

Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2010

# Rapport SINUS 2011





Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2010

# Rapport SINUS 2011



# Impressum

Editeur	bpa – Bureau de prévention des accidents Case postale 8236 CH-3001 Berne Tél. +41 31 390 22 22 Fax +41 31 390 22 30 info@bpa.ch www.bpa.ch Commande sur <a href="http://www.bpa.ch/commander">www.bpa.ch/commander</a> , n° d'article 2.086
Equipe du projet	Yvonne Achermann Stürmer, lic. ès sc. pol., collaboratrice scientifique Recherche, bpa Roland Allenbach, ing. EPF, responsable Recherche, bpa Steffen Niemann, M. A., collaborateur scientifique Recherche, bpa Gianantonio Scaramuzza, ing. EPF, collaborateur scientifique Recherche, bpa Regula Hayoz, assistante de projet Recherche, bpa Christa Dähler-Sturny, assistante de division Recherche / Formation, bpa Section Publications / Langues, bpa
Rédaction	Roland Allenbach, ing. EPF, responsable Recherche, bpa Steffen Niemann, M. A., collaborateur scientifique Recherche, bpa
Composition, impression et tirage	W. Gassmann SA 135, ch. du Long-Champ CH-2501 Bienne 1/2011/300 Imprimé sur papier FSC
© bpa/FSR 2011	Tous droits réservés; reproduction (photocopie, p. ex.), enregistrement et diffusion autorisés avec mention de la source (cf. proposition). Le présent rapport a été élaboré sur mandat du Fonds de sécurité routière (FSR). Le bpa est seul responsable de son contenu.
Proposition d'indication de la source	bpa – Bureau de prévention des accidents. <i>Rapport SINUS 2011. Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2010.</i> Berne: bpa; 2011. ISSN 1664-5766  Pour une meilleure lisibilité, seule la forme masculine est employée dans le présent rapport, étant entendu qu'elle comprend aussi les femmes. Des arrondis peuvent donner lieu à de légères différences dans les totaux des graphiques. Nous vous remercions de votre compréhension.  Traduit de l'allemand. En cas de divergences, la version allemande fait foi.

# Avant-propos



## La base de l'avenir

La traduction française du rapport SINUS paraît déjà pour la sixième année consécutive. Le sous-titre «Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière» donne une idée claire du contenu: une foule d'informations ayant trait à l'accidentalité sur les routes suisses.

SINUS en donne un éclairage exhaustif, livre des tendances et analyse les données en fonction du groupe d'usagers, de l'âge ou de la localisation. Il traite par ailleurs de défis particuliers posés à la prévention des accidents – comme l'alcool ou la vitesse – et montre les opinions et comportements des usagers. Le résultat donne une vue d'ensemble de la sécurité routière.

A ce titre, SINUS constitue un instrument essentiel pour l'avenir. Le bpa se fonde sur lui pour définir ses priorités en matière de prévention routière. De même, le rapport peut servir de base au travail d'autres spécialistes de la prévention et des décideurs. Dans ce sens, le bpa vous souhaite une lecture enrichissante et plein succès dans votre démarche.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Brigitte Buhmann'. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'B'.

Brigitte Buhmann  
Directrice



# Sommaire

## Introduction

Les accidents de la route, une charge pour la société **8**

## Les accidents en bref

Les accidents en général **12**

Evolution **14**

Moyen de locomotion **16**

Sexe **18**

Age **20**

Région **22**

Lieu **24**

Jour et heure **26**

Types d'accident **28**

Causes des accidents **30**

Comparaison internationale **32**

## Les accidents en détail

Piétons **36**

Cycle **38**

Motocycle **40**

Voiture de tourisme **42**

Véhicules automobiles lourds **44**

Enfants **46**

Jeunes adultes **48**

Seniors **50**

En localité **52**

Hors localité **54**

Sur autoroute **56**

Pertes de maîtrise **58**

Collisions **60**

Inattention et distraction **62**

Non-respect de la priorité **64**

Alcool **66**

Vitesse **68**

## Opinions et comportement

Alcool **72**

Vitesse **74**

Casque **76**

Ceinture de sécurité **78**

Conduite de jour feux allumés **80**

Inattention et distraction **82**

## Conclusions

Principaux résultats **86**

Perspectives **87**

## Annexe

Les résultats en un coup d'œil **88**

Démographie **90**

Parc de véhicules **91**

Exposition **92**

Nombre de kilomètres parcourus **93**

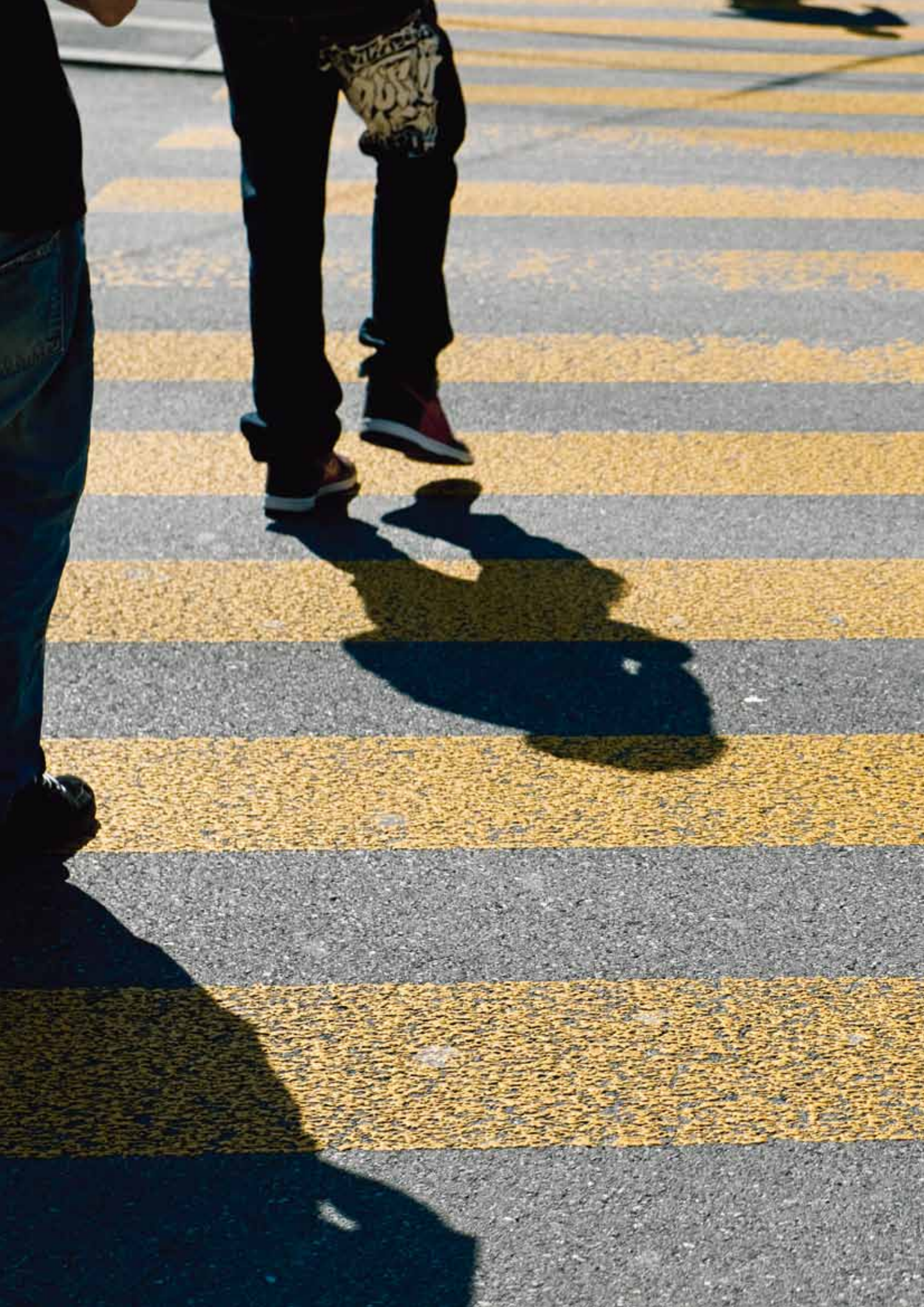
Surveillance du trafic **94**

Législation **95**

Glossaire **97**

Sources des données **98**

Index **99**







## Introduction

En dépit d'un grand nombre de tués et de blessés graves qui restent parfois invalides à vie, les accidents de la route constituent un problème largement sous-estimé en matière de santé publique. Les années de vie perdues, la perte de qualité de vie, de même que la souffrance des personnes directement touchées et de leur entourage sont le moteur d'un travail de prévention global.

# Les accidents de la route, une charge pour la société

En dépit d'un net renforcement de la sécurité routière ces dernières décennies, les accidents de la route représentent encore une lourde charge pour la société. Les plus de 300 tués, les 500 usagers de la route environ qui restent invalides et les plusieurs milliers de blessés recensés chaque année sont à l'origine d'une grande souffrance tant chez les personnes directement touchées que chez leurs proches. Les accidents de la route occasionnent par ailleurs des coûts matériels de plus de 5 milliards de francs et socio-économiques de 13 milliards de francs l'an.

A première vue, les accidents semblent poser un problème mineur par rapport aux autres causes de décès. En effet, à peine 4% des décès annuels sont à mettre sur leur compte et même moins de 1% sur celui des accidents de la route **1**. On pourrait par ailleurs penser que les 85 ans et plus, en particulier, ont un risque accru d'accident **2**.

Le poids des accidents de la route se révèle toutefois lorsque l'on considère le **nombre potentiel d'années de vie perdues**: en 2008, la population suisse a perdu pas moins de quelque 180 000 années de vie entre la 1<sup>re</sup> et la 70<sup>e</sup> année pour cause de décès prématuré. Cette fois-ci, la proportion liée aux accidents est de 13%, celle en relation avec les accidents de la route de 5%. On peut en déduire que l'âge moyen des personnes tuées dans les accidents, et en particulier dans les accidents de la route, est bas. Effectivement, chaque cas mortel dans la circulation routière coûte en moyenne 23 années de vie (25 chez les hommes et 17 chez les femmes). Pour certaines tranches d'âge, les accidents sont même la cause de mortalité n° 1. Les enfants et les jeunes (de sexe masculin en particulier) sont davantage concernés que la moyenne.

Outre les cas mortels, les blessures subies dans le trafic routier revêtent également une importance majeure. Les blessures graves notamment engendrent une perte de qualité de vie et une grande souffrance chez les personnes directement touchées et leurs proches. Chaque année, près de 8000 usagers de la route ont un accident si grave qu'ils doivent séjourner à l'hôpital pendant une semaine ou davantage; plus de 500 restent même partiellement ou totalement invalides à vie **5**.

La statistique des accidents de la route enregistrés par la police, sur laquelle se fonde la majeure partie des analyses figurant dans le présent document, sous-estime le nombre global d'accidents. En dépit de l'obligation légale de signaler à la police tout accident avec des dommages corporels, cette dernière n'a connaissance que de quelque 30% des

usagers de la route blessés. Le **nombre de cas non recensés** est élevé en particulier pour les pertes de maîtrise et les accidents n'occasionnant que des blessures légères.

Parcourir une certaine distance pour le travail, les loisirs ou les achats crée de la valeur pour la société, mais occasionne aussi des coûts, auxquels les accidents de la circulation contribuent. Sur les routes suisses, les accidents engendrent chaque année des **coûts matériels** de plus de 5 milliards de francs **6**, surtout dus aux traitements médicaux, aux dommages matériels et aux pertes de production par suite des absences professionnelles. Si l'on considère les **suites immatérielles des accidents**, telles que les souffrances physiques et psychiques, le choc ou la diminution de la joie de vivre, le montant annuel des dommages s'élève même à 13 milliards de francs. Les dommages matériels comptent pour la majeure partie (58%) des coûts matériels **4**. Si les blessés légers constituent le plus grand groupe de par leur nombre **3**, ils sont à l'origine d'à peine 6% du coût global. En revanche, la société doit prendre en charge 20% des coûts matériels pour les cas de décès et d'invalidité, pourtant relativement peu nombreux.

En dépit d'un net renforcement de la sécurité routière ces dernières décennies, les accidents de la route représentent donc encore et toujours une lourde charge pour la société. Afin de la soulager de ce fardeau, la **prévention** doit conserver son caractère **systématique** tout en satisfaisant aux conditions suivantes:

La prévention routière doit, d'une part, se concentrer sur les domaines d'accident prioritaires (accidents particulièrement fréquents et/ou graves). On optera ensuite pour des mesures dont on attend un grand effet préventif et qui présentent le rapport coût-utilité le plus favorable possible. Il est enfin important que tous les organismes intéressés par la prévention routière travaillent dans un esprit de collaboration et coordonnent leurs activités.

## 1 Décès selon l'âge et la cause, 2008

Cause	Age						Total
	<1	1-14	15-44	45-64	65-84	85+	
<b>Maladies</b>							
Système cardio-vasculaire	5	6	203	1 474	8 775	11 858	22 321
Cancer	0	19	366	3 691	9 008	2 872	15 956
Système respiratoire	3	3	22	265	1 736	1 612	3 641
Diabète	0	0	15	113	739	667	1 534
Maladies infectieuses	2	4	49	98	303	221	677
Système urinaire	0	0	5	23	353	398	779
Cirrhose alcoolique du foie	0	0	21	239	222	13	495
Autres maladies	296	50	313	1 070	4 407	5 952	12 088
<b>Total maladies</b>	<b>306</b>	<b>82</b>	<b>994</b>	<b>6 973</b>	<b>25 543</b>	<b>23 593</b>	<b>57 491</b>
<b>Accidents et morts violentes</b>							
Accident	2	25	436	316	688	807	2 274
Suicide	0	1	366	465	367	114	1 313
Autres morts violentes <sup>1</sup>	0	2	54	40	48	11	155
<b>Total accidents et morts violentes</b>	<b>2</b>	<b>28</b>	<b>856</b>	<b>821</b>	<b>1 103</b>	<b>932</b>	<b>3 742</b>
<b>Total décès</b>	<b>308</b>	<b>110</b>	<b>1 850</b>	<b>7 794</b>	<b>26 646</b>	<b>24 525</b>	<b>61 233</b>

<sup>1</sup> Surtout homicide

Source: OFS, statistique des causes de décès

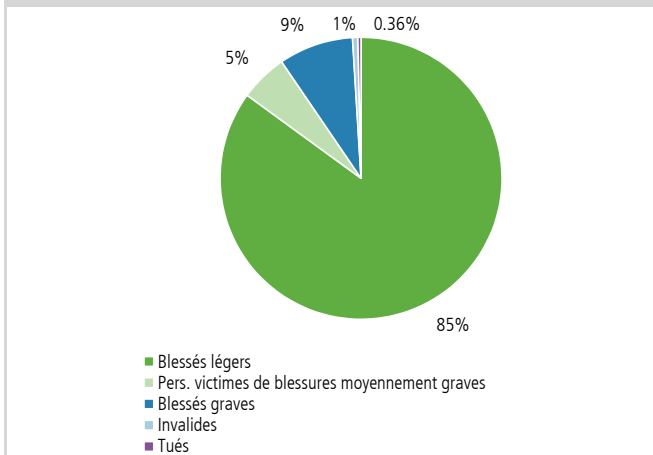
## 2 Taux de mortalité standardisés par âge<sup>2</sup>, selon l'âge et la cause, 2008

Cause	Age						Total
	<1	1-14	15-44	45-64	65-84	85+	
<b>Maladies</b>							
Système cardio-vasculaire	7	1	6	72	806	6 944	155
Cancer	0	2	12	179	827	1 682	142
Système respiratoire	4	0	1	13	159	944	26
Diabète	0	0	1	6	68	391	11
Maladies infectieuses	3	0	2	5	28	129	6
Système urinaire	0	0	0	1	32	233	5
Cirrhose alcoolique du foie	0	0	1	12	20	8	5
Autres maladies	393	5	10	52	405	3 485	92
<b>Total maladies</b>	<b>407</b>	<b>7</b>	<b>32</b>	<b>339</b>	<b>2 345</b>	<b>13 815</b>	<b>442</b>
<b>Accidents et morts violentes</b>							
Accident	3	2	14	15	63	473	20
Suicide	0	0	12	23	34	67	14
Autres morts violentes <sup>1</sup>	0	0	2	2	4	6	2
<b>Total accidents et morts violentes</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>27</b>	<b>40</b>	<b>101</b>	<b>546</b>	<b>36</b>
<b>Total décès</b>	<b>409</b>	<b>10</b>	<b>59</b>	<b>379</b>	<b>2 446</b>	<b>14 361</b>	<b>478</b>

<sup>2</sup> Taux de mortalité standardisé par âge (pour 100 000 habitants), pop. européenne standard

Source: OFS, statistique des causes de décès

## 3 Répartition des dommages corporels dans la circulation routière selon la gravité des blessures, 2008<sup>3</sup>



Source: STATUS, bpa, 2011

<sup>3</sup> Gravité des blessures:  
blessés légers: pas de séjour hospitalier  
pers. vict. blessures moyennement graves: séjour hospitalier compris entre 1 et 6 jours  
blessés graves: séjour hospitalier de 7 jours et plus  
invalides: invalidité partielle ou totale permanente, définition selon l'art. 8 LPGA

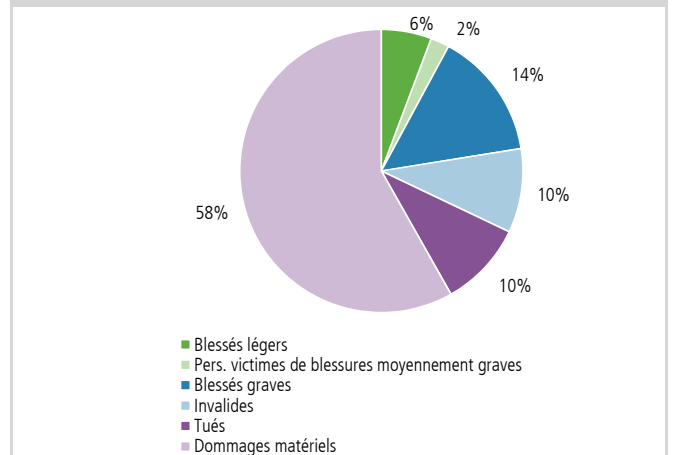
## 5 Accidents non professionnels de la population résidente suisse selon le domaine, 2008

Domaine	Total	Blessés			Tués
		Invalides	Blessés graves	Pers. victimes de blessures moyennement graves	
Circulation routière	91 000	555	7 820	4 970	329 <sup>4</sup>
Sport	310 000	220	10 220	15 840	123
Habitat et loisirs	600 000	2 148	26 890	20 090	1 538
<b>Total</b>	<b>1 001 000</b>	<b>2 923</b>	<b>44 930</b>	<b>40 900</b>	<b>1 990</b>

<sup>4</sup> Tués sur les routes suisses en 2008 (touristes, accidents professionnels et sport compris): 357

Source: STATUS, bpa, 2011

## 4 Répartition des coûts des dommages matériels et corporels dans la circulation routière selon la gravité des blessures, 2008<sup>3</sup>



Source: STATUS, bpa, 2011

## 6 Coûts matériels des accidents non professionnels en millions de CHF selon le domaine, 2008<sup>5</sup>

Domaine	Dommages matériels	Blessés				Tués	Total
		Invalides	Blessés graves	Pers. vict. de blessures moyennement graves	Blessés légers		
Circulation routière	2 927 <sup>6</sup>	483	734	107	289	491	5 030
Sport	... <sup>7</sup>	104	454	333	668	187	1 746
Habitat et loisirs	... <sup>7</sup>	799	1 518	380	1 235	810	4 743
<b>Total</b>	<b>2 927</b>	<b>1 386</b>	<b>2 706</b>	<b>820</b>	<b>2 192</b>	<b>1 488</b>	<b>11 519</b>

<sup>5</sup> Seules les blessures ayant nécessité des prestations médicales ou des prestations d'assurance sont prises en compte.

<sup>6</sup> Y compris les dommages matériels causés par les accidents sans blessés ni tués ainsi que les frais de justice et police.

<sup>7</sup> Il n'existe pas de données permettant de calculer le montant des dommages matériels de même que les frais de justice et police pour les accidents dans le sport, l'habitat et les loisirs. Ces coûts devraient néanmoins être inférieurs à CHF 700 millions.

Source: STATUS, bpa, 2011





## Les accidents en bref

En Suisse, la route n'a jamais aussi peu tué qu'en 2010: 327 personnes y ont péri, soit 22 de moins que l'année précédente. Les occupants de voitures de tourisme continuent à payer le plus lourd tribut, tandis que les piétons présentent la létalité la plus élevée. Le risque d'accident par kilomètre parcouru est, quant à lui, le plus important pour les usagers de deux-roues motorisés.

# Les accidents en général

Avec 327 tués et 4458 blessés graves, le nombre de victimes de la route a atteint un nouveau seuil en 2010. L'évolution à plus long terme indique toutefois que les groupes d'usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes) profitent moins que la moyenne du niveau de sécurité accru sur les routes suisses. De même, la situation n'est pas aussi favorable pour les usagers âgés, qui se déplacent souvent à pied ou à vélo.

En 2010, les accidents de la circulation ont coûté la vie à 327 personnes, soit 22 de moins que l'année précédente (-6%). Le nombre de blessés graves a également diminué dans les mêmes proportions (-5%). Depuis l'an 2000, le nombre de tués recule, en moyenne, de 28 chaque année, et celui des blessés graves de 180.

Préoccupant en 2009, le nombre de cyclistes **tués** a nettement régressé en 2010. Celui des **piétons** a par contre **progressé** (+25%). Ces derniers comptent la proportion d'usagers de la route tués la plus importante, après les occupants de voitures de tourisme.

La baisse du nombre de blessés graves et de tués non seulement chez les occupants de voitures de tourisme, mais aussi chez les motocyclistes est réjouissante. Toutefois, les dommages corporels graves demeurent plus nombreux en 2010 chez les motocyclistes que chez les occupants de voitures de tourisme. Le total des kilomètres parcourus par an étant environ 25 fois plus élevé pour les voitures de tourisme que pour les motocycles, les chiffres traduisent la **grande vulnérabilité** des motocyclistes.

L'évolution positive par rapport à 2009 est particulièrement visible pour les tranches d'âge les plus jeunes, les jeunes adultes arrivant en tête avec 28 tués de moins. Les **tranches d'âge à partir de 64 ans** présentent en revanche un bilan négatif, comme le confirme l'évolution à plus long terme: bien que toutes les tranches d'âge affichent une diminution des dommages corporels graves, celle-ci est inférieure à la moyenne à partir de 45 ans.

La majeure partie des tués a de nouveau été recensée sur les **routes hors localité**. On en a même comptabilisé 12 de plus en 2010 qu'en 2009. En revanche, 60% des blessés graves ont un accident en localité.

Conformément à la hausse des dommages corporels graves chez les piétons, le nombre de victimes d'accidents concernant un piéton a augmenté. Les chiffres ne coïncident toutefois pas, car les piétons peuvent aussi être grièvement

blessés ou tués dans des collisions entre véhicules ou en cas de perte de maîtrise de ces derniers. De plus, les conducteurs subissant un dommage lors d'une collision avec un piéton sont également comptabilisés sous ce type d'accident.

On observe un recul des dommages corporels graves en relation avec les principales causes d'accident, à l'exception de la cause «utilisation inadéquate du véhicule». L'évolution à plus long terme montre une baisse supérieure à la moyenne surtout pour la cause «**vitesse**»: en l'an 2000, on comptait encore 1604 blessés graves et 229 tués, contre respectivement 1027 et 110 en 2010. Cette évolution favorable ne doit cependant pas occulter le fait qu'une vitesse inadaptée ou excessive était la cause au moins concomitante de ¼ des dommages corporels graves en 2010.

Par rapport à l'évolution à long terme entre 2000 et 2010, cette dernière année affiche un **bilan positif**: la diminution du nombre de blessés graves (-250) dépasse la moyenne à long terme (-180), tandis que celle des tués (-22) s'en approche fortement (-28). Un examen plus détaillé révèle toutefois que les usagers de la route non motorisés (piétons et cyclistes), en particulier, bénéficient moins du niveau de sécurité accru. On peut tirer le même constat pour les motocyclistes: leur part des dommages corporels graves représente désormais 30%.

	Situation 2010			Différence par rapport à 2009		Evolution moyenne 2000–2010 <sup>1</sup>	
	Tués	Blessés graves	Total	Tués	Blessés graves	Tués	Blessés graves
<b>Total</b>	<b>327</b>	<b>4 458</b>	<b>4 785</b>	<b>-22</b>	<b>-250</b>	<b>-28</b>	<b>-180</b>
<b>Moyen de locomotion</b>							
Voiture de tourisme	129	1 281	1 410	-7	-121	-16	-119
Motocycle	68	1 353	1 421	-10	-113	-3	-3
Cyclomoteur	4	124	128	-4	-12	-1	-18
Cycle	34	830	864	-20	-28	0	-10
A pied	75	706	781	15	2	-6	-21
Autres	17	164	181	4	22	-2	-9
<b>Age</b>							
0–6	4	61	65	-6	4	-1	-8
7–14	4	201	205	-7	-51	-1	-22
15–17	12	247	259	1	-9	-1	-15
18–24	36	632	668	-28	-128	-6	-47
25–44	79	1 309	1 388	3	-138	-10	-78
45–64	91	1 324	1 415	2	6	-4	-2
65–74	38	368	406	0	67	-1	-3
75+	63	316	379	13	-1	-3	-4
<b>Sexe</b>							
Hommes	244	2 967	3 211	-25	-216	-20	-115
Femmes	83	1 491	1 574	3	-34	-8	-65
<b>Région linguistique</b>							
Suisse alémanique	212	2 760	2 972	-17	-228	-17	-130
Suisse romande	92	1 386	1 478	-9	15	-9	-40
Tessin	23	312	335	4	-37	-2	-9
<b>Type d'occupant</b>							
Conducteur	211	3 285	3 496	-35	-202	-18	-108
Passager	41	467	508	-2	-50	-4	-51
<b>Localisation</b>							
En localité	114	2 637	2 751	-23	-189	-9	-87
Hors localité	190	1 495	1 685	12	-125	-15	-73
Sur autoroute	23	326	349	-11	64	-4	-19
<b>Type d'accident</b>							
Concernant un piéton	68	669	737	12	-11	-5	-22
Perte de maîtrise	144	1 692	1 836	-6	37	-14	-54
Croisement longitudinal	38	334	372	7	-3	-2	-15
Dépassement/contournement	14	219	233	-1	-6	-2	-10
Tamponnement	16	384	400	3	-64	0	-12
Changement de direction	23	748	771	-17	-127	-3	-41
Traversée	9	236	245	-5	-44	-1	-20
Autres	15	176	191	-15	-32	-1	-6
<b>Conditions de lumière</b>							
De jour	198	3 183	3 381	-26	-71	-13	-96
Au crépuscule	21	284	305	4	1	-1	-6
De nuit	108	991	1 099	0	-180	-13	-78
<b>Conditions météorologiques</b>							
Pas de précipitations	283	3 879	4 162	-24	-289	-24	-146
Pluie/neige	42	568	610	1	45	-4	-34
<b>Jour de la semaine</b>							
Lundi–vendredi	228	3 200	3 428	-4	-142	-18	-121
Week-end	99	1 258	1 357	-18	-108	-9	-58
<b>Cause potentielle</b>							
Vitesse	110	1 027	1 137	-8	-112	-12	-59
Alcool	63	570	633	7	-68	-6	-26
Présomption drogues/médicaments	13	103	116	-1	-30	-1	-1
Inattention et distraction	68	1 189	1 257	-28	-164	-7	-41
Non-respect de la priorité	53	1 178	1 231	-20	-164	-6	-63
Utilisation inadéquate du véhicule	24	458	482	-3	29	0	4

<sup>1</sup> Variation annuelle moyenne, calculée par régression linéaire

# Evolution

La sécurité routière s'est fortement accrue ces 40 dernières années. Par rapport à 1971, année record pour les victimes d'accidents, le nombre de tués et de blessés graves a diminué de quelque 80%. Si l'accidentalité était restée au niveau de 1971, plus de 36 000 personnes supplémentaires auraient perdu la vie jusqu'en 2010 et 340 000 auraient été grièvement blessées. Les motocyclistes ont le moins bénéficié de cette évolution positive, mais la létalité des piétons demeure la plus élevée.

En 2010, 327 usagers de la route ont perdu la vie, ce qui équivaut à une réduction de 6% (-22 tués) par rapport à 2009. Depuis 1971, année durant laquelle on a recensé le plus de morts sur les routes, ce nombre a baissé de **plus de 80%**, soit d'environ 1450 par an **1**.

Le nombre de blessés graves présente une évolution similaire: en 2010, on a comptabilisé **14 000 blessés graves de moins** qu'en 1971 **3**. Cette baisse réjouissante et continue a non seulement évité une douleur et une peine immenses, mais elle a également permis à l'économie et à la société d'économiser des milliards en frais d'accidents. Si l'accidentalité était restée au niveau de 1971, plus de 36 000 personnes supplémentaires auraient été tuées sur les routes jusqu'en 2010 et 340 000 auraient été grièvement blessées. Les vies ainsi épargnées dépassent la population de la ville de Schaffhouse et le nombre de blessés graves évités est presque égal à celui des habitants de la ville de Zurich.

Le nombre de blessés légers a certes un peu augmenté depuis 1971 (+8%) **4**, mais le bilan général reste positif. Cette évolution tient aux efforts constants en matière de sécurité et découle notamment de plusieurs **mesures importantes**: le port de la ceinture est obligatoire sur les sièges avant des voitures de tourisme depuis 1981 et à l'arrière depuis 1994. La loi impose aux motocyclistes de porter un casque depuis 1981 et aux cyclomotoristes depuis 1990. Les limitations de vitesse sur les routes ont été fixées à 50 km/h en localité (1984), 80 km/h hors localité (1989) et 120 km/h sur autoroute (1989). Le taux limite d'alcool dans le sang a été défini à 0,8 pour mille (1980), puis à 0,5 pour mille (2005). En plus de ces modifications légales, d'autres mesures ont contribué à accroître la sécurité routière: ces 40 dernières années, la longueur du réseau des routes nationales (les autoroutes constituent le type de routes le plus sûr) a triplé, passant de 600 à 1800 km; des optimisations ont été réalisées en matière de technique de la circulation;

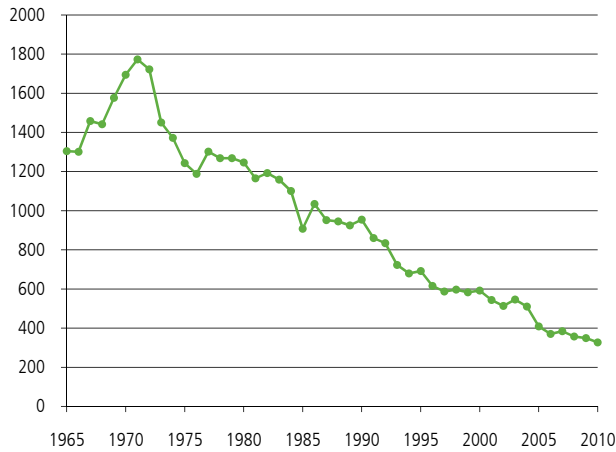
la sécurité active et passive des automobiles a été renforcée (p. ex. ABS, airbag, zone de déformation, ESP); les contrôles de police se sont intensifiés; la formation à la conduite s'est améliorée et, enfin, le sauvetage a été optimisé.

La **létalité** a également **baissé** grâce à la réduction du nombre d'usagers de la route grièvement ou mortellement blessés. On recensait ainsi 455 tués pour 10 000 dommages corporels en 1971, contre 133 en 2010 (-71%) **5**. Les diminutions les plus importantes ont été enregistrées pour les cyclomotoristes (-81%) et les cyclistes (-79%) **6**. Les **piétons** présentent encore la **létalité la plus élevée**: près de 300 décèdent pour 10 000 dommages corporels. Cette létalité a certes diminué de plus de la moitié depuis 1971, mais elle équivaut encore au double de celle des motocyclistes et au triple de celle des occupants de voitures de tourisme et des cyclistes.

Le nombre de tués a considérablement baissé chez les cyclomotoristes (-98%), les piétons (-86%) et les occupants de voitures de tourisme (-81%) **2**. Cela est d'autant plus réjouissant que durant la même période, la population suisse a passé de 6,2 à 7,8 millions, le parc de voitures de tourisme de 1,4 à 4,1 millions et le nombre annuel de personnes-kilomètres parcourus en voitures de tourisme de 44 à 85 milliards. La **sécurité des motocyclistes** n'a pas progressé dans la même mesure que celle des autres usagers de la route. Cela tient, d'une part, à la forte hausse du nombre de kilomètres parcourus (de 700 millions à 2,3 milliards de véhicules-kilomètres) et, d'autre part, au fait que les motocyclistes sont exposés à une énergie importante (vitesse) alors qu'ils disposent d'une protection relativement faible (aucune zone de déformation, p. ex.).



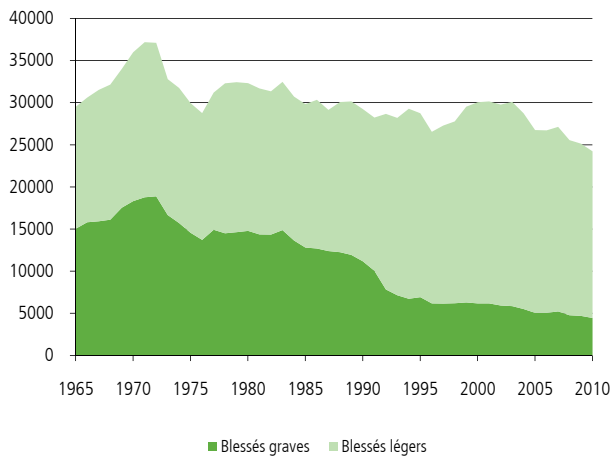
### 1 Evolution des tués dans la circulation routière, 1965–2010



### 2 Tués dans la circulation routière selon le moyen de locomotion, 1971/2010

Moyen de locomotion	1971	2010	Variation en %
Voiture de tourisme	668	129	-81
Motocycle	191	68	-64
Cyclomoteur	189	4	-98
Cycle	119	34	-71
A pied	537	75	-86
Autres	69	17	-75
<b>Total</b>	<b>1 773</b>	<b>327</b>	<b>-82</b>

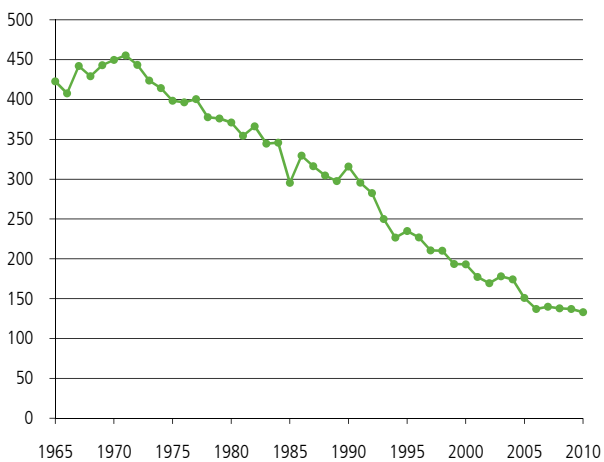
### 3 Evolution des blessés légers et des blessés graves dans la circulation routière, 1965–2010



### 4 Blessés légers et blessés graves dans la circulation routière, 1971/2010

Blessés	1971	2010	Variation en %
Blessés légers	18 392	19 779	8
Blessés graves	18 785	4 458	-76
<b>Total</b>	<b>37 177</b>	<b>24 237</b>	<b>-35</b>

### 5 Evolution de la létalité pour les accidents de la route, 1965–2010



### 6 Létalité pour les accidents de la route selon le moyen de locomotion, 1971/2010

Moyen de locomotion	1971	2010	Variation en %
Voiture de tourisme	351	101	-71
Motocycle	467	155	-67
Cyclomoteur	358	69	-81
Cycle	508	106	-79
A pied	792	297	-63
Autres	485	159	-67
<b>Total</b>	<b>455</b>	<b>133</b>	<b>-71</b>

## Moyen de locomotion

Sur la route, 3 dommages corporels graves sur 10 affectent des occupants de voitures de tourisme, soit autant que pour les motocyclistes. Ces dix dernières années, le nombre de victimes a baissé de moitié pour les premiers, mais est demeuré inchangé pour les seconds. La plupart des tués sont encore recensés parmi les occupants de voitures de tourisme. En revanche, la létalité des piétons est la plus élevée. Les usagers de deux-roues motorisés ont le risque d'accident grave par kilomètre parcouru le plus haut.

En 2010, les dommages corporels graves ont concerné encore principalement les **occupants de voitures de tourisme** et les **motocyclistes** **2**. 30% environ des blessés graves et des tués circulaient en voiture et 30% à moto; ces parts tombent à 15% environ pour les cyclistes et 15% pour les piétons, les 10% restants étant répartis pour moitié entre les cyclomotoristes et les autres usagers de la route. Ces proportions ont beaucoup changé ces dix dernières années: en l'an 2000, les occupants de voitures de tourisme comptaient encore pour 40% des dommages corporels graves et les motocyclistes, seulement 20% **1**. Ce changement tient à la réduction de moitié du nombre de victimes chez les occupants de voitures de tourisme, alors que la valeur 2010 pour les motocyclistes est identique à celle de l'an 2000.

Par rapport aux kilomètres parcourus, la sécurité routière s'est clairement accrue pour les usagers de toutes les catégories de véhicules à moteur **3**. Les dommages corporels graves par milliard de kilomètres parcourus ont baissé de 20% chez les cyclomotoristes, de 27% chez les motocyclistes, de 49% chez les usagers de véhicules de transport de choses et de 53% chez les occupants de voitures de tourisme. Les **risques rapportés aux kilomètres parcourus** varient toutefois encore énormément **4**: celui de subir un dommage corporel grave sur une distance donnée est deux fois plus élevé pour les occupants de voitures de tourisme que pour ceux de véhicules de transport de choses. Pour les motocyclistes, il est 23 fois supérieur à celui des occupants de voitures de tourisme.

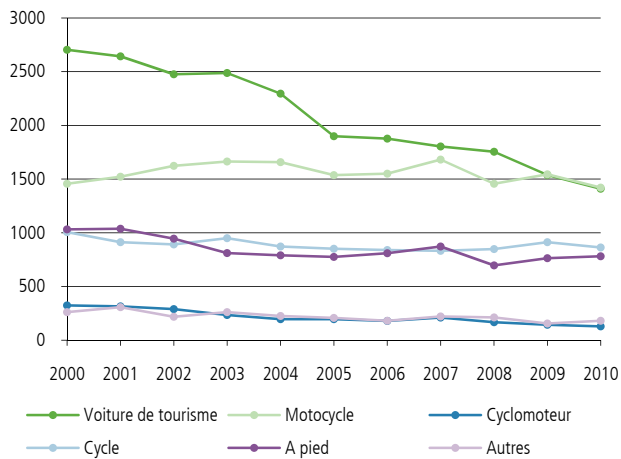
On note, pour l'essentiel, les modifications suivantes entre 2009 et 2010: les dommages corporels graves ont baissé de 5%, les reculs les plus forts concernant les cyclomotoristes (-11%), les occupants de voitures de tourisme et les motocyclistes (-8% chacun). La hausse de 2% chez les piétons tient surtout à l'augmentation du nombre de tués (75 au lieu de 60).

L'analyse des accidents cantonnée au nombre de tués livre un constat connu: les occupants de voitures de tourisme sont les plus touchés (près de 40%), suivis des piétons (23%) et des motocyclistes (21%). En revanche, si l'on considère la **létalité**, les **piétons** présentent le risque le plus élevé (330 tués pour 10 000 dommages corporels). La mortalité des motocyclistes est aussi supérieure à la moyenne (létalité: 174). Dans l'ensemble, la létalité a nettement diminué ces dix dernières années, mais on recense encore 16 décès pour 1000 usagers de la route avec un dommage corporel.

Les dommages corporels graves affectent plus que la moyenne les 15–24 ans, dont la part de l'accidentalité est bien plus élevée que ce à quoi on pourrait s'attendre eu égard à leur représentation dans la population **6**. Les différences selon le moyen de locomotion sont encore plus marquées: les 18–24 ans sont surreprésentés pour le moyen de locomotion «voiture de tourisme», les 15–24 ans pour la moto, les 15–17 ans pour le cyclomoteur, les plus de 44 ans pour le vélo et les seniors à partir de 65 ans pour le moyen de locomotion «à pied».

Les différents groupes d'usagers de la route se distinguent aussi nettement si l'on considère la **localisation** des accidents **5**: les accidents surviennent presque exclusivement en localité pour les piétons; la part des accidents en localité est de  $\frac{3}{4}$  environ pour les cyclistes et les cyclomotoristes, et dépasse 50% pour les motocyclistes. En revanche, les occupants de voitures de tourisme sont plus souvent accidentés hors localité. Le problème des accidents graves hors localité chez les occupants de voitures de tourisme est encore accentué si l'on considère le nombre de tués:  $\frac{2}{3}$  (88 occupants de voitures de tourisme tués sur 129) meurent sur des routes hors localité.

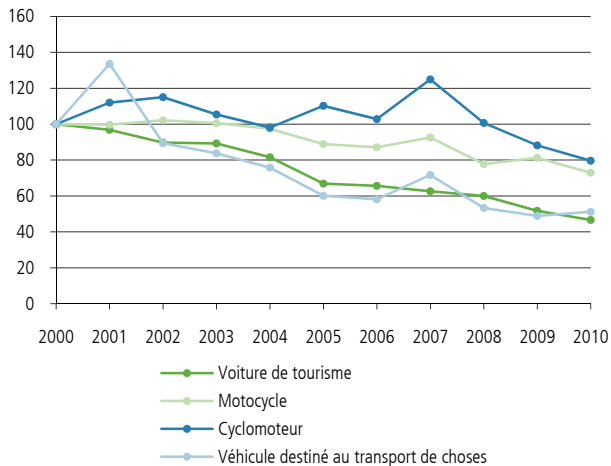
### 1 Evolution des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2000–2010



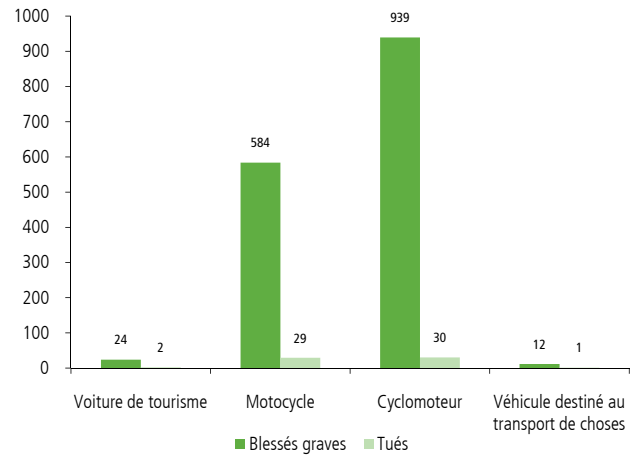
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	1 281	129	131
Motocycle	1 353	68	174
Cyclomoteur	124	4	123
Cycle	830	34	117
A pied	706	75	330
Autres	164	17	217
<b>Total</b>	<b>4 458</b>	<b>327</b>	<b>158</b>

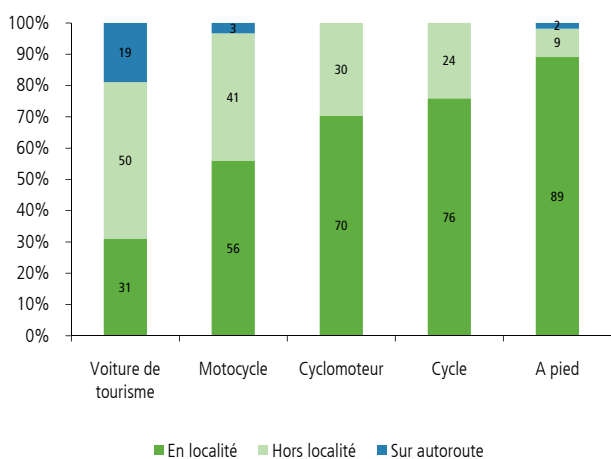
### 3 Evolution indexée des dommages corporels graves des occupants de véhicules à moteur par milliard de kilomètres parcourus, 2000–2010



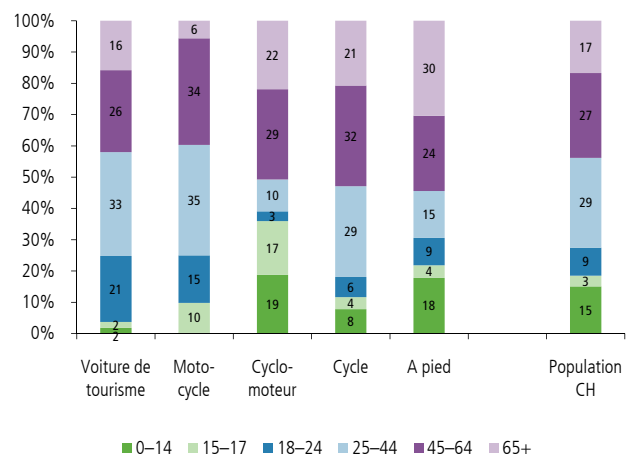
### 4 Dommages corporels graves des occupants de véhicules à moteur par milliard de kilomètres parcourus, 2010



### 5 Répartition des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et la localisation, 2010



### 6 Répartition des âges pour les dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, en comparaison avec la répartition dans la population, 2010



## Sexe

En 2010, les hommes ont été victimes d'accidents graves en majorité à motorcycle et les femmes, dans des voitures de tourisme. Si les hommes ont été globalement deux fois plus nombreux que les femmes à subir des dommages corporels graves, celles-ci ont été davantage impliquées dans des accidents que les hommes lorsqu'elles se déplaçaient à pied. Durant la période 2000–2010, il y a aussi eu plus de passagers grièvement blessés ou tués de sexe féminin que masculin, notamment chez les passagers avant de voitures de tourisme et chez les passagers arrière de motos.

Les **hommes** sont environ deux fois plus nombreux que les femmes à subir des accidents graves sur les routes suisses. En 2010, 3211 hommes et 1574 femmes ont été grièvement blessés ou tués **1**. En une décennie, le nombre d'hommes ayant subi un accident grave a diminué de 29% et celui des femmes de 31%.

Si l'on ne considère que les personnes tuées, les hommes sont même trois fois plus nombreux que les femmes. Lorsqu'un homme se blesse dans un accident de la route, la probabilité qu'il décède est deux fois plus élevée que dans le cas d'une femme **2**. Ce rapport de 2 prévaut quelles que soient les conditions de lumière: que les accidents se produisent de jour, au crépuscule ou de nuit, la létalité des hommes est toujours le double de celle des femmes **6**.

L'implication dans les accidents graves diffère fortement selon le moyen de locomotion et le sexe. C'est à **motorcycle** que les hommes ont subi le plus souvent des accidents graves en 2010; les femmes se sont quant à elles blessées grièvement ou ont été tuées en majorité dans des **voitures de tourisme** **3**. En deuxième lieu, les hommes ont été victimes d'accidents graves comme occupants de voitures de tourisme et les femmes comme piétonnes. Le moyen de locomotion «à pied» est d'ailleurs le seul où les femmes ont été plus nombreuses à subir des dommages corporels graves que les hommes. Par contre, les hommes ont été bien plus fréquemment victimes d'accidents graves que les femmes comme motocyclistes (près de six fois plus) ou comme cyclistes (plus de deux fois plus).

La répartition du nombre de blessés graves et de tués en fonction du sexe varie fortement selon l'âge. Aux deux extrémités de la vie (à savoir chez les moins de 7 ans et chez les 75 ans et plus), le nombre de femmes ayant subi des dommages corporels graves est plus ou moins aussi élevé que celui des hommes (respectivement 46%–54% et 50%–50%) **4**. Dans les différentes tranches d'âge entre 15 et 64 ans, les femmes représentent moins du tiers des

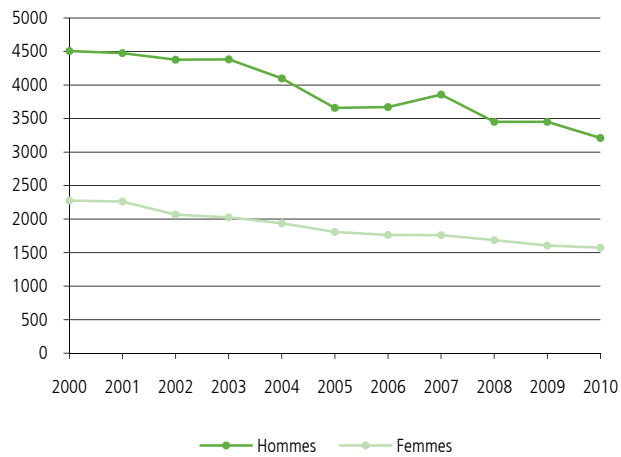
personnes grièvement blessées ou tuées. C'est dans la tranche d'âge des 25–44 ans que leur part est la plus faible (28%).

Les **passagers** grièvement blessés ou tués sont nettement plus souvent de sexe féminin que masculin **5**. En moyenne annuelle durant la période 2000–2010, 386 femmes et 294 hommes ont subi des dommages corporels graves comme passagers d'une voiture de tourisme ou d'un motorcycle.

Il est intéressant de constater que dans le cas des voitures de tourisme, les femmes sont, pour les **passagers avant** seulement, clairement plus nombreuses que les hommes à subir un accident grave, soit 225 femmes contre 169 hommes en moyenne annuelle. Chez les passagers arrière des voitures de tourisme, le nombre de femmes (97) est quasi égal à celui des hommes (94). Ceci est vraisemblablement dû au fait que la moyenne d'âge des passagers arrière est nettement plus basse que celle des passagers avant. Les jeunes enfants, qu'ils soient de sexe masculin ou féminin, s'assyaient dans la grande majorité des cas à l'arrière du véhicule. En outre, si deux adultes de sexe opposé circulent ensemble en voiture, l'homme est plus souvent au volant et la femme passagère avant que l'inverse.

Enfin, dans le cas des motos, il y a eu deux fois plus de femmes que d'hommes à subir un accident grave comme passagers arrière.

