui sera la personne de référence.

La seconde partie de l'entretien est réalisée avec la personne de référence. Si la personne désignée n'est pas présente, une date et une heure sont convenues pour la contacter.

Pour obtenir un premier contact, les ménages sont appelés au moins 20 fois, à des heures et des jours différents.

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

2.2 Structure du questionnaire

Le questionnaire contient des questions sur les thèmes suivants:

Mobilité et comportements à risques: possession d'un permis de conduire, nombre de kilomètres parcourus durant l'année précédant l'enquête et fréquence estimée des excès de vitesse et des situations de conduite en état d'ébriété.

Expérience des accidents: implications dans des accidents durant l'année précédant l'enquête et durant toute la vie, selon la gravité des accidents.

Crainte des accidents: crainte d'être impliqué dans un accident lié à la conduite en état d'ébriété, à un excès de vitesse ou à l'inattention, par sa propre faute ou celle d'autrui.

Probabilité subjective d'être contrôlé: estimation de la probabilité de faire l'objet de contrôles de police portant sur la vitesse ou le taux d'alcool.

Expérience des contrôles: nombre de contrôles de police subis durant l'année précédant l'enquête et durant toute la vie, selon le type de contrôle.

Evaluation de la fréquence des contrôles: estimation du nombre des contrôles de vitesse et du taux d'alcool effectués («trop», «assez» ou «pas assez»).

⁵ Computer Assisted Telephone Interview

Expérience des sanctions: nombre de sanctions reçues pour des infractions routières durant l'année précédant l'enquête et durant toute la vie.

Questions socio-démographiques: âge, sexe, revenu du ménage, niveau de formation et nombre d'adultes dans le ménage

Appréciation des mesures en faveur de la sécurité routière: pour ou contre l'abaissement du taux d'alcool maximal toléré à 0,5‰ et la possibilité pour la police d'effectuer des alcootests même en l'absence de signes d'ébriété.

Les relevés 2004 et 2006 contiennent des questions supplémentaires sur les thèmes suivants:

Connaissances légales au sujet des dispositions réglant la conduite en état d'ébriété: connaissance du taux d'alcool limite admis et des situations dans lesquelles la police peut effectuer des alcootests.

Opinions au sujet des infractions routières: appréciation des excès de vitesse et de la conduite en état d'ébriété.

Comportements avec l'alcool: mesures prises pour éviter la conduite en état d'ébriété, et consommation d'alcool le soir, en présence d'amis.

Consommation d'alcool: fréquence de consommation de boissons alcoolisées et quantité bue par occasion.

Les modalités de réponse aux questions relatives à des fréquences (fréquences des infractions routières autodéclarées et de la probabilité de faire l'objet de contrôles de police) ont été modifiées entre les relevés 2001 et 2004. En 2001, les réponses proposées étaient:

«jamais», «rarement», «parfois», «souvent», «très souvent» ou «toujours». Étant donné que ces réponses semblaient trop vagues, la décision a été prise de les remplacer par: «jamais», «une fois», «quelques fois par année», «chaque mois», «chaque semaine», «plusieurs fois par semaine» et «chaque jour». La modalité «jamais» est donc restée identique pour les trois relevés, permettant ainsi de suivre l'évolution. Lors du relevé de 2004, les deux types de modalités ont été utilisés en alternance pour vérifier que le pourcentage de «jamais» ne variait pas selon le type de réponses proposées.

2.3 Présentation graphique des analyses statistiques et des résultats

Les principaux résultats sont présentés dans chaque domaine au moyen d'histogrammes ou de diagrammes circulaires. Les valeurs trop faibles ne figurent pas dans les graphiques, afin de garantir une meilleure lisibilité. Le détail des pourcentages est présenté, en revanche, dans les tableaux annexés.

Dans une enquête par échantillonnage, les résultats ne représentent pas les valeurs réelles, mais une estimation de ces valeurs sur la base des réponses. Dans le cas d'un échantillon aléatoire, on calcule par conséquent un intervalle de confiance à l'intérieur duquel la probabilité que la valeur réelle soit contenue est très élevée (ici de 95%).

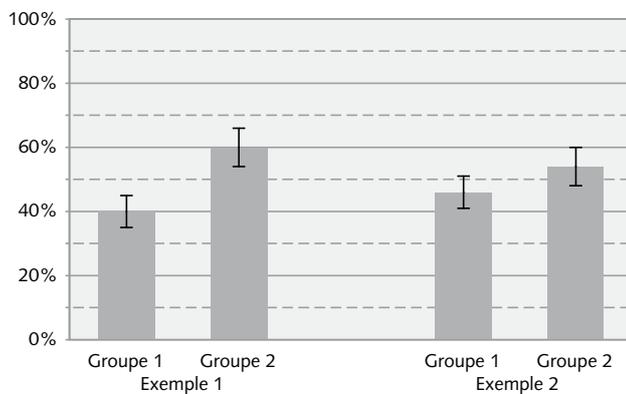
Pour calculer les intervalles de confiance (qui délimitent la marge d'erreur), on tiendra compte des points suivants: le plan d'échantillonnage (dans notre cas, il s'agit d'un processus aléatoire stratifié sur les 3 régions linguistiques), la pondération (voir l'annexe méthodologique) et la fréquence des différentes réponses choisies (plus le nombre de répondants est petit pour une réponse, plus les intervalles de confiance sont grands)⁶.

Ces intervalles de confiance servent notamment à déterminer les éventuels écarts entre les groupes (entre les hommes et les femmes, entre les différentes régions linguistiques, etc.). On parle d'écart statistiquement significatif lorsque les intervalles de confiance des groupes ne se recoupent pas. L'exemple 1 ci-dessous présente un tel cas: on peut affirmer ici que la part du premier groupe est plus faible que celle du second groupe, la limite supérieure de l'intervalle de confiance du premier étant plus basse que la limite inférieure de l'intervalle de confiance du second.

⁶ Les intervalles de confiance ont été calculés à l'aide de la fonction Proc Survey Means du programme statistique SAS.

Dès le moment où les intervalles de confiance se recoupent (même à peine, comme dans le cas de l'exemple 2), on ne peut plus parler d'écart statistiquement significatif. Pour vérifier s'il existe tout de même un écart statistiquement significatif bien que les intervalles de confiance se recoupent, il faudrait procéder à une nouvelle enquête avec un plus grand échantillon. En augmentant la taille de l'échantillon, on obtiendrait des résultats plus précis et on réduirait ainsi les intervalles de confiance.

Exemples de comparaison de différents groupes, au moyen des intervalles de confiance



© Office fédéral de la statistique (OFS)

3 Résultats

3.1 Fréquence autoportée des infractions routières

Diminution des infractions

La part des usagers déclarant avoir commis des infractions routières durant l'année, stable entre 2000 et 2003, a diminué en 2005, surtout pour la conduite en état d'ébriété. La part des répondants, qui affirment avoir pris le volant au moins une fois durant l'année avec un taux d'alcool dans le sang de 0,8‰ ou plus, a baissé de près de la moitié entre 2003 (21%) et 2005 (13%). Notons que la proportion de personnes ayant l'impression d'avoir conduit avec une alcoolémie supérieure ou égale à 0,5‰ (23%) en 2005 est plus ou moins la même que celle des personnes estimant avoir pris le volant avec une alcoolémie de 0,8‰ ou plus en 2003 (21%). Dans le cas des excès de vitesse, infraction largement répandue, surtout sur les autoroutes et en dehors des localités, la baisse est moins marquée, mais toutefois statistiquement significative.

Conduite en état d'ébriété plus fréquente chez les hommes et les Romands

On n'observe aucune différence statistiquement significative entre les sexes pour les excès de vitesse sur l'ensemble de la période observée, mis à part sur les autoroutes, où les hommes sont plus nombreux que les femmes à admettre avoir dépassé les limitations. En revanche, il existe une nette différence entre hommes et femmes au niveau de la conduite en état d'ébriété. Les hommes sont toujours plus de deux fois plus nombreux que les femmes à répondre avoir commis cette infraction, même si la part des répondants déclarant avoir pris le volant en état d'ébriété a baissé chez les deux sexes.

Bien que la part des usagers avouant avoir conduit sous l'effet de l'alcool ait baissé dans l'ensemble du pays, la Suisse romande se distingue toujours des autres régions linguistiques à cet égard. Le quart des Romands (25%) déclarent avoir pris le volant en accusant une alcoolémie supérieure à 0,8‰ en 2005, alors que cette proportion est de 9% chez les Suisses alémaniques et de 11% chez les Tessinois. Aucune différence statistiquement significative ne peut être relevée entre les régions en matière d'excès de vitesse.

Excès de vitesse plus fréquents chez les jeunes

Les conducteurs les plus jeunes sont plus nombreux à déclarer avoir dépassé la limite de vitesse autorisée que les autres groupes, et surtout sur les autoroutes et hors des localités, où plus des quatre cinquièmes d'entre eux admettent rouler trop vite (voir tableau T1.12). Un effet d'âge ressort aussi au niveau de la conduite en état d'ébriété, plus répandue chez les jeunes (voir tableau T1.22).

Les personnes ayant parcouru le plus de kilomètres sont aussi celles qui estiment avoir commis le plus d'excès de vitesse, sauf dans les localités, où la différence n'est pas significative (voir tableau T1.12). Il en est de même en matière de conduite en état d'ébriété, la proportion d'usagers répondant avoir commis une telle infraction étant d'autant plus élevée s'ils ont beaucoup conduit (voir tableau T1.22).

Questions posées

Les analyses se basent sur les questions suivantes: «En l'an 2005, combien de fois avez-vous dépassé la limite de vitesse autorisée sur l'autoroute, hors des localités, dans une localité?», «En l'an 2005, combien de fois avez-vous conduit un véhicule à moteur en ayant l'impression d'avoir un taux d'alcool de 0,8‰ (respectivement de 0,5‰) ou plus?»

Les personnes interviewées avaient le choix entre les réponses suivantes: «Jamais», «Une fois», «Quelques fois par année», «Chaque mois», «Chaque semaine», «Plusieurs fois par semaine», «Chaque jour».

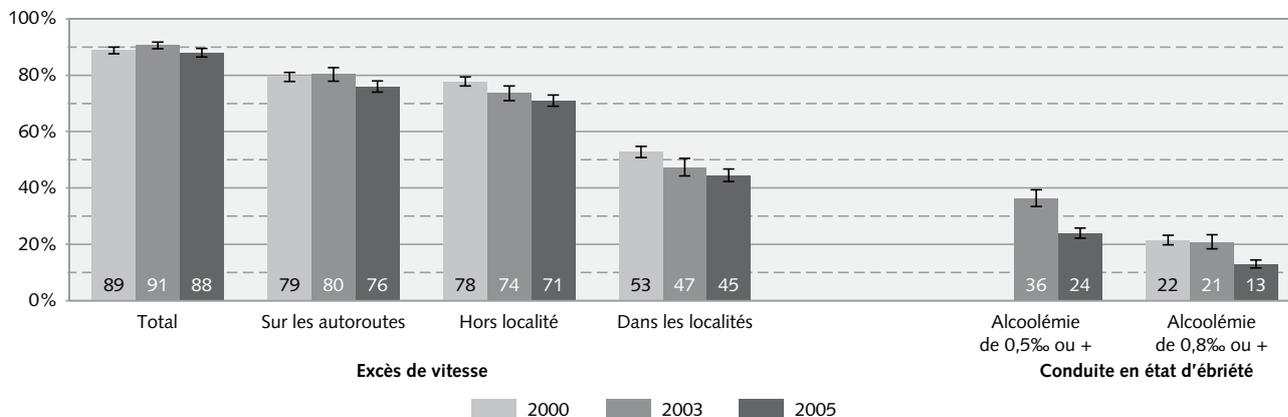
Remarques

Entre les enquêtes 2001 et 2004/2006, la seule modalité à ces réponses restée identique est «Jamais».

3.1 Fréquence autoportée des infractions routières

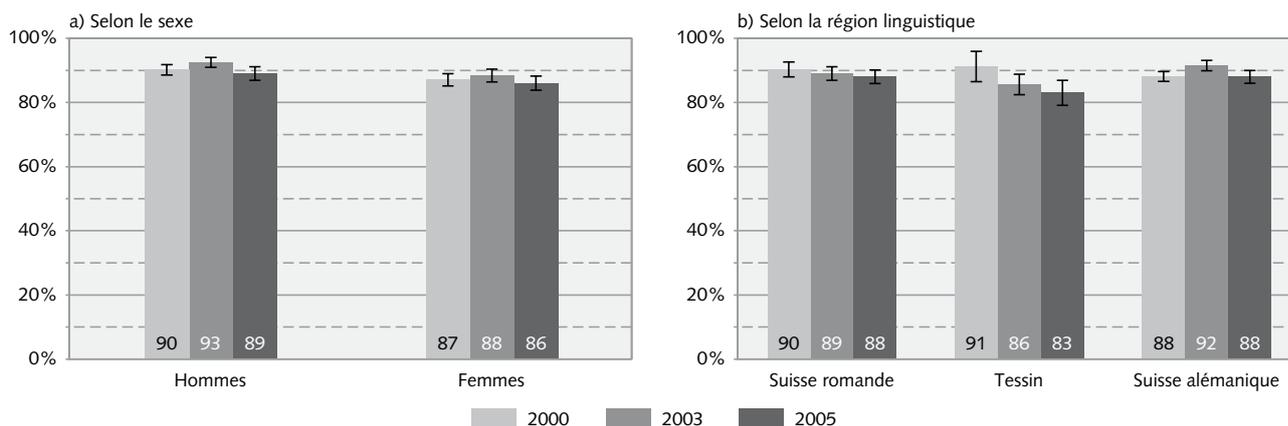
Conducteurs ayant commis une infraction au moins une fois durant l'année, selon le type d'infraction et l'année

G 1.1



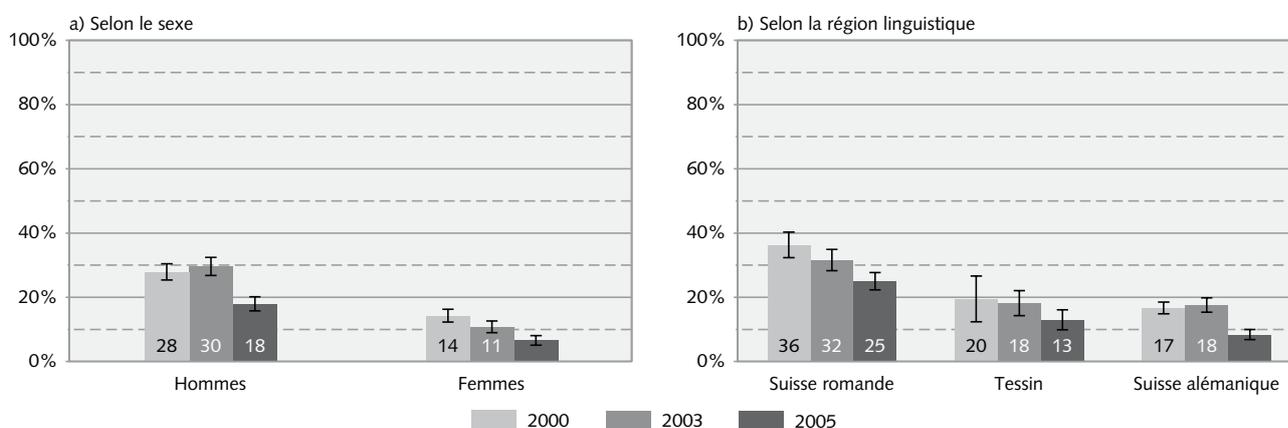
Conducteurs ayant commis un EXCES DE VITESSE (Total) au moins une fois durant l'année, selon différents groupes et l'année

G 1.2



Conducteurs ayant conduit en ETAT D'EBRIETE (avec une alcoolémie de 0,8‰ ou plus) au moins une fois durant l'année, selon différents groupes et l'année

G 1.3



3.2 Crainte d'être impliqué dans un accident

Inattention:
première raison de
crainte de provoquer
un accident

La part des répondants craignant être impliqués dans un accident occasionné par autrui (90% à 94%) est largement plus grande que la part de ceux craignant provoquer eux-mêmes un accident (25% à 84%). En ce qui concerne la crainte d'un accident causé par autrui, il n'existe pas de différences statistiquement significatives entre les infractions. La grande majorité des usagers ressentent une crainte, plus ou moins marquée, d'un accident causé par autrui, qu'il soit lié à la conduite en état d'ébriété (93%), à un excès de vitesse (90%) ou à l'inattention (94%). Cette proportion est restée stable entre 2001 et 2006. Par contre, il existe de nettes différences entre les types d'infraction quant à la crainte d'être impliqué dans un accident par sa propre faute. Les conducteurs sont nettement moins nombreux à manifester une crainte de provoquer un accident lié à un état d'ébriété (25%), qu'à un excès de vitesse (52%) ou à une inattention (84%).

Crainte de provo-
quer un accident lié
à un excès de vitesse
en baisse

La crainte de provoquer un accident lié à un excès de vitesse a baissé entre 2001 et 2006. La crainte de provoquer un accident lié à un état d'ébriété a augmenté entre 2001 et 2004, pour ensuite baisser en 2006. Si cette variation est observable en Suisse alémanique, elle est absente dans les autres régions, où cette crainte est restée stable. La crainte de provoquer un accident lié à une inattention est restée constante entre 2001 et 2006.

Crainte de provo-
quer un accident
causé par un état
d'ébriété plus forte
chez les hommes et
les Romands

Les Romands craignent plus que les Suisses alémaniques et les Tessinois de causer un accident, et ce pour tous les types d'accidents. Dans le cas des accidents liés à une conduite en état d'ébriété, la crainte est presque deux fois plus marquée chez les Romands que chez les Suisses alémaniques et les Tessinois.

Si les hommes sont près de deux fois plus nombreux que les femmes à craindre de provoquer un accident dû à un état d'ébriété, il n'existe, en revanche, pas de différence statistiquement significative entre les sexes à l'égard des accidents liés aux excès de vitesse.

Entre 2001 et 2006, la crainte de provoquer un accident causé par un excès de vitesse a diminué pour toutes les catégories d'âge, mais les jeunes sont toujours plus nombreux à la manifester. En 2006, 65% des répondants les plus jeunes expriment cette crainte, contre 51% chez ceux âgés de 40 à 54 ans, et 39% chez les plus âgés.

Les personnes ayant parcouru le plus de kilomètres sont plus nombreuses à craindre de provoquer un accident lié à une conduite en état d'ébriété que celles qui en ont parcouru moins (voir tableau T2.12). En revanche, les réponses ne varient pas en fonction du nombre de kilomètres parcourus dans le cas des accidents liés aux excès de vitesse ou à une inattention (voir tableaux T2.22 et T2.32).

Questions posées

Les analyses se basent sur les questions suivantes: «Craignez-vous d'être victime de l'un des accidents suivants? Pour répondre, utilisez une échelle de 1 à 6: 1= «Je ne le crains pas du tout», 6= «Je le crains beaucoup».»

- accident dû à l'alcool causé par un autre conducteur ou par vous-même
- accident dû à un excès de vitesse causé par un autre conducteur ou par vous-même
- accident dû à l'inattention causé par un autre conducteur ou par vous-même

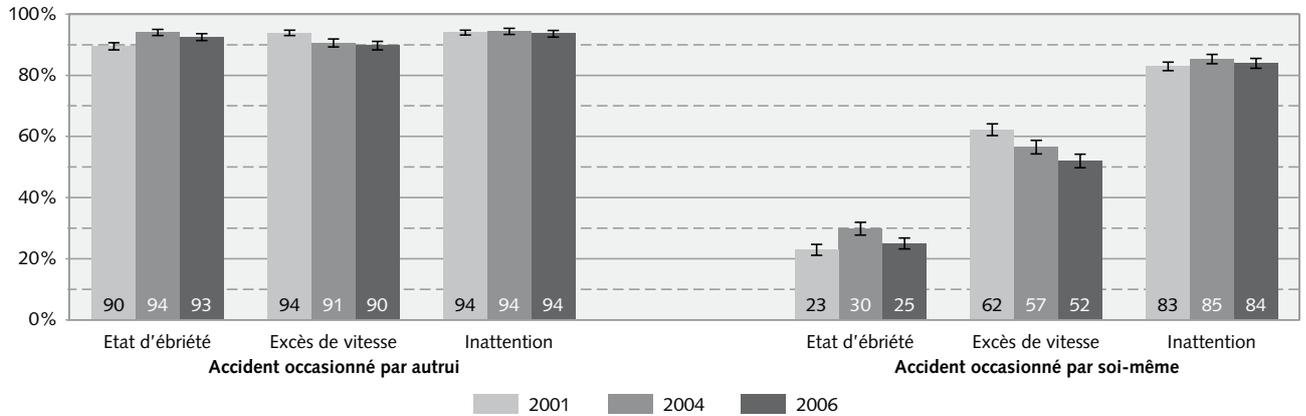
Remarques

La crainte plus ou moins marquée d'être impliqué dans un accident comprend les valeurs 2 à 6 sur l'échelle utilisée.

3.2 Crainte d'être impliqué dans un accident

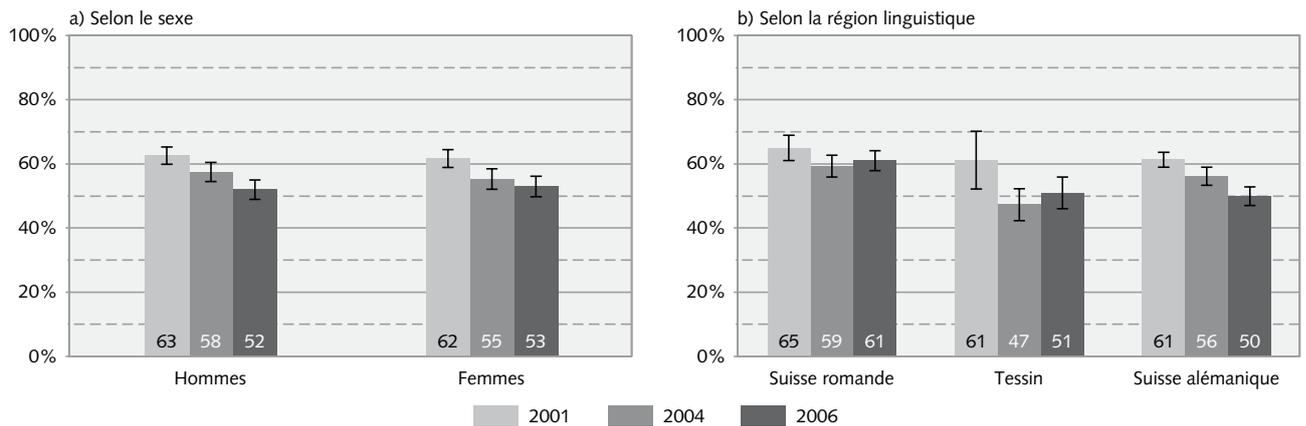
Crainte plus ou moins marquée d'être impliqué dans un accident, selon le type d'infraction et l'année

G 2.1



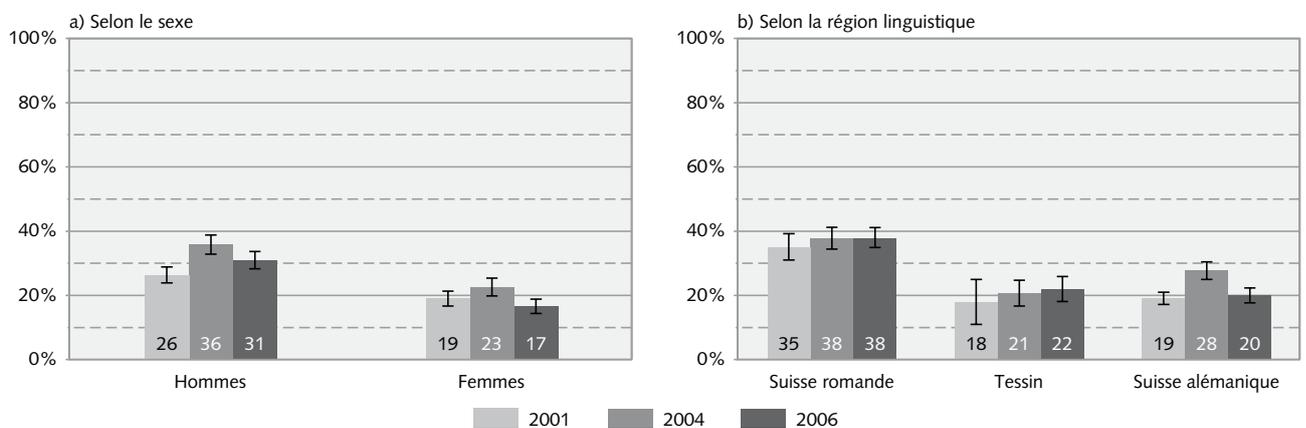
Crainte plus ou moins marquée d'occasionner soi-même un accident lié à un EXCES DE VITESSE, selon différents groupes et l'année

G 2.2



Crainte plus ou moins marquée d'occasionner soi-même un accident lié à l'ETAT D'EBRIETE, selon différents groupes et l'année

G 2.3



3.3 Implication dans des accidents

Deux tiers des usagers impliqués dans au moins un accident durant leur vie

Près des deux tiers (62%) des personnes ayant participé à l'enquête disent avoir été impliquées dans au moins un accident durant leur vie. 29% d'entre elles admettent avoir été impliquées dans un accident, 16% dans deux accidents et 17% dans trois accidents ou plus depuis qu'elles conduisent.

