

Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2008

# Rapport SINUS 2009



Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2008

# Rapport SINUS 2009



# 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://shop.bpa.ch">http://shop.bpa.ch</a>
Auteurs	Steffen Niemann, M.A., collaborateur scientifique Recherche, bpa Yvonne Achermann Stürmer, lic. rer. pol., collaboratrice scientifique Recherche, bpa Mario Cavegn, lic. phil., collaborateur scientifique Recherche, bpa
Coordination	Christa Dähler-Sturny, assistante de projet Recherche, bpa
Rédaction	Roland Allenbach, ing. dipl. EPF, responsable Recherche, bpa Stefan Siegrist, Dr phil., responsable Recherche / Formation, directeur suppléant, bpa
Composition, impression et tirage	W. Gassmann SA 135, ch. du Long-Champ CH-2501 Bienne 1/2009/500
© bpa/FSR 2009	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	Niemann S, Achermann Stürmer Y, Cavegn M. Rapport SINUS 2009: <i>Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2008.</i> Berne: bpa – Bureau de prévention des accidents; 2009 ISBN 3-908192-33-1

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 tableaux.  
Nous vous remercions de votre compréhension.

# Sommaire

## Introduction

Les accidents de la route, une charge pour la société **6**

## Les accidents en bref

Les accidents en général **10**

Evolution **12**

Moyen de locomotion **14**

Sexe **16**

Age **18**

Région **20**

Lieu **22**

Jour et heure **24**

Types d'accident **26**

Causes des accidents **28**

Comparaison internationale **30**

## Les accidents en détail

Piétons **34**

Cycle **36**

Motocycle **38**

Voiture de tourisme **40**

Enfants **42**

Jeunes adultes **44**

Seniors **46**

En localité **48**

Hors localité **50**

Sur autoroute **52**

Pertes de maîtrise **54**

Collisions **56**

Alcool **58**

Vitesse **60**

Inattention et distraction **62**

## Opinions et comportement

Alcool **66**

Vitesse **68**

Casque **70**

Ceinture de sécurité **72**

Conduite de jour feux allumés **74**

## Conclusions

Principaux résultats **78**

Perspectives **79**

## Annexe

Les résultats en un coup d'œil **80**

Démographie **82**

Parc de véhicules **83**

Exposition **84**

Nombre de kilomètres parcourus **85**

Surveillance du trafic **86**

Législation **87**

Glossaire **89**

Sources des données **90**

Index **91**





## Introduction

Les accidents de la route coûtent plus de 5 milliards de francs par an. Ce chiffre correspond aux coûts matériels (dommages matériels, frais des traitements médicaux, pertes de production,...). Il ne contient pas les coûts immatériels (souffrances physiques et psychiques,...). Le bpa analyse l'accidentalité dans la circulation routière, et met tout en œuvre pour réduire le nombre de blessés graves et de tués.

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

En regard des problèmes actuels de santé publique en Suisse, les accidents de la route paraissent moins importants. Mais si l'on calcule le coût économique et social de ces accidents, il apparaît clairement que des efforts de prévention doivent être consentis. Ces accidents occasionnent chaque année plus de 5 milliards de francs de coûts matériels.

Dans les pays occidentaux industrialisés, les accidents de la route sont un **problème** de santé publique souvent **sous-estimé**. Par rapport à d'autres problèmes de santé comme le tabagisme, l'abus d'alcool, les maladies du système cardio-vasculaire ou les cancers, la nécessité d'agir semble moins pressante. Les problèmes de santé publique sont souvent appréhendés à l'aune du nombre de morts. Les statistiques des causes de décès disponibles au niveau international montrent de manière saisissante que le trafic routier cause **comparativement peu de décès** et présente une évolution à long terme de la **mortalité en constante baisse**. La mortalité due à certaines «maladies non transmissibles» progresse quant à elle fortement. En Suisse, les maladies sont à l'origine de plus de 57 000 décès annuels. En revanche, les accidents semblent moins déterminants puisqu'ils occasionnent à peine 4% des décès **1**.

L'importance d'un problème de santé publique ne doit toutefois pas uniquement se fonder sur le nombre de morts. Pour estimer ses effets économiques et sociaux, il faut aussi tenir compte des blessures graves ainsi que de leurs conséquences physiques et psychiques à long terme.

En Suisse, les accidents de la route continuent à être à l'origine d'un nombre important de blessés et de tués. La gravité des blessures et leurs conséquences à long terme sont toutefois seulement **insuffisamment établies par les statistiques officielles**. De plus, les accidents avec des dommages corporels ne sont pas tous enregistrés par la police. Les accidents qui engendrent des dommages corporels légers et les pertes de maîtrise, en particulier, ont une probabilité plus faible d'être relevés, si bien que l'**accidentalité réelle sur les routes suisses** est **sous-estimée**. Sur la base de différentes sources de données, le bpa estime le nombre de cas non recensés afin d'évaluer la véritable ampleur du phénomène. Pour 2006, son estimation globale est de 94 000 blessés, dont plus de 8 000 ont

été accidentés si grièvement qu'une hospitalisation de plus d'une semaine s'est avérée nécessaire **4**.

Si l'on calcule les coûts matériels engendrés par les victimes de la route pour la société, on obtient la somme de plus de 5 milliards de francs **5**. Ces coûts incluent notamment les dommages matériels, les frais des traitements médicaux et les pertes de production. Si l'on tient également compte des coûts occasionnés par les **souffrances physiques et psychiques**, il en résulte un coût économique et social global de quelque 13 milliards de francs.

Si les invalides, les blessés graves et les tués ne représentent qu'une part plutôt faible des victimes de la route **3**, ils sont à l'origine d'environ 40% des coûts matériels, en plus des **dommages matériels**, qui comptent pour plus de la moitié des coûts matériels **2**.

Au vu du nombre important de victimes ainsi que du coût économique et social qui en résulte, il apparaît clairement que **des efforts de prévention s'imposent**. Ceux-ci doivent viser principalement la sécurité des infrastructures et des conditions-cadre, la mise en application des réglementations légales, l'exploitation du potentiel de sécurité des véhicules ainsi que la **responsabilisation** des usagers de la route, tant par rapport à eux-mêmes que **par rapport aux tiers et, en particulier, à la société**. En définitive, c'est cette dernière qui doit supporter les conséquences des accidents de la route.

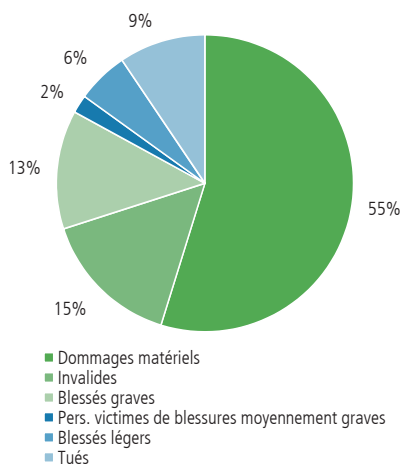
## 1 Décès selon l'âge et la cause, 2007

Cause	Age						Total
	<1	1-14	15-44	45-64	65-84	85+	
<b>Maladies</b>							
Système cardio-vasculaire	1	4	185	1 558	9 057	11 808	22 613
Cancer	3	30	390	3 758	9 010	2 831	16 022
Système respiratoire	1	2	31	258	1 800	1 641	3 733
Diabète	0	0	20	113	714	583	1 430
Maladies infectieuses	2	2	52	107	301	175	639
Système urinaire	0	0	1	21	312	389	723
Cirrhose alcoolique du foie	0	0	34	256	190	16	496
Autres maladies	282	47	318	1 046	4 457	5 501	11 651
<b>Total maladies</b>	<b>289</b>	<b>85</b>	<b>1 031</b>	<b>7 117</b>	<b>25 841</b>	<b>22 944</b>	<b>57 307</b>
<b>Accidents et morts violentes</b>							
Accident	3	31	458	334	662	773	2 261
Suicide	0	4	400	453	385	118	1 360
Autres morts violentes <sup>1</sup>	1	4	41	43	52	20	161
<b>Total accidents et morts violentes</b>	<b>4</b>	<b>39</b>	<b>899</b>	<b>830</b>	<b>1 099</b>	<b>911</b>	<b>3 782</b>
<b>Total décès</b>	<b>293</b>	<b>124</b>	<b>1 930</b>	<b>7 947</b>	<b>26 940</b>	<b>23 855</b>	<b>61 089</b>

<sup>1</sup> Surtout homicide

Source: OFS, statistique des causes de décès

## 2 Répartition des coûts des dommages matériels et corporels dans la circulation routière selon la gravité des blessures, 2006<sup>2</sup>



Source: STATUS, bpa, 2009

<sup>2</sup> Gravité des blessures:

blessés légers: pas de séjour hospitalier

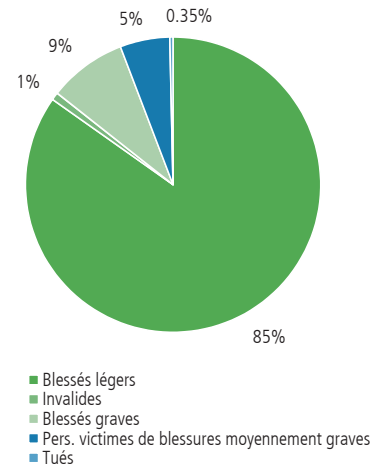
personnes victimes de blessures moyennement graves:

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

## 3 Répartition des dommages corporels dans la circulation routière selon la gravité des blessures, 2006<sup>2</sup>



Source: STATUS, bpa, 2009

## 4 Accidents non professionnels de la population résidente suisse selon le domaine, 2006

Domaine	Total	Blessés			Tués
		Invalides	Blessés graves	Pers. victimes de blessures moyennement graves	
Circulation routière	94 000	800	8 070	5 150	333 <sup>3</sup>
Sport	299 000	253	9 540	15 370	136
Habitat et loisirs	607 000	2 086	26 930	20 090	1 500
<b>Total accidents non prof.</b>	<b>1 000 000</b>	<b>3 139</b>	<b>44 540</b>	<b>40 610</b>	<b>1 969</b>

<sup>3</sup> Tués sur les routes suisses en 2006 (touristes, accidents professionnels et sport compris): 370

Source: STATUS, bpa, 2009

## 5 Coûts matériels des accidents non professionnels en millions de CHF selon le domaine, 2006

Domaine	Dommages matériels	Blessés				Tués	Total
		Invalides	Blessés graves	Pers. victimes de blessures moyennement graves	Blessés légers		
Circ. routière	2 929	815	691	106	301	504	5 346
Sport	...	261	444	305	607	201	1 818
Habitat et loisirs	...	818	1 488	379	1 264	769	4 717
<b>Total</b>	<b>2 929</b>	<b>1 894</b>	<b>2 623</b>	<b>790</b>	<b>2 173</b>	<b>1 473</b>	<b>11 882</b>

Source: STATUS, bpa, 2009







## Les accidents en bref

En 2008, 357 personnes ont perdu la vie sur les routes suisses, soit 27 de moins que l'année précédente. Les usagers de la route sont souvent inattentifs ou distraits, ne respectent pas les priorités, roulent trop vite ou sous influence de l'alcool. Le bpa s'emploie donc à influencer leur comportement, il agit sur l'infrastructure routière ainsi que sur la législation et son application.

## Les accidents en général

En 2008, le nombre de tués dans les accidents de la route a atteint un nouveau minimum: 357. De même, celui des blessés graves a nettement reculé par rapport à l'année précédente (-9%). Les piétons sont les principaux bénéficiaires de la baisse des dommages corporels graves, qui s'élève à 20%. En revanche, le nombre de victimes des accidents avec influence de la vitesse n'a connu qu'une baisse moyenne. On présume que la vitesse est en cause pour 1 dommage corporel grave sur 4.

Après qu'en 2007 le nombre de dommages corporels graves a enregistré sa première augmentation depuis 1999, il a de nouveau **nettement reculé** en 2008. Celui des tués a diminué de 27 (-7%) par rapport à l'année précédente, celui des blessés graves de 455 (-9%).

Le bilan des accidents est plus positif pour la quasi-totalité des usagers de la route. La baisse des chiffres des accidents pour la dernière décennie est supérieure à la moyenne chez les occupants de voitures de tourisme, les cyclomotoristes et les piétons en particulier. Si la **sécurité accrue des véhicules**, l'**optimisation des infrastructures** et la **hausse des taux de port de la ceinture**, notamment, ont contribué de manière décisive à la réduction du nombre de victimes chez les occupants de voitures de tourisme, il semble s'agir d'un **nombre de kilomètres parcourus en constante baisse** chez les cyclomotoristes.

Les motocyclistes constituent une exception dans cette évolution: bien que l'on dénombre 13% de **motocyclistes** grièvement blessés ou tués en moins par rapport à l'année précédente, les dommages corporels graves de ces usagers de la route ont progressé de 2% par an en moyenne à long terme.

L'évolution de l'accidentalité est également réjouissante en **Suisse romande**. On y recense 12% de blessés graves et 20% de tués en moins par rapport à l'année précédente. On observe en revanche une augmentation du nombre de dommages corporels graves au **Tessin**.

Chez les **jeunes usagers de la route** de 7 à 17 ans, la diminution par rapport à l'année précédente est supérieure à la moyenne. Ces dix dernières années, le nombre de victimes a reculé en moyenne le plus fortement chez les usagers les plus jeunes (jusqu'à l'âge de 6 ans).

Pour ce qui est des types d'accidents, les accidents concernant un piéton et les **croisements longitudinaux** (collisions frontales ou frôlements), en particulier, présentent une baisse par rapport à 2007 (-19% et -17% respective-

ment). C'est pour ces deux types d'accident que la létalité est la plus élevée.

Avec 160 tués et 1668 blessés graves, les **pertes de maîtrise** sont à l'origine de plus de 1/3 des dommages corporels graves. Le recul par rapport à 2007 et à long terme est simplement moyen.

Les autoroutes comptent parmi les voies de circulation les plus sûres du trafic motorisé individuel. En dépit du nombre important de kilomètres parcourus sur ce type de routes, les **accidents sur autoroute** n'ont occasionné que 7% des dommages corporels graves en 2008. Et bien que les vitesses adoptées sur autoroute soient plus élevées, la létalité pour les accidents sur ce type de routes (167 tués pour 10000 dommages corporels) est inférieure de moitié à celle pour les accidents hors localité (318). En regard des autres localisations, la diminution du nombre de dommages corporels graves de 4% cette dernière décennie est supérieure à la moyenne. Par rapport à l'année précédente, on dénombre 20 tués en moins sur autoroute (-43%).

Comparés à 2007, les dommages corporels graves liés aux principales causes d'accident (alcool, non-respect des priorités, inattention et distraction) ont reculé plus fortement que la moyenne. En revanche, le nombre de blessés graves et de tués dans les **accidents avec influence de la vitesse** n'a connu qu'une diminution moyenne. L'évolution à long terme révèle une nette progression des dommages corporels graves pour les accidents en relation avec une **«utilisation inadéquate du véhicule»**, une faute qui est souvent attribuée aux motocyclistes.

	Situation 2008			Evolution du nombre de tués		Evolution du nombre de blessés graves	
	Tués	Blessés graves	Total	Chiffres absolus		Chiffres absolus	
				Différence par rapport à 2007	Ø 1998–2008 <sup>1</sup>	Différence par rapport à 2007	Ø 1998–2008 <sup>1</sup>
<b>Total</b>	<b>357</b>	<b>4 780</b>	<b>5 137</b>	<b>-27</b>	<b>-27</b>	<b>-455</b>	<b>-159</b>
<b>Moyen de locomotion</b>							
Voiture de tourisme	156	1 599	1 755	-6	-17	-42	-101
Motocycle	83	1 374	1 457	1	0	-225	23
Cyclomoteur	9	159	168	2	-1	-44	-24
Cycle	27	821	848	-3	-2	19	-16
A pied	59	638	697	-20	-6	-155	-35
Autres	23	189	212	-1	-1	-8	-6
<b>Age</b>							
0–6	2	64	66	-4	-1	-1	-10
7–14	8	210	218	0	-2	-35	-21
15–17	14	295	309	-2	-1	-70	-6
18–24	44	777	821	-17	-4	-57	-37
25–44	99	1 536	1 635	12	-10	-108	-70
45–64	90	1 257	1 347	1	-3	-124	0
65–74	40	330	370	3	-1	-19	-6
75+	60	311	371	-20	-3	-41	-8
<b>Sexe</b>							
Hommes	267	3 184	3 451	-35	-17	-371	-94
Femmes	90	1 596	1 686	8	-10	-84	-65
<b>Région linguistique</b>							
Suisse alémanique	243	3 022	3 265	-5	-15	-304	-129
Suisse romande	94	1 346	1 440	-23	-9	-176	-30
Tessin	20	412	432	1	-3	25	1
<b>Type d'occupant</b>							
Conducteur	250	3 583	3 833	-11	-15	-274	-80
Passager	48	559	607	4	-5	-26	-44
<b>Localisation</b>							
En localité	135	2 829	2 964	-6	-10	-281	-89
Hors localité	195	1 615	1 810	-1	-12	-160	-51
Sur autoroute	27	336	363	-20	-4	-14	-19
<b>Type d'accident</b>							
Concernant un piéton	53	626	679	-16	-6	-142	-33
Perte de maîtrise	160	1 668	1 828	-26	-12	-135	-46
Croisement longitudinal	38	343	381	-2	-3	-78	-13
Dépassement/contournement	17	251	268	3	-1	-21	-9
Tamponnement	14	486	500	-7	0	-25	-4
Changement de direction	35	870	905	5	-2	-62	-32
Traversée	16	294	310	9	-1	-15	-19
Autres	24	242	266	7	-2	23	-2
<b>Conditions de lumière</b>							
De jour	241	3 293	3 534	5	-13	-262	-85
Au crépuscule	22	282	304	-3	-1	-15	-5
De nuit	94	1 205	1 299	-28	-13	-177	-69
<b>Conditions météorologiques</b>							
Pas de précipitations	311	4 138	4 449	-37	-22	-435	-121
Pluie/neige	46	633	679	10	-4	-15	-37
<b>Jour de la semaine</b>							
Lundi–vendredi	246	3 412	3 658	-6	-18	-292	-107
Week-end	111	1 368	1 479	-21	-9	-163	-52
<b>Cause potentielle</b>							
Vitesse	147	1 109	1 256	13	-10	-114	-57
Alcool	58	647	705	3	-6	-95	-23
Présomption drogues/médicaments	18	129	147	6	0	-29	6
Inattention et distraction	83	1 321	1 404	-19	-8	-207	-33
Non-respect de la priorité	66	1 234	1 300	4	-6	-217	-52
Utilisation inadéquate du véhicule	37	518	555	4	0	-15	21

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

# Evolution

Depuis 1971, année où l'on a enregistré un nombre record de dommages corporels graves sur les routes, le nombre de tués a reculé de 80%, celui des blessés graves de 75%. En 2008, le nombre de victimes a atteint un niveau historiquement bas. L'évolution réjouissante à long terme ne doit pourtant pas faire oublier que les dommages corporels graves dans la circulation routière s'élèvent aujourd'hui encore à plus de 5000 par an.

En 2008, on a dénombré 357 usagers de la route tués en Suisse, contre environ cinq fois plus en 1971, année record au niveau du nombre de morts sur les routes. Depuis 1965, le nombre de **tués** a baissé de 3% en moyenne annuelle, et même de 4% par rapport à 1971. La réduction ne fut toutefois pas aussi uniforme que le suggèrent les valeurs moyennes **1**. Outre une nette hausse jusqu'en 1971, on a également observé des fluctuations de la tendance générale dans les années suivantes. La diminution absolue la plus marquée a été enregistrée entre 1972 et 1973 (-271 tués), la plus forte progression (après 1971) entre 1985 et 1986 (+126 tués). Les chiffres des tués ne permettent pas d'identifier les raisons de ces différences extrêmes. Il faut pour ce faire procéder à une **analyse détaillée de l'accidentalité**. Parfois, des événements isolés extrêmement rares qui causent de nombreux morts contribuent aux changements: sans le grave accident d'autocar qui a coûté la vie à 39 personnes en 1982, p. ex., la baisse continue de 1980 à 1985 n'aurait pas été interrompue.

Depuis 1971, le nombre de tués sur les routes a chuté de 80% **2**. La réduction varie selon le **groupe d'usagers de la route**: si elle correspond au niveau général chez les occupants de voitures de tourisme et les cyclistes, elle est supérieure à la moyenne chez les piétons et les cyclomotoristes. Elle est la plus faible chez les motocyclistes (-57%).

Globalement, on compte aujourd'hui 31% de blessés en moins sur les routes suisses qu'en 1971 **4**. Tandis que le nombre de blessés graves a diminué (-75%), celui des blessés légers a augmenté (+13%).

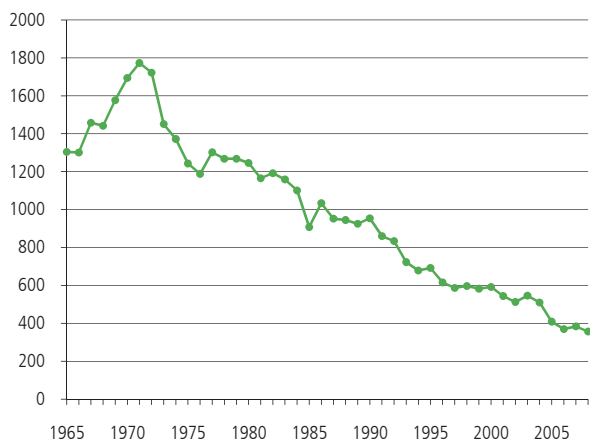
L'évolution montre que le rapport entre les blessés légers et graves n'a cessé de se décaler: alors que les nombres de blessés légers et graves étaient quasi identiques jusqu'à la fin des années 70, les blessés graves sont aujourd'hui **quatre fois moins nombreux** **3**. Une rupture méthodique dans cette série temporelle ne doit pas être passée sous silence: un nouveau procès-verbal d'accident a été introduit

pour la police entre 1991 et 1992, et avec lui une nouvelle définition de la gravité des blessures. En conséquence, le nombre de blessés graves a diminué de 22% en 1992, alors que celui des blessés légers a progressé de 15%.

Tout comme les chiffres des victimes, la **létalité pour les accidents de la route** a atteint son plus haut niveau en 1971 **5**. Elle était alors quelque trois fois plus élevée qu'en 2008 **6**. La réduction pour les cyclistes en particulier mérite d'être soulignée: si la létalité était de 508 en 1971, elle s'élève aujourd'hui à 117 tués pour 10 000 dommages corporels (-77%). Depuis 2006, on observe de nouveau une légère hausse de la létalité pour les accidents de la route, qui – pour 2008 au moins – n'est pas due à une augmentation du nombre de tués, mais au net recul des blessés légers (-5%) et des blessés graves (-9%).

Pour 2008 aussi, il apparaît clairement que les piétons comptent parmi les usagers de la route vulnérables: leur létalité est 2,5 fois plus élevée que celle des occupants de voitures de tourisme.

