

# Délinquance routière : criminalisation croissante?

Autor(en): **Vaucher Ducommun, Steve**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Kriminologie / Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie  
SAK = Criminologie / Groupe Suisse de Criminologie GSC =  
Criminologia / Gruppo Svizzero di Criminologia GSC**

Band (Jahr): **25 (2008)**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1051509>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Délinquance routière: criminalisation croissante?

STEVE VAUCHER DUCOMMUN

*Lic. phil., collaborateur scientifique, Office fédéral de la statistique,  
Neuchâtel*

## Résumé

En se basant sur les statistiques officielles, l'évolution de la criminalisation de la conduite en état d'ébriété a été évaluée. Les résultats montrent une situation assez ambiguë, sans que l'on puisse parler d'une forte intensification de la poursuite pénale de la délinquance routière. L'abaissement du taux d'alcool limite admis à 0,5 pour mille a étendu la définition des comportements punissables. Par contre les modifications du Code pénal entrées en vigueur en 2007 ne devraient pas entraîner une augmentation de la sévérité des peines. La façon de sanctionner la conduite en état d'ébriété tend d'ailleurs plutôt à des peines moins sévères, comme si les juges avaient anticipé les changements à venir. Quant à la police, elle a plus que doublé le nombre d'alcootests, mais le taux de contrôle reste faible en comparaison internationale. Aussi, la perception de la gravité de la conduite en état d'ébriété n'a pas augmenté et les conducteurs se sentent toujours peu contrôlés.

## Zusammenfassung

Basierend auf den amtlichen Statistiken wurde die Entwicklung der Kriminalisierung des Fahrens in angetrunkenem Zustand untersucht. Die Resultate zeigen eine zweideutige Situation auf, ohne dass dabei von einer starken Intensivierung der Strafverfolgung der Strassenverkehrsdelinquenz gesprochen werden kann. Die Senkung des Blutalkoholgrenzwertes auf 0,5 Promille hat die Definition von straffälligem Verhalten erweitert. Die 2007 in Kraft getretenen Änderungen des Strafgesetzbuchs sollten hingegen nicht zu härteren Strafen führen. Wie die Urteile für Fahren in angetrunkenem Zustand zeigen, tendieren die Richterinnen und Richter zu leichteren Strafen; die Gerichte haben quasi die künftigen Änderungen bereits antizipiert. Die Polizei hat die Zahl der Alkoholkontrollen nahezu

verdoppelt. Die Wahrnehmung bezüglich des Schweregrads von Fahren in angetrunkenem Zustand blieb gleich und die Lenkerinnen und Lenker fühlen sich weiterhin selten kontrolliert.

## **1. Introduction**

Y a-t-il une criminalisation croissante de la délinquance routière? A priori, tout semble l'indiquer. De nouvelles règles de la circulation plus restrictives sont entrées en vigueur en 2005. La police effectue de plus en plus de contrôles, que ce soit de la vitesse ou de l'alcoolémie. Et certains conducteurs impliqués dans des accidents avec personnes tuées ont été sanctionnés avec de longues peines privatives de liberté, les juges ayant estimé que, vu leur comportement, ils avaient accepté l'éventualité d'un accident mortel.

En collaboration avec le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa), l'Office fédéral de la statistique (OFS) a mis en place, en 2005, un observatoire statistique de la délinquance routière<sup>1</sup> rassemblant les données officielles à disposition. Le but était d'offrir une vue d'ensemble de ce domaine et de chiffrer les différents aspects touchant à la délinquance routière: des infractions aux accidents, en passant par les contrôles policiers et les sanctions, jusqu'aux représentations sociales et aux attitudes des conducteurs. Les analyses de ces statistiques officielles tendent plutôt à montrer qu'il n'y a pas vraiment criminalisation croissante de la délinquance routière. En tout les cas, même si une certaine intensification de la répression dans certains domaines est observée, il est nécessaire de la relativiser.

## **2. Catégorisation des différents types de criminalisation**

Afin d'aborder la question de la criminalisation de la délinquance routière sous l'angle des différents domaines, une classification communément admise en termes de criminalisation primaire et secondaire a été utilisée.

La «criminalisation primaire» y est définie comme une incrimination législative, c'est-à-dire la désignation par le législateur de ce qui est pu-

---

<sup>1</sup> <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/19/04/01.html>.

nissable. La «criminalisation secondaire» regroupe les différents aspects de la répression dans le processus pénal, qu'il s'agisse des activités de la police ou des autorités, aussi bien pénales qu'administratives.

Cette classification ne tient donc pas compte des représentations sociales. Etant donné l'importance du subjectif dans le domaine de la délinquance routière comme délinquance de masse, un troisième type de criminalisation a été défini afin d'y inclure également cet aspect. Sous «criminalisation tertiaire», nous entendons toute forme de pression indirecte, de stigmatisation sociale, afin d'influencer les représentations sociales de ce qui est perçu comme de la délinquance routière. Il s'agit notamment des représentations des pairs, mais également de celles de la population générale ou du traitement de ce domaine par les médias.

De manière générale, et selon la définition présentée ci-dessus, une criminalisation croissante est observée quand il y a extension de ce qui est considéré comme déviant. Du point de vue législatif, il s'agit par exemple d'une définition plus large de ce qui est interdit. Du point de vue policier, il s'agirait d'étendre les contrôles à davantage de personnes ou d'en augmenter la fréquence. Concernant les tribunaux, ce serait le fait de sanctionner plus sévèrement. Quant au point de vue de la population ou des médias, il s'agirait de représentations plus négatives vis-à-vis de certains comportements.

Pour cette présentation, le travail d'analyse s'est limité au domaine, pour l'instant le plus dans le feu de l'actualité, de la conduite en état d'ébriété. Mais les tendances observées pour l'alcool au volant sont dans les grandes lignes les mêmes que pour les autres domaines de la délinquance routière que sont entre autres les excès de vitesse.

### **3. Criminalisation primaire**

Du point de vue de l'incrimination législative, les changements majeurs de ces dernières années dans le domaine de la conduite en état d'ébriété, concernent l'entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005 des 2 nouvelles mesures réglant la conduite en état d'ébriété.

L'introduction de contrôles dits «systématiques», autorisant la police à soumettre une personne à un alcootest même si elle ne présente pas de signes d'ébriété, permet de contrôler un plus grand nombre de conducteurs. Cette nouveauté augmente surtout la probabilité d'être contrôlé des personnes qui passaient, avant, entre les mailles des filets de la police.

Avant l'introduction des contrôles systématiques, certains conducteurs risquaient nettement moins que d'autres de devoir subir un alcootest, soit toutes les personnes qui ne correspondent pas au conducteur alcoolisé type, c'est-à-dire toutes celles qui ne sont pas des jeunes conducteurs de sexe masculin.

