

La vitesse, le type de véhicule et le sentiment d'impunité : *une étude des excès de vitesse sur autoroute*

1. Introduction

Autant l'alcool au volant est un sujet d'actualité depuis de nombreuses années, autant la vitesse au volant est très largement ignorée en Suisse. Pourtant, dans les pays à très faible taux d'accidents comme la Grande-Bretagne, les dangers liés à la vitesse sont au centre du débat depuis plusieurs années et leurs recherches démontrent clairement le lien très fort entre vitesse et accidents. Plusieurs recherches ont par exemple constaté que des diminutions de quelques km/h seulement entraînent déjà une réduction significative du nombre d'accidents¹.

Au vu de ces lacunes, nous avons souhaité analyser au-delà de quelques variables classiques, l'influence du type de véhicule, de la marque et de son immatriculation. Nous nous occuperons dans ces lignes essentiellement de ces dernières.

Grâce à la collaboration de la Police cantonale vaudoise, nous avons pu créer une base de données de 910 cas d'excès de vitesse commis sur l'autoroute de contournement de Lausanne, dans une zone limitée à 120 km/h. Une telle base de données procure l'avantage de l'observation directe et évite de ce fait tous les problèmes liés à la validité des indicateurs².

¹ Voir not. European Transport Safety Council, Working Party on Road Infrastructure, *Reducing injuries from excess and inappropriate speed*, Bruxelles, 1995, p. 36 ss

² Killias, *Précis de criminologie*, 2^{ème} édition, Berne: Stämpfli 2001, n° 205.

2. Le type de voiture et les excès de vitesse

Le lien entre le type de véhicule et les excès de vitesse nous a paru intéressant au vu du nombre de préjugés qui circulent sur la manière de conduire des usagers de certains types de véhicule, sans qu'aucune preuve concrète ne les confirme. Il est étonnant de constater que la littérature semble n'avoir jamais pris en compte le lien entre le type de véhicule et le comportement au volant. La réalisation de ce type d'étude sera désormais facilitée par l'apparition récente de radars automatiques enregistrant directement toutes les photos en format informatique.

Le radar qui a servi de base à notre étude ne se déclenche que pour les excès dépassant 17 km/h, soit dès 137 km/h. Les excès de vitesse en dessous de cette limite ne sont donc pas pris en compte. Cela représente probablement un avantage, car il exclut tous les excès de vitesse qui pourraient être dus à une inattention momentanée du conducteur. Nous avons décidé de séparer nos données en deux parties : les excès modérés (18 à 29 km/h de dépassement) et les grands excès (plus de 30 km/h de dépassement). Cette séparation a l'avantage de diviser nos données en deux parts presque égales. Elle nous semble également appropriée dans la mesure où 30 km/h de dépassement représentent à notre avis une barre symbolique du grand excès de vitesse, soit 150 km/h sur autoroute. Enfin, cette séparation correspond (à 1 km/h près) à la limite du retrait automatique du permis.

Tableau 1 : Catégories de voitures et importance des excès de vitesse

	Petite	Compacte	Berline	Break	Mono-space	Tout-terrain	Minivan	Sport
Excès Modérés (137 à 150 km/h)	60.6%	53.1%	44.7%*	54.8%	50.5%	38.8%*	62.5%	56.3%
Grands excès (>150 km/h)	39.4%	46.9%	55.3%*	45.2%	49.5%	61.3%*	37.5%	43.8%
Total	100% (N=99)	100% (N=162)	100% (N=273)	100% (N=146)	100% (N=91)	100% (N=80)	100% (N=24)	100% (N=32)

*différence significative $p \leq .05$ par rapport aux petits véhicules

On constate que les petites voitures sont très peu utilisées pour commettre de grands excès, alors que les tout-terrain détiennent de loin la plus forte proportion. La question de la surreprésentation des berlines sera traitée plus loin³.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce phénomène. Tout d'abord les voitures de petite taille ont généralement une motorisation relativement faible. Ensuite, elles ont tendance à faire ressentir la vitesse beaucoup plus fortement au conducteur, non seulement par le bruit que la vitesse engendre, mais aussi par le sentiment d'instabilité (la voiture vibre) qui est absent dans les véhicules plus grands. Enfin, on peut également imaginer que les adeptes de grandes vitesses ne vont pas porter leur choix sur une petite voiture. Elles seraient donc également possédées par des conducteurs moins enclins à la vitesse.