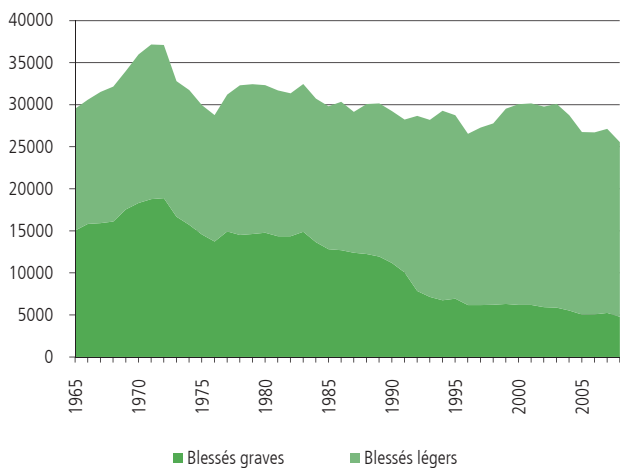
### 1 Evolution des tués dans la circulation routière, 1965–2008



### 2 Tués dans la circulation routière selon le moyen de locomotion, 1971/2008

Moyen de locomotion	1971	2008	Variation en %
Voiture de tourisme	668	156	-77
Motocycle	191	83	-57
Cyclomoteur	189	9	-95
Cycle	119	27	-77
A pied	537	59	-89
Autres	69	23	-67
<b>Total</b>	<b>1 773</b>	<b>357</b>	<b>-80</b>

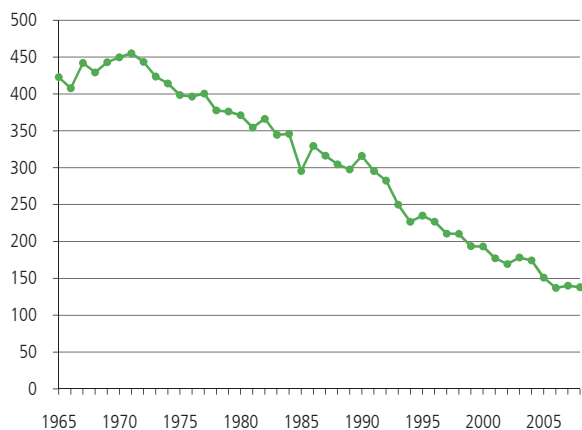
### 3 Evolution des blessés légers et des blessés graves dans la circulation routière, 1965–2008



### 4 Blessés légers et blessés graves dans la circulation routière, 1971/2008

Blessés	1971	2008	Variation en %
Blessés légers	18 392	20 776	13
Blessés graves	18 785	4 780	-75
<b>Total</b>	<b>37 177</b>	<b>25 556</b>	<b>-31</b>

### 5 Evolution de la létalité pour les accidents de la route, 1965–2008



### 6 Létalité pour les accidents de la route selon le moyen de locomotion, 1971/2008

Moyen de locomotion	1971	2008	Variation en %
Voiture de tourisme	351	115	-67
Motocycle	467	174	-63
Cyclomoteur	358	119	-67
Cycle	508	83	-84
A pied	792	244	-69
Autres	485	205	-58
<b>Total</b>	<b>455</b>	<b>138</b>	<b>-70</b>

# Moyen de locomotion

En 2008, on a dénombré 1/4 d'accidentés graves de la route en moins qu'il y a dix ans. L'évolution des accidents chez les occupants de voitures de tourisme a le plus fortement contribué à ce résultat: malgré l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus, les blessures graves ou mortelles ont diminué de près de 40%. En revanche, le nombre de victimes chez les motocyclistes a progressé de 15% durant la dernière décennie. Leur risque d'accident et de blessures reste supérieur à la moyenne, mais les piétons ont le risque de décès le plus élevé.

Le nombre d'usagers de la route grièvement ou mortellement blessés a nettement reculé au cours de la dernière décennie: en 2008, on a recensé 1/4 de dommages corporels graves en moins qu'en 1998. Cette **évolution** réjouissante n'est toutefois pas uniforme chez tous les groupes d'usagers de la route **1**. Les motocyclistes en particulier font exception, puisque l'on observe une hausse du nombre de victimes (+15%) sur cette période, contrairement aux autres groupes. Cette tendance préoccupante chez les motocyclistes tient, d'une part, à une exposition accrue et, d'autre part, à un risque d'accident et de blessures qui demeure d'une manière générale toujours aussi élevé. Il est encore trop tôt pour savoir si la baisse significative constatée en 2008 (-13%) annonce une inversion de tendance. Les principales victimes de la route sont les **occupants de voitures de tourisme** **3**. Ils représentent 44% des tués et 33% des blessés graves **5**. Ils sont suivis par les **motocyclistes** (28% des dommages corporels graves). Ce point mérite d'être souligné, car l'exposition de ces derniers ne constitue qu'une infime partie du temps de déplacement (1,3%) et des kilomètres parcourus (1,6%) sur les routes chaque année. Leur risque de blessures d'origine accidentelle est donc bien plus élevé que celui des occupants de voitures de tourisme: plus de 300 dommages corporels graves pour 10 millions d'heures sur les routes chez les motocyclistes, contre seulement 13 chez les occupants de voitures de tourisme **6**.

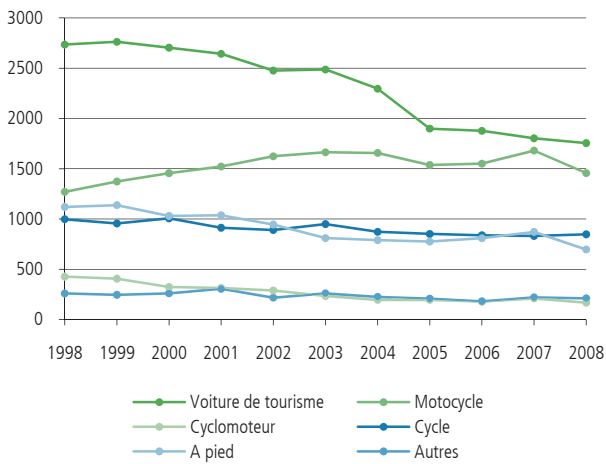
Si l'on rapporte les chiffres au temps de déplacement, aller à pied constitue un moyen de locomotion peu risqué (5 dommages corporels graves pour 10 millions d'heures). Bien que la probabilité pour un **piéton** d'être impliqué dans un accident grave soit faible, celui-ci a une issue fatale plus souvent que la moyenne. Avec 358 tués pour 10 000 dommages corporels, la létalité des accidents avec un piéton est plus de deux fois supérieure à la moyenne de celle de tous les autres groupes d'usagers de la route (létalité: 170) **2**.

La **répartition sociodémographique** des victimes de la route varie très fortement en fonction du moyen de locomotion. Chez les occupants de voitures de tourisme, on constate avant tout une part proportionnellement plus importante de jeunes adultes (24%) **4**. Celle-ci est le triple de ce à quoi on pourrait s'attendre compte tenu de leur représentation dans la population. Parmi les piétons, les seniors en particulier ont proportionnellement plus d'accidents: ils représentent plus de 1/3 des accidentés graves, bien que leur représentation dans la population ne soit même pas inférieure de moitié.

Concernant le **sexe**, on constate que les hommes ont proportionnellement plus d'accidents de la circulation. La différence entre les sexes est la plus marquée chez les motocyclistes, puisque les femmes n'y représentent que 15% des victimes. Ce constat s'inverse uniquement chez les piétons (53% contre 47%).

Tous groupes d'usagers de la route confondus, 6 dommages corporels graves sur 10 résultent de collisions et près de 4 de pertes de maîtrise. Cette répartition varie toutefois très fortement selon le moyen de locomotion: alors qu'environ la moitié des dommages corporels graves subis par les occupants de voitures de tourisme est due à des **collisions**, cette part monte à environ 60% chez les cyclistes et les motocyclistes, et atteint presque les 100% chez les piétons **3**.

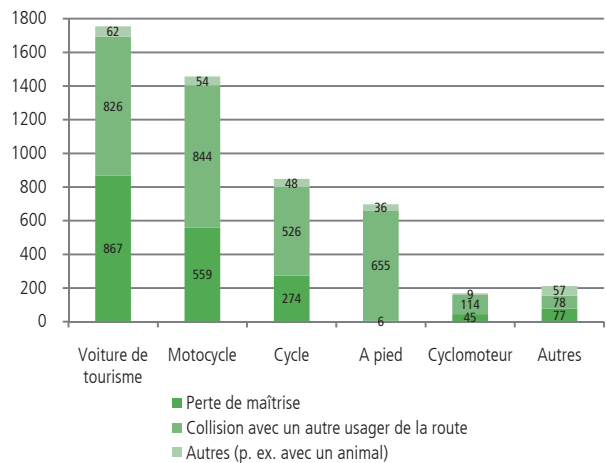
### 1 Evolution des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 1998–2008



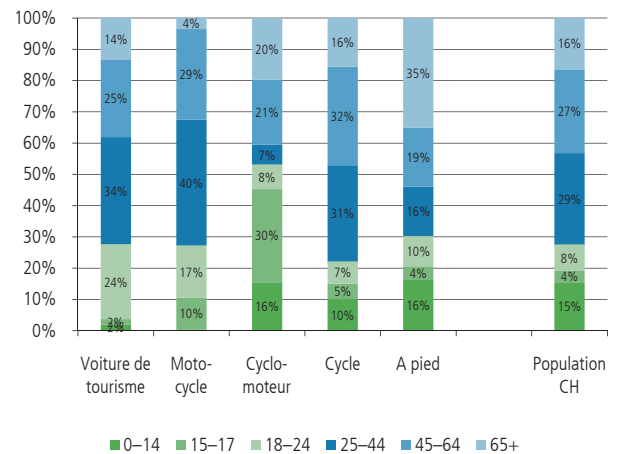
### 2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	1 599	156	145
Motocycle	1 374	83	179
Cyclomoteur	159	9	130
Cycle	821	27	117
A pied	638	59	358
Autres	189	23	237
<b>Total</b>	<b>4 780</b>	<b>357</b>	<b>170</b>

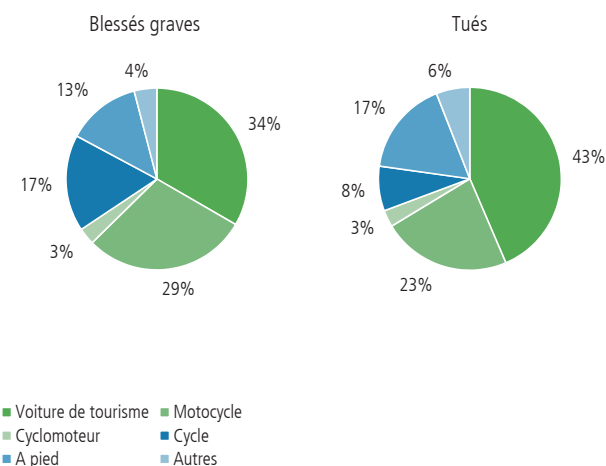
### 3 Dommages corporels graves selon le type d'accident et le moyen de locomotion, 2008



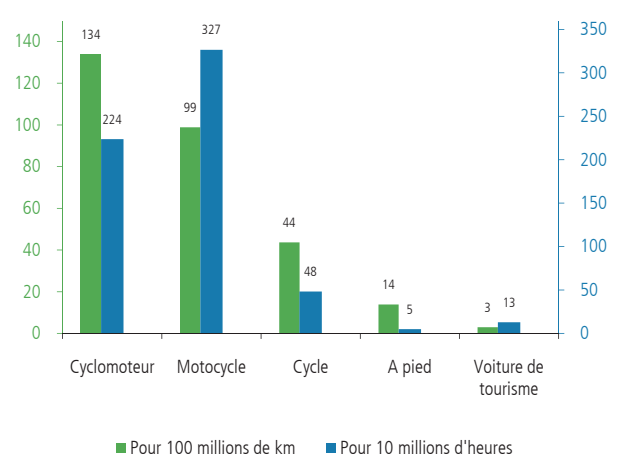
### 4 Répartition des âges pour les dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, en comparaison avec la répartition dans la population, 2008



### 5 Répartition des moyens de locomotion selon les dommages corporels, 2008



### 6 Dommages corporels graves par unité d'exposition, selon le moyen de locomotion, 2005





## Sexe

Le nombre de femmes grièvement blessées ou tuées dans un accident de la circulation a davantage baissé que celui des hommes cette dernière décennie. Si une personne est blessée, la probabilité qu'elle décède est 2 fois plus élevée pour un homme que pour une femme. Lors de collisions avec un obstacle fixe hors de la chaussée, les objets heurtés le plus fréquemment en 2008 ont été des barrières/murs/garde-corps, suivis des îlots ou bornes d'îlot en ce qui concerne les hommes et des glissières de sécurité en ce qui concerne les femmes.

Les **hommes** sont environ 2 fois plus nombreux que les femmes à subir des accidents graves sur les routes suisses. En 2008, 3451 hommes et 1686 femmes ont été grièvement blessés ou tués **1**. En une décennie, le nombre d'hommes ayant subi un accident grave a diminué de 23% et celui des femmes de 28%.

Si l'on ne tient compte que des personnes tuées, les hommes sont même 3 fois plus nombreux que les femmes. Si un homme se blesse dans un accident de la route, la probabilité qu'il décède est 2 fois plus élevée que dans le cas d'une femme **2**.

Selon la catégorie d'usagers, les femmes sont plus ou moins impliquées dans les accidents graves de la circulation. Alors qu'elles ne représentaient que 1/4 des **conducteurs** grièvement blessés ou tués en 2008, plus de la moitié des piétons ayant subi un accident grave étaient des femmes (53%) **3**. Dans le cas des passagers grièvement blessés ou tués, la part des femmes est même de 59%. Quel que soit l'âge des blessés graves et tués, la part des femmes oscille entre 29 et 34%, mis à part pour la tranche d'âge des 65 ans et plus, où elle s'élève à 45%. En outre, la part des hommes parmi les personnes grièvement blessées ou tuées sur les **routes hors localité** est particulièrement élevée (74%).

Les accidents liés à l'inattention constituent un problème légèrement plus fréquent chez les femmes que chez les hommes. En effet, parmi toutes les femmes grièvement blessées ou tuées en 2008, 30% ont subi un accident grave qui, selon les procès-verbaux de la police, a pour origine l'inattention **4**. Cette part est de 26% chez les hommes. Ces derniers sont par contre davantage concernés par les accidents graves impliquant la **vitesse**, l'**alcool** et se produisant de **nuit**. Les procès-verbaux remplis par la police sur les lieux des accidents établissent que parmi tous les hommes grièvement blessés ou tués en 2008, 27% l'ont été pour des raisons de vitesse, 17% pour des raisons

d'alcool et 28% ont eu leur accident de nuit. Les parts correspondantes des femmes sont respectivement de 19%, 8% et 22%.

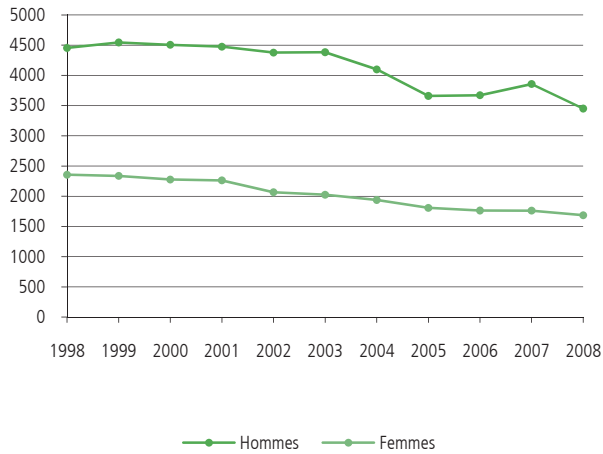
En 2008, les hommes se sont blessés grièvement ou ont été tués avant tout en tant que **motocyclistes** (39%) ou en tant qu'occupants d'une voiture de tourisme (33%) **5**. Quant aux femmes ayant subi un accident grave, très peu se déplacent à moto (13%). Dans la plupart des cas (45%), elles sont **conductrices ou passagères d'une voiture de tourisme**.

Lors de collisions avec un obstacle fixe hors de la chaussée donnant lieu à un accident grave, les hommes comme les femmes percutent le plus souvent une barrière ou un mur/garde-corps (un peu plus de 1/5<sup>e</sup> des cas). L'objet heurté en deuxième lieu est un îlot ou une borne d'îlot en ce qui concerne les hommes et une glissière de sécurité en ce qui concerne les femmes.

La létalité est plus élevée chez les hommes que chez les femmes, et ceci quel que soit l'objet heurté **6**. La différence est particulièrement grande dans le cas des collisions avec un îlot ou une borne d'îlot, ou en cas de pente raide/talus de remblai. Si une personne se blesse en percutant l'un ou l'autre de ces obstacles, la probabilité qu'elle décède est 3 fois plus grande si elle est un homme plutôt qu'une femme.

Le fait que les hommes aient plus d'accidents graves que les femmes ne s'explique pas seulement par des différences de comportement, mais aussi par le fait qu'ils parcourent de **plus longues distances** et passent plus de temps en déplacement. Il se trouve que, pour un moyen de locomotion donné, le nombre de blessés graves et de tués pour 10 millions d'heures de déplacement est quasi identique pour les deux sexes.

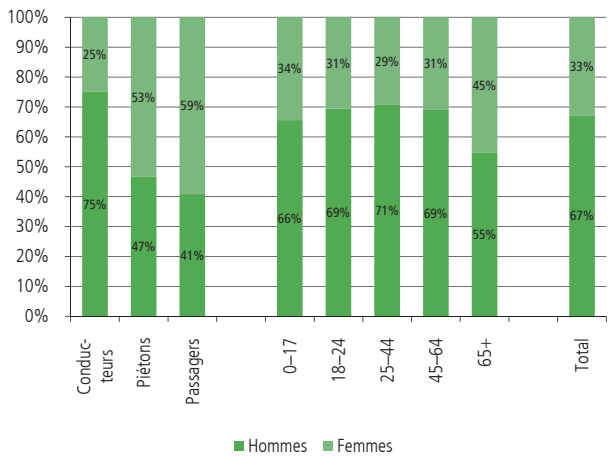
### 1 Evolution des dommages corporels graves selon le sexe, 1998–2008



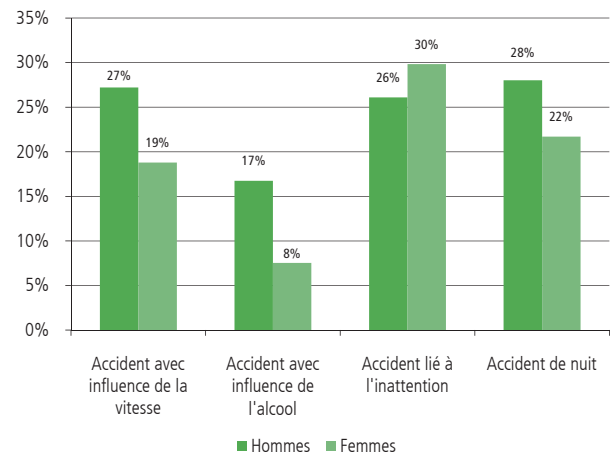
### 2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) selon le sexe

Sexe	Blessés graves	Tués	Létalité
Hommes	3 184	267	212
Femmes	1 596	90	108
<b>Total</b>	<b>4 780</b>	<b>357</b>	<b>170</b>

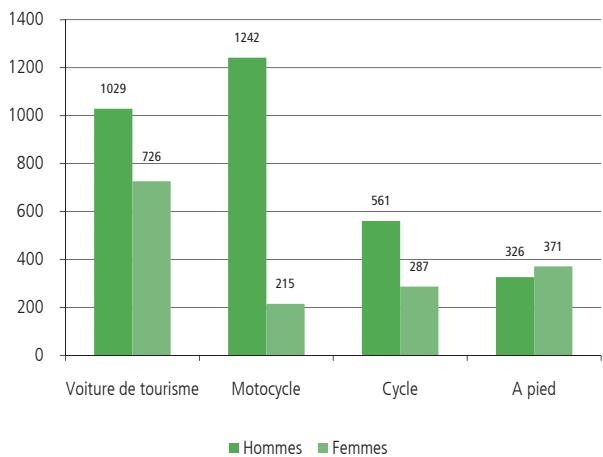
### 3 Répartition des dommages corporels graves selon le sexe, en fonction du type d'usagers et de l'âge, 2008



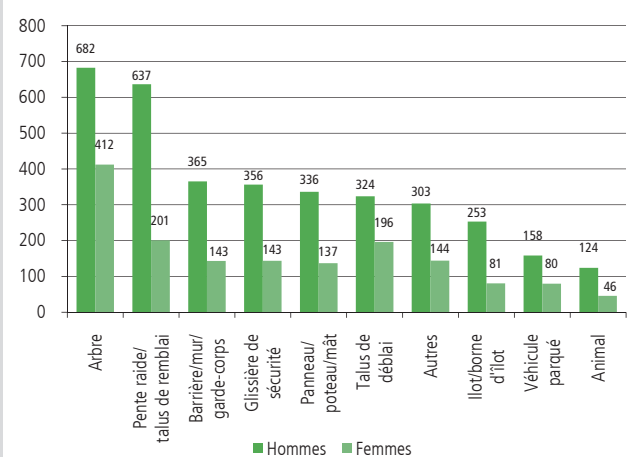
### 4 Fréquence relative de types d'accidents choisis selon le sexe, 2008



### 5 Dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et le sexe, 2008



### 6 Létalité selon le sexe et l'obstacle percuté dans la collision, Ø 1998–2008



# Age

Le nombre d'accidents a évolué de manière réjouissante ces dix dernières années en particulier chez les enfants. Dans l'ensemble, le risque rapporté à la population d'être grièvement blessé ou tué dans un accident a baissé pour tous les âges. Toutefois, la létalité ne recule nettement que chez les jeunes usagers de la route. Chez les hommes et chez les femmes, l'évolution de l'accidentalité au cours d'une vie reflète clairement le choix du moyen de locomotion.

Ces dix dernières années, les dommages corporels graves sur les routes ont baissé de 25%. Ils ont même été réduits de moitié chez les enfants jusqu'à 14 ans **1**. Une **diminution inférieure à la moyenne** (-15%) a été constatée chez les jeunes (15-17 ans), tandis que le nombre de victimes est demeuré au niveau de 1998 chez les 45-64 ans.

Après la hausse des dommages corporels graves observée en 2007, ceux-ci sont nettement repartis à la baisse en 2008 (-9%). Le recul a été supérieur à la moyenne chez les jeunes (-19%) et, de nouveau, chez les enfants (-12%).

En 2008, environ 12% des 5137 usagers de la route grièvement blessés ou tués étaient des **enfants** ou des **jeunes**. La part des seniors (65 ans et plus) est similaire (14%) **2**. Malgré l'évolution démographique (baisse de la natalité et mobilité accrue des personnes âgées plus nombreuses), ces proportions n'ont pas ou presque pas changé ces dix dernières années.

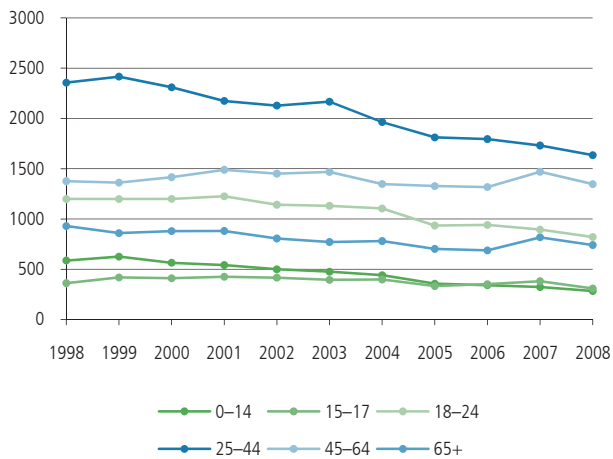
Le nombre moyen de dommages corporels graves par âge, rapporté à la population, montre un profil comparable pour les hommes et pour les femmes. Il suit la **mobilité** et le **choix du moyen de locomotion** au cours d'une vie. On remarque des pics chez les 6-8 ans pour les piétons de sexe masculin grièvement blessés ou tués **3**. Comme prévu, l'accidentalité des cyclistes commence vers l'âge de 4 ans et baisse de nouveau à partir de 14 ans. On observe une hausse abrupte dès 15 ans chez les occupants de voitures de tourisme. A cet âge, les jeunes sont grièvement blessés ou tués surtout comme passagers, à quelques exceptions près. Chez les occupants masculins de voitures de tourisme, le sommet est atteint à l'âge de 19 ans, puis la courbe décroît constamment. Chez les motocyclistes, le pic se dresse déjà à 17 ans. On remarque aussi qu'entre 30 et 56 ans, le risque des motocyclistes de sexe masculin rapporté à la population dépasse celui des occupants de voitures de tourisme. A partir de 65 ans environ, les risques augmentent de nouveau pour ces derniers et pour les piétons.

Comme occupantes de voitures de tourisme, les femmes ont le risque le plus élevé à 21 ans seulement. Il diminue ensuite jusqu'à un âge avancé, contrairement à la courbe des hommes **4**. Cette différence entre les sexes peut être due à un **effet de cohorte**: dans les anciennes générations, la part des **femmes titulaires du permis de conduire** est encore faible. Les mutations sociales pourraient entraîner à l'avenir un rapprochement avec la courbe des hommes. Les motocycles jouent un rôle moins important dans l'accidentalité des femmes. Pour ce type de véhicule, ce sont surtout les jeunes de 15 ans environ qui présentent un risque élevé rapporté à la population.