Environ 6% des usagers ont été impliqués dans un accident ou plus en 2005, cette proportion étant restée stable depuis 2000. Les réponses ne varient ni en fonction du sexe des conducteurs, ni en fonction de leur âge ou de la région linguistique qu'ils habitent. Les conducteurs ayant parcouru le plus de kilomètres sont plus nombreux à avoir été impliqués dans au moins un accident dans l'année que ceux qui ont moins roulé.

Implication dans les accidents plus fréquente chez les Romands

Les réponses ne varient pas en fonction de la région linguistique pour ce qui est de l'implication dans des accidents au cours de l'année. La taille de l'échantillon ne permet pas d'observer de différences statistiquement significatives dans ce cas. En revanche, il existe des différences lorsqu'on considère l'implication dans des accidents durant toute la vie. En effet, les Suisses romands, avec 71% en 2006, sont nettement plus nombreux à admettre avoir été impliqués dans au moins un accident au cours de leur vie que les Suisses alémaniques, chez qui cette proportion est de 59%.

L'implication dans des accidents durant toute la vie augmente avec l'âge et le nombre de kilomètres parcourus. Le nombre d'usagers impliqués dans au moins un accident depuis qu'ils conduisent est plus élevé chez ceux qui ont parcouru beaucoup de kilomètres et les plus âgés, du fait que ces conducteurs sont les plus exposés aux accidents. Si cette proportion est aussi plus élevée chez les hommes, ceci s'explique en partie par le fait que les hommes sont traditionnellement plus nombreux à être en possession d'un permis de conduire que les femmes, même si cette différence a tendance à se réduire (voir tableau T12.11).

150'000 accidents par année

En extrapolant les résultats de l'enquête à l'ensemble de la population, il ressort que les usagers de la route ont été impliqués dans près de 150'000 accidents en 2005. Parmi ces accidents, plus de 12'000 ont fait des victimes. En comparant ce nombre à celui de la statistique des accidents de la circulation routière (21'706), on constate que la valeur obtenue dans le cadre de l'enquête, bien que semblable si on tient compte de la marge d'erreur ($\pm 8'635$), est nettement inférieure à celle de la statistique officielle. Ceci pourrait indiquer que la question des accidents touche à un point sensible et qu'une partie des répondants n'ont pas avoué avoir été impliqués dans un accident. Le nombre de 150'000 accidents serait par conséquent sous-évalué.

Questions posées

Les analyses se basent sur les questions suivantes: «Dans combien d'accidents de la route* avez-vous été impliqué en tant que conducteur de véhicule à moteur au cours de votre vie (ou en 2005), avec ou sans faute de votre part?», «Parmi ces accidents, combien ont provoqué seulement des dégâts matériels?», «Et combien ont fait des blessés ou des morts?».

* Par accident, il faut entendre une collision imprévue d'un véhicule avec un objet (p. ex. un arbre, un talus ou le sol) ou avec un autre usager de la route, ayant provoqué un dommage d'au moins 500 francs ou ayant blessé quelqu'un.

Remarques

Les comparaisons entre groupes portent sur l'implication dans au moins un accident au cours de toute la vie.

3.3 Implication dans des accidents

Conducteurs impliqués dans des accidents, selon le nombre d'accidents et la période concernée

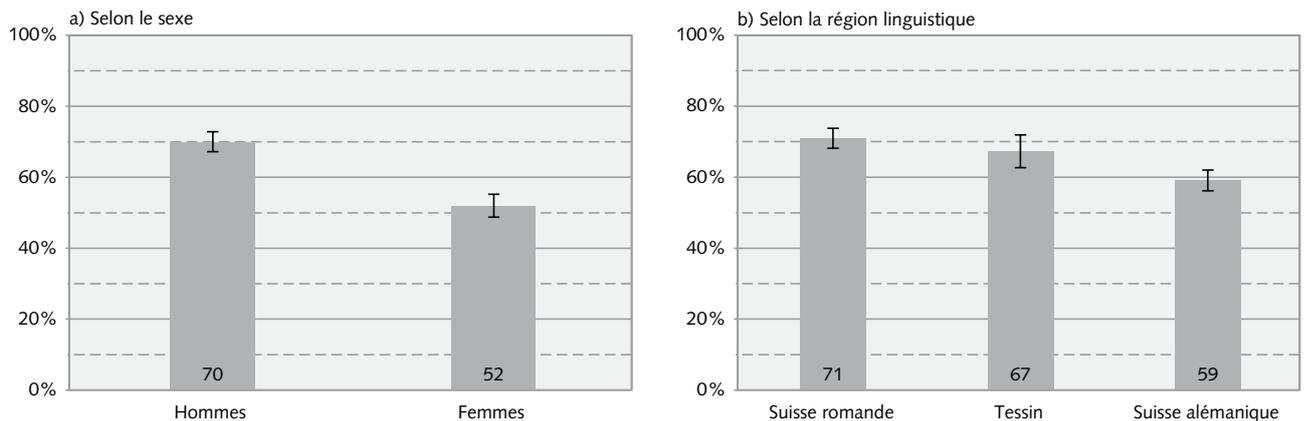
G 3.1



¹ Données de l'enquête 2006

Conducteurs impliqués dans au moins un accident au cours de toute la vie, selon différents groupes¹

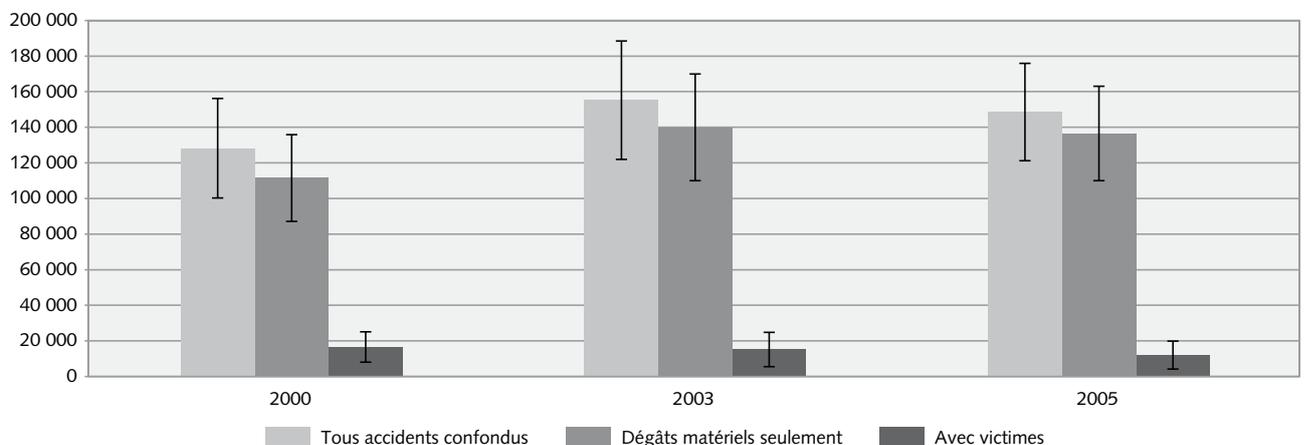
G 3.2



¹ Données de l'enquête 2006

Extrapolation sur la population du nombre de conducteurs impliqués dans au moins un accident durant l'année, selon l'année et le type d'accident

G 3.3



© Office fédéral de la statistique (OFS)

3.4 Probabilité estimée de faire l'objet d'un contrôle de police

Stabilité de la probabilité estimée d'un contrôle

La crainte d'un contrôle de police est nettement plus élevée dans le cas des excès de vitesse que dans le cas des contrôles d'alcoolémie. En 2006, 81% des répondants s'attendent à faire l'objet d'un contrôle de vitesse, contre 54% pour les contrôles du taux d'alcool. Ces proportions sont restées stables depuis 2001.

La moitié des usagers pensent que la probabilité d'être soumis à un alcootest est nulle

Près de la moitié des usagers sont donc d'avis qu'il est totalement improbable d'être soumis à un alcootest. Après l'introduction des contrôles d'alcoolémie sans présomption au début de l'année 2005, une hausse de la probabilité subjective de faire l'objet d'un contrôle était attendue. Elle n'est par contre pas observée. La différence du pourcentage de personnes qui s'attendent à un contrôle du taux d'alcool (49% en 2004 et 53% en 2006) n'est statistiquement pas significative. La seule différence statistiquement significative entre les proportions mesurées en 2001 et 2006 est observée chez les usagers de moins de 40 ans (respectivement 53% et 62%).

Les Romands craignent moins les contrôles de police

Si l'on considère que 14% des répondants s'attendent à faire l'objet d'un contrôle d'alcoolémie «moins d'une fois par année», et 18% «chaque année», il ressort que seuls 23% des conducteurs pensent subir ce type de contrôle «chaque mois» ou plus souvent. Dans le cas des contrôles de vitesse, en revanche, 42% des personnes ayant participé à l'enquête s'attendent à être contrôlées «chaque mois» ou plus souvent, 23% «chaque année» et 15% «moins d'une fois par année».

Les hommes ne craignent pas plus les contrôles de vitesse

Les contrôles de police inspirent moins de crainte aux Romands, qui sont plus de deux fois moins nombreux que les Suisses alémaniques à redouter les contrôles d'alcoolémie. Notons que la probabilité de subir un contrôle de vitesse est aussi perçue comme moins élevée en Suisse romande, même si la différence, qui reste statistiquement significative, n'est pas aussi marquée que pour les contrôles du taux d'alcool.

La probabilité d'être soumis à un alcootest est perçue comme plus élevée par les hommes que par les femmes. En revanche, les réponses ne varient pas en fonction du sexe dans le cas des contrôles de vitesse. La part des répondants s'attendant à un alcootest décroît avec l'âge. De même, les personnes âgées de 55 ans et plus sont moins nombreuses à s'attendre à un contrôle de vitesse que celles des deux autres classes d'âge, entre lesquelles il n'y a pas de différence statistiquement significative.

Les répondants qui ont parcouru 15'000 km et plus sont plus nombreux à redouter les contrôles de police que ceux qui ont roulé moins, à la fois pour les contrôles de vitesse et les contrôles de l'alcoolémie. Ceci s'explique par le fait que la probabilité de subir un contrôle sur la route augmente en fonction de l'exposition au risque.

Questions posées

Les analyses se basent sur les questions suivantes: «*Quelle est la probabilité que vous tombiez, lors de vos déplacements ordinaires, dans un contrôle de vitesse? Cela vous arrive-t-il...*», «*Quelle est la probabilité que vous soyez soumis, lors de vos déplacements ordinaires, à un test d'alcoolémie? Cela vous arrive-t-il...*»

Les personnes interviewées avaient le choix entre les réponses suivantes: «*Jamais*», «*Moins d'une fois par année*», «*Chaque année*», «*Chaque mois*», «*Chaque semaine*», «*Plusieurs fois par semaine*», «*Chaque jour*».

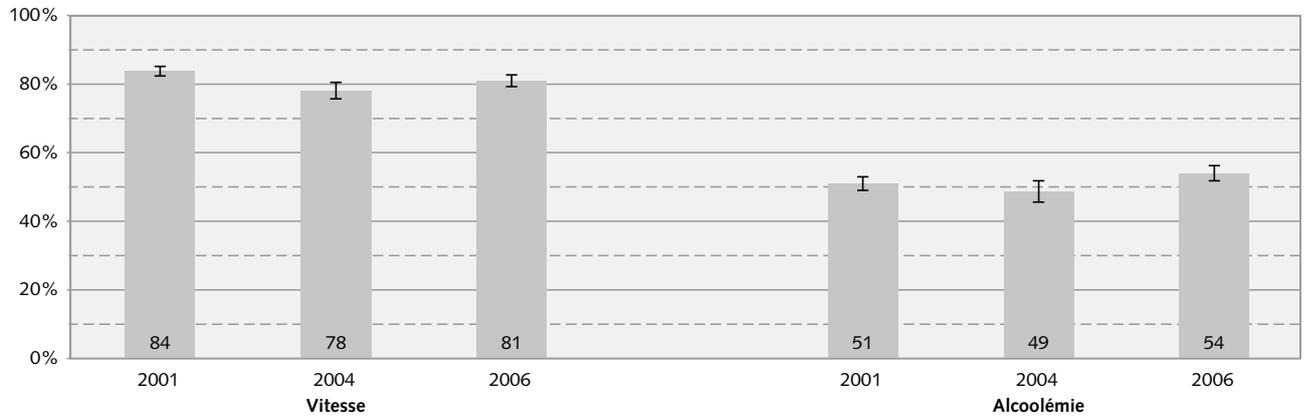
Remarques

Entre les enquêtes de 2001 et de 2006, la seule modalité à ces réponses restée identique est «*Jamais*».

3.4 Probabilité estimée de faire l'objet d'un contrôle de police

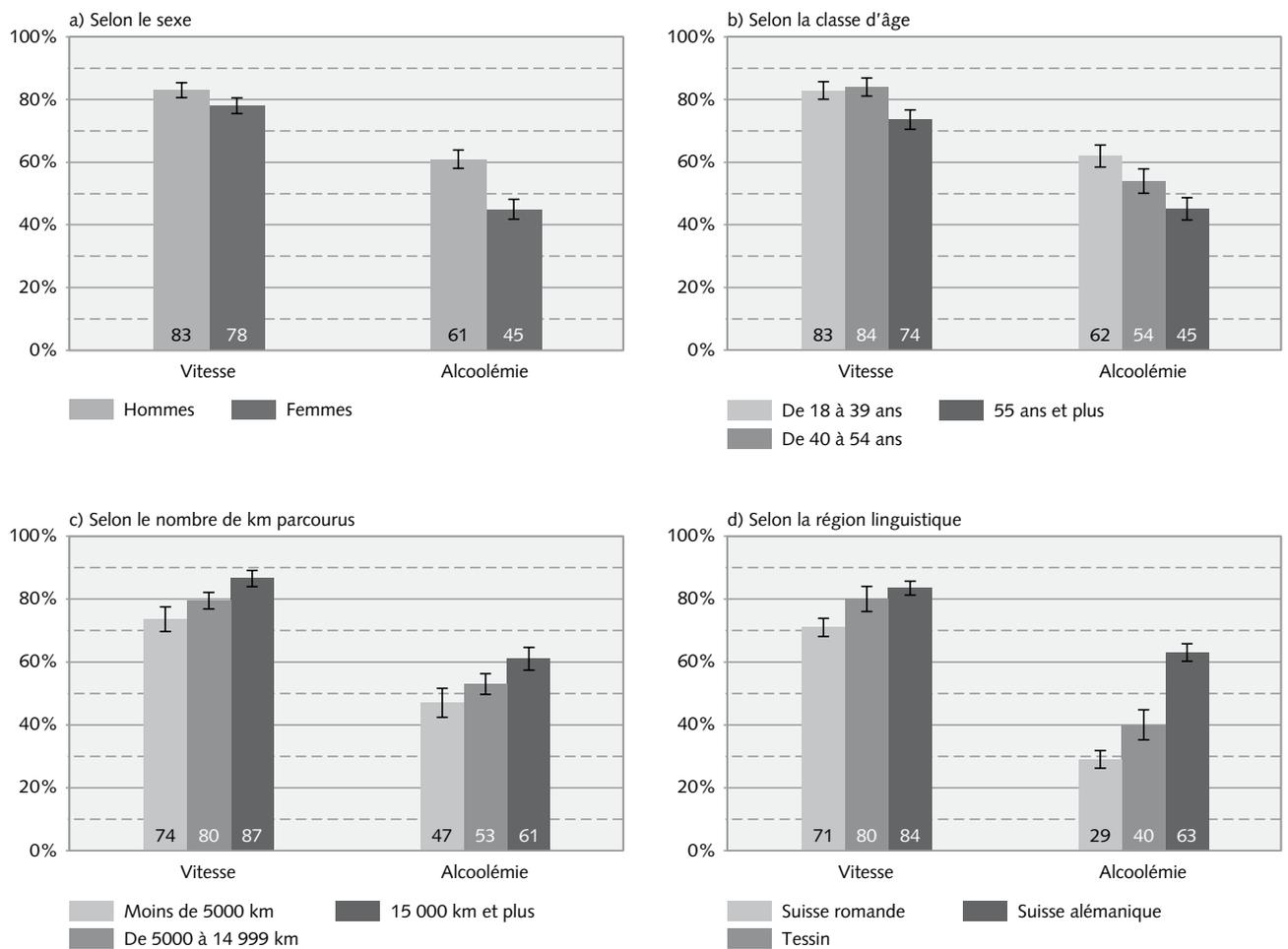
Conducteurs estimant «non nulle» la probabilité d'être contrôlé par la police, selon le type de contrôle et l'année

G 4.1



Conducteurs estimant «non nulle» la probabilité d'être contrôlé par la police, selon le type de contrôle et les différents groupes¹

G 4.2



¹ Données de l'enquête 2006

3.5 Evaluation de l'intensité de contrôle

Près de la moitié des usagers souhaitent plus d'alcootests

En 2006, un peu plus de la moitié (56%) des répondants sont satisfaits de la fréquence des contrôles de vitesse, et un peu moins de la moitié (43%) le sont des contrôles du taux d'alcool. Les alcootests sont plus souvent jugés «trop rares» (43%) que les contrôles de vitesse (27%). La proportion des répondants jugeant «trop fréquents» les contrôles de vitesse et d'alcoolémie est faible dans les deux cas (respectivement 15% et 5%).

De plus en plus d'usagers satisfaits de la fréquence des contrôles

Après avoir augmenté entre 2001 et 2004, la part des personnes souhaitant davantage de contrôles de police a baissé en 2006. Le nombre de personnes estimant que les contrôles routiers sont trop fréquents est resté stable durant toute la période observée.

Pas de différence entre les sexes pour les contrôles de vitesse

Les hommes et les femmes sont du même avis au sujet de la fréquence des contrôles de vitesse, mais pas de celle des contrôles d'alcoolémie. Les hommes sont moins nombreux que les femmes à penser que les contrôles du taux d'alcool sont trop rares. Dans le cas des contrôles de vitesse, la différence qui existait entre les sexes en 2001 et en 2004 n'apparaît plus en 2006. La proportion de personnes souhaitant plus de contrôles est plus élevée en Suisse alémanique qu'en Suisse romande, à la fois pour les contrôles de vitesse et d'alcoolémie.

Effets d'âge inverses selon l'infraction

L'effet de l'âge est différent dans le cas des contrôles de vitesse que dans celui des contrôles du taux d'alcool. La proportion de personnes estimant que les contrôles de vitesse sont trop rares augmente avec l'âge, en revanche, l'effet inverse s'observe pour ce qui est des contrôles d'alcoolémie. Les conducteurs les plus jeunes sont ceux qui souhaitent le plus une augmentation du nombre d'alcootests.

Parmi les personnes ayant parcouru 15'000 km et plus, on trouve moins de répondants souhaitant davantage de contrôles de vitesse que dans les autres groupes. Par contre, les avis ne diffèrent pas en fonction du nombre de kilomètres parcourus pour ce qui est des contrôles du taux d'alcool.

Questions posées

Les analyses se basent sur les questions suivantes: «A votre avis, les contrôles de vitesse / les contrôles d'alcoolémie sont-ils...?».

Les personnes interrogées avaient le choix entre les réponses suivantes: «*Trop rares*», «*Suffisants*», «*Trop fréquents*».

Remarques

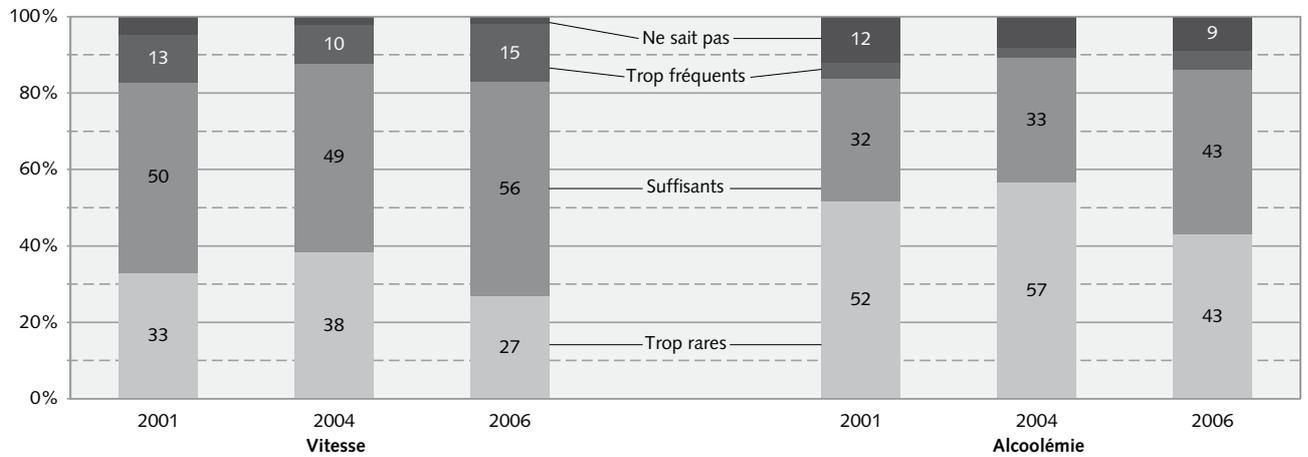
Les usagers satisfaits de la fréquence des contrôles sont ceux qui trouvent qu'ils sont «*suffisants*».

Les usagers souhaitant davantage de contrôles sont ceux qui trouvent qu'ils sont «*trop rares*».