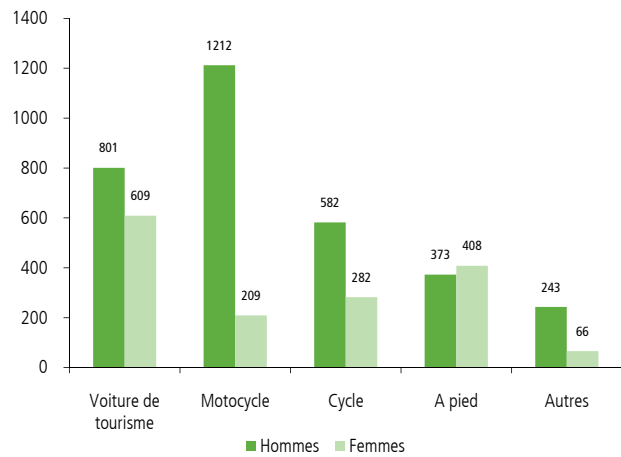
### 1 Evolution des dommages corporels graves selon le sexe, 2000–2010



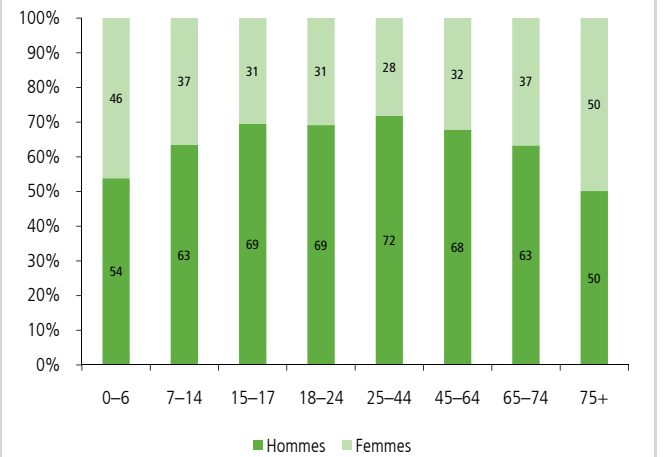
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) selon le sexe

Sexe	Blessés graves	Tués	Létalité
Hommes	2 967	244	201
Femmes	1 491	83	96
<b>Total</b>	<b>4 458</b>	<b>327</b>	<b>158</b>

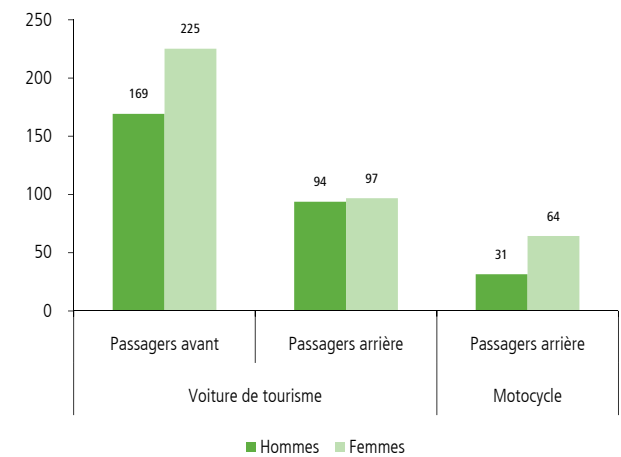
### 3 Dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et le sexe, 2010



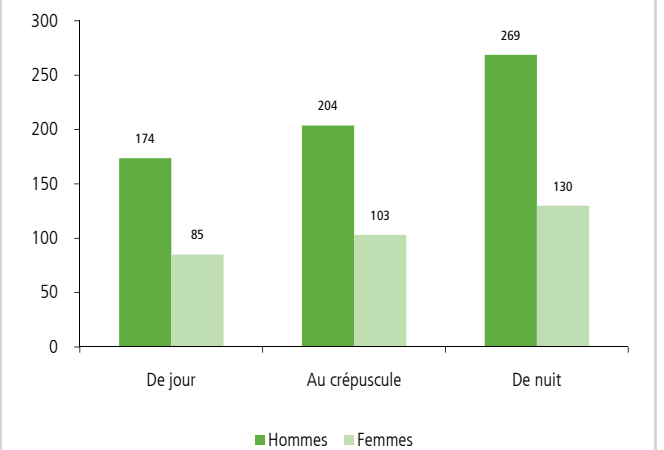
### 4 Répartition des dommages corporels graves selon l'âge et le sexe, 2010



### 5 Dommages corporels graves des passagers selon le moyen de locomotion et le sexe, Ø 2000–2010



### 6 Létalité selon les conditions de lumière et le sexe, Ø 2000–2010



# Age

Durant la dernière décennie, le nombre de blessés graves et de tués a baissé de manière prononcée chez les personnes de moins de 45 ans mais n'a pas du tout varié chez les personnes de 45 à 64 ans. Deux fois plus d'accidents graves surviennent de jour que de nuit. Par contre, on dénombre davantage d'accidents graves de nuit que de jour dans le cas des occupants de voitures de tourisme entre 15 et 24 ans. Le type d'accident «perte de maîtrise» concerne principalement les jeunes adultes (18–24 ans) alors que «changement de direction/traversée» se rapporte surtout aux jeunes de 15 à 17 ans.

Ces dix dernières années, le nombre de blessés graves et de tués a diminué de manière plus prononcée chez les personnes de moins de 45 ans que chez les plus âgées **1**. En moyenne, le nombre d'usagers de la route ayant subi des dommages corporels graves a baissé de 29%. La diminution la plus importante a été enregistrée chez les enfants de moins de 15 ans. Dans cette tranche d'âge, le nombre de blessés graves et de tués a reculé de moitié (–52%). Le nombre de jeunes adultes entre 18 et 24 ans grièvement blessés ou tués a, quant à lui, baissé de 44%. Chez les seniors, la diminution (–11%) a été **inférieure à la moyenne** et chez les personnes entre **45 et 64 ans**, le nombre de blessés graves et de tués n'a pas varié.

En 2010, il y a eu davantage d'usagers de la route grièvement blessés ou tués âgés de 65 ans et plus (16%) que des jeunes de moins de 18 ans (11%) **2**. En outre, les seniors présentent un risque de décès nettement plus élevé que les personnes plus jeunes. Si une personne subit un dommage corporel lors d'un accident, la probabilité qu'elle décède est environ cinq fois plus élevée si elle est âgée de 65 ans ou plus que si elle a moins de 15 ans.

Quel que soit l'âge des usagers de la route, la létalité des hommes est plus élevée que celle des femmes **6**. La courbe de la létalité selon l'âge évolue de manière semblable pour les deux sexes. Chez les enfants, le risque de décès baisse avec l'âge jusque vers 10–14 ans puis remonte vers 15–17 ans, voire même 18–24 ans dans le cas des hommes. La létalité varie peu entre 25 et 64 ans, puis augmente fortement à partir de 65 ans.

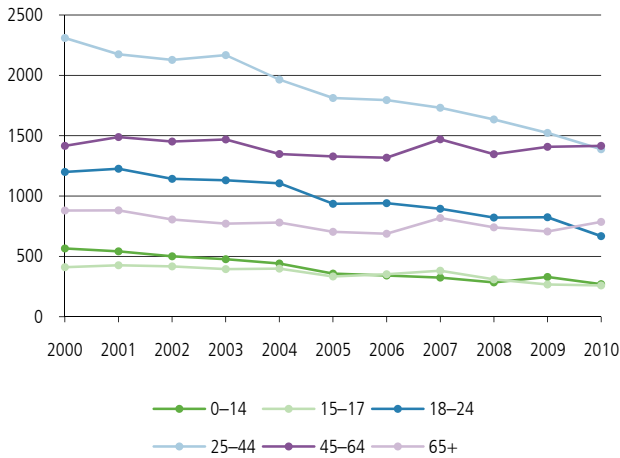
Dans la circulation routière, l'accidentalité est liée à l'âge de la personne impliquée et au moyen de locomotion **3**. Au moment où l'usage actif du moyen de locomotion devient possible (à pied et à vélo) ou autorisé par la loi (cyclomoteur, motocycle et voiture de tourisme), le nombre de blessés graves et de tués augmente fortement en l'espace de 2–3 ans, puis recule nettement durant quelques années. Le

risque d'être grièvement blessé ou tué dans un accident de la route comme **piéton** augmente fortement jusqu'à l'âge de 7 ans. C'est à l'âge de 13 ans qu'il y a le plus de **cyclistes** grièvement blessés ou tués. Dans le cas des accidents graves de **cyclomoteur**, les conducteurs ont, dans la majorité des cas, 14–15 ans. En ce qui concerne le **motocycle**, le pic se dresse chez les jeunes de 17 ans. Chez les occupants de **voitures de tourisme**, le sommet est atteint à 19 ans. On observe cependant une hausse abrupte dès 15 ans. A cet âge, les jeunes sont grièvement blessés ou tués surtout comme passagers. A noter encore que le risque d'accident des piétons n'est pas seulement élevé chez les enfants entre 4 et 10 ans, mais aussi chez les seniors.

Les dommages corporels graves sur les routes suisses surviennent plus de deux fois plus souvent de jour que de nuit. Ce rapport varie toutefois selon l'âge des personnes impliquées dans les accidents graves et selon le moyen de locomotion **4**. Entre 17 et 19 ans, les personnes subissent presque autant d'accidents graves **de nuit que de jour**. Chez les occupants de voitures de tourisme, le nombre d'accidents graves est même plus élevé de nuit que de jour pour les personnes entre 15 et 26 ans.

La proportion de dommages corporels graves selon le type d'accident varie en fonction de l'âge des usagers de la route **5**. Durant la dernière décennie, le type d'accident le plus fréquent chez les enfants de moins de 15 ans était celui impliquant un piéton (42%). Ce type d'accident est également le plus important chez les personnes âgées de 65 ans et plus. Chez les 15–17 ans, on constate une part importante d'accidents graves ayant lieu lors de changements de direction/traversées (35%) et suite à des pertes de maîtrise (34%). Les personnes grièvement blessées ou tuées entre 18 et 24 ans ont, dans leur majorité (51%), subi leur accident suite à une perte de maîtrise.

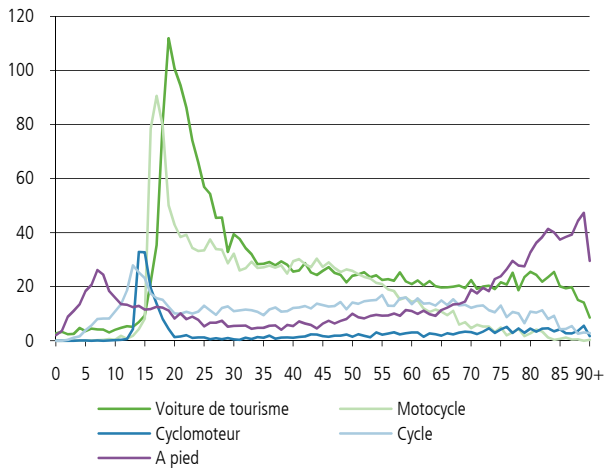
### 1 Evolution des dommages corporels graves selon l'âge, 2000-2010



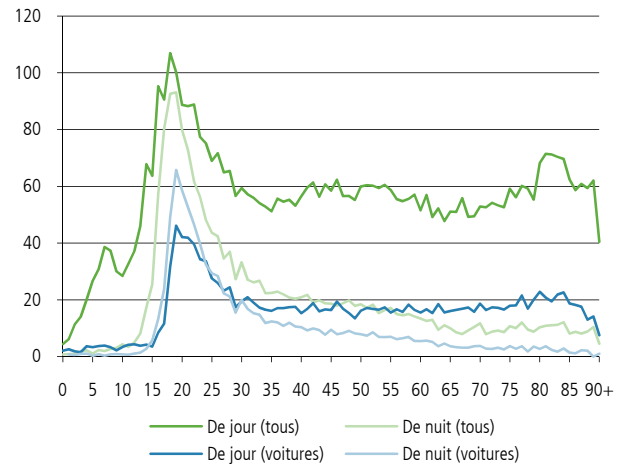
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000-2010) selon l'âge

Age	Blessés graves	Tués	Létalité
0-14	262	8	88
15-17	247	12	95
18-24	632	36	143
25-44	1 309	79	118
45-64	1 324	91	161
65+	684	101	438
<b>Total</b>	<b>4 458</b>	<b>327</b>	<b>158</b>

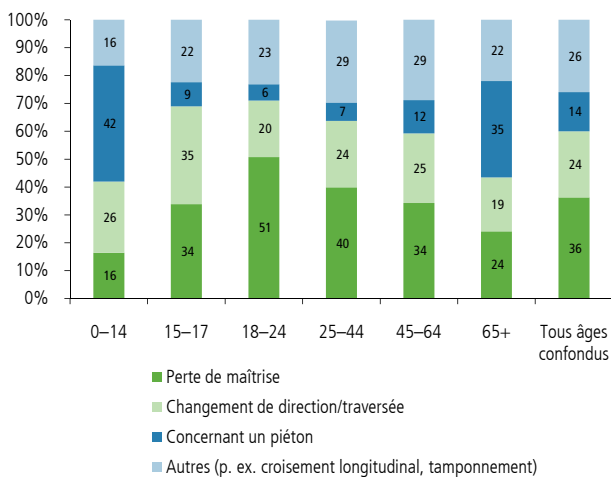
### 3 Dommages corporels graves pour 100 000 habitants selon l'âge et le moyen de locomotion, Ø 2000-2010



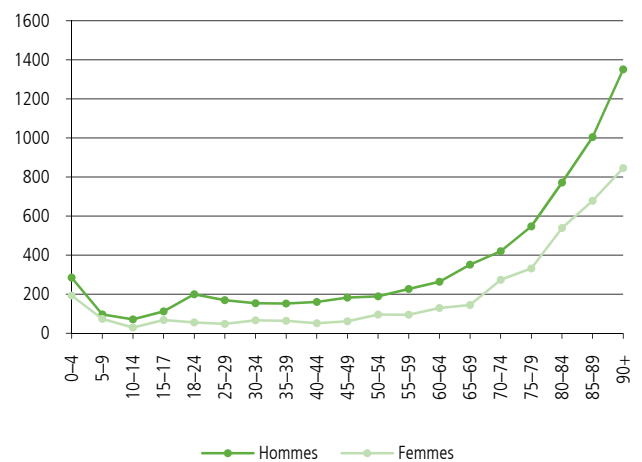
### 4 Dommages corporels graves pour 100 000 habitants selon l'âge et les conditions de lumière (tous les moyens de loc./seulement voitures de tourisme), Ø 2000-2010



### 5 Répartition des dommages corporels graves selon l'âge et le type d'accident, Ø 2000-2010



### 6 Létalité selon l'âge et le sexe, Ø 2000-2010



# Région

En 2010, la moto constituait le moyen de locomotion avec lequel les usagers de la route ont subi le plus d'accidents graves en Suisse romande et au Tessin. En Suisse alémanique, c'est la voiture de tourisme. Sur les routes hors localité, les arbres sont des obstacles fréquemment heurtés en Suisse alémanique et en Suisse romande, mais pas au Tessin. Les accidents graves suite à une perte de maîtrise ont été proportionnellement plus nombreux en Suisse romande; ceux dus à un tamponnement sont davantage répandus en Suisse alémanique.

Durant la dernière décennie, le nombre de blessés graves et de tués sur les routes suisses a reculé de manière nettement plus prononcée en Suisse alémanique que dans les deux autres régions linguistiques. En 2010, la Suisse alémanique a enregistré 1448 personnes grièvement blessées ou tuées de moins qu'en 2000 (soit -33%) alors que les chiffres correspondants sont de 451 personnes (-23%) en Suisse romande et de 99 personnes (-23%) au Tessin **1**.

C'est en Suisse romande que la **létalité** est la plus grande. En effet, le nombre de tués pour 10 000 accidentés y était de 184 entre 2000 et 2010, alors qu'il est de 151 pour la Suisse alémanique et de 136 pour le Tessin **2**. Quelle que soit la localisation, la létalité est la plus élevée en Suisse romande **6**. Sur les routes hors localité, la létalité est plus basse au Tessin que dans les deux autres régions. Par contre, pour ce qui est des autoroutes, c'est en Suisse alémanique que la probabilité de décéder est la plus faible.

En 2010, le groupe d'usagers ayant subi le plus d'accidents graves au Tessin et en Suisse romande étaient les motocyclistes (respectivement 42% et 36%), suivi des occupants de voitures de tourisme (respectivement 25% et 30%) **3**.

En Suisse alémanique, l'ordre est inversé (30% d'occupants de voiture de tourisme et 25% de motocyclistes). La part des cyclistes parmi les blessés graves et les tués est beaucoup plus importante en Suisse alémanique (22%) qu'en Suisse romande (12%) ou au Tessin (11%). En 2000, les occupants de voitures de tourisme constituaient encore le groupe d'usagers subissant le plus d'accidents dans chacune des régions de Suisse.

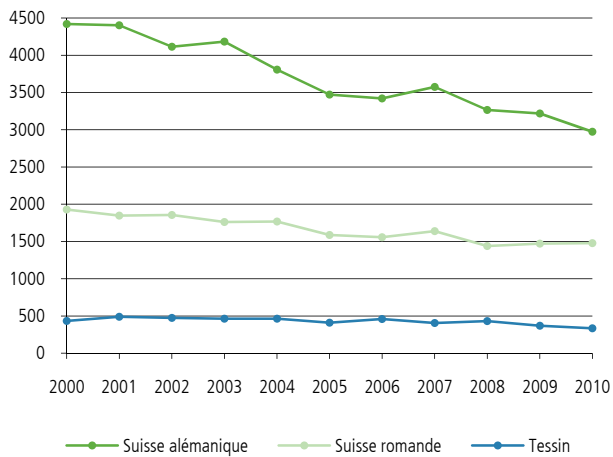
D'importants contrastes peuvent être observés entre les trois régions linguistiques en ce qui concerne les obstacles heurtés sur les **routes hors localité**. Au Tessin, les obstacles le plus souvent percutés durant la dernière décennie sont des **barrières/murs/garde-corps** (33%), suivis des glissières de sécurité (19%) **4**. Les parts respectives en Suisse alémanique et en Suisse romande sont de 19% et

17% pour les barrières/murs/garde-corps, et de 12% et 15% pour les glissières de sécurité. Il est possible que la topographie spécifique du Tessin (part importante de routes hors localité en altitude et souvent bordées de murs ou de glissières de sécurité) explique cet état de faits. Dans les deux autres régions, les obstacles le plus fréquemment heurtés sont des **arbres** (20% dans chacune), alors que ce type d'obstacle ne concerne le Tessin que de manière marginale (à peine 4%).

En outre, des différences entre les régions linguistiques apparaissent pour ce qui est du type d'accident que subissent les automobilistes et leurs passagers. En Suisse romande, davantage d'accidents graves ont eu lieu suite à des **pertes de maîtrise** **5**. En effet, la part des occupants de voitures de tourisme grièvement blessés ou tués qui ont été impliqués dans un tel type d'accident en 2010 était de 58% en Suisse romande, contre 50% en Suisse alémanique et 52% au Tessin. Les accidents graves par **tamponnement** sont par contre proportionnellement bien plus nombreux en Suisse alémanique (16%) qu'en Suisse romande (9%) ou au Tessin (6%).



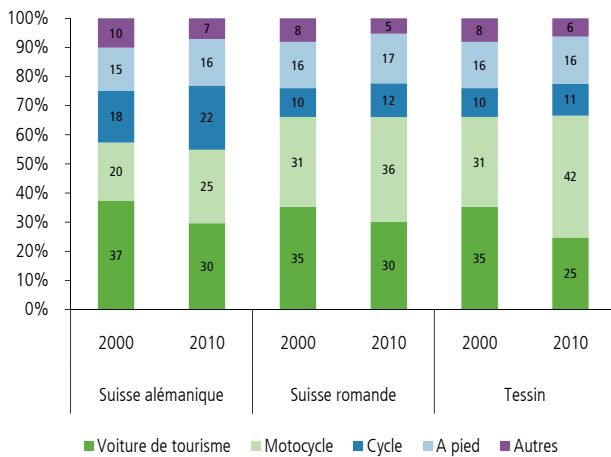
### 1 Evolution des dommages corporels graves selon la région linguistique, 2000–2010



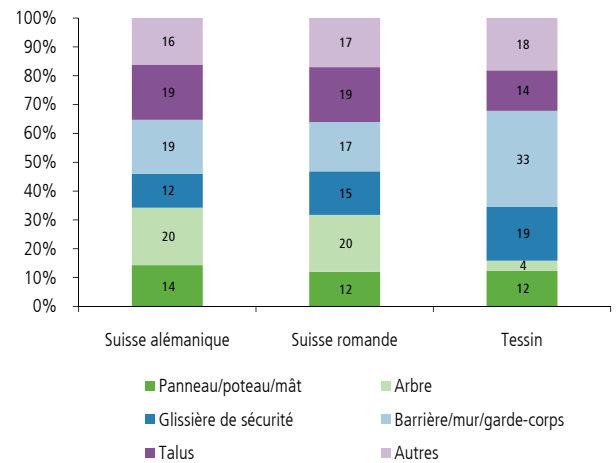
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) selon la région linguistique

Région linguistique	Blessés graves	Tués	Létalité
Suisse alémanique	2 760	212	151
Suisse romande	1 386	92	184
Tessin	312	23	136
<b>Total</b>	<b>4 458</b>	<b>327</b>	<b>158</b>

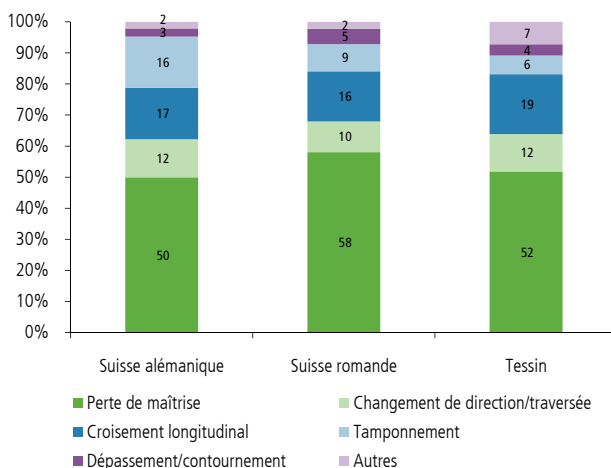
### 3 Répartition des dommages corporels graves selon la région linguistique et le moyen de locomotion, 2000/2010



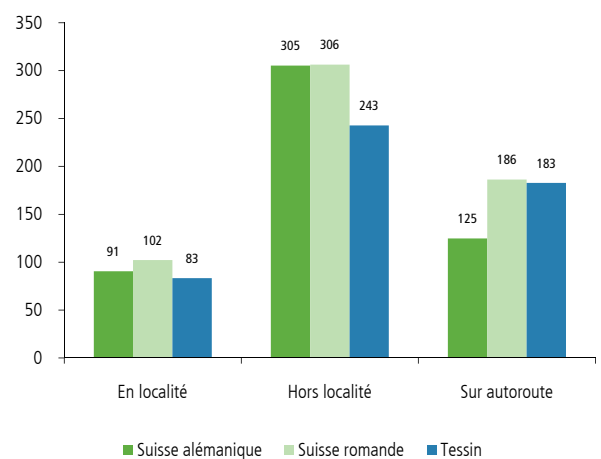
### 4 Répartition des dommages corporels graves sur les routes hors localité selon la région linguistique et la nature de l'obstacle percuté dans la collision, Ø 2000–2010



### 5 Répartition des dommages corporels graves dans les accidents impliquant une voiture de tourisme, selon la région linguistique et le type d'accident, 2010



### 6 Létalité selon la localisation et la région linguistique, Ø 2000–2010



# Lieu

Environ 6 accidents graves sur 10 surviennent en localité, un peu plus de 3 sur 10 hors localité et moins de 1 sur 10 sur autoroute. La part des personnes grièvement blessées ou tuées en localité est de 89% chez les piétons, 76% chez les cyclistes, 56% chez les motocyclistes et 31% chez les occupants de voitures de tourisme. Les accidents graves de ces derniers se produisent majoritairement hors localité. Alors que sur les routes hors localité, les accidents graves ont surtout lieu dans des virages, sur les routes en localité et les autoroutes, ils surviennent avant tout sur des tronçons droits.

C'est sur les routes **en localité** que survient la majorité des accidents graves. En 2010, la part des personnes grièvement blessées ou tuées était de 58% sur ce type de route, contre 35% hors localité et 7% sur autoroute **2**. Les accidents mortels se concentrent quant à eux sur les routes hors localité: la part des personnes tuées en 2010 était de 58% **hors localité**, contre 35% en localité et 7% sur autoroute. La létalité sur les routes hors localité est plus de trois fois plus élevée qu'en localité et deux fois plus élevée que sur autoroute.

Cette dernière décennie, le nombre d'usagers de la route ayant subi un accident grave a diminué de près d'un tiers sur les trois types de route (-27% en localité, -33% hors localité et -32% sur autoroute) **1**. Si l'on tient aussi compte du **volume du trafic**, qui a fortement augmenté ces dix dernières années (+19% sur autoroute, +9% hors localité et +8% en localité), la baisse du nombre de victimes d'accidents graves est encore plus importante. Rapporté aux kilomètres parcourus, le nombre de personnes grièvement blessées ou tuées a diminué de 42% sur autoroute, de 39% sur les routes hors localité et de 32% sur les routes en localité.

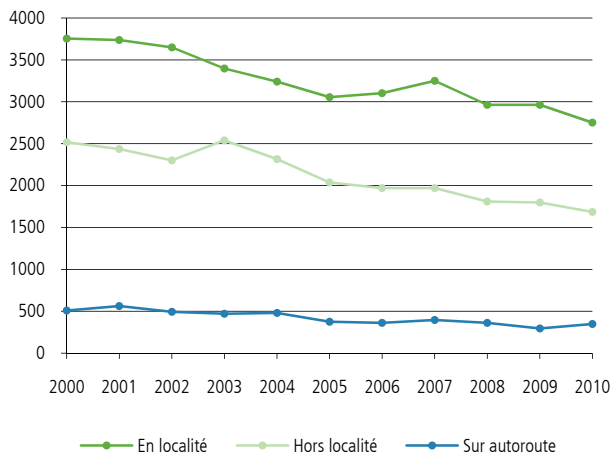
Si en 2010, 89% des **piétons** grièvement blessés ou tués l'ont été en localité, cette proportion est de 76% chez les cyclistes, de 70% chez les cyclomotoristes, de 56% chez les motocyclistes et de 31% seulement chez les occupants de voitures de tourisme **3**. Les accidents graves des personnes qui circulent en voiture de tourisme se produisent majoritairement hors localité: de tous les automobilistes et leurs passagers grièvement blessés ou tués en 2010, 50% l'ont été hors localité. En outre, les accidents graves sur autoroute concernent avant tout les **occupants de voitures de tourisme**: de toutes les personnes qui y ont subi des dommages corporels graves, 77% sont des conducteurs ou passagers de voitures de tourisme.

La part des accidents graves qui se produisent à un carrefour (intersection ou débouché) est nettement plus élevée sur les routes en localité que hors localité. En 2010, la part des personnes grièvement blessées ou tuées à un **carrefour** était de 32% en localité, contre 17% hors localité **4**. Sur autoroute, la proportion de personnes grièvement blessées ou tuées à un carrefour (uniquement débouché) était de 3%. Sur les routes hors localité, la majorité des accidents graves survient dans des **virages**. Sur autoroute et en localité, ce sont par contre sur les **tronçons droits** que se concentrent la plupart des accidents graves.

Si l'on rapporte le nombre de blessés graves et de tués à la population, il apparaît que le risque de blessures graves est particulièrement élevé pour les personnes de 18 à 24 ans et pour les jeunes de 15 à 17 ans **5**. Chez les enfants et les jeunes de moins de 18 ans ainsi que les seniors, les accidents graves de la circulation surviennent en grande majorité en localité. Les adultes de 18 à 64 ans subissent, quant à eux, proportionnellement plus d'accidents graves hors localité et sur autoroute. Mais seuls pour les plus jeunes d'entre eux (18-24 ans), les accidents hors localité ou sur autoroute sont majoritaires.

Sur les routes hors localité et sur autoroute, la probabilité qu'une personne décède si elle se blesse dans un accident se produisant en hiver est nettement plus faible que si l'accident a lieu au printemps ou en été, voire en automne **6**. Sur les routes en localité, la létalité varie peu selon les saisons: elle est la plus grande en automne et légèrement plus élevée en hiver qu'au printemps ou en été.

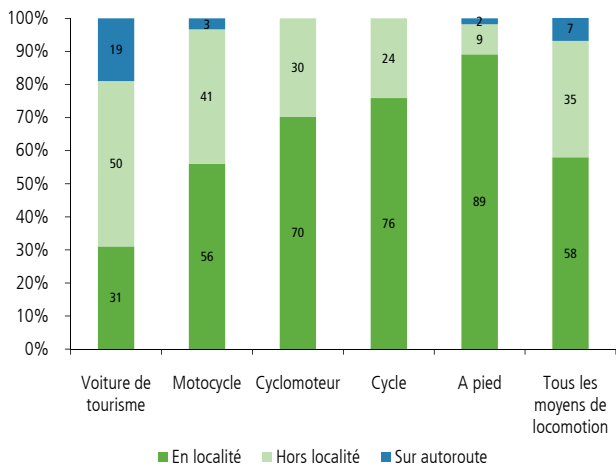
### 1 Evolution des dommages corporels graves selon la localisation, 2000–2010



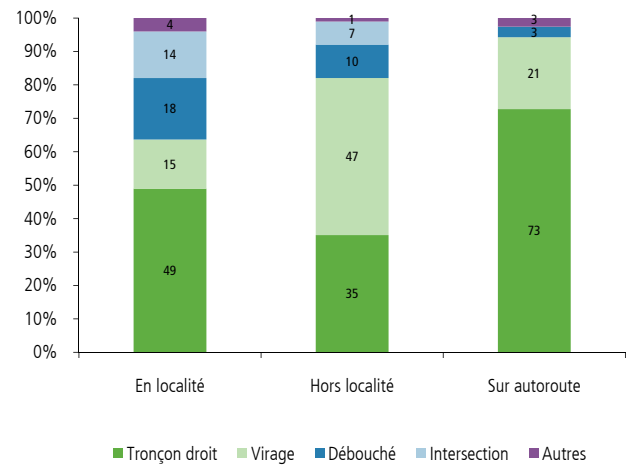
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) selon la localisation

Localisation	Blessés graves	Tués	Létalité
En localité	2 637	114	93
Hors localité	1 495	190	302
Sur autoroute	326	23	147
<b>Total</b>	<b>4 458</b>	<b>327</b>	<b>158</b>

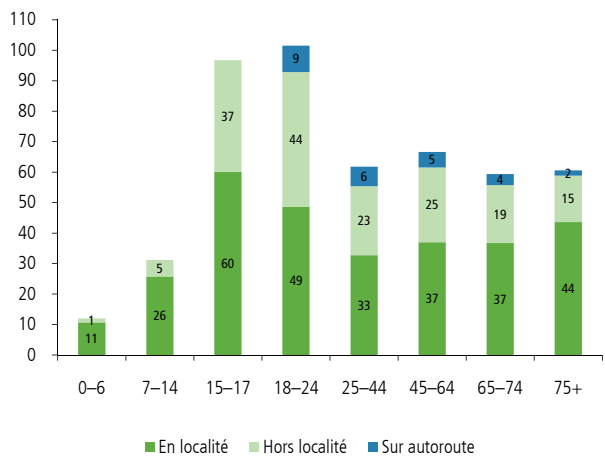
### 3 Répartition des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et la localisation, 2010



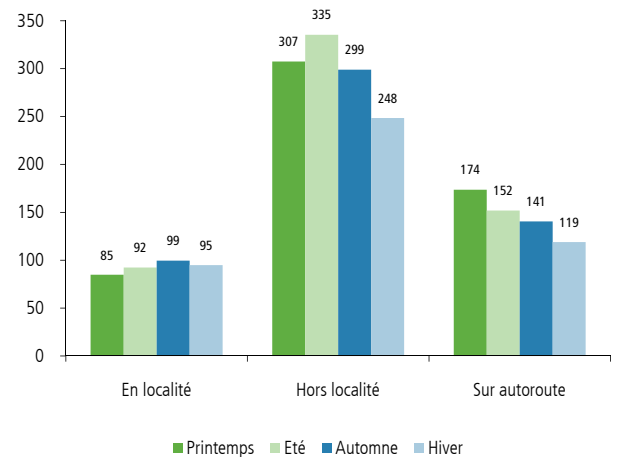
### 4 Répartition des dommages corporels graves selon la localisation et le lieu de l'accident, 2010



### 5 Dommages corporels graves pour 100 000 habitants selon l'âge et la localisation, 2010



### 6 Létalité selon la localisation et la saison, Ø 2000–2010



## Jour et heure

La plupart des dommages corporels surviennent en semaine, de jour, et les plus graves, le week-end, au crépuscule/de nuit. Le risque d'accident et la létalité des piétons sont particulièrement élevés la nuit, en comparaison à ceux des autres usagers de la route. Pour certaines caractéristiques d'accidents, on observe les mêmes particularités le week-end par rapport à la semaine et la nuit par rapport à la journée. Au fil de la semaine, on observe des pics d'accidents aux heures de pointe le matin et le soir, et une hausse marquée les nuits de week-end.

La **baisse** durable des dommages corporels graves observée depuis des années sur les routes transparaît aussi dans l'analyse selon le jour de la semaine et les conditions de lumière **1**. Ainsi, l'évolution en fonction de ces deux paramètres présente des différences notables. Le plus fort recul concerne les accidents qui se produisent de nuit, le week-end: en 2010, on a enregistré moins de la moitié des dommages corporels graves répertoriés en l'an 2000. En revanche, la réduction n'est que de 20% pour les accidents diurnes le week-end.

L'analyse des chiffres absolus indique que les usagers de la route sont le plus souvent gravement accidentés en semaine et de jour, ce qui peut s'expliquer par leur exposition **2**. Les accidents nocturnes du week-end sont quant à eux particulièrement graves (létalité: 253 tués pour 10000 dommages corporels).

La comparaison entre la semaine et le week-end ainsi qu'entre le jour et la nuit révèle une particularité intéressante quant à la répartition de certaines caractéristiques des accidents **3**, **4**: la part des dommages corporels graves chez les occupants de voitures de tourisme, chez les jeunes adultes, lors de pertes de maîtrise et dans les virages est bien plus élevée, tant le week-end qu'au crépuscule/de nuit. Les fins de semaine et les heures nocturnes affichent également une proportion accrue de dommages corporels graves lors d'accidents liés à l'alcool ou à la vitesse.

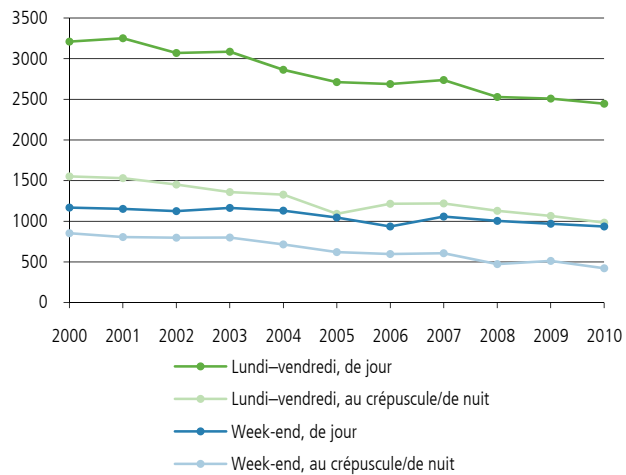
Les accidents fluctuent aussi fortement **au fil de la semaine** **5**. On observe ainsi des pics d'accidents les jours ouvrés le matin et le soir, et plus particulièrement entre 17 et 18 h. De plus, en semaine, le nombre de dommages corporels graves diminue clairement chaque heure à mesure que la soirée avance, mais pas les nuits de week-end.

Il existe également des différences notables entre les jours ouvrés et les fins de semaine si l'on considère la localisation des accidents. Ainsi, la plupart du temps jusqu'au vendredi soir, les dommages corporels graves sont prépondérants

sur les routes en localité. Ensuite, la part des dommages corporels graves occasionnés sur les routes hors localité s'accroît sensiblement, voire dépasse l'accidentalité en localité, en particulier le dimanche dans la journée. Quels que soient le jour et l'heure, les dommages corporels graves jouent un rôle mineur sur les autoroutes. Leur proportion de l'accidentalité totale est, en général, inférieure à 10%; elle n'est supérieure à 20% que durant sept heures au cours de la semaine, principalement au petit matin.

En moyenne, le risque d'être grièvement blessé ou tué sur une distance donnée est près de 70% plus élevé la nuit que le jour **6**. Le **risque nocturne** est particulièrement important pour les piétons (+230%), vraisemblablement parce qu'ils sont plus difficiles à percevoir lorsqu'ils portent des vêtements peu voyants.

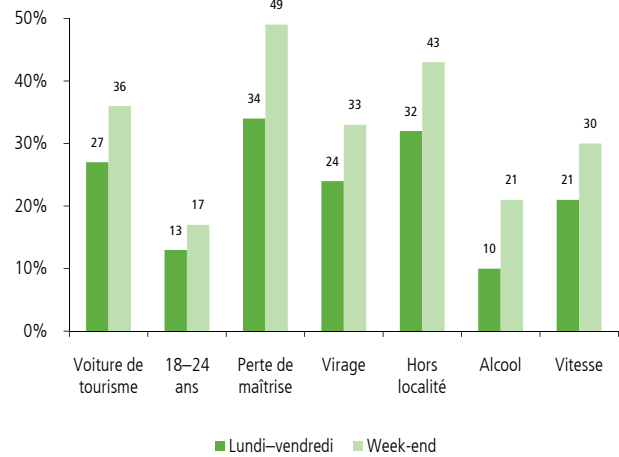
### 1 Evolution des dommages corporels graves selon le jour de la semaine et les conditions de lumière, 2000–2010



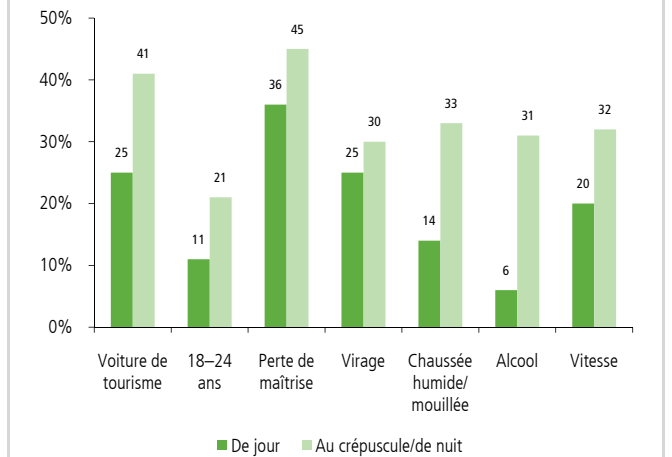
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) selon le jour de la semaine et les conditions de lumière

Jour de la semaine et conditions de lumière	Blessés graves	Tués	Létalité
Lundi-vendredi, de jour	2 303	142	130
Lundi-vendredi, au crépuscule/de nuit	897	86	189
Week-end, de jour	880	56	155
Week-end, au crépuscule/de nuit	378	43	253
<b>Total</b>	<b>4 458</b>	<b>327</b>	<b>158</b>

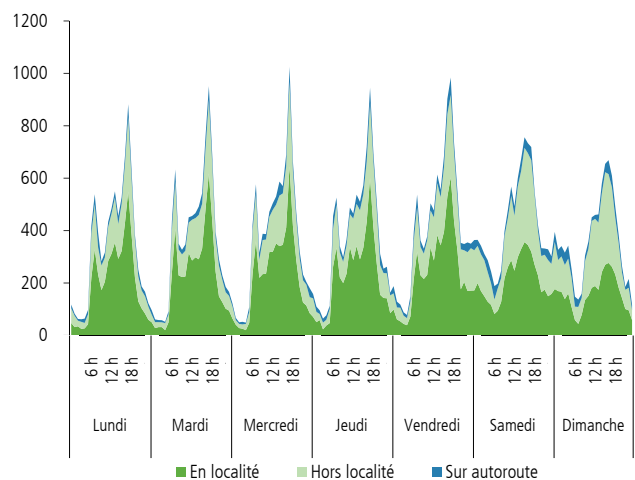
### 3 Proportion de dommages corporels graves selon le jour de la semaine et des caractéristiques choisies, 2010



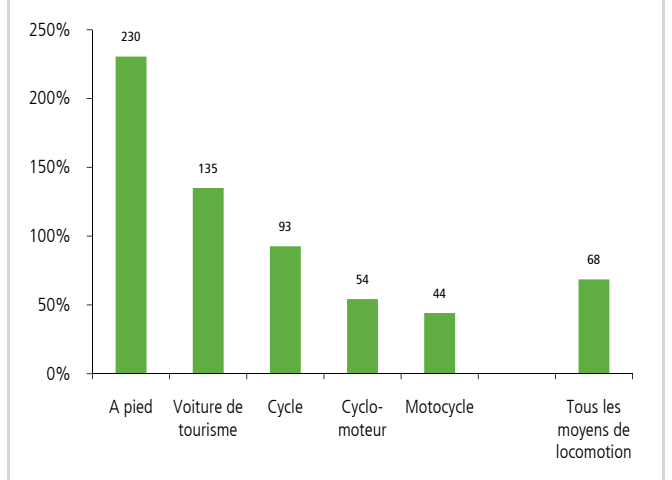
### 4 Proportion de dommages corporels graves selon les conditions de lumière et des caractéristiques choisies, 2010



### 5 Dommages corporels graves selon le jour de la semaine/l'heure et la localisation, Σ 2000–2010



### 6 Augmentation du risque de blessures par kilomètre la nuit comparé au jour, selon le moyen de locomotion, 2005



## Types d'accident

L'analyse selon le type d'accident révèle une baisse bien plus marquée des collisions que des pertes de maîtrise, mais les premières engendrent environ  $\frac{2}{3}$  des dommages corporels graves. Les suites des pertes de maîtrise sont cependant bien plus sérieuses, surtout pour les occupants de voitures de tourisme et les motocyclistes. Ce type d'accident se singularise aussi hors localité par sa gravité et sa fréquence. L'alcool est très souvent en cause dans les pertes de maîtrise, tandis que les collisions résultent surtout de refus de priorité. Les accidents concernant un piéton se caractérisent par la létalité la plus élevée.

Le **recul durable** des dommages corporels graves tient surtout aux collisions, qui ont diminué de quelque  $\frac{1}{3}$  depuis l'an 2000, contre seulement 20% environ pour les pertes de maîtrise **1**. L'analyse détaillée montre que les accidents lors de changements de direction ou de traversées, en particulier, ont baissé ces dix dernières années, alors que ceux dus à des pertes de maîtrise affichent le repli le plus faible. La hausse, enregistrée en 2007, des dommages corporels graves dans les collisions entre deux parties semble vraiment faire figure d'exception.

En 2010, ces collisions ont engendré un peu plus de la moitié des blessés graves et des tués et les pertes de maîtrise, un peu plus de  $\frac{1}{3}$  **2**. Ces dernières se caractérisent en revanche par une létalité bien plus élevée que les collisions. D'après l'analyse détaillée des types d'accident selon le moyen de locomotion, les accidents concernant un piéton présentent la létalité la plus importante; elle dépasse même légèrement celle pour les accidents dus à des croisements longitudinaux.

La part des types d'accident dépend fortement du **moyen de locomotion** **3**. Ainsi, seuls 40% environ des dommages corporels graves sont dus à des pertes de maîtrise chez les motocyclistes, les cyclistes et les cyclomotoristes, alors que cette proportion atteint 53% chez les occupants de voitures de tourisme.

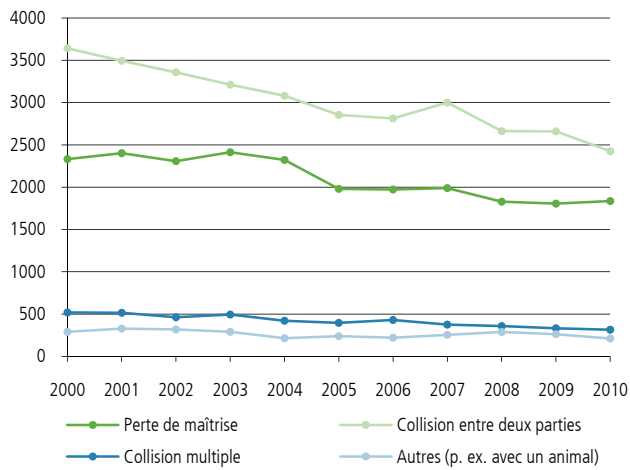
L'analyse des **conducteurs** de véhicules à moteur impliqués dans les accidents graves livre des informations sur les causes de ces derniers **4**: en cas de perte de maîtrise grave, la cause «vitesse inadaptée» intervient pour 40% des conducteurs. L'alcool joue également souvent un rôle dans ce type d'accident (19% des conducteurs). En revanche, les collisions découlent surtout du «non-respect de la priorité» et de «l'inattention/la distraction» (respectivement 24% et 16% des conducteurs).

L'analyse combinée de la létalité et de la fréquence des **types d'accident** selon la **localisation** fournit des informations intéressantes sur la priorité des mesures à prendre **5**.

Il en ressort que la plupart des dommages corporels graves résultent de collisions avec d'autres usagers de la route en localité. Dans cette optique, les pertes de maîtrise hors localité se singularisent toutefois le plus: elles sont deuxièmes en termes de fréquence et affichent simultanément la létalité la plus élevée. Certains types d'accident non représentés ici (p. ex. les accidents concernant un piéton) se caractérisent néanmoins par des létalités encore plus importantes.

L'examen **rapporté à la population** des conducteurs de véhicules à moteur incriminés dans les accidents graves donne des premières indications sur le profil des fautifs dans ces accidents **6**. Les jeunes hommes arrivent en tête tant pour les pertes de maîtrise que pour les collisions avec d'autres usagers de la route. De même, la comparaison quant à la tranche d'âge et au sexe révèle une forte surreprésentation des jeunes hommes dans les pertes de maîtrise.

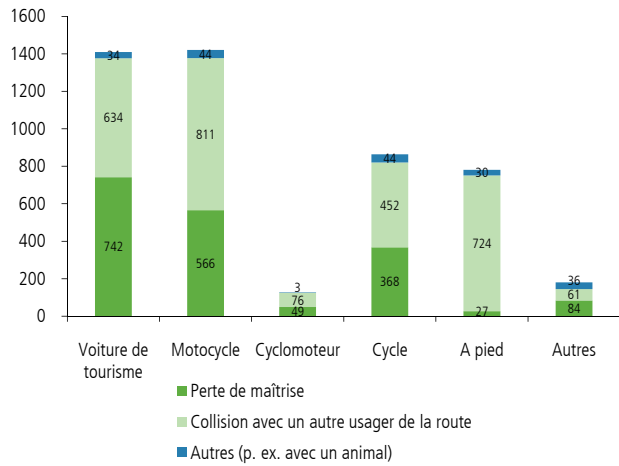
### 1 Evolution des dommages corporels graves selon le type d'accident, 2000–2010



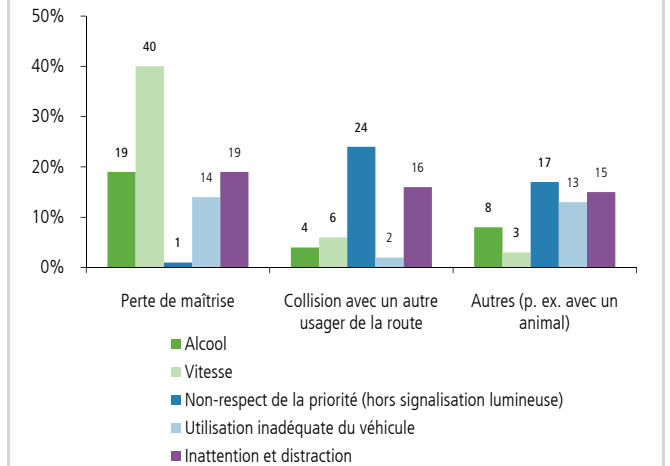
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) selon le type d'accident

Type d'accident	Blessés graves	Tués	Létalité
Perte de maîtrise	1 692	144	269
Collision entre deux parties	2 283	141	114
Collision multiple	287	27	96
Autres (p. ex. avec un animal)	196	15	243
<b>Total</b>	<b>4 458</b>	<b>327</b>	<b>158</b>

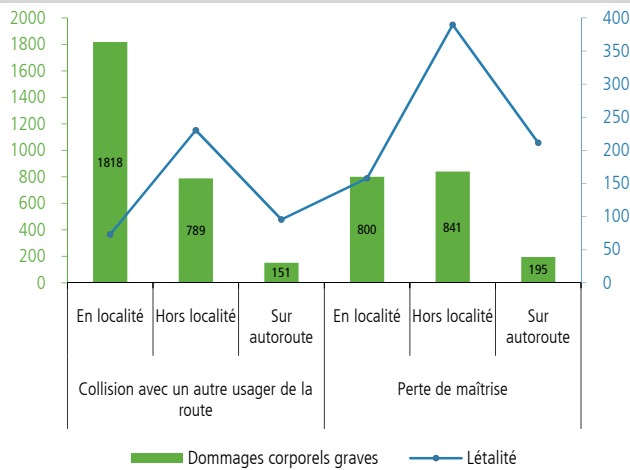
### 3 Dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et le type d'accident, 2010



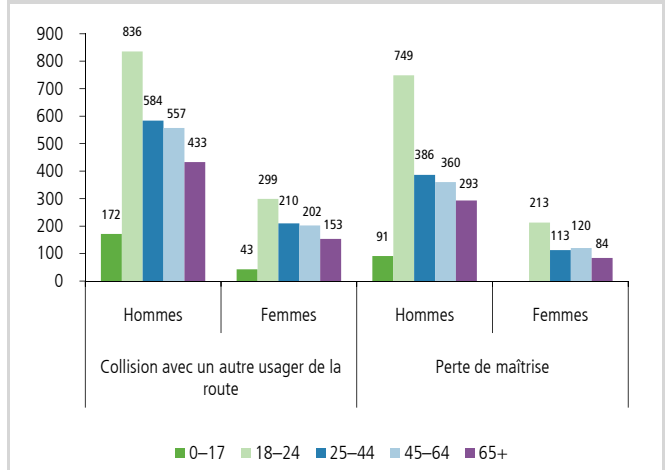
### 4 Proportion de conducteurs incriminés dans les accidents graves selon le type d'accident et la cause de l'accident, 2010



### 5 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) selon la localisation et le type d'accident



### 6 Conducteurs incriminés dans les accidents graves par million d'habitants, selon le sexe, le type d'accident et l'âge, 2010



# Causes des accidents

Le classement des principales causes d'accident est resté inchangé par rapport à 2009: l'inattention/la distraction, les refus de priorité, la vitesse, l'alcool et l'utilisation inadéquate du véhicule interviennent de manière déterminante dans de nombreux accidents graves. Ceux liés à la vitesse ou à l'alcool sont plus souvent mortels que les autres. Ces deux causes sont constatées bien plus fréquemment chez les hommes que chez les femmes.

Les accidents n'ont en général pas qu'une seule cause. C'est pourquoi le procès-verbal d'accident suisse utilisé par la police permet d'indiquer jusqu'à trois causes (aussi appelées «fautes et influences») pour tout conducteur ou piéton impliqué dans un accident. Cela entraîne des comptabilisations multiples lors de l'analyse selon les causes d'accident: une personne impliquée dans un accident peut, par exemple, figurer simultanément parmi les victimes des accidents liés à la vitesse et de ceux avec influence de l'alcool, pour autant que les deux causes aient été à l'origine de l'accident. Par ailleurs, l'attribution des fautes est entachée d'erreurs, car les causes ne peuvent pas toujours être établies avec certitude sur le lieu de l'accident.