Afin de montrer la baisse des dommages corporels graves ces dix dernières années pour tous les âges, la distribution du **risque rapporté à la population** pour 2008 a été comparée aux moyennes des années 1998 à 2003 et 2002 à 2007 **5**. On remarque que par rapport à la première période, le risque a diminué dans la seconde pour tous les âges. De même, l'évolution des risques pour l'année d'accident sous revue reste au-dessous de celle des périodes de comparaison. Seules les personnes d'un âge avancé font exception. Etant donné qu'elles présentent peu de dommages corporels graves, des modifications déjà faibles, potentiellement aléatoires, entraînent des variations importantes. Des affirmations fiables peuvent donc difficilement être faites pour cette tranche d'âge.

Une comparaison correspondante de la **létalité** par âge montre un net recul du nombre de tués pour 10 000 blessés chez les jeunes usagers de la route seulement **6**.

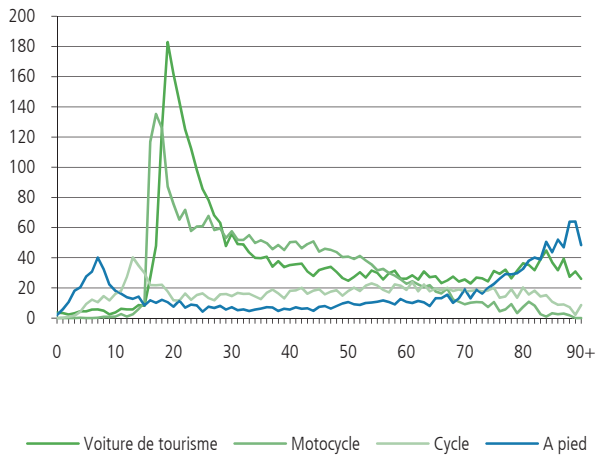
### 1 Evolution des dommages corporels graves selon l'âge, 1998-2008



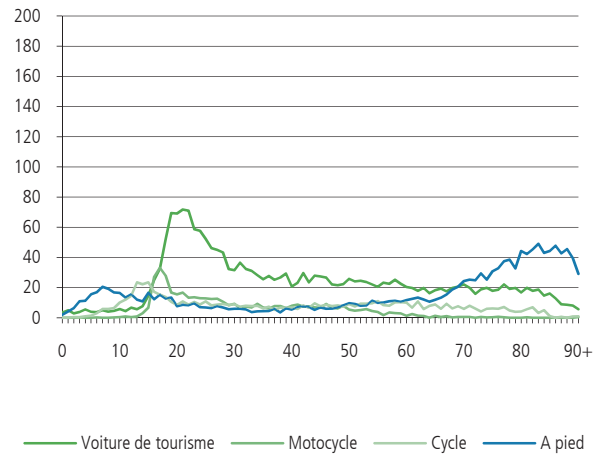
### 2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998-2008) selon l'âge

Age	Blessés graves	Tués	Létalité
0-14	274	10	105
15-17	295	14	108
18-24	777	44	151
25-44	1 536	99	132
45-64	1 257	90	168
65+	641	100	468
<b>Total</b>	<b>4 780</b>	<b>357</b>	<b>170</b>

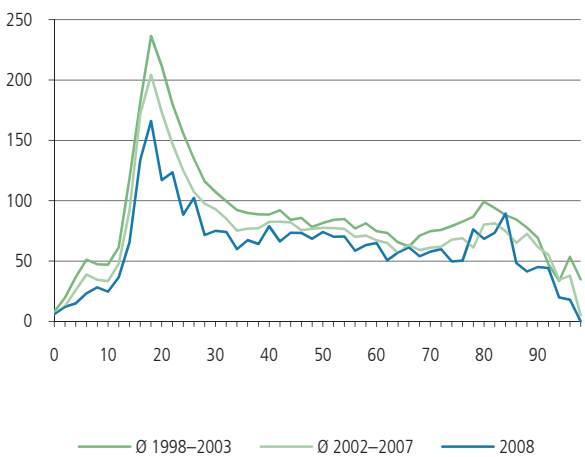
### 3 Dommages corporels graves chez les hommes pour 100 000 habitants selon l'âge et le moyen de locomotion, Ø 1998-2008



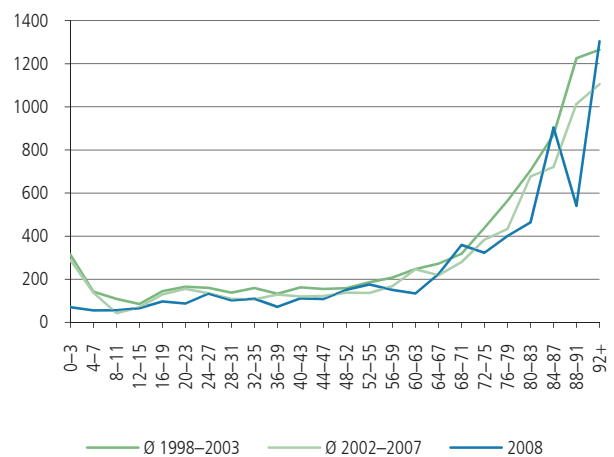
### 4 Dommages corporels graves chez les femmes pour 100 000 habitants selon l'âge et le moyen de locomotion, Ø 1998-2008



### 5 Dommages corporels graves pour 100 000 habitants selon l'âge, Ø 1998-2003, Ø 2002-2007, 2008



### 6 Létalité selon l'âge, Ø 1998-2003, Ø 2002-2007, 2008



## Région

Entre 1998 et 2008, le nombre de blessés graves et de tués a diminué en Suisse alémanique et en Suisse romande, mais il a stagné au Tessin. Les accidents graves survenus de nuit et ceux où la vitesse et/ou l'alcool sont en jeu étaient plus fréquents en Suisse romande. C'est aussi dans cette région que l'on dénombre davantage de tués pour 10 000 accidentés. Les groupes d'usagers de la route subissant le plus d'accidents graves sont, au Tessin, les motocyclistes et dans les deux autres régions, les occupants de voitures de tourisme.

L'évolution du nombre de blessés graves et de tués sur les routes suisses durant la dernière décennie est fort contrastée selon la région linguistique: la plus réjouissante concerne la Suisse alémanique, qui a enregistré une baisse de 29%. En Suisse romande, le nombre de personnes ayant subi un accident grave a diminué de 19%, alors qu'il a stagné au Tessin **1**. De même, l'évolution sur dix ans des groupes d'usagers impliqués dans un accident grave varie selon la région linguistique. Les plus grandes divergences sont observées pour les cyclistes et les motocyclistes. Alors que le nombre de cyclistes grièvement blessés ou tués a diminué de 17% en Suisse alémanique et de 12% en Suisse romande, il a crû de 7% au Tessin. Le nombre de **motocyclistes** ayant subi un accident grave, quant à lui, a certes augmenté dans toutes les régions, mais la progression a été beaucoup plus forte au Tessin (+48%) et en Suisse romande (+31%) qu'en Suisse alémanique (+2%).

En ce qui concerne l'évolution du nombre de tués sur les routes suisses, une baisse relativement équitable entre les trois régions peut être observée (entre -37% en Suisse alémanique et -47% en Suisse romande).

C'est en Suisse romande que la **létalité** est la plus grande: en 2008, le nombre de tués pour 10 000 accidentés y était de 196, alors qu'il était de 163 en Suisse alémanique et de 146 au Tessin **2**. Quelles que soient les conditions de lumière qui règnent au moment de l'accident, la probabilité qu'une personne décède en cas de blessures est plus élevée en Suisse romande que dans les deux autres régions **6**. Les contrastes sont plus marqués pour les accidents survenant au crépuscule ou de nuit que pour ceux se produisant de jour. Dans les collisions avec des obstacles fixes hors de la chaussée, la létalité en Suisse romande est même 2 à 3 fois plus élevée qu'au Tessin lorsque l'objet heurté est un arbre, voire un îlot ou une borne l'îlot.

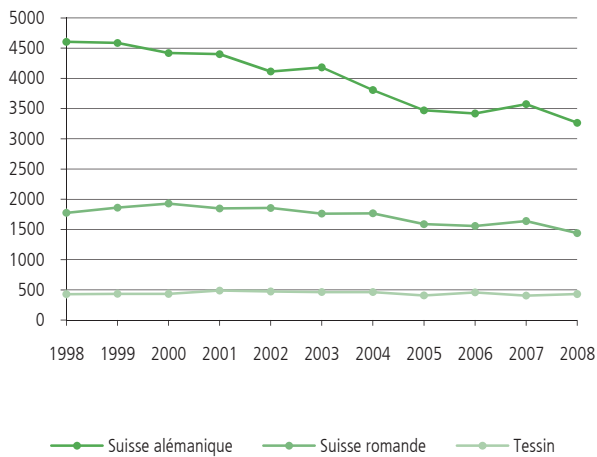
Dans les trois régions linguistiques, les deux groupes d'usagers le plus impliqués dans un accident grave de la

circulation en 2008 sont les occupants de voitures de tourisme et les motocyclistes **3**. Au Tessin, ce sont les motocyclistes qui forment le groupe d'usagers ayant eu le plus d'accidents graves (43%), alors que dans les deux autres régions, ce sont les occupants de voitures de tourisme qui ont subi le plus d'accidents graves (33% en Suisse alémanique et 38% en Suisse romande). La part des cyclistes parmi les blessés graves et tués est beaucoup plus importante en Suisse alémanique (20%) qu'en Suisse romande (11%) ou qu'au Tessin (7%).

Les accidents graves où la **vitesse** et/ou l'**alcool** sont en jeu sont plus fréquents en Suisse romande que dans les deux autres régions. C'est aussi le cas, mais de manière moins prononcée, pour les accidents survenant de nuit **4**. En 2008, la proportion d'accidents graves avec influence de la vitesse était de 30% en Suisse romande, de 23% en Suisse alémanique et de 12% au Tessin. Les taux correspondants pour les accidents graves avec influence de l'alcool sont de 20%, 11% et 16%. Il n'est cependant pas exclu qu'une part des différences soit due à la manière de remplir le procès-verbal d'accident par la police dans les trois régions linguistiques. En outre, on observe que depuis l'année 2000, le nombre d'accidents graves avec influence de l'alcool a fortement baissé dans les trois régions linguistiques (-30% en Suisse alémanique; -27% en Suisse romande et -18% au Tessin).

Le **risque de blessures graves** rapporté à la population est, avec 131 tués et blessés graves pour 100 000 habitants, de loin le plus élevé au Tessin **5**. Cela s'explique en bonne partie par l'important trafic de transit et touristique prévalant dans cette région.

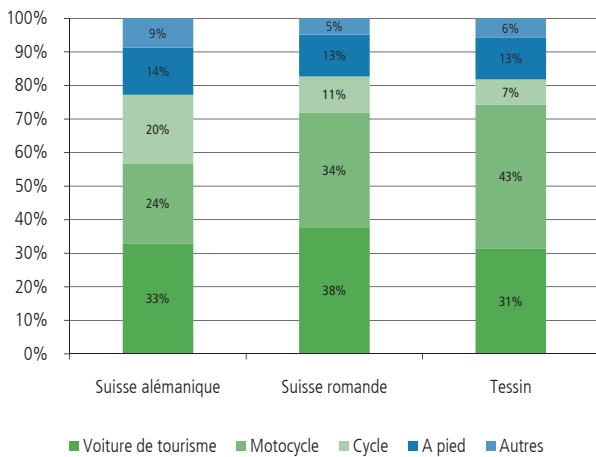
### 1 Dommages corporels graves selon la région linguistique, 1998–2008



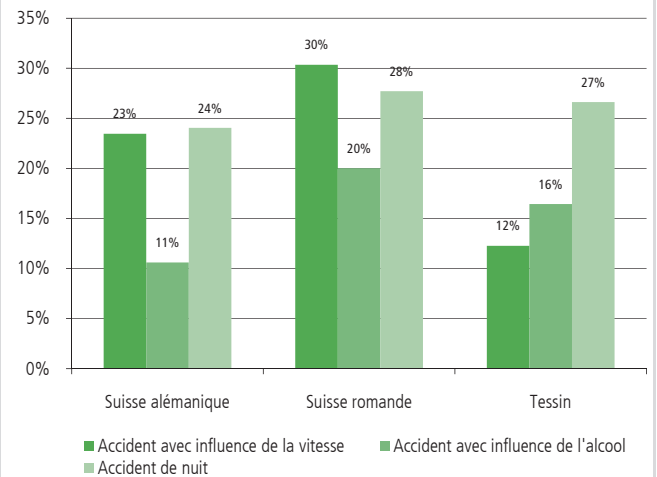
### 2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) selon la région linguistique

Région linguistique	Blessés graves	Tués	Létalité
Suisse alémanique	3 022	243	163
Suisse romande	1 346	94	196
Tessin	412	20	146
<b>Total</b>	<b>4 780</b>	<b>357</b>	<b>170</b>

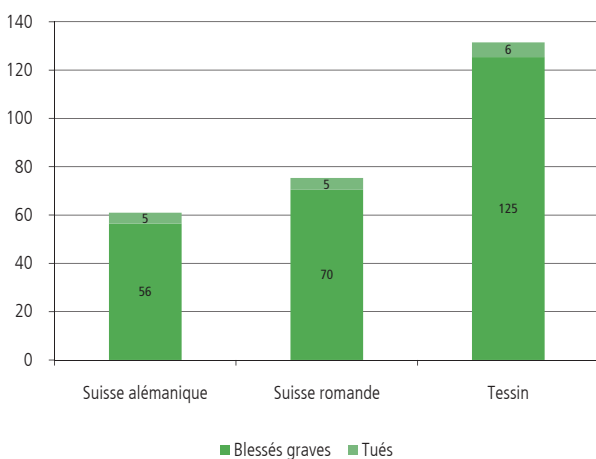
### 3 Répartition des dommages corporels graves selon la région linguistique et le moyen de locomotion, 2008



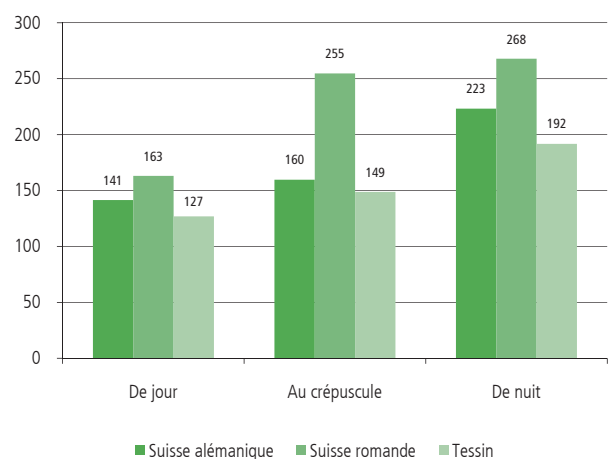
### 4 Proportion de dommages corporels graves pour des catégories d'accidents choisies, selon la région linguistique, 2008



### 5 Dommages corporels graves pour 100 000 habitants selon la région linguistique, 2008



### 6 Létalité selon les conditions de lumière et la région linguistique, Ø 1998–2008



# Lieu

La majorité des personnes tuées sur les routes suisses en 2008 circulait hors localité. Les personnes grièvement blessées ont quant à elles pour la plupart subi leur accident en localité. Moins de 10% de tous les accidents graves se sont produits sur autoroute. Sur les routes hors localité, le nombre de personnes grièvement blessées ou tuées est 2 fois plus élevé en été qu'en hiver. Les passagers sont proportionnellement plus nombreux à subir un accident grave sur autoroute que sur les deux autres types de route.

Parmi toutes les personnes grièvement blessées ou tuées lors d'un accident de la circulation en 2008, 58% se trouvaient sur une route **en localité**, 35% étaient sur une route hors localité et 7% sur autoroute **1**. La part des personnes ayant perdu la vie sur les routes suisses en 2008 est quant à elle de 55% **hors localité**, 38% en localité et 8% sur autoroute **2**.

En une décennie, le nombre de personnes victimes d'un accident grave a tout particulièrement diminué chez celles circulant en localité. En effet, sur ce type de route, le nombre de blessés graves et de tués a reculé de quelque 1000 alors que sur les routes hors localité et sur autoroute, il a baissé respectivement de 500 et 197. Exprimé en pour cent, le nombre de personnes grièvement blessées ou tuées a toutefois baissé avant tout sur autoroute: -35% contre -25% en localité et -22% hors localité. Durant cette période, le **volume de trafic** a fortement augmenté, et ceci surtout sur autoroute. Selon l'Office fédéral de la statistique, le nombre de kilomètres parcourus en véhicules à moteur s'est accru, entre 1998 et 2008, de 26% sur autoroute, 13% en localité et 14% hors localité. Rapporté aux kilomètres parcourus, le nombre de personnes grièvement blessées ou tuées a par conséquent diminué de 49% sur autoroute, 33% sur les routes en localité et 31% sur les routes hors localité durant cette période.

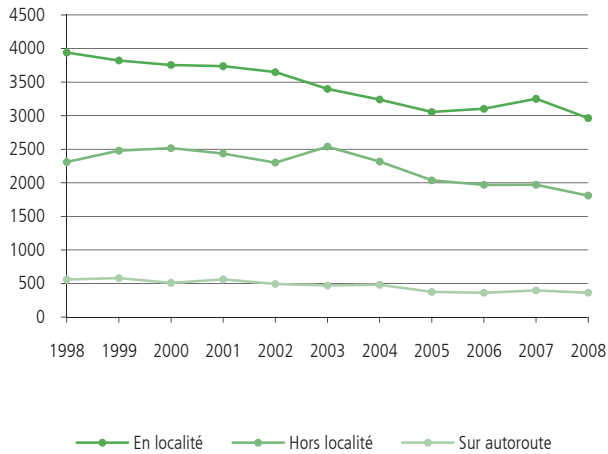
Sur les routes hors localité, la part des conducteurs parmi les personnes grièvement blessées ou tuées est particulièrement élevée (81%) **3**. Elle est de 75% sur l'ensemble des routes. Les accidents infligeant de sévères blessures aux piétons se produisent pour la plupart en localité. Parmi toutes les personnes grièvement blessées ou tuées sur les routes en localité, 22% sont des piétons. Cette part n'est que de 3% hors localité et de moins de 1% sur autoroute. En ce qui concerne les personnes victimes d'un accident grave en tant que **passagers**, leur part était particulièrement élevée sur **autoroute** en 2008 (25%, contre 12% sur l'ensemble des routes).

Les accidents graves ne se répartissent pas de manière uniforme sur l'année. Quel que soit le type de route, davantage de personnes se blessent grièvement en été (32%) et c'est en hiver qu'il se produit le moins d'accidents graves (19%) **4**. Sur les routes hors localité, le nombre de personnes grièvement blessées ou tuées est 2 fois plus élevé en été qu'en hiver. Cet écart entre les saisons est le moins marqué sur autoroute. On observe aussi d'importantes différences selon le jour de la semaine et le type de route. Alors que sur les routes hors localité, 37% des personnes grièvement blessées ou tuées subissent leur accident le week-end (samedi ou dimanche), la part correspondante est de 24% en localité et 26% sur autoroute.

Si l'on rapporte le nombre de blessés graves et de tués à la population, il apparaît que le risque de blessures graves ou de décès est particulièrement élevé pour les jeunes âgés de 18 à 24 ans et de 15 à 17 ans **5**. Chez les enfants et les jeunes de moins de 18 ans, les accidents graves de la circulation surviennent en grande majorité en localité. Chez les adultes de 18 à 65 ans, cette part est plus réduite, car dans leur cas, un nombre d'accidents graves relativement grand se produit hors localité.

Quel que soit le moyen de locomotion impliqué, la létalité est nettement plus élevée hors localité qu'en localité. En effet, le nombre de tués pour 10000 accidentés est 5 fois plus élevé pour les accidents impliquant des occupants de voitures de tourisme ou des motocyclistes, et 3 à 4 fois plus élevé pour les accidents impliquant des piétons ou des cyclistes **6**.

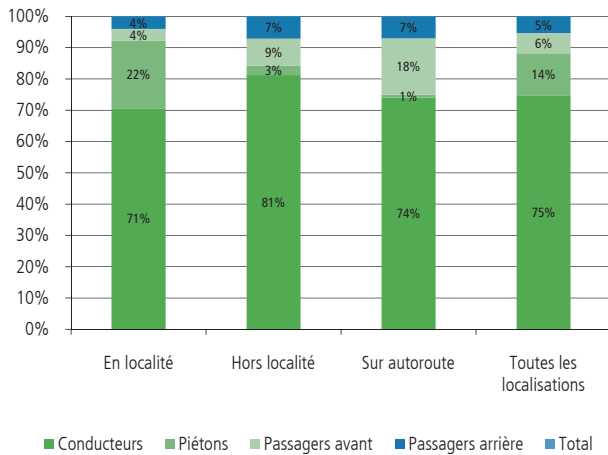
### 1 Evolution des dommages corporels graves selon la localisation, 1998–2008



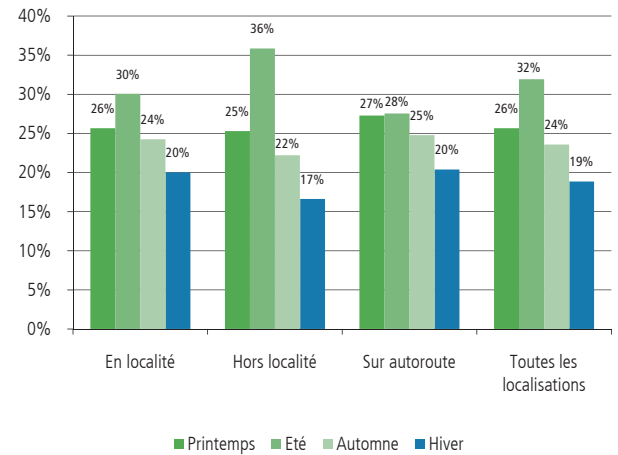
### 2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) selon la localisation

Localisation	Blessés graves	Tués	Létalité
En localité	2 829	135	100
Hors localité	1 615	195	318
Sur autoroute	336	27	167
<b>Total</b>	<b>4 780</b>	<b>357</b>	<b>170</b>

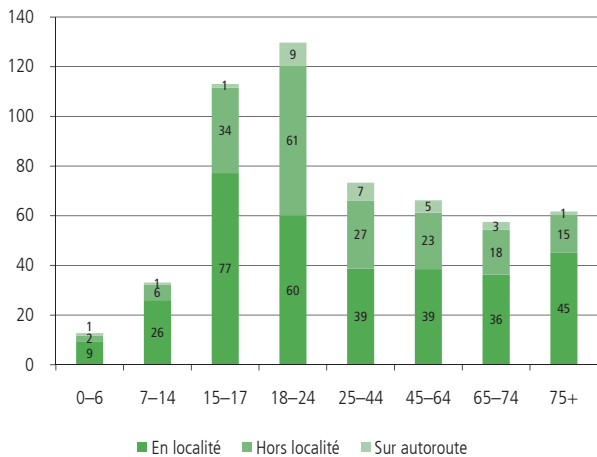
### 3 Répartition des types d'usagers dans les accidents graves selon la localisation, 2008



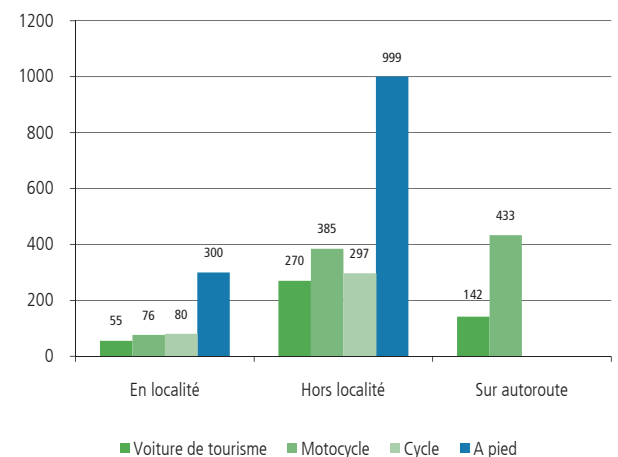
### 4 Répartition des dommages corporels graves selon la saison et la localisation, 2008



### 5 Dommages corporels graves pour 100 000 habitants selon l'âge et la localisation, 2008



### 6 Létalité selon la localisation et le moyen de locomotion, Ø 1998–2008





## Jour et heure

Les accidents sont soumis à d'importantes fluctuations saisonnières, qui sont notamment liées aux variations de l'exposition chez les cyclistes et les motocyclistes. On observe également des fluctuations au cours de la journée, et en particulier un pic d'accidents en soirée. La probabilité d'avoir un accident et d'en mourir augmente de nuit. Il est donc très réjouissant que les accidents nocturnes aient reculé plus fortement que la moyenne.