3.5 Evaluation de l'intensité de contrôle

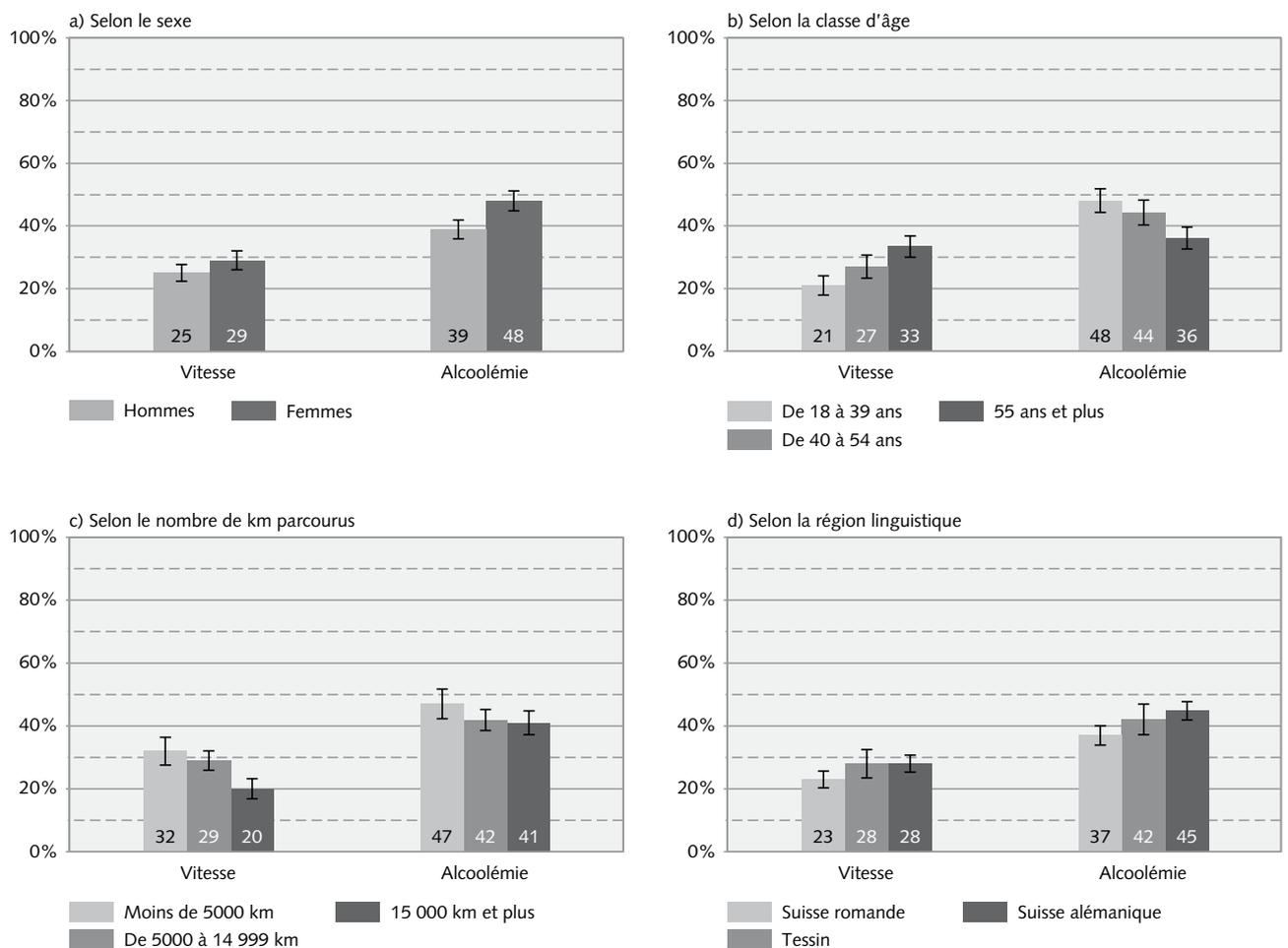
Evaluation de la fréquence des contrôles de police, selon le type de contrôle et l'année

G 5.1



Conducteurs estimant les contrôles «trop rares», selon le type de contrôle et les différents groupes¹

G 5.2



¹ Données de l'enquête 2006

3.6 Contrôles de police subis

Hausse du nombre d'alcootests

La part de conducteurs ayant fait l'objet d'au moins un contrôle d'alcoolémie a plus que doublé entre 2000 et 2005, en passant de 2% à 5%. En revanche cette proportion a légèrement baissé pour l'ensemble des contrôles de police (28% en 2000 et 24% en 2005), même si la différence n'est pas statistiquement significative. Cette baisse est liée à celle des contrôles généraux, qui ont baissé de 22% à 17% au cours de cette même période. Ces derniers représentent la majorité (70%) des contrôles de police. Le nombre des contrôles par patrouilles mobiles (8%) et des contrôles de vitesse (7%) est resté stable entre 2000 et 2005. Cependant, la statistique des retraits de permis montre que le nombre de sanctions prononcées pour excès de vitesse a augmenté au cours de cette même période. Ceci est dû à l'augmentation des contrôles de vitesse sans poste d'interception. Mais les questions posées dans le cadre des enquêtes ne tiennent compte que des contrôles de vitesse avec poste d'interception.

Plus d'alcootests chez les Romands, les hommes, les jeunes et les personnes qui conduisent beaucoup

Le nombre des conducteurs ayant fait l'objet d'un contrôle d'alcoolémie a augmenté de façon particulièrement marquée en Suisse romande (de 2% en 2000 à 6% en 2005). Il n'y a par contre pas de différences statistiquement significatives entre les régions linguistiques concernant les autres types de contrôle (voir tableau T6.13).

La hausse des contrôles du taux d'alcool entre 2000 et 2005 concerne avant tout les hommes et les conducteurs les plus jeunes. Le nombre d'usagers ayant subi un alcootest a plus que triplé chez les jeunes et plus que doublé chez les hommes. Ces derniers font plus souvent l'objet de contrôles de police que les femmes, pour tous les types de contrôles (voir tableau T6.12 et T6.13). La part de personnes ayant subi un contrôle de police durant l'année augmente avec le nombre de kilomètres parcourus, tous types de contrôles confondus (voir tableaux T6.12 et T6.13). Notons que les conducteurs ayant parcouru le plus de kilomètres, ainsi que les hommes, qui sont traditionnellement plus nombreux que les femmes à détenir un permis de conduire, sont plus exposés aux contrôles de police.

La proportion des personnes ayant subi un alcootest durant l'année est plus élevée chez les conducteurs les plus jeunes (voir tableau T6.12). Tous types de contrôles confondus, les usagers les plus âgés sont moins nombreux que les autres classes d'âges à avoir subi au moins un contrôle. La part des usagers ayant fait l'objet d'un contrôle de police durant l'année a d'ailleurs baissé chez les conducteurs les plus âgés (voir tableau T6.13).

Questions posées

Les analyses se basent sur les questions suivantes: «*Depuis que vous conduisez un véhicule à moteur, avez-vous déjà été contrôlé, en tant que conducteur, par un agent de police, qu'il y ait eu ou non infraction de votre part?*», «*Avez-vous été contrôlé en 2005?*», «*Combien de fois en 2005 êtes-vous tombé dans un contrôle de la vitesse avec poste d'interception?*», «*Combien de fois en 2005 avez-vous été contrôlé lors d'un accident (que vous ayez été fautif ou non)?*», «*Combien de fois en 2005 avez-vous été arrêté par une patrouille de police volante?*», «*Combien de fois en 2005 êtes-vous tombé dans un contrôle général de police avec poste d'interception?*», «*Avez-vous déjà subi dans votre vie un alcootest?*», «*Si oui, combien de fois en tout?*», «*Combien de fois en 2005?*».

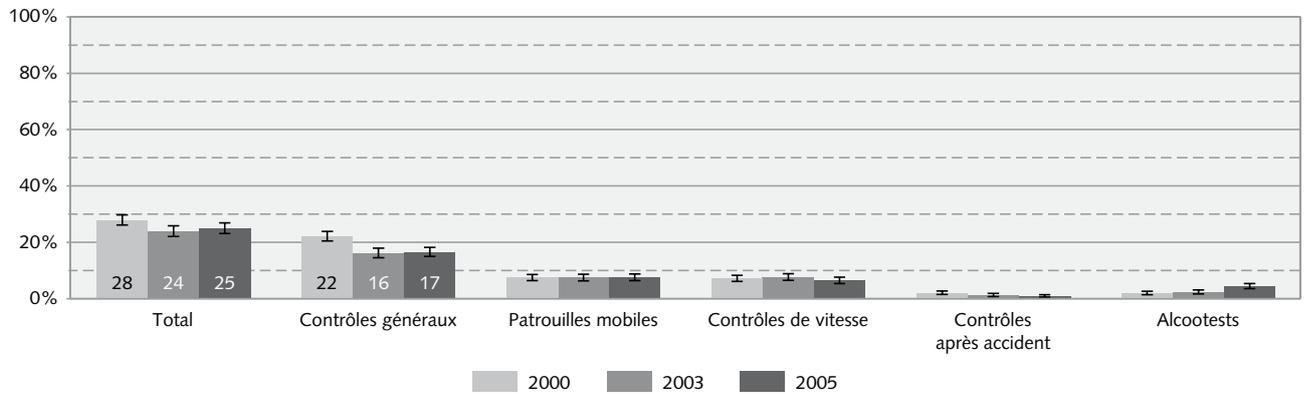
Remarques

Lors des «*contrôles généraux*», les véhicules sont arrêtés principalement pour contrôler les permis de conduire et de circulation. Pour les «*contrôles de vitesse*», seuls ceux effectués à un poste d'interception sont pris en considération.

3.6 Contrôles de police subis

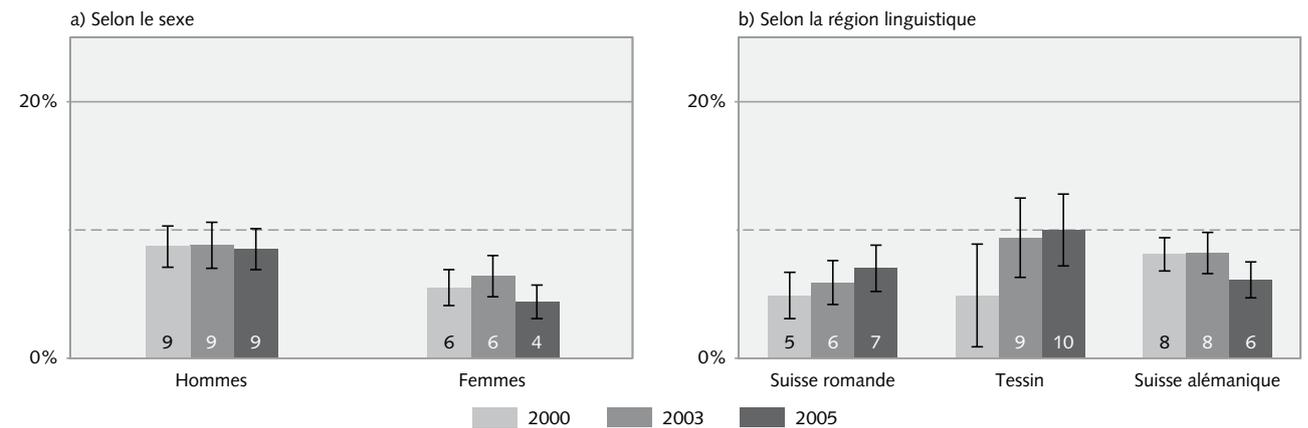
Conducteurs ayant subi au moins un contrôle de police durant l'année, selon le type de contrôle et l'année

G 6.1



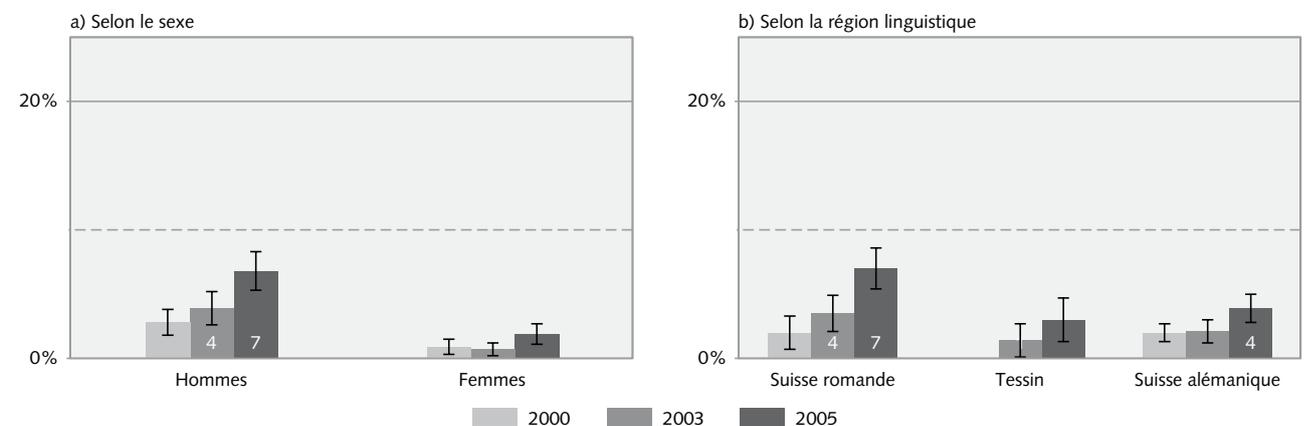
Conducteurs ayant subi au moins un CONTRÔLE DE VITESSE durant l'année, selon différents groupes et l'année

G 6.2



Conducteurs ayant subi au moins un CONTRÔLE DU TAUX D'ALCOOL durant l'année, selon différents groupes et l'année

G 6.3



3.7 Sanctions reçues pour des infractions routières

Un tiers des conducteurs sanctionnés chaque année pour une infraction routière

Une large majorité des répondants (87%) admettent avoir été sanctionnés depuis qu'ils conduisent un véhicule à moteur. Un tiers (35%) des personnes interrogées dans le cadre de l'enquête déclarent avoir reçu au moins une sanction pour une infraction routière en 2005. Cette proportion est restée stable entre 2000 et 2005, pour presque tous les types de contrôles. Seule la part des conducteurs ayant été sanctionnés pour des excès de vitesse a augmenté entre 2000 et 2003, passant de 16% à 20%, pour rester stable ensuite.

Sanctions surtout pour excès de vitesse

Après extrapolation des résultats de l'enquête à l'ensemble de la population, il ressort qu'en 2005, environ 1,6 millions de conducteurs ont été sanctionnés pour une infraction routière, dont 1,1 million pour des infractions touchant à la sécurité routière. Plus de 900'000 d'usagers ont été sanctionnés pour excès de vitesse et 67'000 conducteurs ont reçu une sanction pour ne pas avoir mis la ceinture de sécurité.

0,1% des personnes interrogées affirment avoir été sanctionnées pour conduite en état d'ébriété en 2005, ce qui correspond à 4'000 personnes, après extrapolation des résultats de l'enquête à l'ensemble de la population. Selon la statistique officielle des retraits de permis (ADMAS), plus de 16'000 retraits ont été prononcés en 2005 pour conduite en état d'ébriété. Cette différence indique qu'il existe vraisemblablement un effet de désirabilité sociale en matière de conduite en état d'ébriété, qui amène une part importante de répondants à taire ces sanctions. Même si cet effet intervient peut-être de manière moins forte pour les autres infractions, le nombre total de sanctions prononcées est vraisemblablement sous-évalué.

70 millions de francs d'amendes pénales par année

Le montant total des amendes pour des infractions routières atteint environ 310 millions de francs suisses en 2005, dont 70 millions d'amendes pénales et 240 millions d'amendes d'ordre. Dans le cas de ces dernières, il n'est pas possible de distinguer celles qui sont prononcées pour des infractions touchant à la sécurité routière de celles qui sont prononcées entre autres pour des stationnements fautifs. Aucune variation statistiquement significative de ces montants ne peut être observée entre 2000 et 2005.

Questions posées

Les analyses se basent sur les questions suivantes: «*Au cours de votre vie, avez-vous eu à payer une ou plusieurs amendes en Suisse?*», «*Combien d'amendes avez-vous eu à payer en Suisse en l'an 2005?*». Des informations détaillées ont été demandées sur les amendes de moins de 260 francs suisses (amendes d'ordre pour stationnement fautif, excès de vitesse, omission du port de la ceinture de sécurité ou autre infraction légère), et sur celles de plus de 260 francs suisses (conduite en état d'ébriété, excès de vitesse ou autre infraction grave).

Autres questions posées: «*Vous a-t-on déjà, une ou plusieurs fois dans votre vie, retiré le permis de conduire?*», «*Si oui, combien de fois?*».

De plus, il était demandé de préciser: «*Le permis de conduire vous a-t-il été retiré en l'an 2005?*», «*Pour combien de temps?*», «*Pour quel motif (conduite en état d'ébriété, excès de vitesse, inattention ou autre motif)?*».

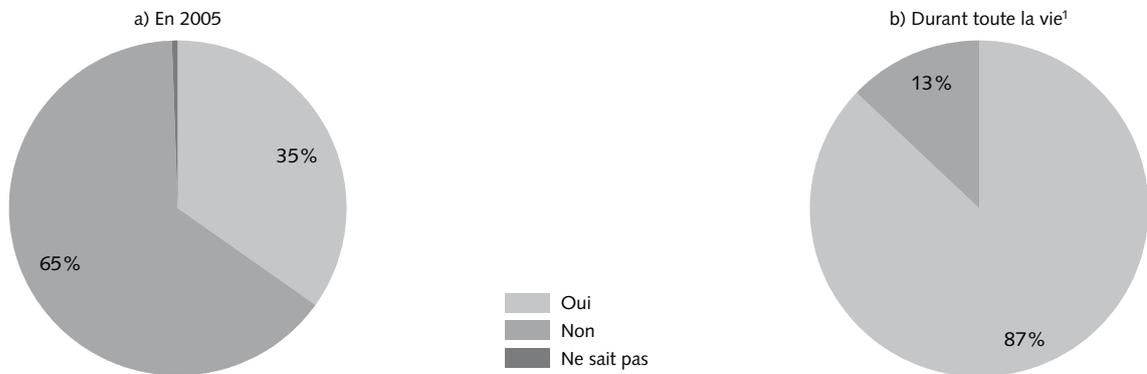
Remarques

La limite de 260 francs a été choisie pour différencier les amendes d'ordre des amendes pénales, car les amendes d'ordre ne dépassent jamais 260 francs.

3.7 Sanctions reçues pour des infractions routières

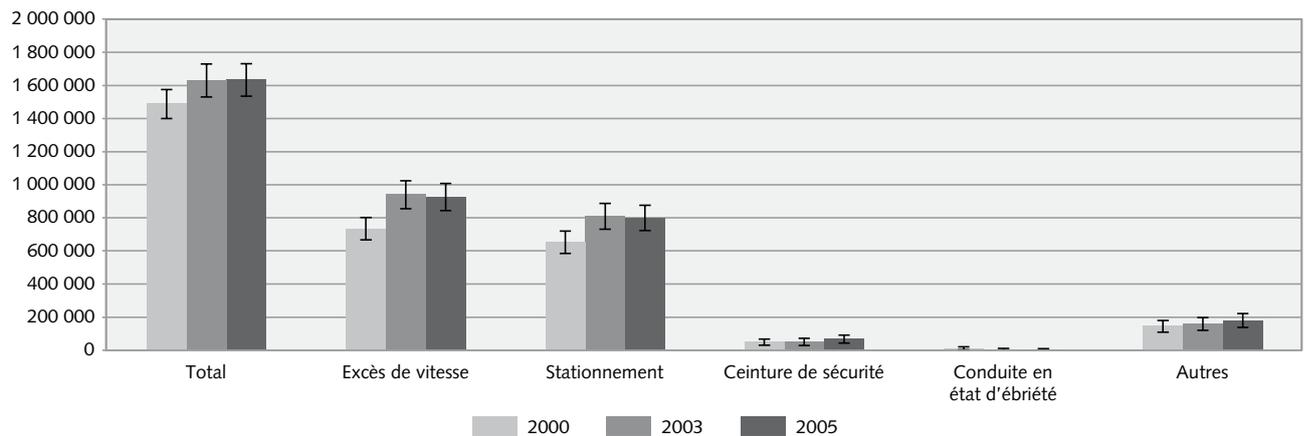
Conducteurs ayant été sanctionnés au moins une fois pour une infraction routière, selon la période concernée

G 7.1



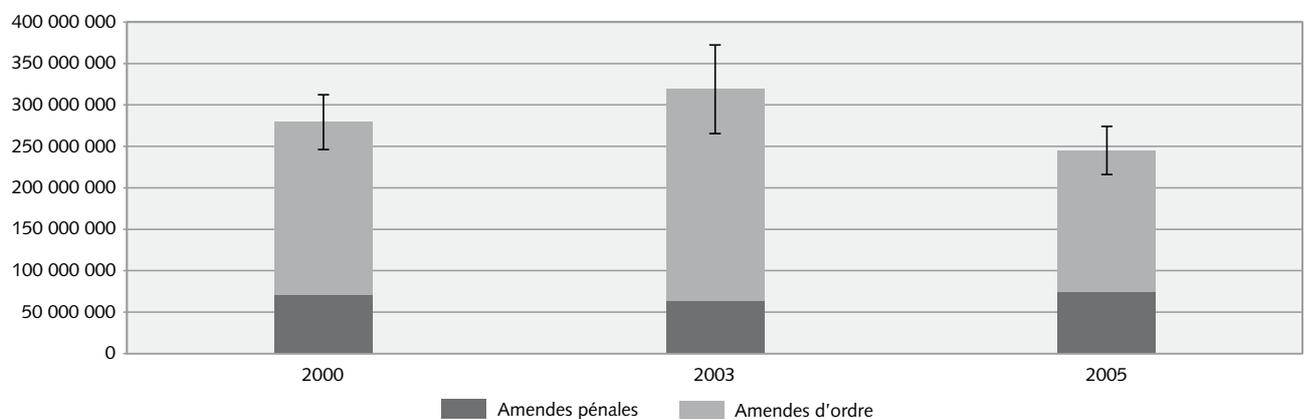
Conducteurs ayant été sanctionnés au moins une fois durant l'année (extrapolation sur la population), selon le type d'infraction et l'année

G 7.2



Montant total des amendes payées (extrapolation sur la population), selon le type d'amende et l'année

G 7.3



3.8 Connaissances des nouvelles dispositions réglant la conduite en état d'ébriété

Meilleures connaissances légales

En 2006, les répondants sont plus nombreux à connaître la limite d'alcoolémie en vigueur (76%) qu'en 2004 (69%). De même, une part toujours plus grande des usagers sait à quelles conditions la police peut effectuer des contrôles du taux d'alcool. En 2006, les connaissances légales de 79% des conducteurs sont exactes à ce sujet, alors qu'en 2004, 31% pensaient que la police pouvait déjà effectuer des alcootests en toutes circonstances. Rappelons que la limite du taux d'alcoolémie est passée de 0,8‰ à 0,5‰ en 2005, et que jusqu'à la fin de l'année 2004, la police ne pouvait procéder à des alcootests que lorsqu'il existait des soupçons d'ébriété à l'encontre du conducteur.

Connaissance de la limite d'alcoolémie plus répandue chez les hommes

Les hommes sont plus nombreux que les femmes à connaître la limite d'alcoolémie. En revanche, ce n'est pas le cas pour les conditions auxquelles la police peut contrôler le taux d'alcool des conducteurs. Entre 2004 et 2006, l'écart entre hommes et femmes en matière de connaissances légales s'est réduit par rapport aux deux mesures (voir tableaux T8.12 et T8.22).

Les connaissances des conducteurs au sujet des conditions auxquelles la police peut effectuer des alcootests ne varient ni en fonction de l'âge, ni du nombre de kilomètres parcourus. En revanche, les répondants les plus âgés et ceux qui ont le plus conduit sont plus nombreux à connaître la limite d'alcoolémie en vigueur que les plus jeunes et ceux qui ont parcouru le moins de kilomètres (voir tableau T8.12).