En 2010, parmi toutes les causes d'accident, **l'inattention/la distraction** ont engendré la plus grande part des dommages corporels graves (26%) **2**. Presque autant d'usagers de la route sont grièvement blessés ou tués dans les accidents dus au **non-respect de la priorité**. A la troisième place, on trouve une **vitesse inadaptée ou excessive**. Celle-ci est cependant la principale cause des accidents mortels (110 tués y sont liés). La létalité de 285 tués pour 10000 dommages corporels atteste également la dangerosité d'une vitesse inadaptée à la situation. Les accidents avec influence de l'alcool occasionnent certes moins de victimes, mais affichent une **létalité tout aussi élevée**, entre autres car la vitesse est une cause concomitante de 1 accident lié à l'alcool sur 3.

A plus long terme, seule la cause «utilisation inadéquate du véhicule» ne se caractérise par aucune baisse des dommages corporels graves ces dix dernières années **1**. Pour les autres causes, la diminution moyenne avoisine les 2 à 4%, ce qui équivaut à l'évolution pour l'ensemble des accidents (-3%). Si l'on ne considère que les tués, le recul moyen se situe entre 4 et 6%, ce qui correspond également à l'évolution générale (-5%), là encore à l'exception de la cause «utilisation inadéquate du véhicule» (-2%).

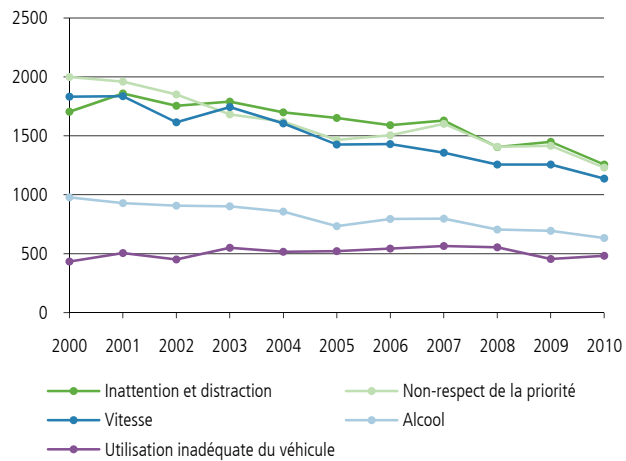
On recense environ 1/3 des dommages corporels graves sur les routes hors localité, 57% en localité et 7% sur autoroute. Si cette répartition est à peu de choses près la même pour le nombre de victimes dues à l'inattention/la distraction, à l'alcool et à l'utilisation inadéquate du véhicule, on constate que les refus de priorité posent problème principalement en localité et la vitesse, hors localité **3**.

En cas d'accident grave, les refus de priorité sont surtout imputables aux plus jeunes usagers de la route **4**. Entre 15 et 17 ans, les causes «inattention/distraction» et «vitesse» sont prépondérantes. La part des conducteurs incriminés en raison de la **vitesse** est la plus élevée chez les **jeunes adultes** (18–24 ans): 1 sur 4 se voit reprocher une vitesse inadaptée ou excessive. Le «profil des causes» est similaire pour les tranches d'âge 25–44 ans et 45–64 ans. Chez les seniors, on constate de nouveau une part accrue de refus de priorité. L'alcool est en revanche une cause d'accident bien plus faible chez eux que pour les autres tranches d'âge.

Hommes **5** et femmes **6** présentent des différences minimes en fonction du moyen de locomotion: le non-respect de la priorité se retrouve plutôt chez les conducteurs de voitures de tourisme; l'inattention/la distraction, la vitesse et l'utilisation inadéquate du véhicule, chez les motocyclistes. Si l'on compare les deux sexes, la proportion des refus de priorité est plus élevée chez les conductrices de voitures de tourisme. En revanche, les hommes – surtout les motocyclistes – **arrivent en tête pour ce qui est de la vitesse** et de l'alcool.



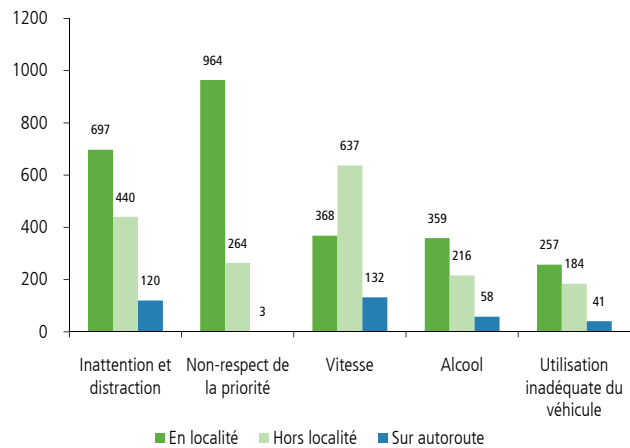
### 1 Evolution des dommages corporels graves pour les principales causes d'accident, 2000–2010



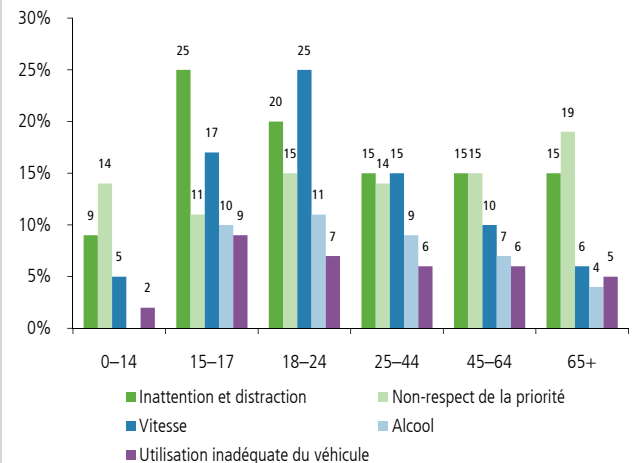
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) pour les principales causes d'accident

Cause d'accident	Blessés graves	Tués	Létalité
Inattention et distraction	1 189	68	124
Non-respect de la priorité	1 178	53	104
Vitesse	1 027	110	285
Alcool	570	63	279
Utilisation inadéquate du véhicule	458	24	156

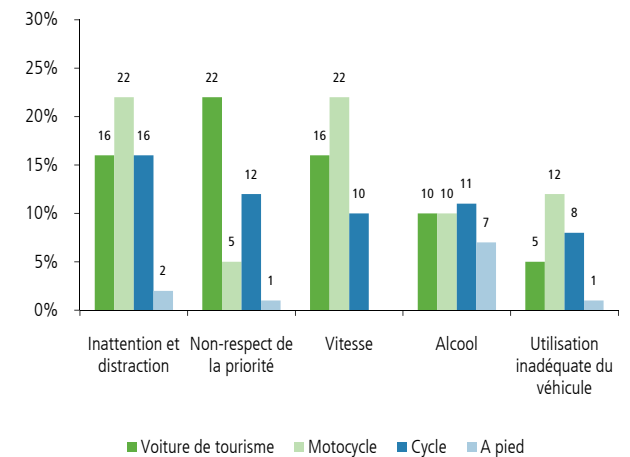
### 3 Dommages corporels graves selon la cause de l'accident et la localisation, 2010



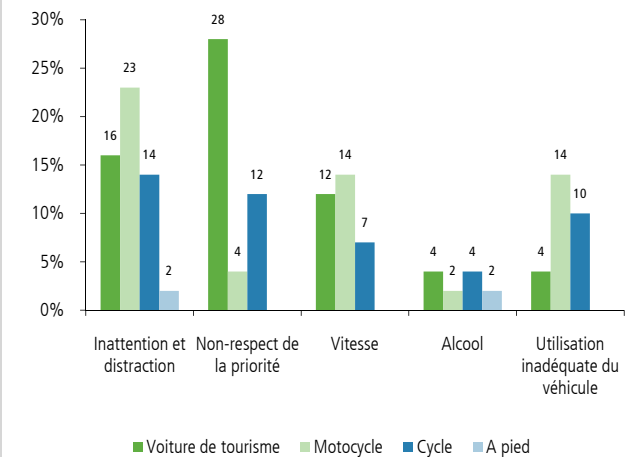
### 4 Proportion de conducteurs et de piétons incriminés dans les accidents graves selon l'âge et la cause de l'accident, 2010



### 5 Proportion de conducteurs et de piétons de sexe masculin incriminés dans les accidents graves selon la cause de l'accident et le moyen de locomotion, 2010



### 6 Proportion de conducteurs et de piétons de sexe féminin incriminés dans les accidents graves selon la cause de l'accident et le moyen de locomotion, 2010



# Comparaison internationale

Avec 45 tués par million d'habitants, la Suisse occupe l'une des premières places dans la comparaison internationale. La réduction du risque rapporté à la population de 67% la place également loin devant dans l'évolution du niveau de sécurité routière depuis 1990. Pour rejoindre la Grande-Bretagne, première du classement, il faudrait encore éviter plus de 60 décès supplémentaires sur les routes chaque année.

Les données disponibles sur les accidents dans les différents pays peuvent présenter des divergences liées au système en vigueur (p. ex. catégories de véhicules, définition de la notion de gravité des blessures, cas non recensés). Les données de l'OCDE choisies ici (International Road Traffic and Accident Database, IRTAD) constituent néanmoins des bases d'une grande qualité. Celles de l'année 2009 sont actuellement disponibles pour les pays considérés ici.

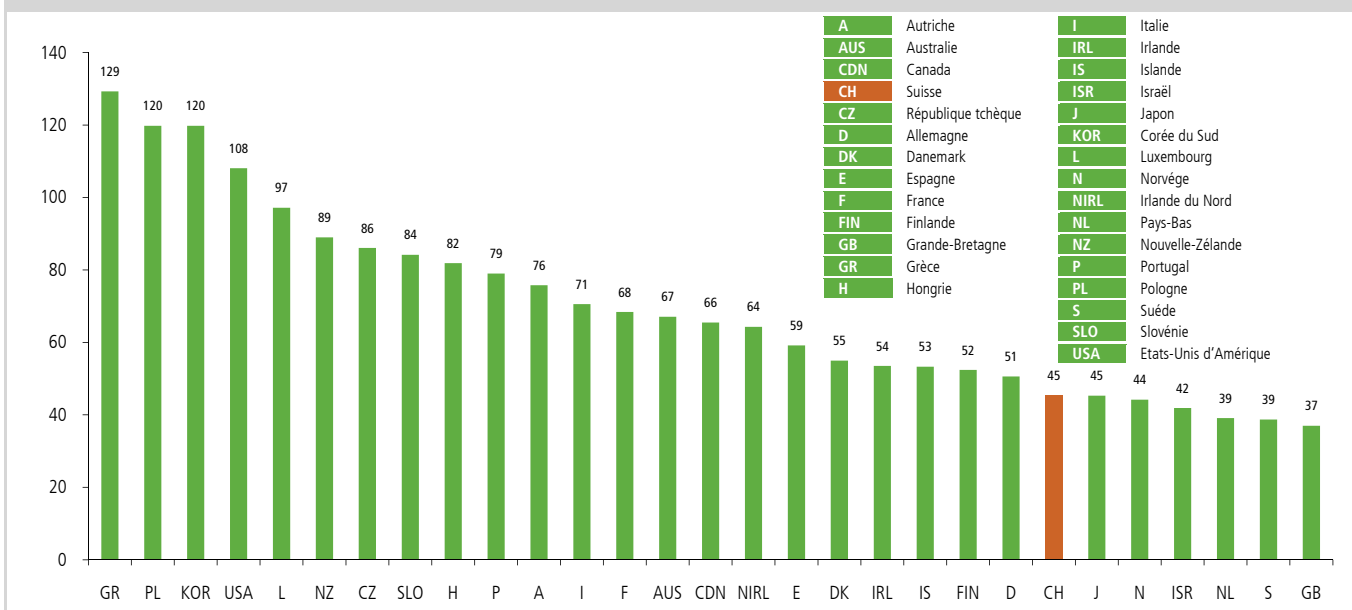
Avec 45 tués par million d'habitants, la Suisse s'est certes **encore améliorée** par rapport à l'année précédente, mais elle occupe désormais la 7<sup>e</sup> place (année précédente: 5<sup>e</sup> place) **1**. A première vue, les différences entre les pays en tête du classement semblent minimes. Elles deviennent plus évidentes lorsque l'on considère le nombre de tués: la Suisse occuperait la même position que la Grande-Bretagne, première du classement, si elle n'avait pas enregistré plus de 285 tués sur ses routes en 2009. Celles-ci ont toutefois été le théâtre de la perte de 64 vies supplémentaires (349 tués). Les différences avec les derniers du classement sont importantes: en Grèce, en Pologne et en Corée du Sud, la circulation routière occasionne **trois fois plus de victimes** par million d'habitants qu'en Suisse.

L'évolution en pour cent des risques rapportés à la population révèle un progrès par rapport à 1990 dans tous les pays considérés ici **2**. Celui-ci varie toutefois fortement: il est compris entre 31 et 74%. La Suisse occupe là encore une très bonne place, puisque son risque a diminué de  $\frac{2}{3}$  en 20 ans.

Comparer le niveau de sécurité routière à celui d'autres pays peut fournir des enseignements additionnels sur le **succès des mesures préventives**. Il faut cependant noter deux particularités: la comparaison ne peut s'effectuer que sur des valeurs rapportées à la population, car les données disponibles sur l'**exposition** (p. ex. nombre de kilomètres parcourus par groupe d'usagers de la route) ne sont pas exhaustives. A titre d'exemple, la Suisse présente, pour les

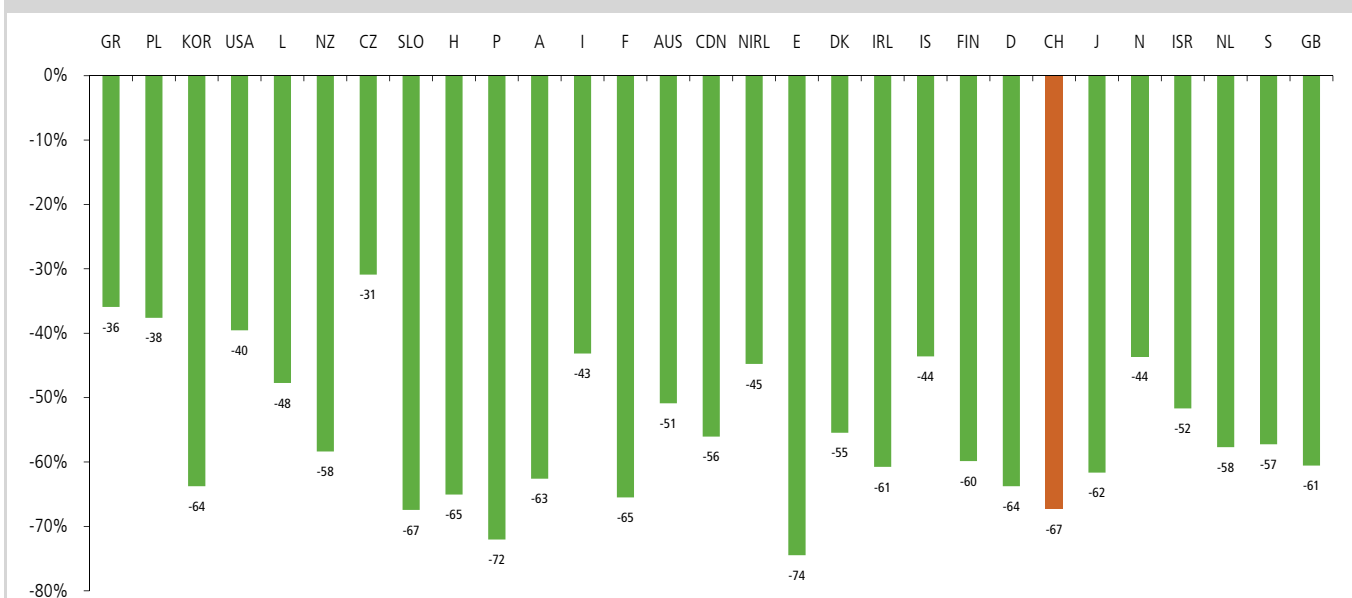
cyclistes, un risque rapporté à la population similaire à celui des Pays-Bas (Suisse: 7 tués par million d'habitants; Pays-Bas: 8) **3**. Les cyclistes parcourant nettement plus de kilomètres aux Pays-Bas qu'en Suisse, cette dernière serait probablement beaucoup **moins bien classée** si la comparaison s'appuyait sur l'exposition. La deuxième limitation concerne l'exhaustivité: seuls les pays fournissant au moins des données d'accident de qualité suffisante peuvent être comparés. Il s'agit souvent d'Etats où la prévention routière est institutionnalisée depuis des années. Les pays émergents n'en sont souvent qu'aux prémices de la **motorisation** du trafic routier dans l'ensemble du pays et ne disposent pas encore des systèmes de relevé requis. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) estime que quelque **1,3 million de personnes** périssent chaque année sur les routes, dont 90% dans les pays émergents et en développement. Avec le soutien de différentes organisations internationales, l'Organisation des Nations Unies (ONU) a donc lancé début 2011 une **campagne d'information** et de sensibilisation à ce sujet, prévue sur plusieurs années. Le slogan «Wear – Believe – Act: Decade of Action for Road Safety» invite tous les pays à investir davantage dans la prévention routière. Dans le même temps, des programmes de «jumelage» encouragent les partenariats entre les pays industrialisés et les économies émergentes ou en développement afin que ces dernières puissent bénéficier de l'expérience des premiers en matière de sécurité routière.

## 1 Tués par million d'habitants, comparaison internationale, 2009



Source: OCDE, IRTAD

## 2 Variation du nombre de tués par million d'habitants entre 1990 et 2009, en pour cent, comparaison internationale



Source: OCDE, IRTAD

## 3 Tués par million d'habitants selon le moyen de locomotion, comparaison internationale, 2009

Moyen de locomotion	GR	PL	KOR	USA	L	NZ	CZ	SLO	H	P	A	I	F	AUS	CDN	NIRL	E	DK	IRL	IS	FIN	D	CH	J	N	ISR	NL	S	GB
Voiture de tourisme	60	57	27	43	53	67	48	42	39	32	39	30	35	47	...	40	28	31	32	28	31	26	18	9	30	22	19	25	18
Motocycle	37	8	15	15	14	11	9	14	7	11	10	17	14	10	6	9	10	5	6	9	5	8	10	5	6	4	4	5	8
Cycle	1	10	7	2	4	2	8	9	10	3	5	5	3	1	1	0	1	5	2	0	4	6	7	7	2	2	8	2	2
À pied	18	38	44	13	24	7	17	12	19	14	12	11	8	9	9	13	10	9	9	6	6	7	8	16	5	14	4	5	8
Autres	14	7	27	36	2	3	5	7	7	19	9	8	9	0	...	2	11	5	5	9	7	4	3	8	2	0	4	2	2
<b>Total</b>	<b>129</b>	<b>120</b>	<b>120</b>	<b>108</b>	<b>97</b>	<b>89</b>	<b>86</b>	<b>84</b>	<b>82</b>	<b>79</b>	<b>76</b>	<b>71</b>	<b>68</b>	<b>67</b>	<b>16</b>	<b>64</b>	<b>59</b>	<b>55</b>	<b>54</b>	<b>53</b>	<b>52</b>	<b>51</b>	<b>45</b>	<b>45</b>	<b>44</b>	<b>42</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>37</b>

Source: OCDE, IRTAD





## Les accidents en détail

Bonne nouvelle: ces dix dernières années, le nombre de blessés graves a reculé le plus fortement chez les enfants et les jeunes de moins de 15 ans. Les seniors présentent, quant à eux, le repli le plus faible. Les 18–24 ans sont les usagers les plus impliqués dans les accidents de la route. En 2010, le nombre de tués a diminué pour la quasi-totalité des groupes d'usagers, à l'exception des piétons.

# Piétons

La létalité des piétons est nettement supérieure à celle des autres usagers de la route. Les accidents graves concernant un piéton affectent les seniors en particulier plus souvent que la moyenne. Malgré la hausse du nombre de piétons tués en 2010, celui des dommages corporels graves a diminué de ¼ ces dix dernières années, les plus fortes baisses concernant les enfants et les seniors. Le nombre de tués a même reculé de 40% durant la dernière décennie.

Parmi tous les usagers de la route, les piétons sont le plus susceptibles de subir des blessures mortelles lors d'un accident. Leur létalité est de 33 tués pour 1000 dommages corporels **2**. Celle-ci s'accroît avec l'âge. A titre d'exemple, 1 piéton de plus de 65 ans sur 12 succombe à ses blessures après un accident de la circulation. Cette part passe même à 1 sur 10 pour les plus de 75 ans.

L'analyse des données d'accidents mises en relation avec le nombre d'habitants montre également que les **personnes âgées** sont particulièrement exposées aux accidents concernant un piéton **4**. Pour l'ensemble de la population, 10 dommages corporels graves pour 100 000 habitants concernent des piétons, contre 25 pour les seniors à partir de 75 ans, soit 2,5 fois plus qu'en moyenne. Cette valeur correspond même au quintuple de celle pour les 25-44 ans.

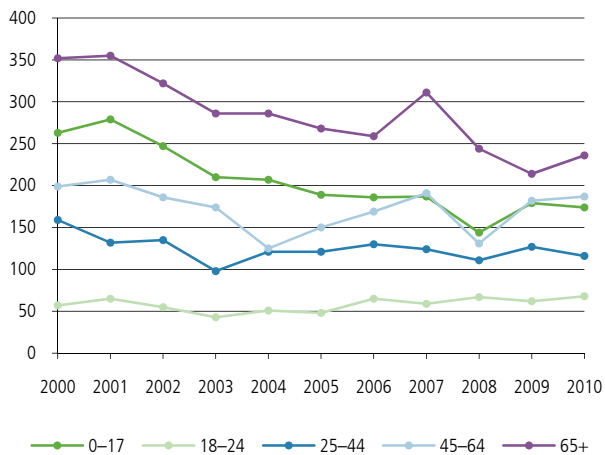
La **létalité** dépend fortement de l'âge des piétons concernés, d'une part, et de l'usager antagoniste, d'autre part. Certes, les piétons subissent le plus fréquemment des dommages corporels graves en cas de collisions avec des voitures de tourisme, mais ceux-ci ne sont de loin pas les plus sérieux **3**. La létalité en cas de collision avec un véhicule grand et lourd est nettement plus élevée. En effet, 1 piéton sur 40 est tué dans les accidents graves de piétons impliquant une voiture de tourisme, contre 1 sur 20 en cas d'implication d'un bus et même 1 sur 10 si c'est un véhicule destiné au transport de choses.

La prévention routière se focalise sur les piétons non seulement en raison de leur grande létalité, mais également de leur absence de faute dans les accidents: d'après la police, 6 accidents graves de piétons sur 10 sont **causés** exclusivement **par les usagers antagonistes** **5**. Les causes sont à chercher du côté des piétons accidentés uniquement dans 1 cas grave sur 5.

9 accidents graves de piétons sur 10 surviennent sur des routes en localité. La variation du volume de trafic en localité selon l'heure influe également sur le niveau des accidents durant la journée **6**. Le week-end, on relève des différences entre le jour et la nuit, mais aucun pic marquant. La semaine en revanche, les pics se situent entre 7 et 8 h, et entre 11 et 12 h. Mais la grande majorité des accidents graves concernant un piéton se produit entre 15 et 20 h, le record absolu étant enregistré **entre 17 et 18 h**. 40% des dommages corporels graves des piétons surviennent entre 15 et 20 h les jours de semaine, dont 10% à eux seuls entre 17 et 18 h. La soirée se caractérise donc par un risque d'accident plus important que le matin. Cela doit tenir en partie au moins à la fatigue accrue et à l'inattention des usagers de la route. En outre, une part non négligeable des accidents en fin de journée survient au crépuscule/la nuit (1/3 des dommages corporels graves des piétons), ce qui semble refléter la mauvaise visibilité de ces derniers.

Malgré la **vulnérabilité des piétons**, le nombre de dommages corporels graves a reculé de ¼ ces dix dernières années **1**. Les enfants et les seniors affichent les plus fortes baisses. On a certes recensé 15 piétons tués de plus en 2010 qu'en 2009, mais le nombre de piétons tués a, globalement, diminué de quelque 40% durant la dernière décennie.

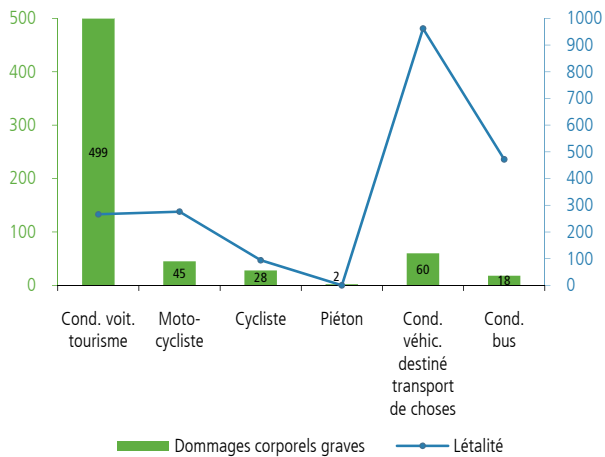
### 1 Evolution des dommages corporels graves chez les piétons selon l'âge, 2000–2010



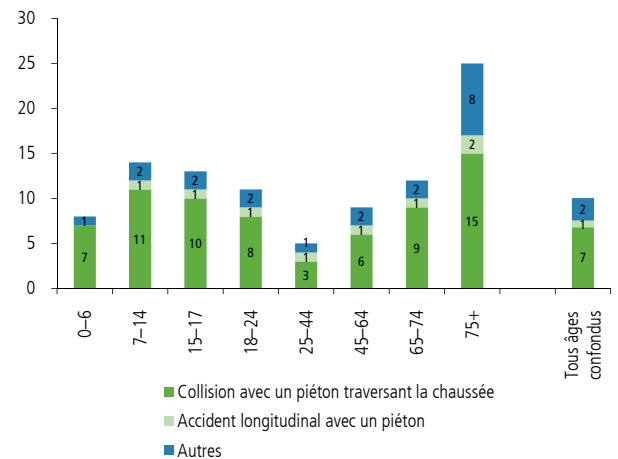
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) chez les piétons selon l'âge

Age	Blessés graves	Tués	Létalité
0–17	168	6	114
18–24	62	6	137
25–44	107	9	168
45–64	167	20	333
65+	202	34	832
<b>Total</b>	<b>706</b>	<b>75</b>	<b>330</b>

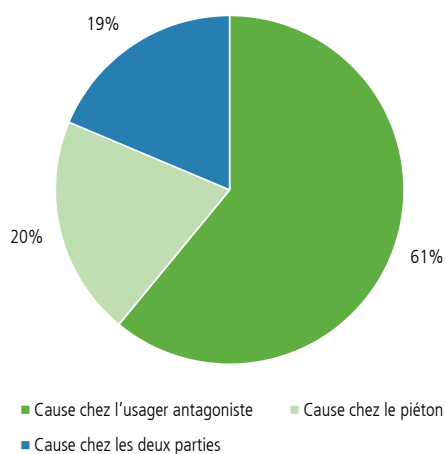
### 3 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) chez les piétons dans les collisions, selon l'usager antagoniste



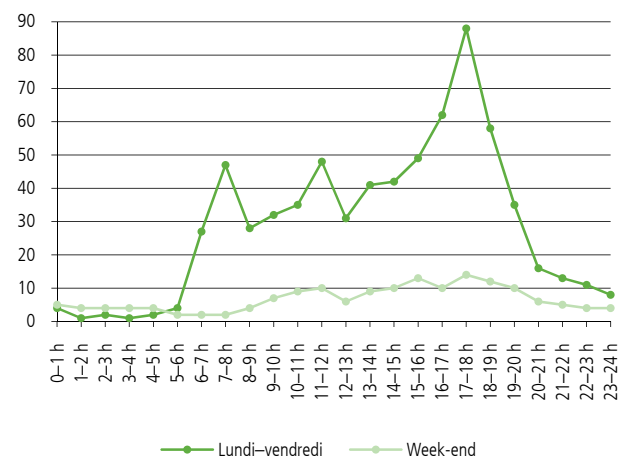
### 4 Dommages corporels graves chez les piétons pour 100 000 habitants, selon l'âge et le type d'accident, 2010



### 5 Répartition des causes pour les collisions entre un piéton avec dommages corporels graves et un véhicule à moteur, 2010



### 6 Dommages corporels graves chez les piétons selon l'heure de l'accident et le jour de la semaine, Σ 2000–2010



# Cycle

La sécurité des jeunes cyclistes jusqu'à 24 ans s'est fortement améliorée ces dernières années, tandis que celle des plus de 45 ans et, en particulier, des plus de 65 ans, a nettement baissé. Ces deux dernières tranches d'âge posent aussi problème car leur létalité est élevée. La moitié des collisions graves avec des vélos est imputable aux usagers antagonistes, ce qui indique que la prévention ne doit pas s'adresser uniquement aux cyclistes.

Entre 2000 et 2010, le nombre de dommages corporels graves chez les cyclistes a diminué de 14% et celui des tués, de 29% **1**. L'interprétation de ces changements doit cependant tenir compte du fait que les cyclistes avaient subi un nombre exceptionnellement élevé d'accidents en l'an 2000. Si l'on procède à une comparaison avec la moyenne des dix dernières années, la baisse est nettement plus faible. On constate néanmoins une évolution réjouissante pour les **tranches d'âge les plus jeunes**: les dommages corporels graves chez les enfants, les jeunes et les jeunes adultes jusqu'à 24 ans ont reculé de moitié environ durant la dernière décennie. Les **cyclistes** de plus de 45 ans et, surtout, ceux **de plus de 65 ans** affichent en revanche une hausse. Ces deux tranches d'âge posent également problème du fait de leur létalité élevée **2**. A titre d'exemple, les cyclistes à partir de 65 ans succombent presque quatre fois plus souvent à un dommage corporel que la moyenne de tous les cyclistes. Cette probabilité est même presque sept fois plus élevée que chez les enfants, les jeunes et les jeunes adultes jusqu'à 24 ans.

L'ampleur des accidents graves dépend fortement du **sexe et de l'âge des cyclistes** **4**. Les femmes, quel que soit leur âge, ont moins de dommages corporels graves que les hommes. Elles sont, en moyenne, moitié moins touchées que ceux-ci. Quel que soit le sexe, les premiers accidents graves de vélo sont recensés entre 3 et 6 ans. On constate ensuite une forte augmentation des accidents jusqu'à la 13<sup>e</sup> année, qui se caractérise par un pic absolu. Puis, les conséquences graves des accidents diminuent jusqu'à la 20<sup>e</sup> année, pour atteindre environ la moitié de cette valeur record. Le niveau des accidents reste à peu près à cette hauteur chez les femmes jusqu'à 60 ans, alors qu'il progresse de nouveau chez les hommes jusqu'à 35 ans, avant de se stabiliser à ce niveau jusqu'à 60 ans également. Ensuite, les dommages corporels graves présentent une baisse quasi linéaire pour les deux sexes jusqu'à 90 ans environ, âge au-

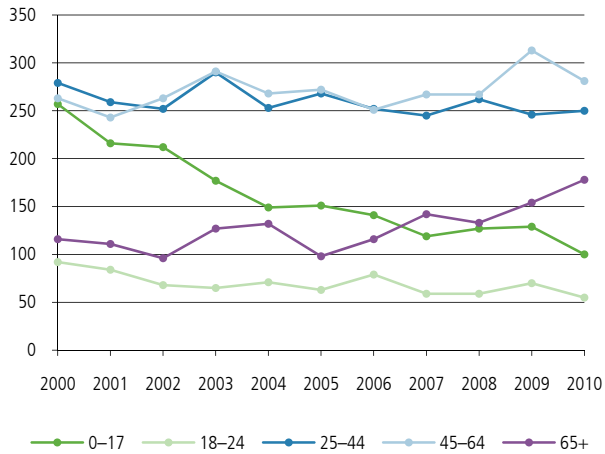
quel on n'enregistre plus aucun accident grave de vélo. En analysant les accidents en fonction du sexe, on remarque également que la **létalité des hommes** pour les accidents de vélo est nettement supérieure à celle des femmes: pour 10000 dommages corporels, 85 femmes subissent des blessures mortelles, alors que cette probabilité s'accroît de 60% environ chez les hommes, pour qui elle est de 135. Des études ont montré qu'il existe de nombreux cas non recensés d'accidents de vélo (rapport entre les victimes d'accident répertoriées par la police et celles qui ne le sont pas), notamment en cas de perte de maîtrise. Les accidents n'impliquant pas de tiers comptent néanmoins pour une part importante dans la statistique officielle **3**. La létalité est la plus élevée dans les accidents suite à un dépassement, suivi des pertes de maîtrise, des tamponnements et des croisements longitudinaux.

La plupart des **collisions graves de vélos** sont **imputables** aux usagers antagonistes **5**. Les causes sont à mettre sur le compte de ces derniers exclusivement dans la moitié des cas, des cyclistes exclusivement dans 1/3 des cas, et des deux dans 1/3 des cas.

Les principales causes des collisions avec des cyclistes sont le **non-respect de la priorité** ainsi que l'inattention/la distraction **6**. Ce sont les causes les plus fréquentes tant chez les cyclistes eux-mêmes que chez les usagers antagonistes. Les pertes de maîtrise impliquant un cycliste sont liées à l'inattention/la distraction, mais l'état de la personne, la vitesse et l'utilisation inadéquate du véhicule comptent également parmi les causes d'accident fréquemment identifiées.



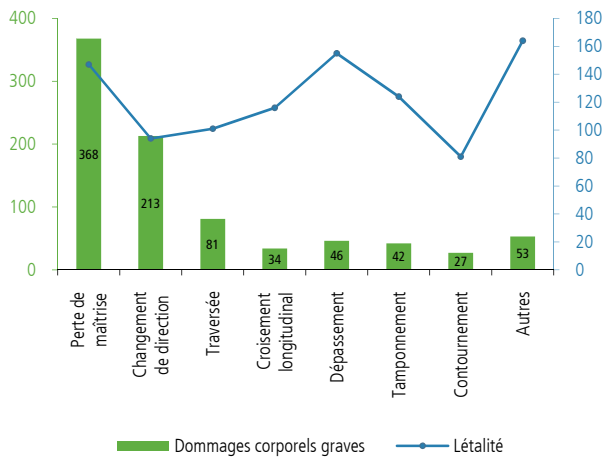
### 1 Evolution des dommages corporels graves chez les cyclistes selon l'âge, 2000–2010



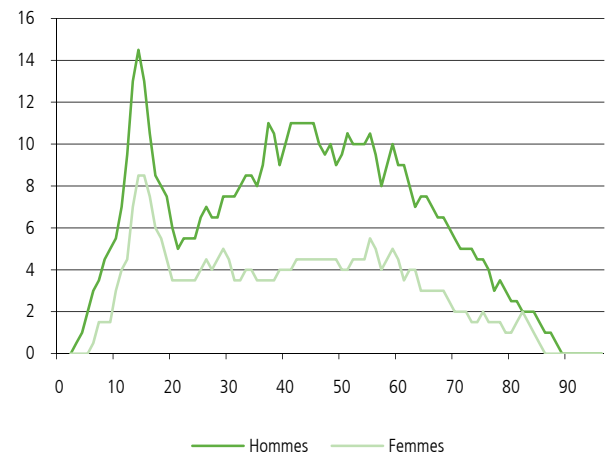
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) chez les cyclistes selon l'âge

Age	Blessés graves	Tués	Létalité
0–17	97	3	64
18–24	53	2	67
25–44	246	4	63
45–64	271	10	129
65+	163	15	425
<b>Total</b>	<b>830</b>	<b>34</b>	<b>117</b>

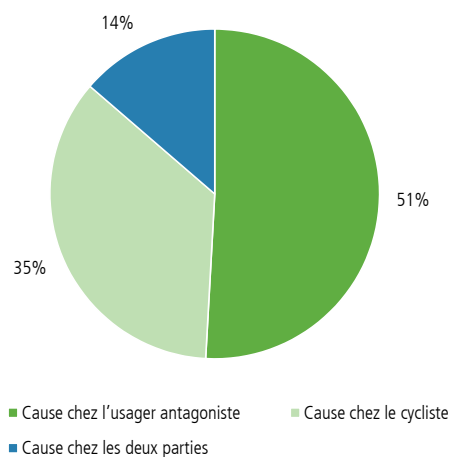
### 3 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) chez les cyclistes selon le type d'accident



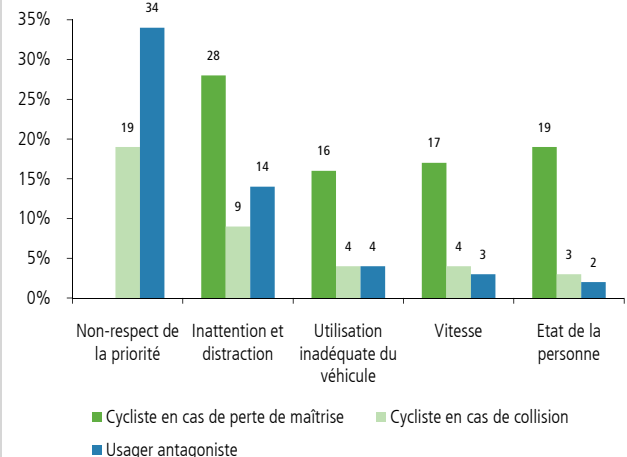
### 4 Dommages corporels graves chez les cyclistes selon l'âge et le sexe, Ø 2000–2010



### 5 Répartition des causes pour les collisions entre un cycliste avec dommages corporels graves et un véhicule à moteur, 2010



### 6 Proportion de conducteurs et de piétons incriminés dans les accidents graves impliquant un cycliste, selon la cause de l'accident, Ø 2000–2010



# Motocycle

Les dix dernières années ont montré une évolution favorable des accidents des motocyclistes entre 18 et 44 ans, mais défavorable pour les autres tranches d'âge. À partir de 45 ans, le nombre de dommages corporels et, en particulier, celui des tués augmentent fortement. Les pertes de maîtrise engendrent  $\frac{1}{3}$  environ des dommages corporels graves des motocyclistes, et même  $\frac{2}{3}$  des blessures mortelles. La probabilité de subir des blessures mortelles est la plus élevée en cas de croisement longitudinal.

Contrairement aux autres groupes d'usagers de la route, la sécurité routière des motocyclistes n'a pas présenté d'amélioration importante ces dix dernières années. Pour 2010, le nombre de dommages corporels graves n'est inférieur que de 2% à celui de l'an 2000. Dans l'intervalle, les valeurs étaient même plus élevées, avec un pic en 2007. Un examen différencié révèle cependant des évolutions divergentes selon la tranche d'âge **1** : les dommages corporels graves ont baissé de plus de  $\frac{1}{4}$  ces dix dernières années chez les **motocyclistes entre 18 et 44 ans**. La tendance est inverse pour les autres tranches d'âge. La hausse atteint  $\frac{1}{6}$  chez les motocyclistes les plus jeunes (15–17 ans), voire  $\frac{2}{3}$  chez les plus âgés, à partir de 45 ans.

L'**évolution du nombre de tués** est encourageante: après avoir progressé au début de la décennie pour atteindre 114 en 2004, ce chiffre a diminué ces six dernières années pour s'inscrire à 68 en 2010 **2**. Cela représente une réduction de  $\frac{1}{4}$  par rapport à l'an 2000. Toutefois, seuls les motocyclistes de moins de 45 ans ont profité de cette évolution positive. Chez les plus de 45 ans, le nombre d'accidentés tués a continué à croître. Le problème des motocyclistes âgés transparaît également dans leur létalité: pour 10 000 dommages corporels, quelque 350 **motocyclistes seniors de plus de 65 ans** décèdent ainsi, soit le double environ de la moyenne pour tous les motocyclistes.

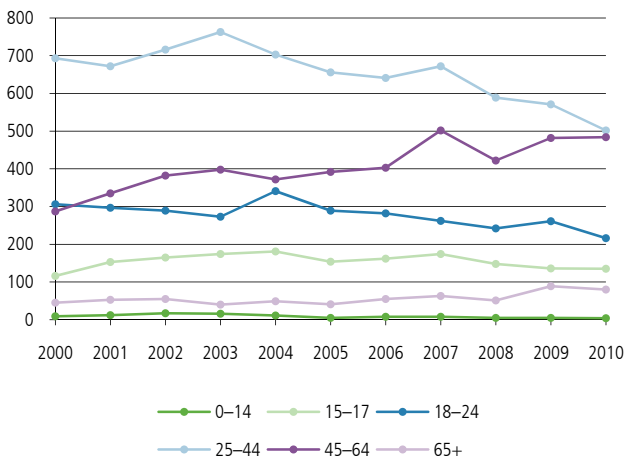
L'évolution divergente observée ces dix dernières années pour les accidents graves de motocycles tient non seulement à l'âge du conducteur, mais aussi à la **catégorie de motocycles**. Ces deux paramètres dépendent fortement l'un de l'autre et présentent donc des évolutions analogues: le nombre de dommages corporels graves tend à baisser chez les conducteurs de motocycles légers, alors qu'il reste relativement stable chez les conducteurs de motocycles jusqu'à 125 ccm et augmente au-delà de cette cylindrée (+15% durant la dernière décennie) **4**.

Les **causes des collisions graves de motocycles** sont principalement liées aux usagers antagonistes **5**. Les causes sont à mettre sur le compte de ces derniers exclusivement dans la moitié des cas, des motocyclistes uniquement dans  $\frac{1}{3}$  des cas et des deux dans  $\frac{1}{6}$  des cas. Pour l'ensemble des types d'accidents, c'est-à-dire y compris les pertes de maîtrise, elles sont toutefois principalement imputables aux motocyclistes.

Les **pertes de maîtrise** sont à l'origine de la plupart des dommages corporels graves des motocyclistes: quelque 40% étaient dus à ce type d'accident en 2010 **3**, la moyenne des dix dernières années se situant à environ  $\frac{1}{3}$ . S'agissant des motocyclistes tués, la proportion de pertes de maîtrise atteint  $\frac{2}{3}$  en moyenne pour la dernière décennie. Les changements de direction et les traversées, principalement en localité, sont également des types d'accident fréquents. La probabilité de blessures mortelles est la plus élevée en cas de croisement longitudinal; la létalité est de près de 5 tués pour 100 dommages corporels.

Les principales causes des collisions avec des motocyclistes imputables aux usagers antagonistes sont le **non-respect de la priorité** et l'inattention/la distraction **6**. Chez les motocyclistes, cette dernière est la cause la plus fréquente des collisions avec d'autres usagers de la route. Une **vitesse excessive** ou inadaptée est en revanche à l'origine de la plupart des pertes de maîtrise.

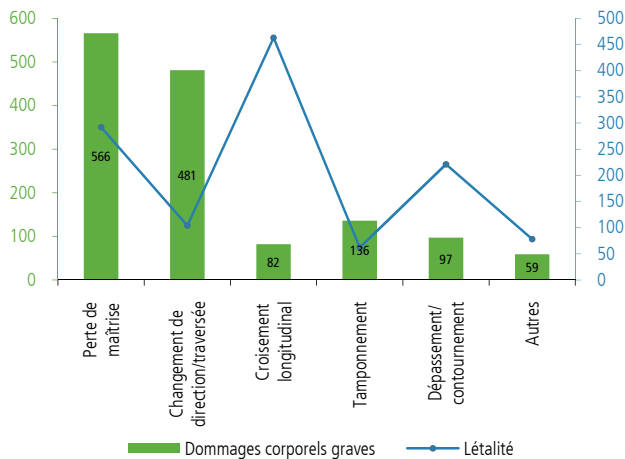
### 1 Evolution des dommages corporels graves chez les motocyclistes selon l'âge, 2000–2010



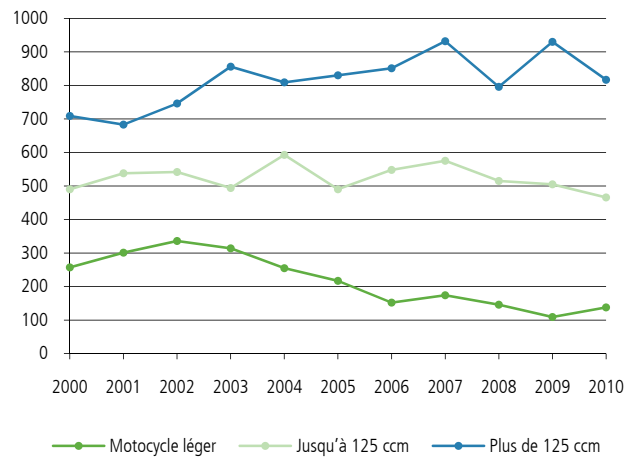
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) chez les motocyclistes selon l'âge

Age	Blessés graves	Tués	Létalité
0–14	3	1	94
15–17	133	2	57
18–24	204	12	169
25–44	475	27	195
45–64	464	20	195
65+	74	6	354
<b>Total</b>	<b>1 353</b>	<b>68</b>	<b>174</b>

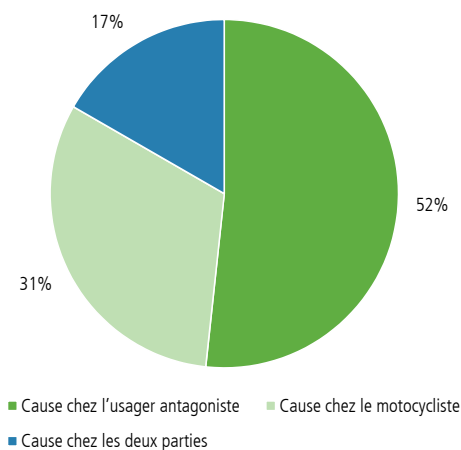
### 3 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) chez les motocyclistes selon le type d'accident



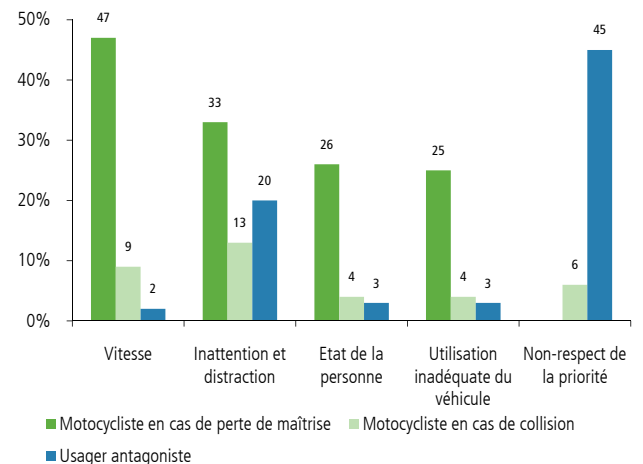
### 4 Evolution des dommages corporels graves chez les motocyclistes selon la catégorie de motocycles, 2000–2010



### 5 Répartition des causes pour les collisions entre un motocycliste avec dommages corporels graves et un véhicule à moteur, 2010



### 6 Proportion de conducteurs et de piétons incriminés dans les accidents graves impliquant un motocycliste, selon la cause de l'accident, Ø 2000–2010



## Voiture de tourisme

Les accidents graves impliquant une voiture de tourisme ont baissé de moitié ces dix dernières années. Ils continuent à toucher principalement les occupants de ces véhicules, notamment les conducteurs de 18 à 24 ans, et les motocyclistes. Les pertes de maîtrise sont les plus fréquentes et se caractérisent par la létalité la plus élevée, avec les croisements longitudinaux. Une vitesse excessive ou inadaptée est déterminante dans plus de la moitié des accidents mortels impliquant une voiture de tourisme.

Les accidents graves touchent principalement les occupants de voitures de tourisme et les motocyclistes. L'évolution durant la dernière décennie est toutefois très réjouissante: les dommages corporels graves ont diminué de moitié durant cette période, si bien que la part des occupants de voitures de tourisme dans les accidents graves ne représente plus que 30%, contre 40% en l'an 2000. La proportion des occupants de voitures de tourisme tués a passé de 46 à 39% des usagers de la route ayant perdu la vie dans le trafic.

**Toutes les tranches d'âge** ont bénéficié de la sécurité accrue des voitures de tourisme **1**. Les dommages corporels graves ont baissé le plus nettement chez les enfants et les jeunes de moins de 18 ans (-67%), les 25-44 ans (-55%) et **les 18-24 ans** (-55%). Toutefois, ces derniers présentent toujours le risque rapporté à la population le plus élevé **4**: pour 100 000 habitants, ils subissent presque trois fois plus de dommages corporels graves que la moyenne de la population suisse. Les seniors de plus de 65 ans, les enfants et les jeunes de moins de 18 ans ont le risque le plus faible d'avoir un accident grave de voiture de tourisme. Par contre, la létalité des seniors pour ces accidents dépasse nettement celle des autres tranches d'âge **2**: on compte environ trois fois plus de décès pour 10 000 dommages corporels chez les seniors que chez les 25-44 ans, qui constituent la tranche d'âge à la létalité la plus basse. De plus, la part des accidents graves en localité est élevée chez les seniors, alors que celle des accidents graves hors localité est supérieure à la moyenne chez les jeunes et les jeunes adultes entre 15 et 24 ans.

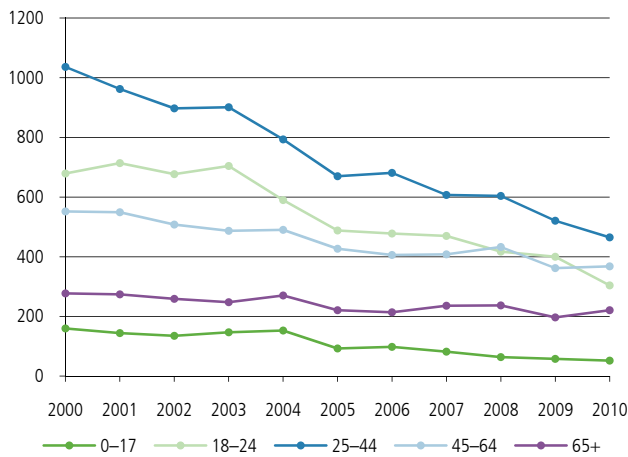
Près des  $\frac{3}{4}$  des dommages corporels graves des occupants de voitures de tourisme concernent les **conducteurs** **6**. La part des passagers touchés est importante en localité (environ 30% des dommages corporels graves). On constate par ailleurs que le nombre d'occupants de voitures de tourisme grièvement ou mortellement blessés qui ne portaient pas la ceinture de sécurité est supérieur à la moyenne en localité

et que la proportion des passagers arrière **sans ceinture** ayant subi un dommage corporel grave dépasse nettement celle des conducteurs et des passagers avant.

Plus de la moitié des dommages corporels graves résultent de **pertes de maîtrise** **3**. Suivent les croisements longitudinaux (17%) et les tamponnements (13%). Les premiers se caractérisent par la létalité la plus élevée: sur 1000 occupants de voitures de tourisme qui subissent un dommage corporel dans un accident de ce type, 30 décèdent. La létalité est aussi importante en cas de perte de maîtrise (27 sur 1000) et de dépassement/contournement (15 sur 1000).

La part des différentes causes des accidents graves impliquant une voiture de tourisme n'a guère changé ces dernières années **5**. Les principales causes constatées par la police sont la vitesse et l'état de la personne: elles sont chacune la cause (concomitante) d'environ 30% des accidents graves. Quelque 15% des accidents graves impliquant une voiture de tourisme sont dus à l'inattention/la distraction, plus de 5% à une utilisation inadéquate du véhicule et plus de 5% au non-respect de la priorité. Si l'on analyse les accidents dans lesquels au moins un occupant de voiture de tourisme a été mortellement blessé, on remarque qu'une **vitesse excessive ou inadaptée** constitue une cause déterminante dans plus de la moitié des cas.