Ces dix dernières années, les accidents ont connu une évolution globalement parallèle, qu'ils se soient produits la semaine ou le week-end. En revanche, l'**évolution** des accidents nocturnes a été plus réjouissante que celle des accidents diurnes (-36% contre -20%). Le nombre de dommages corporels graves a nettement baissé en particulier les nuits de week-end (-43%) **1**. Cette diminution est d'autant plus réjouissante que les accidents nocturnes le week-end sont plus graves que la moyenne: alors qu'en moyenne, 170 personnes sur 10 000 succombent à leurs blessures, elles sont 100 de plus pendant cette période (létalité: 269) **2**.

La probabilité d'avoir un accident sur une distance donnée et de s'y blesser est en moyenne plus élevée de près de 70% la nuit que le jour **4**. Le **risque nocturne** est particulièrement important pour les piétons (+230%). Si le risque d'accident était semblable à celui de la journée, les piétons accidentés seraient 15 fois moins nombreux la nuit. La perception trop tardive des piétons en raison de leurs vêtements peu voyants est une cause d'accident importante.

De même, le risque d'accident grave est plus de deux fois plus élevé la nuit pour les occupants de voitures de tourisme (+135%). Ce surrisque nocturne est dû notamment au fait que, de nuit, la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de la fatigue ainsi qu'à trop vive allure est plus fréquente. Cette dernière cause explique aussi pourquoi les accidents nocturnes sont plus lourds de conséquences. De nuit, 216 occupants de voitures de tourisme sur 10 000 succombent à leurs blessures, contre environ moitié moins de jour **3**. Le risque de décès est aussi nettement supérieur de nuit pour les piétons: de jour, 3% meurent de leurs blessures d'origine accidentelle; de nuit, ils sont 5,3% (létalité: 299 contre 530).

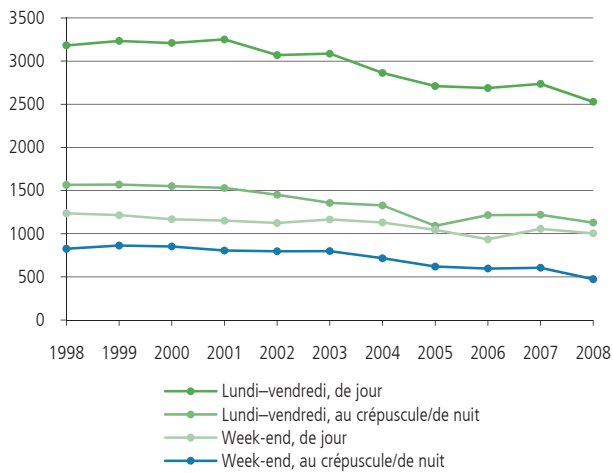
Environ 1/4 des dommages corporels graves se produisent de nuit et 6% au crépuscule. La part des accidents noctur-

nes est plus élevée que la moyenne chez les jeunes adultes: dans cette tranche d'âge, le destin de 4 victimes de la route sur 10 se joue de nuit.

Les accidents sont également soumis à des **variations saisonnières** notables **5**. On recense en particulier beaucoup plus de victimes de la route entre mai et août que pendant les mois d'hiver. Les cyclistes et les motocyclistes, qui circulent davantage durant les mois susmentionnés, influent de manière déterminante sur ces fluctuations. En revanche, le nombre de personnes grièvement accidentées avec des voitures automobiles se répartit plus uniformément tout au long de l'année.

De plus, les accidents fluctuent également au **fil de la semaine** **6**. On observe en particulier des pics d'accidents entre 17 et 18 heures les jours ouvrés. Cette hausse est probablement due non seulement au volume de trafic accru, mais aussi à une baisse de l'attention ou à une plus grande fatigue après une journée de travail. Les pics d'accidents en soirée se caractérisent par une proportion très élevée de collisions. On compte en revanche plus de pertes de maîtrise qu'en moyenne aux heures matinales du samedi au dimanche, qui occasionnent 70% des dommages corporels graves, soit le double de la moyenne obtenue pour tous les accidents (36%).

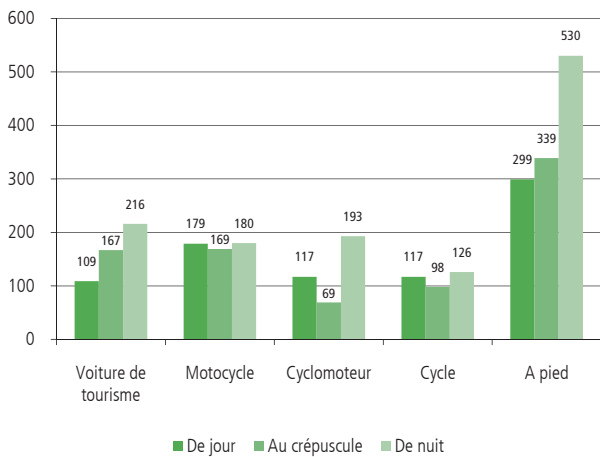
### 1 Evolution des dommages corporels graves selon le jour de la semaine et les conditions de lumière, 1998–2008



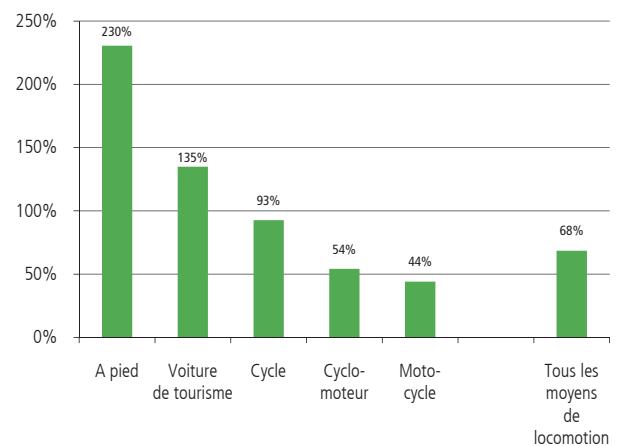
### 2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) selon le jour de la semaine et les conditions de lumière

Jour de la semaine et conditions de lumière	Blessés graves	Tués	Létalité
Lundi–vendredi, de jour	2 363	166	141
Lundi–vendredi, au crépuscule/de nuit	1 049	80	202
Week-end, de jour	930	75	162
Week-end, au crépuscule/de nuit	438	36	269
<b>Total</b>	<b>4 780</b>	<b>357</b>	<b>170</b>

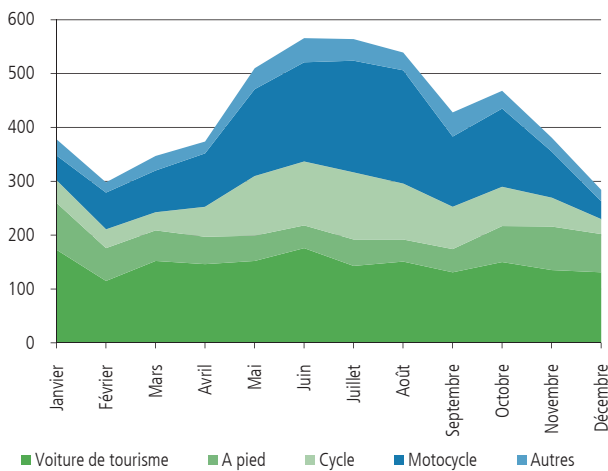
### 3 Létalité selon le moyen de locomotion et les conditions de lumière, Ø 1998–2008



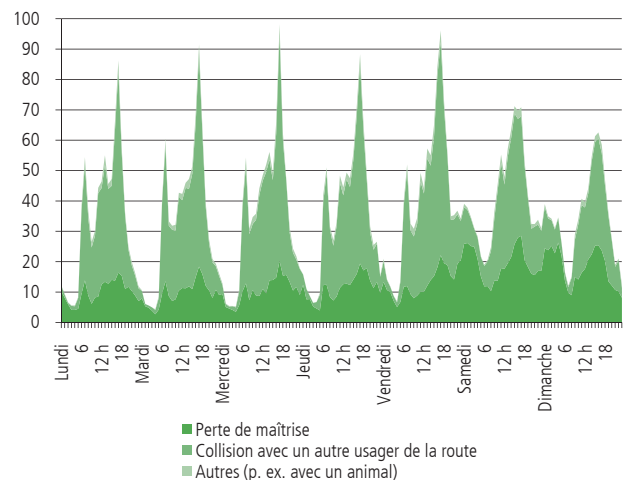
### 4 Augmentation du risque de blessures par kilomètre de nuit par rapport à la journée selon le moyen de locomotion, 2005



### 5 Dommages corporels graves selon le mois de l'accident et le moyen de locomotion, 2008



### 6 Dommages corporels graves selon le jour de la semaine/l'heure et le type d'accident, Ø 1998–2008



# Types d'accident

En matière de circulation routière, 6 dommages corporels graves sur 10 sont le fruit de collisions, principalement entre deux parties. Ces accidents résultent avant tout du non-respect des priorités aux carrefours, en localité. Les pertes de maîtrise sont quant à elles liées plus fréquemment que la moyenne à l'alcool et à la vitesse, et se produisent souvent de nuit, le week-end et hors localité. Elles concernent plus qu'en moyenne les jeunes adultes.

Les collisions sont responsables d'environ 60% des blessés graves et des tués sur les routes, la grande majorité d'entre elles se produisant entre deux parties **2**. Les pertes de maîtrise sont à l'origine de 36% des victimes. La répartition des types d'accident varie toutefois très fortement en fonction du **moyen de locomotion**: les collisions causent environ la moitié des dommages corporels graves chez les occupants de voitures de tourisme, quelque 60% chez les cyclistes et les motocyclistes, et près de 100% chez les piétons **6**.

Ces dix dernières années, les pertes de maîtrise ont reculé de 23%, les collisions entre deux parties de 27% et les collisions multiples de 33%. L'**évolution décennale** des différents types d'accident montre peu de particularités **1**. Il convient toutefois de souligner la baisse très marquée des pertes de maîtrise en 2005, qui est probablement à mettre en relation avec la révision de la Loi sur la circulation routière (0,5 pour mille et contrôle de l'air expiré sans indices d'ébriété).

L'état de la personne (en particulier alcool) et une vitesse excessive sont les principales **causes** des pertes de maîtrise **4**. Il n'est donc pas étonnant que quelque 70% des accidents avec influence de l'alcool et/ou de la vitesse soient des pertes de maîtrise **3**. De plus, l'inattention/la distraction et l'utilisation inadéquate du véhicule constituent également des causes fréquentes d'accident. Les pertes de maîtrise se produisent plus souvent que la moyenne le week-end, de nuit, dans les virages et hors localité.

En revanche, les collisions surviennent plus fréquemment que la moyenne en localité, aux carrefours, de jour et pendant la semaine. Les principales causes des collisions entre deux parties sont le non-respect des priorités ainsi que l'inattention/la distraction **4**. Cette dernière est également la première cause des collisions multiples.

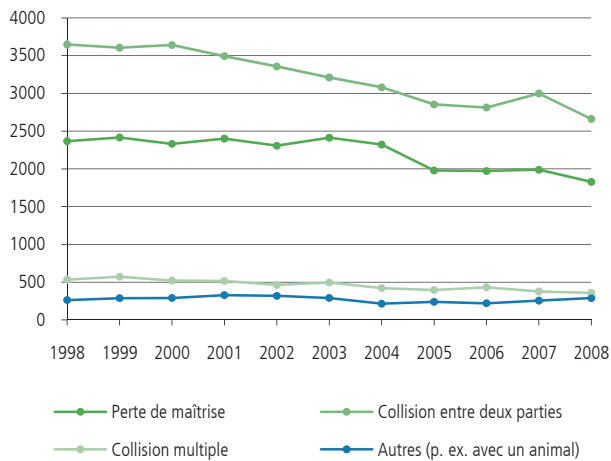
La répartition des accidents au **fil de la journée** montre que les collisions, en particulier, augmentent très forte-

ment vers la soirée, atteignant leur maximum entre 17 et 18 heures. Ce pic d'accidents est dû à un volume de trafic accru combiné à une plus grande fatigue et à de l'inattention.

Les pertes de maîtrise présentent le plus grand **risque d'une issue fatale**: près de 3% des blessures sont si graves qu'elles entraînent la mort (létalité: 288) **2**. La létalité des collisions est bien plus faible (collisions entre deux parties: 121, collisions multiples: 110). Si l'on considère les chiffres selon le moyen de locomotion, c'est chez les occupants de voitures de tourisme que l'on constate les plus grandes différences en termes de risque de décès: celui-ci est presque 5 fois plus élevé en cas de pertes de maîtrise qu'en cas de collisions (létalité: 244 contre 52). Pour les motocyclistes, c'est le double (pertes de maîtrise: 274, collisions: 130).

La répartition des types d'accident varie en fonction de l'**âge** et du **sexe**: les pertes de maîtrise concernent plus qu'en moyenne les hommes et les jeunes adultes. Elles sont à l'origine de 28% des victimes de la route de sexe féminin, contre 40% pour le sexe masculin. Ce type d'accident occasionne près de la moitié des dommages corporels graves chez les jeunes adultes. L'importance des pertes de maîtrise diminue avec l'âge, alors que la part des collisions augmente **5**.

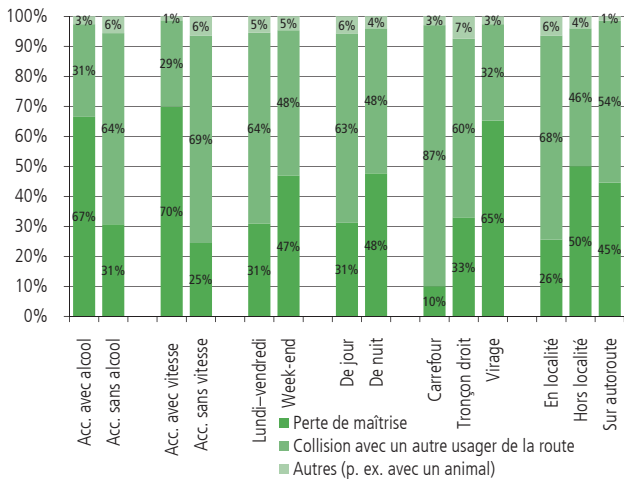
### 1 Evolution des dommages corporels graves selon le type d'accident, 1998-2008



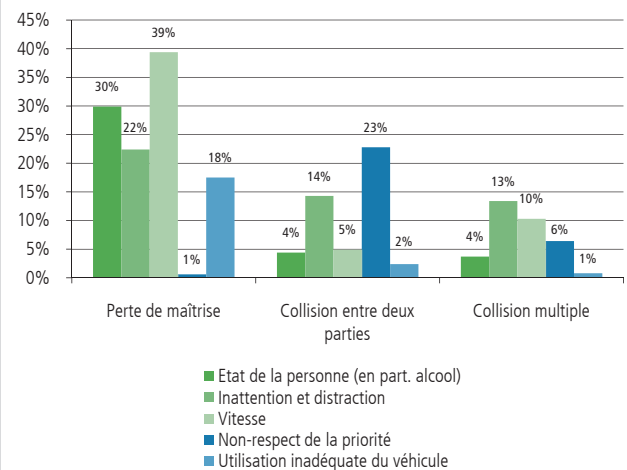
### 2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998-2008) selon le type d'accident

Type d'accident	Blessés graves	Tués	Létalité
Perte de maîtrise	1 668	160	288
Collision entre deux parties	2 514	148	121
Collision multiple	336	22	110
Autres (p. ex. avec un animal)	262	27	255
<b>Total</b>	<b>4 780</b>	<b>357</b>	<b>170</b>

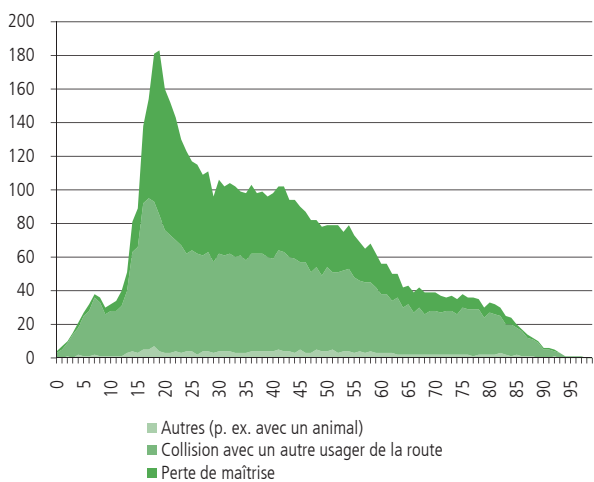
### 3 Répartition des types d'accident pour les accidents graves selon des caractéristiques choisies, 2008



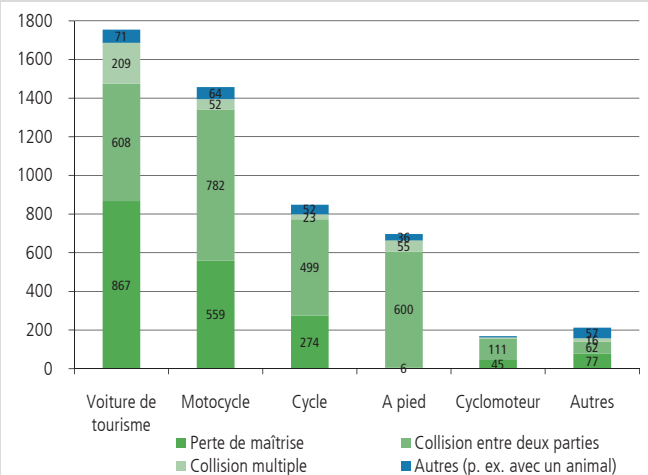
### 4 Proportion d'utilisateurs de la route incriminés pour des fautes/influences choisies selon le type d'accident, 2008



### 5 Dommages corporels graves selon l'âge et le type d'accident, Ø 1998-2008



### 6 Dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et le type d'accident, 2008



# Causes des accidents

Inattention et distraction, non-respect des priorités, vitesse et alcool sont depuis des années les principales causes des accidents graves. Les dommages corporels graves résultant d'une utilisation inadéquate du véhicule sont en forte augmentation depuis 1998. Les motocyclistes en particulier sont concernés. La vitesse constitue surtout un problème dans les accidents impliquant de jeunes conducteurs âgés de 18 à 24 ans, alors que chez les seniors, c'est le non-respect des priorités.

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'attribuer jusqu'à trois causes (aussi appelées «fautes et influences») à 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 des accidents.

Depuis des années, l'**inattention**/la **distraction** engendre la plupart des dommages corporels graves sur les routes. En 2008, c'était la cause au moins concomitante de 27% des blessés graves et des tués **2**. Dans 1/4 des cas respectivement, la police a pu constater le **non-respect des priorités** et une **vitesse** excessive ou inadéquate. La vitesse est par ailleurs responsable de plus de 40% des tués. La létalité pour les accidents avec influence de la vitesse et de l'alcool (299 tués pour 10 000 dommages corporels) est deux à presque trois fois plus élevée que celle pour les autres causes principales d'accident.

Ces dix dernières années, le nombre de victimes lié aux principales causes d'accident a baissé de quelque 30% **1**, l'**utilisation inadéquate du véhicule** constituant toutefois une exception. Depuis 1998, le nombre de dommages corporels graves occasionnés dans les accidents dus à cette cause a augmenté de plus de 80%. Il représente aujourd'hui 11% des blessés graves et des tués. Cette faute est fréquente avant tout chez les motocyclistes (13% d'entre eux en cas d'accidents graves) **4**. La vitesse et l'alcool sont aussi des facteurs d'accident fréquents chez les motocyclistes. Le non-respect des priorités est, quant à lui, la principale cause d'accidents graves chez les conducteurs de voitures de tourisme.

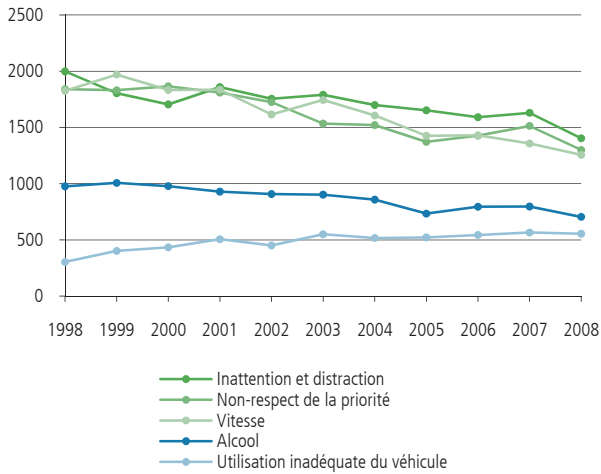
Cette faute est à l'origine de 22% des **accidents** graves **survenant en localité** **3**, en raison des traversées et des changements de direction fréquents. Cette cause d'accident est donc plus rare hors localité et sur autoroute.

C'est exactement l'inverse en ce qui concerne la vitesse excessive ou inadéquate: elle est imputable à environ 1/4 des conducteurs en cas d'accidents graves sur autoroute et hors localité respectivement. En revanche, l'inattention/la distraction a la même fréquence quelle que soit la localisation.

Cette cause concerne avant tout les jeunes usagers de la route âgés de **15 à 24 ans** **5**. Une vitesse excessive ou inadéquate est souvent une cause d'accidents graves chez les 18–24 ans. Par contre, le non-respect des priorités est la principale cause des accidents graves chez les conducteurs âgés, en particulier chez ceux qui ont plus de 64 ans.

En plus des différences liées à l'âge, on observe également des **différences liées au sexe** dans les principales causes d'accident **6**: l'alcool et la vitesse sont plus souvent imputables aux hommes, alors que le non-respect des priorités est une faute fréquente chez les femmes. L'inattention/la distraction et l'utilisation inadéquate du véhicule ont une proportion similaire chez les conducteurs des deux sexes.