Connaissance des conditions auxquelles la police peut effectuer des alcootests plus répandue en Suisse alémanique

Les conducteurs sachant que la police peut toujours effectuer des alcootests depuis 2005 sont plus nombreux en Suisse alémanique qu'au Tessin et en Suisse romande. Les réponses au sujet de la limite d'alcoolémie en vigueur ne varient en revanche pas en fonction de la région linguistique (différences statistiquement non significatives).

Questions posées

Les analyses se basent sur les questions suivantes: «Savez-vous quelle était la limite d'alcoolémie en 2005?», «A votre avis, quand la police peut-elle effectuer des contrôles d'alcoolémie?».

Les personnes interviewées avaient le choix entre les réponses suivantes: «Toujours», «Uniquement dans certaines situations».

Remarques

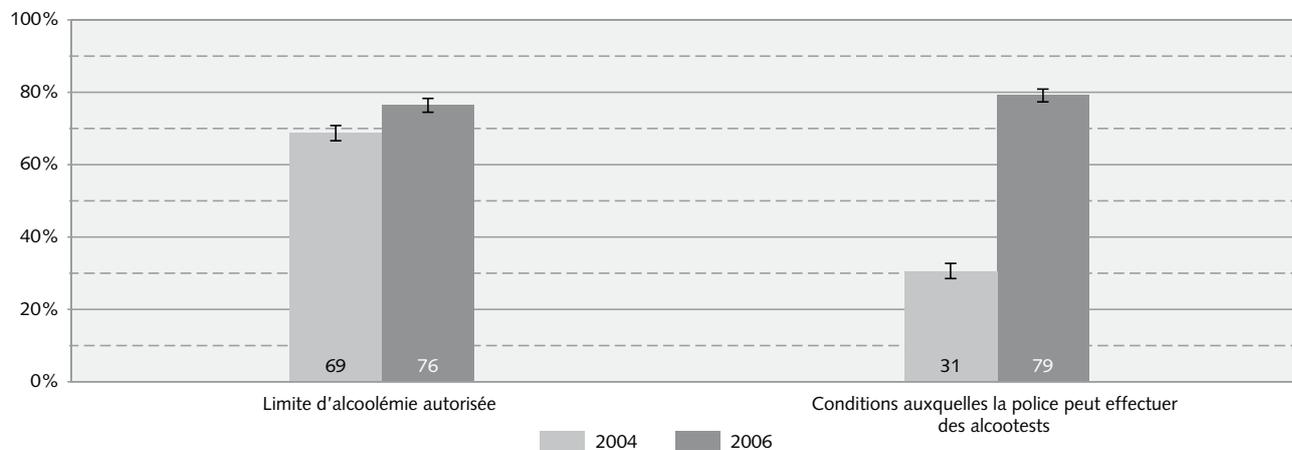
En 2004, les réponses exactes aux deux questions étaient «0,8‰», et «Uniquement dans certaines situations».

En 2006, les réponses exactes aux deux questions étaient «0,5‰», et «Toujours».

3.8 Connaissances des nouvelles dispositions réglant la conduite en état d'ébriété

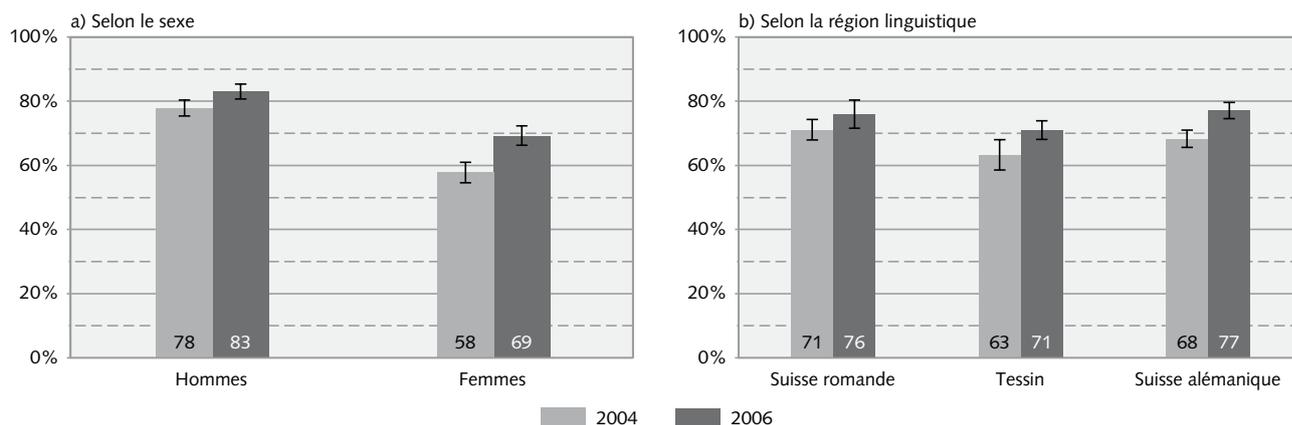
Conducteurs au courant des dispositions en vigueur, selon la disposition et l'année

G 8.1



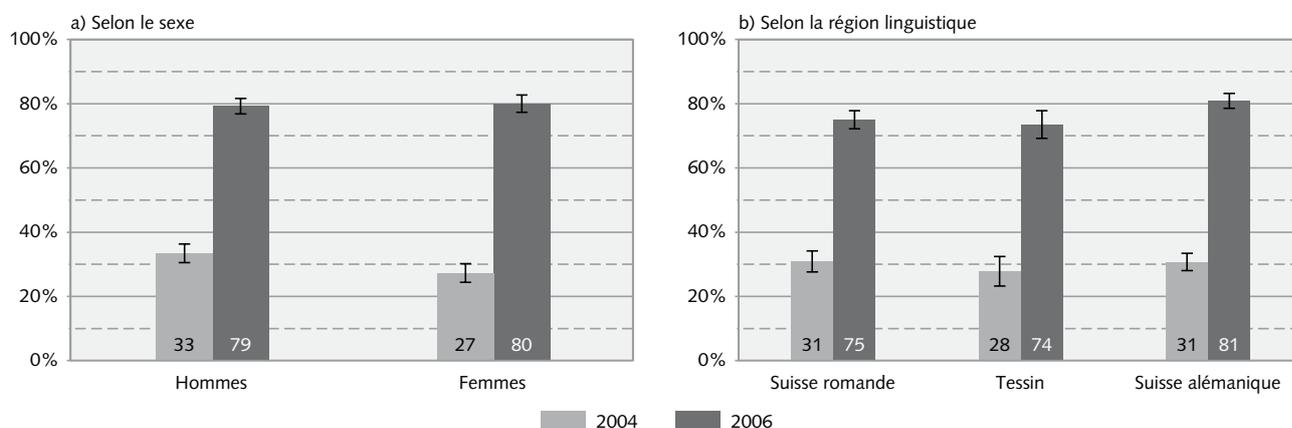
Conducteurs au courant de la LIMITE D'ALCOOLEMIE AUTORISEE, selon différents groupes et l'année

G 8.2



Conducteurs au courant des CONDITIONS AUXQUELLES LA POLICE PEUT EFFECTUER DES ALCOOTESTS, selon différents groupes et l'année

G 8.3



3.9 Appréciation des nouvelles dispositions réglant la conduite en état d'ébriété

Accueil favorable de l'abaissement de la limite d'alcoolémie et des alcootests sans soupçon préalable

Nouvelles mesures toujours mieux acceptées

En 2006, les nouvelles mesures réglant la conduite en état d'ébriété sont très bien acceptées par les répondants. Une large majorité (86%) des personnes ayant participé à l'enquête sont «entièrement» ou «plutôt pour» l'abaissement du taux d'alcool limite à 0,5‰, et les alcootests sans soupçon préalable sont accueillis favorablement par 77% des conducteurs.

Les usagers sont de plus en plus favorables à la limite d'alcoolémie de 0,5‰ et aux contrôles systématiques du taux d'alcool. La part des personnes étant en faveur de la première de ces mesures est passée de 65% à 86% entre 2001 et 2006, et, dans le cas de la deuxième mesure, de 65% à 77%. La part des personnes y étant entièrement opposées a diminué entre 2001 et 2006, en passant de 17% à 4% pour ce qui est de l'abaissement de la limite d'alcoolémie, et de 14% à 6% dans le cas des alcootests sans soupçon préalable.

Les femmes réservent un accueil plus favorable à ces deux nouvelles mesures que les hommes. En revanche, aucune différence statistiquement significative ne ressort quant aux différents groupes d'âge, que ce soit par rapport à l'une ou l'autre de ces mesures.

Les conducteurs ayant parcouru le moins de kilomètres sont ceux qui ont la réaction la plus positive par rapport aux nouvelles mesures. Les avis des usagers varient aussi en fonction des régions linguistiques. Les Suisses romands, tout en y étant de plus en plus favorables, sont moins nombreux que les Suisses alémaniques à affirmer être en faveur des nouvelles mesures.

Questions posées

Les analyses se basent sur les questions suivantes: «*Que pensez-vous des mesures de sécurité routière suivantes?*»

- Abaissement du taux maximal toléré à 0,5‰
- Contrôle du taux d'alcool sans soupçon préalable

Les interviewés avaient le choix entre les réponses suivantes: «*Entièrement pour*», «*Plutôt pour*», «*Plutôt contre*», «*Entièrement contre*».

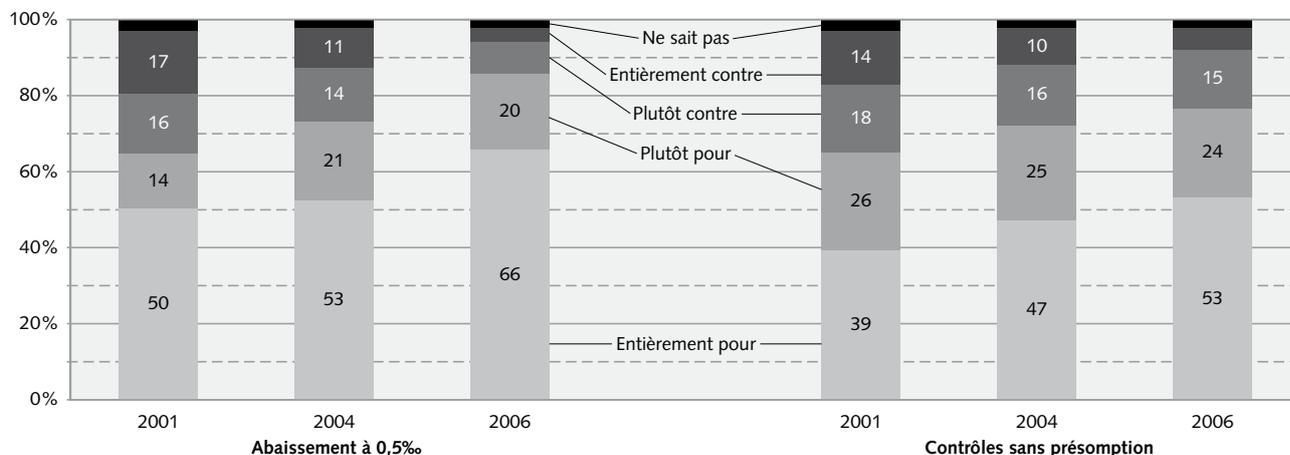
Remarques

Les personnes en faveur des nouvelles mesures regroupent celles qui sont «*entièrement pour*» et «*plutôt pour*» ces mesures.

3.9 Appréciation des nouvelles dispositions réglant la conduite en état d'ébriété

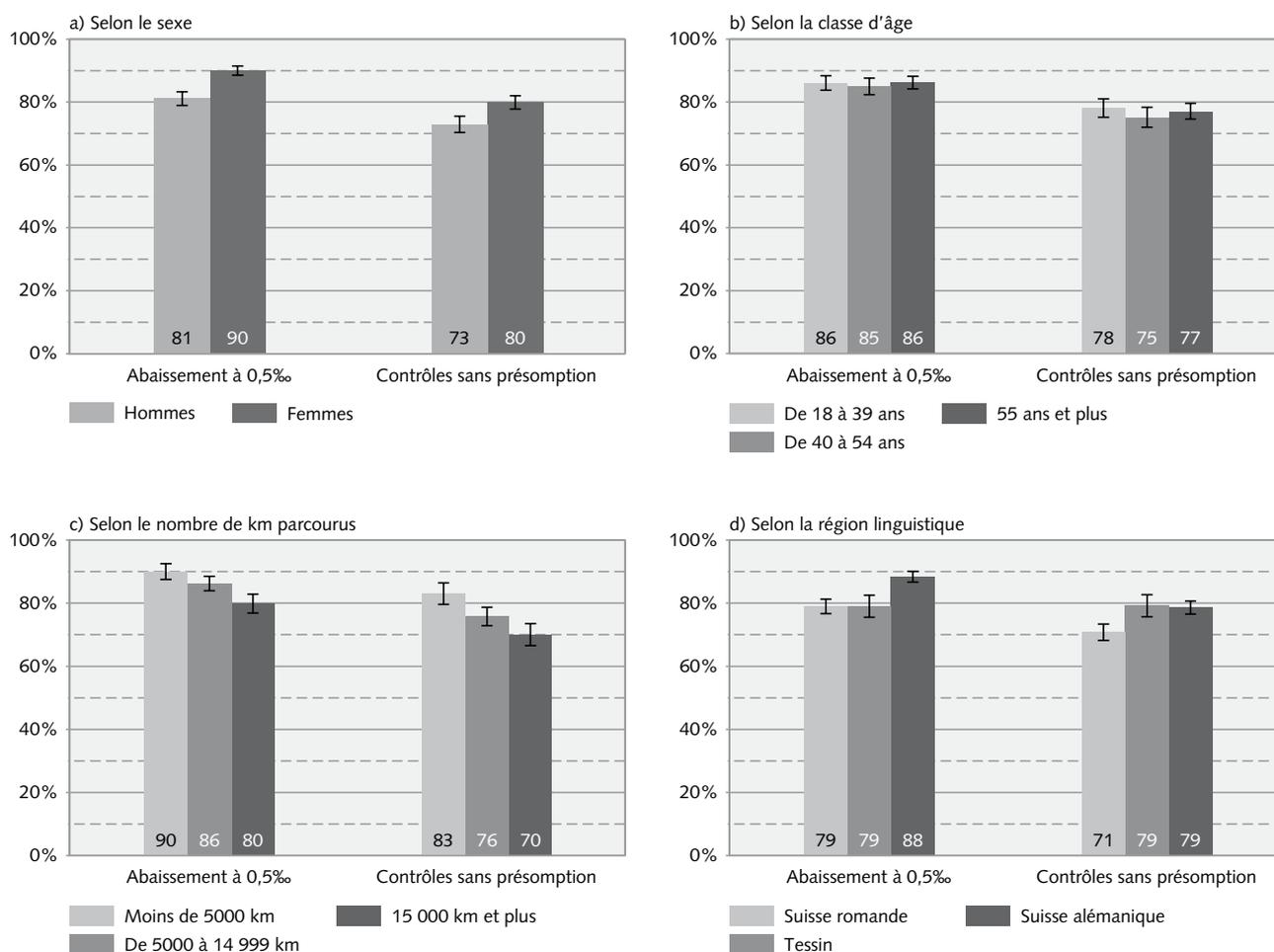
Appréciation des mesures entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2005, selon le type de mesure et l'année

G 9.1



Conducteurs en faveur des nouvelles dispositions («plutôt pour» et «entièrement pour»), selon le type de mesure et les différents groupes¹

G 9.2



¹ Données de l'enquête 2006

3.10 Perception de la gravité des infractions routières

Désapprobation générale de la conduite en état d'ébriété

Stabilité de l'appréciation des infractions routières

Pas de différence entre les régions quant à l'appréciation de l'alcool au volant

Les aînés et les Romands sont plus nombreux à désapprouver les excès de vitesse

La conduite en état d'ébriété est perçue comme nettement plus grave que les excès de vitesse. En 2006, près de 9 personnes sur 10 (88%) pensent que la conduite en état d'ébriété est criminelle ou doit être systématiquement sanctionnée, alors que seule la moitié (48%) d'entre elles le pensent au sujet des excès de vitesse. Après l'introduction, en 2005, des nouvelles dispositions réglant la conduite en état d'ébriété et la baisse observée des accidents dus à l'alcool, une augmentation du pourcentage de personnes condamnant l'alcool au volant était attendue. L'avis que les usagers émettent au sujet des infractions routières n'a pas changé entre 2004 et 2006, ni pour la conduite en état d'ébriété, ni pour les excès de vitesse. Près de deux tiers (62%) des répondants estiment que la conduite en état d'ébriété est criminelle (14% pour les excès de vitesse) et un quart (26%) jugent que, même si cette infraction n'est pas criminelle, elle doit toutefois être sanctionnée (35% pour les excès de vitesse). 10% des personnes interrogées considèrent l'alcool au volant comme imprudent, mais parfois compréhensible en tenant compte du contexte (45% pour les excès de vitesse) et une personne sur cent pense que ce n'est pas vraiment un problème si on fait attention (5% pour les excès de vitesse).

Pratiquement aucune différence entre les groupes ne peut être observée concernant la conduite en état d'ébriété. La principale différence statistiquement significative est constatée entre les sexes. Les femmes sont légèrement plus nombreuses que les hommes à estimer que la conduite en état d'ébriété est criminelle ou doit être systématiquement sanctionnée. De même, les usagers ayant parcouru le moins de kilomètres sont plus nombreux à condamner cette infraction. En revanche, les réponses ne diffèrent pas en fonction de la classe d'âge ou de la région linguistique.

En matière d'appréciation des excès de vitesse, le pourcentage de personnes condamnant cette infraction est plus élevé parmi les conducteurs les plus âgés, les personnes ayant le moins conduit et les Romands. Les hommes et les femmes ne se distinguent par contre pas, statistiquement parlant, quant à l'appréciation des excès de vitesse.

Questions posées

Les analyses se basent sur les questions suivantes: «*Que pensez-vous des excès de vitesse?*» et «*Que pensez-vous de la conduite en état d'ébriété?*».

Les personnes interviewées 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*».

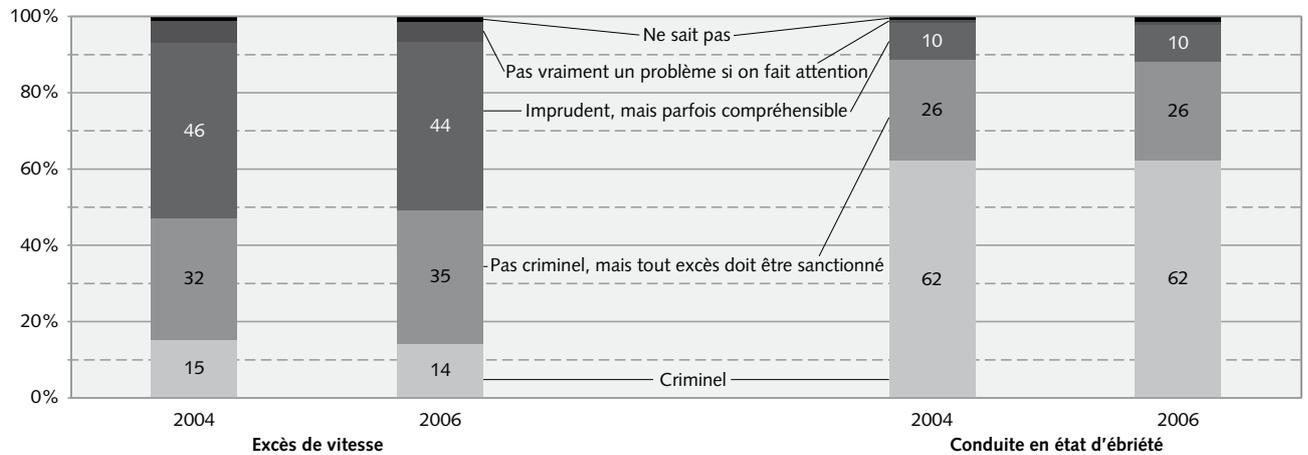
Remarques

Les personnes qui condamnent les infractions routières sont celles qui pensent que «*c'est criminel*» ou que «*tout excès doit être puni*».

3.10 Perception de la gravité des infractions routières

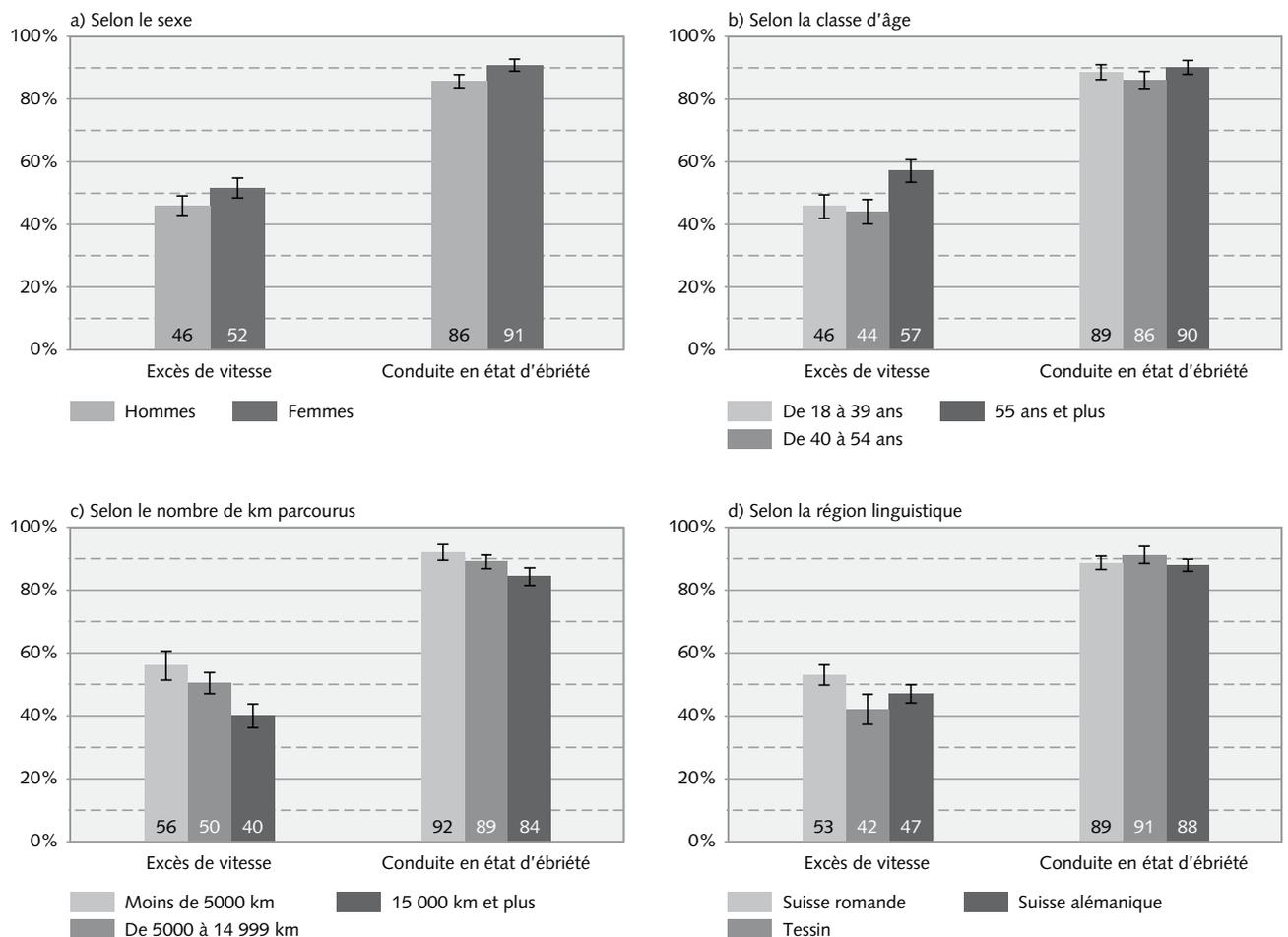
Perception de la gravité des infractions routières, selon le type d'infraction et l'année

G 10.1



Conducteurs estimant que les infractions routières sont criminelles ou doivent être sanctionnées, selon les différents groupes et le type d'infraction¹

G 10.2



¹ Données de l'enquête 2006

3.11 Comportement face à la conduite en état d'ébriété et consommation d'alcool

Plus grande prudence avec l'alcool au volant

Entre 2004 et 2006, un changement peut être observé dans le comportement à l'égard de l'alcool en rapport avec la conduite automobile. La stratégie de ne pas consommer d'alcool lorsqu'on s'apprête à conduire est de plus en plus suivie (40% en 2004 et 44% en 2006), au détriment de celui de ne pas prendre le volant lorsqu'on a bu (26% en 2004 et 20% en 2006). En 2006, le tiers (33%) des usagers affirment adopter ces deux comportements, alors que 3% déclarent ne prendre aucune mesure particulière pour éviter la conduite en état d'ébriété. D'après les réponses obtenues auprès des répondants, la consommation moyenne d'alcool, ainsi que les fréquences auxquelles les gens déclarent consommer de l'alcool, sont par contre restées stables (voir tableaux T11.21, T11.31 et T11.41). En 2006, près de la moitié (47%) des personnes affirment boire « toujours », « très souvent » ou « souvent » le soir, en présence d'amis. Un peu plus du tiers (36%) des conducteurs ne boivent que « rarement » ou « jamais » de boissons alcoolisées lors de ces occasions.