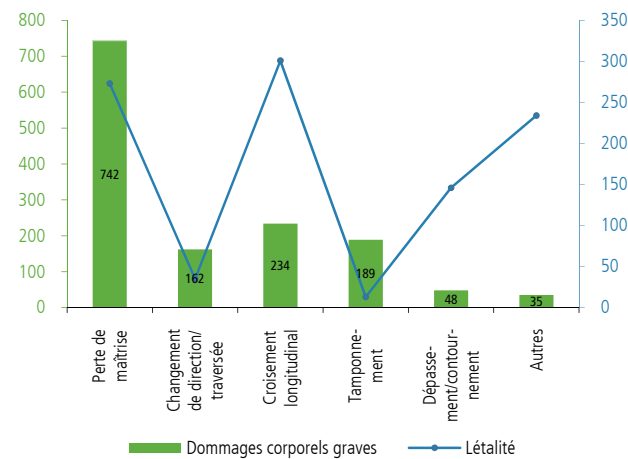
### 1 Evolution des dommages corporels graves chez les occupants de voitures de tourisme selon l'âge, 2000–2010



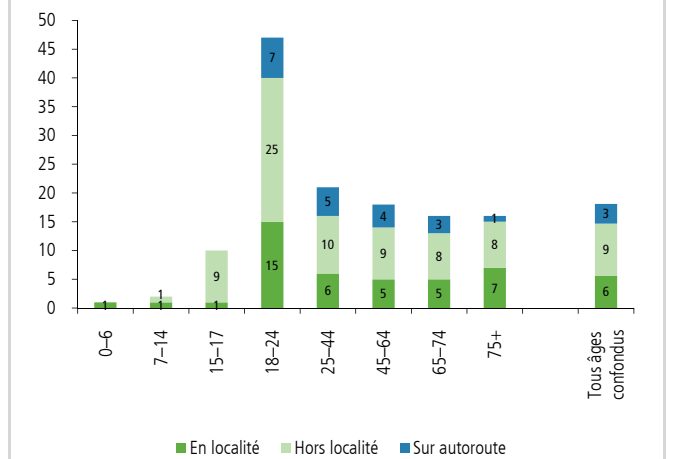
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) chez les occupants de voitures de tourisme selon l'âge

Age	Blessés graves	Tués	Létalité
0-17	46	6	116
18-24	292	12	143
25-44	430	35	99
45-64	332	36	126
65+	181	40	272
<b>Total</b>	<b>1 281</b>	<b>129</b>	<b>131</b>

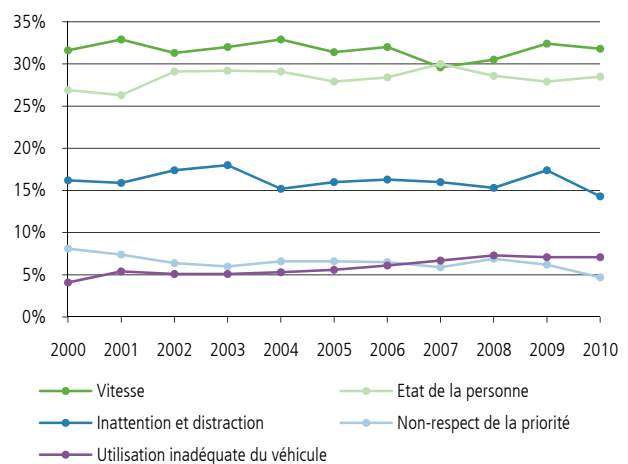
### 3 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) chez les occupants de voitures de tourisme selon le type d'accident



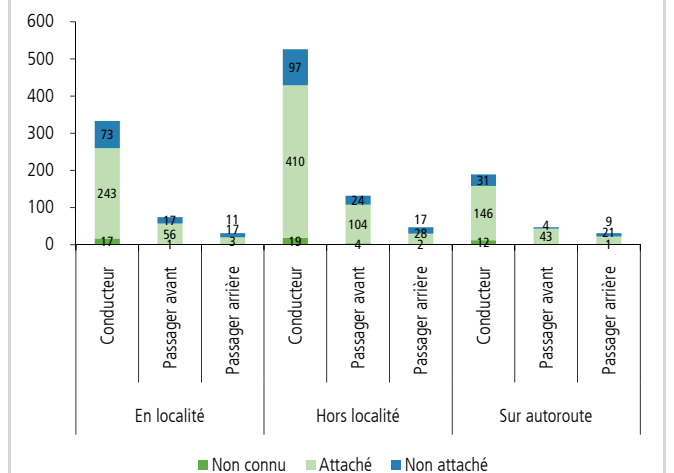
### 4 Dommages corporels graves chez les occupants de voitures de tourisme pour 100 000 habitants, selon l'âge et la localisation, 2010



### 5 Evolution de la proportion de conducteurs de voitures de tourisme incriminés dans les accidents graves impliquant une voiture de tourisme, selon la cause de l'accident, 2000–2010



### 6 Dommages corporels graves chez les occupants de voitures de tourisme selon le type d'occupant, la localisation et le système de retenue, 2010



## Véhicules automobiles lourds

Les accidents impliquant un véhicule automobile lourd (6% des dommages corporels graves) sont relativement rares, mais souvent très sérieux et ils blessent généralement les usagers antagonistes. Lorsque ceux-ci sont motorisés, leur létalité est environ deux fois supérieure à celle des occupants des véhicules automobiles lourds. Lorsqu'ils ne sont pas motorisés, elle est même six fois plus élevée. Ces accidents sont le plus dramatiques pour les piétons: 1 sur 9 décède des blessures subies lors d'une telle collision.

En 2010, 236 usagers de la route ont été grièvement blessés et 34 mortellement dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd (bus, autocar, camion ou tracteur à sellette), soit 5% de tous les blessés graves et 10% de l'ensemble des tués **2**. 18% des dommages corporels graves concernent les occupants des véhicules automobiles lourds, 19% les usagers antagonistes non motorisés (piétons, cyclistes), 42% ceux qui sont motorisés (p.ex. occupants de voitures de tourisme, motocyclistes) et 16% les autres usagers impliqués en cas de collision multiple. La **létalité** des occupants de véhicules automobiles lourds est relativement faible: environ 150 tués pour 10000 dommages corporels. En revanche, celle des **usagers antagonistes** motorisés atteint environ le double et elle est multipliée par six environ si ceux-ci ne sont **pas motorisés**.

Les accidents impliquant un véhicule automobile lourd sont le plus dramatiques pour les piétons **6**: 1 sur 9 décède des blessures subies dans une telle collision (létalité: 1120). Les autres usagers de la route vulnérables présentent eux aussi une létalité comprise entre 600 environ et 800. En d'autres termes, 1 accident sur 13 à 17 occasionnant des dommages corporels est mortel pour ces usagers antagonistes.

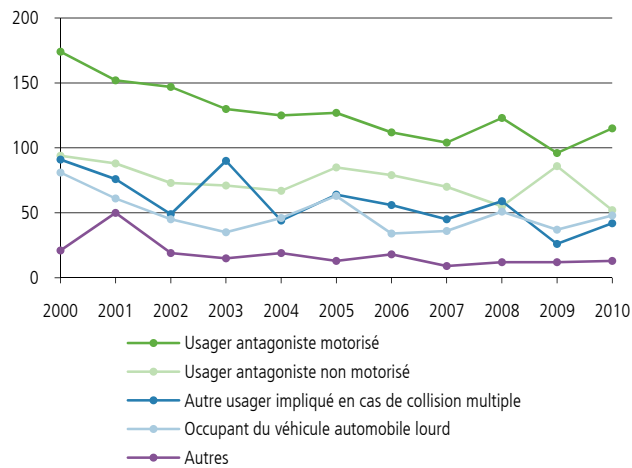
Ces dix dernières années, le nombre de dommages corporels graves lors d'accidents impliquant un véhicule automobile lourd a diminué de plus de 40% **1**. Cette baisse est supérieure à la moyenne chez les usagers antagonistes non motorisés et les autres usagers impliqués en cas de collision multiple. Le nombre de tués chez les usagers antagonistes a fléchi continuellement, mais il est resté relativement stable chez les occupants des véhicules automobiles lourds (quelque **4 par an**). L'année 2005 fait figure d'exception, car 13 personnes avaient été mortellement blessées dans un seul événement (accident d'autocar du 17.4.2005 au Grand-Saint-Bernard).

Les dommages corporels graves des occupants de bus, d'autocars, de camions et de tracteurs à sellette résultent à part égale de pertes de maîtrise et de collisions avec d'autres usagers de la route **4**. Dans 80% des cas, ces dernières impliquent **un seul autre objet**, en plus du véhicule automobile lourd. Ces collisions entre deux parties sont surtout liées à des pertes de maîtrise, des changements de direction, des traversées et des croisements longitudinaux. Les collisions multiples (au moins trois objets impliqués) découlent le plus souvent de dépassements/contournements et de tamponnements.

Dans l'ensemble, les **pertes de maîtrise** occasionnent le plus de dommages corporels graves, suivies des changements de direction/traversées **3**. La létalité est, en revanche, la plus élevée pour les **croisements longitudinaux**: 1 accident de ce type sur 10 impliquant un véhicule automobile lourd est mortel.

Qui est fautif dans ces collisions? Pour 1/3 environ des collisions (entre deux parties) avec des usagers antagonistes motorisés, la faute incombe au moins partiellement aux conducteurs des véhicules automobiles lourds. Cette part passe à 2/3 environ en cas de collisions avec des usagers antagonistes non motorisés **5**. Pour éviter de tels accidents avec des piétons/cyclistes, la prévention doit donc aussi porter sur les véhicules automobiles lourds et leurs conducteurs.

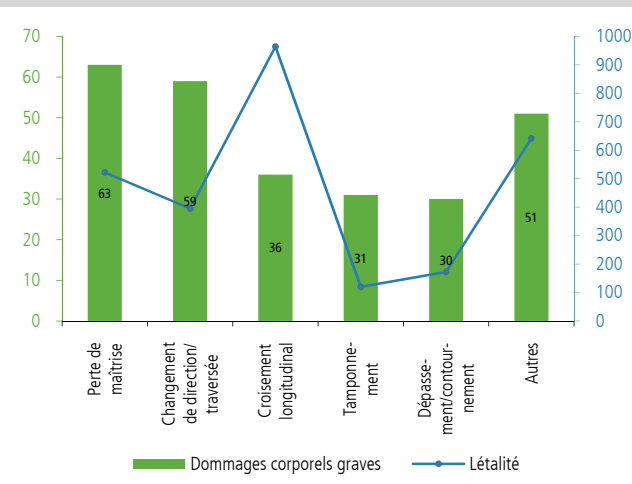
**1 Evolution des dommages corporels graves dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd, selon l'usager impliqué, 2000–2010**



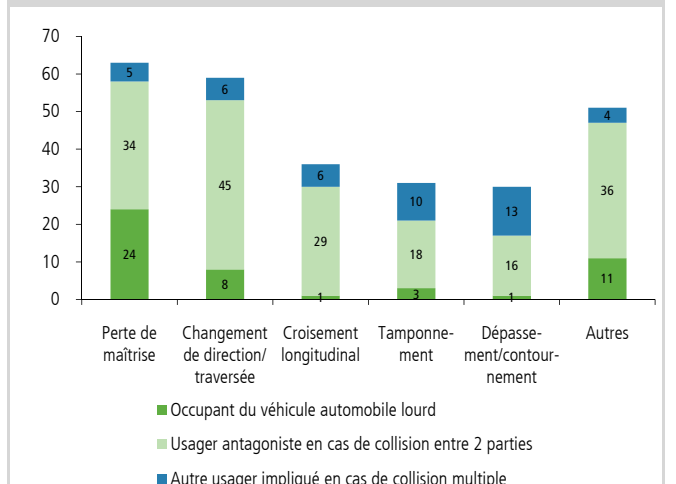
**2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) pour les accidents impliquant un véhicule automobile lourd, selon l'usager impliqué**

Usager impliqué	Blessés graves	Tués	Létalité
Usager antagoniste motorisé	97	18	380
Usager antagoniste non motorisé	48	4	982
Autre usager impliqué en cas de collision multiple	35	7	366
Occupant du véhicule automobile lourd	44	4	154
Autres	12	1	341
<b>Total</b>	<b>236</b>	<b>34</b>	<b>399</b>

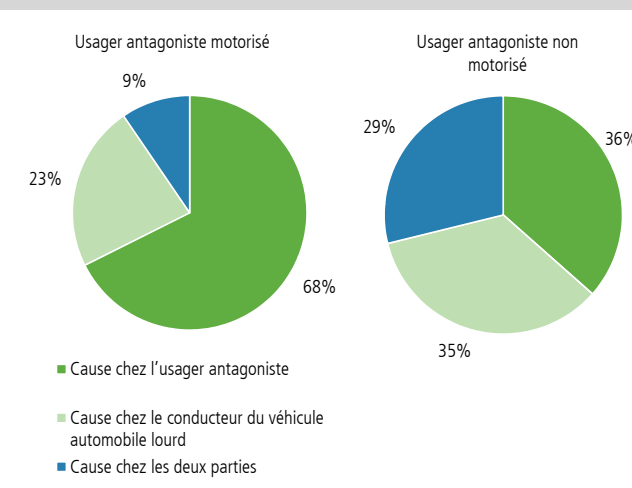
**3 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) pour les accidents impliquant un véhicule automobile lourd, selon le type d'accident**



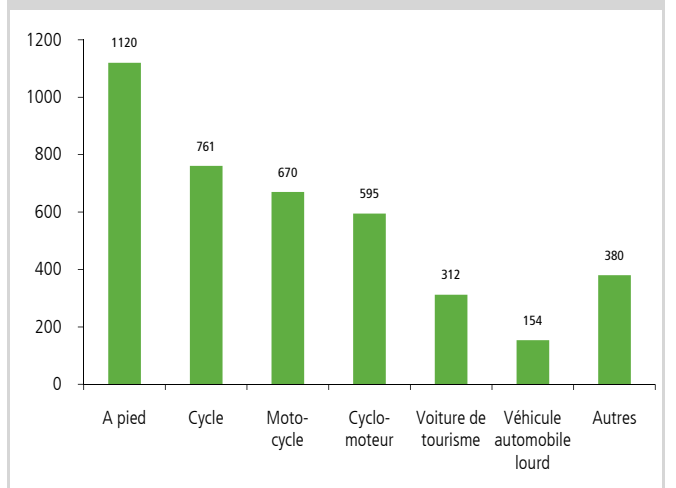
**4 Dommages corporels graves dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd, selon le type d'accident et l'usager impliqué, 2010**



**5 Répartition des causes pour les collisions entre un véhicule automobile lourd et un usager antagoniste grièvement blessé ou tué, 2010**



**6 Létalité pour les accidents impliquant un véhicule automobile lourd selon le moyen de locomotion, Ø 2000–2010**



# Enfants

A 7 ans, les enfants subissent avant tout des accidents graves comme piétons, à 13 ans, principalement comme cyclistes et à 14 ans, surtout comme cyclomotoristes. Les enfants sont nettement plus souvent victimes d'accidents graves à vélo en Suisse alémanique que dans les deux autres régions linguistiques. Alors que chez les enfants de moins de 5 ans, le nombre d'accidents graves varie peu au cours d'une journée en semaine (de lundi à vendredi), chez les enfants de 10 à 14 ans, on observe de nettes hausses à 7 h, 11 h, 13 h et 17 h, soit aux heures où ils vont à l'école ou en reviennent.

Ces dix dernières années, les dommages corporels graves sur les routes ont été réduits de moitié chez les enfants jusqu'à 14 ans **1**. La baisse du nombre d'enfants grièvement blessés ou tués alors qu'ils se déplaçaient **à vélo ou à pied** est particulièrement réjouissante (respectivement -116 et -103 enfants entre 2000 et 2010). En termes relatifs, la diminution la plus forte a été enregistrée pour les enfants passagers de voitures de tourisme, sans doute en raison des progrès réalisés dans la sécurité active et passive des véhicules. Il se pourrait aussi qu'elle soit liée à une utilisation accrue des **dispositifs de retenue pour enfants**.

En 2010, 262 enfants jusqu'à 14 ans ont été grièvement blessés dans des accidents de la route et 8 ont été tués **2**. On constate de nettes différences dans l'accidentalité selon l'âge des enfants. Le degré de mobilité, le moyen de locomotion ainsi que l'expérience et la maturité des enfants influencent l'accidentalité. C'est à l'âge de 2 ans que les enfants commencent à subir un nombre notable de dommages corporels graves, surtout comme piétons **3**. Un premier sommet est atteint vers 7-8 ans. A cet âge, la part des enfants grièvement blessés ou tués alors qu'ils se déplaçaient à pied s'élève à 63%. Le nombre d'accidents graves à vélo commence à augmenter de manière significative chez les enfants de 12 ans. La part des enfants de 13 ans victimes de dommages corporels graves alors qu'ils circulaient à vélo est de 52%. La situation des jeunes de **14 ans** est particulière, car ils peuvent déjà prendre une part active au trafic avec un véhicule motorisé. A cet âge, 39% de tous les blessés graves ou tués se déplaçaient à **cyclomoteur** au moment de l'accident, contre 30% à vélo et 15% à pied.

A mesure que les enfants deviennent plus âgés, ils sont davantage impliqués dans des accidents graves comme conducteurs de deux-roues. Chez les enfants de moins de 5 ans ayant subi des dommages corporels graves, seuls 6% conduisaient un deux-roues lors de l'accident **4**. La part correspondante est de 24% chez les enfants âgés de 5 à

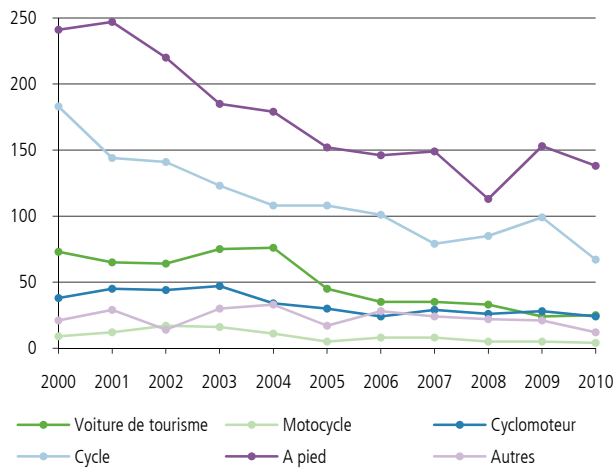
9 ans et de 56% chez les 10-14 ans. Dans le même temps, les enfants de moins de 5 ans ont été grièvement blessés ou tués comme passagers dans 31% des cas. La part correspondante pour tous les enfants entre 0 et 14 ans est de 18%.

On observe des différences régionales en ce qui concerne la répartition, selon le moyen de locomotion, du nombre d'enfants de moins de 15 ans grièvement blessés ou tués. En Suisse romande, 51% d'entre eux ont subi, en moyenne annuelle durant la dernière décennie, un accident grave alors qu'ils se déplaçaient à pied **5**. Les parts respectives pour la Suisse alémanique et le Tessin sont de 41% et 44%. En **Suisse alémanique**, où la **pratique du vélo** est nettement plus répandue quel que soit l'âge des personnes, on constate qu'un tiers des enfants victimes d'accidents graves l'ont été comme cyclistes. Cette part n'est que de 18% en Suisse romande et 19% au Tessin. La proportion d'accidents graves d'enfants qui étaient occupants d'une voiture de tourisme est par contre plus élevée en Suisse romande (17%) et au Tessin (16%) qu'en Suisse alémanique (11%). En outre, c'est au Tessin que la part d'enfants grièvement blessés ou tués à cyclomoteur est la plus élevée (14% contre 8% en Suisse alémanique et 7% en Suisse romande).

En semaine (de lundi à vendredi), c'est entre **17 et 18 h** que se produit le plus d'accidents graves impliquant des enfants de moins de 15 ans **6**. Plus l'enfant est âgé, plus le nombre d'accidents graves selon l'heure de la journée diffère. Chez les enfants de moins de 5 ans, le nombre d'accidents graves varie peu au cours d'une journée. Il croît légèrement l'après-midi et le pic est atteint entre 16 h et 18 h. Chez les enfants de 10 à 14 ans, on observe 4 pics: vers 7 h, 11 h, 13 h et 17 h. Ils correspondent clairement aux heures où l'enfant va à l'école ou en revient. Chez les enfants de 5 à 9 ans, les pics se dressent aux mêmes heures, mais sont moins prononcés.



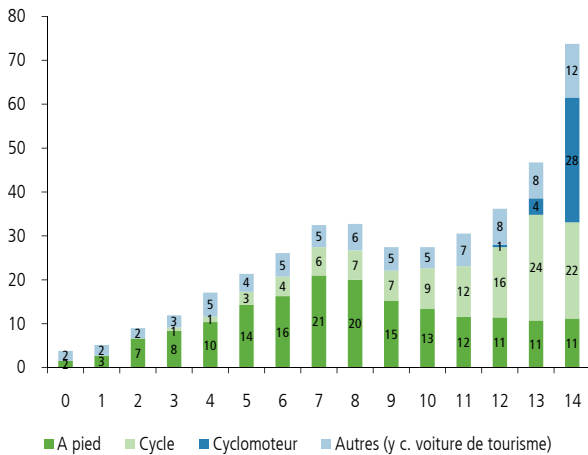
### 1 Evolution des dommages corporels graves chez les enfants (0-14 ans) selon le moyen de locomotion, 2000-2010



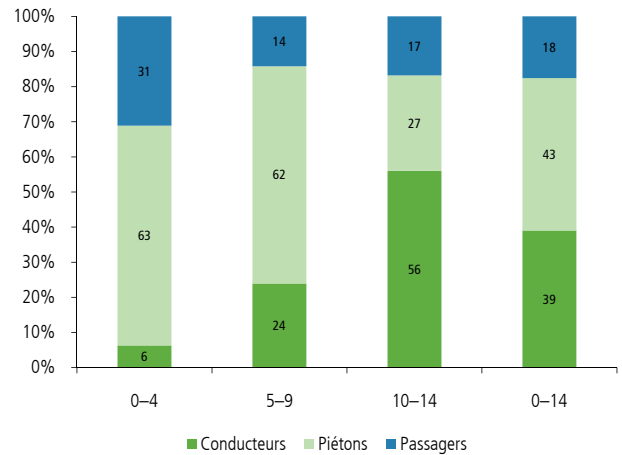
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000-2010) chez les enfants (0-14 ans) selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	24	1	82
Motocycle	3	1	94
Cyclomoteur	23	1	60
Cycle	66	1	59
A pied	134	4	109
Autres	12	0	195
<b>Total</b>	<b>262</b>	<b>8</b>	<b>88</b>

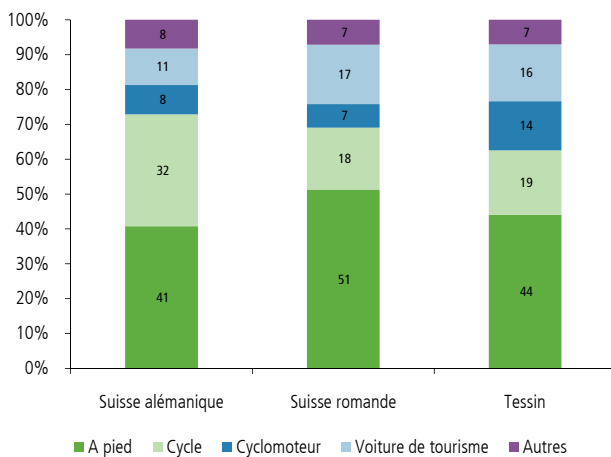
### 3 Dommages corporels graves chez les enfants (0-14 ans) selon l'âge et le moyen de locomotion, Ø 2000-2010



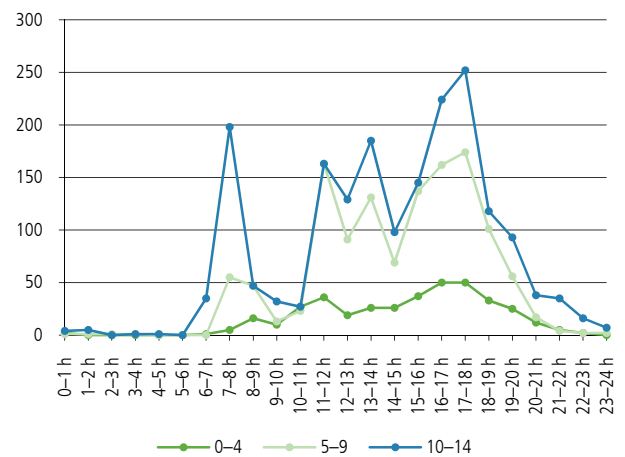
### 4 Répartition des dommages corporels graves chez les enfants (0-14 ans) selon l'âge et la catégorie d'utilisateurs, Ø 2000-2010



### 5 Répartition des dommages corporels graves chez les enfants (0-14 ans) selon la région linguistique et le moyen de locomotion, Ø 2000-2010



### 6 Dommages corporels graves chez les enfants (0-14 ans) du lundi au vendredi, selon l'heure de l'accident et l'âge, Σ 2000-2010



## Jeunes adultes

Cette dernière décennie, le nombre de jeunes adultes de 18 à 24 ans grièvement blessés ou tués a reculé de 44%. Il a baissé davantage chez les hommes (–46%) que chez les femmes (–39%). De tous les occupants de voitures de tourisme de 18 à 24 ans ayant subi des dommages corporels graves, 68% étaient impliqués dans des accidents suite à une perte de maîtrise. Les passagers de voitures de tourisme ayant subi un accident grave et dont le conducteur est un jeune adulte sont, dans 60% des cas, également âgés de 18 à 24 ans.

Entre 2000 et 2010, le nombre de jeunes adultes (de 18 à 24 ans) grièvement blessés ou tués sur les routes a reculé de 44%. En termes absolus, la diminution a été la plus marquée pour les **occupants de voitures de tourisme** (–375 personnes, soit –55%) **1**. Pour les autres groupes d'usagers, les baisses en termes absolus sont beaucoup plus faibles. Pour un groupe d'usagers – les piétons –, on relève même une hausse du nombre de victimes d'accidents graves (+19%). En termes relatifs, le recul le plus fort est enregistré pour les cyclomotoristes (–86%).

En 2010, 668 jeunes adultes ont été grièvement blessés ou tués dans des accidents de la route, dont 46% comme occupants d'une voiture de tourisme, 32% comme motocyclistes, 10% comme piétons et 8% comme cyclistes **2**.

En dix ans, le nombre de jeunes hommes ayant subi des dommages corporels graves a diminué davantage (–399 personnes, soit –46%) que celui des femmes (–133 personnes, soit –39%) **3**. Chez les hommes, la part des motocyclistes grièvement blessés ou tués a nettement augmenté, passant de 29% en 2000 à 38% en 2010, tandis que celle des occupants de voitures de tourisme a baissé de 55% à 43%. Chez les femmes, la part des motocyclistes victimes d'accidents graves n'a progressé que de 3 points de pourcentage (de 16% à 19%) alors que celle des occupantes de voitures de tourisme a baissé dans les mêmes proportions que pour les hommes (–12 points de pourcentage, soit de 62% en 2000 à 50% en 2010).

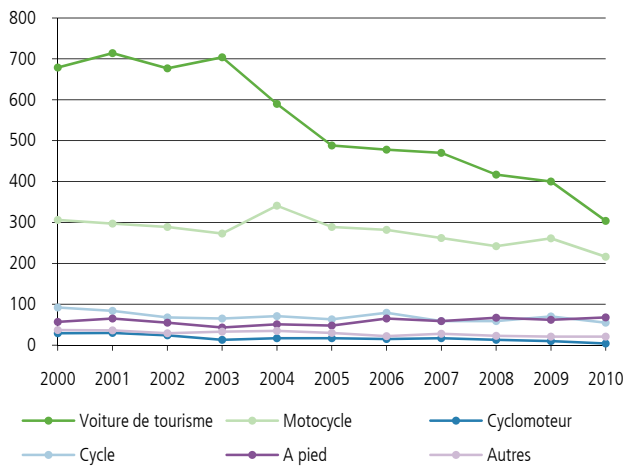
Le type d'accident varie fortement selon le moyen de locomotion **4**. Parmi tous les accidents graves (304) subis par des jeunes de 18 à 24 ans en voiture de tourisme en 2010, 208, soit 68%, se sont produits suite à une **perte de maîtrise**, 33 (11%) suite à un croisement longitudinal, 29 (10%) par tamponnement et seulement 19 (6%) suite à un changement de direction/une traversée. A motorcycle, les jeunes de 18 à 24 ans sont proportionnellement moins nombreux à subir un accident grave suite à une perte de maîtrise

(44%), mais bien plus nombreux à se blesser sérieusement suite à **un changement de direction/une traversée** (33%).

La répartition par âge des passagers grièvement blessés ou tués dans des voitures de tourisme est fortement influencée par l'âge du conducteur: durant la période 2000–2010, 60% des **passagers dans les voitures de tourisme** dont le conducteur était âgé de **18 à 24 ans** appartenaient également à cette tranche d'âge, et 20% avaient entre **15 et 17 ans** **5**. A noter que pour l'ensemble des passagers ayant subi des dommages corporels graves (quel que soit donc l'âge du conducteur), la part des 18–24 ans n'est que de 28% et celle des 15–17 ans, de 9%.

Le nombre de blessés graves et de tués entre 18 et 24 ans varie selon la région linguistique et le moyen de locomotion **6**. La différence la plus frappante concerne la part des motocyclistes de 18 à 24 ans victimes d'accidents graves: cette dernière décennie, elle était nettement plus grande au Tessin (43%) qu'en Suisse alémanique (25%) ou qu'en Suisse romande (32%). Signalons encore une autre différence régionale: la part des cyclistes de 18 à 24 ans grièvement blessés ou tués est nettement plus élevée en Suisse alémanique (9%) qu'en Suisse romande (5%) ou au Tessin (3%).

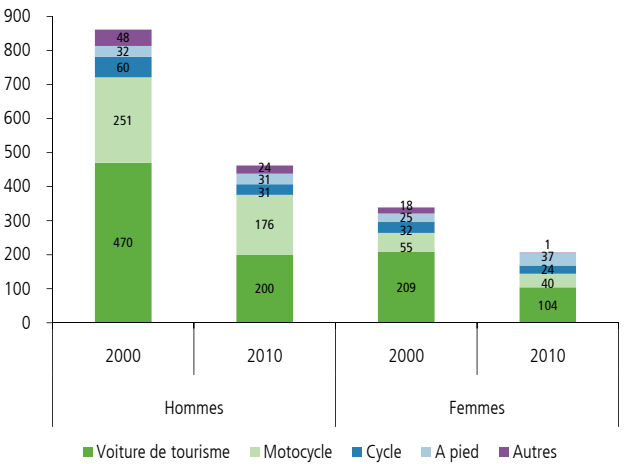
**1 Evolution des dommages corporels graves chez les jeunes adultes (18–24 ans) selon le moyen de locomotion, 2000–2010**



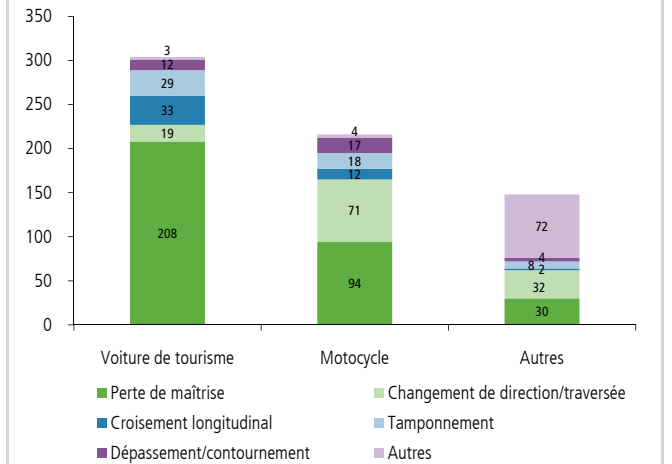
**2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) chez les jeunes adultes (18–24 ans) selon le moyen de locomotion**

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	292	12	143
Motocycle	204	12	169
Cyclomoteur	4	0	33
Cycle	53	2	67
A pied	62	6	137
Autres	17	4	198
<b>Total</b>	<b>632</b>	<b>36</b>	<b>143</b>

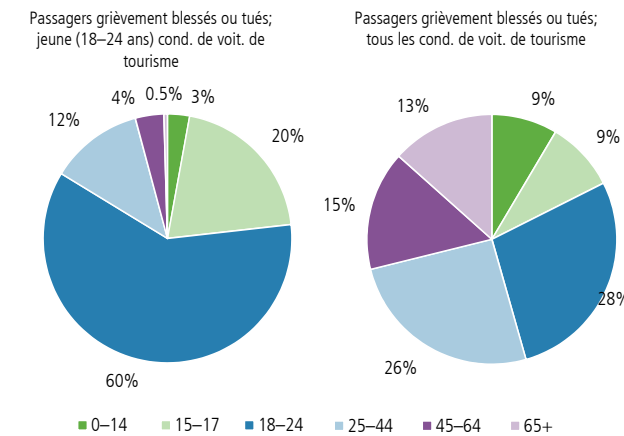
**3 Dommages corporels graves chez les jeunes adultes (18–24 ans) selon le sexe et le moyen de locomotion, 2000/2010**



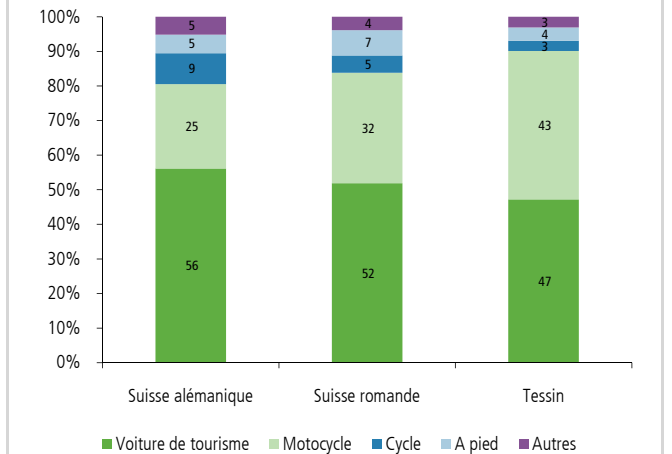
**4 Dommages corporels graves chez les jeunes adultes (18–24 ans) selon le moyen de locomotion et le type d'accident, 2010**



**5 Répartition des passagers grièvement blessés ou tués dans les accidents impliquant un conducteur de voiture de tourisme, selon l'âge, Ø 2000–2010**



**6 Répartition des dommages corporels graves chez les jeunes adultes (18–24 ans) selon la région linguistique et le moyen de locomotion, Ø 2000–2010**



# Seniors

Entre 2000 et 2010, la diminution du nombre de seniors (65 ans et plus) grièvement blessés ou tués a été inférieure à la moyenne. Alors que les seniors de moins de 75 ans sont victimes d'accidents graves principalement comme occupants de voitures de tourisme, les seniors plus âgés se blessent grièvement ou sont tués surtout comme piétons. Quel que soit l'âge des aînées, c'est à pied ou comme passagères qu'elles subissent le plus souvent un accident grave. Les passagers de voitures de tourisme ayant subi un accident grave et dont le conducteur est un senior sont, pour la plupart, également âgés de 65 ans ou plus.

Cette dernière décennie, le nombre de seniors (65 ans ou plus) grièvement blessés ou tués a diminué de 11% **1**. Par rapport à d'autres tranches d'âge, cette baisse est plutôt modeste. Pour la période 2000–2010, l'évolution du nombre d'accidents graves impliquant des seniors est fort contrastée selon le groupe d'utilisateurs de la route. Alors que le nombre de blessés graves et de tués a fortement baissé chez les piétons, les occupants de voitures de tourisme et les cyclomotoristes, il a nettement augmenté chez les motocyclistes et les cyclistes. Entre 2000 et 2010, la part des seniors ayant subi des dommages corporels graves comme **cyclistes** a passé de 13% à 23%. La part correspondante a grimpé de 5% à 10% pour les seniors à **moto**.

En 2010, 684 seniors ont été grièvement blessés sur les routes et 101, tués **2**. Dans cette tranche d'âge, la létalité des piétons est environ deux fois supérieure à celle des cyclistes et trois fois plus élevée que celle des occupants de voitures de tourisme.

Selon l'âge des seniors, la part des blessés graves et des tués varie fortement en fonction du moyen de locomotion. Chez les plus jeunes seniors (entre 65 et 74 ans) ayant subi des dommages corporels graves, la majorité était des **occupants de voitures de tourisme**, soit 124 personnes en moyenne annuelle pour la période 2000–2010 **3**. Les seniors plus âgés sont par contre plus nombreux à subir un accident grave comme **piétons**. La part des jeunes seniors (65–69 ans) grièvement blessés ou tués à vélo (23%) ou à motocycle (15%) est, comme on peut s'y attendre, beaucoup plus élevée que chez les seniors âgés (85 ans et plus), pour lesquels les parts correspondantes s'élèvent à 6% et 1%.

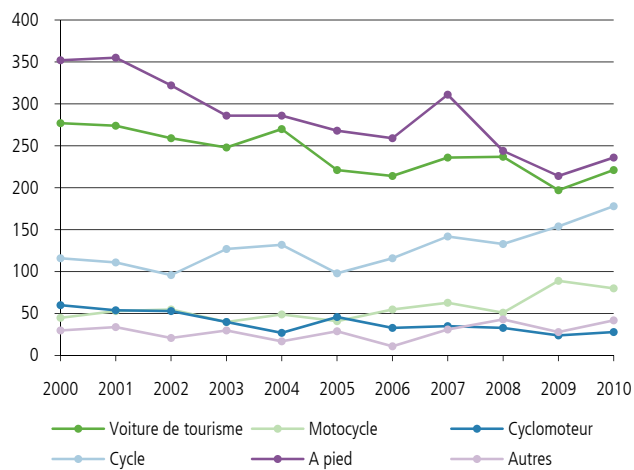
Le nombre de blessés graves et de tués pour 100 000 habitants augmente avec l'âge (par tranches de cinq ans) jusque vers 80–84 ans, ce tant chez les hommes que chez les femmes, et baisse par la suite **4**. Jusqu'à l'âge de 89 ans, les hommes grièvement blessés ou tués subissent leur acci-

dent majoritairement comme **conducteurs** (d'une voiture de tourisme, d'un vélo ou d'un deux-roues motorisé). Durant la dernière décennie, la part des conducteurs parmi les victimes d'un accident grave était de 82% chez les 65–69 ans et encore de 51% chez les 85–89 ans. Quant aux femmes, elles sont, dès l'âge de 65–69 ans, impliquées dans des accidents graves surtout comme **piétonnes ou passagères**. Dans la tranche d'âge des 65–69 ans, la part des conductrices est de 42%; elle ne s'élève plus qu'à 11% chez les 85–89 ans.

La répartition par âge des passagers grièvement blessés ou tués dans des voitures de tourisme est fortement influencée par l'âge du conducteur: durant la période 2000–2010, 78% des passagers dans les voitures de tourisme dont le conducteur était âgé de 65 ans et plus appartenaient également à cette tranche d'âge **5**. À noter que pour l'ensemble des passagers ayant subi des dommages corporels graves (quel que soit donc l'âge du conducteur), la part des seniors n'est que de 13%.

Pour les voitures de tourisme, la fréquence des types d'accident diffère selon le sexe. Les conducteurs de voitures de tourisme seniors de sexe masculin sont davantage impliqués dans des accidents graves suite à une perte de maîtrise que les aînées **6**; les parts respectives sont de 45% et 37% en moyenne annuelle pour la période 2000–2010. Par contre, ils sont moins souvent victimes d'accidents graves dus à un changement de direction ou à une traversée, notamment dans les intersections (respectivement 20% et 26%).

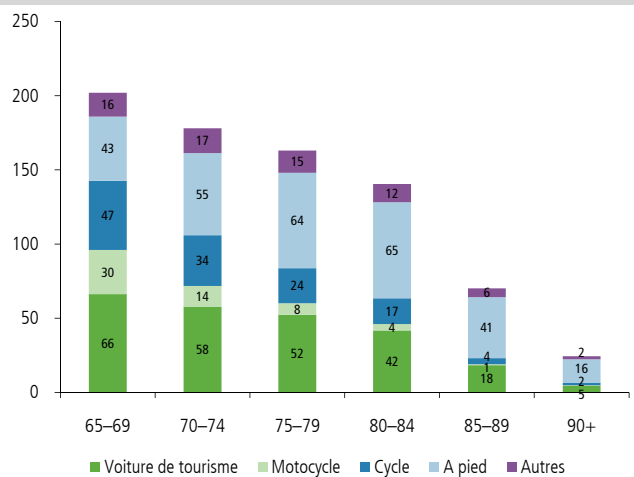
### 1 Evolution des dommages corporels graves chez les seniors (65 ans et +) selon le moyen de locomotion, 2000–2010



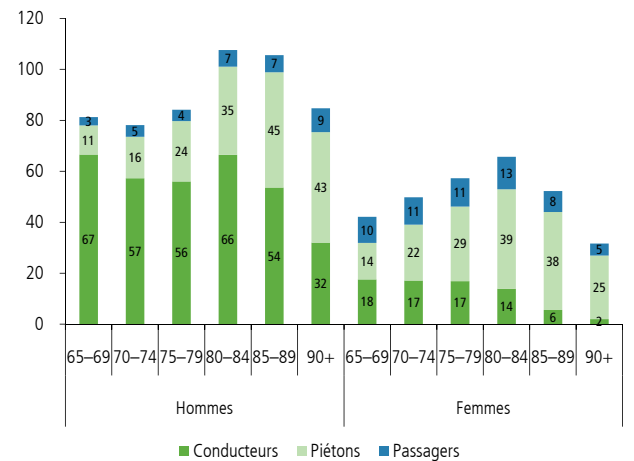
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) chez les seniors (65 ans et +) selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	181	40	272
Motocycle	74	6	354
Cyclomoteur	26	2	450
Cycle	163	15	425
A pied	202	34	832
Autres	38	4	451
<b>Total</b>	<b>684</b>	<b>101</b>	<b>438</b>

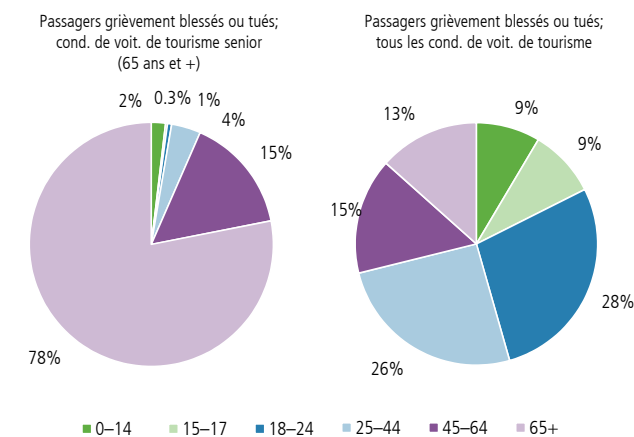
### 3 Dommages corporels graves chez les seniors (65 ans et +) selon l'âge et le moyen de locomotion, Ø 2000–2010



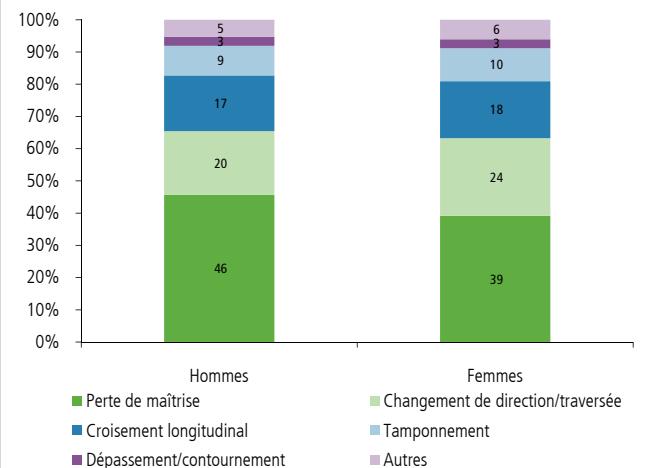
### 4 Dommages corporels graves chez les seniors (65 ans et +) pour 100 000 habitants selon l'âge, le sexe et la catégorie d'usagers, Ø 2000–2010



### 5 Répartition des passagers grièvement blessés ou tués dans les accidents impliquant un conducteur de voiture de tourisme, selon l'âge, Ø 2000–2010



### 6 Répartition des dommages corporels graves chez les conducteurs de voitures de tourisme seniors (65 ans et +), selon le sexe et le type d'accident, Ø 2000–2010



## En localité

En 2010, les motocyclistes constituaient le groupe d'usagers ayant le plus d'accidents graves sur les routes en localité, suivis des piétons et des cyclistes. Pour la première fois depuis des années, le nombre de motocyclistes grièvement blessés ou tués en localité est repassé sous la barre des 800 en 2010, soit le niveau qui prévalait en 2000. En 2010, les accidents graves survenus en localité se sont produits avant tout sur des tronçons droits ou à des carrefours (intersections ou débouchés). Ces derniers représentent un endroit particulièrement accidentogène pour les motocyclistes et les cyclistes.

En 2010, les trois groupes d'usagers ayant subi le plus d'accidents graves sur les routes en localité étaient les **motocyclistes**, les **piétons** et les **cyclistes**: leurs parts respectives sont de 29%, 25% et 24%. La proportion d'automobilistes ayant subi des dommages corporels graves en localité n'est quant à elle que de 16% **1**. Entre 2000 et 2010, le nombre de personnes grièvement blessées ou tuées en localité a reculé de 27%. Cette baisse, qui concerne tous les groupes d'usagers, a été particulièrement prononcée pour les cyclo-motoristes et les occupants de voitures de tourisme (respectivement -63% et -52%) mais a été plutôt faible pour les cyclistes et les motocyclistes (respectivement -15% et -1%). Depuis quelques années, le nombre de motocyclistes grièvement blessés ou tués en localité a eu tendance à diminuer, tant et si bien qu'il a repassé sous la barre des 800 en 2010, soit le niveau qui prévalait en 2000.

Les piétons constituent le groupe d'usagers de la route le plus **vulnérable**. Si un piéton se blesse dans un accident de la circulation en localité, la probabilité qu'il décède est plus de trois fois plus grande que s'il s'était déplacé à vélo, cyclo-moteur ou motocycle, et même cinq fois plus grande que s'il avait été un occupant de voiture de tourisme **2**.

Le **non-respect de la priorité ou de la signalisation** constitue la principale cause des accidents graves en localité. En 2010, elle a représenté 25% de l'ensemble des fautes et/ou influences enregistrées **3**. Les trois autres causes les plus importantes sont, dans l'ordre, «l'inattention et la distraction» (18%), l'état de la personne (12%) et la vitesse (9%).

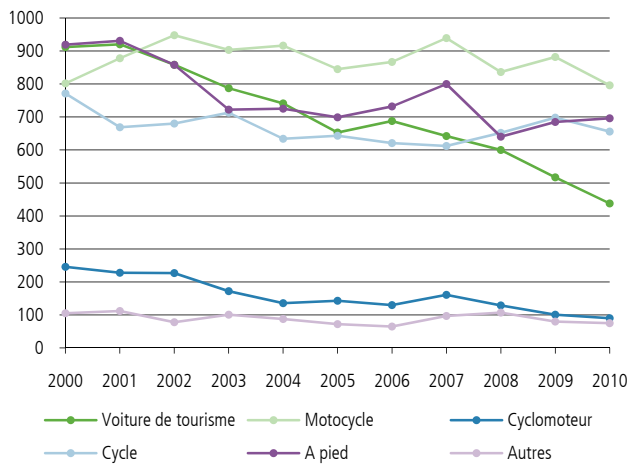
En 2010, les accidents graves survenus en localité se sont produits avant tout sur des **tronçons droits** ou à des **carrefours** (intersections ou débouchés). Leurs parts respectives sont de 49% et 32%. Seules 15% des personnes grièvement blessées ou tuées en localité l'ont été dans des virages et 4% sur des places, trottoirs, places de parc, etc. En outre, la répartition des lieux d'accident diffère selon le

moyen de locomotion **4**. Si la part des personnes ayant subi un accident grave sur un tronçon droit s'élevait à 67% chez les piétons en 2010, elle était de 53% chez les cyclistes, 41% chez les motocyclistes et 34% chez les occupants de voitures de tourisme. En comparaison avec les autres usagers de la route, les occupants de voitures de tourisme subissent relativement souvent des accidents dans des virages (33%). Pour les motocyclistes et les cyclistes, les carrefours représentent un endroit particulièrement accidentogène: de tous les motocyclistes grièvement blessés ou tués en localité en 2010, 43% l'ont été à un carrefour. Dans le cas des cyclistes, cette part s'élève à 34%.

En 2010, deux tiers des accidents graves survenus en localité se sont produits par **collision avec un autre usager**. Les pertes de maîtrise ne représentent que 29% des accidents et d'autres types d'accident tels que les collisions avec un animal, à peine 5%. Il n'est pas surprenant que la proportion de piétons impliqués dans les collisions avec un autre usager est extrêmement élevée (94%) **5**. Cette part s'élève à 65% chez les motocyclistes, 54% chez les cyclistes et 49% chez les occupants de voitures de tourisme.

La létalité augmente plus que proportionnellement avec la **vitesse signalisée** **6**. En ce qui concerne les piétons, un accroissement de 30 à 50 km/h (rapport de 1,7) entraîne un doublement du nombre de piétons tués pour 10 000 personnes ayant subi des dommages corporels. Pour les motocyclistes et les piétons, l'accroissement de 50 à 60 km/h (rapport de 1,2 seulement) se traduit par une létalité plus de deux fois supérieure à celle obtenue pour la vitesse de 50 km/h.