A l'inverse, dans un tout-terrain, le conducteur se sent plus en sécurité de par la taille de son véhicule, par le silence, le confort et l'absence de vibrations qui font oublier la vitesse. De plus, l'habitacle est largement surélevé et la distance du conducteur par rapport à la route diminue également l'impression de vitesse.

Cette explication par la taille des véhicules souffre toutefois de deux défauts. Premièrement, elle ne tient pas pour les

femmes, ce qui indique que les hommes et les femmes réagissent différemment dans une telle situation. Deuxièmement, les berlines semblent y faire exception. En effet, les berlines et les breaks sont toujours de construction identique, avec le même châssis, à l'exception du coffre qui est bien plus grand dans les breaks. On devrait donc avoir des chiffres semblables au moins pour ces deux catégories, et dans une large mesure pour les compactes, dont la construction et le confort sont proches de celui des berlines. En d'autres termes, les facteurs liés à la construction des véhicules ne sont pas à même d'expliquer la totalité des différences entre les véhicules, et il faut donc chercher du côté des conducteurs et des raisons d'achat de chaque type de véhicule, ce qui implique également la marque du véhicule.

3. La marque du véhicule et les excès de vitesse

3.1 Les différences entre les marques

Au vu des conclusions précédentes, nous avons souhaité vérifier si certaines marques automobiles étaient plus représentées que d'autres dans la commission d'excès de vitesse.

La marque de chaque véhicule s'est révélée facilement identifiable (seulement 3,4% de valeurs manquantes). Toutefois la

³ Cf point 3.2.

vérification de cette hypothèse nécessite un dénominateur approprié. En effet, il est évident que la répartition des différentes marques dans le parc automobile suisse n'est pas équivalente. Si des chiffres exacts sur cette répartition n'existent pas, nous avons toutefois pu mettre en place un dénominateur fiable et valide.

L'association des importateurs suisses d'automobiles publie sur son site Internet⁴ les chiffres de mise en circulation des véhicules de chaque marque par mois et par année. Nous avons trouvé ces mêmes chiffres pour le canton de Vaud sur le site Internet de l'Union vaudoise des garagistes⁵. Pour calculer un dénominateur, nous avons utilisé les chiffres des voitures mises en service en 2003 et 2004, en Suisse respectivement dans le canton de Vaud, et en avons pris la moyenne arithmétique. Si ces chiffres ne sont pas ceux des voitures effectivement en circulation, on peut toutefois raisonnablement penser que le nombre d'immatriculations de chaque marque devrait représenter assez fidèlement le parc automobile, vaudois ou suisse.

La comparaison entre le parc vaudois et le parc helvétique ne donne pas de différence significative, hormis pour deux marques, Honda et Peugeot. Il faudra donc considérer ces deux marques avec prudence, même si une moyenne des deux parcs automobiles devrait suffire à approcher au mieux la répartition réelle. Ce résultat nous permet d'intégrer les véhicules de toute provenance suisse dans notre analyse. Le tableau ci-contre présente une vue globale des résultats.

Tableau 2 : Répartition des excès de vitesse et des marques automobiles

Marque du véhicule	Proportion de la marque dans les excès de vitesse	Proportion de la marque dans le parc automobile
Audi/BMW/Mercedes	30%**	14.4%**
Autres européennes	54.5%	56.8%
Japonaises/coréennes	13.5%*	24.4%*
Autres	2%	4.4%
Total	100% (N= 639)	100% (N=2'000)

*différence significative $p \leq .01$ entre les proportions des excès de vitesse et le parc automobile

**différence significative $p \leq .001$ entre les proportions des excès de vitesse et le parc automobile

Les marques allemandes Audi, BMW et Mercedes présentent la plus forte proportion d'excès de vitesse. En effet, Audi représente 5.5% du parc automobile helvétique, mais 11% des excès de vitesse. BMW obtient des chiffres quasiment identiques dans les proportions (4.3% du parc contre 8.4% d'excès).