Les régions et les sexes ne se distinguent plus en matière de stratégie pour éviter l'alcool au volant

Aucune différence statistiquement significative n'est observée entre les régions quant aux mesures prises pour éviter la conduite en état d'ébriété et la fréquence de la consommation d'alcool le soir, en présence d'amis. Les Romands et les Tessinois ont par contre une consommation d'alcool moyenne supérieure aux Suisses alémaniques et sont plus nombreux à déclarer consommer de l'alcool tous les jours (voir tableaux T11.32 et T11.41).

La prudence augmente avec l'âge

Les différences qui existaient en 2004, entre les hommes et les femmes, ont disparu en 2006, tant au niveau des mesures pour éviter la conduite en état d'ébriété qu'au niveau de la consommation d'alcool le soir, en présence d'amis. En revanche, les hommes sont toujours deux fois plus nombreux que les femmes à déclarer consommer de l'alcool plus de deux fois par semaine et leur consommation moyenne d'alcool est plus de deux fois plus importante (voir tableaux T11.31 et T11.41).

En comparant les différentes classes d'âge il ressort que parmi les personnes de 55 ans et plus, tant la consommation moyenne de boissons alcoolisées que la fréquence de consommation sont plus élevées. En revanche, la fréquence de consommation de boissons alcoolisées est nettement plus élevée parmi les personnes de 55 ans et plus, mais ces dernières sont également celles qui plébiscitent le plus la mesure de ne pas boire de l'alcool avant de conduire (voir tableaux T11.12, T11.22, T11.31 et T11.41).

Les personnes conduisant le plus ont une consommation moyenne plus élevée. Par contre, le nombre de kilomètres parcouru n'a par contre aucune influence ni sur la consommation d'alcool, ni sur les mesures prises pour éviter la conduite en état d'ébriété (voir tableaux T11.12, T11.22, T11.31 et T11.41).

Questions posées

Les analyses se basent sur les questions suivantes: « Que faites-vous pour éviter de conduire en état d'ébriété? » avec les réponses possibles: « J'évite de conduire quand je bois de l'alcool », « Je bois peu ou pas d'alcool lorsque je dois conduire », « J'adopte les deux attitudes précitées », « Je ne prévois pas de mesures particulières ». « Lorsque vous êtes en compagnie d'amis le soir, vous arrive-t-il souvent de ne pas boire d'alcool? » à situer sur une échelle de 1 « Toujours » à 6 « Jamais ». Pour la consommation d'alcool, les questions concernent la fréquence de consommation et la quantité par occasion de boissons alcoolisées.

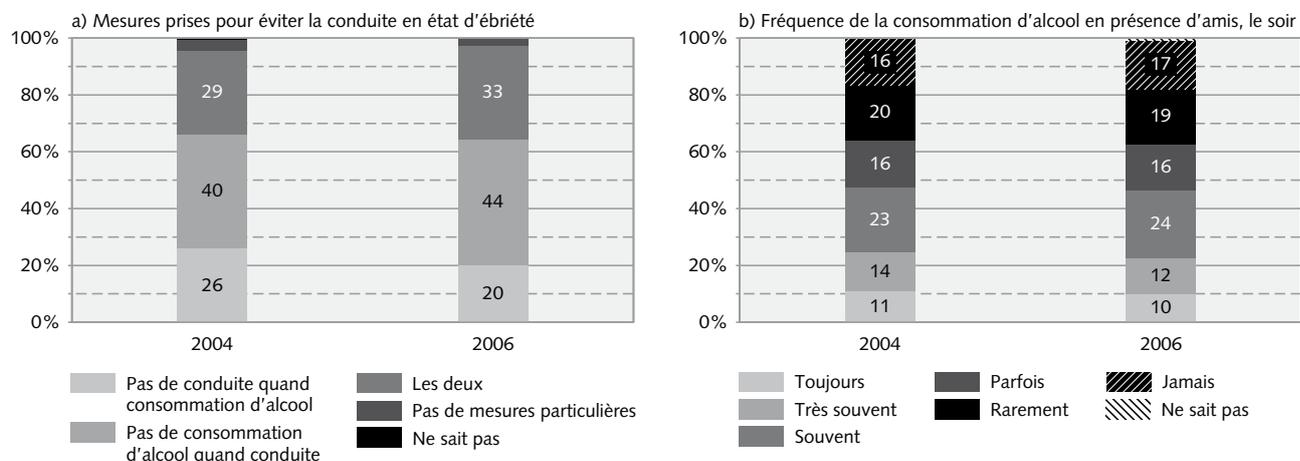
Remarques

La stratégie souhaitable pour éviter la conduite en état d'ébriété serait de « ne pas boire d'alcool lorsqu'on doit conduire ».

3.11 Comportement face à la conduite en état d'ébriété et consommation d'alcool

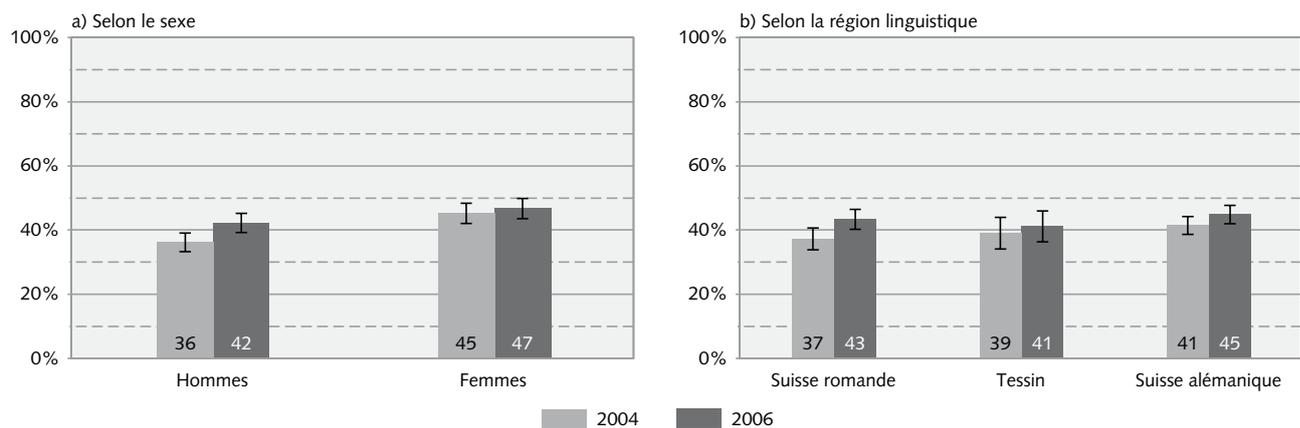
Comportement avec l'alcool, selon l'année

G 11.1



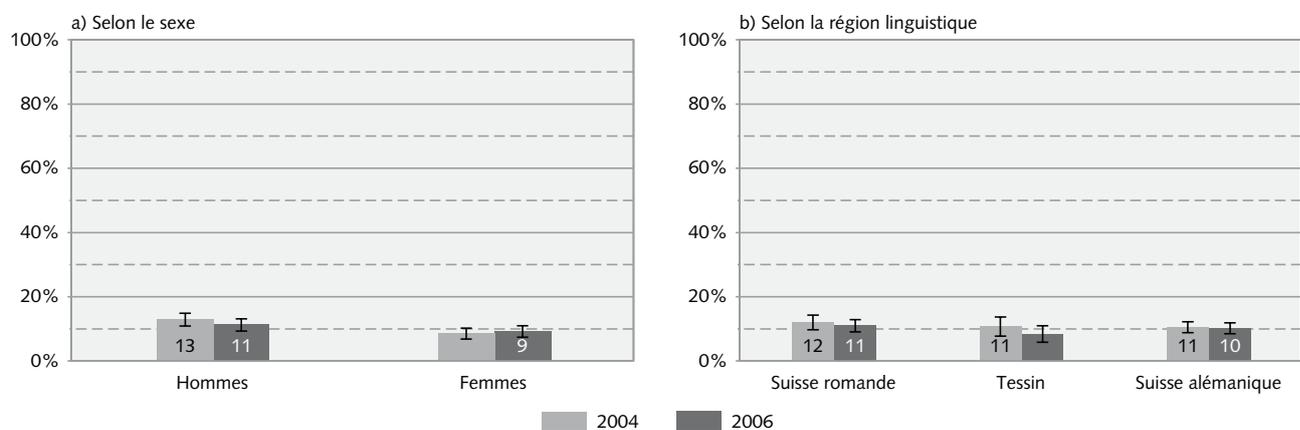
Conducteurs choisissant de ne pas consommer de l'alcool avant de conduire, selon différents groupes et l'année

G 11.2



Conducteurs consommant toujours de l'alcool en présence d'amis, le soir, selon différents groupes et l'année

G 11.3



4 Discussion des résultats

Dans l'ensemble, les conducteurs affirment commettre de moins en moins d'infractions, même si les dispositions à l'égard de la délinquance routière n'ont pas vraiment changé entre 2001 et 2006. Les usagers de la route plébiscitent largement les mesures sur la conduite en état d'ébriété introduites en 2005, et sont de plus en plus nombreux à estimer les contrôles de police suffisants. Les catégories de personnes qui affirment commettre le plus d'infractions et qui sont le moins en faveur des nouvelles mesures sont toujours les hommes, les jeunes et les Romands.

L'abaissement de la limite du taux d'alcool de 0,8‰ à 0,5‰ et l'introduction des contrôles d'alcoolémie sans soupçon préalable le 1^{er} janvier 2005 semblent avoir eu un réel impact, tant sur le nombre de contrôles effectués par la police, que sur le comportement des usagers en matière d'alcool au volant. La fréquence des contrôles du taux d'alcool a plus que doublé entre 2003 et 2005 et le nombre de répondants affirmant avoir conduit en état d'ébriété a diminué pratiquement de moitié durant cette période. Les usagers sont aussi de plus en plus satisfaits de la fréquence des alcootests. Après l'introduction des nouvelles mesures réglant la conduite en état d'ébriété, les connaissances légales des répondants se sont améliorées dans ce domaine, même s'il peut sembler étonnant que les personnes ayant participé à l'enquête 2006 soient plus nombreuses à être au courant du fait que la police peut effectuer des alcootests sans présomption, qu'elles ne le sont de la limite admise du taux d'alcool en vigueur. Ces nouvelles mesures, très largement approuvées, trouvent un accueil toujours plus favorable auprès des usagers, et l'attitude qui consiste à ne pas consommer d'alcool avant de conduire est toujours plus adoptée par les conducteurs.

Cependant, même si les cas de conduite en état d'ébriété déclarés par les répondants ont fortement diminué, près d'un quart des usagers affirment conduire de temps en temps avec un taux d'alcool dans le sang supérieur à 0,5‰. De même, les proportions des personnes qui condamnent la conduite en état d'ébriété, de celles qui craignent un contrôle d'alcoolémie, ainsi que de cel-

les qui ont peur de provoquer un accident dû à l'alcool, sont restées stables entre 2004 et 2006. Bien que le nombre d'alcootests effectués ait plus que doublé, en comparaison internationale, celui-ci demeure faible. Un tiers des personnes interrogées estiment d'ailleurs que ce type de contrôle est toujours trop rare. Afin d'atteindre le niveau moyen européen de 10% de conducteurs contrôlés annuellement, il faudrait doubler la fréquence actuelle des contrôles.

Selon le modèle de répression préventive de la délinquance routière, une augmentation de la probabilité objective d'être contrôlé (densité effective de contrôle), ainsi qu'une information concernant cette augmentation, à travers les médias par exemple, influencent la probabilité subjective d'être contrôlé (crainte d'un contrôle). Une augmentation de la probabilité estimée d'être contrôlé aurait comme conséquence de changer les comportements des usagers et de diminuer ainsi le nombre d'infractions et d'accidents sur les routes. Dans la situation actuelle, la densité de contrôle (objectif) a augmenté, l'introduction des alcootests sans présomption et l'abaissement de la limite d'alcoolémie admise ont été largement évoqués par les médias, et le nombre d'infractions et d'accidents a baissé. Par contre, la crainte des contrôles policiers est restée stable, tout du moins pour l'ensemble des usagers. La théorie ne se vérifie dans la pratique que dans le cas des jeunes, c'est-à-dire les personnes les plus exposées aux contrôles de police. Mais même si la probabilité estimée (subjective) de contrôle a augmenté de manière statistiquement significative chez les jeunes, il n'est pas possible de parler d'augmentation importante. De plus, la proportion de jeunes conducteurs qui condamnent l'alcool au volant ou qui craignent provoquer un accident dû à l'alcool n'a pas changé, ce qui montre que cette problématique est toujours perçue comme auparavant.

D'où le risque que l'effet positif observé ne soit que de courte durée, tant au niveau du nombre d'infractions que du nombre d'accidents graves. Etant donné que la densité de contrôle est faible en comparaison internationale, l'augmentation de la fréquence des contrôles (pro-

babilité objective) n'a peut-être pas été assez marquée pour qu'elle influence de manière importante et durable la probabilité estimée (subjective) d'être contrôlé. Si les usagers estiment que le risque d'être contrôlé sur la route est faible, le nombre d'infractions est susceptible d'augmenter à nouveau, même si les campagnes de sensibilisation et les messages véhiculés par les médias ont dans un premier temps influencé les conducteurs. Ne serait-il donc pas nécessaire d'intensifier encore la densité de contrôles? Mais même si la réponse est positive, les différentes autorités de police sont-elles en mesure de doubler encore le nombre d'alcootests effectués avec les ressources dont elles disposent? Ne faudrait-il pas introduire d'autres mesures permettant de contrôler un plus grand nombre de conducteurs, sans toutefois nécessiter plus d'effectifs? Une de ces mesures, déjà en vigueur dans certains pays ayant des taux élevés d'usagers contrôlés (p. ex.: Finlande, Pays-bas), pourrait être la suppression de l'obligation de confirmer la valeur du taux d'alcool par une analyse du sang et de reconnaître les mesures des éthylomètres comme preuves suffisantes pour condamner une personne.

Afin de réduire les cas de conduite en état d'ébriété, ainsi que le nombre d'accidents liés à l'abus d'alcool, l'augmentation de la densité des contrôles policiers n'est bien entendu pas le seul moyen. Sans prétendre à l'exhaustivité, mentionnons entre autre l'augmentation de la visibilité de la police sur les routes, l'introduction des permis à points ou un accroissement de l'information concernant les contrôles effectués par la police et les conséquences des infractions routières.

Les résultats de cette enquête laissent toutefois suggérer que le modèle de répression préventive ne serait pas valable pour la Suisse. Pour observer des effets positifs en matière de conduite en état d'ébriété, il ne serait dans ce cas pas nécessaire, en Suisse, de passer par une augmentation de la probabilité objective et subjective de contrôle. L'introduction de nouvelles règles, comme la baisse de la limite d'alcoolémie, suffirait pour changer durablement les comportements.

En matière d'excès de vitesse, comme pour la conduite en état d'ébriété, une baisse du nombre d'infractions autoreportées est observée entre 2000 et 2005, et ceci tant à l'intérieur et hors des localités, que sur les autoroutes. Mais, contrairement à ce qui peut être observé dans le cas de la conduite en état d'ébriété, la baisse du nombre de personnes admettant avoir commis un excès de vitesse est accompagnée par une diminution statistiquement significative de la crainte de provoquer un accident lié à ce type d'infraction. Une forte majorité

des conducteurs affirment toutefois toujours commettre des excès de vitesse et la probabilité subjective de contrôle n'a pas non plus changé. Moins de la moitié des répondants estiment d'ailleurs que les excès de vitesse sont criminels ou doivent systématiquement être sanctionnés. Une majorité des usagers sont donc toujours d'avis que les excès de vitesse sont parfois compréhensibles ou ne posent pas vraiment problème.

Si la conduite en état d'ébriété et les excès de vitesse sont généralement au centre des débats en matière de sécurité routière, l'inattention n'est pas à négliger dans ce domaine. Les usagers craignent pratiquement unanimement d'être impliqués dans un accident dû à l'inattention, que ce soit par leur propre faute ou celle d'autrui. L'inattention est la raison la plus fréquemment citée comme crainte de provoquer un accident, largement plus souvent que les excès de vitesse et la conduite en état d'ébriété.

Il ressort de l'étude de fortes différences régionales. Les Romands sont impliqués dans plus d'accidents, et craignent plus de provoquer un accident que les habitants des autres régions. Ils sont aussi moins favorables aux nouvelles mesures réglant la conduite en état d'ébriété, et plus nombreux à affirmer commettre cette infraction. Paradoxalement, les conducteurs redoutent moins de faire l'objet d'un contrôle de police en Suisse romande, alors que ce sont les résidents de cette région qui sont les plus contrôlés, surtout dans le cas des contrôles d'alcoolémie.

De fortes différences entre les sexes sont observées dans le domaine de la conduite en état d'ébriété. Les hommes et les femmes se distinguent par contre peu dans celui des excès de vitesse. Les hommes sont plus nombreux que les femmes à affirmer conduire en état d'ébriété, et craignent plus de provoquer un accident lié à l'abus d'alcool. Ils sont aussi moins favorables aux nouvelles mesures réglant la conduite en état d'ébriété, et moins nombreux que les femmes à condamner cette infraction. Les hommes ont été impliqués dans plus d'accidents, et ils font aussi plus souvent l'objet de contrôles routiers. En revanche, les réponses ne varient pas en fonction du sexe au sujet de la fréquence des excès de vitesse commis dans les localités et hors localité, ou de la crainte de provoquer un accident lié aux excès de vitesse. Il n'existe pas non plus de différences entre hommes et femmes quant à la probabilité estimée de faire l'objet d'un contrôle de vitesse ou quant à l'appréciation des excès de vitesse.

Concernant les effets de l'âge des usagers, les plus jeunes se différencient nettement des plus âgés, que ce

soit en matière de conduite en état d'ébriété ou d'excès de vitesse. Les personnes de moins de 40 ans commettent plus d'infractions, redoutent plus les contrôles, craignent plus les accidents et subissent plus de contrôles que leurs aînés. L'effet de l'âge n'est par contre pas le même dans les deux domaines quant à la proportion de personnes souhaitant plus de contrôles. Concernant les contrôles de vitesse ce sont toujours les jeunes qui ont la proportion la plus basse de personnes estimant qu'ils sont trop rares. Par contre, pour les contrôles d'alcoolémie, c'est parmi les personnes de 55 ans et plus que la proportion de personnes en faveur de plus de contrôles est la plus faible, et c'est parmi les jeunes que cette proportion est la plus élevée.

Les personnes qui conduisent le plus, sont également celles qui commettent le plus d'infractions routières. De même, l'implication dans des accidents, la probabilité estimée de faire l'objet d'un contrôle, ainsi que le nombre de contrôles de police subis, augmentent avec le nombre de kilomètres parcourus. Les conducteurs ayant parcouru le plus de kilomètres sont aussi moins favorables à la limite d'alcoolémie de 0,5‰ et aux alcootests sans soupçon préalable. Ils ont par contre de meilleures connaissances légales en matière des règles de la circulation routière. Concernant la crainte de provoquer un accident, elle augmente avec le nombre de kilomètres parcourus pour les accidents dus à l'alcool, mais étonnamment pas pour ceux dus aux excès de vitesse. La crainte de provoquer un accident lié à une vitesse excessive ne varie pas selon le nombre de kilomètres parcourus par les usagers.

Si les résultats de cette enquête montrent que les efforts fournis pour diminuer les infractions routières, et notamment les cas de conduite en état d'ébriété, ont eu un effet positif, il est important que ce sujet reste présent dans les médias et que la densité des contrôles ne diminue pas, voire qu'elle augmente. La diminution du nombre d'infractions et d'accidents de la circulation routière passe par une modification durable des normes sociales dans ce domaine. Même si le fait de renforcer les dispositions légales concernant certains types d'infractions routières a eu un effet certain sur les conducteurs, il semble nécessaire, afin d'obtenir des effets durables, de disposer d'un suivi régulier du comportement des conducteurs et de la représentation qu'ils ont des contrôles de police et de la délinquance routière en général, et de sensibiliser les usagers à l'importance de la sécurité routière.

5 Bibliographie

- Bächli-Biétry, J. & Vaucher, S. (2002) *Délinquance routière et contrôles de police. Enquête auprès des conducteurs motorisés 2001*. Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.
- ETSC (1995) *Reducing Traffic Injuries Resulting from Alcohol Impairment*. European Transport Safety Council, Bruxelles.
- ETSC (2006). *Traffic law enforcement across the EU*. European Transport Safety Council, Bruxelles.
- EC (2003). *Saving 20.000 lives on our roads. A shared responsibility. Road Safety Action Programme*. European Commission, Bruxelles.
- Groves, R. M. (1989) *Survey errors and survey costs*. John Wiley and Sons, New York.
- Homel, R. (1988). *Policing and Punishing the Drinking Driver: A Study of General and Specific Deterrence*. New York: Springer Verlag.
- Office fédéral du développement territorial, Office fédéral de la statistique (2001) *La mobilité en Suisse, Résultats du microrecensement 2000 sur les comportements de la population en matière de transports*. Berne et Neuchâtel.
- OFS (2005a) *L'enquête suisse sur la population active (ESPA) 2005*. Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.
- OFS (2005b) *Système d'indicateurs de la délinquance routière. Délinquance routière: les effets des récentes mesures*. Communiqué de presse du 11 octobre 2005. Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.
- OFS (2006) *Accidents de la circulation routière en Suisse en 2004*. Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.
- Pérez-Díaz, C. (2000) Comportements des conducteurs et modèles du risque, *Déviance et Société*, 24:187-205.
- Peters, R. & Hulliger, B. (1994) *La technique de pondération des données: application à l'enquête suisse sur la santé*. Office fédéral de la statistique, Berne.