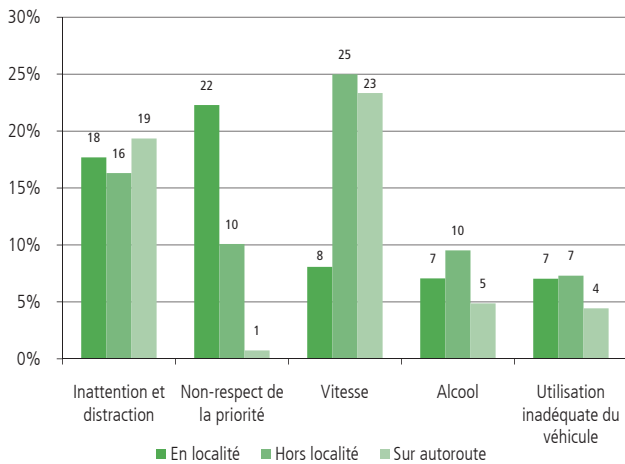
### 1 Evolution des dommages corporels graves pour les principales causes d'accident, 1998–2008



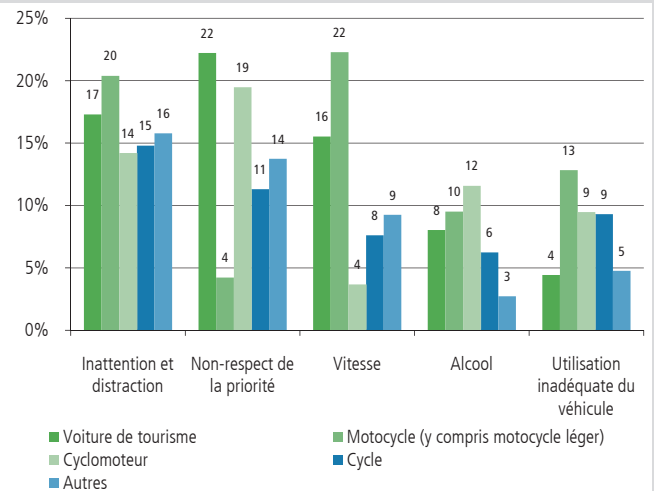
### 2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) selon la cause d'accident

Cause d'accident	Blessés graves	Tués	Létalité
Inattention et distraction	1 321	83	136
Non-respect de la priorité	1 234	66	111
Vitesse	1 109	147	299
Alcool	647	58	299
Utilisation inadéquate du véhicule	518	37	166

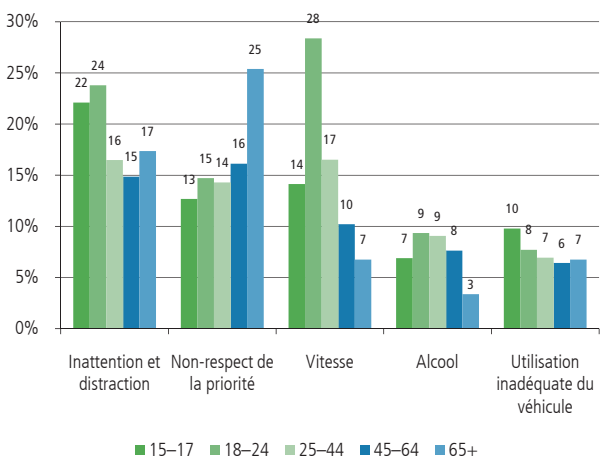
### 3 Proportion de conducteurs fautifs dans les accidents graves selon la localisation, 2008



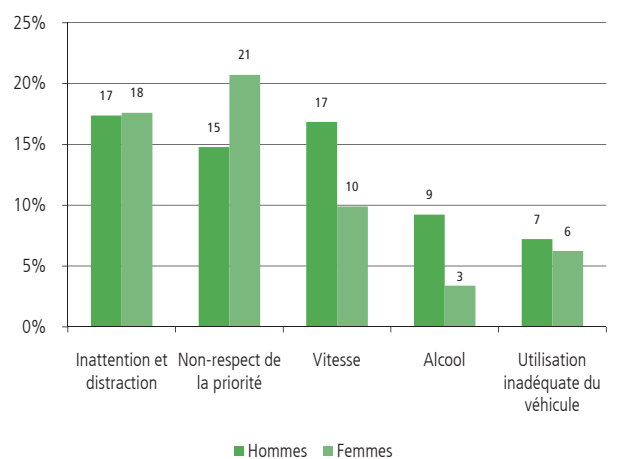
### 4 Proportion de conducteurs fautifs dans les accidents graves selon le moyen de locomotion, 2008



### 5 Proportion de conducteurs fautifs dans les accidents graves selon l'âge, 2008



### 6 Proportion de conducteurs fautifs dans les accidents graves selon le sexe, 2008



# Comparaison internationale

En 2007, avec 51 usagers de la route tués par million d'habitants, la Suisse occupait l'une des premières places parmi les pays de l'OCDE. Les routes helvétiques comptent ainsi parmi les plus sûres du monde, les Pays-Bas restant en tête du classement. Ces dernières années, tous les pays ont enregistré une baisse du nombre de victimes de la route. Les différences observées par moyen de locomotion reflètent clairement les spécificités nationales en termes de mobilité.

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 se référant à l'année 2007 sont actuellement disponibles pour la plupart des pays.

Avec **51 tués par million d'habitants**, la Suisse occupait l'une des premières places en comparaison internationale. Les routes helvétiques comptent ainsi parmi les plus sûres du monde **1**. La Suisse a toutefois de nouveau reculé dans le classement par rapport à 2006: d'une année à l'autre, le nombre de morts sur les routes y a augmenté de 4%, alors que des pays comme la Grande-Bretagne ont nettement amélioré leur bilan. Les différences entre les pays restent néanmoins frappantes: certains en queue de classement ont recensé trois fois plus de tués par million d'habitants que les bons élèves.

Si l'on se base sur le nombre de tués, les Pays-Bas présentent le **niveau de sécurité routière le plus élevé**. L'Islande occupait également l'une des premières places en 2007. Toutefois, en raison de sa faible population, de petites fluctuations de l'accidentalité influent fortement sur son classement.

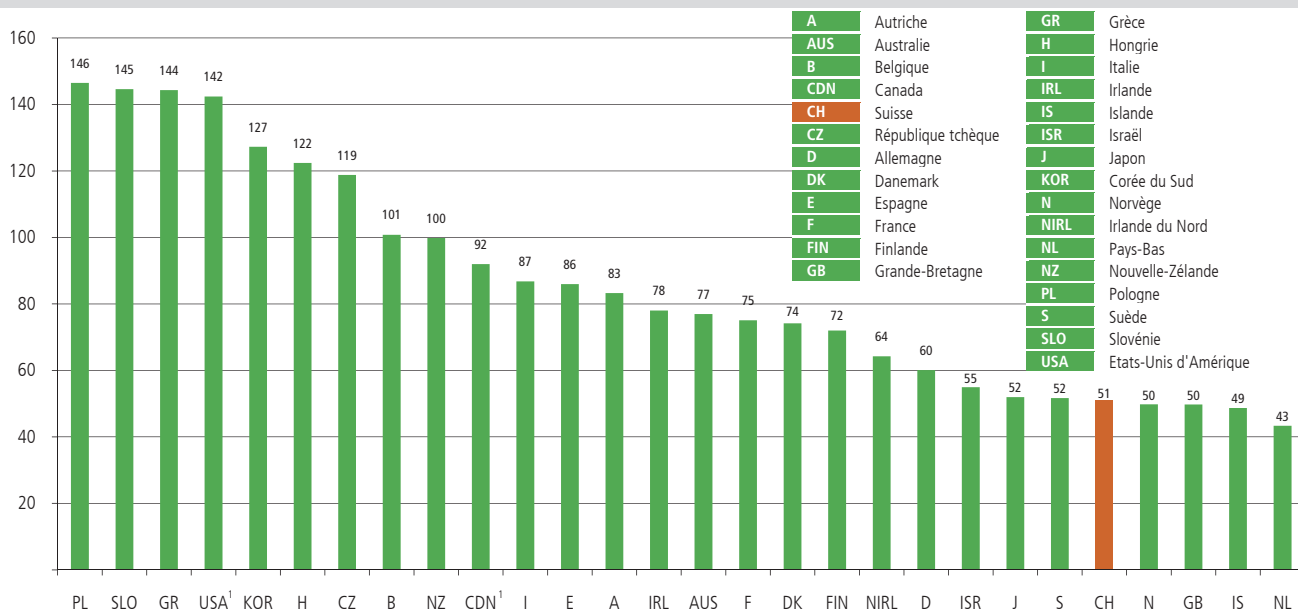
Entre 1990 et 2007, le **nombre de victimes de la route rapporté à la population a diminué** dans tous les pays **2**. La Suisse, la Corée, l'Espagne et la France sont les pays où la baisse a été la plus forte. La République tchèque occupe clairement la dernière place: la diminution y est de 5% seulement et l'accidentalité rapportée à la population, élevée. Le niveau de sécurité des piétons et des cyclistes est plutôt moyen en Suisse: respectivement 11 et 4 tués par million d'habitants **3**. Les Pays-Bas font nettement moins bien pour les cyclistes, mais mieux pour les piétons. Si cette

comparaison tenait compte des kilomètres parcourus par ces usagers, le résultat serait bien différent, car le vélo est un moyen de locomotion très utilisé aux Pays-Bas. Malheureusement, les données internationales sur le **nombre de kilomètres parcourus** sont rarement disponibles. Les résultats d'une comparaison rapportée à la population reflètent donc souvent les **spécificités nationales en termes de mobilité**.

La comparaison internationale effectuée sur la base des données de l'IRTAD ne doit pas occulter le fait que seuls les pays établissant une statistique fiable des accidents de la circulation sont représentés ici. L'existence d'une telle statistique constitue une base indispensable à la prévention.

D'autres pays, dont de nombreux aux bas revenus, n'en sont qu'à leurs balbutiements en la matière et sont confrontés aux **conséquences d'une mobilité croissante**. Le nombre de victimes de la route augmente fortement lorsque l'infrastructure est mauvaise et que le **niveau général de sécurité est faible**. Dans de nombreux pays d'Afrique, le taux de croissance de la mortalité routière atteignait parfois 300 à 400% ces 20 dernières années. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a recensé **1,2 million de victimes de la route** au total pour 2002, dont 90% dans les pays ayant un revenu moyen modéré à faible.

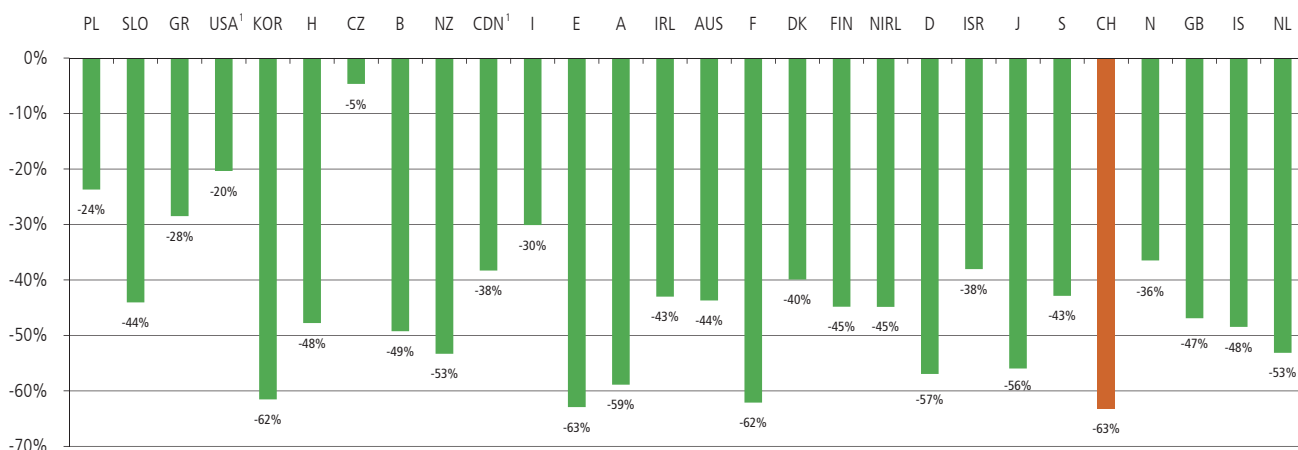
### 1 Tués pour 1 million d'habitants, comparaison internationale, 2007



<sup>1</sup> Données de 2006

Source: OCDE, IRTAD

### 2 Variation des tués pour 1 million d'habitants entre 1990 et 2007, en pour cent, comparaison internationale



<sup>1</sup> Données de 2006

Source: OCDE, IRTAD

### 3 Tués pour 1 million d'habitants selon le moyen de locomotion, comparaison internationale, 2007

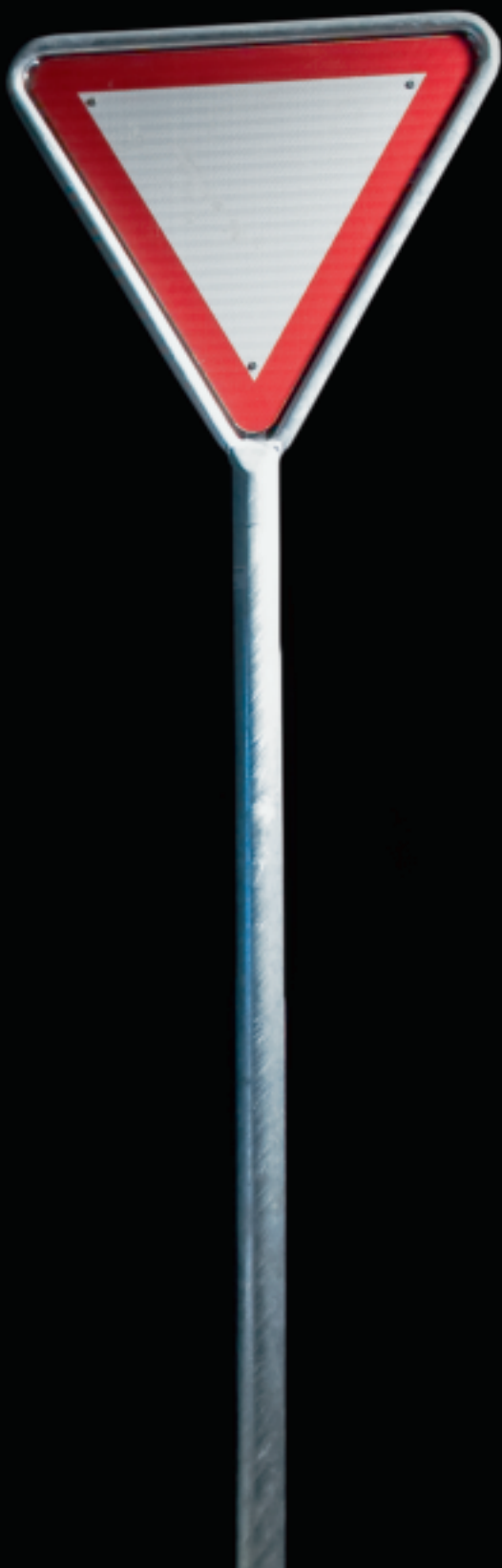
Moyen de locomotion	PL	SLO	GR	USA <sup>1</sup>	KOR	H	CZ	B	NZ	CDN <sup>1</sup>	I	E	A	IRL	AUS	F	DK	FIN	NIRL	D	ISR	J	S	CH	N	GB	IS	NL
Voiture de tourisme	68	89	...	59	30	55	64	52	73	...	...	41	46	39	54	40	32	46	36	32	32	11	30	22	34	24	36	20
Motocycle	6	20	...	16	15	11	13	13	10	...	...	14	12	8	...	13	7	6	14	10	...	5	7	11	7	10	10	4
Cycle	13	8	...	3	6	16	11	8	3	...	...	2	4	3	2	2	10	4	1	5	1	8	4	4	1	2	0	9
A pied	51	16	...	16	48	29	23	10	11	...	...	13	13	19	10	9	12	9	10	8	15	17	6	11	5	11	3	5
Autres	9	11	...	49	28	12	7	18	4	...	...	16	9	9	...	10	13	7	3	5	...	11	5	4	3	3	0	5
<b>Total</b>	<b>146</b>	<b>145</b>	<b>144</b>	<b>138</b>	<b>127</b>	<b>122</b>	<b>119</b>	<b>101</b>	<b>100</b>	<b>92</b>	<b>87</b>	<b>86</b>	<b>83</b>	<b>78</b>	<b>77</b>	<b>75</b>	<b>74</b>	<b>72</b>	<b>64</b>	<b>60</b>	<b>55</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>51</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>49</b>	<b>43</b>

<sup>1</sup> Données de 2006

Source: OCDE, IRTAD







## Les accidents en détail

En 2008, 1400 motocyclistes ont été grièvement blessés ou tués en Suisse, soit 13% de moins que l'année précédente. Et pourtant, le bpa fait état d'une hausse de 15% pour la dernière décennie. Afin d'améliorer la sécurité de ces usagers, le bpa prend des mesures qui concernent les motocyclistes et leurs engins, l'équipement de protection et l'infrastructure mais aussi les usagers antagonistes.

# Piétons

Durant la dernière décennie, le nombre de piétons grièvement ou mortellement blessés a baissé de 38% au total, et même de plus de 50% chez les enfants. Les accidents de piétons concernent particulièrement les seniors, dont les risques d'accident et de décès sont supérieurs à la moyenne. Les collisions se produisent le plus souvent avec des voitures de tourisme et sont le plus dangereuses avec des camions. La faute incombe bien davantage aux usagers antagonistes qu'aux piétons eux-mêmes. Le non-respect des priorités constitue la principale cause d'accident.

En 2008, on a comptabilisé quelque 600 piétons blessés grièvement et 60 autres mortellement, contre environ 800 blessés et 80 tués en 2007.

Durant la dernière décennie, le nombre de dommages corporels graves a baissé de 38% au total, l'**évolution** la plus réjouissante (-56%) ayant été observée chez les enfants/jeunes (0-17 ans) **1**. Contrairement à toutes les autres tranches d'âge, les jeunes adultes (18-24 ans) sont le seul groupe à enregistrer une hausse du nombre de victimes (+11%).

La probabilité de décéder des blessures d'un accident s'accroît sensiblement avec l'âge en raison de la plus grande vulnérabilité physique: sur 10 000 blessés, on compte ainsi plus de six fois plus de morts (861) chez les seniors (65+) que chez les enfants et les jeunes (134) **2**.

Les **seniors** présentent non seulement une létalité plus élevée, mais également un risque accru d'être grièvement blessés comme piétons. Par kilomètre parcouru, le risque d'accident grave des personnes entre 80 et 90 ans est multiplié par six par rapport à celui des jeunes adultes, par exemple **5**. Cela s'explique par la baisse de leurs facultés de perception et de leurs capacités motrices liée à l'âge. De plus, proportionnellement, les personnes âgées se déplacent souvent à pied. Il n'est dès lors pas étonnant que les seniors représentent 60% des piétons tués alors qu'ils ne devraient être qu'à peine 16% du fait de leur part dans la population. Pour les accidents de piétons, le risque de dommages corporels graves rapporté à la population est 4,5 fois plus élevé chez les seniors que chez les 25-44 ans, pour lesquels il est le plus faible (27 dommages corporels graves contre 6 pour 100 000 habitants) **4**.

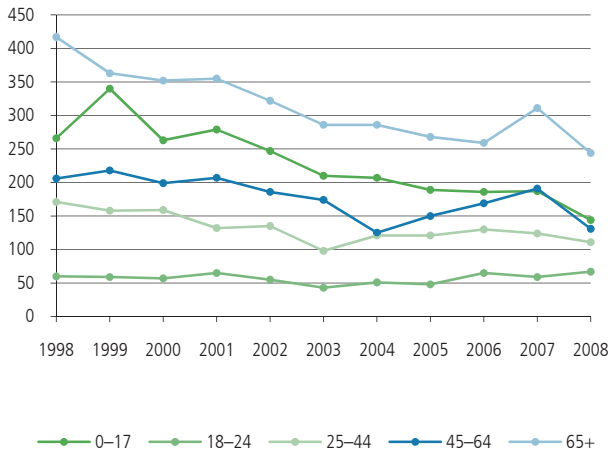
Les principaux usagers antagonistes sont de loin les conducteurs de voitures de tourisme (3/4 des collisions). Les véhicules de transport de choses ne participent certes qu'à moins de 1 accident sur 10 à peine, mais le risque de décès des piétons est environ 3,5 fois supérieur à celui en cas de

collision avec une voiture de tourisme (létalité: 970 contre 283).

L'autre usager impliqué dans la collision est exclusivement fautif dans la majorité des cas (63%), le piéton dans 20% à peine, et la faute est partagée dans 17% des cas. Chez les piétons, traversée imprudente, traversée en courant/sautant et traversée hors des passages pour piétons sont les **causes d'accident** les plus courantes **3**. Chez les usagers antagonistes, la police constate principalement un non-respect des priorités (dans 4 collisions sur 10). Les jeunes conducteurs de véhicules à moteur et, en particulier, les plus âgés ont un risque rapporté à l'exposition proportionnellement plus élevé d'avoir une collision avec un piéton.

Les accidents de piétons présentent des **variations saisonnières** **6**, qui sont toutefois beaucoup plus faibles que pour les cyclistes et les motocyclistes. Contrairement à ceux-ci, les piétons sont plus souvent victimes d'accidents en hiver et moins en été. Ces fluctuations résultent, d'une part, d'une exposition changeante au cours de l'année et, d'autre part, d'une obscurité prolongée en hiver, qui s'accompagne elle-même d'un risque accru d'accident.

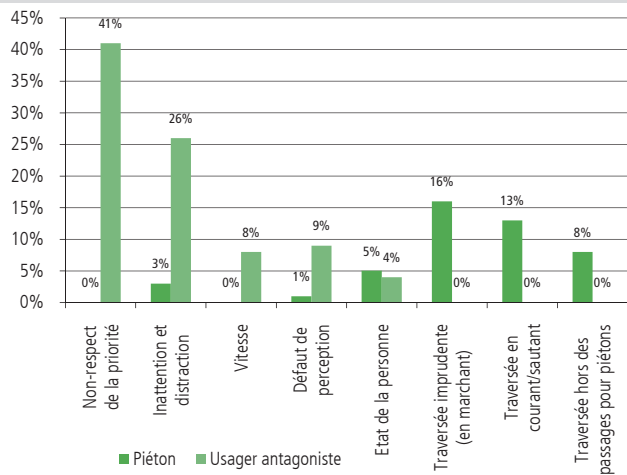
### 1 Evolution des dommages corporels graves chez les piétons selon l'âge, 1998–2008



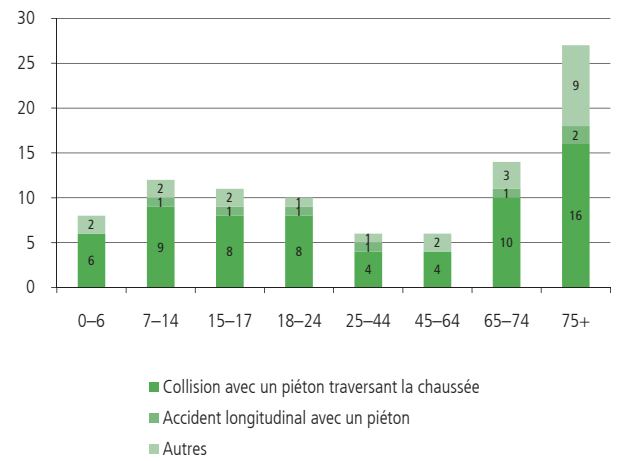
### 2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) chez les piétons selon l'âge

Age	Blessés graves	Tués	Létalité
0-17	139	5	134
18-24	67	0	138
25-44	103	8	199
45-64	121	10	353
65+	208	36	861
<b>Total</b>	<b>638</b>	<b>59</b>	<b>358</b>

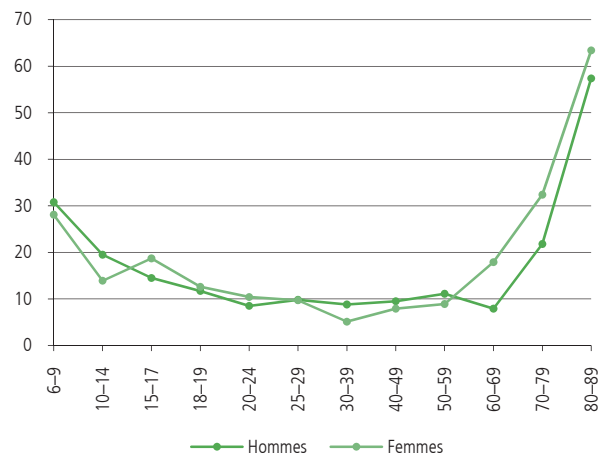
### 3 Proportion d'usagers de la route incriminés dans les collisions graves avec des piétons selon la faute/influence, Ø 1998–2008



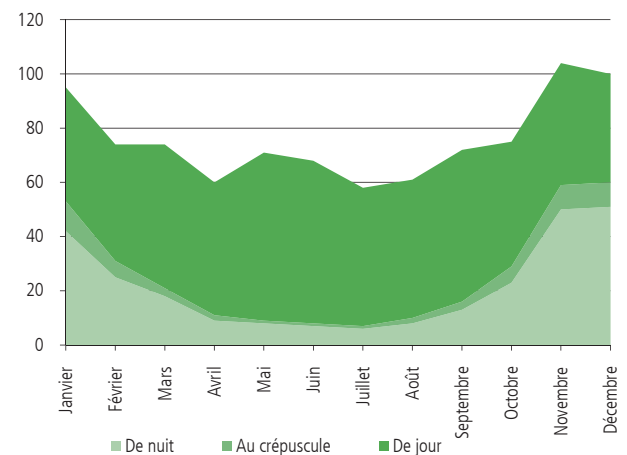
### 4 Dommages corporels graves chez les piétons pour 100 000 habitants selon l'âge et le type d'accident, 2008



### 5 Dommages corporels graves chez les piétons pour 100 millions de kilomètres parcourus selon l'âge et le sexe, 2005



### 6 Dommages corporels graves chez les piétons selon le mois et les conditions de lumière, Ø 1998–2008



# Cycle

Le nombre de cyclistes grièvement blessés ou tués a reculé de 15% ces dix dernières années. Chez les enfants, le nombre de victimes a même été réduit de moitié. La majorité des dommages corporels graves est due à des collisions en cas de changement de direction ou de traversée. Les usagers antagonistes sont généralement des automobilistes. Les collisions avec des camions sont relativement rares, mais plus graves que la moyenne. Le non-respect des priorités – par les usagers antagonistes la plupart du temps, mais également par les cyclistes eux-mêmes – constitue la principale cause d'accident.