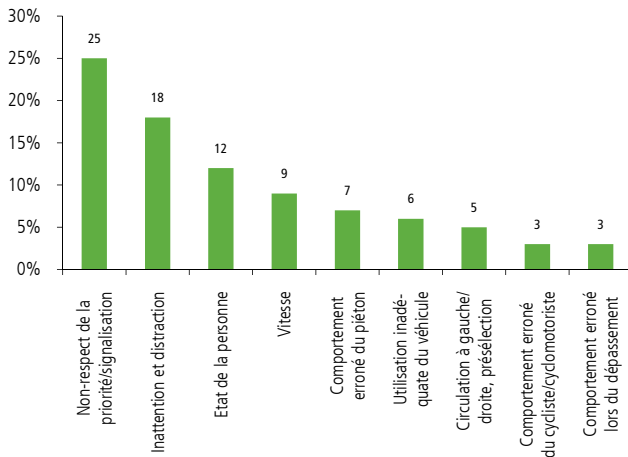
### 1 Evolution des dommages corporels graves sur les routes en localité selon le moyen de locomotion, 2000–2010



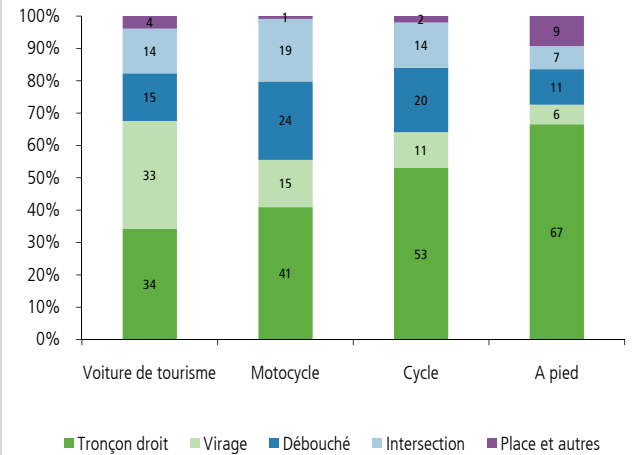
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) pour les routes en localité selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	411	27	51
Motocycle	782	14	72
Cyclomoteur	86	4	77
Cycle	639	17	82
A pied	646	50	267
Autres	73	2	85
<b>Total</b>	<b>2 637</b>	<b>114</b>	<b>93</b>

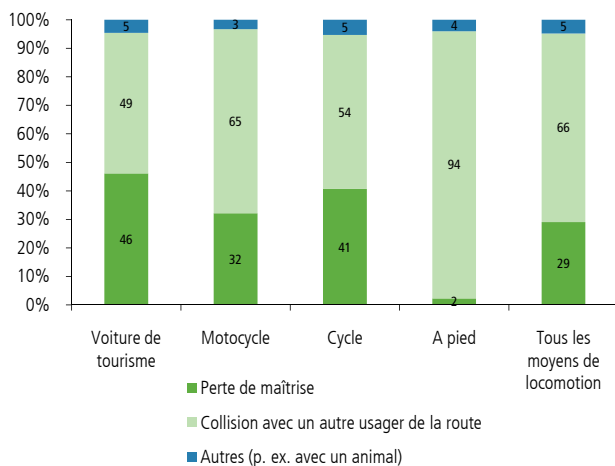
### 3 Proportion des principales causes des accidents graves en localité, 2010 (en % de l'ensemble des causes d'accident enregistrées)



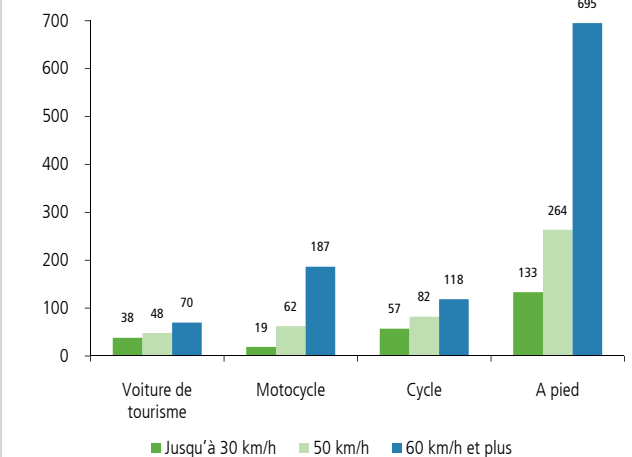
### 4 Répartition des accidents graves en localité selon le moyen de locomotion et le lieu de l'accident, 2010



### 5 Répartition des accidents graves en localité selon le moyen de locomotion et le type d'accident, 2010



### 6 Létalité pour les routes en localité selon le moyen de locomotion et la limitation de vitesse, Ø 2000–2010



## Hors localité

Durant la dernière décennie, le nombre de blessés graves ou de tués sur les routes hors localité a reculé pour tous les groupes d'usagers. Les diminutions les plus fortes sont l'apanage des cyclomotoristes et des occupants de voitures de tourisme alors que les baisses les plus modestes concernent les motocyclistes et les cyclistes. En 2010, les collisions avec un obstacle fixe hors localité se sont produites à raison de deux tiers le jour et d'un tiers la nuit. La part des accidents graves survenant de nuit est particulièrement élevée en cas de collision avec un arbre ou un panneau/poteau/mât.

La grande majorité des personnes grièvement blessées ou tuées sur les routes hors localité circulait en **voiture de tourisme** ou à **motocycle**. En 2010, les parts étaient respectivement de 42% et 34% **1**. Durant la dernière décennie, le nombre de blessés graves et de tués sur les routes hors localité a baissé de 33%. Des diminutions ont pu être enregistrées pour tous les groupes d'usagers, mais de manière plus ou moins prononcée. Chez les cyclomotoristes et les occupants de voitures de tourisme, le nombre de blessés graves et de tués a été réduit de moitié (respectivement -51% et -48%). Les baisses les plus modestes concernent les motocyclistes (-6%) et les cyclistes (-11%).

Sur les routes hors localité, la létalité des motocyclistes est plus élevée que celle des occupants de voiture de tourisme, mais elle est près de trois fois plus faible que celle des piétons **2**.

La **vitesse** est la principale cause des accidents graves sur les routes hors localité. En 2010, elle a représenté 25% de l'ensemble des fautes et/ou influences enregistrées sur ce type de route **3**. Les trois autres causes principales sont «l'inattention et la distraction» (18%), «l'état de la personne» (13%) et «le non-respect de la priorité ou de la signalisation» (12%).

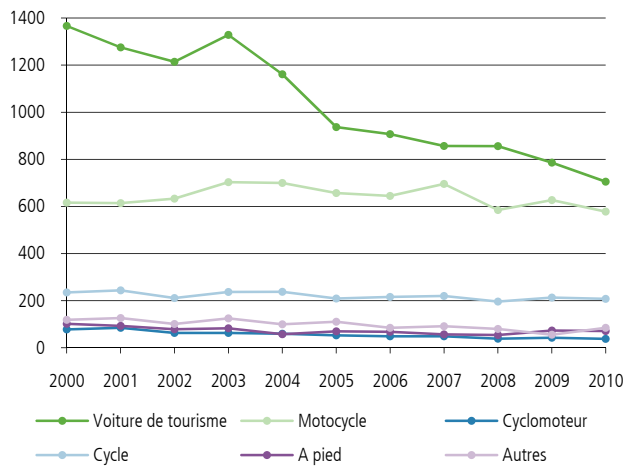
Un lien peut être établi entre le lieu de l'accident et le moyen de locomotion **4**. En 2010, la majorité des accidents graves impliquant des voitures de tourisme ou des motos hors localité sont survenus dans des **virages** (respectivement 54% et 49%). Quant aux piétons et aux cyclistes grièvement blessés ou tués, ils l'ont été pour la plupart sur des **tronçons droits** (respectivement 59% et 50%). Les carrefours (intersections ou débouchés) représentent des lieux accidentogènes surtout pour les deux-roues, qu'ils soient motorisés ou non. De tous les motocyclistes grièvement blessés ou tués hors localité, 23% l'ont été à des carrefours. Cette part est de 20% pour les cyclistes et de 17% pour l'ensemble des usagers.

En 2010, les accidents graves survenus sur des routes hors localité se sont produits dans 50% des cas par **perte de maîtrise**, dans 47% des cas à cause d'une **collision avec un autre usager** et dans 3% des cas pour une autre raison, telle qu'une collision avec un animal **5**. La répartition des types d'accident diffère fortement selon le moyen de locomotion. Les piétons grièvement blessés ou tués hors localité ont subi leur accident dans 93% des cas en raison d'une collision avec un autre usager. En ce qui concerne les occupants de voitures de tourisme, cette part (43%) est inférieure à la moyenne (47%).

Les **collisions avec un obstacle fixe** sont caractéristiques des accidents hors localité. Elles ont été à l'origine de plus du quart des blessés graves et des tués hors localité en 2010. Les objets heurtés le plus fréquemment sont des arbres (22%), des barrières/murs/garde-corps (17%) et des panneaux/poteaux/mâts (17%) **6**. Ces collisions ont lieu dans près de deux tiers des cas de jour et dans un peu plus d'un tiers, de nuit. La part des accidents graves survenant de nuit est relativement élevée dans le cas de collisions avec un arbre ou un panneau/poteau/mât (respectivement 49% et 42%), mais faible dans les cas où l'objet heurté est une glissière de sécurité (20%) ou un/une barrière/mur/garde-corps (31%).



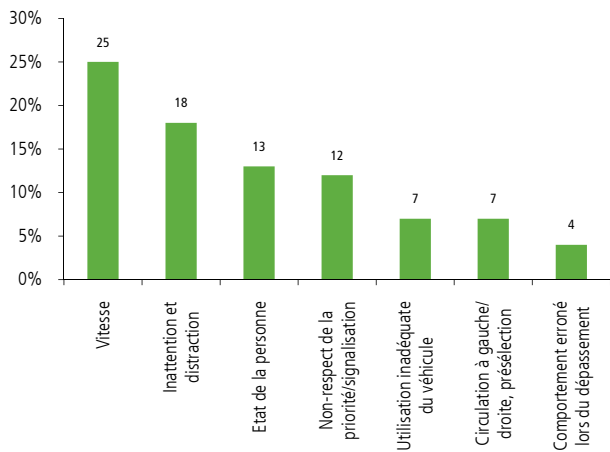
### 1 Evolution des dommages corporels graves sur les routes hors localité selon le moyen de locomotion, 2000–2010



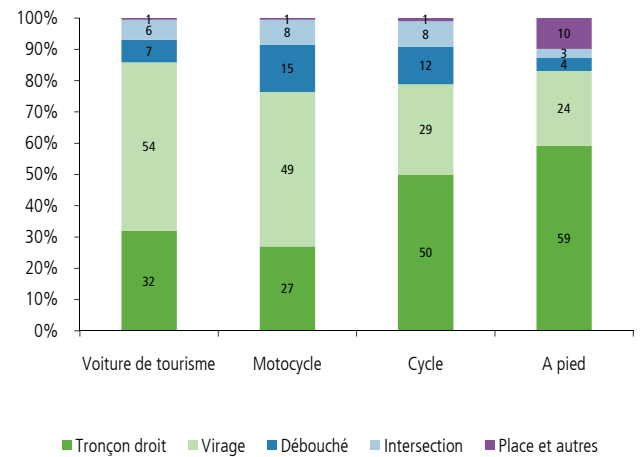
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) pour les routes hors localité selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	617	88	247
Motocycle	526	52	377
Cyclomoteur	38	0	320
Cycle	191	17	291
A pied	51	20	1 038
Autres	72	13	453
<b>Total</b>	<b>1 495</b>	<b>190</b>	<b>302</b>

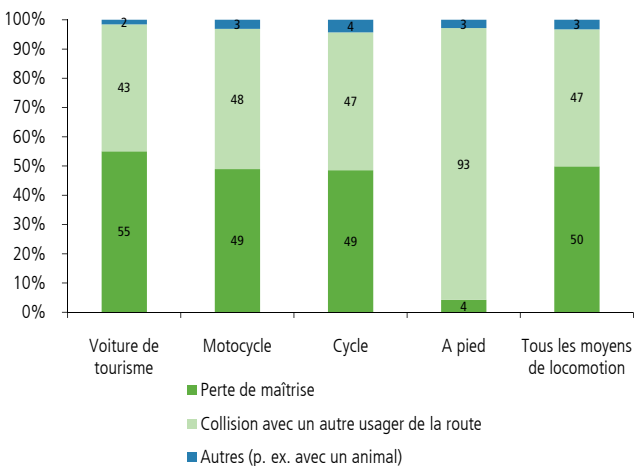
### 3 Proportion des principales causes des accidents graves hors localité, 2010 (en % de l'ensemble des causes d'accident enregistrées)



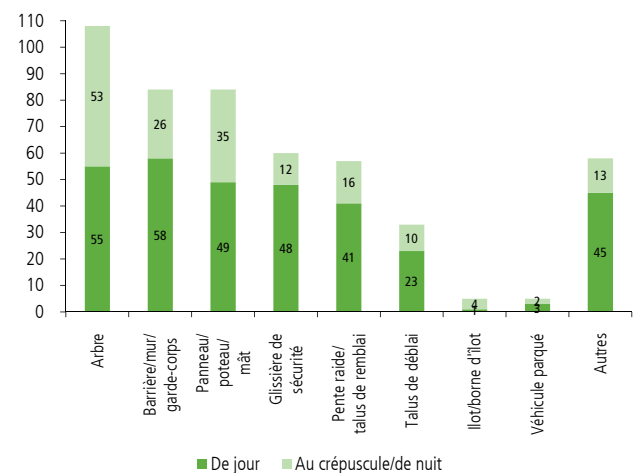
### 4 Répartition des accidents graves hors localité selon le moyen de locomotion et le lieu de l'accident, 2010



### 5 Répartition des accidents graves hors localité selon le moyen de locomotion et le type d'accident, 2010



### 6 Dommages corporels graves dans les collisions avec un obstacle fixe sur les routes hors localité, selon la nature de l'obstacle et les conditions de lumière, 2010



## Sur autoroute

En 2010, plus de trois quarts des personnes grièvement blessées ou tuées sur autoroute se trouvaient dans une voiture de tourisme lors de l'accident. Davantage de pertes de maîtrise que de collisions avec un autre usager sont à l'origine des accidents graves sur autoroute. Les pertes de maîtrise sont clairement liées à l'âge du conducteur. Plus celui-ci est jeune, plus la probabilité que ce type d'accident se produise est grande. Par contre, les collisions dues à des véhicules circulant à contre-sens concernent nettement plus souvent des conducteurs âgés.

Plus de trois quarts des personnes grièvement blessées ou tuées sur autoroute en 2010 se trouvaient dans des **voitures de tourisme** au moment de l'accident, 13% se déplaçaient à motorcycle, 6% étaient dans des véhicules destinés au transport de choses/bus et 4% allaient à pied **1**. Cette dernière décennie, le nombre de personnes ayant subi des dommages corporels graves sur autoroute a reculé de 32%; cette baisse est même de 37% chez les automobilistes.

En 2010, la part des piétons parmi les personnes tuées sur autoroute a été particulièrement importante (22%). Ce chiffre est toutefois soumis à de fortes fluctuations d'une année à l'autre étant donné le petit nombre de cas (23 tués en 2010, dont 5 piétons). La présence de piétons sur l'autoroute a un caractère exceptionnel (par exemple en cas de panne ou d'accident, ou encore de travaux de réfection). La probabilité qu'ils succombent après avoir été percutés par un véhicule circulant à vive allure est particulièrement grande. Leur létalité est par conséquent extrêmement élevée (2938 tués pour 10 000 accidentés en moyenne pour les années 2000 à 2010) **2**.

En 2010, la **vitesse** représentait la cause principale des accidents graves sur autoroute, suivie de l'inattention/la distraction ainsi que de l'état de la personne **3**. Ces trois causes représentaient respectivement 24%, 21% et 20% de l'ensemble des causes d'accident enregistrées en 2010. Davantage de pertes de maîtrise que de collisions avec un autre usager sont à l'origine des accidents graves sur autoroute. On retrouve les pertes de maîtrise avant tout dans les accidents graves dont la cause est une «vitesse excessive ou inadaptée» ou l'«état de la personne». Les collisions avec un autre véhicule sont, par essence même, extrêmement fréquentes pour ce qui est des accidents graves dus au non-respect de la distance de sécurité.

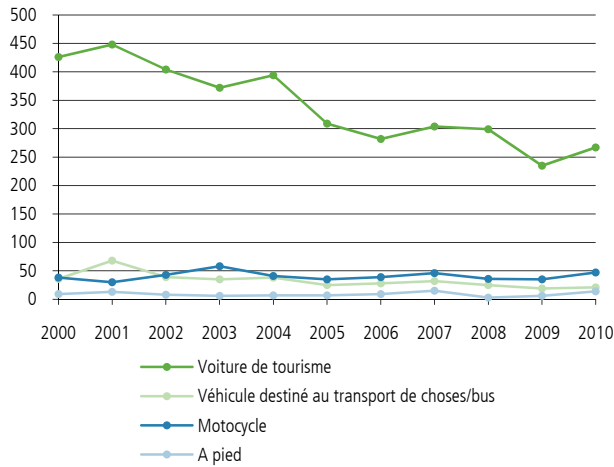
Selon l'âge du conducteur, on peut observer d'importantes différences quant à la répartition des types d'accidents **4**.

Dans la période allant de 2000 à 2010, deux tiers des accidents graves impliquant des **jeunes conducteurs** (18–24 ans) sur autoroute étaient des **pertes de maîtrise**. Chez les conducteurs âgés de 24 à 74 ans, environ la moitié seulement des accidents graves sont des pertes de maîtrise. Chez les conducteurs âgés de 75 ans et plus, cette part n'est que de 41%. En outre, on observe que les accidents graves de type «croisement longitudinal» surviennent plus souvent chez les **conducteurs seniors**. Dans la grande majorité des cas, il s'agit de collisions dues à un **contre-sens**. Si 3% en moyenne des conducteurs grièvement blessés ou tués sur autoroute sont impliqués dans ce type d'accident, les parts respectives chez les personnes âgées de 65 à 74 ans et celles de 75 ans et plus sont de 6% et 15%.

La répartition des accidents graves selon les conditions de lumière dépend largement du moyen de locomotion **5**. Durant la période allant de 2000 à 2010, environ  $\frac{3}{4}$  des accidents graves sur autoroute sont survenus de jour en ce qui concerne les motos et les véhicules destinés aux transports de choses/bus. Quant aux accidents graves impliquant des voitures de tourisme, ils se sont produits dans un peu plus de la moitié des cas de jour (53%). Les piétons ayant été grièvement blessés ou tués sur autoroute au cours des années 2000 à 2010 ont majoritairement subi leur accident de nuit (54%).

La létalité sur autoroute est la plus élevée chez les seniors, tout particulièrement chez ceux ayant subi un accident en Suisse romande ou au Tessin **6**. En outre, si une personne de 18 à 24 ans se blesse lors d'un accident de la circulation sur autoroute, la probabilité qu'elle décède est près de deux fois plus grande en Suisse romande qu'en Suisse alémanique.

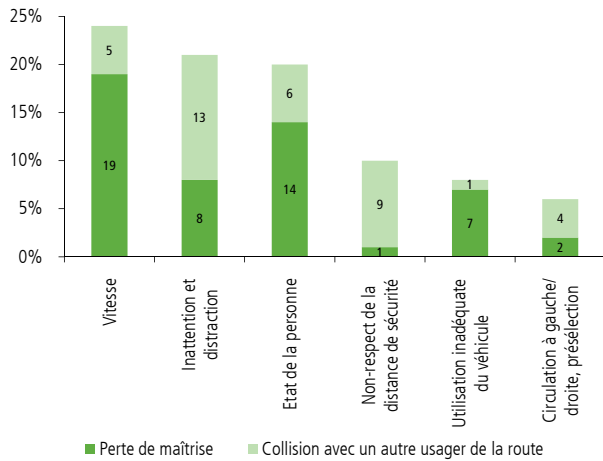
**1 Evolution des dommages corporels graves sur les autoroutes selon le moyen de locomotion, 2000–2010**



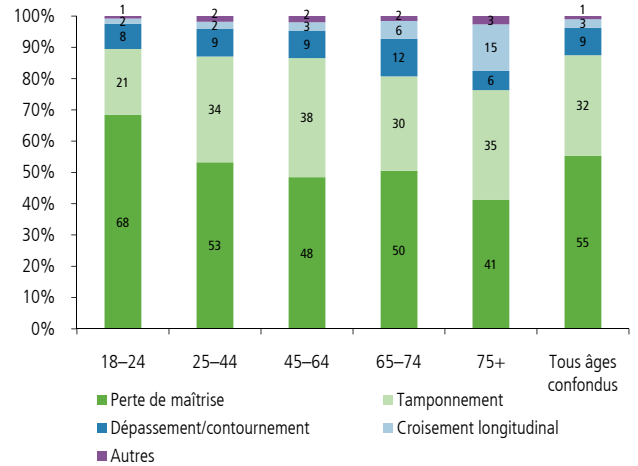
**2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) pour les autoroutes selon le moyen de locomotion**

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	253	14	121
Motocycle	45	2	432
Véhicule destiné au transport de choses/bus	19	2	151
A pied	9	5	2 938
<b>Total</b>	<b>326</b>	<b>23</b>	<b>147</b>

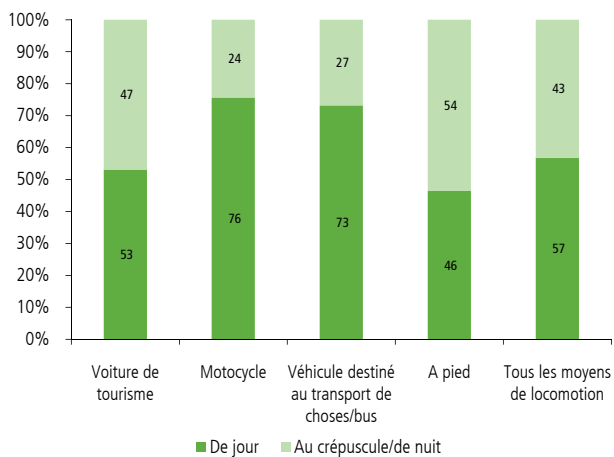
**3 Proportion des principales causes des accidents graves sur autoroute selon le type d'accident, 2010 (en % de l'ensemble des causes d'accident enregistrées)**



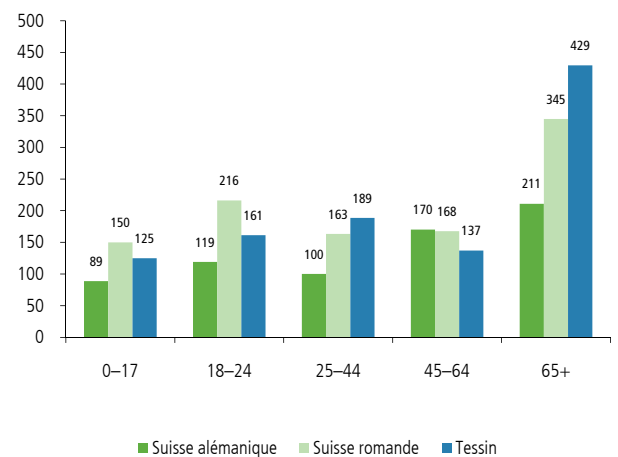
**4 Répartition des accidents graves sur autoroute selon l'âge du conducteur et le type d'accident, Ø 2000–2010**



**5 Répartition des accidents graves sur autoroute selon le moyen de locomotion et les conditions de lumière, Ø 2000–2010**



**6 Létalité pour les autoroutes selon l'âge et la région linguistique, Ø 2000–2010**



## Pertes de maîtrise

La létalité pour les pertes de maîtrise est très élevée. Si l'on considère ce type d'accident, l'accidentalité évolue différemment pour les occupants de voitures de tourisme, les motocyclistes et les cyclistes. La vitesse et l'inexpérience constituent d'importants facteurs de risque en la matière. La plupart des pertes de maîtrise se terminent par une collision avec un obstacle fixe hors de la chaussée, les collisions de motocyclistes avec des arbres ayant les conséquences les plus graves.

Il y a perte de maîtrise lorsqu'un conducteur ne parvient plus à garder le contrôle de son véhicule, lorsqu'il évite une collision imminente ou sort de sa trajectoire par sa propre faute. Une collision peut se produire à la suite de la perte de maîtrise.

Le **recul** observé pendant des années pour les dommages corporels graves subis lors de pertes de maîtrise s'est **arrêté** en 2007 **1**. Depuis, la fréquence s'est stabilisée à près de 80% du niveau de l'an 2000. L'évolution diverge fortement selon la catégorie d'usagers de la route: les occupants de voitures de tourisme et les cyclomotoristes présentent une réduction de moitié quasiment par rapport à l'an 2000, alors que les motocyclistes enregistrent une hausse de 20% et les cyclistes, de près de 50%.

La **létalité** pour les pertes de maîtrise (près de 3 tués pour 100 victimes d'accidents) s'élève à bien plus que le double de celle pour les collisions **2**, mais elle varie sensiblement selon les usagers de la route: la probabilité qu'un **piéton** victime d'une perte de maîtrise meure est de loin la plus élevée, alors que les cyclistes et les cyclomotoristes ont la létalité la plus basse, probablement en raison de leurs faibles vitesses.

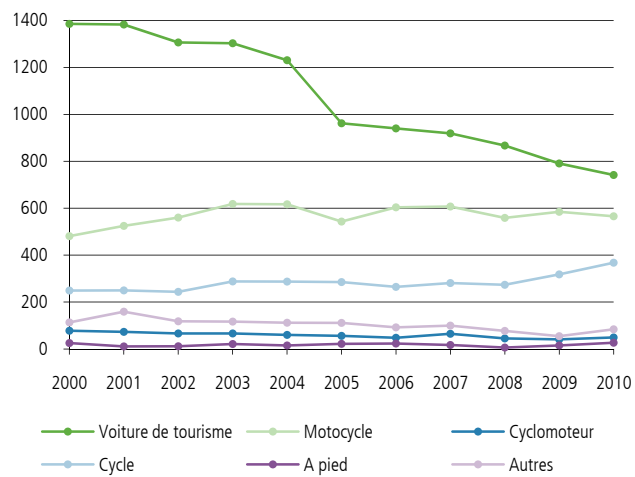
Pour les pertes de maîtrise, la fréquence et la létalité varient fortement selon les conséquences de l'accident **3**. La plupart des dommages corporels graves surviennent lors de collisions avec des obstacles fixes hors de la chaussée et les plus sérieux, lors de collisions avec d'autres usagers de la route. Si l'on considère simultanément la fréquence et la létalité, les collisions avec des obstacles fixes hors de la chaussée doivent retenir toute notre attention.

Lorsqu'une perte de maîtrise entraîne une telle collision, la probabilité d'y être tué dépend alors notablement du véhicule et de l'obstacle en question **4**. On constate à cet égard que les motocyclistes ont généralement un risque de mortalité plus élevé que les occupants de voitures de tourisme, les collisions de motocyclistes avec des arbres se caractérisant, de loin, par la létalité la plus importante.

Conformément aux attentes, l'analyse des causes révèle que les pertes de maîtrise sont dues de manière prépondérante à une vitesse inadaptée, quel que soit le moyen de locomotion **5**. Toutefois, il est également intéressant de se pencher sur les autres causes importantes: l'«état de la personne» (influence de substances) est bien plus souvent imputé aux conducteurs de voitures de tourisme qu'aux motocyclistes. A l'inverse, les causes «inattention et distraction» et «utilisation inadéquate du véhicule» sont bien plus fréquentes chez les motocyclistes, ce qui tend à démontrer que ces derniers ne maîtrisent pas toujours leur machine exigeante.

Les pertes de maîtrise mettent très clairement en évidence l'importance de la pratique de la conduite **6**. La fréquence des conducteurs incriminés dans les pertes de maîtrise graves dans les six premiers mois suivant l'obtention du permis est exceptionnellement élevée, puis elle décroît fortement. Elle tombe ainsi à 1/3 environ après trois années de pratique, mais le nombre de conducteurs incriminés ne se stabilise à 10% environ de la valeur initiale qu'après sept années de pratique. Il faut par ailleurs souligner que la part des **conductrices** incriminées durant les deux premières années suivant l'obtention du permis oscille entre à peine 16 et 18%, puis se stabilise à 20% environ.

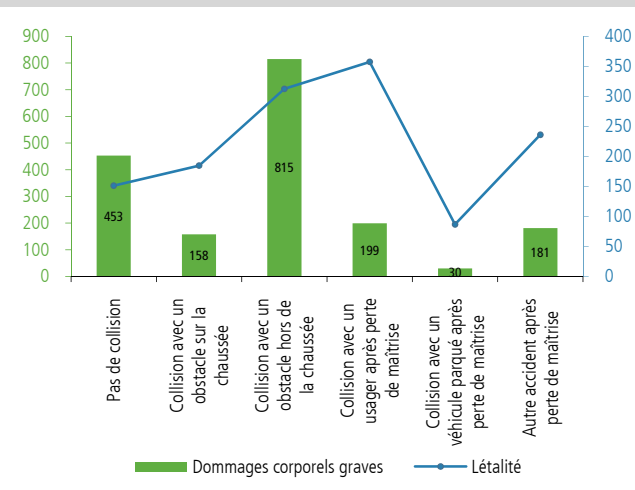
### 1 Evolution des dommages corporels graves dans les pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion, 2000–2010



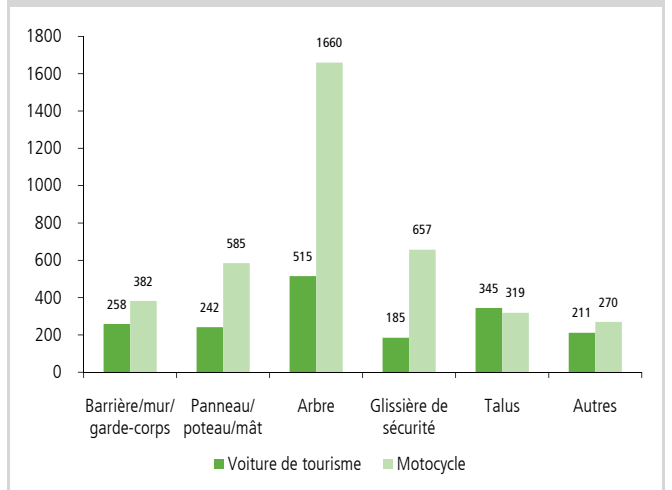
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) pour les pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	666	76	273
Motocycle	531	35	292
Cyclomoteur	47	2	149
Cycle	352	16	147
A pied	24	3	576
Autres	72	12	377
<b>Total</b>	<b>1 692</b>	<b>144</b>	<b>269</b>

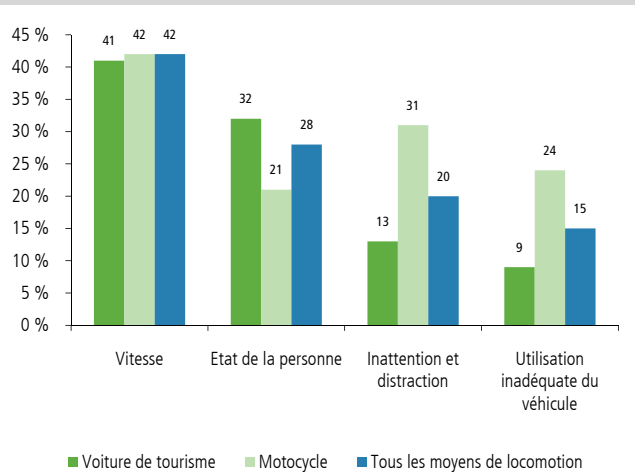
### 3 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) pour les pertes de maîtrise selon le type d'accident



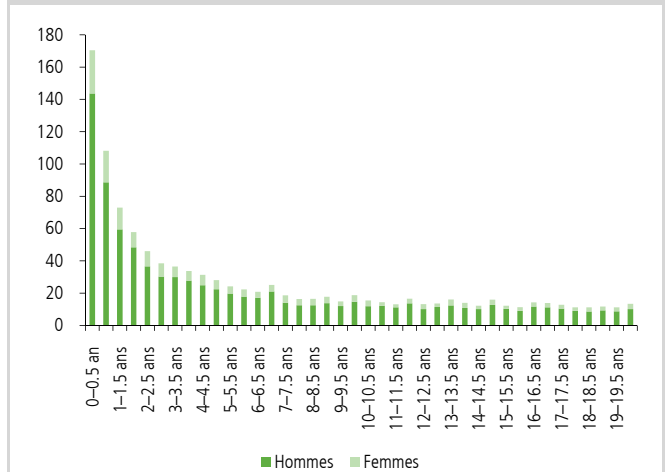
### 4 Létalité pour les collisions avec un obstacle fixe hors de la chaussée, selon la nature de l'obstacle et le moyen de locomotion, Ø 2000–2010



### 5 Proportion de conducteurs incriminés dans les pertes de maîtrise graves selon la cause de l'accident et le moyen de locomotion, 2010



### 6 Conducteurs incriminés dans les pertes de maîtrise graves selon la durée de possession du permis de conduire et le sexe, Ø 2000–2010



# Collisions

Environ  $\frac{2}{3}$  des victimes de la route en Suisse sont dues à des collisions. Le recul de la dernière décennie se poursuit; il est le plus faible chez les motocyclistes. Les changements de direction sont le type d'accident le plus fréquent; les accidents concernant un piéton et les croisements longitudinaux ont les conséquences les plus graves. Les collisions découlent principalement de refus de priorité et, chez les motocyclistes, de l'inattention/la distraction. Les nouveaux conducteurs de sexe masculin provoquent la plupart des collisions graves.

Contrairement à ce qui se passe pour les pertes de maîtrise, la **tendance baissière** des dix dernières années observée pour les dommages corporels graves dus à des collisions s'est poursuivie en 2010. Le recul est notable chez les occupants de voitures de tourisme: le chiffre s'élève à 50% de la valeur de l'an 2000 **1**. Le repli également important chez les cyclomotoristes est probablement lié à l'exposition. Les motocyclistes affichent, en revanche, la baisse la plus faible.

La comparaison de la létalité traduit la **vulnérabilité** des usagers de la route non protégés et les effets positifs des équipements de sécurité active et passive des véhicules **2**. Ainsi, les occupants de voitures de tourisme ont de loin la létalité la plus basse. Celle-ci double presque pour les cyclistes et elle est même multipliée par cinq pour les piétons, notamment car de nombreuses personnes âgées se déplacent à pied.

Les collisions englobent différents **sous-types d'accidents**. L'analyse de ces derniers révèle que la fréquence et la létalité divergent souvent **3**. Les changements de direction sont ainsi à l'origine de la plupart des dommages corporels graves, mais se caractérisent par une létalité très faible. Les accidents concernant un piéton se distinguent, quant à eux, par la plus grande létalité et arrivent deuxièmes pour le nombre de dommages corporels graves. Il faut par ailleurs souligner que la létalité pour les croisements longitudinaux est similaire à celle pour les accidents concernant un piéton.

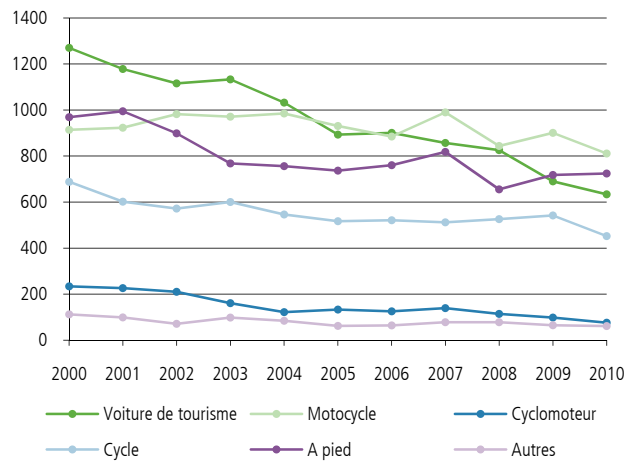
L'analyse des collisions graves entre deux parties selon les **usagers antagonistes** des différents groupes d'usagers de la route est aussi révélatrice **4**: les conducteurs de voitures de tourisme ont fréquemment des collisions avec tous les groupes d'usagers, mais le plus souvent avec des motocyclistes et des piétons. L'analyse des usagers antagonistes pour les moyens de locomotion autres que la voiture de tourisme livre une toute autre image: les occupants de voi-

tures de tourisme sont les usagers antagonistes de loin les plus fréquents pour les piétons, les cyclistes et les motocyclistes. La vulnérabilité de ces trois groupes et leur perception difficile par les conducteurs de voitures de tourisme jouent vraisemblablement un rôle important à cet égard.

La **cause** principale des collisions graves varie selon le moyen de locomotion **5**: le non-respect de la priorité est imputé de loin le plus souvent aux cyclistes, aux cyclomotoristes et aux conducteurs de voitures de tourisme. Chez les motocyclistes en revanche, l'inattention/la distraction est la première cause des collisions graves. La part des piétons incriminés dans les collisions graves est étonnamment élevée (presque 35%). Toutefois, le conducteur est incriminé dans plus de 70% des accidents graves concernant un piéton (incrimination simultanée des deux usagers possible).

L'analyse des conducteurs incriminés dans les collisions graves selon la **durée de possession du permis de conduire** souligne l'importance de la pratique de la conduite **6**: de très nombreux conducteurs, dont 75% d'hommes, provoquent une collision grave dans les six mois suivant l'obtention du permis. La fréquence diminue ensuite fortement pour se stabiliser à un faible niveau après 7 ans (environ 15% de la valeur initiale). Durant cette période, la part des conductrices augmente et s'établit à près de 40%.

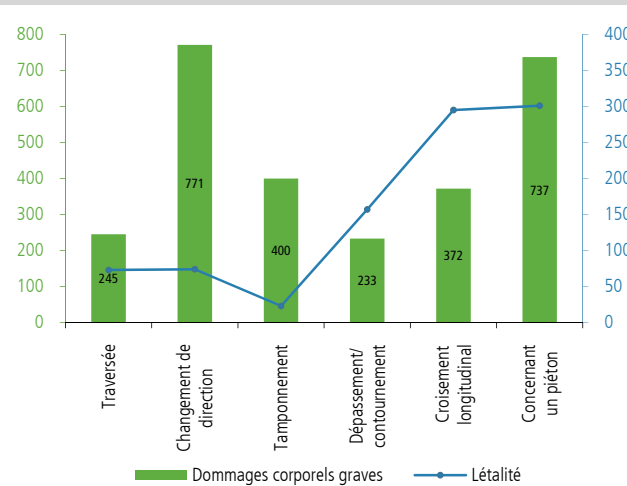
### 1 Evolution des dommages corporels graves dans les collisions selon le moyen de locomotion, 2000–2010



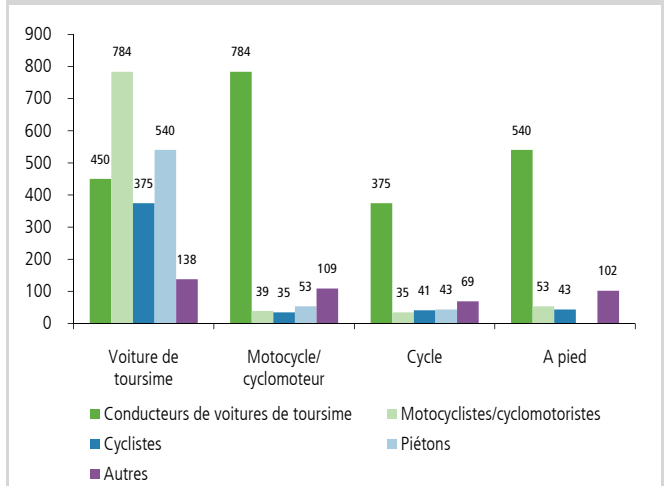
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) pour les collisions selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	588	46	58
Motocycle	778	33	131
Cyclomoteur	74	2	107
Cycle	438	14	101
A pied	656	68	315
Autres	56	5	100
<b>Total</b>	<b>2 590</b>	<b>168</b>	<b>111</b>

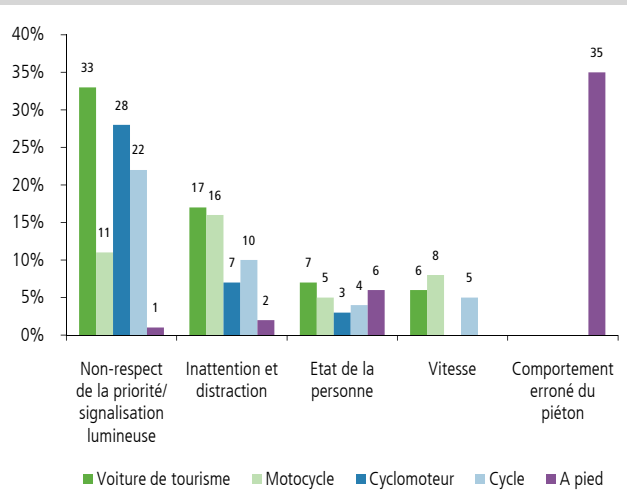
### 3 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) pour les collisions selon le type d'accident



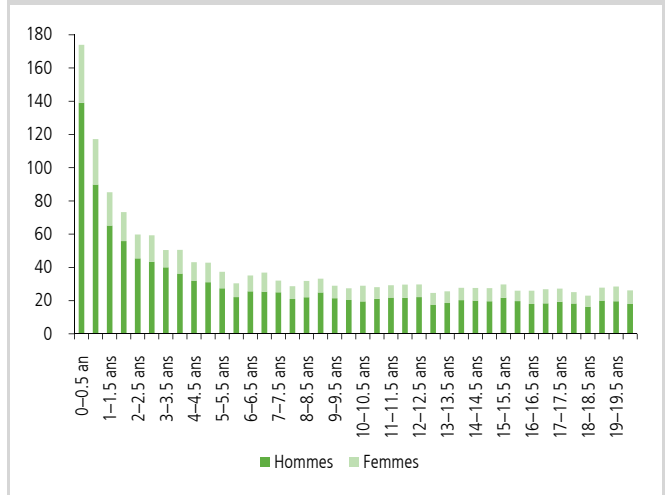
### 4 Usagers antagonistes dans les collisions graves entre deux parties selon le moyen de locomotion, Ø 2000–2010



### 5 Proportion de conducteurs et de piétons incriminés dans les collisions graves selon la cause de l'accident et le moyen de locomotion, 2010



### 6 Conducteurs incriminés dans les collisions graves selon la durée de possession du permis de conduire et le sexe, Ø 2000–2010



# Inattention et distraction

L'inattention/la distraction est la première cause d'accident. En 2010 également, elle constituait une cause au moins concomitante de 26% des dommages corporels graves. Son caractère imprécis est problématique en termes de prévention. Il est souvent difficile de constater des distractions concrètes sur le lieu d'un accident. Lorsque ce dernier est le fruit d'une inattention/distraction, ses caractéristiques diffèrent peu de celles de l'ensemble des accidents de la route.

Selon les procès-verbaux d'accident de la police, l'inattention/la distraction restait en 2010 la **cause la plus fréquente** des dommages corporels graves. Même si le nombre de dommages corporels graves liés à cette cause a nettement diminué ces dix dernières années **1**, leur part de l'accidentalité totale est demeurée **relativement constante**: depuis l'an 2000, l'inattention/la distraction a engendré entre 25 et 30% des dommages corporels graves.

Elle affecte de façon assez similaire les différents groupes d'usagers de la route (entre 23 et 25% des dommages corporels graves), à l'exception des motocyclistes: l'inattention/la distraction joue un rôle pour 1/3 environ d'entre eux. Globalement, la létalité pour les accidents dus à l'inattention/la distraction est plus faible que celle pour l'ensemble des accidents (124 contre 158). Elle est toutefois légèrement supérieure chez les cyclistes (127 contre 117) et les piétons (386 contre 330) **2**.

La catégorie «inattention/distraction» regroupe plusieurs causes d'accident dans le procès-verbal de la police, dont la plus fréquente est, de loin, l'«inattention momentanée»: 849 blessés graves et 48 tués **3**. En 2010, l'utilisation d'un téléphone mobile a entraîné à peine 18 dommages corporels graves. Cette cause, tout comme d'autres relevant de la catégorie «inattention/distraction», peut cependant être difficilement constatée sur le lieu d'un accident, si bien qu'il est probable qu'elle soit nettement sous-évaluée. En revanche, la **létalité** moyenne sur dix ans pour les accidents liés à l'utilisation d'un téléphone mobile est importante: on dénombre ainsi 124 usagers de la route tués pour 10000 dommages corporels si l'on considère l'ensemble des accidents dus à l'inattention/la distraction, et plus du double en cas d'accident suite à l'utilisation d'un téléphone mobile.

Plus de la moitié des dommages corporels graves liés à l'inattention/la distraction est comptabilisée sur les routes en localité, 35% hors localité et 10% sur autoroute. Cette répartition est assez similaire à celle pour l'ensemble des accidents **4**. Les **tamponnements**, en particulier, sont surreprésentés dans les types d'accident: ils sont à l'origine d'environ 9% des dommages corporels graves pour l'ensemble des accidents, contre 20% en cas d'inattention/de distraction.

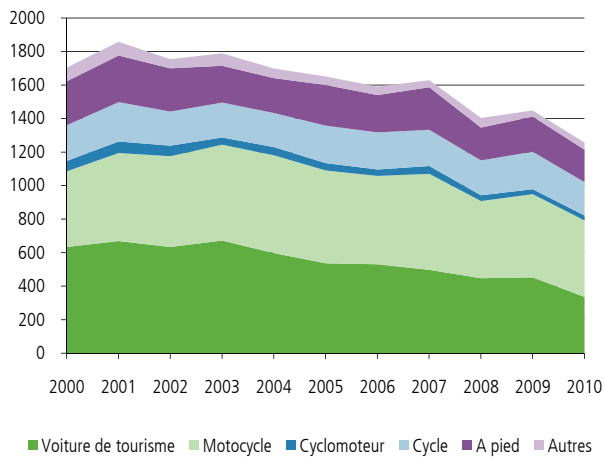
La police suppose que l'inattention/la distraction est une cause d'accident chez 15% des conducteurs et piétons impliqués dans les accidents graves **5**. Les groupes d'usagers de la route présentent des différences notables: cette cause est recensée chez 2% des piétons incriminés, contre 22% pour les motocyclistes. A partir de 25 ans, elle se stabilise à un niveau de 15% de tous les conducteurs ou piétons. Les 15–17 ans arrivent en tête du classement (25%), suivis des jeunes adultes (18–24 ans). On ne constate aucune différence entre les deux sexes.

Concernant l'heure et le jour de la semaine, les accidents dus à l'inattention/la distraction ne se démarquent pas vraiment de l'accidentalité en général: seul 1 dommage corporel grave sur 5 survient la nuit; 75% sont occasionnés en semaine **6**.

L'inattention/la distraction est la première cause d'accident. Malgré son importance en termes de prévention, il est difficile de la constater précisément sur le lieu d'un accident. Des distractions concrètes restent souvent à l'état d'hypothèses après un événement ou reposent uniquement sur les déclarations des personnes impliquées. Les accidents qui y sont liés se distinguent peu de l'ensemble des accidents: cette cause est plus fréquemment supposée chez les jeunes conducteurs, les motocyclistes et en cas de tamponnement.



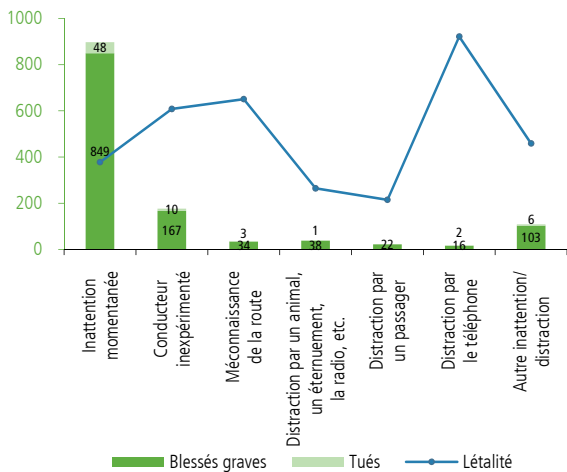
### 1 Evolution des dommages corporels graves dans les accidents avec influence de l'inattention/la distraction selon le moyen de locomotion, 2000–2010



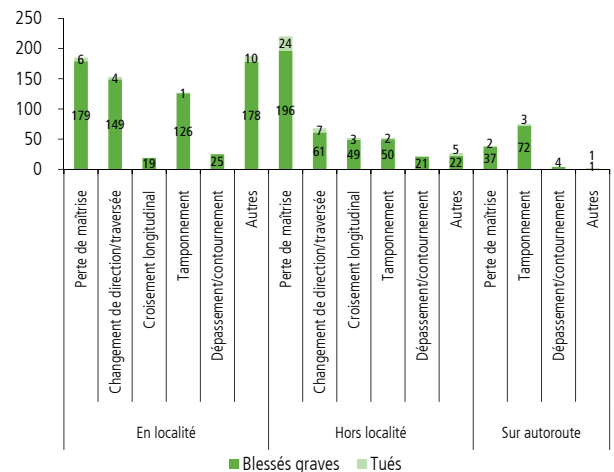
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) pour les accidents avec influence de l'inattention/la distraction selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	316	21	74
Motocycle	434	22	167
Cyclomoteur	29	1	119
Cycle	190	8	127
A pied	178	16	386
Autres	42	0	151
<b>Total</b>	<b>1 189</b>	<b>68</b>	<b>124</b>

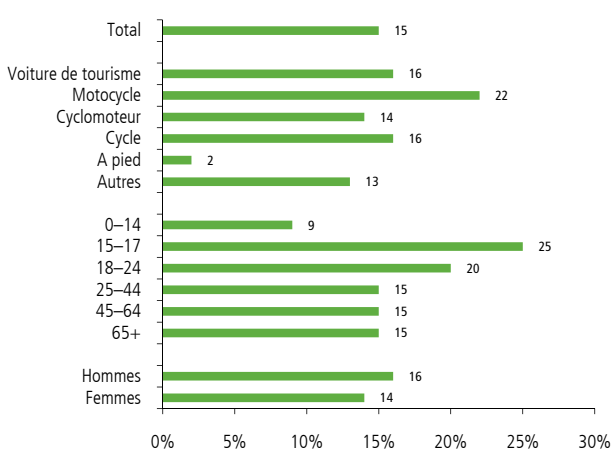
### 3 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) selon le type d'inattention/de distraction



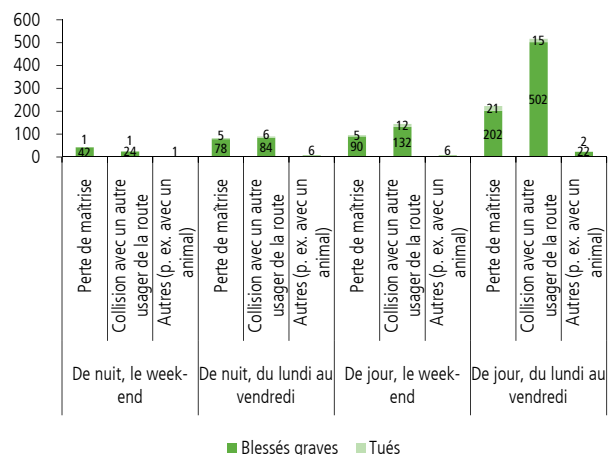
### 4 Dommages corporels graves dans les accidents avec influence de l'inattention/la distraction selon le type d'accident et la localisation, 2010



### 5 Proportion de conducteurs et de piétons inattentifs ou distraits dans les accidents graves selon des critères choisis, 2010



### 6 Dommages corporels graves dans les accidents avec influence de l'inattention/la distraction selon le type d'accident et le jour de la semaine/l'heure, 2010



## Non-respect de la priorité

Les refus de priorité ont engendré environ ¼ des dommages corporels graves en 2010, notamment sur les routes en localité. Dans de nombreux cas, la police recense «l'inattention/la distraction» comme autre cause d'accident. Souvent dans ces accidents, des conducteurs de voitures de tourisme prennent la priorité aux motocyclistes, aux cyclistes ou aux piétons. Les usagers de la route plus vulnérables subissent alors fréquemment des blessures graves, voire mortelles.

Les accidents pour cause de «non-respect de la priorité» désignent ci-après tous les accidents pour lesquels le «**non-respect de la priorité**» ou le «**non-respect de la signalisation lumineuse**» sont indiqués comme causes potentielles dans les procès-verbaux d'accident de la police.