6 Annexe méthodologique

6.1 Taux de participation

La non-participation à une enquête comme celle-ci peut avoir différentes raisons: le refus, un problème de langue, le fait de n'avoir pas pu joindre le ménage ou la personne de référence, la maladie, etc. Sur les

6000 ménages, dont les numéros de téléphone ont été transmis à l'institut de sondage, 5228 ont pu être atteints (c.-à-d. 87,2%). Dans plus de trois quarts de ces ménages (c.-à-d. 76,0%), la personne de référence a accepté de participer à l'enquête (voir tableau ci-dessous).

Analyse des taux de participation

Connexions livrées	6000	100%		
non-atteintes	482	8,0%		
non-éligibles	290	4,8%		
Ménages atteints et éligibles	5228		100%	
entretiens impossibles	167	2,8%	3,2%	
entretiens refusés	635	10,6%	12,1%	
Ménages atteints et éligibles	4426	73,8%	84,7%	
Personnes-cibles choisies (1 seule personne)	4426	73,8%	84,7%	100%
non-atteintes	49	0,8%	0,9%	1,1%
entretiens impossibles	171	2,9%	3,3%	3,9%
entretiens refusés	183	3,1%	3,5%	4,1%
interruptions	48	0,8%	0,9%	1,1%
Entretiens «personne-cible» réalisés	3975	66,3%	76,0%	89,8%

Définitions

Connexions livrées : Numéros de téléphone transmis à l'institut de sondage
 non-atteintes: Personne n'a répondu, malgré au moins 20 essais
 non-éligibles: Non valables car le numéro est hors service, il s'agit d'une adresse professionnelle, d'un numéro de fax, ...

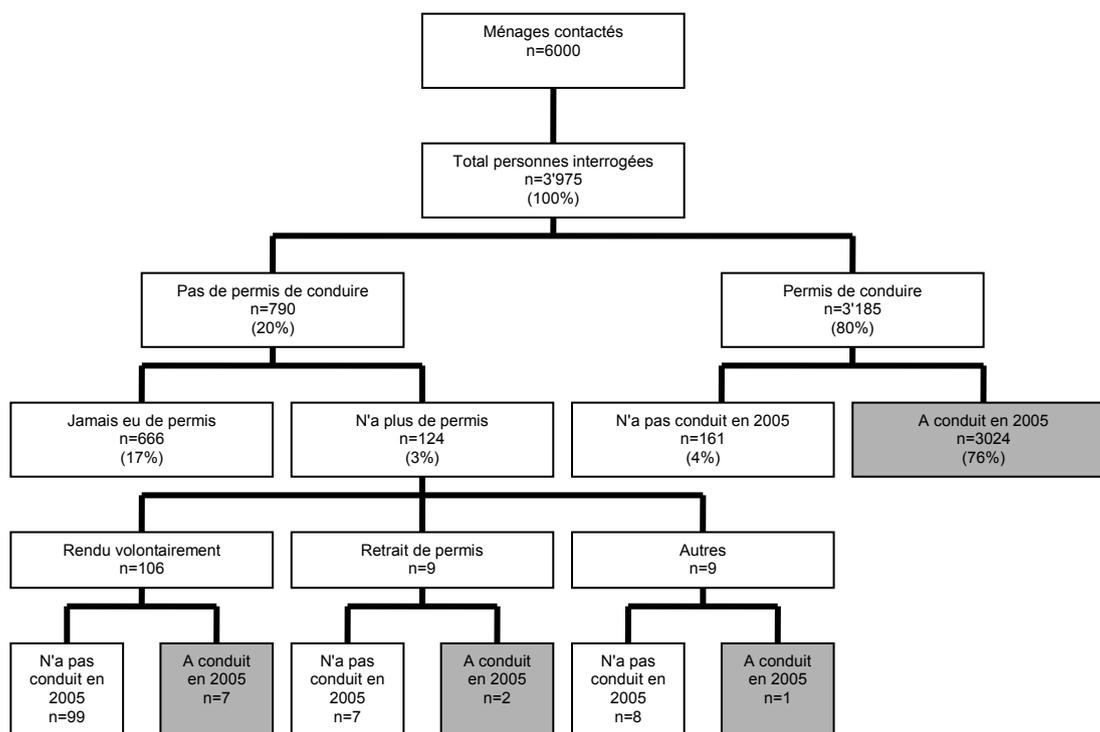
Entretiens «ménage» et «personne-cible»

impossibles: Problème de langue, de santé, ...
 refusés: La personne a refusé de participer à l'étude
 interrompus: La personne a refusé de continuer l'entretien

6.2 Description des personnes interrogées

Sur les 3975 adultes de 18 ans ou plus ayant accepté de répondre aux questions, 3034 (76%) ont indiqué avoir conduit en 2005. Parmi ceux-ci, 10 personnes n'étaient plus en possession du permis de conduire au moment de l'entretien (voir graphique).

Description des répondants selon la possession d'un permis de conduire et le nombre de kilomètres parcourus



6.3 Pondération

La pondération a été calculée en trois étapes. Tout d'abord, selon la probabilité d'inclusion, c'est-à-dire la probabilité qu'a un quelconque membre de la population de se trouver dans l'échantillon (probabilité que le ménage de la personne soit dans l'échantillon et que cette personne soit choisie comme personne de référence parmi les adultes composant le ménage). Une personne vivant dans une grande famille a moins de chance d'être choisie qu'un individu vivant seul. Lors de la deuxième étape, les valeurs ont été corrigées en fonction du taux de non-réponse dans les différentes régions.

Lors de la dernière étape, une post-stratification, ou pondération par calage sur marges, a été effectuée en utilisant comme sous-groupes de répartition l'âge et le sexe. Si l'on admet que les individus des différents sous-groupes sont similaires, une post-stratification permet de corriger les biais de sous-représentation ou de surreprésentation (Peters & Hulliger, 1994).

Le tableau ci-dessous présente les facteurs de correction attribués aux différents sous-groupes. Les résultats montrent que la population des femmes de 40 à 54 ans et celle des hommes de 55 ans et plus étaient légèrement sous-représentées dans l'échantillon.

Facteurs de correction des différents sous-groupes

Âge	Sexe	Population estimée d'après l'échantillon (en milliers)	Population résidente permanente à la fin de l'année 2005 (en milliers)	Facteurs de correction
Total 18 ans et plus		6168,6	5999,6	0,973
18-39	Hommes	967,4	1105,8	1,175
	Femmes	1012,5	1106,0	1,123
40-54	Hommes	864,2	852,5	1,014
	Femmes	1021,9	839,9	0,845
55 +	Hommes	1054,0	944,2	0,921
	Femmes	1248,5	1151,2	0,948

6.4 Comparaison des résultats avec les données provenant d'autres sources

Afin d'évaluer la qualité des résultats de la présente enquête, une partie des réponses obtenues dans cette étude ont pu être comparées avec les résultats d'autres enquêtes. Certaines de ces dernières sont des relevés exhaustifs, avec des données considérées donc comme «exactes», et d'autres sont également des enquêtes par échantillon. Mais, étant donné que les échantillons de celles-ci sont plus grands que celui de la présente étude, les résultats sont considérés à priori comme plus précis.

En tenant compte des marges d'erreur, les résultats correspondent plus ou moins pour la part de conducteurs ayant dû souffler dans un éthylomètre et le nombre d'accidents avec victimes. En ce qui concerne le pourcentage de personnes en possession d'un permis de conduire et celui de personnes consommant de l'alcool plus de deux fois par semaine, les valeurs sont légèrement différentes. Mais ceci peut s'expliquer du fait que,

pour ces deux enquêtes, les données ne sont pas disponibles pour 2005, les années de référence pour ces enquêtes étant respectivement 2000 et 2002. D'autre part, contrairement à l'enquête sur la santé où toutes les personnes sont interrogées, pour la présente enquête, seules les personnes ayant conduit un véhicule motorisé ont participé.

Pour ce qui est de la formation achevée la plus élevée, les personnes n'ayant pas achevé de formation après l'école obligatoire sont légèrement sous-représentés, dans la présente étude, au profit des personnes ayant effectué un apprentissage. Pour les autres formations, les pourcentages correspondent.

Les résultats varient en revanche fortement en ce qui concerne le nombre de retraits de permis. En extrapolant les résultats à l'ensemble de la population, seules 20'000 personnes auraient eu un retrait en 2005, alors que le nombre effectif est supérieur à 60'000. La question du nombre de retraits de permis, touche apparemment à un point sensible. Il a été démontré dans certaines études

(voir Groves, 1989) que les réponses obtenues aux questions portant sur des sujets personnels ou sensibles sont biaisées, car une partie des personnes interrogées, influencées par la désirabilité sociale, refuse d'admettre un comportement socialement répréhensible. Cela se tra-

duit soit par un refus de répondre, soit par une réponse erronée.

Mis à part les questions touchant à des sujets sensibles, la qualité des données de l'enquête peut être considérée comme bonne.

Comparaison avec les résultats d'autres relevés

	Autres relevés	Enquête suisse auprès des conducteurs motorisés (ECoM)	
Détenteurs de permis de conduire¹			
Total	80,0%	82,4%	±1,5%
Hommes	88,6%	90,4%	±1,8%
Femmes	71,0%	74,8%	±2,2%
Conducteurs ayant dû souffler dans un éthylomètre²			
	5,0%	4,9%	±1,0%
Accidents avec victimes³			
	21 706	12 040	±7833
Retraits de permis⁴			
Total	63 924	21 918	±10 308
Excès de vitesse	26 072	5 294	±5 645
Conduite en état d'ébriété	16 549	4 050	±4 997
Inattention	5 607	2 312	±3 243
Formation achevée la plus élevée⁵			
Ecole obligatoire	18,9%	13,7%	±1,3%
Formation prof. élémentaire	2,0%	2,1%	±0,5%
Ecole de degré diplôme et autres	3,6%	2,9%	±0,7%
Apprentissage	38,0%	40,9%	±1,9%
Ecole prof. à plein temps	5,7%	7,2%	±1,0%
Maturité	8,5%	8,2%	±1,1%
Formation prof. supérieure	12,6%	13,2%	±1,3%
Université/Haute école	10,5%	11,3%	±1,2%
Ne sait pas/ pas de réponse	0,1%	0,5%	±0,2%
Personnes consommant de l'alcool plus de deux fois par semaine⁶			
Suisse romande	30,0%	28,7%	±2,9
Tessin	33,3%	27,5%	±4,4
Suisse alémanique	25,7%	21,2%	±2,3
Taux de participation		76,0%	
ESPA 2005 ⁵	78,4%		–
ESS 2002 ⁶	63,9%		
Micro 2000 ¹	78,6%		

¹ Microrecensement sur le comportement de la population en matière de transports 2000, OFS (Enquête téléphonique avec échantillon aléatoire stratifié, n=41 108)

² Statistique des contrôles d'alcoolémie (ALK) 2005, OFS (Relevé exhaustif juin 2005)

³ Accidents de la circulation routière en Suisse 2005, OFS (Relevé exhaustif)

⁴ Statistique des mesures administratives (ADMAS) 2005, OFROU (Relevé exhaustif)

⁵ Enquête suisse sur la population active (ESPA) 2005, OFS (Enquête téléphonique avec échantillon aléatoire stratifié, n=17 733)

⁶ Enquête suisse sur la santé (ESS) 2002, OFS (Enquête téléphonique avec échantillon aléatoire stratifié, n=30 824)

7 Tableaux

T1.11 Fréquence autoreportée des excès de vitesse, selon la localisation et l'année

	Au total						Sur les autoroutes					
	2000*		2003		2005		2000*		2003		2005	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Jamais	11,0	±1,2	9,3	±1,2	11,8	±1,4	20,3	±1,6	19,3	±2,4	23,4	±1,9
Une fois par année	-	-	17,6	±1,7	6,0	±1,1	-	-	7,5	±1,6	7,0	±1,1
Quelques fois par année	-	-	35,8	±2,1	39,2	±2,1	-	-	38,1	±3,0	35,2	±2,1
Chaque mois	-	-	16,5	±1,7	17,4	±1,7	-	-	13,1	±2,1	15,9	±1,7
Chaque semaine	-	-	11,0	±1,5	11,8	±1,5	-	-	11,8	±2,2	8,2	±1,3
Plusieurs fois par semaine	-	-	6,2	±1,1	7,0	±1,2	-	-	4,6	±1,4	5,1	±1,0
Chaque jour	-	-	3,6	±0,9	6,4	±1,1	-	-	5,1	±1,4	4,4	±0,9
Ne sait pas	0,2	±0,2	0,1	±0,1	0,3	±0,2	0,3	±0,2	0,4	±0,4	0,7	±0,4

	Hors localité						Dans les localités					
	2000*		2003		2005		2000*		2003		2005	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Jamais	22,0	±1,6	26,2	±2,6	28,2	±2,0	46,9	±2,0	52,4	±3,1	54,3	±2,2
Une fois par année	-	-	8,2	±1,5	6,7	±1,1	-	-	12,2	±2,0	11,5	±1,4
Quelques fois par année	-	-	35,4	±3,0	35,3	±2,1	-	-	22,4	±2,6	20,8	±1,8
Chaque mois	-	-	13,5	±2,3	13,2	±1,5	-	-	6,2	±1,8	6,8	±1,2
Chaque semaine	-	-	8,8	±1,8	8,8	±1,4	-	-	4,2	±1,3	3,2	±0,9
Plusieurs fois par semaine	-	-	4,5	±1,4	4,7	±1,0	-	-	1,3	±0,9	2,1	±0,7
Chaque jour	-	-	3,2	±1,2	2,7	±0,7	-	-	1,1	±0,8	1,2	±0,5
Ne sait pas	0,2	±0,2	0,2	±0,3	0,4	±0,3	0,2	±0,2	0,2	±0,2	0,3	±0,2

* Pour l'année 2000, il n'est possible de donner que le pourcentage des conducteurs qui estiment ne «jamais» avoir commis l'infraction en question, car les modalités de réponse ont changé depuis. En 2001, les modalités de réponse étaient: «jamais», «rarement», «parfois», «souvent», «très souvent» ou «toujours»

T1.12 Conducteurs ayant commis au moins un excès de vitesse, selon les groupes, la localisation et l'année**

	Au total						Sur les autoroutes					
	2000		2003		2005		2000		2003		2005	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	88,8	±1,2	90,6	±1,2	87,9	±1,4	79,4	±1,6	80,3	±2,4	75,9	±1,9
Hommes	90,2	±1,6	92,5	±1,5	89,3	±1,9	83,0	±2,1	84,9	±2,0	79,1	±2,5
Femmes	87,1	±1,9	88,4	±2,0	86,1	±2,1	75,3	±2,5	75,5	±2,7	71,9	±2,9
De 18 à 39 ans	94,0	±1,7	95,2	±1,8	94,8	±1,8	87,7	±2,3	90,6	±2,4	88,4	±2,5
De 40 à 54 ans	92,8	±1,7	94,9	±1,6	89,6	±2,5	82,6	±2,6	85,8	±2,6	78,4	±3,3
55 ans et plus	76,3	±3,0	79,9	±2,8	77,3	±3,1	63,0	±3,4	61,8	±3,5	57,5	±3,6
Moins de 5000 km	80,5	±3,5	78,3	±3,9	81,6	±3,4	66,1	±4,2	61,2	±4,7	61,6	±4,5
De 5000 à 14'999 km	87,6	±2,0	92,8	±1,5	88,0	±2,1	78,1	±2,6	83,4	±2,2	76,0	±2,8
15'000 km et plus	94,5	±1,4	96,7	±1,2	92,4	±2,1	87,9	±2,1	91,2	±2,0	86,3	±2,6
Suisse romande	90,3	±2,3	89,0	±2,1	88,1	±1,9	81,1	±3,2	79,6	±2,7	76,2	±2,6
Tessin	91,2	±4,7	85,6	±3,2	82,9	±3,5	80,5	±7,0	76,7	±3,9	71,7	±4,3
Suisse alémanique	88,1	±1,5	91,5	±1,6	88,1	±1,8	78,8	±1,9	81,2	±2,1	76,0	±2,5

	Hors localité						Dans les localités					
	2000		2003		2005		2000		2003		2005	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	77,8	±1,6	73,6	±2,6	71,4	±2,0	52,8	±2,0	47,4	±3,1	45,4	±2,2
Hommes	80,8	±2,2	78,7	±2,4	73,8	±2,7	55,0	±2,9	51,9	±3,1	46,6	±3,1
Femmes	74,4	±2,5	73,3	±2,8	68,4	±2,9	50,4	±2,9	46,5	±3,3	44,0	±3,2
De 18 à 39 ans	85,1	±2,4	85,3	±2,7	81,3	±2,9	57,3	±3,4	51,6	±4,0	51,1	±3,8
De 40 à 54 ans	81,4	±2,7	79,2	±3,0	73,9	±3,5	55,2	±3,4	55,0	±3,8	45,9	±4,0
55 ans et plus	62,4	±3,4	60,8	±3,5	56,3	±3,6	43,3	±3,5	40,7	±3,6	38,0	±3,6
Moins de 5000 km	66,3	±4,2	60,6	±4,7	64,8	±4,4	45,8	±4,5	36,4	±4,7	44,4	±4,7
De 5000 à 14'999 km	75,9	±2,7	78,5	±2,6	69,4	±3,0	52,2	±3,2	52,3	±3,3	43,6	±3,4
15'000 km et plus	85,7	±2,2	84,7	±2,6	79,6	±3,1	57,3	±3,3	54,7	±3,9	49,3	±3,8
Suisse romande	79,1	±3,3	73,9	±2,9	72,7	±2,7	50,2	±4,2	45,0	±3,5	42,9	±3,2
Tessin	79,9	±7,3	68,9	±4,4	63,7	±4,7	51,9	±9,2	34,4	±4,7	34,1	±4,7
Suisse alémanique	77,2	±2,0	77,5	±2,3	71,4	±2,6	53,8	±2,4	52,0	±2,9	47,1	±2,9

** Pourcentage cumulé des modalités de réponse autres que «jamais»

T1.21 Fréquence auto-reportée des cas de *conduite en état d'ébriété*, selon l'alcoolémie et l'année

	Alcoolémie supérieure à 0,5‰						Alcoolémie supérieure à 0,8‰					
	2000*		2003		2005		2000*		2003		2005	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Jamais	-	-	62,0	±3,0	75,9	±1,8	77,7	±1,7	78,6	±2,5	86,8	±1,4
Une fois par année	-	-	11,1	±2,0	9,1	±1,3	-	-	9,3	±1,9	6,0	±1,0
Quelques fois par année	-	-	22,5	±2,6	13,2	±1,5	-	-	10,6	±1,8	6,4	±1,0
Chaque mois	-	-	1,8	±0,7	1,0	±0,4	-	-	0,8	±0,5	0,5	±0,3
Chaque semaine	-	-	0,7	±0,4	0,2	±0,2	-	-	0,1	±0,1	0,0	±0,1
Plusieurs fois par semaine	-	-	0,1	±0,2	0,0	±0,1	-	-	0,0	±0,0	0,0	±0,0
Chaque jour	-	-	0,1	±0,3	0,0	±0,0	-	-	0,0	±0,0	0,0	±0,0
Ne sait pas	-	-	1,6	±0,8	0,6	±0,3	0,8	±0,3	0,5	±0,5	0,3	±0,2

* Pour l'année 2000, il n'est possible de donner que le pourcentage des conducteurs qui estiment ne «jamais» avoir commis l'infraction en question, car les modalités de réponse ont changé depuis. En 2001, les modalités de réponse étaient: «jamais», «rarement», «parfois», «souvent», «très souvent» ou «toujours».

T1.22 Conducteurs ayant conduit au moins une fois en *état d'ébriété*, selon les groupes, l'alcoolémie et l'année**

	Alcoolémie supérieure à 0,5‰						Alcoolémie supérieure à 0,8‰					
	2000		2003		2005		2000		2003		2005	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	-	-	36,4	±3,0	23,5	±1,8	21,5	±1,7	20,9	±2,5	12,9	±1,4
Hommes	-	-	49,8	±3,1	31,7	±2,8	27,9	±2,5	29,6	±2,8	18,2	±2,3
Femmes	-	-	21,9	±2,6	13,7	±2,1	14,3	±2,0	10,8	±1,8	6,5	±1,4
De 18 à 39 ans	-	-	40,9	±3,9	27,3	±3,4	25,3	±2,9	25,2	±3,3	15,9	±2,7
De 40 à 54 ans	-	-	40,8	±3,8	23,8	±3,2	20,6	±2,7	22,9	±3,1	13,0	±2,5
55 ans et plus	-	-	27,7	±3,2	18,4	±2,7	16,7	±2,6	13,2	±2,4	9,0	±2,0
Moins de 5000 km	-	-	19,4	±3,8	11,6	±2,9	8,8	±2,5	9,5	±2,7	6,9	±2,5
De 5000 à 14'999 km	-	-	36,9	±3,2	22,0	±2,7	21,1	±2,6	20,5	±2,6	13,3	±2,3
15'000 km et plus	-	-	50,3	±4,0	32,5	±3,4	28,6	±2,9	30,3	±3,6	17,0	±2,5
Suisse romande	-	-	44,4	±3,5	34,7	±3,1	36,3	±4,0	31,6	±3,3	24,8	±2,8
Tessin	-	-	33,6	±4,7	25,5	±4,4	19,5	±7,1	18,2	±3,9	13,4	±3,6
Suisse alémanique	-	-	34,7	±2,8	19,6	±2,3	16,7	±1,8	17,6	±2,2	8,9	±1,7

** Pourcentage cumulé des modalités de réponse autres que «jamais»

T2.11 Degré de crainte d'être impliqué dans un accident lié à l'abus d'alcool, selon la responsabilité et l'année

	Accident occasionné par autrui						Accident occasionné par soi-même					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Crainte inexistante	9,4	±1,2	5,3	±1,0	6,3	±1,1	76,2	±1,8	69,7	±2,1	75,0	±1,9
Crainte très faible	14,7	±1,4	11,1	±1,5	11,7	±1,5	13,8	±1,4	15,2	±1,6	12,9	±1,4
Faible	23,0	±1,7	18,8	±1,8	20,6	±1,8	3,6	±0,8	4,5	±0,9	4,9	±1,1
Modérée	19,7	±1,6	21,2	±1,9	23,0	±1,9	1,1	±0,4	2,1	±0,7	1,5	±0,5
Forte	15,0	±1,5	19,2	±1,8	18,8	±1,7	1,1	±0,4	3,6	±0,9	1,6	±0,5
Très forte	17,1	±1,5	23,8	±1,8	18,8	±1,6	3,2	±0,7	4,4	±0,9	3,6	±0,8
Ne sait pas	1,1	±0,4	0,7	±0,4	0,8	±0,3	0,9	±0,4	0,5	±0,3	0,5	±0,3

T2.12 Conducteurs ayant une crainte plus ou moins marquée* d'être impliqué dans un accident lié à l'abus d'alcool, selon les groupes, la responsabilité et l'année