Une plus grande proportion de la population susceptible de devoir se soumettre à un alcootest peut effectivement être considérée comme une mesure criminalisant davantage la conduite en état d'ébriété. Etant donné que les soupçons d'une alcoolisation ne sont plus nécessaires pour effectuer un alcootest, les agents de police n'ont plus besoin de suspecter une personne d'être en infraction pour contrôler son taux. Si cette mesure criminalise plus la conduite en état d'ébriété, elle criminalise par contre moins les conducteurs. Avant l'autorisation des contrôles systématiques, en devant souffler dans un alcootest, les conducteurs étaient soupçonnés d'avoir commis un délit. Ce qui n'est plus le cas actuellement, puisque tous les conducteurs, jeunes ou âgés, femmes ou hommes, sont susceptibles de devoir se soumettre à un contrôle d'alcoolémie.

L'abaissement du taux d'alcool limite admis à 0,5‰ d'alcool dans le sang, par le fait qu'il accroît ce qui est prohibé, criminalise également davantage la conduite en état d'ébriété. Mais cette augmentation doit être relativisée. Du point de vue des mesures administratives, pour des taux d'alcool entre 0,5‰ et 0,8‰, un retrait de permis n'est en principe pas prononcé s'il s'agit d'une première fois. Dans ce cas de figure, le conducteur reçoit juste un avertissement. Et du point de vue pénal, une conduite avec une alcoolémie entre 0,5‰ et 0,8‰ n'est pas, contrairement à des taux de 0,8‰ ou plus, un délit, mais une simple contravention. Or une contravention, si elle est sanctionnée uniquement par une amende, n'est en principe pas inscrite au casier judiciaire<sup>2</sup>.

Si l'introduction de ces deux mesures peut être considérée comme une contribution, même faible, à une criminalisation primaire croissante, quelle est la contribution de chacune de ces incriminations législatives à l'amélioration de la sécurité routière? Pour répondre à cette question, il eut fallu que l'entrée en vigueur de l'abaissement du taux d'alcool limite admis et des contrôles systématiques aient lieu à des moments différents,

---

<sup>2</sup> Pour les contraventions sanctionnées uniquement par une amende, une inscription au casier judiciaire est requise si le montant est de plus de 500.– et que le juge est tenu de prononcer, lors d'une nouvelle infraction, une amende d'un montant minimal déterminé ou, en sus d'une amende, les arrêts ou une peine d'emprisonnement (Ordonnance sur le casier judiciaire informatisé, RS 331). Ce qui n'est pas le cas de la conduite en état d'ébriété.

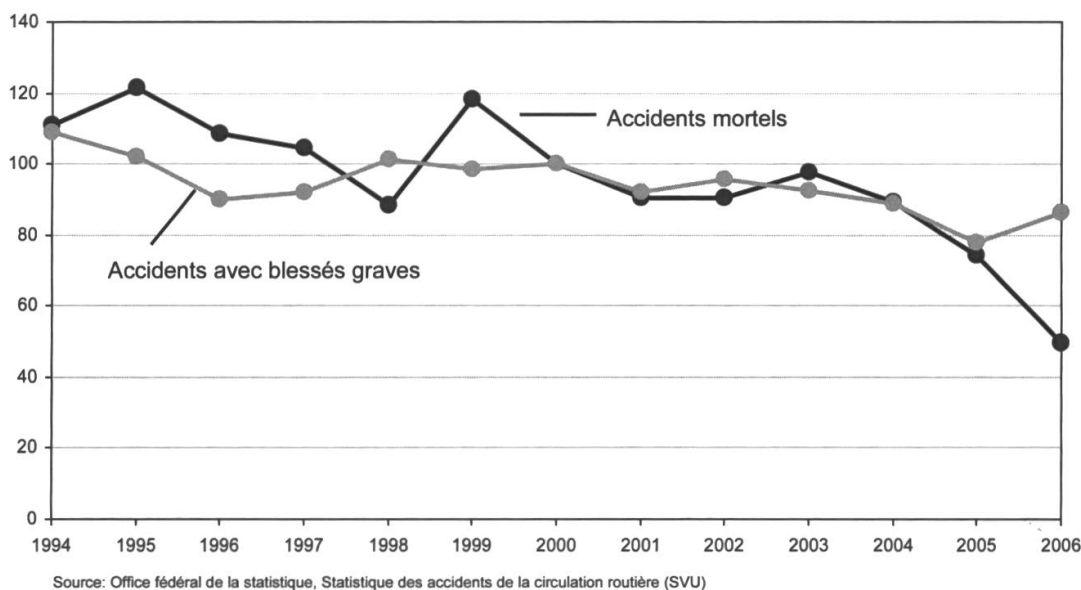
si possible espacés de plusieurs années. Ainsi, des effets, pouvant être attribués spécifiquement à une certaine mesure, auraient pu être observés. Alors que maintenant, il n'est pas possible de dire quelle règle est à l'origine des changements constatés.

Ces mesures ayant été introduites dans de nombreux pays, on trouve de multiples études ayant observé leurs effets sur la sécurité routière (voir entre autres Bernhoft et Behrendorff, 2003, Homel, 1994, Mann et al., 2001). Les résultats sont en grande majorité les mêmes, à savoir une baisse des accidents graves de la circulation routière, tout le moins à court terme.

Malheureusement, aucune étude n'est parvenue à comparer l'effet des deux mesures, ni à évaluer si une de ces règles est plus efficace que l'autre. Il semble toutefois que l'effet d'un abaissement du taux d'alcool soit de courte durée s'il n'est pas accompagné d'une intensification des contrôles et surtout d'une forte médiatisation de ceux-ci.

La statistique des accidents de la circulation routière montre que le nombre d'accidents avec des personnes grièvement blessés ou décédées des suites de l'accident, a également baissé en Suisse suite à l'introduction de ces deux mesures. Le nombre d'accidents avec influence présumée de l'alcool est resté relativement stable depuis le milieu des années nonante jusqu'en 2004. Une forte baisse a ensuite été observée en 2005: 12% de réduction des accidents avec blessés graves et 17% de réduction des accidents mortels par rapport à 2004. En 2006, le nombre d'accidents mortels avec influence présumée de l'alcool a continué à diminuer, pour atteindre le 50% du nombre observé en 2000. Le nombre d'accidents avec blessés graves a par contre augmenté de 11% en 2006 par rapport à l'année précédente.

*Graphique 1: accidents graves avec influence présumée de l'alcool*  
(évolution indexée: année 2000=100).