Le non-respect de la priorité est l'une des **causes d'accident les plus fréquentes** (1178 blessés graves et 53 tués). Cette cause engendre ¼ des dommages corporels graves sur les routes **2**. Il faut souligner la part élevée de motocyclistes (36%) et de piétons (25%) subissant des dommages lors de tels accidents. Ceux impliquant un piéton sont particulièrement souvent mortels (**létalité: 273**).

Conformément à la tendance générale observée pour l'ensemble des accidents, le nombre de dommages corporels graves a diminué d'environ 4% ces dix dernières années pour les accidents dus à des refus de priorité. En 2010, la baisse a même atteint 13% par rapport à l'année précédente **1**. Les motocyclistes en ont le moins bénéficié, tant sur le long terme qu'en comparant 2010 à 2009. Les piétons présentent même une hausse des dommages corporels graves entre 2009 et 2010.

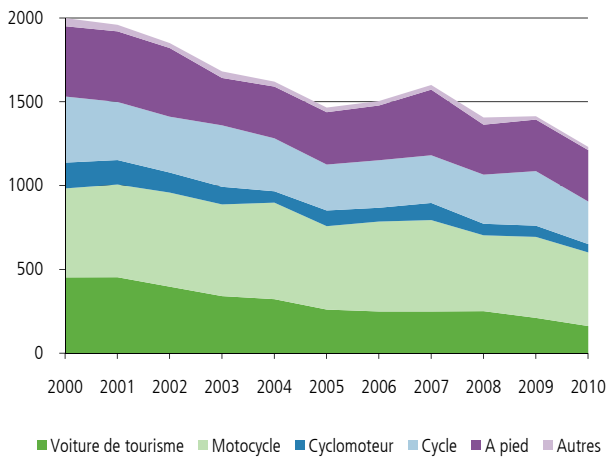
Le non-respect de la priorité est surtout un problème **en localité**: 78% des dommages corporels graves y surviennent, contre 22% hors localité. Sur autoroute, où seules les entrées d'autoroute peuvent donner lieu à des refus de priorité, à peine 3 blessés graves ont été recensés en 2010. Les types de non-respect de la priorité les plus fréquents sont le «non-respect de la signalisation fixe (stop, cédez le passage)», la «priorité devant les passages pour piétons» et la «priorité au trafic en sens inverse en obliquant à gauche» **3**. Le non-respect d'un feu rouge ou de la priorité de droite occasionnent à peu près le même nombre de dommages corporels graves. Quel que soit le type de non-respect de la priorité, la létalité est là encore la plus élevée lorsqu'un piéton est impliqué dans l'accident.

L'inattention/la distraction constitue une autre cause d'accident souvent imputée aux conducteurs ne respectant pas la priorité **4**. C'est en revanche une cause concomitante d'accident pour 3% seulement des piétons qui refusent la priorité. La vitesse et/ou l'alcool sont plutôt rarement des **causes d'accident simultanées** au non-respect de la priorité. Parmi tous les groupes d'usagers de la route, les motocyclistes arrivent en tête pour les trois causes, avec respectivement 29, 8 et 6%.

En cas d'accident avec des blessés graves, les conducteurs de voitures de tourisme et les motocyclistes sont les deux usagers antagonistes les plus fréquents (30%) **5**. En revanche, les collisions mortelles se produisent surtout entre des voitures de tourisme et des piétons. Celles entre deux voitures de tourisme sont plutôt rares ou n'ont pas de conséquences aussi dramatiques (13% en cas d'accident avec des blessés graves et 7% en cas d'accident mortel), car les deux usagers antagonistes ont une protection équivalente. La part élevée des «autres usagers antagonistes» dans les accidents mortels est surtout due aux accidents impliquant des camions ou des véhicules sur rail.

La répartition plus détaillée des causes des collisions liées à des refus de priorité indique que ¾ des conducteurs de voitures de tourisme impliqués ont refusé la priorité **6**. Cette part est bien plus faible chez les motocyclistes et les piétons: à peine 16% des premiers n'ont pas respecté la priorité, contre 84% des cas pour leurs usagers antagonistes. Chez les piétons, ce rapport est même de 3% contre 97%. Les conducteurs de voitures de tourisme sont souvent l'usager antagoniste en cas de collision grave liée au non-respect de la priorité. Par contre, les usagers plus vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes) en subissent généralement les conséquences.

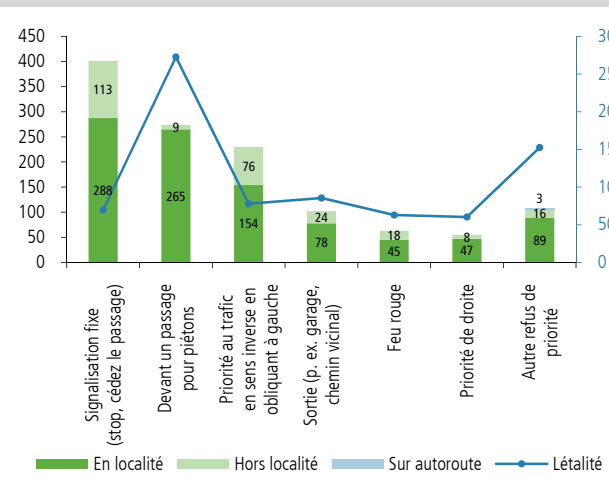
**1 Evolution des dommages corporels graves dans les accidents avec non-respect de la priorité selon le moyen de locomotion, 2000–2010**



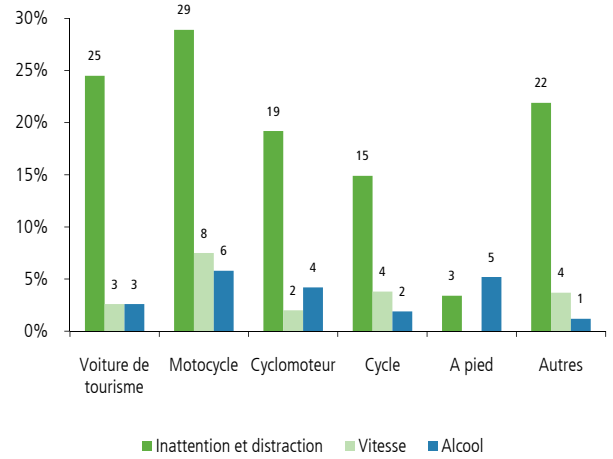
**2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) pour les accidents avec non-respect de la priorité selon le moyen de locomotion**

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	153	10	45
Motocycle	425	14	105
Cyclomoteur	50	0	105
Cycle	247	7	96
A pied	284	22	273
Autres	19	0	91
<b>Total</b>	<b>1178</b>	<b>53</b>	<b>104</b>

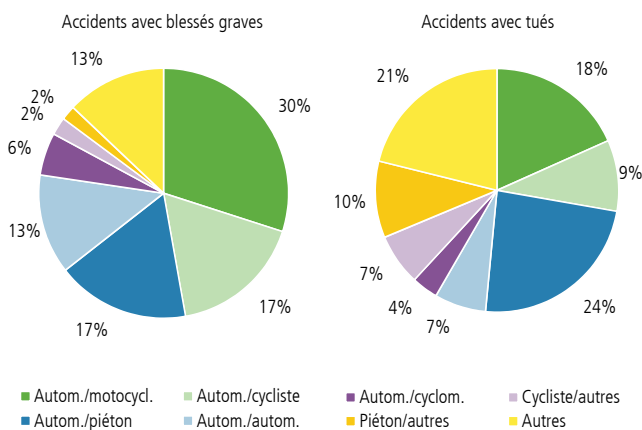
**3 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) selon le type de non-respect de la priorité et la localisation**



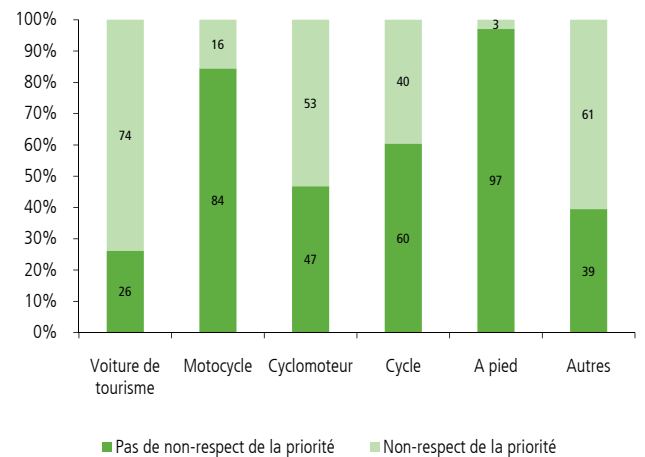
**4 Proportion d'autres causes des accidents graves avec non-respect de la priorité, selon le moyen de locomotion, Ø 2000–2010**



**5 Répartition des accidents avec blessés graves/tués pour les collisions entre deux parties avec non-respect de la priorité, selon les usagers antagonistes, Ø 2000–2010**



**6 Répartition des conducteurs et piétons incriminés dans les collisions graves entre deux parties avec non-respect de la priorité, selon le moyen de locomotion, Ø 2000–2010**



# Alcool

En 2010, l'alcool a joué un rôle dans 13% des dommages corporels graves, une part restée quasi inchangée ces dix dernières années. La réduction générale des dommages corporels graves pour l'ensemble des accidents se reflète également dans ceux liés à l'alcool, même si l'on observe une hausse chez les cyclistes. L'implication des jeunes conducteurs et des hommes dans les accidents graves dus à l'alcool demeure supérieure à la moyenne. Les pertes de maîtrise avec influence de l'alcool qui se produisent la nuit sont particulièrement fréquentes.

En 2010, 570 usagers de la route ont été grièvement blessés dans les accidents liés à l'alcool et 63 tués **2**, soit une baisse de 68 blessés graves (-11%) mais une hausse de 7 tués (+13%) par rapport à 2009. Comparés à l'ensemble des accidents, ceux liés à l'alcool sont **plus fréquemment mortels**: 279 usagers de la route décédés pour 10 000 dommages corporels (ensemble des accidents: 158). La létalité des piétons est particulièrement élevée (665).

L'évolution à long terme présente les tendances suivantes **1**: les dommages corporels graves dus à l'alcool ont diminué, en moyenne, de 3% par an ces dix dernières années. L'année 2005, au cours de laquelle le **taux limite d'alcool de 0,5 pour mille** et les contrôles d'alcoolémie sans indice d'ébriété ont été introduits, affiche un **net recul**. En 2006, les dommages corporels graves ont de nouveau augmenté, sans toutefois mettre un terme à la tendance globalement positive. L'évolution moyenne des dommages corporels montre un repli pour tous les usagers de la route, **sauf pour les cyclistes**: malgré quelques fluctuations, on observe clairement chez eux une tendance à la hausse (progression moyenne de 7% par an). En l'an 2000, on comptait ainsi 60 dommages corporels graves (6% de l'ensemble des cyclistes grièvement blessés ou tués), contre 95 en 2010 (11% de tous les cyclistes). En revanche, le nombre de dommages corporels graves a fortement reculé chez les occupants de voitures de tourisme (-5% par an en moyenne).

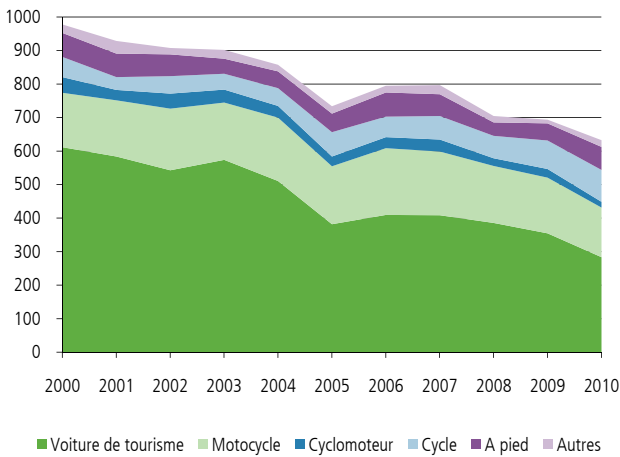
Depuis l'introduction des mesures légales en 2005, on a plus souvent supposé que les conducteurs de voitures de tourisme optent pour le vélo lorsqu'ils ont bu de l'alcool. D'ailleurs, la part des cyclistes sous influence de l'alcool dans les accidents graves a légèrement progressé **3**. Les seules données des accidents ne suffisent toutefois pas à affirmer que cette hausse résulte bien d'un changement de moyen de locomotion.

Les cyclomotoristes ont la plus grande proportion de conducteurs sous influence de l'alcool, mais leur accidentabilité est faible depuis des années. Les parts des conducteurs de voitures de tourisme, des motocyclistes et des cyclistes étaient presque similaires en 2010 **5**. La comparaison en fonction de l'âge montre que les **15-24 ans** présentent la plus grande proportion de conducteurs sous influence de l'alcool, puis celle-ci diminue constamment avec l'âge. 9% des conducteurs de sexe masculin impliqués dans les accidents graves sont en état d'ébriété, alors que cette part est nettement plus faible chez les femmes (3%).

On dénombre 57% des victimes d'accidents graves liés à l'alcool en localité, 34% hors localité et 9% sur autoroute **4**, ce qui correspond aux parts observées pour l'ensemble des accidents. Les **pertes de maîtrise** sont proportionnellement plus fréquentes: elles sont à l'origine d'environ  $\frac{2}{3}$  des dommages corporels graves liés à l'alcool (ensemble des accidents: 38%). Dans ce type d'accident, la majeure partie des blessés graves et des tués (226) sont constatés en localité (hors localité: 153; sur autoroute: 39). En revanche, les pertes de maîtrise ont des conséquences bien plus fatales hors localité (létalité de 502 contre 168 en localité).

Les accidents liés à l'alcool présentent également des caractéristiques propres en cas de différenciation selon l'heure et le jour de la semaine **6**: pour l'ensemble des accidents, seuls 20% des dommages corporels graves surviennent la nuit (7% les nuits de week-end), contre 67% pour ceux liés à l'alcool (24% les nuits de week-end).

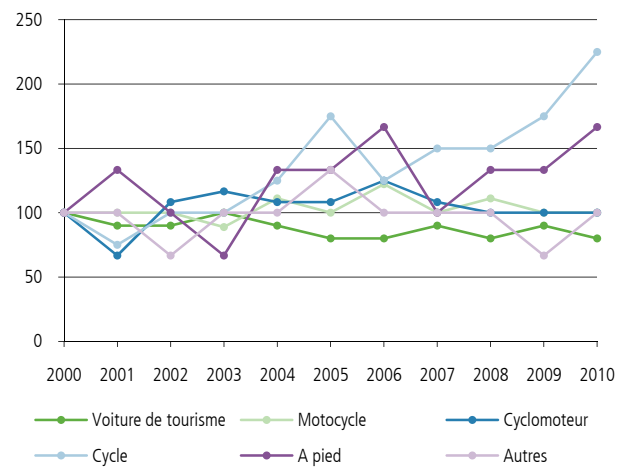
**1 Evolution des dommages corporels graves dans les accidents avec influence de l'alcool selon le moyen de locomotion, 2000–2010**



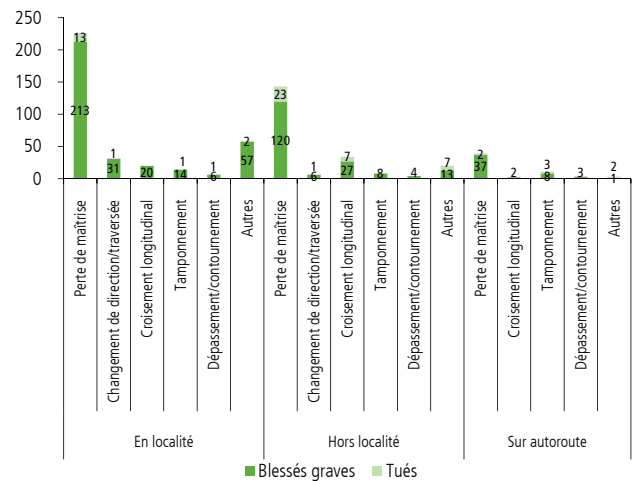
**2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) pour les accidents avec influence de l'alcool selon le moyen de locomotion**

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	251	33	258
Motocycle	142	6	285
Cyclomoteur	15	2	220
Cycle	90	5	149
A pied	59	10	665
Autres	13	7	506
<b>Total</b>	<b>570</b>	<b>63</b>	<b>279</b>

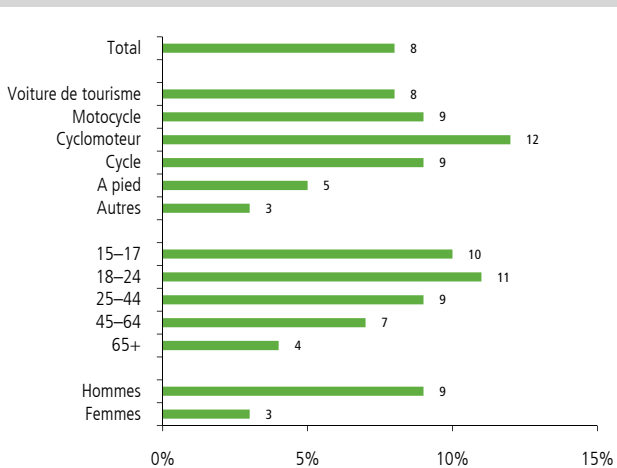
**3 Evolution indexée des accidents graves des conducteurs et piétons sous influence de l'alcool, selon le moyen de locomotion, 2000–2010**



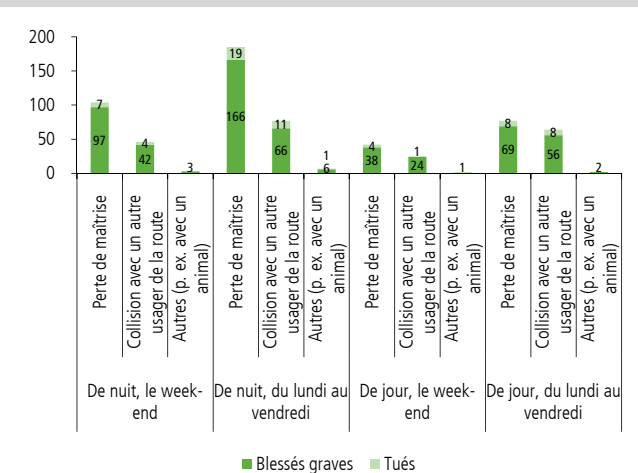
**4 Dommages corporels graves dans les accidents avec influence de l'alcool selon le type d'accident et la localisation, 2010**



**5 Proportion de conducteurs sous influence de l'alcool dans les accidents graves selon des critères choisis, 2010**



**6 Dommages corporels graves dans les accidents avec influence de l'alcool selon le type d'accident et le jour de la semaine/l'heure, 2010**



# Vitesse

Bien que les accidents liés à la vitesse aient baissé ces dix dernières années, celle-ci restait la cause (concomitante) de 23% des blessés graves et de 34% des tués sur les routes en 2010. Les occupants de voitures de tourisme sont particulièrement touchés. Sur les routes hors localité, une vitesse inadaptée ou supérieure à la limite maximale autorisée est à l'origine de nombreux dommages corporels graves. La vitesse reste donc un facteur de risque central pour la prévention des accidents.

Les dommages corporels graves subis dans les accidents liés à la vitesse ont diminué en moyenne de 4% environ ces dix dernières années, soit légèrement plus que pour l'ensemble des accidents (-3%) **1**. Cette baisse se reflète tant dans le nombre des blessés graves que des tués. Les principales victimes de la vitesse restent les **occupants de voitures de tourisme**: cette cause fut à l'origine de 41% des blessés graves et des tués en 2010. Parmi les **piétons** grièvement blessés, à peine 8% subissent des lésions lors d'accidents liés à la vitesse; pour les tués, ce sont tout de même 20%. La létalité élevée confirme ce résultat: on compte ainsi 7 piétons tués pour 100 dommages corporels, soit trois fois plus que pour les occupants de voitures de tourisme **2**.

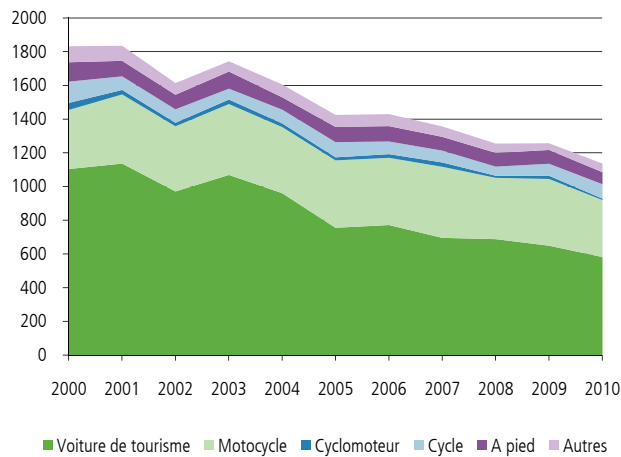
Parmi les sous-causes d'accident prévues par le procès-verbal pour la vitesse, la «non-adaptation au tracé» et la «non-adaptation aux conditions de la route» sont prépondérantes **3**. Le «**dépassement de la vitesse maximale signalée**» arrive en troisième position, avec 18 tués et 110 blessés graves. Les accidents correspondants sont par contre particulièrement souvent mortels: létalité de plus de 500 tués pour 10 000 dommages corporels. La létalité pour les accidents liés à la vitesse (285) est près de deux fois supérieure à celle pour l'ensemble des accidents. Cela souligne l'influence essentielle de la vitesse sur les accidents et, notamment, la probabilité que ceux-ci occasionnent des blessures graves, voire mortelles. Plus la vitesse est élevée, plus la collision est violente, multipliant alors le risque d'une blessure mortelle. En outre, il apparaît clairement que la vitesse maximale autorisée ne doit pas être adoptée dans toute situation de conduite: les conditions de la route et de circulation, la visibilité ainsi que les caractéristiques du tronçon définissent la vitesse appropriée.

Les accidents liés à la vitesse posent principalement problème sur les routes hors localité. La part des dommages corporels graves hors localité s'élève à 35% pour l'ensemble des accidents, contre 56% pour les accidents dus à

la vitesse. On constate également une différence claire entre les types d'accident: pour l'ensemble des accidents, les pertes de maîtrise sont à l'origine de 38% des dommages corporels graves. Pour celles liées à la vitesse, cette part atteint 70%. Les pertes de maîtrise hors localité constituent donc le principal problème des accidents liés à la vitesse **4**. Il faut aussi souligner les moments spécifiques durant lesquels se produisent ces derniers: l'ensemble des accidents graves survenant la **nuît** engendre environ 22% des blessés graves et des tués, contre 31% pour les accidents liés à la vitesse **6**.

Au total, la vitesse est une cause probable pour **15% des conducteurs** impliqués dans les accidents graves. Cette part monte à 21% pour les motocyclistes **5**. Par ailleurs, 9% des cyclistes, tout de même, présentent une vitesse non adaptée à la situation. Les conducteurs âgés de **18 à 24 ans** sont proportionnellement bien plus impliqués dans les accidents liés à la vitesse. Cette part baisse ensuite continuellement avec l'âge. Les différences entre hommes et femmes sont moins marquées que lorsque l'alcool, par exemple, est la cause de l'accident, mais en cas d'accident grave, une faute liée à la vitesse est plus souvent constatée chez les hommes que chez les femmes.

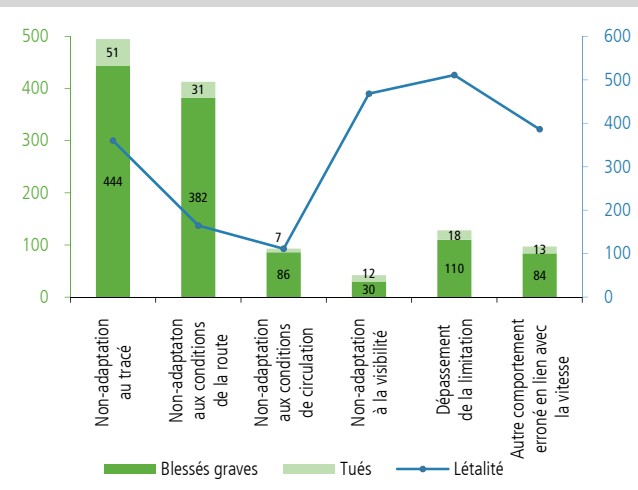
### 1 Evolution des dommages corporels graves dans les accidents avec influence de la vitesse selon le moyen de locomotion, 2000–2010



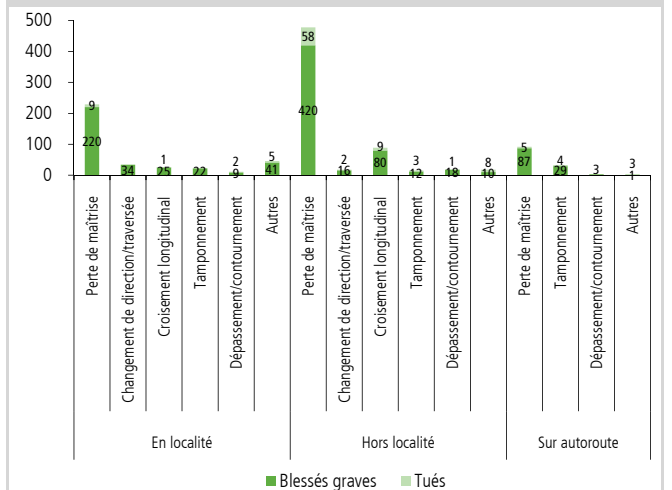
### 2 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) pour les accidents avec influence de la vitesse selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	529	53	236
Motocycle	312	26	422
Cyclomoteur	9	0	224
Cycle	78	7	265
A pied	57	15	701
Autres	42	9	330
<b>Total</b>	<b>1 027</b>	<b>110</b>	<b>285</b>

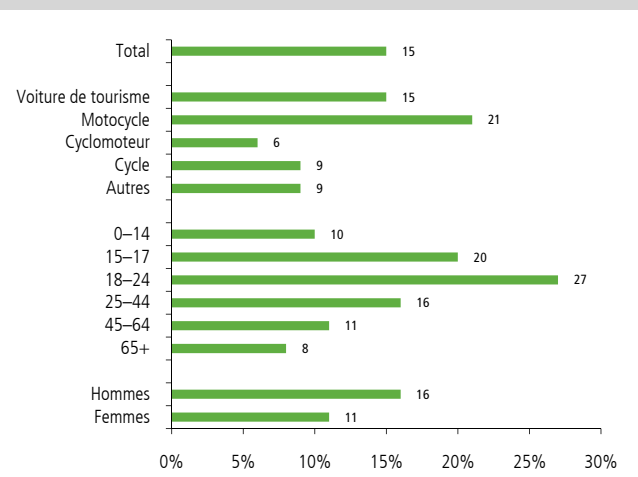
### 3 Dommages corporels graves (2010) et létalité (Ø 2000–2010) selon le type d'influence de la vitesse



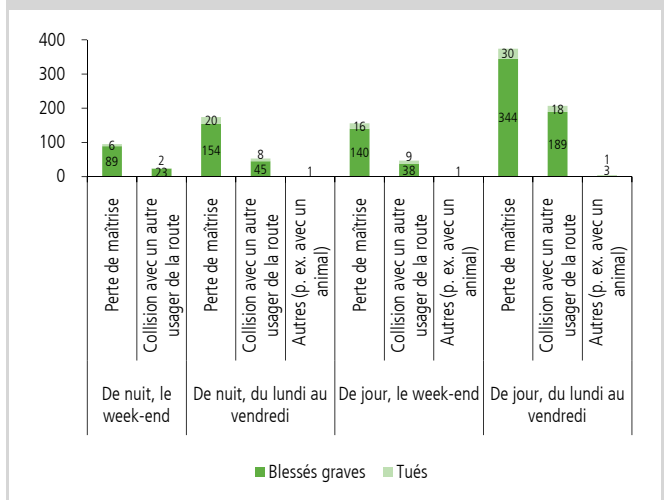
### 4 Dommages corporels graves dans les accidents avec influence de la vitesse selon le type d'accident et la localisation, 2010



### 5 Proportion de conducteurs avec une vitesse excessive/inadaptée dans les accidents graves selon des critères choisis, 2010



### 6 Dommages corporels graves dans les accidents avec influence de la vitesse selon le type d'accident et le jour de la semaine/l'heure, 2010









## Opinions et comportement

En matière de sécurité, le comportement des usagers de la route s'est sensiblement amélioré ces dernières années. En 2010, 9 automobilistes sur 10 ont bouclé leur ceinture. La quasi-totalité des motocyclistes, 89% des cyclomotoristes et 38% des cyclistes portaient un casque. 53% des automobilistes ont conduit avec les feux allumés de jour. En revanche, les excès de vitesse sont restés très nombreux.

# Alcool

En 2010, la part des automobilistes en mesure d'indiquer le taux limite d'alcool en vigueur était de 77%. Les personnes ne conduisant pas sont nettement moins nombreuses à connaître ce taux (59%). Le taux limite d'alcool est en outre clairement mieux connu des automobilistes ayant un haut niveau de formation (82%) que de ceux ayant un bas niveau de formation (62%). En 2010, 31% des automobilistes s'attendaient «parfois», «souvent» voire «très souvent/toujours» à faire l'objet d'un contrôle de l'alcoolémie, soit environ deux fois plus qu'en 2003 (15%), mais un peu moins qu'en 2008 (36%).

La **légalisation en matière d'alcool au volant** a été modifiée au 1<sup>er</sup> janvier 2005: la limite du taux d'alcool a été abaissée de 0,8 à 0,5 pour mille et la police peut désormais procéder à des contrôles de l'alcoolémie même sans indice d'ébriété.

Selon le sondage réalisé par le bpa auprès de la population, les dispositions légales en matière d'alcool au volant sont bien connues de la population suisse. En 2010, 77% des automobilistes étaient en mesure d'indiquer le **taux limite d'alcool** en vigueur (0,5 pour mille) et savaient que la police peut procéder à des **contrôles de l'alcoolémie même sans indice d'ébriété** **1**, **3**. C'est lors du sondage 2005, soit quelques semaines après l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions légales, que les conducteurs étaient le mieux renseignés: plus de 90% d'entre eux étaient capables de les citer correctement. Deux ans plus tôt, seuls 61% des automobilistes étaient en mesure d'indiquer le taux limite d'alcool alors en vigueur (0,8 pour mille).

Ces dispositions sont mieux connues des personnes qui conduisent au moins une fois par an une voiture que du reste de la population. En ce qui concerne le taux limite d'alcool, 77% des automobilistes savaient en 2010 qu'il est de 0,5 pour mille, contre seulement 59% des non-automobilistes. La part des conducteurs de voiture connaissant le taux limite d'alcool varie fortement selon le **niveau de formation**: elle se situe à 62% chez les personnes avec un bas niveau de formation, contre 82% chez les personnes ayant un niveau de formation élevé **2**. La proportion d'automobilistes qui savent que la police peut procéder à des contrôles de l'alcoolémie même sans indice d'ébriété est de 67% chez les personnes ayant un bas niveau de formation, contre 81% chez les personnes ayant une formation de degré tertiaire **4**. En outre, les automobilistes les plus âgés (65–84 ans) sont ceux qui sont le mieux renseignés sur le taux limite d'alcool, mais le moins sur l'autre disposition.

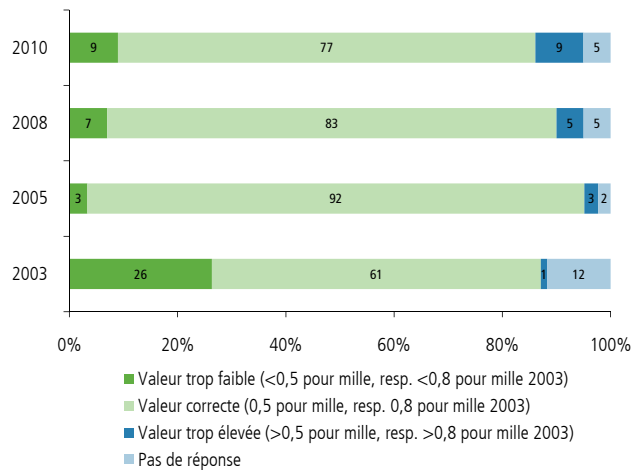
A noter aussi que les Suisses romands connaissent mieux ces deux dispositions légales que les Suisses alémaniques ou les Tessinois.

Par rapport à 2003, les conducteurs sont plus nombreux à **s'attendre à un contrôle de l'alcoolémie**. En 2010, 31% s'attendaient «parfois», «souvent» voire «très souvent/toujours» à faire l'objet d'un contrôle de l'alcoolémie **5**. En 2003, cette part n'était que de 15%. C'est en 2008 que la proportion d'automobilistes s'attendant à un tel contrôle était la plus élevée (36%).

Davantage de contrôles de police ont effectivement eu lieu ces dernières années, comme le montrent les résultats de l'enquête de l'OFS auprès des conducteurs motorisés. La part des automobilistes ayant subi au moins un **alcootest** au cours d'une année a passé de 2% à 6% entre 2000 et 2009.

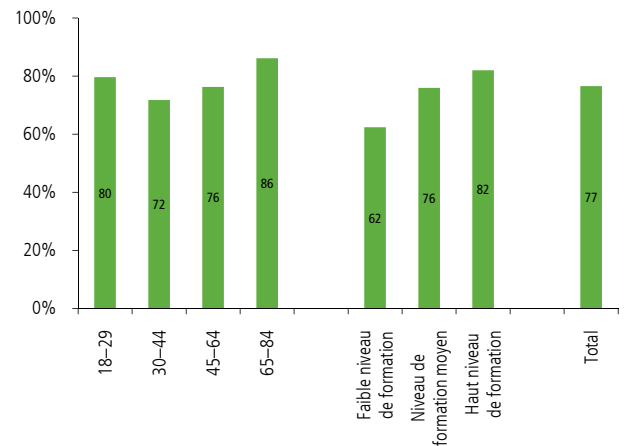
Près de 3 automobilistes sur 4 ont déclaré en 2010 ne pas prendre le volant après avoir bu plus que de raison **6**. A l'inverse, 1 automobiliste sur 4 a admis avoir conduit au moins une fois dans l'année **après avoir bu plus de deux verres d'alcool** une à deux heures avant le départ. Le sondage 2010 du bpa auprès de la population révèle que les **hommes** sont nettement plus nombreux (39%) que les femmes (16%) à avoir conduit, au moins une fois dans l'année, après avoir bu plus de deux verres (soit, selon le cas, avec un taux d'alcool supérieur à 0,5 pour mille). Il apparaît en outre que la part des automobilistes ayant conduit au moins une fois dans l'année après avoir bu plus de deux verres est plus élevée chez les personnes ayant un niveau de formation supérieur (34%) que chez les personnes ayant un bas niveau de formation (16%). Il est difficile de savoir si cela reflète la réalité ou si les réponses ont été influencées par ce qu'il est «convenable de répondre» (en référence à la notion de «désirabilité sociale») lorsque l'on est interrogé à ce sujet dans le cadre d'un sondage.

### 1 Taux limite d'alcool en vigueur selon les automobilistes, 2003/2005/2008/2010



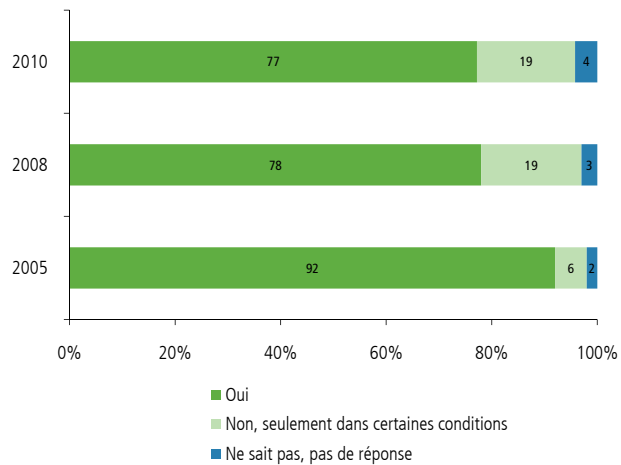
Source: bpa, sondage auprès de la population

### 2 Proportion d'automobilistes ayant cité correctement le taux limite d'alcool en vigueur, selon l'âge et le niveau de formation, 2010



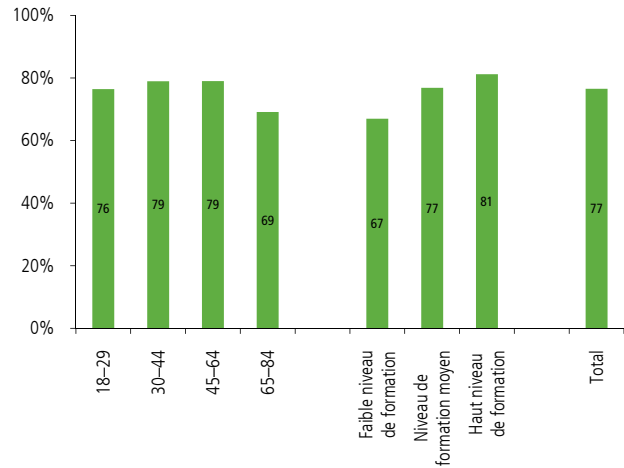
Source: bpa, sondage auprès de la population

### 3 Réponse des automobilistes à la question relative à la possibilité pour la police de procéder à des contrôles de l'alcoolémie sans indice d'ébriété, 2005/2008/2010



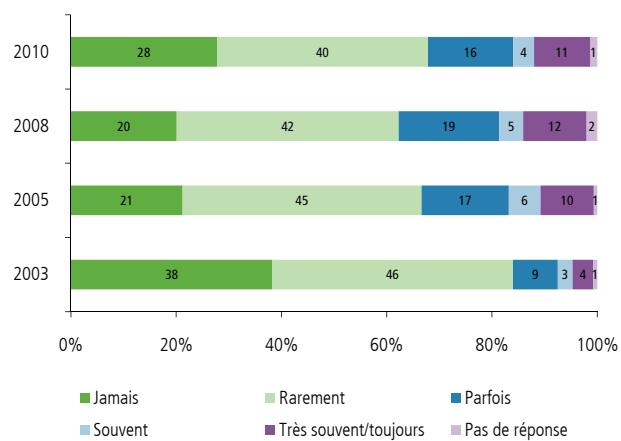
Source: bpa, sondage auprès de la population

### 4 Proportion d'automobilistes ayant indiqué que la police peut procéder à des contrôles de l'alcoolémie sans indice d'ébriété, selon l'âge et le niveau de formation, 2010



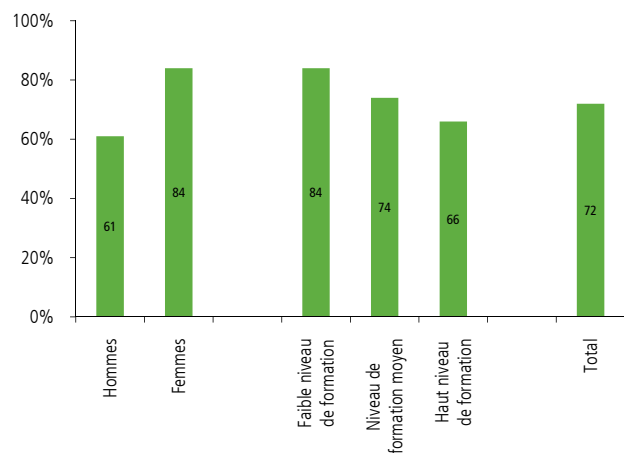
Source: bpa, sondage auprès de la population

### 5 Probabilité de faire l'objet d'un contrôle de l'alcoolémie selon les automobilistes, 2003/2005/2008/2010



Source: bpa, sondage auprès de la population

### 6 Proportion d'automobilistes qui n'ont jamais pris le volant au cours des 12 derniers mois après avoir consommé de l'alcool (plus de 2 verres), selon le sexe et le niveau de formation, 2010



Source: bpa, sondage auprès de la population

# Vitesse

En 2010, la proportion d'automobilistes dépassant les limitations de vitesse était la plus élevée sur les routes hors localité (31%), et la plus faible sur autoroute (18%). Dans le sondage 2010 du bpa auprès de la population, 79% des automobilistes ont admis qu'ils roulent, au moins parfois, trop vite. Plus les automobilistes sont jeunes, plus ils sont enclins à reconnaître leurs excès de vitesse. Alors que la part des conducteurs déclarant faire souvent des excès de vitesse est de 18% chez les 18–29 ans, elle n'est que de 4% chez les 65–84 ans.

En Suisse, la première limitation de vitesse a été introduite en 1959 sur les routes en localité: 60 km/h pour des raisons de sécurité. Elle est fixée à 50 km/h depuis 1984. Sur autoroute et sur les routes hors localité, les limitations ont été abaissées de manière définitive à 120 et 80 km/h respectivement en 1990.

Différents indicateurs permettent d'évaluer la vitesse avec laquelle les véhicules à moteur circulent sur les différents types de routes en Suisse. D'une part, on dispose de la proportion de conducteurs dépassant la limitation de vitesse selon le type de route. En 2010, cette proportion était de 31% sur les routes hors localité, de 23% sur les routes en localité et de 18% sur les autoroutes **1**. Au cours de la dernière décennie, les usagers de la route ont eu tendance à toujours mieux respecter les limitations de vitesse sur les autoroutes, mais pas sur les routes hors ou en localité. A noter encore que le **taux d'excès de vitesse** varie fortement selon l'heure, les conditions météorologiques, le type de route, le volume du trafic et la localisation. D'autre part, on peut établir la vitesse moyenne pour les différents types de routes. Selon la localisation, la **vitesse moyenne** mesurée en 2010 a été inférieure de 5 à 12% à la limite fixée **2**. Un autre indicateur important en termes de sécurité routière est la vitesse maximale à laquelle circulent 85% des conducteurs, ou vu de l'autre angle, celle dépassée par 15% des automobilistes (V85). En 2010, cette vitesse était supérieure à la vitesse limite sur les autoroutes (121 km/h) et les routes hors localité (84 km/h), mais correspondait à celle en vigueur sur les routes en localité (50 km/h).

Selon le sondage du bpa auprès de la population, rouler trop vite est un **comportement à risque** qui est répandu, surtout chez les **jeunes conducteurs**. 79% des automobilistes admettaient en 2010 faire des excès de vitesse, du moins parfois **3**. Cette part s'élève à 86% chez les plus jeunes automobilistes (âgés de 18 à 29 ans) et à 55% chez les conducteurs âgés de 65 à 84 ans. En outre, la part des

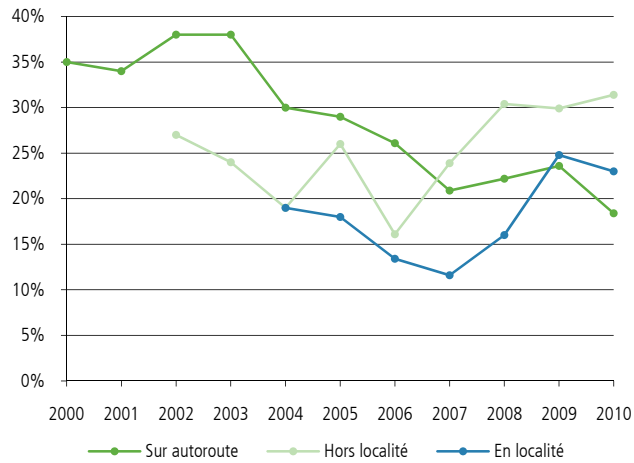
automobilistes reconnaissant en 2010 rouler souvent trop vite est de 18% chez les 18–29 ans, contre 4% chez les 65–84 ans. Peu de différences sont perceptibles entre les hommes et les femmes. Si les hommes sont un peu plus nombreux que les femmes à admettre qu'ils roulent souvent trop vite (respectivement 12% et 7%), on trouve plus de femmes que d'hommes avouant faire, au moins parfois, des excès de vitesse (respectivement 83% et 76%).

Trois quarts des automobilistes interrogés dans le sondage du bpa auprès de la population estimaient en 2010 que la police effectue plus de contrôles de vitesse que cinq ans auparavant **4**. Cette part est même de 85% en Suisse romande.

En 2010, 62% des personnes interrogées estimaient que la fréquence des contrôles de vitesse devrait être renforcée, 23% étaient de l'avis qu'elle était en ordre et 15% souhaitaient la réduire **5**. Ces parts varient fortement selon l'intensité avec laquelle les personnes se déplacent en voiture. Moins les personnes roulent en voiture, plus elles sont nombreuses à estimer qu'il faudrait **renforcer les contrôles de vitesse**.

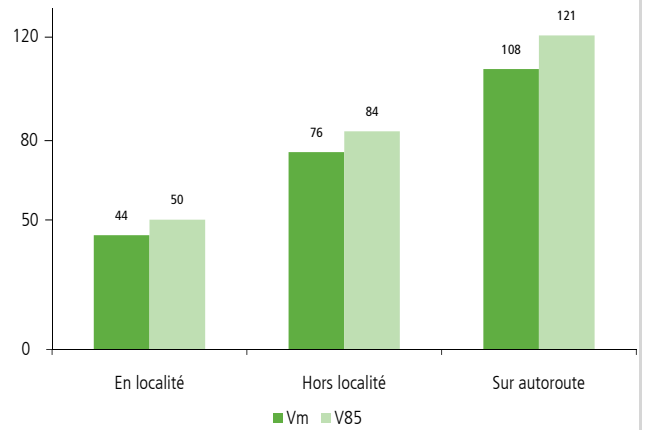
En outre, une large majorité d'automobilistes était plutôt favorable en 2010 à des mesures de sécurité telles que «les chauffards ne sont autorisés à conduire que des voitures équipées d'une boîte noire, c'est-à-dire un enregistreur de données» (74%) ou «les chauffards et autres conducteurs ayant commis des infractions graves au code de la route doivent passer un test psychologique avant de recevoir à nouveau leur permis de conduire» (80%) **6**. Alors que la première mesure est nettement moins soutenue par les jeunes conducteurs (58%) que par les plus âgés (entre 75% et 85%), la deuxième ne donne pas lieu à de grandes différences d'appréciation selon l'âge.

### 1 Proportion de conducteurs qui dépassent la limitation de vitesse, selon la localisation, 2000–2010



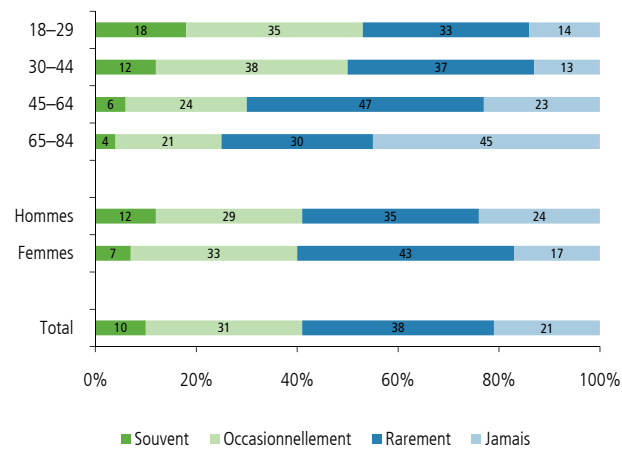
Source: IVT, mesures de la vitesse

### 2 Vitesse moyenne (Vm) et vitesse respectée par 85% des conducteurs (V85) selon la localisation, 2010



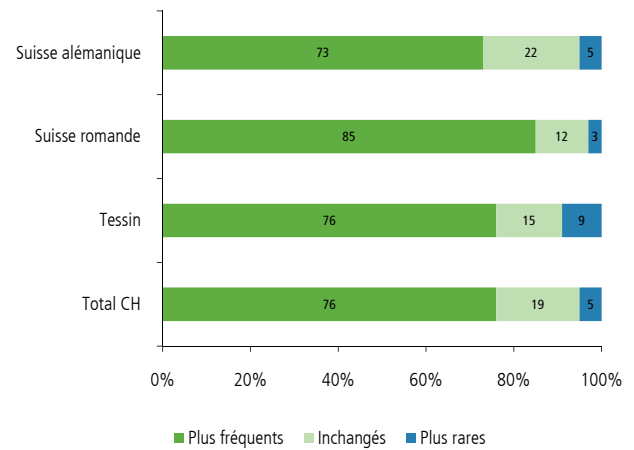
Source: IVT, mesures de la vitesse

### 3 Fréquence, indiquée par les automobilistes, à laquelle ils roulent trop vite, selon l'âge et le sexe, 2010



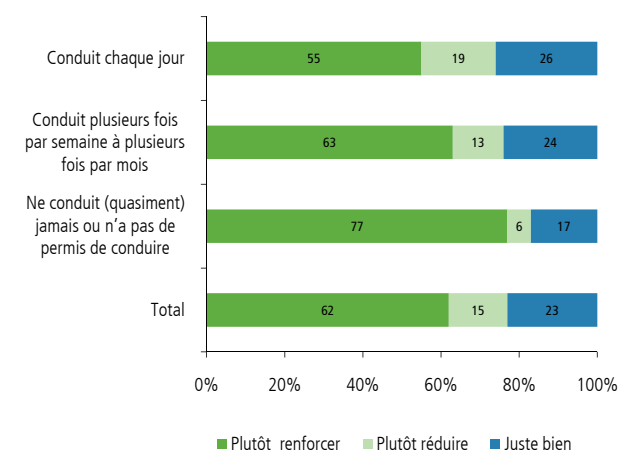
Source: bpa, sondage auprès de la population

### 4 Modification de la fréquence des contrôles de vitesse (en l'espace de 5 ans) d'après les automobilistes, selon la région linguistique, 2010



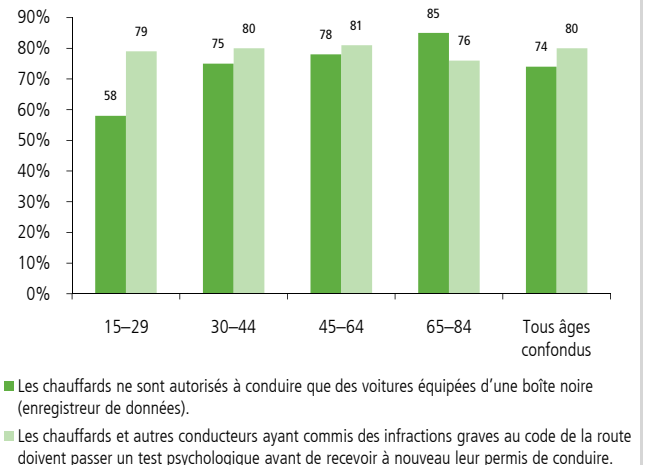
Source: bpa, sondage auprès de la population

### 5 Fréquence de conduite d'une automobile et opinion sur la fréquence des contrôles de vitesse, 2010



Source: bpa, sondage auprès de la population

### 6 Proportion d'automobilistes plutôt favorables aux affirmations suivantes, selon l'âge, 2010



Source: bpa, sondage auprès de la population

# Casque

En 2010, la quasi-totalité des motocyclistes et 89% des cyclomotoristes étaient casqués. Le taux de port du casque cycliste, non obligatoire, était quant à lui de 38%. Le casque cycliste est porté surtout par les enfants de moins de 15 ans. Dans cette tranche d'âge, 7 enfants sur 10 portent le casque lorsqu'ils se déplacent à vélo, alors que chez les personnes âgées entre 15 et 29 ans, le taux de port n'est que de 25%. L'obligation de port du casque cycliste est soutenue par près de deux tiers des personnes interrogées dans le cadre du sondage du bpa auprès de la population.