	Accident occasionné par autrui						Accident occasionné par soi-même					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	89,5	±1,2	94,0	±1,0	92,9	±1,1	22,9	±1,8	29,8	±2,1	24,5	±1,9
Hommes	88,0	±1,9	93,2	±1,4	92,3	±1,6	26,4	±2,5	35,8	±3,0	30,9	±2,9
Femmes	91,3	±1,5	95,0	±1,3	93,5	±1,6	19,0	±2,3	22,6	±2,8	16,8	±2,3
De 18 à 39 ans	91,9	±1,9	96,5	±1,2	95,0	±1,6	27,1	±3,1	38,0	±3,9	29,8	±3,5
De 40 à 54 ans	89,9	±2,0	92,8	±2,0	91,8	±2,2	21,5	±2,8	29,4	±3,5	24,3	±3,4
55 ans et plus	85,5	±2,5	92,0	±2,0	91,3	±2,1	17,9	±2,8	19,1	±2,8	18,2	±2,6
Moins de 5000 km	91,1	±2,5	94,3	±2,1	94,9	±1,9	21,2	±3,6	20,2	±4,1	18,0	±3,6
De 5000 à 14'999 km	90,3	±1,8	94,6	±1,4	92,8	±1,8	22,2	±2,7	30,7	±3,1	24,1	±2,9
15'000 km et plus	88,0	±2,2	93,3	±1,9	91,5	±2,1	24,4	±2,9	35,6	±3,8	29,9	±3,4
Suisse romande	94,3	±1,8	95,7	±1,5	95,0	±1,3	35,1	±4,1	37,8	±3,4	37,6	±3,1
Tessin	97,1	±3,1	96,0	±1,9	95,9	±2,0	18,0	±7,0	20,7	±4,0	21,8	±4,1
Suisse alémanique	87,4	±1,6	93,3	±1,3	91,9	±1,5	19,1	±1,9	27,7	±2,7	20,3	±2,4

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

T2.21 Degré de crainte d'être impliqué dans un accident lié à un excès de vitesse, selon la responsabilité et l'année

	Accident occasionné par autrui						Accident occasionné par soi-même					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Crainte inexistante	4,9	±0,9	9,0	±1,3	9,6	±1,4	36,8	±1,9	43,1	±2,2	47,1	±2,2
Crainte très faible	8,5	±1,1	13,5	±1,6	13,3	±1,6	33,1	±1,9	30,8	±2,1	30,1	±2,1
Faible	19,5	±1,6	23,8	±1,9	24,3	±1,9	16,6	±1,6	13,5	±1,5	12,3	±1,5
Modérée	22,3	±1,7	20,9	±1,8	24,0	±1,9	6,5	±1,0	6,1	±1,1	5,1	±0,9
Forte	24,5	±1,8	16,2	±1,6	14,7	±1,5	2,6	±0,7	3,3	±0,8	2,3	±0,5
Très forte	19,2	±1,6	16,2	±1,5	13,6	±1,4	3,3	±0,7	2,9	±0,7	2,6	±0,6
Ne sait pas	1,1	±0,5	0,4	±1,3	0,6	±0,3	1,0	±0,5	0,4	±0,3	0,5	±0,3

T2.22 Conducteurs ayant une crainte plus ou moins marquée* d'être impliqué dans un accident lié à un excès de vitesse, selon les groupes, la responsabilité et l'année

	Accident occasionné par autrui						Accident occasionné par soi-même					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	93,9	±0,9	90,6	±1,3	89,9	±1,4	62,2	±1,9	56,5	±2,2	52,4	±2,2
Hommes	92,8	±1,5	88,4	±1,9	87,6	±2,1	62,6	±2,7	57,5	±3,0	51,9	±3,1
Femmes	95,2	±1,2	93,3	±1,7	92,4	±1,7	61,7	±2,8	55,3	±3,2	53,0	±3,2
De 18 à 39 ans	95,4	±1,4	92,8	±2,0	91,6	±2,2	71,9	±3,1	69,1	±3,6	64,8	±3,7
De 40 à 54 ans	94,7	±1,6	89,7	±2,3	89,6	±2,7	61,3	±3,4	55,8	±3,8	50,8	±3,9
55 ans et plus	90,8	±2,1	88,6	±2,4	87,9	±2,4	47,9	±3,5	40,3	±3,5	38,6	±3,6
Moins de 5000 km	93,1	±2,4	92,4	±2,6	92,9	±2,5	58,7	±4,4	51,7	±4,9	52,1	±4,7
De 5000 à 14'999 km	94,8	±1,4	91,5	±1,8	89,7	±2,2	60,9	±3,1	56,7	±3,2	50,2	±3,4
15'000 km et plus	93,5	±1,5	88,0	±2,5	87,9	±2,6	65,3	±3,1	60,3	±3,8	55,9	±3,8
Suisse romande	96,2	±1,5	91,3	±2,0	92,5	±1,7	65,0	±3,9	59,3	±3,4	61,3	±3,1
Tessin	98,2	±2,2	94,2	±2,3	93,2	±2,4	61,2	±9,0	47,3	±5,0	50,7	±4,9
Suisse alémanique	92,9	±1,2	90,1	±1,7	88,7	±1,9	61,3	±2,3	56,2	±2,8	49,5	±2,9

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

T2.31 Degré de crainte d'être impliqué dans un accident lié à l'*inattention*, selon la responsabilité et l'année

	Accident occasionné par autrui						Accident occasionné par soi-même					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Crainte inexistante	4,7	±0,8	5,0	±1,0	5,5	±1,1	15,7	±1,4	14,2	±1,5	15,1	±1,6
Crainte très faible	10,4	±1,3	9,2	±1,4	8,1	±1,3	30,5	±1,9	33,3	±2,1	29,5	±2,0
Faible	23,3	±1,7	23,4	±1,9	24,9	±1,9	27,5	±1,8	26,5	±2,0	32,1	±2,1
Modérée	23,0	±1,7	24,6	±1,9	26,2	±2,0	13,1	±1,4	14,1	±1,5	13,1	±1,5
Forte	21,1	±1,7	21,2	±1,8	21,8	±1,8	7,2	±1,1	6,3	±1,1	6,1	±1,0
Très forte	16,1	±1,5	16,1	±1,6	12,9	±1,3	4,5	±0,9	5,0	±1,0	3,5	±0,7
Ne sait pas	1,3	±0,5	0,6	±0,3	0,6	±0,3	1,4	±0,5	0,5	±0,3	0,5	±0,3

T2.32 Conducteurs ayant une crainte plus ou moins marquée* d'être impliqué dans un accident lié à l'*inattention*, selon les groupes, la responsabilité et l'année

	Accident occasionné par autrui						Accident occasionné par soi-même					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	94,0	±0,8	94,4	±1,0	93,9	±1,1	82,9	±1,4	85,3	±1,5	84,4	±1,6
Hommes	93,5	±1,4	94,1	±1,4	92,7	±1,7	83,1	±2,1	85,5	±2,1	83,9	±2,3
Femmes	94,5	±1,3	94,9	±1,4	95,2	±1,3	82,6	±2,1	85,0	±2,2	85,0	±2,3
De 18 à 39 ans	95,9	±1,4	96,6	±1,4	95,2	±1,9	86,7	±2,3	89,4	±2,3	87,7	±2,5
De 40 à 54 ans	95,4	±1,4	93,0	±1,9	94,1	±1,9	85,4	±2,3	83,6	±2,8	83,5	±3,1
55 ans et plus	89,6	±2,2	93,1	±1,8	91,9	±2,0	74,2	±3,1	81,7	±2,8	81,2	±2,8
Moins de 5000 km	93,1	±2,3	95,2	±1,9	94,6	±2,0	80,7	±3,5	84,9	±3,2	85,1	±3,2
De 5000 à 14'999 km	94,6	±1,4	94,6	±1,3	93,4	±1,8	82,7	±2,3	86,1	±2,1	84,9	±2,5
15'000 km et plus	93,9	±1,5	93,9	±2,0	94,2	±1,8	84,4	±2,3	84,8	±2,8	83,1	±2,9
Suisse romande	96,5	±1,5	94,8	±1,6	95,5	±1,3	87,5	±2,7	87,8	±2,3	89,8	±1,8
Tessin	99,0	±1,5	95,4	±2,3	95,3	±2,2	83,0	±6,6	82,2	±3,9	83,3	±3,6
Suisse alémanique	92,8	±1,2	94,3	±1,2	93,2	±1,5	81,3	±1,8	84,7	±2,0	82,7	±2,2

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

T3.11 Conducteurs impliqués dans des accidents, selon le nombre d'accidents, la période concernée et l'année

	Durant l'année						Durant toute la vie					
	2000		2003		2005		2001*		2004*		2006*	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Pas d'accident	94,8	±0,9	93,0	±1,3	93,9	±1,0	44,7	±2,0	38,3	±2,2	38,0	±2,2
1 accident	4,5	±0,9	6,4	±1,2	5,5	±1,0	25,7	±1,8	29,7	±2,1	28,9	±2,0
2 accidents	0,4	±0,2	0,6	±0,4	0,5	±0,3	15,6	±1,5	16,9	±1,6	16,2	±1,6
3 accidents ou plus	0,2	±0,3	0,1	±0,1	0,0	±0,1	13,9	±1,4	15,0	±1,5	17,0	±1,6
Ne sait pas	0,1	±0,1	0,0	±0,0	0,0	±0,0	0,1	±0,1	0,1	±0,1	0,0	±0,0

* Année de l'enquête

T3.12 Conducteurs impliqués dans au moins un accident, selon les groupes, la période concernée et l'année

	Durant l'année						Durant toute la vie					
	2000		2003		2005		2001*		2004*		2006*	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	5,1	±0,9	7,0	±1,3	6,1	±1,0	55,2	±2,0	61,6	±2,2	62,0	±2,2
Hommes	5,8	±1,3	8,0	±1,8	7,3	±1,6	61,3	±2,8	69,8	±2,9	70,2	±2,9
Femmes	4,1	±1,2	6,0	±1,8	4,6	±1,2	48,4	±2,9	51,9	±3,3	52,0	±3,2
De 18 à 39 ans	5,6	±1,5	10,6	±2,8	6,7	±1,8	54,0	±3,4	54,9	±4,0	52,7	±3,9
De 40 à 54 ans	5,8	±1,7	5,2	±1,5	6,3	±1,8	59,0	±3,4	69,7	±3,5	68,2	±3,7
55 ans et plus	3,3	±1,2	4,2	±1,5	5,1	±1,7	53,1	±3,5	62,0	±3,5	66,6	±3,5
Moins de 5000 km	2,1	±1,2	4,3	±2,3	3,0	±1,6	40,9	±4,4	48,0	±4,9	45,3	±4,7
De 5000 à 14'999 km	4,1	±1,2	7,1	±2,0	6,5	±1,6	54,6	±3,2	61,1	±3,2	64,0	±3,3
15'000 km et plus	7,4	±1,8	8,8	±2,4	8,0	±2,1	63,4	±3,2	72,9	±3,5	72,3	±3,5
Suisse romande	6,8	±2,1	8,2	±2,0	8,1	±1,8	52,7	±2,4	62,7	±3,4	70,6	±2,9
Tessin	-	-	5,3	±2,2	7,3	±2,7	63,6	±8,9	56,2	±4,9	67,1	±4,7
Suisse alémanique	4,6	±1,0	6,8	±1,7	5,3	±1,3	61,2	±4,1	61,6	±2,8	58,7	±2,9

* Année de l'enquête

T3.21 Implication dans des accidents en tant que conducteur, selon le nombre et le type d'accidents et l'année

	Avec dégâts matériels uniquement						Avec victimes (blessés ou tués)					
	2000		2003		2005		2000		2003		2005	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Pas d'accident	95,6	±0,9	93,7	±0,5	94,3	±1,0	99,0	±0,5	99,3	±1,2	99,5	±0,3
1 accident	4,0	±0,8	5,7	±0,4	5,3	±1,0	0,6	±0,4	0,7	±1,1	0,4	±0,3
2 accidents	0,3	±0,2	0,5	±0,1	0,4	±0,3	0,3	±0,3	0,1	±0,4	0,0	±0,1
3 accidents ou plus	0,1	±0,1	0,1	±0,0	0,0	±0,1	0,0	±0,0	0,0	±0,1	0,0	±0,0
Ne sait pas	0,1	±0,1	0,0	±0,0	0,0	±0,0	0,1	±0,1	0,0	±0,0	0,0	±0,0

T3.31 Extrapolation du nombre d'accidents routiers sur la population, selon le type d'accidents et l'année

	2000		2003		2005	
	nombre absolu	marge d'erreur	nombre absolu	marge d'erreur	nombre absolu	marge d'erreur
Tous accidents confondus	128 183	±27 948	155 213	±33 213	148 563	±27 303
Dégâts matériels uniquement	111 523	±24 316	139 973	±29 952	136 523	±26 503
Avec victimes	16 660	±8 511	15 240	±9 626	12 040	±7 833

T4.11 Estimation de la probabilité de faire l'objet d'un contrôle de police, selon le type de contrôle et l'année

	Contrôle de vitesse						Contrôle du taux d'alcool					
	2001*		2004		2006		2001*		2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Jamais	15,8	±1,4	21,3	±2,4	18,3	±1,6	47,8	±2,0	50,5	±3,1	44,3	±2,1
Moins d'une fois par année	-	-	18,2	±2,3	15,1	±1,5	-	-	16,7	±2,3	14,1	±1,5
Chaque année	-	-	21,7	±2,6	23,2	±1,9	-	-	15,0	±2,3	17,5	±1,7
Chaque mois	-	-	13,3	±2,1	14,1	±1,6	-	-	8,7	±2,0	9,1	±1,4
Chaque semaine	-	-	7,5	±1,7	9,1	±1,4	-	-	3,4	±1,3	5,2	±1,1
Plusieurs fois par semaine	-	-	4,6	±1,3	4,2	±0,9	-	-	1,4	±0,7	2,3	±0,8
Chaque jour	-	-	12,7	±2,2	14,7	±1,6	-	-	3,6	±1,3	6,0	±1,1
Ne sait pas	0,4	±0,2	0,6	±0,4	1,2	±0,5	0,9	±0,4	0,8	±0,5	1,6	±0,5

* Pour l'année 2001. il n'est possible de donner que le pourcentage des conducteurs qui estiment ne probablement «jamais» se faire contrôler, car les modalités des réponses ont changé depuis. En 2001. les modalités de réponse étaient: «jamais», «rarement», «parfois», «souvent», «très souvent» ou «toujours»

T4.12 Conducteurs estimant «non nulle» la probabilité de faire l'objet d'un contrôle de police, selon les groupes, le type de contrôle et l'année**

	Contrôle de vitesse						Contrôle du taux d'alcool					
	2001*		2004		2006		2001*		2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	83,8	±1,4	78,1	±2,4	80,5	±1,6	51,0	±2,0	48,7	±3,1	54,1	±2,1
Hommes	85,7	±1,9	83,1	±2,2	82,5	±2,3	58,4	±2,8	56,7	±3,0	61,4	±2,9
Femmes	81,6	±2,2	75,1	±2,6	78,0	±2,5	42,7	±2,8	41,4	±3,2	45,4	±3,2
De 18 à 39 ans	85,7	±2,3	82,8	±2,8	83,1	±2,7	53,2	±3,3	55,9	±3,8	61,7	±3,5
De 40 à 54 ans	85,3	±2,4	81,2	±2,9	84,0	±2,9	53,6	±3,4	48,2	±3,7	54,0	±3,8
55 ans et plus	79,1	±2,8	73,0	±3,2	73,5	±3,1	44,8	±3,5	42,8	±3,6	44,7	±3,6
Moins de 5000 km	78,7	±3,4	69,5	±4,3	74,0	±3,9	47,2	±4,4	43,1	±4,8	47,4	±4,7
De 5000 à 14'999 km	82,6	±2,3	79,8	±2,4	79,9	±2,6	51,8	±3,1	48,7	±3,2	53,4	±3,3
15'000 km et plus	87,6	±2,2	87,1	±2,6	86,6	±2,6	52,3	±3,2	56,7	±3,8	60,8	±3,5
Suisse romande	70,3	±3,8	67,4	±3,3	70,8	±2,9	27,2	±3,7	23,1	±3,0	29,4	±3,0
Tessin	94,7	±3,7	82,8	±3,6	79,8	±3,9	63,8	±9,0	48,7	±5,0	39,6	±4,9
Suisse alémanique	87,7	±1,5	83,3	±2,1	83,8	±2,1	58,3	±2,4	58,7	±2,8	63,4	±2,8

* Pour l'année 2001. il n'est possible de donner que le pourcentage des conducteurs qui estiment ne probablement «jamais» se faire contrôler, car les modalités des réponses ont changé depuis. En 2001. les modalités de réponse étaient: «jamais», «rarement», «parfois», «souvent», «très souvent» ou «toujours»

** Pourcentage cumulé des modalités de réponse autres que «jamais»

T5.11 Evaluation de la fréquence des contrôles de police, selon le type de contrôle et l'année

	Contrôle de vitesse						Contrôle du taux d'alcool					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Trop rares	33,0	±1,9	38,4	±1,3	26,9	±2,0	51,6	±2,0	56,6	±0,7	43,0	±2,2
Suffisants	49,8	±2,0	49,4	±2,2	55,7	±2,2	32,3	±1,9	32,7	±2,1	42,9	±2,2
Trop fréquents	12,5	±1,4	10,0	±2,2	14,7	±1,5	4,0	±0,8	2,7	±2,2	5,0	±0,9
Ne sait pas	4,7	±0,8	2,2	±0,6	2,7	±0,6	12,1	±1,3	8,0	±1,2	9,1	±1,2

T5.12 Conducteurs pour qui les contrôles de police sont «trop rares», selon les groupes, le type de contrôle et l'année

	Contrôle de vitesse						Contrôle du taux d'alcool					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	33,0	±1,9	38,4	±1,3	26,9	±2,0	51,6	±2,0	56,6	±0,7	43,0	±2,2
Hommes	29,7	±2,6	35,3	±2,9	25,2	±2,6	47,7	±2,9	53,4	±3,1	39,0	±3,0
Femmes	36,8	±2,8	42,0	±3,2	28,9	±2,9	56,1	±2,8	60,4	±3,1	47,7	±3,2
De 18 à 39 ans	29,6	±3,1	33,7	±3,8	21,4	±3,1	56,4	±3,4	62,6	±3,8	47,7	±3,8
De 40 à 54 ans	30,6	±3,2	35,5	±3,7	27,3	±3,6	50,5	±3,5	54,0	±3,8	43,9	±4,0
55 ans et plus	40,9	±3,5	47,6	±3,6	33,3	±3,4	45,4	±3,5	51,3	±3,6	36,1	±3,5
Moins de 5000 km	40,0	±4,4	46,6	±4,9	31,7	±4,3	56,4	±4,4	59,3	±4,7	46,6	±4,7
De 5000 à 14'999 km	34,4	±3,0	39,9	±3,2	29,1	±3,0	52,6	±3,2	56,4	±3,2	42,0	±3,3
15'000 km et plus	27,9	±2,9	30,3	±3,6	20,2	±3,1	47,8	±3,3	55,0	±3,9	41,4	±3,8
Suisse romande	31,7	±3,9	35,9	±3,4	22,8	±2,6	53,1	±4,2	52,8	±3,5	36,5	±3,1
Tessin	38,5	±8,9	38,3	±4,8	27,5	±4,4	53,9	±9,2	48,6	±5,0	42,3	±4,9
Suisse alémanique	33,1	±2,3	39,2	±2,8	28,2	±2,6	51,0	±2,4	58,4	±2,8	45,2	±2,9

T6.11 Conducteurs ayant fait l'objet d'au moins un contrôle de police, selon le type de contrôle, la période concernée et l'année

	Durant l'année						Durant toute la vie					
	2000		2003		2005		2001*		2004*		2006*	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	27,9	±1,8	24,0	±1,9	24,7	±1,9	77,1	±1,7	77,5	±1,9	78,3	±1,9
Contrôles généraux	22,2	±1,7	16,2	±1,7	17,1	±1,7	-	-	-	-	-	-
Patrouilles mobiles	7,5	±1,1	7,5	±1,2	8,2	±1,3	-	-	-	-	-	-
Contrôles de vitesse	7,2	±1,1	7,7	±1,2	6,8	±1,1	-	-	-	-	-	-
Contrôles après accident	2,1	±0,6	1,3	±0,6	1,0	±0,5	-	-	-	-	-	-
Contrôles du taux d'alcool	2,0	±0,6	2,4	±0,7	4,9	±1,0	13,1	±1,4	16,5	±1,6	19,0	±1,7

* Année de l'enquête

T6.12 Conducteurs ayant fait l'objet d'au moins un alcootest, selon les groupes, la période concernée et l'année

	Durant l'année						Durant toute la vie					
	2000		2003		2005		2001*		2004*		2006*	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	2,0	±0,6	2,4	±0,7	4,9	±1,0	13,1	±1,4	16,5	±1,6	19,0	±1,7
Hommes	2,8	±1,0	3,9	±1,3	7,3	±1,6	20,1	±2,3	26,1	±2,7	28,6	±2,7
Femmes	0,9	±0,6	0,7	±0,5	2,1	±0,8	5,1	±1,3	5,0	±1,3	7,6	±1,6
De 18 à 39 ans	2,0	±1,0	3,6	±1,6	6,8	±1,9	13,5	±2,4	17,7	±3,0	21,7	±3,1
De 40 à 54 ans	2,2	±1,1	1,8	±1,0	4,9	±1,8	14,6	±2,4	18,7	±3,0	17,9	±3,0
55 ans et plus	1,4	±1,0	1,4	±0,8	2,7	±1,1	10,8	±2,2	12,5	±2,3	16,8	±2,7
Moins de 5000 km	1,3	±1,1	0,7	±0,7	1,9	±1,1	7,6	±2,4	6,2	±2,3	9,3	±2,6
De 5000 à 14'999 km	0,8	±0,6	2,2	±1,3	3,7	±1,4	9,3	±1,9	14,1	±2,3	15,1	±2,4
15'000 km et plus	3,3	±1,3	3,8	±1,4	9,1	±2,2	19,8	±2,6	27,5	±3,5	32,6	±3,6
Suisse romande	2,0	±1,3	3,5	±1,4	7,1	±1,8	14,2	±3,0	17,3	±2,7	22,7	±2,7
Tessin	-	-	1,4	±1,3	3,1	±1,8	19,0	±7,4	18,3	±3,7	20,2	±4,0
Suisse alémanique	2,0	±0,7	2,1	±0,9	4,3	±1,2	12,3	±1,6	16,1	±2,1	17,7	±2,2

* Année de l'enquête

T6.13 Conducteurs ayant fait l'objet d'au moins un contrôle de police durant l'année, selon les groupes, le type de contrôle et l'année

	Total						Contrôles généraux					
	2000		2003		2005		2000		2003		2005	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	27,9	±1,8	24,0	±1,9	24,7	±1,9	22,2	±1,7	16,2	±1,7	17,1	±1,7
Hommes	34,1	±2,7	28,1	±2,8	30,3	±2,7	27,2	±2,5	18,8	±2,4	20,9	±2,5
Femmes	20,8	±2,4	19,2	±2,6	18,1	±2,5	16,5	±2,2	13,1	±2,3	12,6	±2,1
De 18 à 39 ans	30,9	±3,2	27,5	±3,6	28,7	±3,5	25,4	±2,9	19,0	±3,2	18,8	±3,0
De 40 à 54 ans	28,8	±3,1	25,4	±3,3	28,1	±3,6	22,5	±2,9	16,6	±2,9	20,4	±3,2
55 ans et plus	22,1	±3,0	17,8	±2,8	16,3	±2,6	16,9	±2,8	12,1	±2,4	11,5	±2,2
Moins de 5000 km	15,4	±3,3	12,5	±3,4	12,6	±3,1	11,1	±2,9	8,1	±2,8	8,6	±2,6
De 5000 à 14'999 km	23,0	±2,7	20,1	±2,7	21,6	±2,9	17,8	±2,4	13,1	±2,3	14,8	±2,5
15'000 km et plus	39,4	±3,2	38,5	±3,9	38,7	±3,7	32,5	±3,1	26,8	±3,6	26,9	±3,4
Suisse romande	26,6	±3,8	21,9	±3,0	29,1	±3,0	20,0	±3,4	13,5	±2,5	19,5	±2,7
Tessin	23,3	±7,6	16,4	±3,7	26,2	±4,3	15,4	±6,2	9,7	±3,0	17,7	±3,7
Suisse alémanique	28,6	±2,2	25,2	±2,5	23,2	±2,5	23,4	±2,0	17,6	±2,2	16,3	±2,1