Il semble par conséquent que, bien qu'une baisse du nombre d'infractions ait été constatée, la crainte de n'observer qu'un effet à court terme se vérifie. L'augmentation du nombre d'accidents avec blessés graves dus à l'alcool semble indiquer que le nombre de conduites en état d'ébriété est à nouveau en augmentation. Ces résultats montrent également que le nombre de tués n'est peut-être pas suffisant comme indicateur de la délinquance routière. Il semble que le nombre de personnes grièvement blessées dues à l'alcool soit un meilleur indicateur que celui des tués, pour décrire l'évolution de la conduite en état d'ébriété. Une explication de cette évolution contradictoire du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves pourrait être que les progrès réalisés dans la sécurité des véhicules aient surtout contribué à la baisse des accidents mortels. Une autre explication pourrait être une amélioration de la prise en charge des accidentés de la route par les secouristes et autres acteurs des urgences.

Une baisse à court terme du nombre d'infractions est en tout cas confirmée par les taux d'infractions autodéclarées. La proportion de conducteurs estimant avoir conduit au moins une fois durant l'année précédente sous influence de l'alcool, est nettement en diminution. En 2004, 21% des personnes interrogées estimaient avoir conduit au moins une fois durant l'année précédant l'enquête avec un taux supérieur ou égal à 0,8‰. En 2006, ce taux a baissé à 13%. La même tendance est observée par rapport à une alcoolémie de 0,5‰ ou plus: le taux d'infractions autodéclarées est passé de 36% en 2004 à 24% en 2006.

Notons toutefois que si l'on considère que la limite légale était de 0,8‰ en 2003 et de 0,5 en 2005, alors le taux d'infraction, c'est-à-dire la proportion de personnes estimant avoir conduit en infraction par rapport à la loi, est passé de 21% en 2003 à 24% en 2005. D'un point de vue purement juridique, il y'aurait donc augmentation du taux d'infraction, et non baisse.

Si cet aspect légal est mis de côté, une baisse du nombre de conduites alcoolisées peut toutefois être admise. La question centrale est surtout de savoir si ce changement de comportement va durer, ou si les effets ne sont que temporaires.

## **4. Criminalisation secondaire**

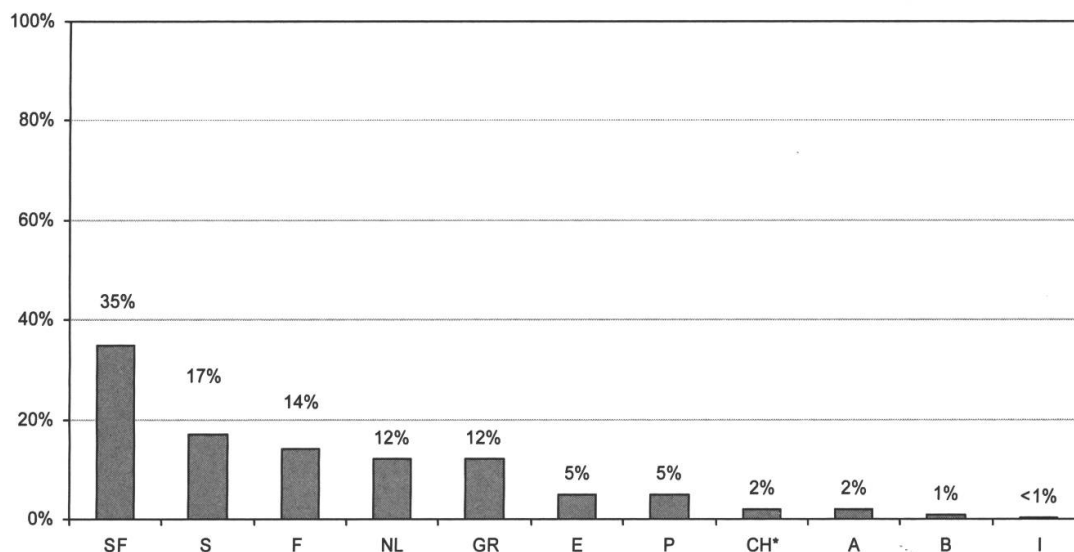
### **4.1. Contrôles policiers**

En observant la proportion de conducteurs affirmant avoir dû souffler au moins une fois dans un éthylomètre au cours de l'année précédente, il n'y a aucun doute que, du point de vue de la répression policière, une criminalisation croissante est constatée. Le taux de contrôle est passé de 2% avant l'introduction des nouvelles mesures, à 5% ensuite. Cette importante augmentation du taux de conducteurs contrôlés montre bien que les autorités policières ont utilisé la possibilité d'effectuer des contrôles même sans soupçon d'ébriété.

Avec 5% des conducteurs contrôlés annuellement, le nombre d'alcootests effectués a plus que doublé depuis début 2005. Et doubler le taux de contrôle est en soi énorme. Par contre, si ce taux de 5% est comparé avec les taux observés dans d'autres pays, il reste relativement modeste.



*Graphique 2: conducteurs soumis au moins une fois à un alcootest en 2004.*



Dans des pays où les contrôles sans soupçon d'ébriété sont autorisés depuis longtemps, cette intensité de contrôle est nettement plus élevée. En 2004, 14% des conducteurs français ont dû se soumettre au moins une fois à un contrôle du taux d'alcool. En Finlande, ce taux est même de 35%.

Il faut toutefois signaler que la situation n'est pas vraiment la même dans ces pays. En Finlande, comme aux Pays-Bas, la mesure d'un alcootest peut être retenue comme preuve pour condamner une personne. En Suisse, il faut impérativement passer par une analyse sanguine pour des taux supérieurs ou égaux à 0,8‰. Aucun autre test ne peut être utilisé comme preuve. En France, les mesures des alcootests ne peuvent pas non plus être utilisées comme preuve légale, mais celles des éthylomètres statiques si. Ces appareils, à priori plus précis que les alcootests mobiles, sont utilisés après qu'une mesure par alcootest ait signalé un taux d'alcool positif. Si l'alcoolémie est confirmée par l'éthylomètre statique, alors la personne peut être directement condamnée, sans devoir confirmer le résultat de la mesure par une analyse du sang.

Sans changer les dispositions concernant les preuves légales, ou sans augmenter massivement les ressources en personnel, il est fort à parier que le taux de contrôle en Suisse ne pourra pas atteindre des valeurs telles qu'observées en France, et bien entendu encore moins telles que mesurées en Finlande.