En 2008, on déplorait quelque 850 dommages corporels graves chez les cyclistes. Ces dix dernières années, le nombre de blessés graves et de tués a reculé de 15%, cette **évolution** variant très fortement en fonction de l'âge. Tandis que le nombre de victimes a diminué de moitié chez les enfants/jeunes (0–17 ans) et les jeunes adultes (18–24 ans), il stagne chez les adultes (25–64 ans) et a même augmenté de plus de 1/4 chez les seniors (65+) **1**.

Ces derniers présentent le **risque de décès** le plus important de toutes les tranches d'âge en raison de leur vulnérabilité physique. Plus de 4% des seniors succombent à leurs blessures, alors que la létalité des enfants, par exemple, est 6 fois plus faible (435 contre 70) **2**.

La **répartition par âge** des cyclistes grièvement accidentés montre un risque accru chez les enfants les plus âgés et les jeunes **5**. Cette fréquence des accidents de vélo n'est toutefois pas due à un risque plus élevé, mais à une exposition plus importante: à cet âge, le risque rapporté à l'exposition est nettement inférieur à celui des cyclistes plus âgés. Le risque de blessures par sexe est lui aussi lié en grande partie à l'exposition. Chez les actifs (18–64 ans), le risque d'avoir un accident grave par kilomètre parcouru est relativement similaire pour les deux sexes. Chez les enfants et les seniors, les hommes sont en revanche plus menacés.

70% des victimes sont recensés lors de collisions et 30% lors de pertes de maîtrise, ces dernières devant cependant être largement sous-estimées, car la police en a plus rarement connaissance (cas non recensés).

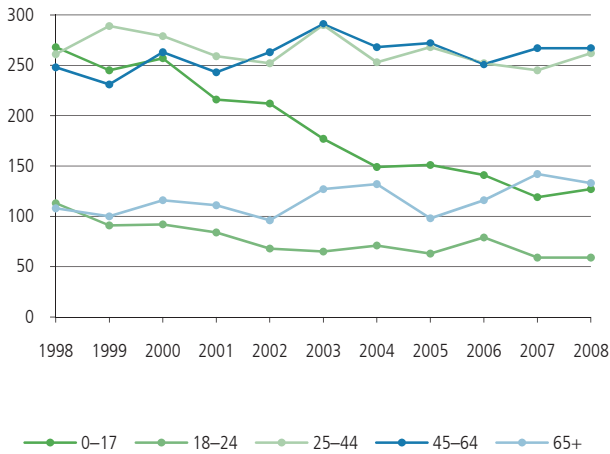
Les **pertes de maîtrise** découlent principalement d'une inattention/distraction, de l'état du cycliste (notamment suite à la consommation d'alcool) ou d'une vitesse inadaptée **3**. En plus de ces trois fautes/influences fréquentes, l'utilisation inadéquate du véhicule joue aussi un rôle déterminant. Les **collisions** sont, quant à elles, dues en majorité au non-respect des priorités, une faute imputable en grande partie aux usagers antagonistes (37%), mais aussi aux

cyclistes eux-mêmes (20%). Globalement, les usagers antagonistes occasionnent la moitié des collisions et les cyclistes, 1/3. Selon la police, la faute est partagée dans les 17% restants.

Les collisions se produisent surtout en cas de changement de direction (42%) ou de traversée (18%). Fort heureusement, ces deux types d'accident s'accompagnent d'un risque de décès inférieur à la moyenne (létalité de 95 et 94 respectivement) **4**. Le risque de mourir est le plus élevé lors d'un dépassement ou d'un tamponnement (létalité respective de 160 et 154). (Le risque de décès lors d'une perte de maîtrise est surévalué en raison des nombreux cas non recensés.)

La voiture de tourisme est le **véhicule** le plus fréquemment **impliqué dans une collision** (70% de toutes les collisions avec un vélo) **6**. Les collisions avec des véhicules de transport de choses ont en revanche les conséquences les plus graves: sur 10 000 cyclistes blessés, 443 meurent. Le risque de décès est ainsi près de 6 fois supérieur à celui en cas de collision avec une voiture de tourisme (létalité: 77). En raison de l'exposition changeante au cours de l'année, les accidents des cyclistes présentent de nettes **variations saisonnières**: on dénombre jusqu'à 4 fois plus de victimes durant les mois les plus chauds qu'en hiver.

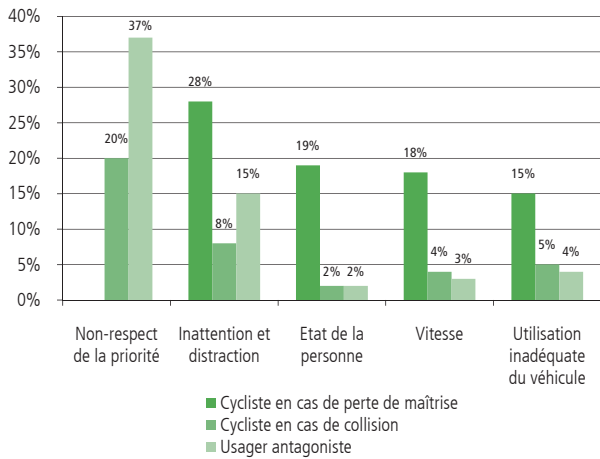
### 1 Evolution des dommages corporels graves chez les cyclistes selon l'âge, 1998-2008



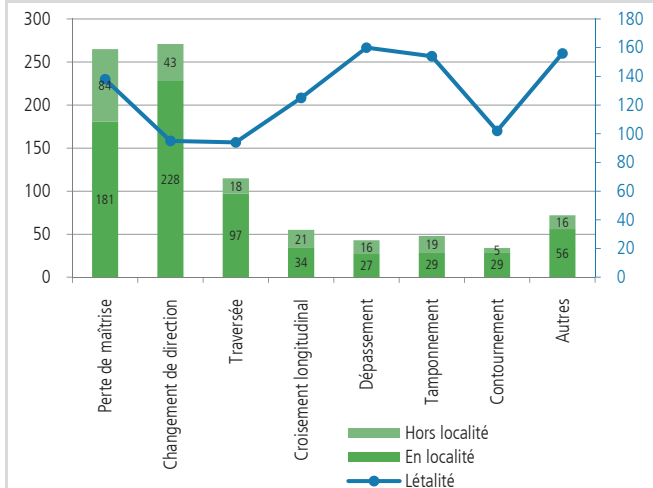
### 2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998-2008) chez les cyclistes selon l'âge

Age	Blessés graves	Tués	Létalité
0-17	123	4	70
18-24	59	0	66
25-44	259	3	66
45-64	257	10	131
65+	123	10	435
<b>Total</b>	<b>821</b>	<b>27</b>	<b>117</b>

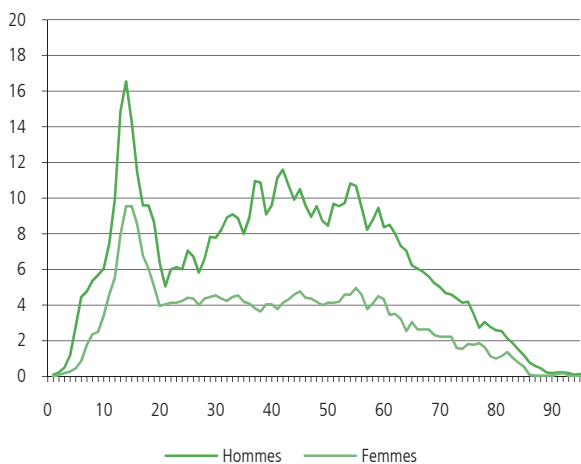
### 3 Proportion d'usagers de la route incriminés dans les accidents graves impliquant un cycliste selon la faute/influence, Ø 1998-2008



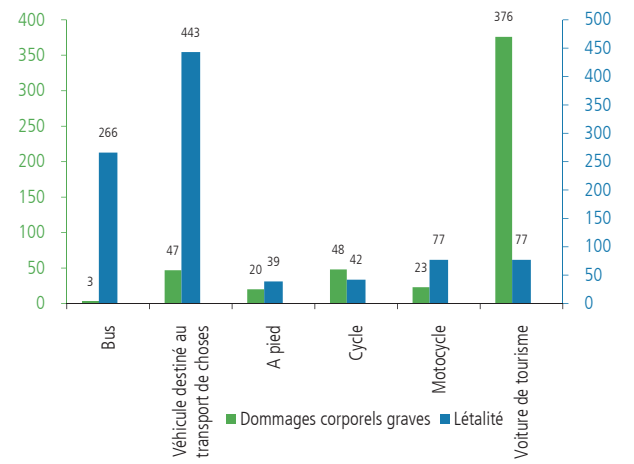
### 4 Létalité et dommages corporels graves chez les cyclistes selon le type d'accident et la localisation, Ø 1998-2008



### 5 Dommages corporels graves chez les cyclistes selon l'âge et le sexe, Ø 1998-2008



### 6 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998-2008) chez les cyclistes selon le moyen de locomotion de l'usager antagoniste



# Motocycle

Chez les motocyclistes, le nombre de dommages corporels graves a augmenté de 15% au cours de la dernière décennie. Près des 2/3 des motocyclistes tués ou grièvement blessés sont victimes de collisions, qui se produisent en majorité à des carrefours lors de changements de direction ou de traversées. Le non-respect des priorités par les usagers antagonistes est la principale cause de collision. Plus de 1/3 des dommages corporels graves sont liés à des pertes de maîtrise, qui résultent surtout d'une vitesse inadaptée ou excessive.

Bien que le nombre de motocyclistes grièvement ou mortellement blessés ait baissé de manière significative entre 2007 et 2008 (-13%), on enregistre une hausse globale de 15% sur la dernière décennie. L'**évolution décennale** du nombre de motocyclistes gravement accidentés est donc inverse à celle de tous les autres groupes d'usagers de la route, qui présentent des diminutions des dommages corporels graves d'au moins 15%. La part des motocyclistes croît parmi les personnes accidentées: ils représentent aujourd'hui 28% des victimes de la route, contre 18% environ en 1998.

La hausse des dommages corporels graves est liée principalement à une évolution négative chez les 45-64 ans (+63%) et chez les jeunes (+155%) **1**. Si l'on considère les **catégories de motocycles**, on constate que le nombre de victimes se maintient au même niveau qu'il y a dix ans pour les deux catégories inférieures (motocycles légers et motocycles jusqu'à 125 cm<sup>3</sup>). Pour la catégorie supérieure (motocyclistes de plus de 125 cm<sup>3</sup>), on observe en revanche un accroissement de 1/3 **5**. C'est la catégorie de motocycles qui compte actuellement le plus de victimes, avec près de 800 dommages corporels graves actuellement.

En 2008, plus de 1400 motocyclistes ont été blessés grièvement ou mortellement **2**. Les deux **types d'accident** responsables, et de loin, de la majorité de ces victimes sont, d'une part, les pertes de maîtrise et, d'autre part, les collisions lors de changements de direction ou de traversées **4**. Les premières sont non seulement fréquentes, mais également plus graves que la moyenne: plus de 300 morts pour 10 000 blessés (létalité: 306). Seuls les croisements longitudinaux présentent une létalité encore plus élevée (483).

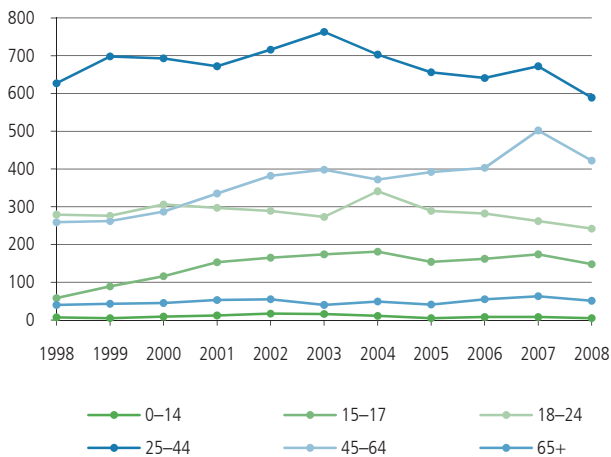
Les **pertes de maîtrise** engendrent plus de 1/3 des dommages corporels graves. Elles sont surtout liées, pour près de la moitié, à une vitesse inadaptée ou excessive **3**. L'inattention et la distraction, qui jouent un rôle dans 1/3

d'entre elles selon les rapports de police, constituent la deuxième cause d'accident. Il convient aussi de préciser que ce type d'accident résulte, pour une large part, d'une utilisation inadéquate du véhicule. Cela montre que les motocyclistes ne maîtrisent pas toujours ces engins exigeants.

Près de 2/3 des dommages corporels graves sont occasionnés lors d'une **collision** avec un autre usager de la route (en majorité un conducteur de voiture de tourisme). La faute incombe exclusivement à l'usager antagoniste dans plus de la moitié des collisions (54%), aux motocyclistes dans 30% des cas, et les responsabilités sont partagées dans les 16% restants. L'analyse des causes des accidents n'a rien révélé de frappant du côté des motocyclistes, contrairement aux usagers antagonistes, pour lesquels elle livre un tableau très net **3**: dans près de la moitié des collisions, ceux-ci ne respectent pas la priorité des motocyclistes.

Les accidents de motocycles présentent de fortes **variations saisonnières** **6**: on recense beaucoup plus de victimes de la route l'été que durant les mois d'hiver, principalement en raison d'une exposition accrue. En plus du nombre de victimes d'accidents, la gravité de ceux-ci varie également au cours de l'année: le risque d'un accident mortel est ainsi plus de deux fois plus élevé entre mai et juillet qu'en hiver.

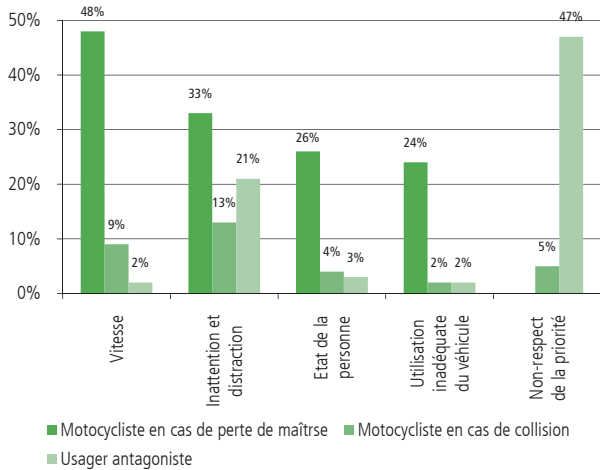
### 1 Evolution des dommages corporels graves chez les motocyclistes selon l'âge, 1998-2008



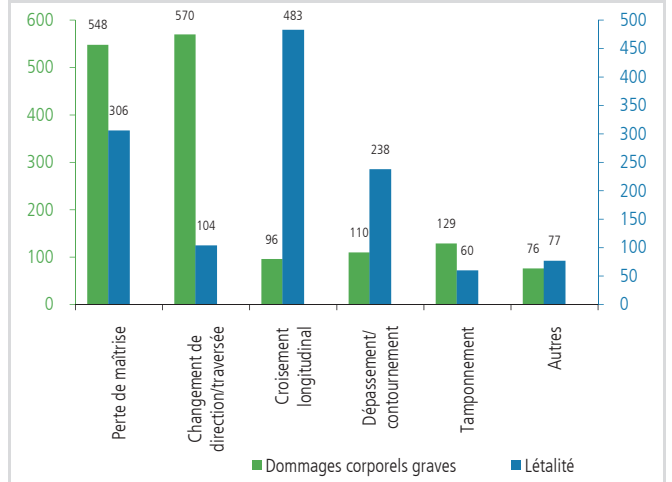
### 2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998-2008) chez les motocyclistes selon l'âge

Age	Blessés graves	Tués	Létalité
0-14	4	1	168
15-17	144	4	67
18-24	229	13	170
25-44	558	31	200
45-64	394	28	192
65+	45	6	388
<b>Total</b>	<b>1 374</b>	<b>83</b>	<b>179</b>

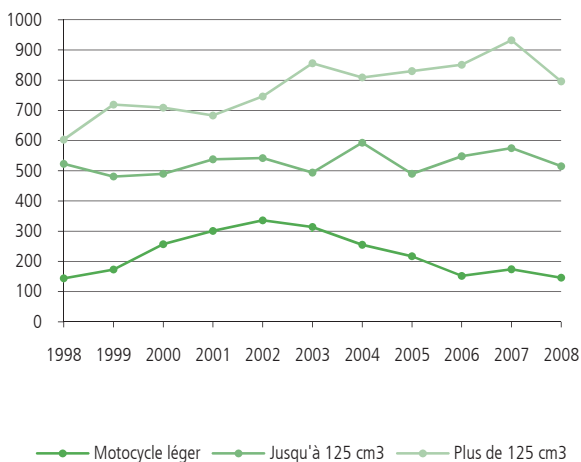
### 3 Proportion d'usagers de la route incriminés dans les accidents graves impliquant un motocycliste selon la faute/influence, Ø 1998-2008



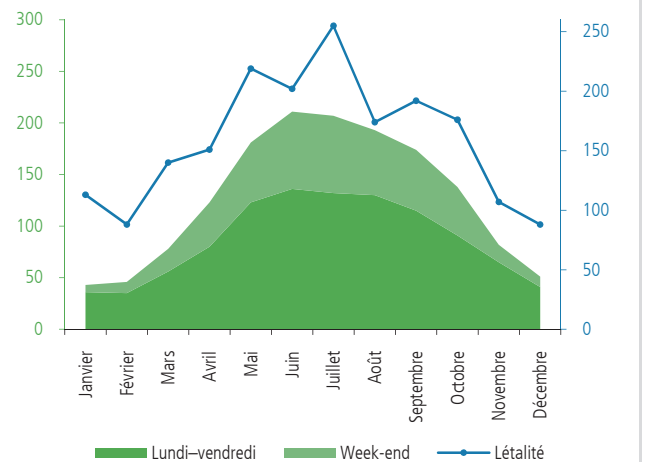
### 4 Létalité et dommages corporels graves chez les motocyclistes selon le type d'accident, Ø 1998-2008



### 5 Evolution des dommages corporels graves selon la catégorie de motos, 1998-2008



### 6 Létalité et dommages corporels graves chez les motocyclistes selon le mois et le jour de la semaine, Ø 1998-2008





## Voiture de tourisme

En 2008, on a recensé quelque 1600 occupants de voitures de tourisme grièvement blessés et 160 tués. Durant la dernière décennie, les dommages corporels graves ont baissé de plus de 1/3. Les jeunes adultes en particulier ont un risque d'accident élevé, alors que les seniors se distinguent par un risque de décès important. Les accidents graves impliquant des voitures de tourisme sont dus principalement à une vitesse inadaptée ou excessive ainsi qu'à l'état du conducteur, notamment en raison de la consommation d'alcool.

En 2008, environ 1600 occupants de voitures de tourisme ont été grièvement blessés et près de 160 tués sur les routes suisses **2**. Durant la dernière décennie, les dommages corporels graves ont reculé de 36%, bien que le nombre de kilomètres parcourus en voiture de tourisme ait augmenté de 18%. Le nombre de tués a même diminué de moitié sur cette période. Ces progrès résultent, d'une part, de l'amélioration générale de la sécurité routière et, d'autre part, de la sécurité active et passive des véhicules.

En proportion, l'**évolution décennale** indique que la baisse est plus forte chez les jeunes occupants de voitures de tourisme que chez ceux qui sont plus âgés: le nombre de blessures graves ou mortelles a diminué de 58% chez les enfants (0–14 ans), alors que le recul n'est que de 11% chez les seniors (65+) **1**. Cette évolution divergente s'explique en partie par le changement démographique et par la mobilité accrue des seniors. L'utilisation croissante de dispositifs de retenue pour les enfants a probablement aussi contribué à ce résultat.

La probabilité d'être blessé mortellement est bien plus élevée chez les seniors en raison de leur vulnérabilité physique: leur **risque de décès** est plus de deux fois plus important que la moyenne de toutes les tranches d'âge (létalité: 300 contre Ø 145) **2**. Les jeunes adultes (18–24 ans) ont eux aussi une létalité supérieure à la moyenne (155), du fait d'une conduite plus risquée et des accidents plus graves qui en découlent.

Comme occupants de voitures de tourisme, les jeunes adultes présentent non seulement une plus grande létalité, mais aussi un risque accru d'accident. L'**accidentalité** rapportée à la population n'est aussi élevée pour aucune autre tranche d'âge **5**.

Le risque de blessures rapporté à l'exposition confirme que les jeunes adultes sont plus exposés **6**. Toutefois, on constate aussi que les conducteurs âgés ont un risque d'accident grave supérieur à la moyenne.

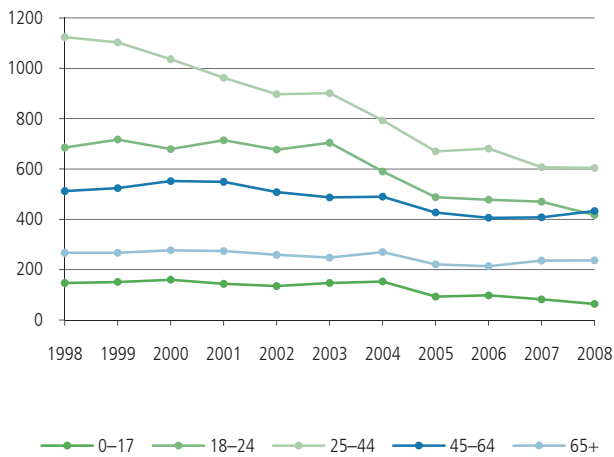
Les principales **causes** des accidents graves impliquant des voitures de tourisme sont, d'une part, une vitesse excessive ou inadaptée et, d'autre part, l'état du conducteur, lié la plupart du temps à la consommation d'alcool. Ces deux fautes/influences se rencontrent chacune chez quelque 30% des conducteurs impliqués dans des accidents graves **3**. Leur importance est encore plus élevée pour les pertes de maîtrise, puisqu'elles concernent alors chacune plus de la moitié des conducteurs.

L'évolution décennale des principales causes d'accident montre proportionnellement peu de changements, hormis une nette hausse de l'utilisation inadéquate du véhicule. Tandis que celle-ci concernait 2% des accidents en 1998, sa part s'élève aujourd'hui à plus de 7% **3**.

Les pertes de maîtrise sont à l'origine de la moitié des dommages corporels graves occasionnés aux occupants de voitures de tourisme **4**. Ce **type d'accident** n'a une telle importance pour aucun autre groupe d'usagers de la route. Il est non seulement fréquent, mais il s'accompagne également d'une létalité de près de 300, ce qui est nettement supérieur à la moyenne.

Les collisions sont en particulier de type croisement longitudinal, tamponnement, ou se produisent à des carrefours lors de changements de direction ou de traversées, mais le risque de décès est de loin le plus élevé pour les croisements longitudinaux (létalité: 340).