Le casque est obligatoire sur les deux-roues motorisés. Cette obligation est en vigueur depuis 1981 pour les conducteurs et les passagers de motocycles, et depuis 1990 pour les cyclomotoristes. En 2006, elle a été étendue aux usagers de trikes et de quads. Si une telle réglementation n'existe pas pour les cyclistes, le port du casque à vélo est encouragé de manière ciblée depuis plusieurs années. Les campagnes d'information et les remboursements effectués à l'achat d'un casque visent une augmentation du taux de port sur une base volontaire.

D'après les relevés du bpa portant sur les deux-roues ces cinq dernières années, le **taux de port du casque** est proche de 100% chez les **motocyclistes**, et oscille entre 82% et 94% selon l'année chez les **cyclomotoristes**. En 2010, la part des **cyclistes** casqués s'élevait quant à elle à 38%. Ce taux n'a pas varié depuis 2007. En une décennie, le taux de port du casque cycliste a doublé **1**. La part des cyclistes casqués est particulièrement élevée chez les enfants de moins de 15 ans (69%) et relativement basse chez les 15–29 ans (25%).

Le taux de port du casque cycliste est plus élevé au Tessin (42%) qu'en Suisse alémanique (38%) ou qu'en Suisse romande (35%) **2**. Dans le même temps, on observe que le taux de port du casque chez les enfants de moins de 15 ans est nettement plus bas au Tessin (51%) qu'en Suisse alémanique (71%) ou qu'en Suisse romande (58%).

Le casque est porté dans des proportions variables selon le **motif de déplacement** **3**. C'est durant la pratique sportive du vélo (loisirs) que le casque est le plus souvent porté, soit lors de la moitié des trajets. La part des cyclistes casqués lors de trajets liés aux achats est par contre seulement de 16%. Sur le chemin de l'école, 1 cycliste sur 3 est casqué.

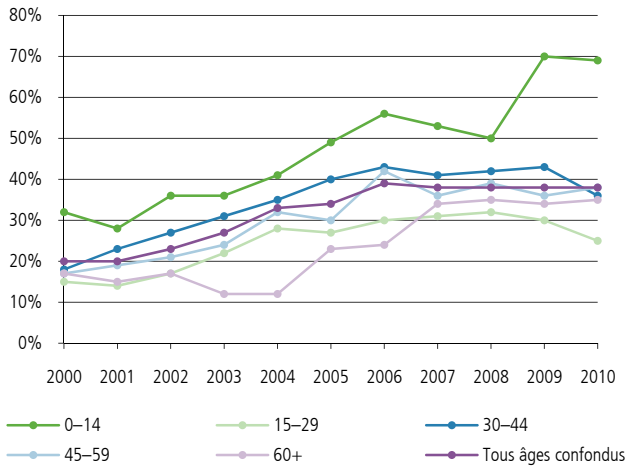
Le taux de port du casque à vélo selon le motif de déplacement diffère fortement selon la **région linguistique**. Au Tessin, moins de 10% des cyclistes portent un casque sur le

chemin de l'école, contre 37% en Suisse alémanique et 17% en Suisse romande **4**. De l'autre côté, les déplacements à vélo entrant dans la catégorie «loisirs» se font à raison de 67% avec le casque au Tessin, contre 48% en Suisse romande et 46% en Suisse alémanique.

Selon le sondage du bpa auprès de la population, la part des personnes plutôt **en faveur du port obligatoire** du casque cycliste s'élève à 65% **5**. Elle augmente avec l'âge: si 54% des personnes de 15 à 29 ans sont favorables à l'obligation de port du casque cycliste, cette part passe à 65% chez les 30–44 ans, 68% chez les 45–64 ans et 75% chez les 65–84 ans. En outre, on dénombre nettement plus de personnes en faveur de l'obligation de port du casque parmi celles qui ne pratiquent pas le vélo (74%) que parmi celles qui circulent, ne serait-ce qu'occasionnellement, à bicyclette (57%).

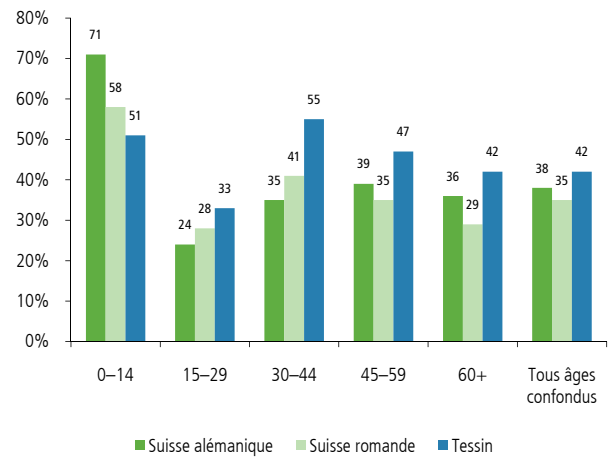
Encore davantage de personnes soutiennent l'obligation de port du casque cycliste pour les enfants de moins de 15 ans. En 2010, 86% se sont dits plutôt en faveur de cette mesure **6**. Là aussi, plus les personnes sont âgées, plus elles sont nombreuses à soutenir l'obligation de port du casque cycliste pour les enfants de moins de 15 ans. Par contre, peu de différences peuvent être observées entre les personnes pratiquant le vélo et celles qui n'en font pas.

**1 Evolution du taux de port du casque cycliste selon l'âge, 2000–2010**



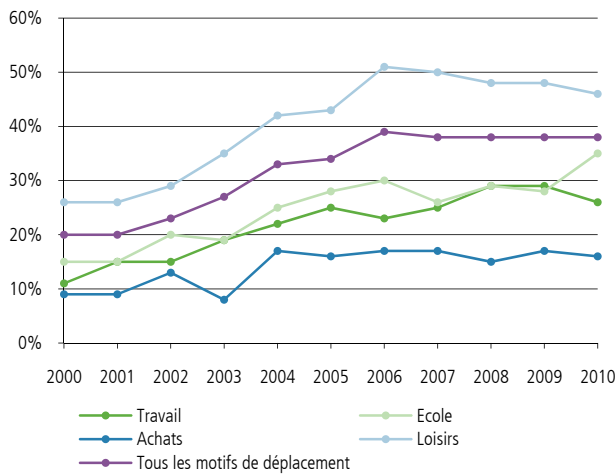
Source: bpa, comptages

**2 Taux de port du casque cycliste selon l'âge et la région linguistique, 2010**



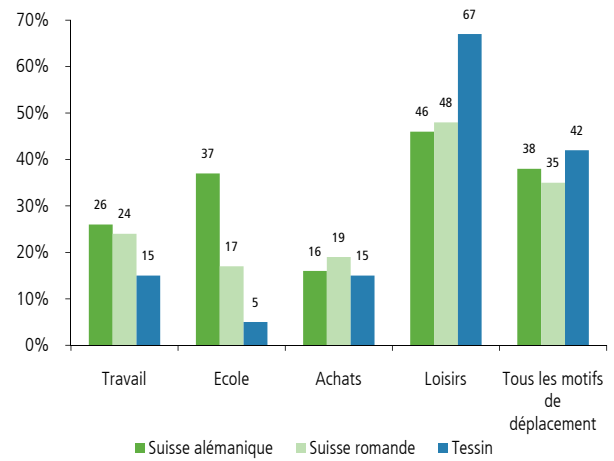
Source: bpa, comptages

**3 Evolution du taux de port du casque cycliste selon le motif de déplacement, 2000–2010**



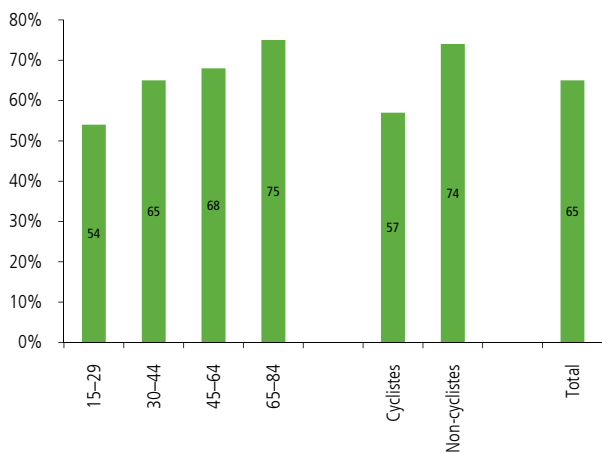
Source: bpa, comptages

**4 Taux de port du casque cycliste selon le motif de déplacement et la région linguistique, 2010**



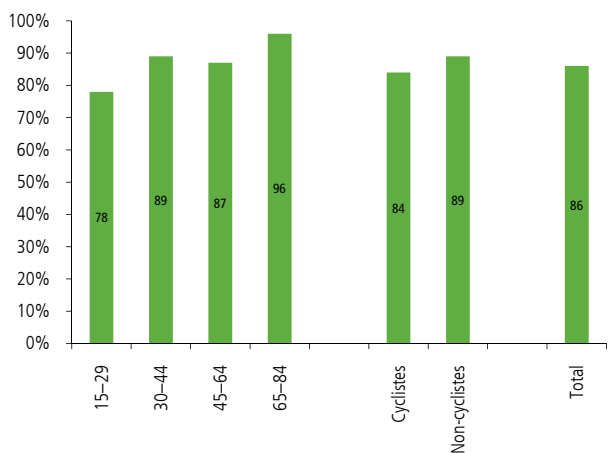
Source: bpa, comptages

**5 Proportion de personnes plutôt favorables au port obligatoire du casque pour tous les cyclistes, selon l'âge et le moyen de locomotion, 2010**



Source: bpa, sondage auprès de la population

**6 Proportion de personnes plutôt favorables au port obligatoire du casque cycliste pour les enfants jusqu'à 14 ans, selon l'âge et le moyen de locomotion, 2010**



Source: bpa, sondage auprès de la population

# Ceinture de sécurité

En 2010, près de 9 automobilistes sur 10 portaient la ceinture de sécurité en Suisse. Sur les routes en localité, cette part descend à 8 automobilistes sur 10. Or c'est précisément à des vitesses faibles ou moyennes que la ceinture s'avère particulièrement efficace. En comparaison internationale, la Suisse se trouve plutôt en fin de classement. En outre, les hommes sont proportionnellement plus nombreux que les femmes à ne pas s'attacher lorsqu'ils conduisent une voiture. C'est aussi le cas des personnes ayant un bas niveau de formation par rapport à celles qui ont un niveau de formation plus élevé.

Depuis 1981, le port de la ceinture de sécurité est obligatoire sur les sièges avant des voitures de tourisme, des véhicules de livraison, des minibus et des tracteurs à sellette légers; sur les sièges arrière depuis 1994. En 2006, l'obligation a été étendue à tous les véhicules équipés de ceintures de sécurité, si bien qu'elle est quasi généralisée à l'heure actuelle.

En 2010, le **taux de port de la ceinture de sécurité** était de 88% chez les conducteurs de voitures de tourisme **1**. Il était légèrement au-dessus de la moyenne en Suisse alémanique (90%), et **au-dessous de la moyenne** dans les deux autres régions (83% en **Suisse romande** et 77% au **Tessin**).

Au cours de la dernière décennie, la part des personnes bouclant leur ceinture a nettement progressé et les disparités entre les régions se sont estompées. Si la différence des taux de port de la ceinture entre la Suisse alémanique et le Tessin était de 26 points de pourcentage en 2000, elle n'était plus que de 13 points en 2010.

Les automobilistes s'attachent davantage lorsqu'ils circulent sur autoroute (93%) ou les routes hors localité (88%) que lorsqu'ils se déplacent en localité (83%) **2**. Or c'est précisément à des vitesses faibles ou moyennes que la ceinture s'avère particulièrement efficace. Ces dix dernières années, c'est sur les **routes en localité** que le taux de port de la ceinture a le plus fortement augmenté (de 66% en 2000 à 83% en 2010).

Le sondage du bpa auprès de la population met lui aussi en évidence les disparités régionales en matière de port de la ceinture de sécurité relevées lors des comptages sur les routes suisses. Les Tessinois sont nettement plus nombreux à admettre qu'ils se déplacent en voiture sans avoir bouclé la ceinture de sécurité: 39% avouent rouler au moins parfois sans s'être attachés **3**. Les parts correspondantes en Suisse romande et en Suisse alémanique sont respectivement de 22% et 20%. La proportion d'automobilistes dé-

clarant circuler souvent sans ceinture de sécurité est de 15% au Tessin, contre 5% en Suisse romande et 3% en Suisse alémanique.

En outre, les hommes sont légèrement plus nombreux que les femmes à reconnaître qu'ils ne bouclent pas leur ceinture lorsqu'ils sont au volant de leur voiture.

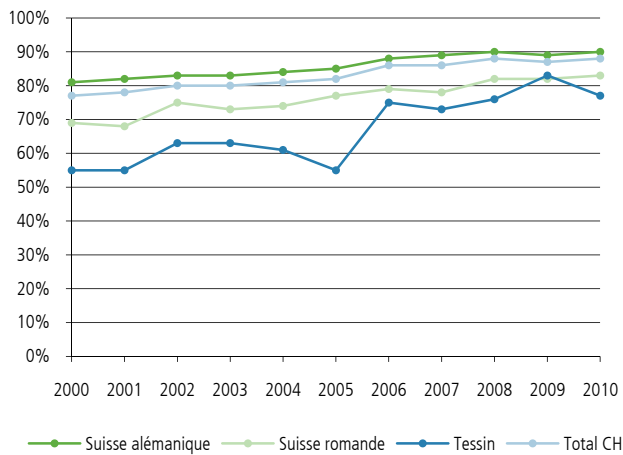
Le fait de porter la ceinture de sécurité semble aussi dépendre quelque peu du niveau de formation des conducteurs. La part des personnes qui admettent ne pas mettre la ceinture de sécurité en conduisant une voiture est plus élevée parmi celles qui ont un **bas niveau de formation** (25%) que parmi celles qui ont un niveau de formation moyen (22%) ou élevé (20%) **4**.

Si l'on compare les pays membres de l'OCDE ayant publié les taux de port de la ceinture de sécurité sur leurs routes en 2009, on constate que, dans ce domaine, la **Suisse** a encore un **potentiel d'amélioration**: sur ces 17 pays, une quinzaine affiche des taux de port supérieurs à ceux de la Suisse **5**. Dans le cas du taux de port en localité, seuls la Slovénie (74%) et les Etats-Unis (64%) présentent des taux inférieurs à la Suisse (82%), tandis que par exemple l'Allemagne ou la France affichent des taux nettement supérieurs (respectivement 95% et 97%).

La ceinture de sécurité est une mesure dont l'efficacité est indéniable: en cas d'accident, elle permet d'augmenter les chances de survie et de réduire la gravité des blessures des occupants de véhicules. Selon des études scientifiques, on estime ainsi que 45% des blessures mortelles et 35% des blessures non mortelles peuvent être évitées grâce à elle.

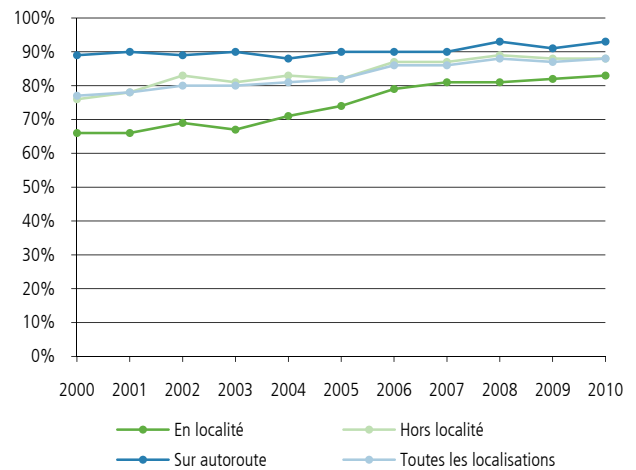


**1 Evolution du taux de port de la ceinture chez les conducteurs des voitures de tourisme immatriculées en Suisse, selon la région linguistique, 2000–2010**



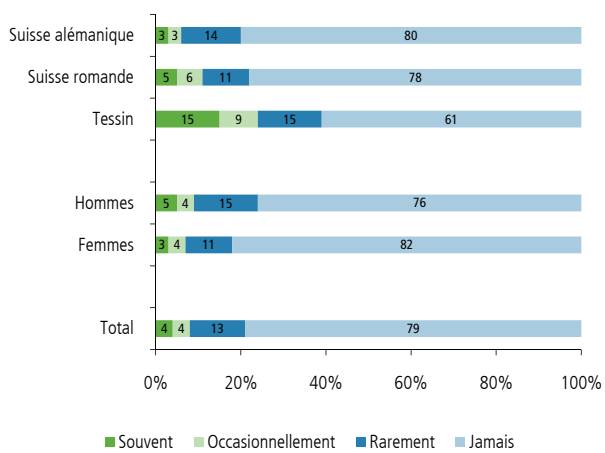
Source: bpa, comptages

**2 Evolution du taux de port de la ceinture chez les conducteurs des voitures de tourisme immatriculées en Suisse, selon la localisation, 2000–2010**



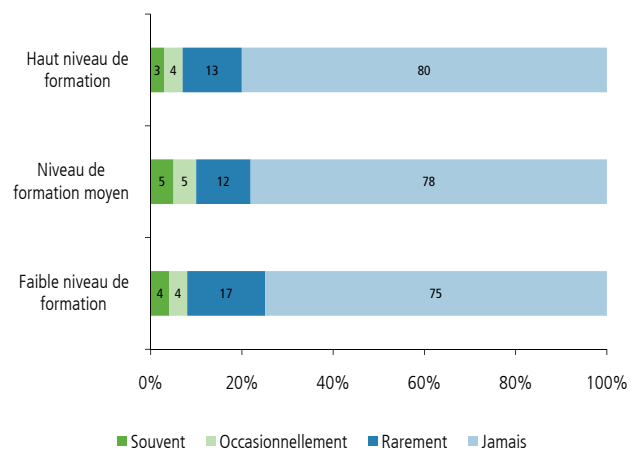
Source: bpa, comptages

**3 Fréquence, indiquée par les automobilistes, à laquelle ils ne bouclent pas la ceinture, selon la région linguistique et le sexe, 2010**



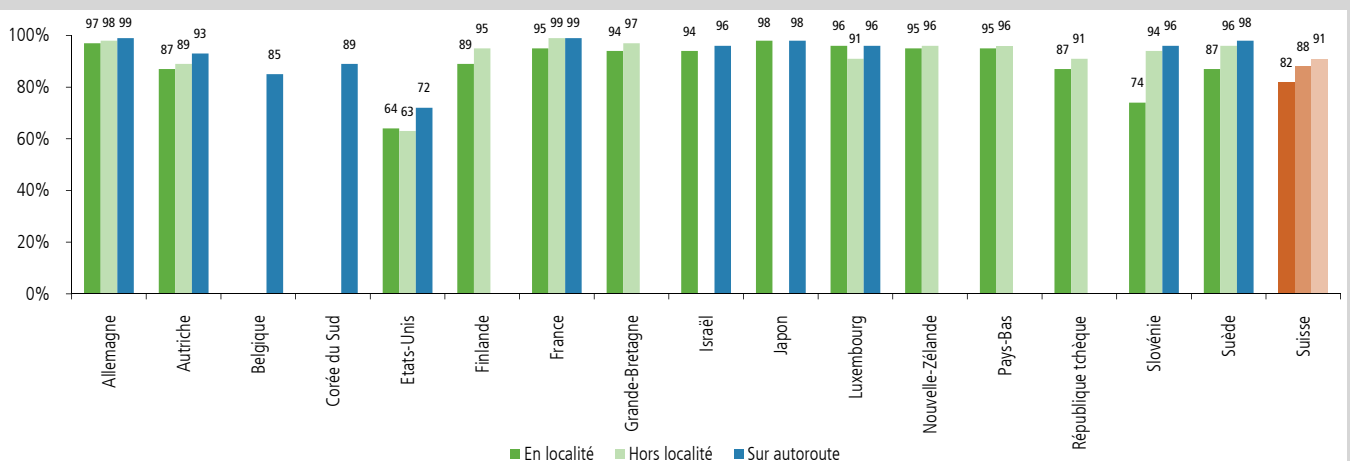
Source: bpa, sondage auprès de la population

**4 Fréquence, indiquée par les automobilistes, à laquelle ils ne bouclent pas la ceinture, selon le niveau de formation, 2010**



Source: bpa, sondage auprès de la population

**5 Taux de port de la ceinture chez les conducteurs de voitures de tourisme, selon la localisation, comparaison internationale, 2009**



Les valeurs des pays suivants ne se rapportent pas à 2009 mais à 2008: Belgique, Pays-Bas, Suède, Corée du Sud, Etats-Unis

Source: OCDE, IRTAD

# Conduite de jour feux allumés

La part des automobilistes circulant feux allumés de jour était de 53% en 2010. Le taux d'enclenchement des feux de jour a fortement augmenté entre 2001 et 2006, puis est resté plus ou moins stable. En 2010, un peu plus d'un tiers des automobilistes admettent qu'ils conduisent, au moins parfois, sans avoir enclenché les feux de jour et 15% prétendent le faire souvent. La part des conducteurs reconnaissant conduire souvent sans l'éclairage diurne augmente avec l'âge. Elle passe de 10% chez les 18–29 ans à 21% chez les 65–84 ans.

Depuis janvier 1977, les motocycles, motocycles légers et cyclomoteurs devraient circuler avec les feux de croisement constamment allumés. Le 1<sup>er</sup> janvier 2002, soit 25 ans plus tard, la **prescription obligatoire** «conduite de jour feux allumés» (feux de croisement ou feux de circulation diurnes) a été introduite pour l'ensemble des véhicules à moteur.

Au sein de l'Union européenne, une quinzaine d'Etats membres ont, à ce jour, adopté une législation sur l'éclairage de jour. Depuis février 2011, tous les nouveaux types de voitures particulières et de petites camionnettes de livraison doivent être équipés d'un éclairage de jour.

En 2010, un peu plus de la moitié des voitures de tourisme (53%) circulaient feux allumés de jour (par temps clair et ensoleillé à peu nuageux) **1**. Le taux d'enclenchement des feux de jour a fortement augmenté entre 2001 et 2006, puis est resté plus ou moins stable, passant de 11% en 2001, à 54% en 2006 et 53% en 2010.

Au cours de la dernière décennie, toutes les régions linguistiques ont enregistré des hausses prononcées du taux d'enclenchement. En 2010, la part des automobilistes enclenchant les feux de jour était nettement plus faible en **Suisse romande** (35%) que dans les autres régions linguistiques (58% en Suisse alémanique et 53% au Tessin).

En 2010, la proportion de camions et de bus circulant avec l'éclairage diurne était également bien plus basse en Suisse romande (52%) qu'en Suisse alémanique (79%) ou au Tessin (66%) **2**. Chez les motocyclistes, on n'observe pas de différences marquées entre les régions.

En outre, le taux de feux allumés de jour dépend de la localisation: les phares des voitures de tourisme sont davantage enclenchés de jour sur autoroute (58%) que sur les routes hors localité (52%) ou qu'**en localité** (49%) **3**. La prescription obligatoire est ainsi le moins suivie précisément là où elle s'avère le plus utile.

Par ailleurs, 96% des motocycles circulaient feux allumés de jour en 2010, contre 73% des camions et des bus, et 53% des voitures de tourisme **4**.

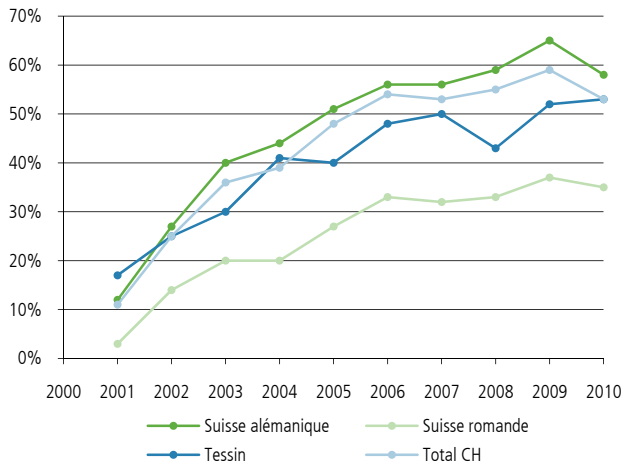
Selon le sondage 2010 du bpa auprès de la population, 36% des automobilistes admettent qu'ils conduisent, au moins parfois, sans avoir enclenché les feux de jour; 15% prétendent le faire souvent **5**. La part des personnes reconnaissant conduire souvent sans les feux allumés de jour augmente avec l'**âge**. Elle passe de 10% chez les jeunes conducteurs (18 à 29 ans) à 21% chez les seniors (65–84 ans). En outre, les hommes sont un peu plus nombreux que les femmes à déclarer qu'ils roulent sans l'éclairage diurne: 18% des hommes prétendent le faire souvent, contre 13% des femmes.

En 2010, 70% de la population étaient plutôt **favorables à l'obligation** de conduire avec les feux allumés de jour **6**.

Cette mesure rencontre davantage d'approbation en Suisse alémanique que dans les deux autres régions linguistiques. La part des personnes s'exprimant en faveur de l'obligation de l'éclairage de jour varie selon le niveau de formation: elle passe de 61% chez les personnes ayant un **bas niveau de formation** à 75% chez les personnes ayant une formation de degré tertiaire.

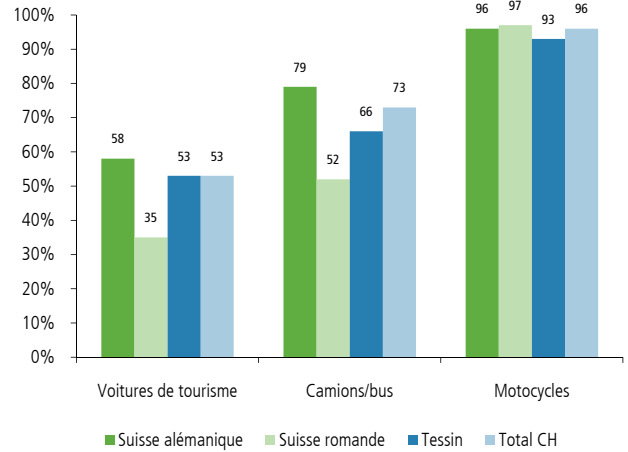
Diverses études scientifiques ont démontré que le nombre d'accidents diminue grâce à l'utilisation des feux de jour. En effet, les différents usagers (conducteurs de véhicules à moteur, cyclistes, piétons) perçoivent plus rapidement les autres usagers, et évaluent mieux leurs distances et vitesses.

**1 Evolution du taux de feux allumés de jour par beau temps pour les voitures de tourisme, selon la région linguistique, 2001–2010**



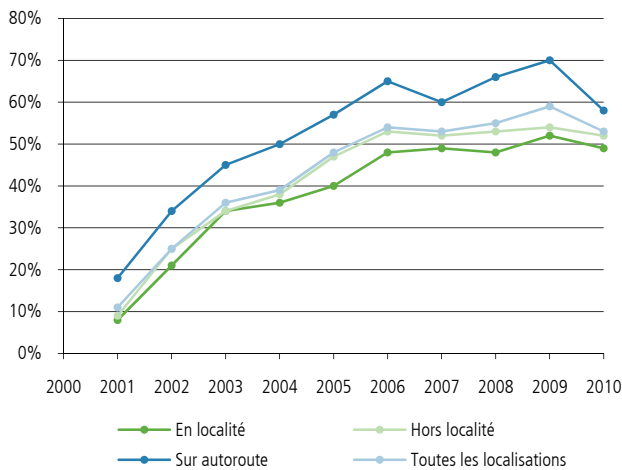
Source: bpa, comptages

**2 Taux de feux allumés de jour par beau temps selon la catégorie de véhicules et la région linguistique, 2010**



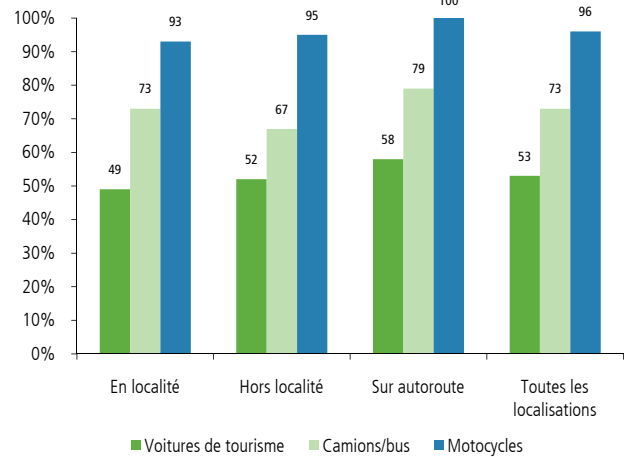
Source: bpa, comptages

**3 Evolution du taux de feux allumés de jour par beau temps pour les voitures de tourisme, selon la localisation, 2001–2010**



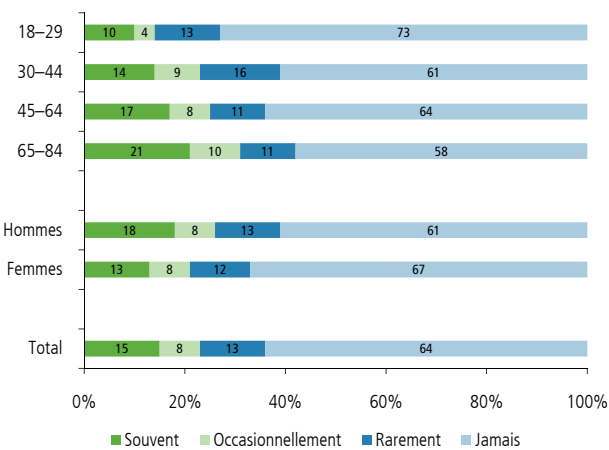
Source: bpa, comptages

**4 Taux de feux allumés de jour par beau temps selon la localisation et la catégorie de véhicules, 2010**



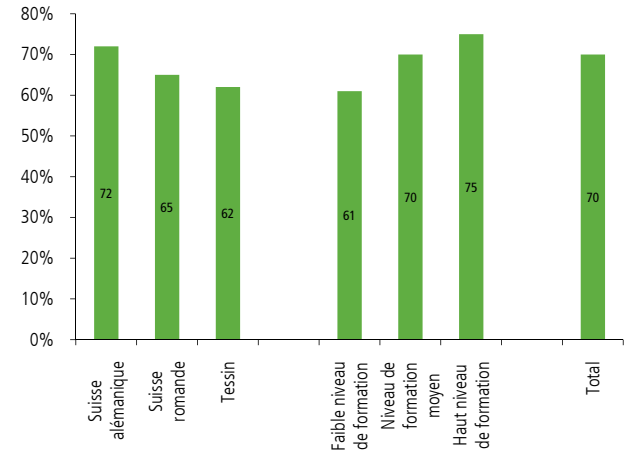
Source: bpa, comptages

**5 Fréquence, indiquée par les automobilistes, à laquelle ils n'allument pas les feux de croisement de jour, selon l'âge et le sexe, 2010**



Source: bpa, sondage auprès de la population

**6 Proportion de la population plutôt favorable à l'obligation d'allumer les feux de jour, selon la région linguistique et le niveau de formation, 2010**



Source: bpa, sondage auprès de la population

# Inattention et distraction

De toutes les activités susceptibles de détourner l'attention des conducteurs, donc d'augmenter le risque d'accidents, et qui ont fait l'objet du sondage du bpa auprès de la population en 2010, la plus répandue est le maniement de l'autoradio. 4 automobilistes sur 5 reconnaissent faire fonctionner l'autoradio, du moins parfois, lorsqu'ils conduisent, alors que tout au plus 1 sur 3 admet avoir téléphoné, lu ou écrit des SMS, ou encore manipulé le navigateur. Si les activités qui distraient en cours de conduite sont avouées surtout par les plus jeunes automobilistes, le maniement du navigateur concerne davantage les conducteurs de 30 à 44 ans.

Selon l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière, «le conducteur vouera son attention à la route et à la circulation. Il évitera toute occupation qui rendrait plus difficile la conduite du véhicule. Il veillera en outre à ce que son attention ne soit distraite, notamment, ni par un appareil reproducteur de son ni par un quelconque système d'information ou de communication.»

Par distraction, on entend toute activité qui n'est pas liée à la conduite, qui **détourne l'attention** du conducteur de sa tâche première et qui, de ce fait, **augmente le risque d'accident**. Les distractions peuvent être de nature visuelle (le regard n'est plus porté sur la route), manuelle (les mains ne se trouvent plus sur le volant) ou cognitive (le conducteur ne se concentre plus assez sur la route). Elles comprennent les activités suivantes: utiliser un téléphone portable, faire fonctionner le navigateur ou l'autoradio, boire ou manger, fumer, discuter avec les passagers, rattraper un objet en mouvement, lire une carte routière, etc. Ces activités sont réalisées à des fréquences variables et représentent des risques plus ou moins grands. Des études montrent que le risque d'accident passe de 1,4 (manger), à 4–5 (téléphoner), voire à 9 (rattraper un objet en mouvement).

De toutes les activités qui ont fait l'objet du sondage du bpa auprès de la population en 2010, celle qui est le plus souvent admise par les automobilistes est «**faire fonctionner l'autoradio**» **1**. Seuls 19% prétendent ne jamais le faire. «Discuter» et «boire ou manger» représentent, selon une étude réalisée aux Etats-Unis en 2003, des activités également fort répandues, mais elles n'ont pas été relevées lors du sondage du bpa.

La grande majorité des automobilistes (entre 67% et 88% selon l'activité) déclare par contre ne jamais téléphoner, lire ou écrire des SMS, ou bien faire fonctionner le navigateur lorsqu'ils sont au volant de leur voiture.

Davantage d'automobilistes prétendent **téléphoner avec le portable dans la main** (33%) qu'avec un kit mains

libres (25%) **1**. Par contre, si on ne considère que les personnes reconnaissant téléphoner souvent au volant de leur voiture, celles qui le font avec un dispositif mains libres sont quatre fois plus nombreuses que celles qui le font avec le portable à la main.

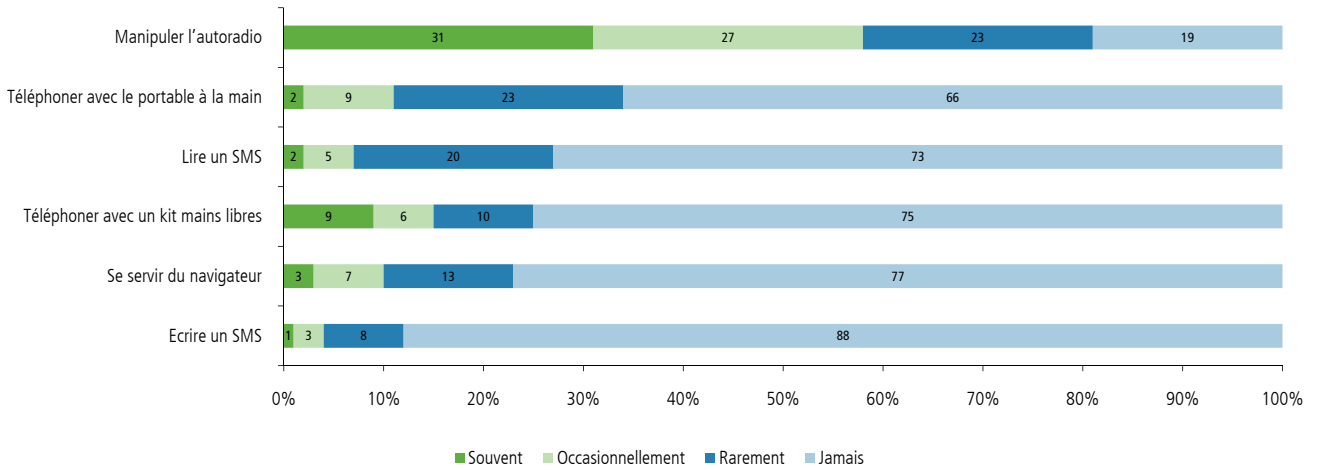
Quel que soit l'âge des personnes, une majorité d'automobilistes admet «faire fonctionner l'autoradio», y compris les seniors **2**. On observe en outre peu de différences entre hommes et femmes.

L'utilisation du portable dépend fortement de l'**âge** des conducteurs. Plus ils sont **jeunes**, plus ils sont nombreux à déclarer qu'il leur arrive de téléphoner, lire ou écrire des SMS lorsqu'ils roulent en voiture. Alors que 55% des automobilistes âgés entre 18 et 29 ans admettent qu'ils téléphonent au moins parfois avec un portable dans la main, seuls 9% des 65–84 ans prétendent l'utiliser quand ils sont au volant de leur voiture **3**. En ce qui concerne le téléphone avec kit mains libres, les différences d'utilisation sont moins prononcées selon l'âge, surtout dans les tranches d'âge au-dessous de 65 ans.

Les activités «lire» et «écrire» des SMS sont beaucoup plus répandues chez les jeunes conducteurs. 56% des automobilistes de 18 à 29 ans affirment lire, au moins parfois, des SMS et 33% écrire des SMS lorsqu'ils conduisent **4**. Ces parts sont respectivement de 14% et 5% chez les conducteurs âgés entre 45 et 64 ans, et sont encore nettement plus faibles chez les automobilistes de 65 à 84 ans (respectivement 5% et 0%).

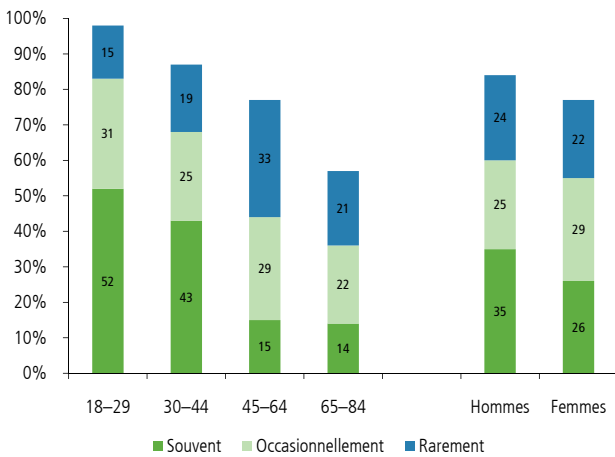
C'est dans la tranche d'âge des 30–44 ans que l'on trouve le plus d'automobilistes admettant manier le **navigateur** en cours de conduite (33% contre 24% en moyenne). Le sondage révèle en outre que cette activité concerne deux fois plus d'**hommes** que de femmes **5**.

# 1 Fréquence d'activités distractives chez les automobilistes pendant la conduite, 2010



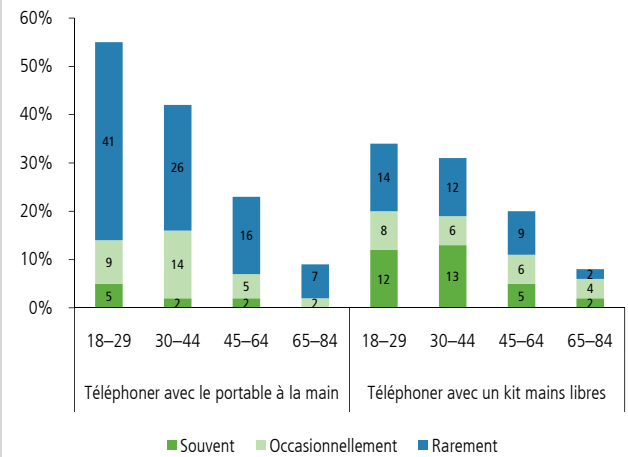
Source: bpa, sondage auprès de la population

## 2 Fréquence de l'activité distractive «manipuler l'autoradio», selon l'âge et le sexe, 2010



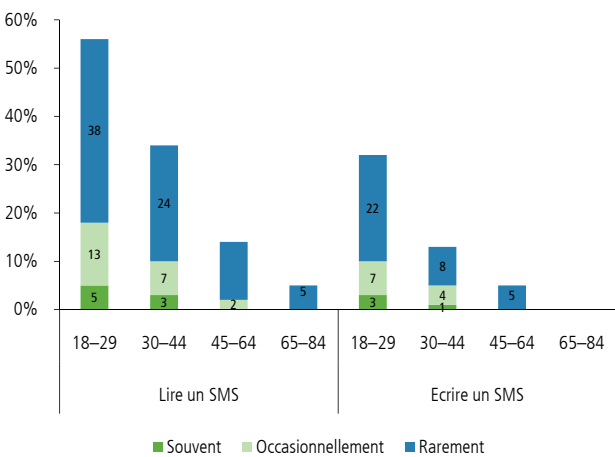
Source: bpa, sondage auprès de la population

## 3 Fréquence de l'activité distractive «téléphoner avec ou sans kit mains libres», selon l'âge, 2010



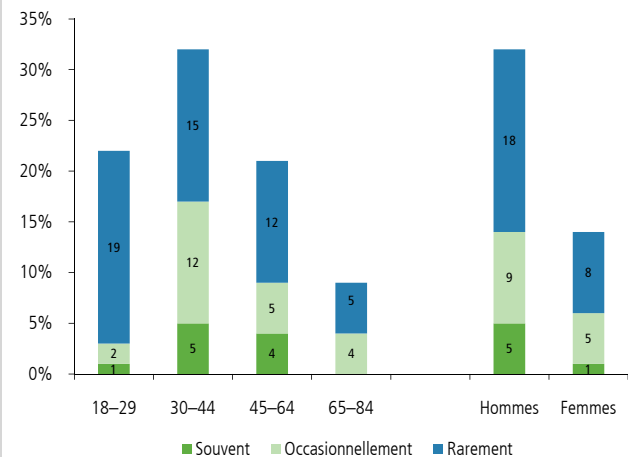
Source: bpa, sondage auprès de la population

## 4 Fréquence de l'activité distractive «lire ou écrire un SMS», selon l'âge, 2010



Source: bpa, sondage auprès de la population

## 5 Fréquence de l'activité distractive «se servir du navigateur», selon l'âge et le sexe, 2010



Source: bpa, sondage auprès de la population





## Conclusions

En 2010, la route a tué 327 personnes et en a blessé grièvement 4458 autres: il reste encore beaucoup à faire en matière de sécurité routière en Suisse. Avec Via sicura, la Confédération propose un paquet de mesures global. Ce programme de sécurité routière permettrait une réduction annuelle maximale de 100 tués et de 1200 blessés graves sur une période de dix ans.

## Principaux résultats

Le nombre de victimes de la route a connu un nouveau recul significatif en 2010. Et pourtant: 327 personnes ont encore perdu la vie sur les routes suisses cette année-là, et 4458 autres ont été grièvement blessées. 3 dommages corporels graves sur 10 affectent des occupants de voitures de tourisme, soit autant que pour les motocyclistes. Si les occupants de voitures de tourisme comptabilisent encore et toujours le plus de victimes, ce sont les piétons qui se caractérisent par la létalité la plus élevée. Le risque d'accident grave par kilomètre parcouru est de loin le plus important pour les usagers de deux-roues motorisés.

En dépit d'un net renforcement de la sécurité routière ces dernières décennies, les accidents de la route représentent encore une **lourde charge pour la société**. Les plus de 300 tués, les 500 usagers de la route environ qui restent invalides et les plusieurs milliers de blessés recensés chaque année sont à l'origine d'une grande souffrance tant chez les personnes directement touchées que chez leurs proches. Avec **327 tués** et **4458 blessés graves**, le nombre de victimes de la route a atteint un nouveau seuil en 2010. L'évolution à plus long terme indique toutefois que les groupes d'usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes) profitent moins que la moyenne du niveau de sécurité accru sur les routes suisses.

Sur la route, 3 dommages corporels graves sur 10 affectent des **occupants de voitures de tourisme**, soit autant que pour les motocyclistes. Ces dix dernières années, le nombre de victimes a baissé de moitié pour les premiers, mais est demeuré inchangé pour les seconds. La plupart des tués sont encore recensés parmi les occupants de voitures de tourisme. En revanche, la létalité des piétons est la plus élevée. Les **usagers de deux-roues motorisés** ont le risque d'accident grave par kilomètre parcouru de loin le plus haut. Les **hommes** subissent globalement environ deux fois plus de dommages corporels graves que les femmes. Celles-ci ont par contre plus d'accidents graves que les hommes lorsqu'elles se déplacent à pied, sont passagères avant dans des voitures de tourisme ou passagères sur des motocycles.

La baisse des dommages corporels graves a profité dans la plus large mesure **aux enfants et aux jeunes de moins de 15 ans**. Les **seniors** présentent, quant à eux, le repli le plus faible. Les **18–24 ans** restent les usagers les plus impliqués dans les accidents de la route: leur risque d'y être grièvement ou mortellement blessé est de loin le plus élevé, tant si l'on met les chiffres en relation avec la population qu'avec le nombre de kilomètres parcourus. Les seniors se caractérisent en revanche par une grande létalité.

Si, **en Suisse alémanique**, le nombre de dommages corporels graves est le plus important chez les occupants de voitures de tourisme, les motocyclistes sont en tête de classement en **Suisse romande** et au **Tessin**.

Environ 6 accidents graves sur 10 surviennent **en localité**, un peu plus de 3 sur 10 **hors localité** et moins de 1 sur 10 **sur autoroute**. La part des personnes grièvement blessées ou tuées en localité est de 89% chez les piétons, 76% chez les cyclistes, 56% chez les motocyclistes et 31% chez les occupants de voitures de tourisme.

La plupart des dommages corporels surviennent **en semaine**, de jour, et les plus graves, le week-end, au crépuscule/de nuit. Le risque d'accident et la létalité des piétons sont particulièrement élevés la nuit, en comparaison à ceux des autres usagers de la route.

L'analyse selon le type d'accident révèle une baisse bien plus marquée des **collisions** que des **pertes de maîtrise**, mais les premières engendrent environ  $\frac{2}{3}$  des dommages corporels graves. Les suites des pertes de maîtrise sont cependant bien plus sérieuses, surtout pour les occupants de voitures de tourisme et les motocyclistes.

L'inattention/la distraction, les refus de priorité, la vitesse, l'alcool et l'utilisation inadéquate du véhicule interviennent de manière déterminante dans de nombreux accidents graves. Ceux liés à la **vitesse** ou à l'**alcool** sont plus souvent mortels que les autres.

En matière de **sécurité**, le **comportement** des usagers de la route s'est sensiblement amélioré ces dernières années. En 2010, près de 9 automobilistes sur 10 ont bouclé leur ceinture. La quasi-totalité des motocyclistes, 89% des cyclomotoristes et 38% des cyclistes portaient un casque. 53% des automobilistes ont conduit avec les feux allumés de jour.



# Perspectives

En dépit des importants succès obtenus en matière de sécurité des occupants de voitures de tourisme, 30% des dommages corporels graves sont encore à mettre sur le compte de ces usagers de la route. Pour que les gains de sécurité puissent se poursuivre à l'avenir, il s'agit de minimiser voire d'éliminer les facteurs de risque des accidents graves impliquant une voiture de tourisme. On mettra l'accent sur les mesures qui profitent non seulement aux occupants de voitures de tourisme mais aussi aux usagers vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes). Un travail de prévention global et une mise en œuvre rapide de *Via sicura* sont nécessaires.

3 dommages corporels graves sur 10 affectent encore des **occupants de voitures de tourisme**, bien que leur nombre de victimes ait été divisé par deux ces dix dernières années. Comme précédemment, ce groupe d'usagers de la route comptabilise en outre le plus de tués.

Pour renforcer la sécurité routière à court et long terme, une approche plurielle du problème est nécessaire. Des mesures sont à envisager dans différents domaines et les facteurs de risque doivent être minimisés voire éliminés.

Les analyses réalisées dans le cadre du dossier de sécurité du bpa «Conducteurs et passagers de voitures de tourisme» ont montré que, sur la base de l'importance des accidents, il y a surtout lieu d'agir sur les facteurs de risque liés aux **conducteurs de voitures de tourisme** et à l'**infrastructure routière**. Les facteurs de risque suivants sont d'une importance capitale:

- connaissance des dangers, perception et contrôle de soi insuffisants ou déficients lors de la conduite (surtout chez les jeunes conducteurs)
- conduite en état d'ébriété
- distractions lors de la conduite
- conduite en état de fatigue
- adoption d'une vitesse inadaptée
- non-utilisation des systèmes de retenue (ceinture)
- objets fixes à proximité de la chaussée (arbres, murs/garde-corps, glissières de sécurité)
- séparation insuffisante des deux sens de circulation, surtout hors des localités
- déficits de l'infrastructure routière qui donnent lieu à des tamponnements sur les autoroutes et en localité, p. ex. capacité insuffisante de sorties d'autoroute ou installations de signalisation lumineuse non coordonnées
- déficits de l'infrastructure routière dans les virages hors localité, p. ex. tracé du virage difficile à apprécier par les conducteurs ou limitation de vitesse inadaptée

– déficits de l'infrastructure routière aux carrefours en localité, p. ex. éclairage inadapté ou choix du mauvais type de carrefour

Ces facteurs de risque peuvent être réduits grâce à des mesures éducatives, techniques ou légales.

**Via sicura**, le programme d'action de la Confédération pour une plus grande sécurité routière, reconnaît aussi la nécessité d'axer les mesures de sécurité en premier lieu sur les conducteurs de voitures de tourisme. Ce paquet de mesures global, actuellement en cours de traitement par les Chambres fédérales, vise une réduction annuelle maximale de 90 à 100 tués et de 1100 à 1200 blessés graves sur une période de dix ans.

L'efficacité de *Via sicura* résulte de l'addition des différentes mesures individuelles ainsi que de la complémentarité des interventions **éducatives, techniques et légales**. Voici un petit échantillon de mesures particulièrement prometteuses, c.-à-d. de mesures qui permettent d'épargner des vies et d'éviter des blessés graves: cours de rééducation routière pour les conducteurs délictueux (mesure éducative), zéro alcool au volant pour certaines tranches d'âge (mesure légale), analyse du réseau routier pour identifier les endroits à concentration d'accidents et les points noirs (mesures technique).

*Via sicura* propose globalement une combinaison équilibrée de mesures, permettant aux occupants de voitures de tourisme mais aussi aux usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes) de jouir d'une plus grande sécurité.

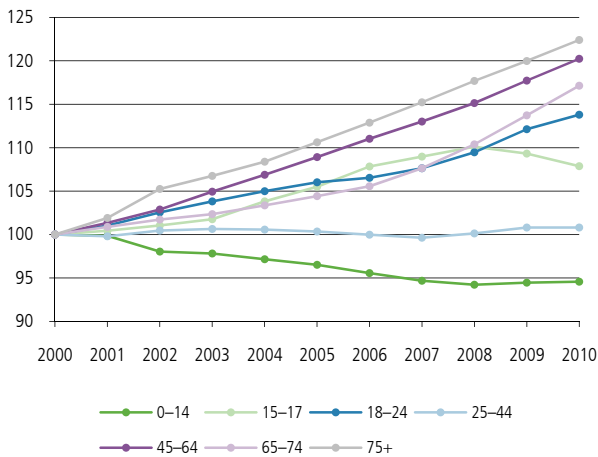
Le renforcement de la sécurité routière a permis d'épargner plus de 36 000 vies et d'éviter 340 000 blessés graves ces 40 dernières années. Un travail de prévention global et une mise en œuvre rapide de *Via sicura* sont toutefois nécessaires pour que les générations à venir profitent aussi d'un niveau de sécurité accru.