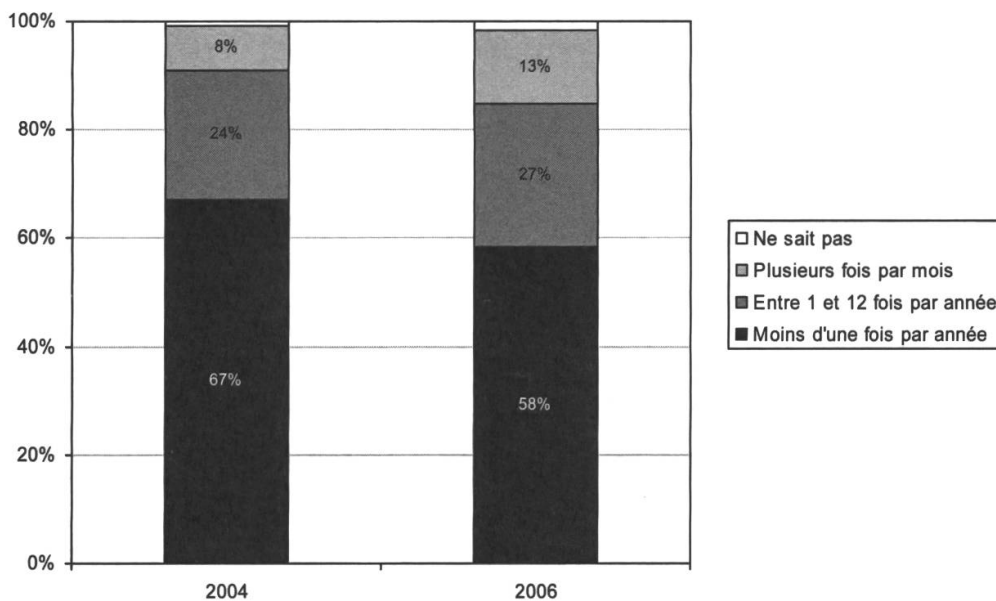
Selon le modèle de la répression préventive de la délinquance routière (voir Homel, 1988), une augmentation de la probabilité objective d'être contrôlé, c'est-à-dire du taux de contrôles policiers, devrait influencer la

probabilité subjective d'être contrôlé, et aurait ainsi un effet sur le comportement des conducteurs.

En Suisse, l'augmentation du pourcentage de conducteurs testés annuellement de 2% à 5% est peut-être suffisante pour que les personnes modifient durablement leurs comportements. Même si les statistiques des accidents de la route permettent plutôt d'en douter.

Lors de l'enquête téléphonique auprès des conducteurs motorisés, les personnes interrogées ont été priées d'estimer la probabilité de devoir se soumettre à un alcootest.

Graphique 3: estimation de la probabilité de faire l'objet d'un alcootest.



En 2004, deux tiers des personnes ne s'attendaient pas à être contrôlées durant l'année. Un quart des personnes pensaient devoir se soumettre au moins une fois durant l'année, mais pas plus d'une fois par mois, et 8% craignaient de devoir souffler dans un éthylomètre au moins une fois par mois. En 2006, après la forte augmentation des contrôles policiers, une hausse de la probabilité subjective d'être contrôlé a certes été observée, mais pas autant qu'attendue. La proportion de personnes craignant devoir se soumettre à un contrôle du taux d'alcool durant l'année est passée de 32% en 2004 à 40% en 2006.

Les conducteurs ne se sentent donc pas tellement plus contrôlés, mais ils sont de plus en plus nombreux à trouver la fréquence des contrôles suffisante. La proportion de conducteurs estimant que les contrôles d'alcoolémie sont trop rares est passée de 57% en 2004 à 43% en 2006, et celle estimant que les contrôles sont suffisants de 33% à 43%. Le pour-

centage de conducteurs estimant que les contrôles sont trop nombreux est resté négligeable : 3% en 2004 et 5% en 2006.

## 4.2. Sanctions pénales

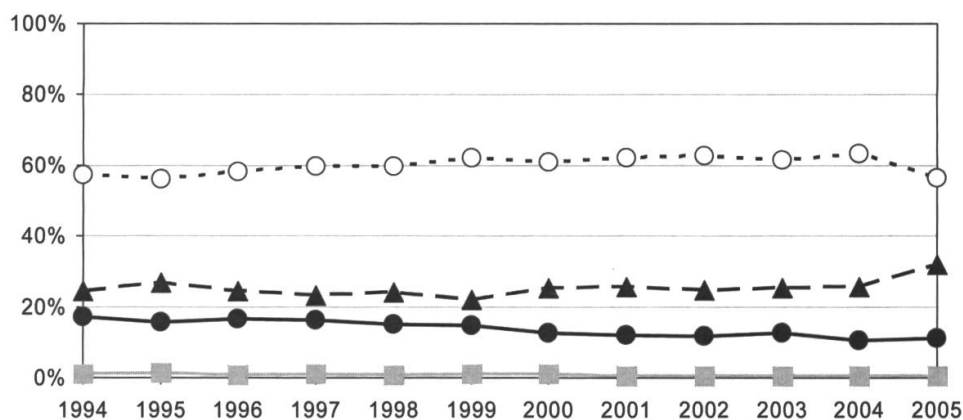
Du point de vue des sanctions pénales, une criminalisation croissante est constatée si une tendance à des peines plus sévères est observée. La statistique des condamnations pénales montre plutôt que les sanctions principales prononcées pour exclusivement conduite en état d'ébriété sont devenues moins sévères. En 1994, 57% des sanctions principales étaient des peines privatives de liberté avec sursis, un quart uniquement une amende, et 17% des peines privatives de liberté sans sursis (voir Graphique 4).

*Graphique 4: sanctions principales lors de condamnations de Suisses pour exclusivement conduite en état d'ébriété, selon les antécédents<sup>3</sup>.*

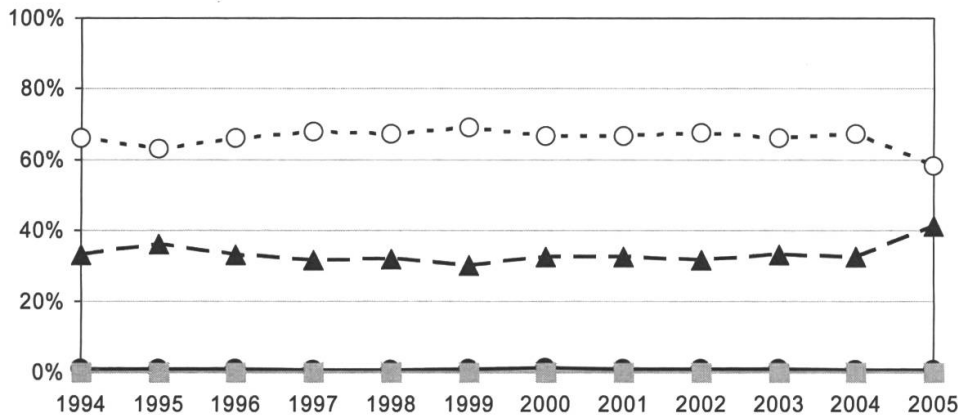
*Légende*

- ▲— Amende comme peine principale
- Peine privative de liberté AVEC sursis
- Peine privative de liberté SANS sursis
- Mesure