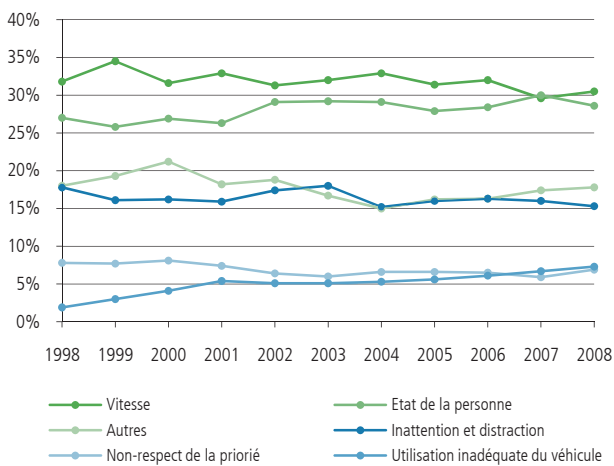
**1 Evolution des dommages corporels graves chez les occupants de voitures de tourisme selon l'âge, 1998–2008**



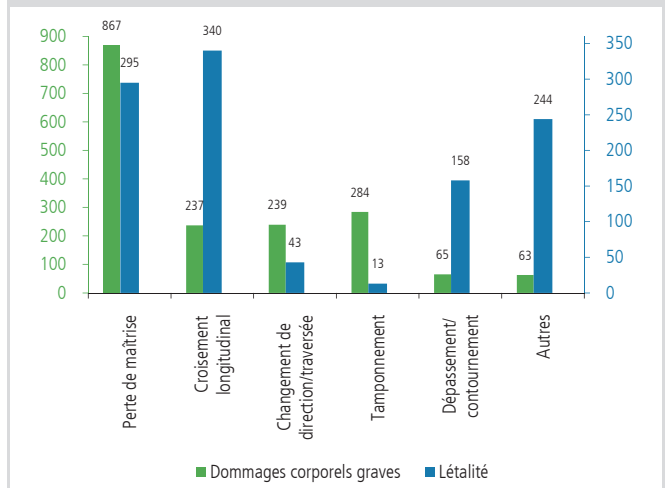
**2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) chez les occupants de voitures de tourisme selon l'âge**

Age	Blessés graves	Tués	Létalité
0–17	59	5	125
18–24	389	28	155
25–44	550	54	116
45–64	398	35	134
65+	203	34	300
<b>Total</b>	<b>1 599</b>	<b>156</b>	<b>145</b>

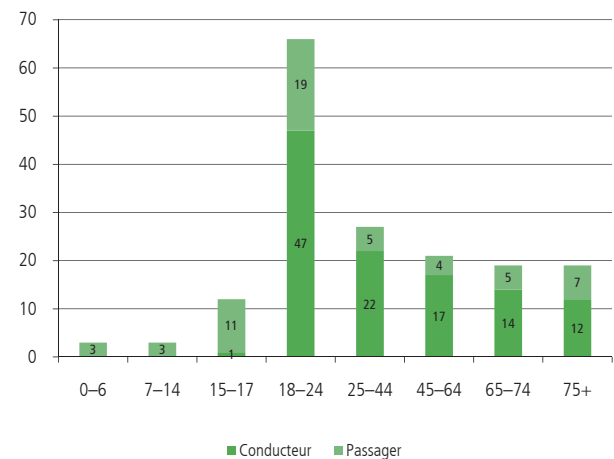
**3 Proportion de conducteurs incriminés dans les accidents graves impliquant une voiture de tourisme selon la faute/influence, 1998–2008**



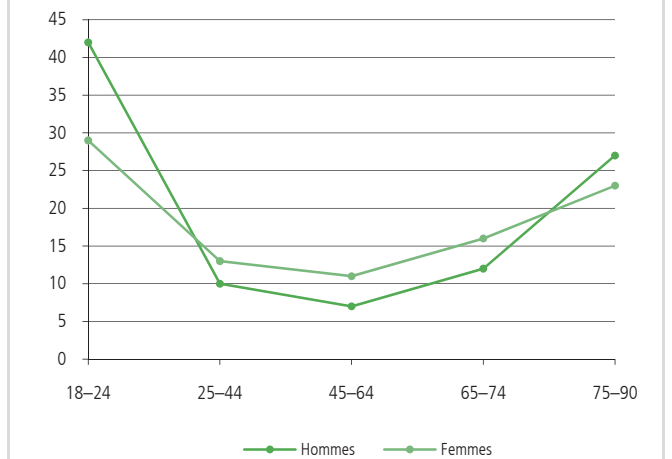
**4 Létalité et dommages corporels graves chez les occupants de voitures de tourisme selon le type d'accident, Ø 1998–2008**



**5 Dommages corporels graves chez les occupants de voitures de tourisme pour 100 000 habitants selon l'âge et le type d'occupant, 2008**



**6 Dommages corporels graves chez les conducteurs de voitures de tourisme pour 10 millions d'heures de déplacement selon l'âge et le sexe, 2005**



# Enfants

Les dommages corporels graves chez les enfants jusqu'à 14 ans ont diminué de moitié ces dix dernières années, ce qui constitue une évolution très réjouissante. En 2008, on a toutefois encore recensé 274 enfants grièvement blessés et 10 tués. Ils sont particulièrement menacés comme piétons et cyclistes. Une grande partie des victimes de cette tranche d'âge résultent d'un comportement erroné lors de la traversée de chaussées et du non-respect des priorités à cyclomoteur ou à vélo.

Les enfants et les seniors sont des **usagers de la route vulnérables**. Se déplaçant souvent à pied ou à vélo, ils constituent de ce fait des usagers dits «faibles». La baisse des dommages corporels graves observée chez les enfants ces dix dernières années est donc d'autant plus réjouissante. Le nombre de victimes a été réduit de moitié par rapport à 1998 **1**.

Les groupes d'usagers de la route ne sont cependant pas égaux face à cette diminution. Celle-ci est supérieure à la moyenne chez les occupants de voitures de tourisme en raison du niveau de sécurité élevé des véhicules et de l'utilisation accrue des **dispositifs de retenue pour enfants**. L'évolution est également réjouissante chez les cyclistes: même si le nombre de victimes a augmenté par rapport à 2007, on note ici aussi une baisse de bien plus de la moitié depuis 1998.

En 2008, 274 enfants jusqu'à 14 ans ont été grièvement blessés dans des accidents de la route et 10 tués **2**. 70% des blessés graves et la moitié des tués circulaient à pied ou à vélo. La situation des **jeunes de 14 ans** est particulière, car ils peuvent déjà prendre part activement au trafic avec un véhicule motorisé. C'est pourquoi on constate de nettes différences dans l'accidentalité selon l'âge au sein de la tranche d'âge analysée **5**. Il convient aussi de noter que l'implication des filles dans les accidents décroît d'abord avec l'âge avant de repartir à la hausse. Plus les enfants grandissent et plus les filles sont exposées comme piétons ou cyclistes. La part des garçons dans les accidents reste néanmoins supérieure à celle des filles quel que soit l'âge. Ils sont 80% chez les cyclomotoristes de 14 ans. Le **risque de décès** des enfants diffère lui aussi en fonction de l'âge **6**: il décroît sensiblement à mesure que les enfants grandissent, à l'exception de ceux de 14 ans, dont la létalité croît de nouveau.

Lorsqu'ils sont **usagers de la route actifs**, les enfants sont surtout menacés comme piétons ou cyclistes par des colli-

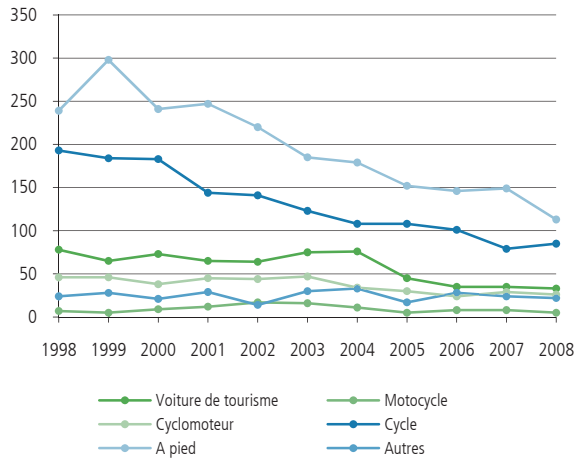
sions avec d'autres usagers. Les dommages corporels subis à cyclomoteur ne doivent pas non plus être pris à la légère. Ce type de véhicules ne peut être utilisé que par un nombre restreint d'enfants de cette tranche d'âge, à savoir ceux de 14 ans.

En 2008, la plupart des dommages corporels graves chez les enfants étaient dus à des **collisions** avec d'autres usagers de la route (82%) **3**. Les **pertes de maîtrise** à vélo ou à cyclomoteur n'étant pas toujours recensées, leur importance est sous-estimée dans la statistique officielle.

Chez les enfants comme piétons, on relève principalement un **comportement erroné** lors de la traversée de chaussées **4**. Cela peut être dû à une conscience insuffisante du danger ou à une méconnaissance des risques routiers. La prévention devrait agir dans ce domaine. Il en va de même pour les usagers antagonistes motorisés, qui sont au moins partiellement fautifs dans 59% des accidents. Le non-respect de l'**obligation de s'arrêter** aux passages pour piétons et l'inattention/la distraction sont chez eux les principales causes d'accident.

Les conducteurs de véhicules de 14 ans et moins sont en partie responsables dans 80% des cas, les usagers antagonistes dans 39%. Le non-respect des priorités constitue la principale cause pour les deux groupes.

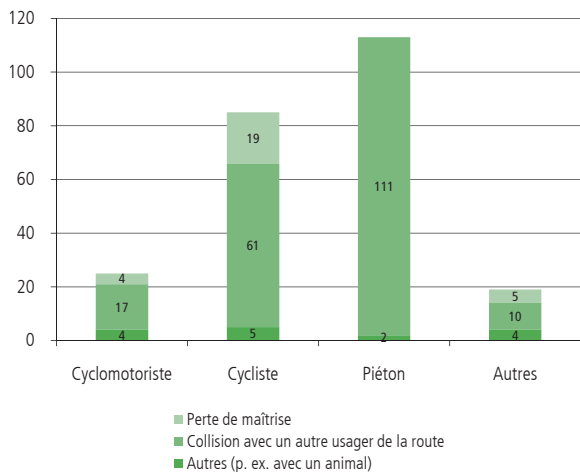
### 1 Evolution des dommages corporels graves chez les enfants (0-14 ans) selon le moyen de locomotion, 1998-2008



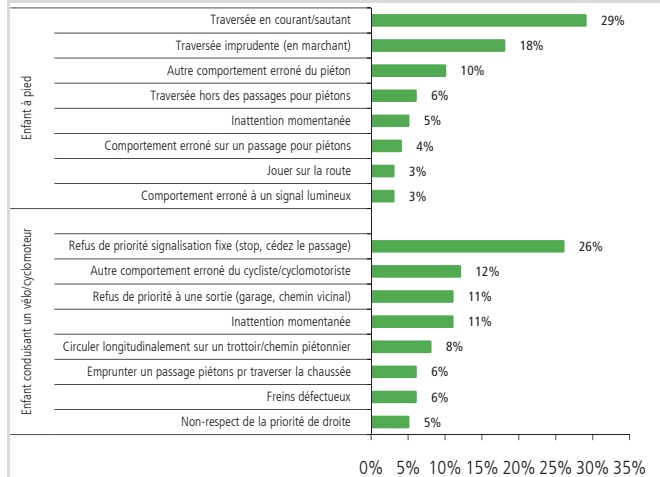
### 2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998-2008) chez les enfants (0-14 ans) selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	32	1	92
Motocycle	4	1	168
Cyclomoteur	24	2	75
Cycle	83	2	64
A pied	110	3	134
Autres	21	1	261
<b>Total</b>	<b>274</b>	<b>10</b>	<b>105</b>

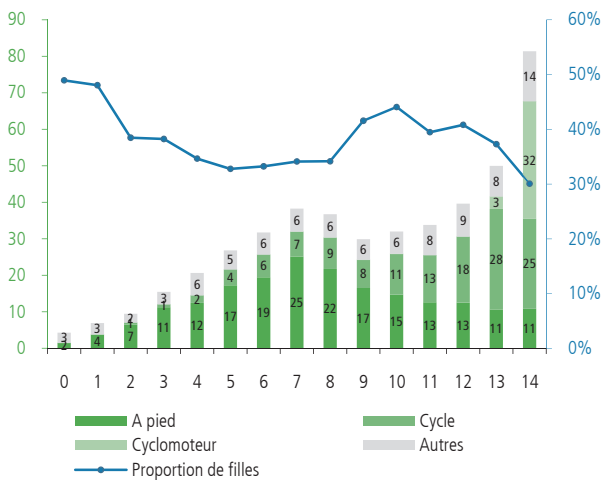
### 3 Dommages corporels graves chez les enfants (0-14 ans) comme usagers de la route actifs selon le type d'accident, 2008



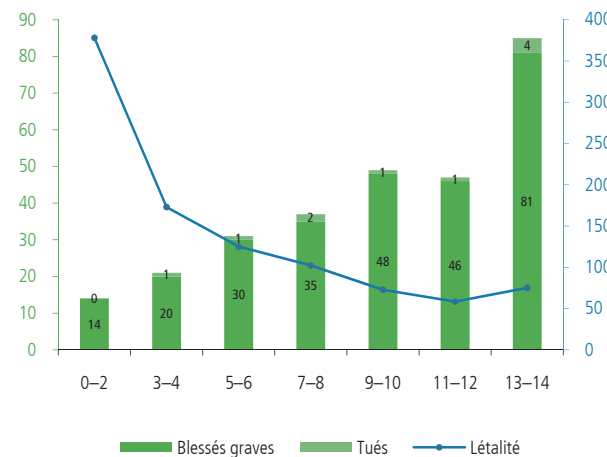
### 4 Répartition des causes des collisions graves impliquant un enfant (0-14 ans), 2008 (en % de l'ensemble des accidents)



### 5 Dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et proportion de filles selon l'âge, Ø 1998-2008



### 6 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998-2008) selon l'âge



## Jeunes adultes

En 2008, 4 jeunes adultes sur 5 ont été grièvement blessés ou tués comme occupants de voitures de tourisme ou motocyclistes. Malgré une baisse significative ces dix dernières années, les jeunes conducteurs de voitures de tourisme ont un risque élevé, rapporté à la population, d'avoir un accident grave. La vitesse, excessive ou inadaptée, reste la principale cause des pertes de maîtrise.

Ces dix dernières années, les dommages corporels graves ont reculé de 30% chez les jeunes adultes **1**. La baisse du nombre de blessés graves et de tués a été supérieure à la moyenne chez les cyclomotoristes, les cyclistes et les occupants de voitures de tourisme, mais inférieure à celle-ci chez les **motocyclistes** (-13%). Les jeunes adultes grièvement blessés ou tués comme piétons étaient à peu près aussi nombreux en 2008 qu'en 1998. Dans l'ensemble, 2/3 des victimes sont des hommes. Le rapport hommes/femmes diffère chez les motocyclistes: les hommes y représentent en moyenne 85% des victimes. Chez les piétons, on compte autant d'hommes que de femmes parmi les accidentés graves.

En 2008, 50% des 18-24 ans grièvement accidentés étaient des occupants de voitures de tourisme et 30% des motocyclistes **2**. Ces deux catégories présentent une **léta- lité** importante: respectivement 155 et 170 tués pour 10 000 blessés, soit plus que chez les piétons.

Parmi les jeunes adultes, les conducteurs de voitures de tourisme de 19 et 20 ans ont le **risque rapporté à la popu- lation** le plus élevé d'avoir un accident grave **4**. Sur 100 000 habitants, environ 200 sont impliqués dans des accidents. Chez les jeunes de 18 ans, c'est moitié moins. On suppose que parmi ceux-ci, la part des **titulaires du permis de conduire** et donc le nombre de kilomètres qu'ils parcourent sont plus faibles. Dans cette tranche d'âge, les motocyclistes ont moins de risque que les conducteurs de voitures de tourisme. Les jeunes de 18 ans ont très souvent des accidents, notamment avec des motocycles légers.

Ces dix dernières années, le risque d'accident des jeunes adultes, rapporté à la population, a diminué d'une manière générale **3**. La baisse de 40% chez les conducteurs de voitures de tourisme est particulièrement frappante. Chez les conducteurs de deux-roues motorisés, elle n'atteint en revanche que 20%. Le risque a aussi fortement reculé chez les piétons (-60%). Dans cette tranche d'âge, le **risque** est

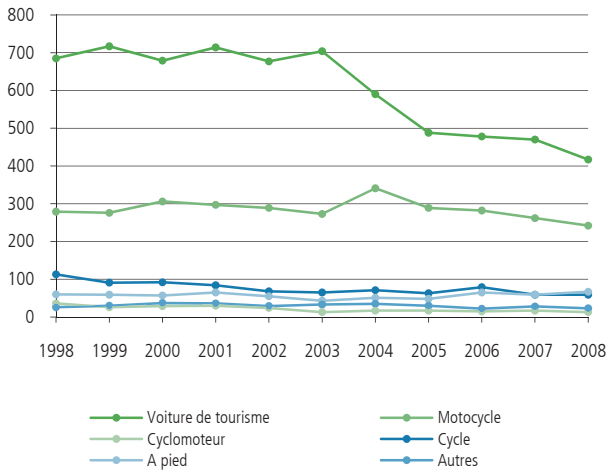
globalement bien plus faible pour les piétons et les cyclistes que pour les usagers motorisés.

Dans leur ensemble, les 18-24 ans sont impliqués dans approximativement 1/3 des pertes de maîtrise graves. Pour les collisions graves, le rapport est de 1 sur 5. Des proportions comparables sont observées chez les jeunes moto- cyclistes **5**.

Les causes d'accident supposées par la police expliquent la forte part des jeunes adultes dans les pertes de maîtrise ainsi que la létalité élevée des occupants de voitures de tou- risme et des motocyclistes: chez 70% des conducteurs de voitures de tourisme et 55% des motocyclistes, les policiers soupçonnent l'influence d'une **vitesse** excessive ou inad- aptée. L'inattention/la distraction occupe en revanche la première place pour les collisions. Le **non-respect des priorités** est la principale cause d'accident chez les con- ducteurs de voitures de tourisme.

En 2008, 278 conducteurs et 128 passagers ont été griè- vement blessés dans les accidents graves impliquant de jeu- nes conducteurs de voitures de tourisme. Le nombre de tués était respectivement de 21 et de 7 **6**. Chez les usa- gers antagonistes, ce sont surtout d'autres occupants de voitures de tourisme et des motocyclistes qui ont été tou- chés, si bien qu'on obtient au total 800 blessés graves et 47 tués dans ces seuls accidents. Le bilan est différent chez les motocyclistes: même si les jeunes sont souvent impliqués dans des collisions, ils en sont généralement les victimes. Chez les **usagers antagonistes**, d'autres motocyclistes et des piétons constituent les principales victimes.

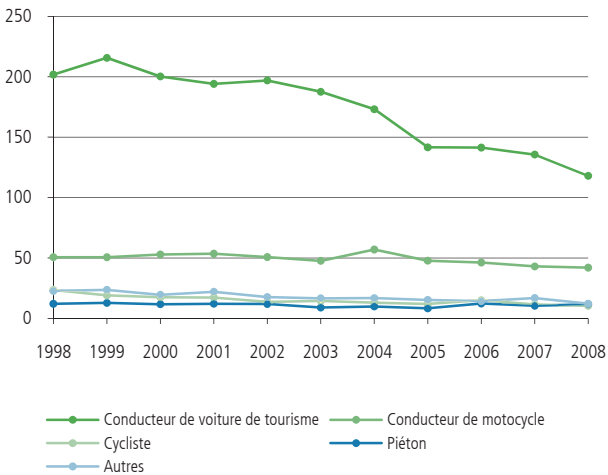
**1 Evolution des dommages corporels graves chez les jeunes adultes (18–24 ans) selon le moyen de locomotion, 1998–2008**



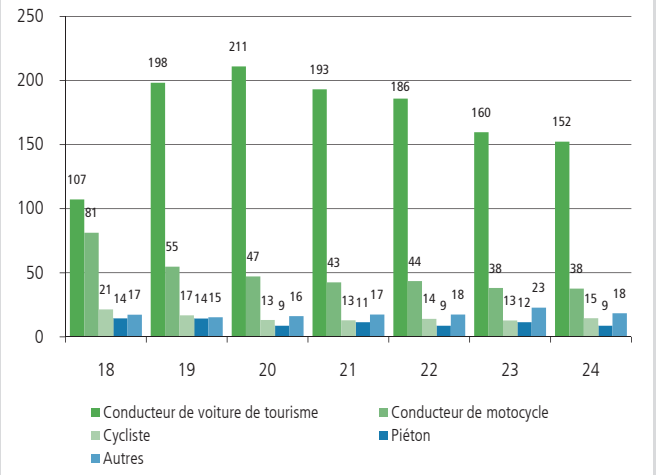
**2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) chez les jeunes adultes (18–24 ans) selon le moyen de locomotion**

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	389	28	155
Motocycle	229	13	170
Cyclomoteur	13	0	35
Cycle	59	0	66
A pied	67	0	138
Autres	20	3	208
<b>Total</b>	<b>777</b>	<b>44</b>	<b>151</b>

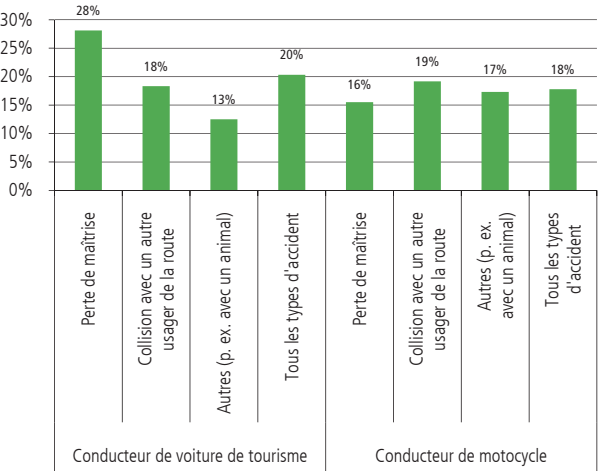
**3 Evolution des jeunes adultes (18–24 ans) impliqués dans les accidents graves pour 100 000 habitants selon le type d'usager, 1998–2008**



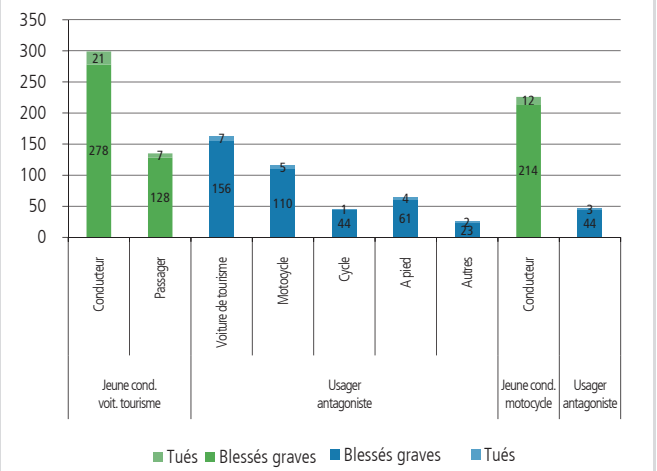
**4 Jeunes adultes (18–24 ans) impliqués dans les accidents graves pour 100 000 habitants selon l'âge et le type d'usager, Ø 1998–2008**



**5 Proportion de jeunes adultes (18–24 ans) impliqués dans les accidents graves selon le type d'usager et le type d'accident, 2008**



**6 Dommages corporels graves dans les accidents impliquant un jeune adulte (18–24 ans), 2008**



# Seniors

Comme précédemment, c'est surtout comme piétons que les seniors sont victimes d'accidents graves. Leur accidentalité présente toutefois la baisse la plus forte des dix dernières années. On observe pour ce groupe un net glissement des accidents de la catégorie «usagers de véhicules» vers la catégorie «piétons». Les accidents graves des conducteurs de voitures de tourisme âgés sont en grande partie des collisions. Plus ils vieillissent, plus les seniors ont une coresponsabilité dans les accidents.

En 2008, 641 seniors ont été grièvement blessés et 100 tués sur les routes **2**. Leur accidentalité est la plus élevée comme **piétons** (33%) et comme **occupants de voitures de tourisme** (32%). Quelque 20% ont été grièvement blessés ou tués à vélo. Les deux-roues motorisés jouent un rôle mineur dans les accidents des seniors.

Environ 55% des victimes sont des femmes. On constate des différences en la matière selon le moyen de locomotion: la part des hommes est bien plus élevée pour les deux-roues motorisés et les vélos (cyclomoteur: 85%, moto: 94%, vélo: 66%), alors que les femmes sont plus fréquemment touchées à pied (65%).

Ces dix dernières années, le nombre de piétons grièvement blessés ou tués, notamment, a baissé (-22%). Leur part dans les accidents des seniors a passé de 45 à 33% **1**. Cependant, la **létalité des piétons** reste environ deux fois supérieure à celle des cyclistes et trois fois plus élevée que celle des occupants de voitures de tourisme. Sur 10 000 piétons blessés chez les seniors, 861 sont décédés, soit 1/12e.