Les autres marques européennes sont représentées selon leur proportion réelle, à quelques exceptions près pour lesquelles de légères différences peuvent être constatées dans les deux sens. Les marques japonaises et coréennes, à l'inverse des marques européennes, sont systématiquement sous-représentées dans la commission d'excès de vitesse. Pour la plupart, le nombre d'excès de vitesse est même inférieur de moitié à ce qu'il devrait être s'il était proportionnel à leur parc automobile.

Ces résultats forts intéressants peuvent trouver à nos yeux plusieurs explications plausibles. On pourrait l'attribuer à la puissance des véhicules. En effet, chez les

⁴ <http://www.auto-suisse.ch>

⁵ <http://www.garages-vaudois.ch/frame.htm>

marques Audi et BMW, qui ne produisent pas de petites voitures, les voitures sont en moyenne équipées de moteurs plus puissants que dans les autres marques qui produisent à la fois des modèles de plusieurs gammes de puissance. Cet élément n'offre cependant pas une explication satisfaisante de toute l'ampleur de la différence entre marques, puisque les autres marques produisent également des véhicules puissants. Une autre explication tient au « prestige » des différentes marques. En effet, on ne peut ignorer que les marques à fort taux d'excès de vitesse (Audi, BMW, Mercedes) sont également les marques réputées « de luxe ». A l'inverse, les marques japonaises sont des voitures bon marché, alors que les marques françaises et italiennes se trouvent plutôt dans une gamme de prix moyens. Cette progression des prix suit parfaitement la représentation des différentes marques dans les excès de vitesse : plus une voiture est cher, plus elle est utilisée pour commettre des excès de vitesse. Le lien entre la marque du véhicule et les excès de vitesse n'est donc peut-être pas simplement une question de puissance, mais aussi de prestige d'une marque. On peut dès lors imaginer plusieurs facteurs explicatifs. D'une part, ces marques prestigieuses sont beaucoup plus chères que les autres marques. La clientèle se trouve donc parmi les gens aisés. Il est ensuite difficile de déterminer si cette population se permet plus souvent d'ignorer les limitations de vitesse parce qu'elle sait avoir les moyens d'assumer une amende ou si leur surreprésentation tient plutôt au confort et au silence de ces voitures, qui comme déjà mentionné, peut faire oublier la vitesse au conducteur.

D'autre part, on peut également supposer que ces véhicules de luxe sont achetés par une catégorie de gens qui aiment conduire et qui aiment les voitures belles et rapides. Il semble dès lors logique que ce type de personnes roule plus vite que les gens qui ne voient dans l'automobile qu'un simple moyen de déplacement, et non un « plaisir », voire même un sport.

3.2 Le cas des berlines

Dans la section consacrée aux différents types de véhicules, nous avons volontairement laissé ouverte la question de la surreprésentation des berlines dans les grands excès de vitesse. Il convient d'y revenir maintenant dans le cadre des marques de voitures. Il se pourrait que la proportion élevée de berlines en excès de vitesse s'explique par la proportion élevée des marques allemandes de prestige pour ce type de véhicule.

La vérification de ce phénomène est simple : en croisant les variables « marque du véhicule » et « type de véhicule », on obtient un résultat largement significatif (p -value < 0.00). Sur les 273 berlines de notre base de données, 131 appartiennent à ces seules trois marques allemandes. Dès lors, nous pouvons affirmer que la surreprésentation des berlines dans les excès de vitesse est principalement due aux marques de prestige allemandes.

3.3 Bilan

En résumé, nous avons pu constater que certains types de véhicules, ainsi que certaines marques sont plus fréquemment utilisés pour commettre des excès de vitesse. En gardant à l'esprit le lien démontré entre vitesse et accidents, il ne serait pas inutile que les assureurs se penchent sur ces données pour ajuster leurs primes, et que les politiques de prévention s'intéressent d'avantage à ce type de variables⁶.

4. Les voitures de location

En ce qui concerne l'immatriculation des voitures, nous aborderons ici uniquement le cas des voitures de location, ainsi que le cas des voitures du corps diplomatique. Les voitures de location sont dans l'immense majorité très faciles à reconnaître, car elles sont systématiquement immatriculées en Appenzell Rhodes-Intérieures, ce canton offrant les conditions les plus avantageuses.