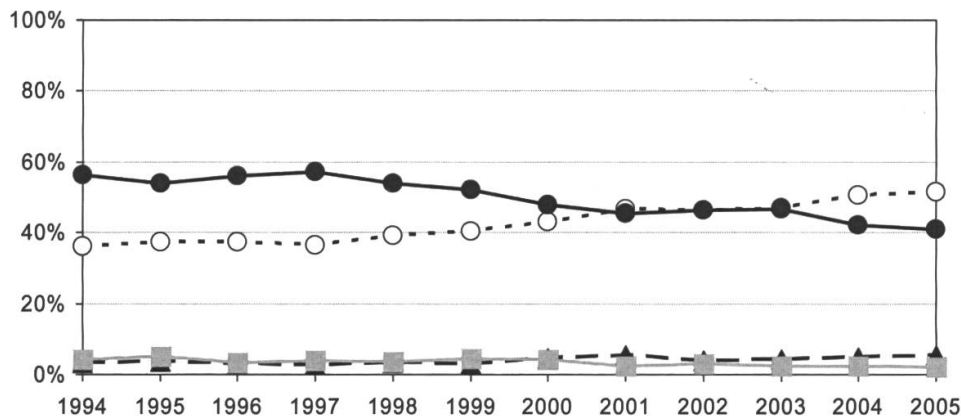
*Total*



*Pas d'antécédents judiciaires*



*Au moins une condamnation antérieure pour conduite en état d'ébriété*



De 1994 à 2004, la situation est restée relativement stable, avec une légère augmentation de la proportion de peines privatives de liberté avec sursis, aux dépens surtout de celle des peines privatives de liberté sans sursis. En 2005, la tendance à plus de peines privatives de liberté avec sursis s'est inversée. La proportion de peines privatives de liberté avec sursis a fortement baissé, en passant de 63% en 2004 à 56% en 2005. Mais cette baisse ne s'est pas faite au bénéfice des peines privatives de liberté sans sursis, dont la proportion est restée pratiquement la même, mais des amendes comme peine principale, dont la proportion est passée de 26% à 32%.

De manière générale, une tendance à des sanctions principales moins sévères est par conséquent observée. Cette tendance est d'ailleurs constatée aussi bien pour les personnes sans antécédents, que pour les récidivistes<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Les données ne permettent pas de déterminer depuis combien de temps une personne étrangère se trouve en Suisse, si elle a été condamnée à l'étranger ou si son domicile

Même les montants des amendes et les durées des peines privatives de liberté sont restés stables depuis le milieu des années nonante. Le montant médian des amendes est de 1'000 francs, que ce soit pour les personnes sans antécédents ou pour les récidivistes. La durée médiane des peines privatives de liberté avec sursis, est de 2 semaines pour les personnes sans antécédents, et de 4 semaines pour les récidivistes. Quant à la durée médiane des peines privatives de liberté sans sursis, elle est de un mois<sup>4</sup>.

Depuis l'entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007 des modifications du Code pénal, il n'y a en principe plus de peines privatives de liberté inférieures à 6 mois. Ceci signifie qu'en principe, il ne devrait pratiquement plus y avoir de peines privatives de liberté pour exclusivement conduite en état d'ébriété. Cette tendance à moins de peines sévères observées en 2005, est-elle une façon de s'adapter à l'entrée en vigueur des modifications du Code pénal? C'est possible. Il faudra toutefois observer si cette tendance se confirme avec les données de 2006. Ou est-elle un effet de l'entrée en vigueur en 2005 des 2 mesures réglant la circulation routière? C'est également possible. Il faut toutefois rappeler qu'il ne peut s'agir directement de l'effet de l'abaissement du taux d'alcool à 0,5‰, étant donné qu'une alcoolémie comprise entre 0,5‰ et 0,8‰ est une contravention, et que les contraventions sanctionnées uniquement par une amende ne sont en principe pas inscrites au casier judiciaire. Elles n'apparaissent donc pas dans la statistique des condamnations pénales et n'ont pas pu influencer les résultats de ces analyses.

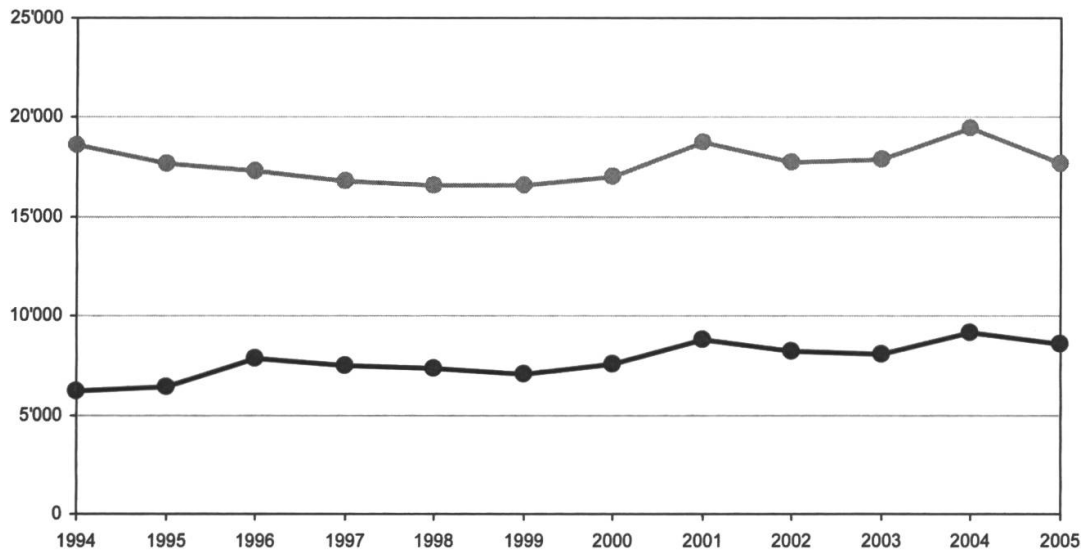
Le nombre de condamnations pour conduite en état d'ébriété est d'ailleurs resté relativement stable depuis 1994, que ce soit pour l'ensemble des jugements où une conduite en état d'ébriété a été sanctionnée, ou uniquement pour les jugements avec exclusivement conduite en état d'ébriété (voir Graphique 5). Une augmentation massive des condamnations en 2005 n'a en tout cas pas été observée.

---

légal ou effectif est en Suisse. Seules les personnes de nationalité suisse ont par conséquent été retenues pour les analyses. Le nombre de condamnations antérieures est contrôlé sur une période de 10 ans précédant la condamnation.) Source: Office fédéral de la statistique, Statistique des condamnations pénales (SUS).

<sup>4</sup> Etant donné le peu de personnes sans antécédents condamnés par une peine ferme (moins de 40 cas par année), seuls les récidivistes ont été retenus.