	Contrôles de vitesse						Patrouilles mobiles					
	2000		2003		2005		2000		2003		2005	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	7,2	±1,1	7,7	±1,2	6,8	±1,1	7,5	±1,1	7,5	±1,2	8,2	±1,3
Hommes	8,7	±1,6	8,8	±1,8	8,9	1,7	10,1	1,7	10,3	±2,0	11,4	±2,0
Femmes	5,5	±1,4	6,4	±1,6	4,3	±1,3	5,5	1,4	4,2	±1,1	4,4	±1,4
De 18 à 39 ans	6,9	±1,7	9,3	±2,3	7,7	±2,1	8,7	1,9	9,1	±2,3	11,2	±2,5
De 40 à 54 ans	7,3	±1,8	8,3	±2,1	7,7	±2,1	7,9	1,8	7,4	±2,0	8,9	±2,4
55 ans et plus	7,6	±1,9	4,8	±1,5	4,6	±1,4	5,1	1,6	5,4	±1,6	3,8	±1,3
Moins de 5000 km	4,3	±1,9	3,5	±1,8	3,1	±1,7	3,8	1,8	2,6	±1,4	4,5	±2,0
De 5000 à 14'999 km	5,8	±1,5	5,9	±1,6	6,3	±1,7	5,7	1,5	6,6	±1,7	6,3	±1,9
15'000 km et plus	10,2	±2,0	13,4	±2,7	10,4	±2,3	11,1	2,1	12,4	±2,7	13,9	±2,6
Suisse romande	4,9	±1,8	5,9	±1,7	7,1	±1,8	6,0	2,0	8,9	±2,1	10,5	±2,1
Tessin	4,9	±4,0	9,4	±3,1	9,8	±2,9	12,0	6,0	8,4	±2,6	10,3	±3,0
Suisse alémanique	8,1	±1,3	8,2	±1,6	6,5	±1,4	7,7	1,3	6,9	±1,5	7,3	±1,7

T7.11 Conducteurs sanctionnés pour une infraction routière, selon le type d'infraction et l'année

	Durant l'année						Durant toute la vie					
	2000		2003		2005		2001*		2004*		2006*	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	33,0	±1,9	35,5	±2,2	35,3	±2,1	85,6	±1,4	84,7	±1,7	86,6	±1,6
Excès de vitesse	16,3	±1,5	20,5	±1,9	20,0	±1,8	-	-	-	-	-	-
Stationnement	14,4	±1,5	17,6	±1,7	17,3	±1,6	-	-	-	-	-	-
Ceinture de sécurité	1,1	±0,4	1,1	±0,5	1,5	±0,5	-	-	-	-	-	-
Conduite en état d'ébriété	0,3	±0,2	0,1	±0,1	0,2	±0,3	-	-	-	-	-	-
Autres	3,2	±0,8	3,5	±0,8	3,7	±0,8	-	-	-	-	-	-

* Année de l'enquête

T7.12 Extrapolation sur la population du nombre de conducteurs sanctionnés pour une infraction routière, selon le type d'infraction et l'année (en milliers)

	Durant l'année						Durant toute la vie					
	2000		2003		2005		2001*		2004*		2006*	
	nombre absolu	marge d'erreur	nombre absolu	marge d'erreur	nombre absolu	marge d'erreur	nombre absolu	marge d'erreur	nombre absolu	marge d'erreur	nombre absolu	marge d'erreur
Total	1 488	±87	1 630	±99	1 663	±98	3 863	±64	1 771	±30	4 004	±75
Excès de vitesse	734	±67	940	±85	926	±83	-	-	-	-	-	-
Stationnement	652	±67	809	±78	799	±76	-	-	-	-	-	-
Ceinture de sécurité	49	±18	51	±22	67	±24	-	-	-	-	-	-
Conduite en état d'ébriété	12	±9	5	±6	4	±5	-	-	-	-	-	-
Autres	145	±35	159	±39	180	±41	-	-	-	-	-	-

* Année de l'enquête

T7.21 Extrapolation sur la population du montant total (en CHF) des amendes payées durant l'année, selon le type d'amende et l'année

	2000		2003		2005	
	nombre absolu	marge d'erreur	nombre absolu	marge d'erreur	nombre absolu	marge d'erreur
Total	279 242 473	±33 034 288	318 938 497	±53 396 915	314 544 839	±42 614 403
Amendes pénales	70 121 854	±20 374 054	62 611 548	±27 224 633	73 836 468	±24 633 205
Amendes d'ordre	209 120 619	±21 752 925	256 795 848	±40 798 292	244 678 071	±29 081 831

T8.11 Connaissance de la limite d'alcoolémie en vigueur, selon l'année

	2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
0 – 0,49‰	1,7	±0,5	4,1	±0,9
0,5‰	12,1	±1,5	76,3	±1,9
0,51 – 0,79‰	3,2	±0,8	1,2	±0,4
0,8‰	68,7	±2,1	10,1	±1,4
0,81 – 1,00‰	0,5	±0,3	0,2	±0,1
>1,00‰	13,7	±1,5	8,1	±1,2

T8.12 Conducteurs au courant de la limite d'alcoolémie en vigueur, selon les groupes et l'année

	2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	68,7	±2,1	76,3	±1,9
Hommes	77,9	±2,5	82,7	±2,3
Femmes	57,8	±3,2	68,7	±3,0
De 18 à 39 ans	68,9	±3,6	73,0	±3,4
De 40 à 54 ans	69,3	±3,5	77,6	±3,4
55 ans et plus	67,9	±3,4	79,2	±3,0
Moins de 5000 km	58,5	±4,7	71,8	±4,2
De 5000 à 14'999 km	69,0	±3,1	75,3	±3,0
15'000 km et plus	76,2	±3,3	81,8	±2,9
Suisse romande	71,1	±3,2	75,7	±2,8
Tessin	63,3	±4,7	70,8	±4,5
Suisse alémanique	68,3	±2,7	76,9	±2,5

T8.21 Connaissance des conditions auxquelles la police peut effectuer des alcootests, selon l'année

	2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Toujours	66,5	±2,1	79,3	±1,8
Uniquement dans certaines situations	30,6	±2,1	19,1	±1,8
Ne sait pas	2,9	±0,7	1,6	±0,5

T8.22 Conducteurs au courant des conditions auxquelles la police peut effectuer des alcootests, selon les groupes et l'année

	2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	30,6	±2,1	79,3	±1,8
Hommes	33,4	±2,9	78,9	±2,5
Femmes	27,3	±2,9	79,7	±2,6
De 18 à 39 ans	30,7	±3,7	79,5	±3,2
De 40 à 54 ans	31,2	±3,6	79,3	±3,2
55 ans et plus	29,9	±3,3	79,1	±2,8
Moins de 5000 km	25,7	±4,3	80,7	±3,5
De 5000 à 14'999 km	30,5	±3,1	77,7	±2,9
15'000 km et plus	34,6	±3,8	80,5	±3,0
Suisse romande	30,9	±3,3	75,0	±2,8
Tessin	27,8	±4,6	74,2	±4,3
Suisse alémanique	30,7	±2,7	81,1	±2,3

T9.11 Degré d'appréciation des nouvelles dispositions réglant la conduite en état d'ébriété, selon le type de mesure et l'année

	Abaissement du taux maximal toléré à 0,5‰						Contrôle du taux d'alcool sans soupçon préalable					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Pour	64,9	±1,9	73,2	±1,7	85,7	±1,3	65,2	±1,9	72,4	±1,7	76,8	±1,6
Entièrement pour	50,4	±2,0	52,5	±1,9	65,9	±1,8	39,3	±2,0	47,3	±2,0	52,9	±1,9
Plutôt pour	14,4	±1,4	20,7	±1,6	19,8	±1,5	25,8	±1,8	25,1	±1,7	23,9	±1,6
Contre	32,2	±1,9	24,8	±1,7	12,2	±1,2	31,9	±1,9	25,4	±1,7	21,3	±2,5
Plutôt contre	15,7	±1,4	14,3	±1,3	8,6	±1,1	17,7	±1,6	15,7	±1,4	15,4	±1,4
Entièrement contre	16,5	±1,5	10,5	±1,2	3,6	±0,7	14,1	±1,4	9,7	±1,2	5,9	±0,9
Ne sait pas	2,9	±0,7	2,0	±0,5	2,1	±0,5	3,0	±0,7	2,2	±0,5	1,9	±0,5

T9.12 Conducteurs en faveur* des nouvelles dispositions réglant la conduite en état d'ébriété, selon les groupes, le type de mesure et l'année

	Abaissement du taux maximal toléré à 0,5‰						Contrôle du taux d'alcool sans soupçon préalable					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	64,9	±1,9	73,2	±1,7	85,7	±1,3	65,2	±1,9	72,4	±1,7	76,8	±1,6
Hommes	59,5	±2,8	65,6	±2,7	81,2	±2,2	61,4	±2,8	67,3	±2,7	72,9	±2,6
Femmes	71,0	±2,6	80,3	±2,0	90,0	±1,5	69,5	±2,7	77,1	±2,2	80,4	±2,0
De 18 à 39 ans	64,5	±3,3	73,7	±3,1	85,9	±2,3	65,6	±3,3	73,7	±3,1	77,9	±2,9
De 40 à 54 ans	63,4	±3,3	71,4	±3,2	84,7	±2,7	65,2	±3,3	70,6	±3,3	74,9	±3,2
55 ans et plus	67,1	±3,4	74,2	±2,5	86,4	±1,9	64,6	±3,4	72,4	±2,6	77,2	±2,4
Moins de 5000 km	72,4	±3,9	72,0	±2,9	90,3	±2,6	70,9	±4,0	76,8	±3,9	82,9	±3,5
De 5000 à 14'999 km	66,5	±3,0	78,4	±3,9	86,0	±2,4	65,6	±3,0	72,5	±2,9	76,1	±2,9
15'000 km et plus	59,6	±3,3	61,0	±3,9	79,9	±2,9	61,8	±3,2	64,8	±3,8	69,7	±3,5
Suisse romande	59,6	±4,1	63,3	±3,0	79,1	±2,4	62,4	±4,0	68,4	±2,9	70,7	±2,6
Tessin	61,5	±9,1	71,6	±3,9	79,4	±3,6	70,3	±8,2	76,5	±3,7	79,3	±3,5
Suisse alémanique	66,9	±2,3	76,6	±2,1	88,4	±1,7	65,9	±2,3	73,4	±2,2	78,6	±2,1

* Pourcentage cumulé des conducteurs étant «entièrement pour» ou «plutôt pour» les nouvelles mesures

T 10.11 Perception de la gravité des *excès de vitesse*, selon l'année

	2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
C'est criminel	15,4	±1,6	13,5	±1,4
Pas criminel, mais tout excès doit être sanctionné	31,6	±2,0	34,8	±2,1
Imprudent, mais parfois compréhensible	45,9	±2,2	45,0	±2,2
Pas vraiment un problème si on fait attention	6,0	±1,1	5,3	±1,0
Ne sait pas	1,0	±0,4	1,4	±0,4

T 10.21 Perception de la gravité de la *conduite en état d'ébriété*, selon l'année

	2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
C'est criminel	62,2	±2,2	62,3	±2,2
Pas criminel, mais tout excès doit être sanctionné	26,4	±2,0	25,7	±1,9
Imprudent, mais parfois compréhensible	9,9	±1,3	9,8	±1,3
Pas vraiment un problème si on fait attention	0,6	±0,3	1,0	±0,4
Ne sait pas	0,9	±0,3	1,2	±0,3

T 10.12 Conducteurs condamnant les *excès de vitesse, selon les groupes et l'année**

	2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	47,0	±2,2	48,4	±2,2
Hommes	45,4	±3,1	45,6	±3,1
Femmes	49,0	±3,2	51,7	±3,2
De 18 à 39 ans	41,3	±3,9	45,5	±3,8
De 40 à 54 ans	46,0	±3,8	43,6	±3,9
55 ans et plus	55,8	±3,6	57,0	±3,6
Moins de 5000 km	52,4	±4,9	56,4	±4,7
De 5000 à 14'999 km	48,8	±3,3	50,0	±3,4
15'000 km et plus	40,5	±3,9	39,8	±3,7
Suisse romande	49,4	±3,5	53,1	±3,2
Tessin	48,6	±5,0	42,2	±4,9
Suisse alémanique	46,1	±2,9	47,2	±2,9

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

T 10.22 Conducteurs condamnant la *conduite en état d'ébriété, selon les groupes et l'année**

	2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	88,6	±1,4	88,0	±1,5
Hommes	86,4	±2,1	85,6	±2,2
Femmes	91,3	±1,8	91,0	±1,9
De 18 à 39 ans	89,9	±2,4	88,5	±2,5
De 40 à 54 ans	88,1	±2,5	85,5	±2,8
55 ans et plus	87,4	±2,5	90,2	±2,2
Moins de 5000 km	92,6	±2,4	91,8	±2,8
De 5000 à 14'999 km	87,1	±2,2	88,6	±2,2
15'000 km et plus	88,0	±2,6	84,3	±2,8
Suisse romande	87,9	±2,4	88,6	±2,1
Tessin	92,4	±2,7	91,3	±2,7
Suisse alémanique	88,6	±1,8	87,7	±1,9

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

T 11.11 Mesures prises pour éviter la conduite en état d'ébriété, selon le type de mesure et l'année

	2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Pas de mesures particulières	3,9	±0,8	2,6	±0,6
Pas de conduite quand consommation d'alcool	25,9	±2,0	20,2	±1,8
Pas de consommation d'alcool quand conduite	40,2	±2,2	44,3	±2,2
Les deux	29,3	±2,0	32,8	±2,1
Ne sait pas	0,5	±0,2	0,1	±0,1

T 11.21 Fréquence de la consommation d'alcool le soir en présence d'amis, selon l'année

	2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Toujours	10,9	±1,3	10,3	±1,3
Très souvent	13,6	±1,6	12,2	±1,4
Souvent	23,1	±1,9	24,4	±1,9
Parfois	16,4	±1,7	16,2	±1,7
Rarement	19,5	±1,8	19,3	±1,8
Jamais	16,2	±1,6	17,0	±1,6
Ne sait pas	0,3	±0,2	0,6	±0,3

T 11.12 Conducteurs choisissant de ne pas consommer d'alcool avant de devoir conduire, selon les groupes et l'année

	2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	40,2	±2,2	44,3	±2,2
Hommes	36,1	±2,9	42,2	±3,0
Femmes	45,2	±3,2	46,7	±3,2
De 18 à 39 ans	36,1	±3,8	39,4	±3,8
De 40 à 54 ans	40,7	±3,8	44,1	±3,9
55 ans et plus	45,4	±3,6	50,6	±3,7
Moins de 5000 km	38,3	±4,7	43,5	±4,7
De 5000 à 14'999 km	43,2	±3,3	45,5	±3,4
15'000 km et plus	37,8	±3,8	43,3	±3,8
Suisse romande	37,2	±3,4	43,3	±3,1
Tessin	39,0	±4,9	41,1	±4,8
Suisse alémanique	41,4	±2,8	44,8	±2,9

T 11.22 Conducteurs consommant toujours de l'alcool en présence d'amis le soir, selon les groupes et l'année

	2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	10,9	±1,3	10,3	±1,3
Hommes	12,9	±2,0	11,2	±1,9
Femmes	8,5	±1,7	9,2	±1,8
De 18 à 39 ans	9,0	±2,1	7,5	±1,9
De 40 à 54 ans	10,8	±2,4	10,9	±2,4
55 ans et plus	13,5	±2,5	13,2	±2,5
Moins de 5000 km	8,0	±2,4	9,6	±2,9
De 5000 à 14'999 km	11,5	±2,1	10,4	±2,0
15'000 km et plus	12,3	±2,5	10,8	±2,2
Suisse romande	12,0	±2,3	11,0	±1,9
Tessin	10,7	±3,0	8,4	±2,6
Suisse alémanique	10,5	±1,7	10,2	±1,7

T 11.31 Conducteurs consommant de l'alcool plus que 2 fois par semaine*, selon les groupes et l'année

	2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	22,7	±1,8	23,3	±1,8
Hommes	30,9	±2,7	30,1	±2,8
Femmes	13,0	±2,0	15,1	±2,1
De 18 à 39 ans	12,1	±2,5	11,9	±2,5
De 40 à 54 ans	24,4	±3,3	23,9	±3,4
55 ans et plus	35,4	±3,4	37,0	±3,5
Moins de 5000 km	19,3	±3,6	22,1	±3,9
De 5000 à 14'999 km	21,8	±2,5	22,1	±2,8
15'000 km et plus	26,6	±3,4	26,3	±3,2
Suisse romande	29,2	±3,2	28,7	±2,9
Tessin	29,1	±4,3	27,5	±4,4
Suisse alémanique	20,1	±2,2	21,2	±2,3

T 11.41 Consommation moyenne d'alcool, selon les groupes et l'année

	2004		2006	
	gr. / jour	marge d'erreur	gr. / jour	marge d'erreur
Total	8,0	±0,5	7,2	±0,4
Hommes	11,1	±0,9	9,9	±0,7
Femmes	4,3	±0,4	4,0	±0,3
De 18 à 39 ans	6,9	±0,7	6,3	±0,7
De 40 à 54 ans	8,7	±1,3	7,1	±0,7
55 ans et plus	8,7	±0,7	8,4	±0,9
Moins de 5000 km	6,5	±1,6	6,0	±1,1
De 5000 à 14'999 km	7,5	±0,6	7,0	±0,6
15'000 km et plus	9,8	±0,9	8,5	±0,7
Suisse romande	10,4	±1,0	9,2	±0,7
Tessin	8,6	±1,3	8,5	±1,2
Suisse alémanique	7,1	±0,7	6,5	±0,5

* Pourcentage cumulé des conducteurs consommant de l'alcool «tous les jours» et «plusieurs fois par semaine»

T11.32 Fréquence de la consommation d'alcool, selon l'année et la région linguistique

	Suisse romande				Tessin				Suisse alémanique			
	2004		2006		2004		2006		2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Tous les jours	17,8	±2,6	17,1	±2,4	25,4	±4,2	18,5	±3,6	8,7	±1,5	7,4	±1,5
Plusieurs fois par semaine	11,4	±2,2	11,6	±2,1	3,7	±1,7	9,1	±3,2	11,5	±1,8	13,8	±2,0
1 – 2 fois par semaine	32,8	±3,3	34,5	±3,1	20,0	±4,0	25,3	±4,3	38,5	±2,8	35,4	±2,8
Plus rarement	25,8	±3,1	25,4	±2,8	26,8	±4,5	29,1	±4,5	32,7	±2,7	33,8	±2,8
Jamais	12,0	±2,2	11,3	±1,9	23,9	±4,2	17,8	±3,7	8,6	±1,6	9,3	±1,6

T12.11 Conducteurs en possession d'un permis de conduire, selon les groupes et l'année

	Pourcentage						Nombre absolu (en milliers)					
	2001		2004		2006		2001		2004		2006	
	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur	en %	marge d'erreur
Total	83,2	±1,3	81,5	±1,5	82,4	±1,5	4 752	±72	4 794	±90	4 807	±85
De 18 à 39 ans	89,3	±1,9	84,2	±2,9	84,1	±2,7	2 008	±42	1 881	±65	1 808	±58
De 40 à 54 ans	90,6	±1,8	91,8	±1,9	91,7	±2,0	1 409	±28	1 497	±31	1 509	±32
55 ans et plus	70,1	±2,5	70,3	±2,6	73,1	±2,5	1 335	±48	1 416	±52	1 490	±52
Hommes	90,5	±1,5	90,4	±1,8	90,4	±1,8	2 491	±42	2 565	±52	2 553	±51
De 18 à 39 ans	91,9	±2,4	87,1	±3,8	86,7	±3,8	1 034	±27	971	±42	932	±41
De 40 à 54 ans	94,1	±2,2	96,2	±2,1	97,1	±1,7	737	±17	790	±17	805	±14
55 ans et plus	85,2	±3,1	89,1	±2,5	88,9	±2,8	719	±26	804	±23	816	±25
Femmes	76,5	±1,9	73,3	±2,3	74,8	±2,2	2 261	±57	2 229	±71	2 354	±67
De 18 à 39 ans	86,7	±2,9	81,4	±4,4	81,5	±3,8	974	±32	910	±49	876	±41
De 40 à 54 ans	87,0	±2,8	87,3	±3,2	86,2	±3,5	672	±22	707	±26	704	±29
55 ans et plus	58,0	±3,6	55,0	±3,8	60,2	±3,7	616	±39	612	±42	674	±42
Suisse romande	82,3	±2,6	82,4	±2,4	82,2	±2,2	1 121	±36	1 159	±33	1 149	±30
Tessin	74,8	±6,9	81,7	±3,0	81,7	±3,3	209	±19	225	±8	224	±9
Suisse alémanique	84,1	±1,5	81,2	±2,0	82,5	±1,9	3 422	±59	3 411	±82	3 434	±79

Programme des publications de l'OFS

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

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

<i>Moyen de diffusion</i>	<i>N° à composer</i>
Service de renseignements individuels	032 713 60 11 info@bfs.admin.ch
L'OFS sur Internet	www.statistique.admin.ch
Communiqués de presse: information rapide concernant les résultats les plus récents	www.news-stat.admin.ch
Publications: information approfondie (certaines sont disponibles sur disquette/CD-Rom)	032 713 60 60 order@bfs.admin.ch
Banque de données (accessible en ligne)	032 713 60 86 www.statweb.admin.ch

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

Criminalité et droit pénal

Voici un choix de publications du domaine 19, Criminalité et droit pénal:

- Statistique des jugements pénaux des mineurs, 2000. 2002, numéro de commande 367-0002.
- Statistique suisse de l'aide aux victimes (OHS), 2000. Résultats des données relevées selon la nouvelle méthode. 2001, numéro de commande 460-0000.
- La probation en Suisse, en 2000. Premiers résultats pour la Suisse. 2001, numéro de commande 466-0000.
- Privation de liberté et détention préventive: effectifs au jour de relevé, de 1991–2001. 2001, numéro de commande 412-0100.
- Le travail d'intérêt général de 1996 à 1998. L'organisation des travaux et les tigités. 2000, numéro de commande 268-9800.
- Délinquance routière et récidive. Taux de recondamnation et effet des sanctions. 2000, numéro de commande 373-0000.
- Délinquance routière et contrôles de police. Enquête auprès de conducteurs motorisés 2001. 2002, numéro de commande 499-0100.

Cette publication sur le thème de la délinquance routière présente les résultats d'une enquête par téléphone réalisée auprès d'un échantillon aléatoire de conducteurs motorisés. Après 2001 et 2004, l'enquête a été réalisée pour la troisième fois en 2006. Ce rapport présente pour la première fois les changements intervenus entre 2001 et 2006 en matière de représentations des usagers de la route des contrôles policiers et des infractions routières.

Les thèmes abordés sont le respect des règles en matière de limitation de vitesse et de conduite en état d'ébriété, la probabilité de se faire contrôler par la police, la crainte d'un accident, l'appréciation de nouvelles dispositions réglant la circulation routière, ainsi que la fréquence des infractions, des contrôles de police, des sanctions et des accidents. Les résultats sont présentés sous forme de graphiques avec les tableaux en annexe.

N° de commande

499-0600

Commandes

Tél.: 032 713 60 60

Fax: 032 713 60 61

E-mail: order@bfs.admin.ch

Prix

10 francs (TVA excl.)

ISBN 3-303-19029-1