	Situation 2010			Différence par rapport à 2009					
	Tués	Blessés graves	Total	Chiffres absolus	%	Chiffres absolus	%	Chiffres absolus	%
				Tués	Blessés graves		Total		
<b>Total</b>	327	4 458	4 784	-22	-6.3	-250	-5.3	-272	-5.4
<b>Moyen de locomotion</b>									
Voiture de tourisme	129	1 281	1 410	-7	-5.7	-121	-8.6	-128	-8.3
Motocycle	68	1 353	1 421	-10	-12.8	-113	-7.7	-123	-8.0
Cyclomoteur	4	124	128	-4	-50.0	-12	-8.8	-16	-11.1
Cycle	34	830	864	-20	-37.0	-28	-3.3	-48	-5.3
A pied	75	706	781	15	25.0	2	0.3	17	2.2
Autres	17	164	181	4	30.8	22	15.5	26	16.8
<b>Age</b>									
0-6	4	61	65	-6	-60.0	4	7.0	-2	-3.0
7-14	4	201	205	-7	-63.6	-51	-20.2	-58	-22.1
15-17	12	247	259	1	9.1	-9	-3.5	-8	-3.0
18-24	36	632	668	-28	-43.8	-128	-16.8	-156	-18.9
25-44	79	1 309	1 388	3	4.0	-138	-9.5	-135	-8.9
45-64	91	1 324	1 415	2	2.3	6	0.5	8	0.6
65-74	38	368	406	0	0.0	67	22.3	67	19.8
75+	63	316	379	13	26.0	-1	-0.3	12	3.3
<b>Sexe</b>									
Hommes	244	2 967	3 211	-25	-9.3	-216	-6.8	-241	-7.0
Femmes	83	1 491	1 574	3	3.8	-34	-2.2	-31	-1.9
<b>Région linguistique</b>									
Suisse alémanique	212	2 760	2 972	-17	-7.4	-228	-7.6	-245	-7.6
Suisse romande	92	1 386	1 478	-9	-8.9	15	1.1	6	0.4
Tessin	23	312	335	4	21.1	-37	-10.6	-33	-9.0
<b>Type d'occupant</b>									
Conducteur	211	3 285	3 496	-35	-14.2	-202	-5.8	-237	-6.4
Passager	41	467	508	-2	-4.7	-50	-9.7	-52	-9.3
<b>Localisation</b>									
En localité	114	2 637	2 751	-23	-16.8	-189	-6.7	-212	-7.2
Hors localité	190	1 495	1 685	12	6.7	-125	-7.7	-113	-6.3
Sur autoroute	23	326	349	-11	-32.4	64	24.4	53	17.9
<b>Type d'accident</b>									
Concernant un piéton	68	669	737	12	21.4	-11	-1.6	1	0.1
Perte de maîtrise	144	1 692	1 836	-6	-4.0	37	2.2	31	1.7
Croisement longitudinal	38	334	372	7	22.6	-3	-0.9	4	1.1
Dépassement/contournement	14	219	233	-1	-6.7	-6	-2.7	-7	-2.9
Tamponnement	16	384	400	3	23.1	-64	-14.3	-61	-13.2
Changement de direction	23	748	771	-17	-42.5	-127	-14.5	-144	-15.7
Traversée	9	236	245	-5	-35.7	-44	-15.7	-49	-16.7
Autres	15	176	191	-15	-50.0	-32	-15.4	-47	-19.8
<b>Conditons de lumière</b>									
De jour	198	3 183	3 381	-26	-11.6	-71	-2.2	-97	-2.8
Au crépuscule	21	284	305	4	23.5	1	0.4	5	1.7
De nuit	108	991	1 099	0	0.0	-180	-15.4	-180	-14.1
<b>Conditions météorologiques</b>									
Pas de précipitations	283	3 879	4 162	-24	-7.8	-289	-6.9	-313	-7.0
Pluie/neige	42	568	610	1	2.4	45	8.6	46	8.2
<b>Jour de la semaine</b>									
Lundi-vendredi	228	3 200	3 428	-4	-1.7	-142	-4.3	-146	-4.1
Week-end	99	1 258	1 357	-18	-15.4	-108	-7.9	-126	-8.5
<b>Cause potentielle</b>									
Vitesse	110	1 027	1 137	-8	-6.8	-112	-9.8	-120	-9.6
Alcool	63	570	633	7	12.5	-68	-10.7	-61	-8.8
Présomption drogues/médicaments	13	103	116	-1	-7.1	-30	-22.6	-31	-21.1
Inattention et distraction	68	1 189	1 257	-28	-29.2	-164	-12.1	-192	-13.3
Non-respect de la priorité	53	1 178	1 231	-20	-27.4	-164	-12.2	-184	-13.0
Utilisation inadéquate du véhicule	24	458	482	-3	-11.1	29	6.8	26	5.7

	Evolution moyenne 2000–2010 <sup>1</sup>							
	Chiffres absolus		%		Chiffres absolus		%	
	Tués		Blessés graves		Total			
<b>Total</b>	-28	-4.7	-180	-2.9	-207	-3.0		
<b>Moyen de locomotion</b>								
Voiture de tourisme	-16	-5.9	-119	-4.9	-135	-5.0		
Motocycle	-3	-2.8	-3	-0.3	-6	-0.4		
Cyclomoteur	-1	-7.0	-18	-5.8	-19	-5.9		
Cycle	0	-0.8	-10	-1.0	-10	-1.0		
A pied	-6	-4.2	-21	-2.4	-27	-2.6		
Autres	-2	-5.4	-9	-3.8	-10	-4.1		
<b>Age</b>								
0–6	-1	-5.7	-8	-6.1	-8	-6.0		
7–14	-1	-5.0	-22	-5.2	-22	-5.3		
15–17	-1	-3.7	-15	-4.0	-16	-4.0		
18–24	-6	-6.9	-47	-4.3	-53	-4.4		
25–44	-10	-6.0	-78	-3.6	-88	-3.8		
45–64	-4	-3.5	-2	-0.2	-6	-0.4		
65–74	-1	-2.7	-3	-0.9	-5	-1.1		
75+	-3	-3.0	-4	-1.2	-8	-1.6		
<b>Sexe</b>								
Hommes	-20	-4.6	-115	-2.8	-135	-3.0		
Femmes	-8	-4.8	-65	-3.0	-73	-3.2		
<b>Région linguistique</b>								
Suisse alémanique	-17	-4.3	-130	-3.3	-147	-3.3		
Suisse romande	-9	-5.3	-40	-2.3	-50	-2.6		
Tessin	-2	-5.2	-9	-2.4	-11	-2.6		
<b>Type d'occupant</b>								
Conducteur	-18	-4.7	-108	-2.5	-125	-2.7		
Passager	-4	-5.2	-51	-5.4	-55	-5.4		
<b>Localisation</b>								
En localité	-9	-4.2	-87	-2.5	-96	-2.6		
Hors localité	-15	-4.4	-73	-3.4	-88	-3.5		
Sur autoroute	-4	-9.3	-19	-4.1	-23	-4.5		
<b>Type d'accident</b>								
Concernant un piéton	-5	-4.1	-22	-2.5	-27	-2.7		
Perte de maîtrise	-14	-5.4	-54	-2.5	-68	-2.9		
Croisement longitudinal	-2	-3.9	-15	-3.0	-17	-3.0		
Dépassement/contournement	-2	-6.4	-10	-3.0	-11	-3.2		
Tamponnement	0	-0.3	-12	-2.3	-12	-2.3		
Changement de direction	-3	-4.5	-41	-3.4	-44	-3.5		
Traversée	-1	-3.5	-20	-4.4	-21	-4.3		
Autres	-1	-3.2	-6	-2.6	-7	-2.7		
<b>Conditons de lumière</b>								
De jour	-13	-3.8	-96	-2.3	-109	-2.5		
Au crépuscule	-1	-4.6	-6	-1.7	-7	-2.0		
De nuit	-13	-6.0	-78	-4.3	-92	-4.5		
<b>Conditions météorologiques</b>								
Pas de précipitations	-24	-4.6	-146	-2.7	-169	-2.9		
Pluie/neige	-4	-4.9	-34	-4.1	-38	-4.1		
<b>Jour de la semaine</b>								
Lundi–vendredi	-18	-4.5	-121	-2.8	-140	-2.9		
Week-end	-9	-5.0	-58	-3.1	-68	-3.4		
<b>Cause potentielle</b>								
Vitesse	-12	-5.4	-59	-3.7	-71	-3.8		
Alcool	-6	-5.7	-26	-3.0	-32	-3.3		
Présomption drogues/médicaments	-1	-6.2	-1	-0.8	-2	-1.4		
Inattention et distraction	-7	-5.6	-41	-2.6	-49	-2.9		
Non-respect de la priorité	-6	-4.4	-63	-3.4	-69	-3.5		
Utilisation inadéquate du véhicule	0	-1.6	4	1.0	4	0.8		

<sup>1</sup> Variation annuelle moyenne, calculée par régression linéaire

**1 Evolution indexée de la population résidente permanente selon l'âge, 2000–2010 (au 1<sup>er</sup> janvier)**



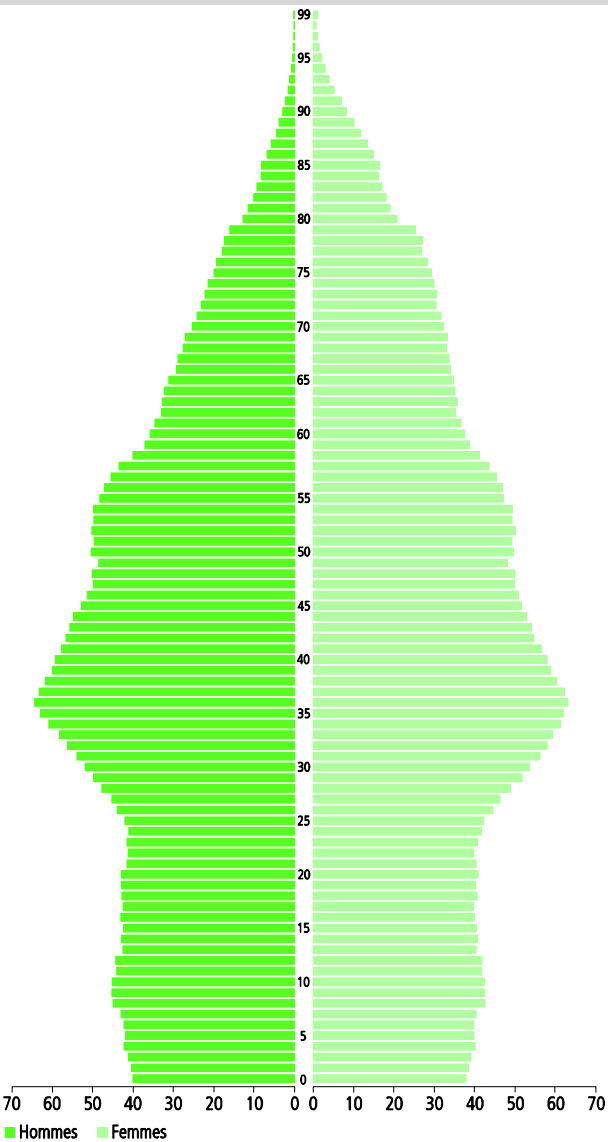
Source: OFS, ESPOP

**2 Population résidente permanente selon l'âge et le sexe, 2010 (au 1<sup>er</sup> janvier)**

Age	Hommes	Femmes	Total
0–14	608 065	573 156	1 181 221
15–17	137 660	130 140	267 800
18–24	333 827	324 148	657 975
25–44	1 125 816	1 119 988	2 245 804
45–64	1 066 373	1 057 942	2 124 315
65–74	321 883	361 470	683 353
75+	236 942	388 396	625 338
<b>Total</b>	<b>3 830 566</b>	<b>3 955 240</b>	<b>7 785 806</b>

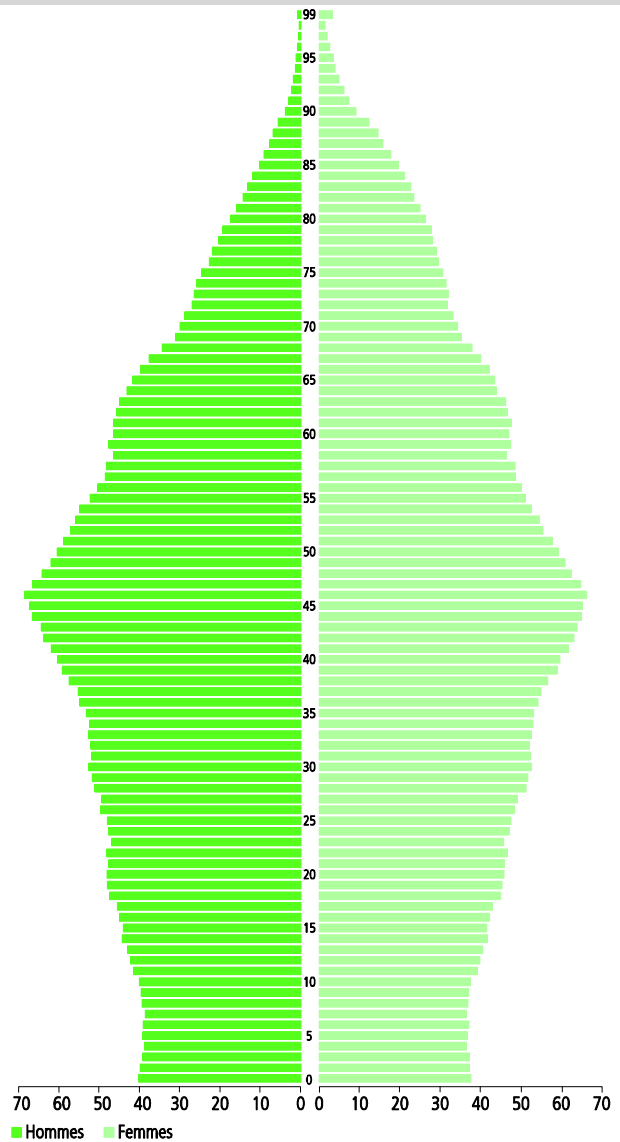
Source: OFS, ESPOP

**3 Population résidente permanente en milliers d'habitants selon l'âge et le sexe, 2000 (au 1<sup>er</sup> janvier)**



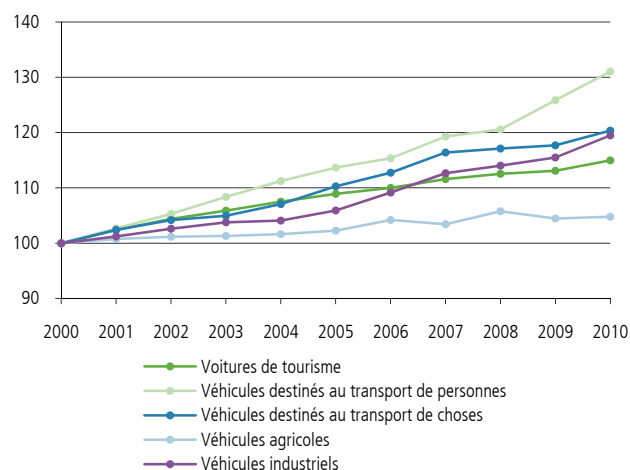
Source: OFS, ESPOP

**4 Population résidente permanente en milliers d'habitants selon l'âge et le sexe, 2010 (au 1<sup>er</sup> janvier)**



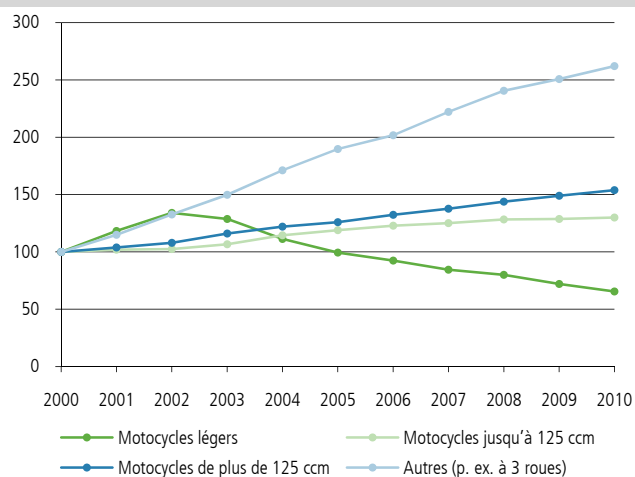
Source: OFS, ESPOP

### 1 Evolution indexée du parc de voitures automobiles (sauf véhicules militaires) selon le type de véhicule, 2000–2010



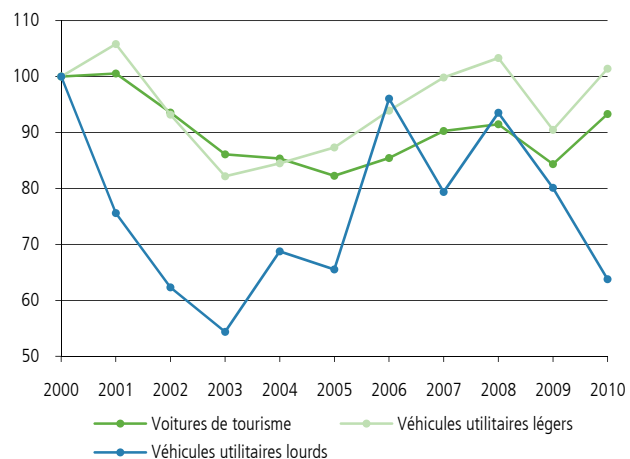
Source: OFS, statistique des véhicules routiers

### 3 Evolution indexée du parc de motos selon le type de véhicule, 2000–2010



Source: OFS, statistique des véhicules routiers

### 5 Evolution indexée des nouvelles immatriculations de voitures automobiles, 2000–2010



Source: auto-suisse

### 2 Parc de voitures automobiles (sauf véhicules militaires) selon le type de véhicule, 2010

Type de véhicule	Effectif
Voitures de tourisme	4 075 825
Véhicules destinés au transport de personnes	52 751
Véhicules destinés au transport de choses	335 200
Véhicules agricoles	186 485
Véhicules industriels	58 492
<b>Total</b>	<b>4 708 753</b>

Source: OFS, statistique des véhicules routiers

### 4 Parc de motos selon le type de véhicule, 2010

Type de véhicule	Effectif
Motocycles jusqu'à 125 ccm	249 466
Motocycles de plus de 125 ccm	331 191
Motocycles légers	52 102
Autres (p. ex. à 3 roues)	18 443
<b>Total</b>	<b>651 202</b>

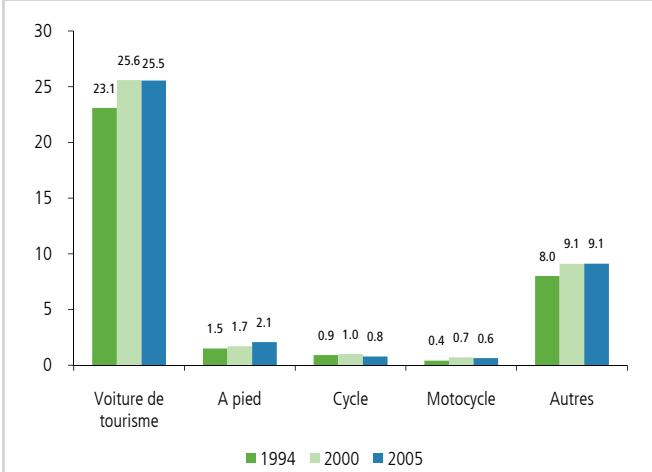
Source: OFS, statistique des véhicules routiers

### 6 Nouvelles immatriculations de voitures automobiles, 2010

Voitures automobiles	Effectif
Voitures de tourisme	294 239
Véhicules utilitaires légers	24 246
Véhicules utilitaires lourds	3 439
<b>Total</b>	<b>321 924</b>

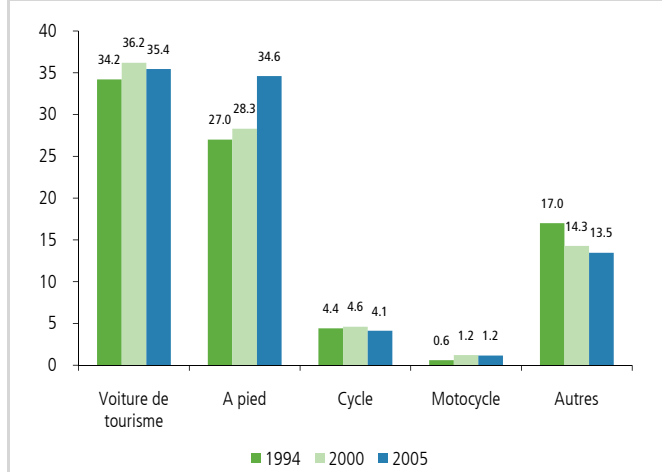
Source: auto-suisse

**1 Distance journalière moyenne en km parcourue par personne selon le moyen de locomotion, 1994/2000/2005**



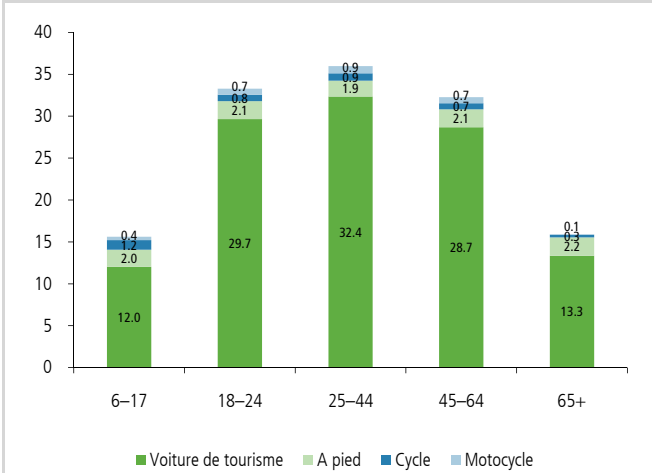
Source: ARE/OFS, MRT

**2 Temps de déplacement moyen en min par personne et par jour selon le moyen de locomotion, 1994/2000/2005**



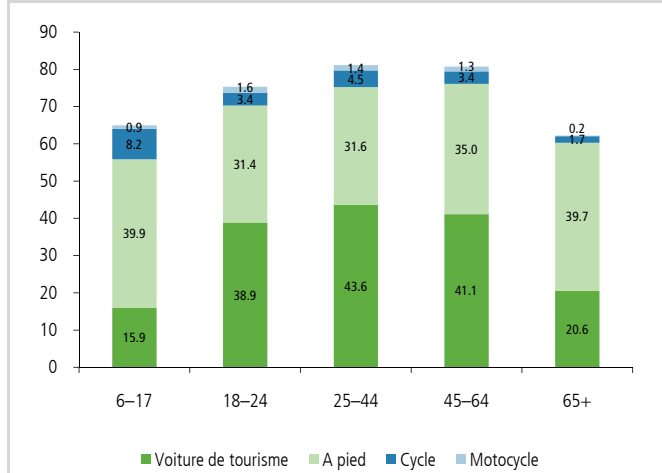
Source: ARE/OFS, MRT

**3 Distance journalière moyenne en km parcourue par personne selon l'âge et le moyen de locomotion, 2005**



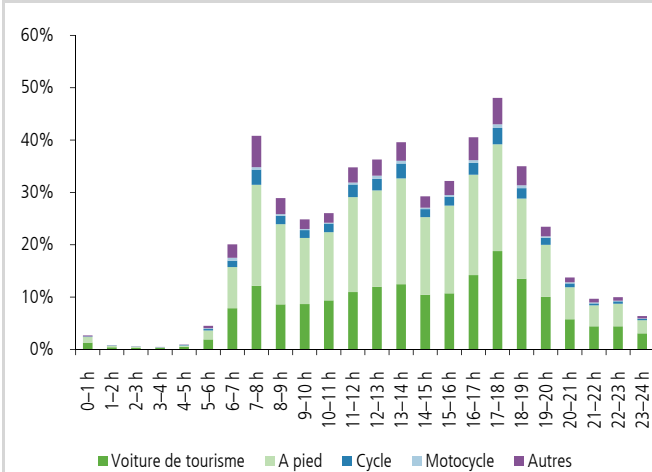
Source: ARE/OFS, MRT

**4 Temps de déplacement moyen en min par personne et par jour selon l'âge et le moyen de locomotion, 2005**



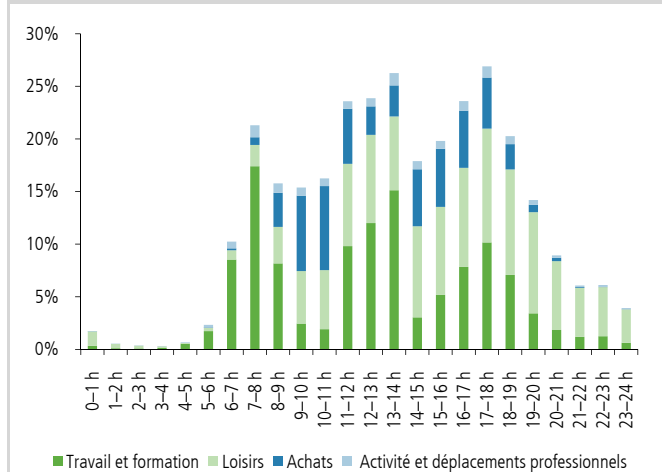
Source: ARE/OFS, MRT

**5 Proportion de personnes qui entament une étape d'un déplacement pendant cette heure du lundi au vendredi, selon le moyen de locomotion, 2005**



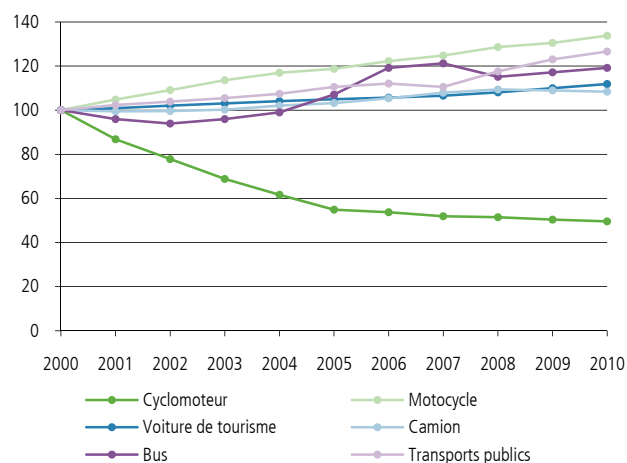
Source: ARE/OFS, MRT

**6 Proportion de personnes qui entament un déplacement pendant cette heure du lundi au vendredi, selon le motif de déplacement, 2005**



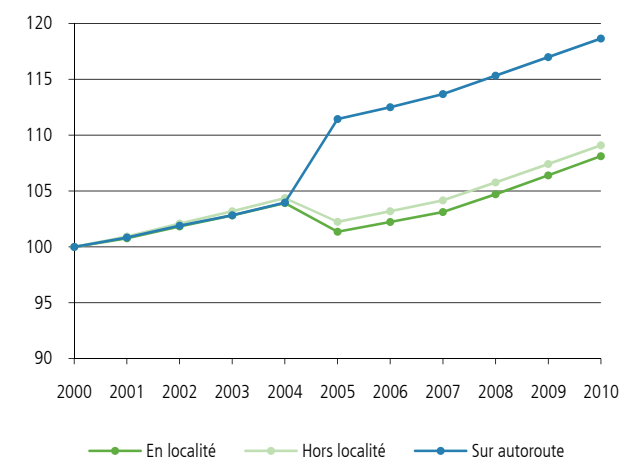
Source: ARE/OFS, MRT

**1 Evolution indexée du nombre annuel de km parcourus par les usagers motorisés sur les routes suisses selon le moyen de locomotion, 2000–2010**



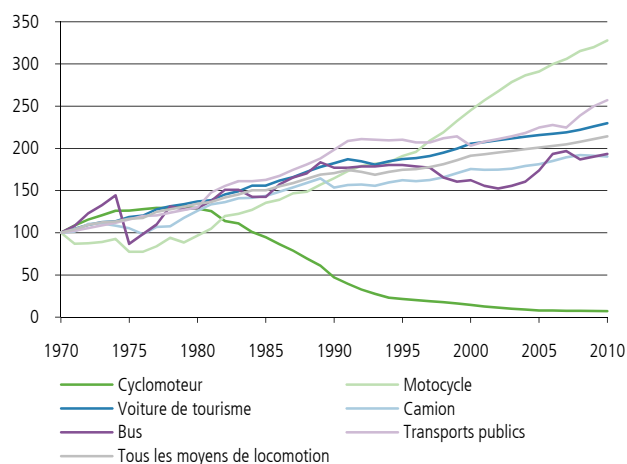
Source: OFS/bpa

**3 Evolution indexée du nombre annuel de km parcourus par les usagers motorisés sur les routes suisses selon la localisation, en millions, 2000–2010**



Source: OFS/bpa

**5 Evolution indexée du nombre annuel de km parcourus par les usagers motorisés sur les routes suisses selon le moyen de locomotion, 1970–2010**



Source: OFS/bpa

**2 Nombre annuel de km parcourus par les usagers motorisés sur les routes suisses selon le moyen de locomotion (estimation provisoire), en millions, 1970/2000/2010**

Moyen de locomotion	1970	2000	2010
Cyclomoteur	1 825	266	132
Motocycle	707	1 733	2 318
Voiture de tourisme	23 387	48 062	53 756
Camion	2 991	5 251	5 691
Bus	61	99	118
Transports publics	126	256	324
<b>Total</b>	<b>29 097</b>	<b>55 667</b>	<b>62 339</b>

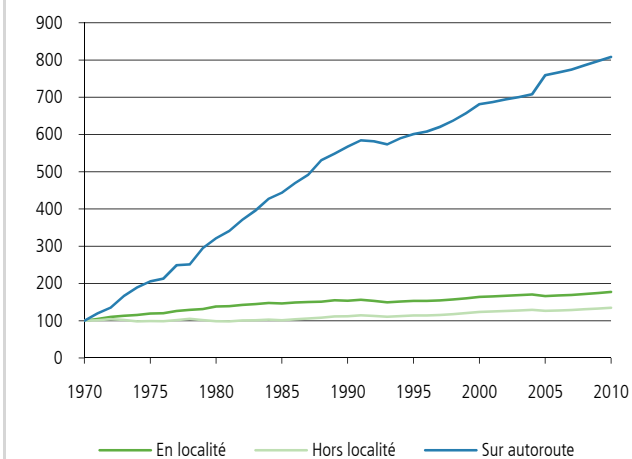
Source: OFS/bpa

**4 Nombre annuel de km parcourus par les usagers motorisés sur les routes suisses selon la localisation (estimation provisoire), en millions, 1970/2000/2010**

Localisation	1970	2000	2010
En localité	10 853	17 805	19 251
Hors localité	15 501	19 175	20 918
Sur autoroute	2 743	18 687	22 170
<b>Total</b>	<b>29 097</b>	<b>55 667</b>	<b>62 339</b>

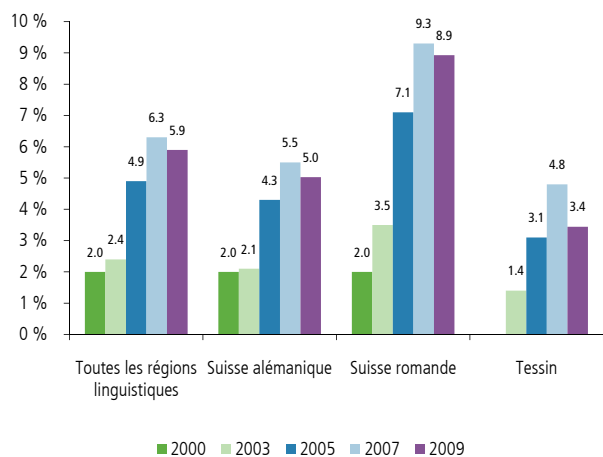
Source: OFS/bpa

**6 Evolution indexée du nombre annuel de km parcourus par les usagers motorisés sur les routes suisses selon la localisation, en millions, 1970–2010**



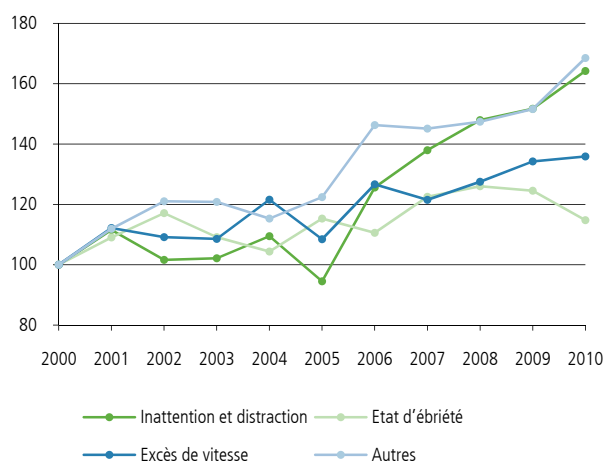
Source: OFS/bpa

### 1 Proportion de conducteurs ayant été soumis à au moins un contrôle d'alcoolémie durant l'année, selon la région linguistique, 2000/2003/2005/2007/2009



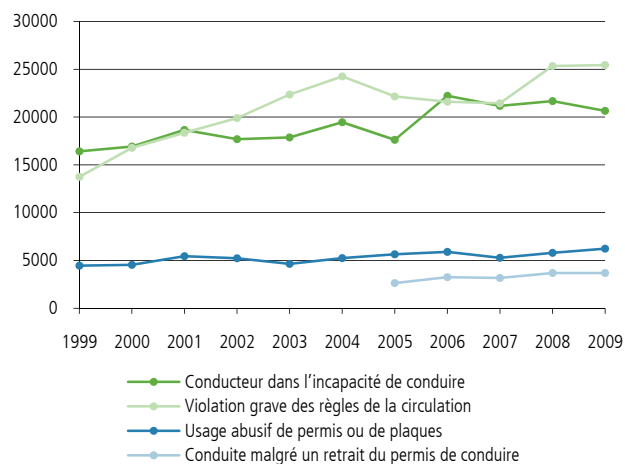
Source: OFS, ECoM

### 3 Evolution indexée des motifs de retrait du permis de conduire, 2000–2010



Source: OFROU, ADMAS

### 5 Evolution des condamnations pour les principaux délits relevant de la Loi sur la circulation routière LCR (avec inscription au casier judiciaire), 1999–2009



Source: OFS, SUS

### 2 Proportion de conducteurs ayant été soumis à au moins un contrôle de police durant l'année, selon le type de contrôle, 2000/2003/2005/2007/2009

Type de contrôle	2000	2003	2005	2007	2009
Contrôle général	22.2%	16.2%	17.1%	17.9%	16.3%
Patrouille mobile	7.5%	7.5%	8.2%	9.4%	8.9%
Contrôle de vitesse	7.2%	7.7%	6.8%	6.7%	7.9%
Contrôle après un accident	2.1%	1.3%	1.0%	1.3%	1.1%
Contrôle de l'alcoolémie	2.0%	2.4%	4.9%	6.3%	5.9%

Source: OFS, ECoM

### 4 Motifs de retrait du permis de conduire et nombre de retraits, 2010

Motif du retrait	Effectif
Inattention et distraction	9 775
Etat d'ébriété	18 371
Excès de vitesse	35 427
Autres	40 284
<b>Total</b>	<b>103 857</b>
Retraits de permis de conduire	78 986

Source: OFROU, ADMAS

### 6 Condamnations pour des délits relevant de la Loi sur la circulation routière LCR (avec inscription au casier judiciaire), 2009

Type de délit	Effectif
Conducteur dans l'incapacité de conduire	20 643
dont conduite en état d'ébriété	16 706
dont «pour d'autres raisons»	3 792
dont opposition/dérobade à la constatation	2 233
Violation grave des règles de la circulation	25 429
Usage abusif de permis ou de plaques	6 238
Conduite malgré un retrait du permis de conduire	3 690
Circuler sans permis de circulation	1 464
Vol d'usage	1 352
Fuite après un accident avec blessés	181
Etat défectueux du véhicule	97
<b>Total (réponses multiples prises en compte)</b>	<b>54 231</b>

Source: OFS, SUS



# Législation

Législation suisse en matière de circulation routière: entrée en vigueur des principales prescriptions relatives à la sécurité routière

## 1. Ceinture de sécurité

- 1981: Port obligatoire sur les sièges avant des voitures de tourisme
- 1994: Port obligatoire sur les sièges arrière des voitures de tourisme
- 2002: Obligation d'attacher les enfants sur toutes les places munies de ceintures des voitures de tourisme, véhicules de livraison, minibus et tracteurs à sellette légers (avec un dispositif de retenue pour enfants jusqu'au 7<sup>e</sup> anniversaire, puis avec un dispositif de retenue pour enfants ou les ceintures de sécurité du véhicule jusqu'au 12<sup>e</sup> anniversaire)
- 2006: Port obligatoire dans tous les véhicules à moteur équipés de ceintures
- 2010: Obligation de siège auto étendue aux enfants de moins de 12 ans d'une taille inférieure à 150 cm (pour les places munies de ceintures à trois points; exception en cas de ceinture abdominale, pour les autocars et les places spécialement admises pour les enfants)

## 2. Casque pour motocyclistes et cyclomotoristes

- 1981: Port obligatoire sur les motocycles
- 1990: Port obligatoire sur les cyclomoteurs
- 2006: Port obligatoire sur les trikes et les quads

## 3. Equipement des voitures automobiles et des motocycles

- 1994: Dispositif de protection latérale pour les nouveaux véhicules lourds de transport de choses
- 1995: ABS pour les voitures automobiles lourdes
- 1998: Dispositif de protection arrière pour les voitures automobiles des catégories M et N; rétroviseur visant à diminuer l'angle mort pour les camions
- 2003: Dispositif de protection frontale pour les camions; dispositif limiteur de vitesse pour toutes les voitures automobiles >3,5 t et celles de plus de 9 places
- 2005: Partie frontale des voitures automobiles légères optimisées en termes de sécurité (protection des piétons)
- 2008: Banquettes longitudinales interdites dans les véhicules nouvellement mis en circulation

## 4. Limitations de vitesse

### En localité

- 1959: Limitation définitive à 60 km/h
- 1984: Limitation définitive à 50 km/h
- 1984: Instructions concernant les rues résidentielles
- 1989: Instructions concernant la signalisation de réglementations du trafic par zones (zones 30, entre autres)
- 2002: Nouvelle ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (20 km/h)

### Hors localité

- Avant 1973: Pas de limitation
- 1973: Limitation provisoire à 100 km/h
- 1977: Limitation définitive à 100 km/h
- 1985: Limitation à 80 km/h à titre d'essai
- 1989: Limitation définitive à 80 km/h (votation populaire du 26.11.1989)

**Sur autoroute**

Avant 1973: Pas de limitation

- 1973: Limitation temporaire à 100 km/h
- 1974: Limitation provisoire à 130 km/h
- 1977: Limitation définitive à 130 km/h
- 1985: Limitation à 120 km/h à titre d'essai
- 1989: Limitation définitive à 120 km/h (votation populaire du 26.11.1989)

**5. Capacité de conduire**

- 1964: Limite d'alcoolémie de 0,8 pour mille (fixée par le Tribunal fédéral)
- 1980: Limite d'alcoolémie de 0,8 pour mille (fixée par le Conseil fédéral)
- 2005: Limite d'alcoolémie de 0,5 pour mille;  
tolérance zéro en cas de conduite sous l'influence de certains stupéfiants;  
contrôles de l'alcoolémie sans indices d'ébriété
- 2010: Alcool interdit pour les conducteurs du transport transfrontalier de voyageurs sous le régime de la concession ou de l'autorisation

**6. Formation à la conduite**

- 1991: Formation à la conduite obligatoire et examen théorique étendu
- 2005: Introduction du permis de conduire à l'essai (formation en deux phases)
- 2009: Qui veut transporter des personnes et/ou des marchandises avec des autocars, minibus ou camions doit, en sus du permis de conduire, être titulaire du certificat de capacité pour le transport de personnes et/ou de marchandises, et suivre régulièrement une formation continue (nouvelle ordonnance réglant l'admission des chauffeurs).

**7. Divers**

- 1977: Prescription obligatoire feux allumés de jour pour les véhicules à deux roues placées l'une derrière l'autre
- 1994: Priorité des piétons aux passages pour piétons
- 2002: Prescription obligatoire feux allumés de jour pour tous les véhicules à moteur;  
introduction de la catégorie de véhicules «engins assimilés à des véhicules»
- 2005: Durcissement des dispositions sur le retrait du permis de conduire (système en cascade)
- 2010: Entrée en vigueur de la nouvelle Ordonnance sur le registre des accidents de la route, qui règle la création et l'exploitation d'un registre centralisé et automatisé pour la saisie et l'analyse des accidents de la route

**Remarque:**

Une liste plus détaillée des principales prescriptions légales relatives à la sécurité routière en Suisse est disponible sur le site Internet du bpa: [www.bpa.ch/French/strassenverkehr/Pages/default.aspx](http://www.bpa.ch/French/strassenverkehr/Pages/default.aspx) (rubrique Télécharger).

# Glossaire

## Définitions

### **légèrement blessé**

Victime d'une atteinte mineure, p. ex. blessure cutanée superficielle sans grande perte de sang, légères entraves à la mobilité permettant néanmoins à la personne de quitter le lieu de l'accident par ses propres moyens physiques, évtl. traitement ambulatoire à l'hôpital ou chez un médecin

### **grièvement blessé**

Victime d'une atteinte grave visible qui exclut toute activité normale à la maison pendant au moins 24 heures (p. ex. perte de connaissance, fracture [excepté fracture d'un doigt/orteil] ou séjour hospitalier supérieur à un jour)

### **mortellement blessé**

Tué sur le lieu de l'accident ou décédé dans les 30 jours consécutifs à l'accident des suites des blessures

### **accident grave**

Accident dans lequel au moins une personne est grièvement ou mortellement blessée

### **cause d'accident**

Le procès-verbal d'accident suisse utilisé par la police permet d'indiquer jusqu'à trois causes d'accident (aussi appelées «fautes et influences») pour tout conducteur ou piéton impliqué dans un accident.

### **dommages corporels graves**

Blessés graves et tués

### **léthalité**

Indicateur de la dangerosité des accidents (nombre de tués pour 10 000 dommages corporels)

### **risque de blessures graves/d'accident grave rapporté à la population**

Nombre de tués et de blessés graves par unité d'habitants

### **tamponnement**

Collision par l'arrière

### **véhicules automobiles lourds**

Catégorie de véhicules regroupant les bus, autocars, camions et tracteurs à sellette

### **véhicules destinés au transport de choses**

Catégorie de véhicules regroupant les véhicules de livraison, camions et tracteurs à sellette

### **voiture automobile**

Véhicule automobile ayant au moins quatre roues (art. 10 OETV). En font notamment partie les voitures de tourisme, véhicules de livraison, bus, autocars, camions et tracteurs à sellette.

## Institutions

### **ARE**

Office fédéral de développement territorial, [www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch)

### **auto-suisse**

Association des importateurs suisses d'automobiles, [www.auto-suisse.ch](http://www.auto-suisse.ch)

### **bpa**

bpa – Bureau de prévention des accidents, [www.bpa.ch](http://www.bpa.ch)

### **FSR**

Fonds de sécurité routière, [www.fvsfsrfss.ch](http://www.fvsfsrfss.ch)

### **IVT**

Institut de planification des transports et des systèmes de transport de l'EPFZ, [www.ivt.ethz.ch](http://www.ivt.ethz.ch)

### **OCDE**

Organisation de coopération de de développement économiques, [www.ocde.org](http://www.ocde.org)

### **OFROU**

Office fédéral des routes, [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)

### **OFS**

Office fédéral de la statistique, [www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch)

# Sources des données

## ARE/OFS

Microrecensement transports (MRT)

Enquête téléphonique effectuée tous les cinq ans auprès d'un échantillon représentatif de quelque 30 000 ménages concernant leur comportement en matière de transports

## auto-suisse

Nouvelles immatriculations de véhicules neufs

Statistique annuelle des chiffres de vente de voitures de tourisme, de véhicules utilitaires lourds et légers, de bus et d'autocars

## bpa

STATUS 2010: statistique des accidents non professionnels et du niveau de sécurité en Suisse; circulation routière, sport, habitat et loisirs. Berne: bpa; 2010.

Sondage auprès de la population

Enquête téléphonique représentative effectuée annuellement auprès de quelque 1000 Suissesses et Suisses

Comptages sur le comportement relatif aux mesures de protection individuelle

Enquêtes annuelles effectuées sur les routes suisses auprès d'un échantillon représentatif, relatives au port du casque, de la ceinture de sécurité et au taux de feux allumés de jour

## IVT

Mesures de la vitesse

Mesures annuelles de l'écoulement du trafic (rapport n° 118 de l'IVT et ses mises à jour)

## OCDE

International Road Traffic and Accident Database (IRTAD)

Base de données répertoriant tous les accidents de la route enregistrés par la police dans les pays membres de l'OCDE (actuellement 31 pays)

## OFROU

Mesures administratives (ADMAS)

Recensement complet des retraits de permis de conduire et des avertissements pour délinquance routière

## OFS

Enquête auprès des conducteurs motorisés (ECoM)

Enquête représentative effectuée tous les 2–3 ans auprès de 6000 ménages dans le cadre de l'observation statistique de la délinquance routière

Statistique des condamnations pénales (SUS)

Recensement complet des condamnations ressortissant au droit pénal des adultes (violations des dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière)

Accidents de la circulation routière

Recensement complet de tous les accidents de la route enregistrés par la police

Statistique de l'état annuel de la population (ESPOP)

Statistique de synthèse sur l'état et la structure de la population résidente permanente. Elle se base sur le recensement fédéral de la population (RFP), la statistique de la population résidente de nationalité étrangère (PETRA), la statistique du mouvement naturel de la population (BEVNAT) et la statistique des migrations des personnes de nationalité suisse.

Statistique des véhicules routiers

Statistique des véhicules routiers établie à partir de la banque de données MOFIS, où sont enregistrés tous les véhicules immatriculés en Suisse et dans la Principauté du Liechtenstein. Cette banque de données fédérale est alimentée par les bureaux cantonaux de contrôle des véhicules.

Statistique des causes de décès

Relevé exhaustif des personnes décédées (des suites d'un accident) parmi la population résidente permanente suisse

# Index

- A**  
accident: types d'accident 22, **28**, 40, 42, 60, 86  
âge 20, 28, 90  
alcool 28, 30, **66**, **72**, 94  
alcoolémie: contrôle de l'alcoolémie 66, 72, 94  
alcoolémie: limite d'alcoolémie **72**  
années de vie perdues 8  
autoroute 24, **56**, 66, 74
- C**  
casque **76**  
cause d'accident **30**, 38, 40, 52, 54, 62, 64  
ceinture de sécurité **78**  
collision 12, 22, 28, 36, 38, 40, 52, 54, 56, 58, **60**, 64, 66  
conduite de jour feux allumés **80**  
contrôle de l'alcoolémie *voir alcoolémie: contrôle de l'alcoolémie*  
contrôle de la vitesse *voir vitesse: contrôle de la vitesse*  
coûts **8**, 14  
cycle 12, 16, **38**, 46, 50, 66  
cyclomoteur 14, 16, 52, 58, 60, 72
- D**  
démographie **90**  
distraction *voir inattention et distraction*
- E**  
enfants 8, 18, 20, 36, 38, 42, **46**, 76, 86  
évolution **14**  
exposition 26, 32, **92**
- F**  
faute et influence *voir cause d'accident*  
feux de croisement *voir conduite de jour feux allumés*
- H**  
heure *voir jour et heure des accidents*  
hors localité *voir localité: hors localité*
- I**  
inattention et distraction 30, **62**, 64, **82**, 86  
international **32**
- J**  
jeunes adultes 20, 24, **48**  
jour et heure des accidents **26**, 36, 46, 62, 66, 68
- K**  
kilomètre: nombre de kilomètres parcourus 12, 14, 16, 32, **93**
- L**  
législation **95**  
lieu de l'accident 16, **24**  
localisation (en/hors localité, sur autoroute) 16, **24**, 26, 28, 80  
localité: en localité 16, 24, 26, 30, 36, 42, **52**, 66, 74, 78, 86  
localité: hors localité 22, 24, **54**, 66, 68, 74  
lumière: conditions de lumière 18, 56
- M**  
motocycle 12, 14, 16, 18, 20, 22, 28, 30, **40**, 48, 50, 52, 54, 58, 60, 62, 76, 86  
moyen de locomotion **16**, 28, 46, 48, 50, 52, 54
- N**  
non-respect de la priorité 28, 30, 60, **64**  
nouveaux conducteurs *voir jeunes adultes*  
nuit 18, **26**, 36, 54, 66, 68
- P**  
parc de véhicules **91**  
passage pour piétons **36**, 64  
personnes âgées *voir seniors*  
perte de maîtrise 20, 22, 26, 28, 38, 40, 42, 48, 54, 56, **58**, 66, 68, 86  
piétons 12, 14, 16, 18, 20, 24, 26, 28, 30, **36**, 46, 50, 52, 54, 56, 60, 62, 64, 86  
port: taux de port **76**, **78**  
prévention 8, 32, 62, 68  
priorité *voir non-respect de la priorité*
- R**  
refus de priorité *voir non-respect de la priorité*  
région linguistique **22**, 46, 48, 76, 78, 80

**S**

semaine: en semaine (lundi–vendredi)   **26**, 36, 46, 62,  
86, 92  
seniors                                   20, 36, 38, 40, 42, **50**, 56  
sexe   **18**, 38, 90  
sociodémographie                       *voir démographie*  
Suisse alémanique                       **22**, 46, 76, 78, 80  
Suisse romande                       **22**, 46, 48, 56, 74, 76, 78, 80  
surveillance du trafic                   **94**

**T**

tamponnement                               **28**  
taux de port                               *voir port: taux de port*  
Tessin                                       **22**, 46, 48, 56, 76, 78, 80, 86  
types d'accident                       *voir accident: types d'accident*

**V**

véhicule automobile lourd               **44**  
vélo   *voir cycle*  
vitesse                                   12, 30, 40, 42, 52, 54, 56, 58, **68**, **74**, 86  
vitesse: contrôle de la vitesse           74, 94  
voiture de tourisme                   14, 16, 18, **42**, 50, 64, 86

**W**

week-end                                       **26**, 36, 86



# Le bpa. Pour votre sécurité.

Le bpa est le centre suisse de compétences pour la prévention des accidents. Il a pour mission d'assurer la sécurité dans les domaines de la circulation routière, du sport, de l'habitat et des loisirs. Grâce à la recherche, il établit les bases scientifiques sur lesquelles reposent l'ensemble de ses activités. Le bpa propose une offre étoffée de conseils, de formations et de moyens de communication destinés tant aux milieux spécialisés qu'aux particuliers. Plus d'informations sur [www.bpa.ch](http://www.bpa.ch).

**Sur mandat de:** Fonds de sécurité routière (FSR)



© bpa 2011, reproduction souhaitée avec mention de la source