*Graphique 5: condamnations pénales pour conduite en état d'ébriété.*



Une autre hypothèse pour expliquer la baisse de la sévérité des sanctions pourrait être une baisse de l'alcoolémie des personnes condamnées. Si les personnes conduisent moins fréquemment sous influence de l'alcool, il se peut que conduisant quand même après avoir bu, elles aient des taux d'alcool moins élevés qu'auparavant. Ainsi la proportion de personnes mesurées avec des taux supérieurs de peu à 0,8‰, aurait pu augmenter, aux dépens des personnes avec des alcoolémies très élevées. Des personnes contrôlées avec un taux d'alcool légèrement supérieur à 0,8‰ sont normalement condamnées moins sévèrement que celles testées avec des valeurs élevées. Ceci pourrait par conséquent avoir contribué à la baisse de la proportion de peines plus sévères.

Cette tendance à des peines moins sévères est également intéressante pour les analyses des effets des sanctions. Des peines moins sévères auront peut-être moins d'effets pour prévenir une nouvelle infraction que des peines plus sévères. Les analyses effectuées semblent plutôt indiquer que le type de sanction pénale n'a pas vraiment d'influence, du moins pour ce type d'infraction.

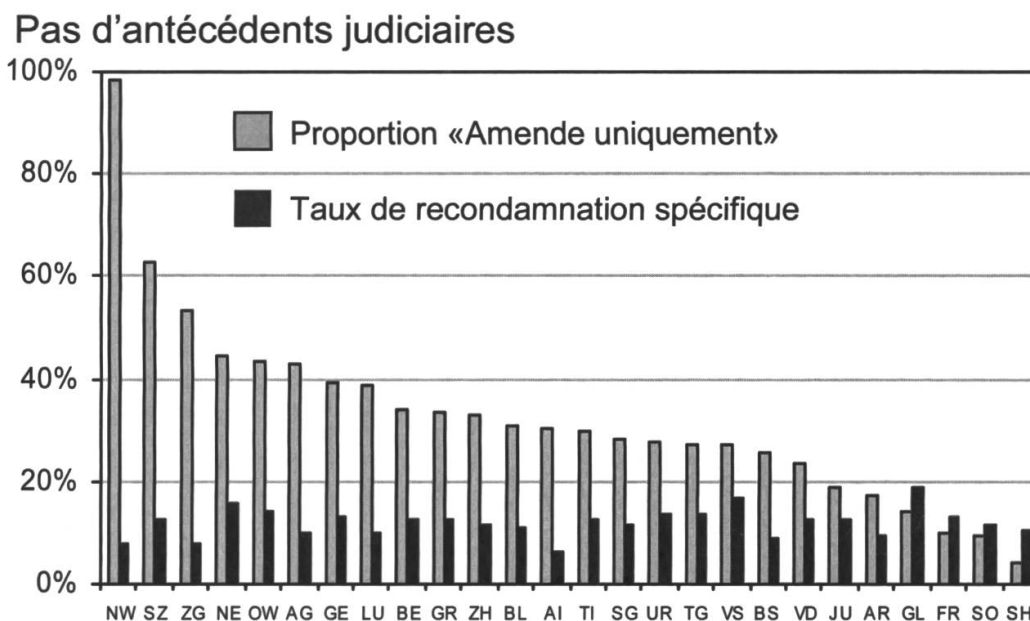
Les taux de recondamnation, que ce soit parmi la population des personnes sans antécédents ou parmi les récidivistes, sont restés relativement stables de 1994 à 2000<sup>5</sup>. Parmi les personnes condamnées pour la première fois pour exclusivement conduite en état d'ébriété, environ 12% sont recondamnées pour la même infraction en l'espace de 5 ans. Parmi

<sup>5</sup> Le nombre de condamnations antérieures est contrôlé sur une période de 10 ans précédant la condamnation et les recondamnations sont contrôlées sur la période de 5 ans suivant la condamnation.

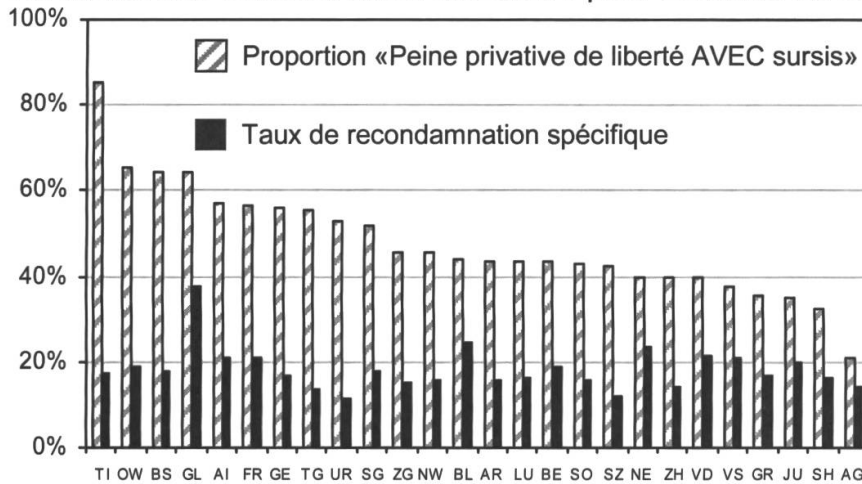
les récidivistes, le taux est certes plus élevé, mais il est également resté stable. Dans ce cas autour des 18%.

Afin d’observer un effet de la manière de sanctionner sur la récidive, une comparaison entre les cantons a été effectuée entre les taux de recondamnation et les pratiques cantonales en matière de sanctions pour conduite en état d’ébriété. La manière de sanctionner varie fortement d’un canton à l’autre. La part des amendes comme peine principale, parmi toutes les sanctions prononcées entre 1994 et 2000 en raison d’une première condamnation pour conduite en état d’ébriété, varie de 10% dans le canton de Schaffhouse à 92% dans le canton de Nidwald. Si des sanctions plus sévères ont davantage d’effets préventifs, alors le taux de recondamnation devrait être plus bas dans les cantons avec des pratiques plus sévères.

*Graphique 6: proportion de peines «moins sévères» et taux de recondamnation spécifique parmi les Suisses condamnés exclusivement pour conduite en état d’ébriété, selon les antécédents, 1994–2000.*



Au moins une condamnation antérieure pour conduite en état d'ébriété



Le graphique 6 présente les cantons selon la proportion de peines considérées comme «moins sévères». Pour les personnes n'ayant pas eu de condamnations durant les 10 années précédentes, la peine la moins sévère est une amende uniquement. La sanction plus sévère étant une peine privative de liberté avec sursis. Pour les récidivistes, la peine la moins sévère est une peine privative de liberté avec sursis, la peine plus sévère étant cette fois une peine privative de liberté sans sursis.

Dans les cantons où la grande majorité des délinquants sont condamnés avec des peines considérées comme moins sévères, les taux de recondamnation ne sont pas plus élevés que dans les cantons suivant des pratiques plus sévères. Que ce soit pour les personnes sans antécédents, ou pour les récidivistes, le taux de recondamnation est plus ou moins le même dans tous les cantons. En tous les cas, aucune relation statistiquement significative n'est constatée entre le type de sévérité et le taux de recondamnation<sup>6</sup>.