⁶ Killias, op. cit., n° 1043.

De plus, il s'agit toujours de véhicules particulièrement récents.

En comparant l'importance des excès de vitesse des voitures de différentes origines, on obtient le tableau suivant :

Tableau 3 : Importance des excès de vitesse en fonction de l'immatriculation des voitures

	Suisse	Etranger	Voitures de locations
Petit excès	53,2%	49,2%	30,6%
Grand excès	46,8%**	50,8%*	69,4%
Total	100% (N=620)	100% (N=244)	100% (N=41)

* différence significative $p \leq .05$ par rapport aux voitures de locations

** différence significative $p \leq .01$ par rapport aux voitures de locations

On constate sur ce tableau que les conducteurs de voitures de location commettent un nombre de grands excès de vitesse sensiblement plus élevé que les autres conducteurs. Se croient-ils à l'abri des contraventions sous prétexte que la voiture ne leur appartient pas ?

On pourrait également poser l'hypothèse qu'il s'agit de citoyens étrangers qui ne connaissent pas bien les limites de vitesse en Suisse ou qui ne s'en soucient pas parce qu'ils ne sont pas chez eux. Cette hypothèse doit selon nous être écartée. En effet, on peut constater dans ce même tableau que les conducteurs de voiture étrangère ne commettent guère plus de grands excès que les conducteurs de véhicules immatriculés en Suisse.

Le facteur décisif doit donc bel et bien être le fait même que la voiture soit louée. La procédure suivie par la Police est la suivante : elle écrit à l'agence de location qui leur renvoie l'adresse du conducteur qui avait loué le véhicule. La police écrit ensuite à cette personne. Si le conducteur étranger ne paie pas son amende, il est signalé et peut être intercepté à la douane

s'il repasse en Suisse. La sanction devrait donc être relativement systématique. Toutefois, elle semble tout de même moins probable que pour des personnes domiciliées en Suisse, notamment à cause des longues procédures administratives que cela implique⁷. Les autres conducteurs étrangers subissent d'ailleurs le même sort. La probabilité de la sanction ne peut donc pas expliquer cette différence.

La raison de cette grande différence est donc vraisemblablement subjective : le conducteur se croit à l'abri parce que la voiture est au nom de l'agence de location. On aurait là un très bel exemple de l'effet de la certitude subjective de la peine⁸. Ce mécanisme est sans doute encore plus fort pour les plaques du corps diplomatique, qui jouissent d'une quasi-immunité. Toutefois, le nombre de cas pour cette catégorie n'étant que de 7, nous préférons éviter de tirer des conclusions à ce sujet. Au vu de nos observations, on peut toutefois supposer que l'on trouverait avec un échantillon plus grand des résultats semblables ou plus élevés que ce qu'on a trouvé pour les voitures de location.

Au vu de l'importance des excès de vitesse des voitures de location (rappelons ici que les grands excès de vitesse sont ceux au-delà de 150 km/h) et même de leur nombre (plus de 5% de notre base de données, soit en tous les cas proportionnellement plus que le nombre total de voitures louées en circulation), il serait peut-être judicieux de réfléchir à un système un peu plus efficace pour combattre ces abus. On pourrait probablement envisager une responsabilité objective des compagnies de location de voitures, ce qui les obligerait à prendre elles-mêmes des mesures, comme par exemple un dépôt fait par le client pour de telles éventualités. On peut aussi envisager qu'elles se retournent contre le client fautif par voie de carte de crédit. Ces mesures seraient certainement plus efficaces et moins coûteuses que les longues procédures internationales, qui resteraient réservées aux cas graves dépassant la simple amende.

⁷ *Le Temps*, 21.11.2005.

⁸ Killias, op. cit., n° 1018.

Ont contribué à ce numéro:
Stéphane Johner, Martin Killias

Rédaction: Prof. P. Margot et Prof. M. Killias, ESC, UNIL, 1015 Lausanne

Veillez adresser vos remarques et communications à:

Secrétariat du Crimiscopie
UNIL - Ecole des sciences criminelles
CH-1015 LAUSANNE

% (021) 692 46 44
Fax (021) 692 46 05
Int. (+ 41 21) 692 46 44