Il semble par conséquent que pour ce type d'infraction, le type de sanction pénale ne soit pas vraiment décisif pour prévenir la récidive. La tendance observée de peines moins sévères ne devrait donc pas avoir de répercussion sur le taux de recondamnation.

<sup>6</sup> Résultats des régressions et des analyses de corrélation de rang.

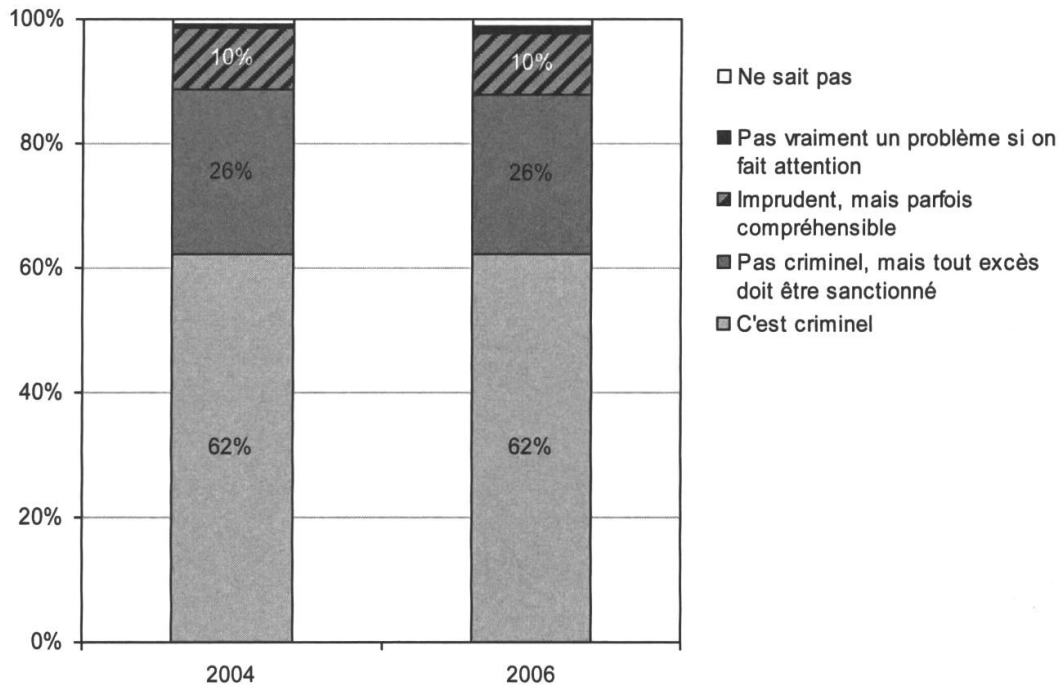


## **5. Criminalisation tertiaire – Représentations sociales des conducteurs motorisés**

Des données statistiques officielles concernant la criminalisation tertiaire sont rares. Pour l'ensemble de la Suisse, seules des informations quant aux représentations sociales de l'ensemble de la population sont disponibles. Des données ne sont disponibles ni pour les représentations sociales des pairs vis-à-vis du phénomène de l'alcool au volant, ni pour la manière dont les médias traitent de la conduite en état d'ébriété. Il serait toutefois intéressant et important, dans un avenir relativement proche, de pouvoir disposer également d'informations concernant ces deux aspects de la criminalisation tertiaire.

Lors de l'enquête téléphonique auprès des conducteurs motorisés (ECoM), les personnes interrogées ont été priées de dire comment elles percevaient la gravité de la conduite en état d'ébriété. En 2004, 1% des conducteurs estimait que ce n'est pas vraiment un problème pour autant que l'on fasse attention en conduisant (Graphique 7). 10% estimaient que c'est imprudent, mais compréhensible parfois si les conditions l'exigent, comme le manque de transports publics par exemple. 26% estimaient que ce n'est pas vraiment criminel, mais que toute conduite en état d'ébriété devrait en tout cas être sanctionnée. Et près de deux tiers des personnes interrogées estimaient quant à elles que la conduite en état d'ébriété est un comportement criminel.

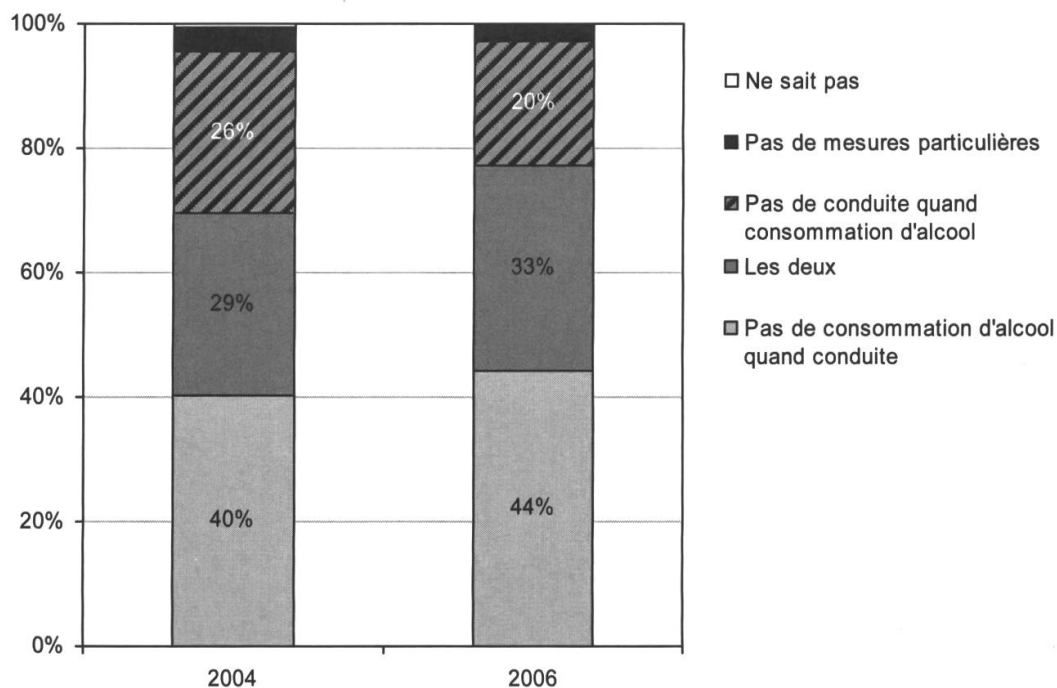
Graphique 7: perception de la gravité de la conduite en état d'ébriété.



Deux ans plus tard, en 2006, une année après l'introduction des nouvelles mesures, rien n'a changé. Les proportions sont exactement les mêmes pour toutes les modalités de réponse. Ces résultats ne donnent pas vraiment l'impression que les nouvelles mesures aient changé les attitudes des personnes en relation avec la conduite en état d'ébriété.

Pourtant ces mesures sont de plus en plus plébiscitées, particulièrement l'abaissement du taux d'alcool limite admis à 0,5‰. De 73% des conducteurs en faveur de cette mesure en 2004, la proportion est passée à 86% en 2006. Les contrôles systématiques sont jugés moins favorablement que le 0,5‰, mais la proportion de personnes en faveur de cette mesure est toutefois passée de 72% en 2004 à 77% en 2006.

Un autre changement positif observé concerne la manière de gérer la relation entre la consommation d'alcool et la conduite d'un véhicule motorisé. La bonne stratégie de ne pas consommer d'alcool lorsqu'on s'apprête à conduire est de plus en plus suivie. En 2004, 4% des conducteurs affirmaient ne pas prendre de mesures particulières afin d'éviter de conduire, et 26% disaient ne pas prendre le volant après avoir consommé de l'alcool (voire Graphique 8). Ces taux étaient respectivement de 3% et 20% en 2006. La proportion de personnes déclarant adopter la bonne mesure, à savoir celle de ne pas boire, ou du moins de peu boire sachant qu'elles vont devoir prendre le volant, est passée de 69% en 2004 à 77% en 2006.

*Graphique 8: mesures prises pour éviter la conduite en état d'ébriété.*

Au vu de ces résultats, les personnes interrogées donnent l'impression que les conducteurs n'ont pas tellement changé leurs représentations quant à ce type de délinquance. Il semble plutôt qu'ils aient adapté leur comportement à la nouvelle situation et qu'ils acceptent de plus en plus les règles plus strictes qui sont entrées en vigueur. Y a-t-il vraiment eu une prise de conscience de la problématique de la conduite en état d'ébriété? Pas sûr. Les statistiques 2006 des accidents de la route permettent en tout cas d'en douter.

## 6. Discussion

Du point de vue de la criminalisation primaire, c'est-à-dire de l'incrimination législative, l'introduction des contrôles systématiques, du fait de la possibilité de pouvoir contrôler un plus grand nombre de conducteurs, criminalise davantage la conduite en état d'ébriété. Pour ce qui est de l'abaissement du taux d'alcool limite admis à 0,5‰, cette mesure ne contribue que faiblement à une criminalisation croissante de ce type de délinquance. En effet, seule une alcoolémie de 0,8‰ ou plus est considérée comme une ébriété qualifiée et par conséquent les sanctions, tant pénales qu'administratives, sont relativement indulgentes pour ce type d'infraction.

En ce qui concerne la criminalisation secondaire, le nombre de contrôles d'alcoolémie effectués a plus que doublé depuis l'introduction des nouvelles mesures. Ce taux reste toutefois relativement faible en comparaison internationale et l'augmentation de la probabilité objective d'être contrôlé n'a eu que peu d'effets sur la probabilité subjective. Du point de vue de la répression policière, la contribution à une criminalisation croissante de l'alcool au volant peut par conséquent être considérée comme légère.

Pour ce qui est des sanctions pénales, en observant même une légère diminution de la sévérité des sanctions, que ce soit pour les personnes sans antécédents, mais surtout pour les récidivistes, la tendance est plutôt à moins criminaliser ce type d'infractions.

Et finalement, du point de vue des représentations sociales, aucun changement de la perception de la gravité de ce type d'infraction n'ayant été observé, la criminalisation tertiaire peut être qualifiée de stable.

Par conséquent, bien que pour certains aspects une criminalisation croissante de la conduite en état d'ébriété peut être constatée, de manière globale, peu de changements ont été observés ces dix dernières années.

Il semble par contre évident qu'une observation des tendances de ces différents indicateurs devra être maintenue ces prochaines années. Avec tous les changements intervenus ces derniers temps, les années à venir devraient être passionnantes, du moins d'un point de vue statistique. Que ce soit l'application des modifications du nouveau Code pénal pour sanctionner la conduite en état d'ébriété, ou l'effet de ces changements sur la récidive. Que ce soit l'évolution de la probabilité objective et subjective d'être contrôlé, ou, bien entendu, également l'évolution des accidents de la circulation routière. Est-ce que l'amélioration de la sécurité routière le sera non pas uniquement à court terme, comme observé dans d'autres pays, mais également à long terme? Afin de pouvoir répondre à ces questions, il faudra encore un peu de patience.

Dans les exemples cités ci-dessus, il n'est question que des aspects où des informations seront disponibles dans un futur relativement proche, informations qui devraient permettre une évaluation des tendances. Mais un des objectifs de la statistique officielle est également d'étendre les connaissances à d'autres aspects touchant la répression préventive. Que ce soient des analyses plus poussées concernant les mesures administratives, en observant par exemple l'évolution de la durée des retraits de permis pour alcool au volant, ou la collecte d'informations concernant le traitement de cette délinquance par les médias. Paradoxalement, les médias

sont reconnus comme jouant un rôle fort important dans le système de la répression préventive, entre autres pour augmenter la probabilité subjective d'être contrôlé, mais aucune donnée n'est disponible pour évaluer l'évolution de leur contribution.

Depuis le début des restrictions budgétaires réalisées dans l'Administration fédérale, entretenir, et surtout développer, un observatoire statistique tel que celui de la délinquance routière<sup>7</sup>, dépend malheureusement en grande partie des financements externes obtenus. Il faut espérer qu'un soutien financier pourra être trouvé afin de pouvoir continuer à disposer de données fiables pour l'évaluation des nombreux changements intervenus ces dernières années en matière de répression préventive de la délinquance routière.

## Bibliographie

- Bernhoft I. M., Behrendorff, I.: Effect of lowering the alcohol limit in Denmark, *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 35, 2003, 515–525.
- Homel, R., *Policing and Punishing the Drinking Driver: A Study of General and Specific Deterrence*, Springer Verlag, New York, 1988.
- Homel, R., Drink-Driving Law Enforcement and the Legal Blood Alcohol Limit in New South Wales. *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 26, 1994, 147–155.
- Mann R. E., Macdonald, S., Stoduto, G., Bondy, S., Jonah, B., Shaikh, A.: The effects of introducing or lowering legal per se blood alcohol limits for driving: an international review, *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 33, 2001, 369–583.

---

<sup>7</sup> L'observatoire statistique de la délinquance routière comprend, outre les chiffres-clés des statistiques obtenues par les différents relevés et enquêtes réalisés, un système d'indicateurs présentant une palette d'indicateurs illustrant les différentes facettes des deux domaines que sont la conduite en état d'ébriété et les excès de vitesse: de la probabilité objective d'être contrôlé par la police à l'efficacité des sanctions pénales.  
<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/19/04/01.html>