Les seniors, qui jouissent d'une santé toujours meilleure, sont aussi plus mobiles et devraient, par conséquent, être davantage impliqués dans des accidents de la route. Globalement, le nombre de dommages corporels graves baisse néanmoins pour cette tranche d'âge. De même, le **risque rapporté à la population** qu'un senior comme conducteur d'une voiture de tourisme soit impliqué dans un accident grave a diminué ces dernières années. En 1998, pour 100 000 habitants, 54 seniors au volant d'une voiture de tourisme étaient impliqués dans un accident grave, contre 42 en 2008 **3**. Cette proportion a légèrement augmenté par rapport aux autres tranches d'âge: en 1998, 10% des conducteurs de voitures de tourisme impliqués dans un accident grave étaient des seniors, contre environ 13% en 2008.

Le risque rapporté à la population a aussi évolué de manière réjouissante pour les piétons, passant de 40 à 20 se-

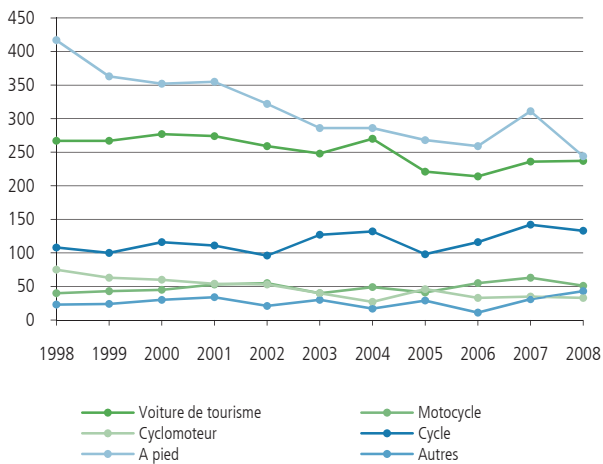
niors pour 100 000 habitants. Il est en revanche resté relativement stable ces dix dernières années chez les cyclistes.

Du fait de l'**espérance de vie** actuelle des hommes (80 ans environ) et des femmes (84 ans), la tranche d'âge «seniors» comprend souvent des personnes pouvant avoir jusqu'à 20 ou 30 années de différence. L'analyse des accidents selon l'âge des seniors montre que plus un conducteur de voiture de tourisme est vieux, plus son risque rapporté à la population d'être impliqué dans un accident grave est faible **4**. L'évolution du risque est comparable chez les cyclistes. Dans les deux cas, la baisse des kilomètres parcourus avec l'âge influence probablement considérablement ce résultat. Le tableau est différent chez les piétons âgés: leur risque croît continuellement à partir de 65 ans et jusqu'à 90 ans environ. A 85 ans, il est déjà dix fois supérieur à celui des cyclistes.

L'âge accroît aussi la létalité en cas d'accident **6**, vraisemblablement en raison de la plus grande **vulnérabilité** des seniors et de leur exposition accrue comme piétons.

Plus de 70% des accidents graves impliquant des seniors au volant d'une voiture de tourisme sont des collisions, contre 64% s'ils se déplacent à vélo. Chez les seniors, la principale cause est le non-respect des priorités. Plus l'âge augmente, plus les seniors ont une **coresponsabilité** dans les collisions pour ces deux moyens de locomotion **5**. Chez les plus âgés, la part des conducteurs de voitures de tourisme fautifs passe de 63 à 89% (de 48 à 100% chez les cyclistes). Seule celle des piétons fautifs reste à un niveau plus faible.

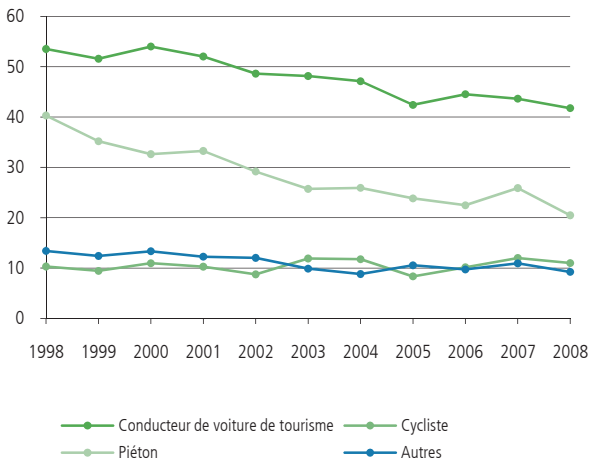
**1 Evolution des dommages corporels graves chez les seniors (65 ans et +) selon le moyen de locomotion, 1998–2008**



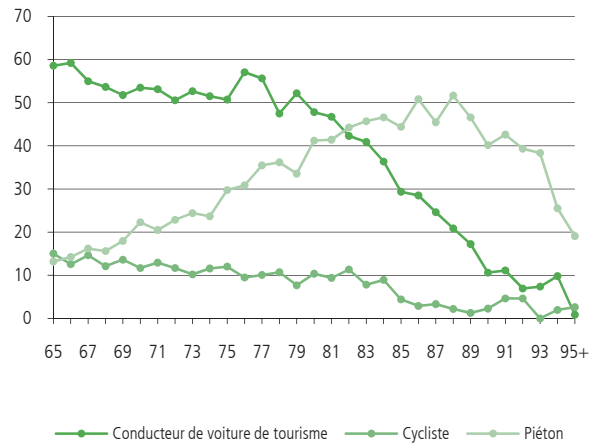
**2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) chez les seniors (65 ans et +) selon le moyen de locomotion**

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	203	34	300
Motocycle	45	6	388
Cyclomoteur	28	5	426
Cycle	123	10	435
A pied	208	36	861
Autres	34	9	506
<b>Total</b>	<b>641</b>	<b>100</b>	<b>468</b>

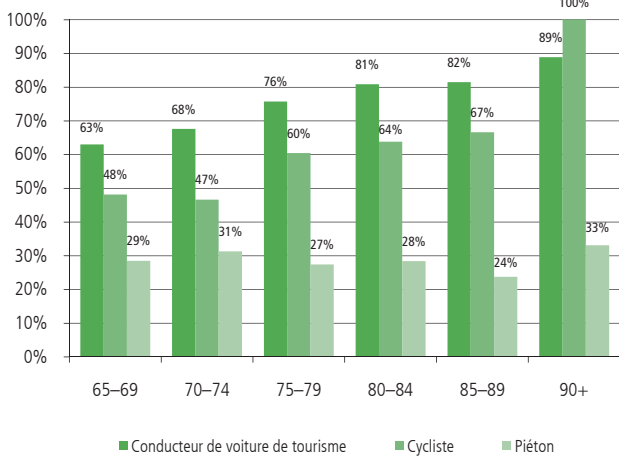
**3 Evolution des seniors (65 ans et +) impliqués dans les accidents graves pour 100 000 habitants selon le type d'usager, 1998–2008**



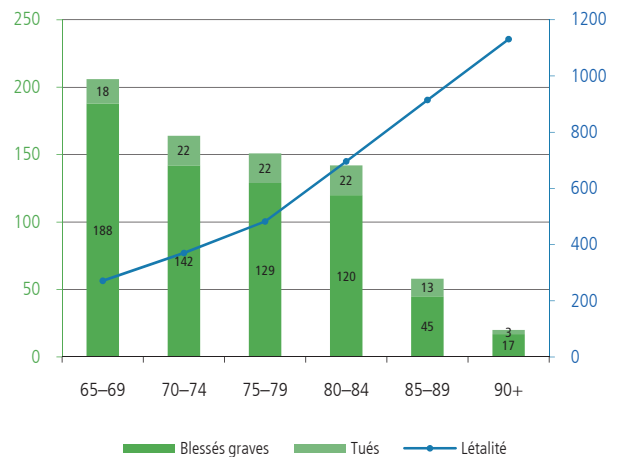
**4 Seniors (65 ans et +) impliqués dans les accidents graves pour 100 000 habitants selon l'âge et le type d'usager, Ø 1998–2008**



**5 Proportion de personnes fautes dans les collisions graves selon l'âge et le type d'usager, Ø 1998–2008**



**6 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) selon l'âge**





## En localité

De tous les usagers de la route grièvement blessés ou tués en localité en 2008, les motocyclistes sont les plus nombreux, suivis des cyclistes et des piétons. Les personnes de 18 à 24 ans ayant subi un accident grave en localité se déplacent avant tout en voiture ou à motorcycle, alors que chez les plus jeunes ou les seniors grièvement blessés ou tués, par exemple, les piétons représentent le groupe d'usagers le plus important. La cause principale des accidents graves en localité est le non-respect de la priorité ou de la signalisation.

Sur les routes en localité, les groupes d'usagers le plus impliqués dans des accidents graves en 2008 étaient les **motocyclistes** (28%), suivis des **cyclistes** et des **piétons** (22% chacun) **1**. En 1998, les piétons et les occupants de voitures de tourisme formaient alors les deux groupes d'usagers ayant le plus d'accidents graves. Ils représentaient respectivement 26% et 25% de toutes les personnes grièvement blessées ou tuées. Le gain de sécurité enregistré cette dernière décennie sur les routes en localité a profité à tous les usagers de la route, à l'exception des motocyclistes. En effet, le nombre total de personnes grièvement blessées ou tuées a diminué de 25% en moyenne sur les routes en localité, alors qu'il a progressé de 14% chez les motocyclistes.

Même si le nombre de **piétons** grièvement blessés ou tués sur les routes en localité a fortement baissé en une décennie (-38%), il n'en reste pas moins qu'il s'agit là du groupe d'usagers de la route le plus **vulnérable**. Si une personne se blesse dans un accident de la circulation en localité, la probabilité qu'elle décède est de près de 6 fois plus grande lorsqu'elle se déplace à pied plutôt que dans une voiture de tourisme **2**. Chez les usagers de deux-roues, motorisés ou non, la létalité s'élève à quelque 80 tués pour 10 000 accidents et est ainsi environ 4 fois plus faible que chez les piétons. En outre, 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 plus qu'un doublement du nombre de piétons tués pour 10 000 dommages corporels. Pour les usagers de deux-roues motorisés et les piétons, l'accroissement de 50 à 60 km/h (rapport de 1,2 seulement) se traduit par une létalité plus de 2 fois supérieure à celle obtenue pour la vitesse de 50 km/h.

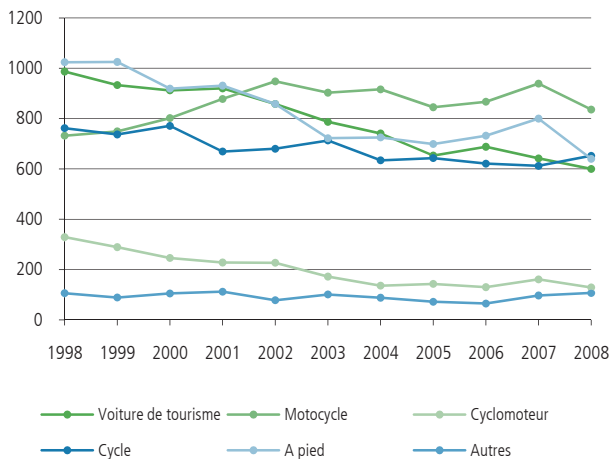
Selon l'âge des personnes grièvement blessées ou tuées, différents moyens de locomotion sont impliqués. Sur les routes en localité, les jeunes de moins de 18 ans subissent

des accidents graves avant tout en tant que piétons (31%) ou cyclistes (24%) **3**. Les jeunes adultes de 18 à 24 ans se blessent grièvement ou se tuent quant à eux surtout en voiture ou à motorcycle (part de 34% pour chaque moyen de locomotion). Chez les personnes âgées de 25 à 44 ans et celles entre 45 et 64 ans ayant subi un accident grave, les motocyclistes représentent le groupe d'usagers le plus important, suivi des cyclistes et des automobilistes. Quant aux personnes de 65 ans et plus qui ont été grièvement blessées ou tuées lors d'un accident en localité, près de la moitié (46%) l'ont été en tant que piétons.

En 2008, la principale cause des accidents graves en localité était, comme en 2007, le **non-respect de la priorité ou de la signalisation**. Elle représentait 25% de l'ensemble des fautes et/ou influences enregistrées **4**. La deuxième cause la plus importante était «l'inattention et la distraction» (18%), suivie par l'état de la personne (11%) et la vitesse (10%).

En 2008, les accidents graves en localité se sont produits avant tout sur des **tronçons droits** (44%); entre 15 et 18% sont survenus au niveau des débouchés, des intersections ou des virages **5**. Ils ont résulté de **collisions avec un autre usager** dans 2/3 des cas. Les pertes de maîtrise ont été quant à elles à l'origine d'un grand nombre d'accidents graves dans des virages (58%), contre 26% sur l'ensemble des routes en localité.

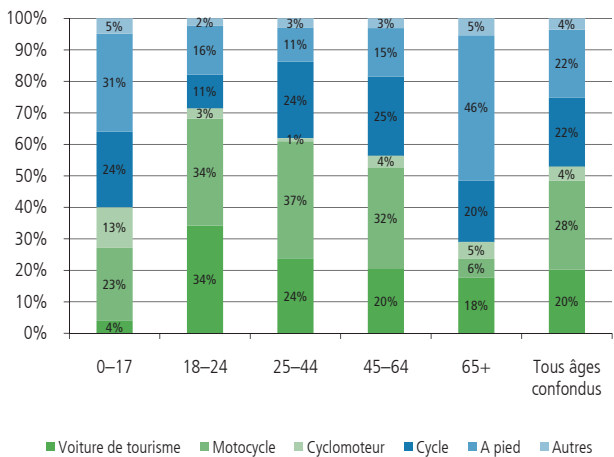
### 1 Evolution des dommages corporels graves sur les routes en localité selon le moyen de locomotion, 1998–2008



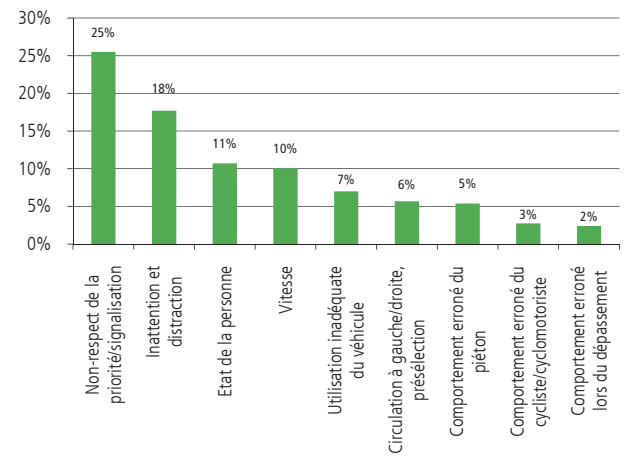
### 2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) pour les routes en localité selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	562	38	55
Motocycle	817	19	76
Cyclomoteur	125	4	76
Cycle	635	17	80
A pied	589	51	300
Autres	101	6	106
<b>Total</b>	<b>2 829</b>	<b>135</b>	<b>100</b>

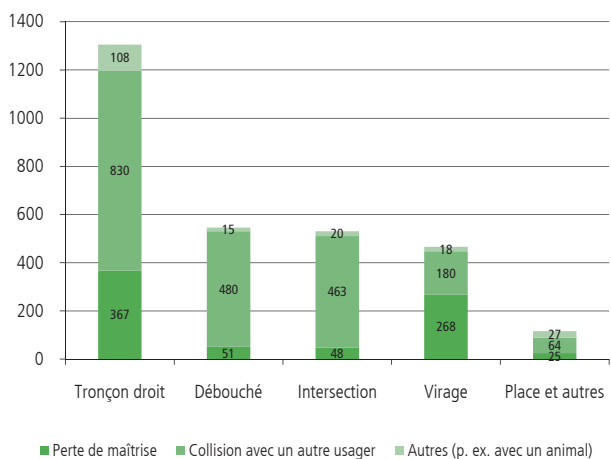
### 3 Répartition des moyens de locomotion pour les accidents graves en localité selon l'âge, 2008



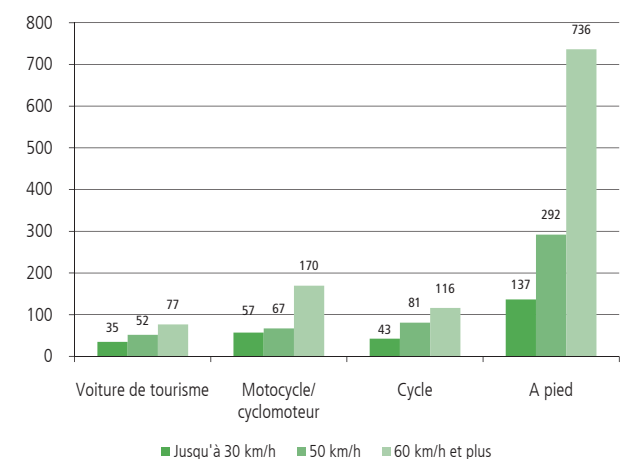
### 4 Proportion des principales causes des accidents graves en localité, 2008 (en % de l'ensemble des fautes/influences enregistrées)



### 5 Dommages corporels graves sur les routes en localité selon le lieu de l'accident et le type d'accident, 2008



### 6 Létalité pour les routes en localité selon la limitation de vitesse et le moyen de locomotion, Ø 1998–2008



## Hors localité

En 2008, les occupants de voitures de tourisme et les motocyclistes représentaient les 4/5<sup>e</sup> de l'ensemble des personnes grièvement blessées ou tuées sur les routes hors localité. La cause principale des accidents graves sur ces routes est la vitesse. Près de la moitié des accidents hors localité surviennent dans un virage et un peu plus de la moitié sont dus à des pertes de maîtrise. Lors de collisions avec un obstacle fixe hors de la chaussée, les objets heurtés le plus fréquemment en 2008 sur les routes hors localité étaient des arbres et des barrières/murs/garde-corps.

La grande majorité des personnes grièvement blessées ou tuées sur les routes hors localité circulent en **voiture de tourisme** ou à **motocycle**. En 2008, leurs parts étaient respectivement de 47% et 32%. Durant la dernière décennie, le nombre de blessés graves et de tués sur les routes hors localité a baissé de 22%; chez les motocyclistes, il a toutefois augmenté de 15% **1**. L'évolution récente du nombre de motocyclistes grièvement blessés ou tués hors localité est cependant réjouissante; en effet, il a diminué de 16% entre 2007 et 2008. Il est trop tôt pour dire s'il s'agit là d'une tendance à long terme ou seulement d'une amélioration ponctuelle.

Sur les routes hors localité, la létalité des motocyclistes est plus élevée que celle des occupants de voitures de tourisme, mais elle est près de 3 fois plus faible que celle des piétons **2**.

La part des personnes grièvement blessées ou tuées alors qu'elles circulaient en voiture de tourisme sur les routes hors localité diffère nettement selon l'âge des personnes. En 2008, elle était la plus élevée chez celles âgées de **18 à 24 ans** (62%) et la plus faible chez les jeunes de moins de 18 ans (24%) **3**. Ces derniers ont subi des accidents graves surtout en tant qu'usagers de deux-roues motorisés: 35% à motorcycle et 14% à cyclomoteur. On observe en outre que chez les personnes âgées entre 18 et 24 ans impliquées dans un accident grave, la part des motocyclistes est légèrement plus faible (28%) qu'en moyenne (32%). Chez les personnes âgées de 25 à 44 ans ayant subi un accident grave hors localité, cette part est quant à elle de 40%. C'est avant tout en tant qu'automobilistes (57%) que les personnes âgées de 65 ans et plus subissent un accident grave sur les routes hors localité, et seulement dans 10% des cas en tant que motocyclistes.

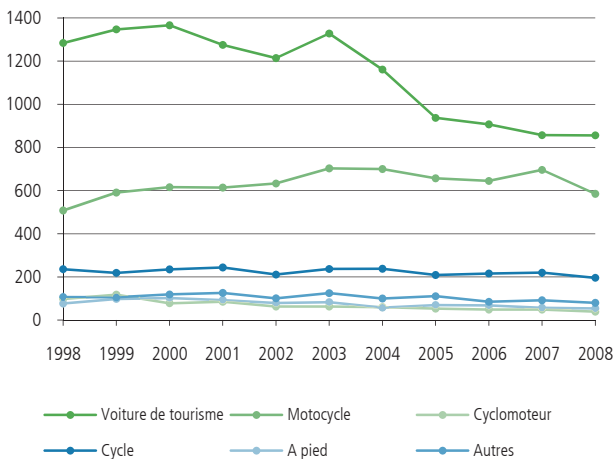
La **vitesse** est la cause principale des accidents graves sur les routes hors localité. En 2008, elle a représenté 27% de l'ensemble des fautes et/ou influences enregistrées **4**. Les

trois autres causes principales sont l'«inattention et la distraction» (15%), l'«état de la personne» (14%) et le «non-respect de la priorité ou de la signalisation» (12%).

Sur les routes hors localité, près de 1 accident grave sur 2 s'est produit dans un **virage** en 2008, environ 1 sur 3 est survenu sur un tronçon droit et 1/5<sup>e</sup> aux intersections (y compris débouchés) **5**. En 2008, les **pertes de maîtrise** qui ont donné lieu à des accidents graves sur les routes hors localité ont été légèrement plus fréquentes que les collisions avec un autre usager. Les accidents graves survenus dans des virages étaient pour la plupart dus à des pertes de maîtrise (70%), alors que ceux survenus par exemple aux débouchés étaient largement dus à des collisions avec un autre usager (89%). Sur les tronçons droits hors localité, les collisions avec un autre usager ont été un peu plus nombreuses que les pertes de maîtrise.

Les **collisions avec un obstacle fixe** sont caractéristiques des accidents hors localité. Elles ont été à l'origine de près de 1/3 des blessés graves et des tués en 2008. Les objets heurtés le plus fréquemment sont des arbres (21%) ou des barrières/murs/garde-corps (19%) **6**. Dans 2/3 des cas, ces collisions ont eu lieu dans des virages. Selon l'objet heurté, la part des accidents graves survenant sur des tronçons droits diffère fortement. Alors qu'elle est de 14% en cas de collision avec une glissière de sécurité, elle est de 56% pour les collisions avec un îlot ou une borne d'îlot.

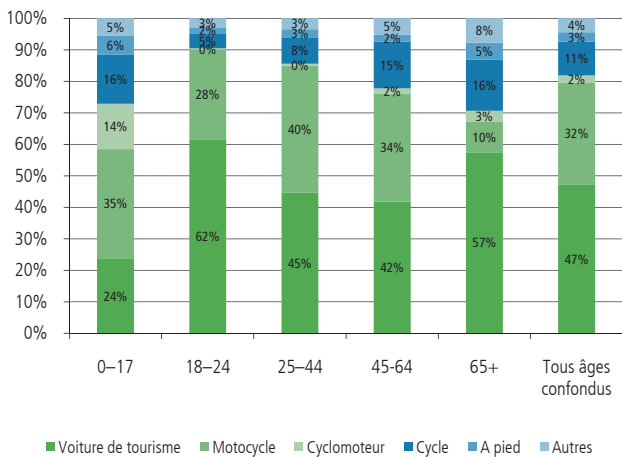
### 1 Evolution des dommages corporels graves sur les routes hors localité selon le moyen de locomotion, 1998–2008



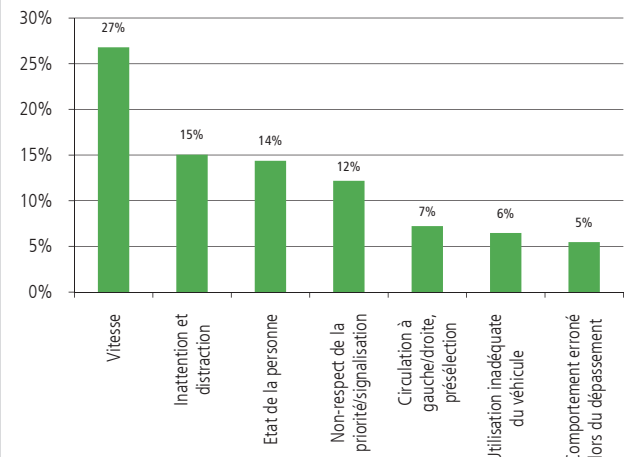
### 2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) pour les routes hors localité selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	755	101	270
Motocycle	526	59	385
Cyclomoteur	34	5	361
Cycle	186	10	297
A pied	48	6	999
Autres	66	14	450
<b>Total</b>	<b>1 615</b>	<b>195</b>	<b>318</b>

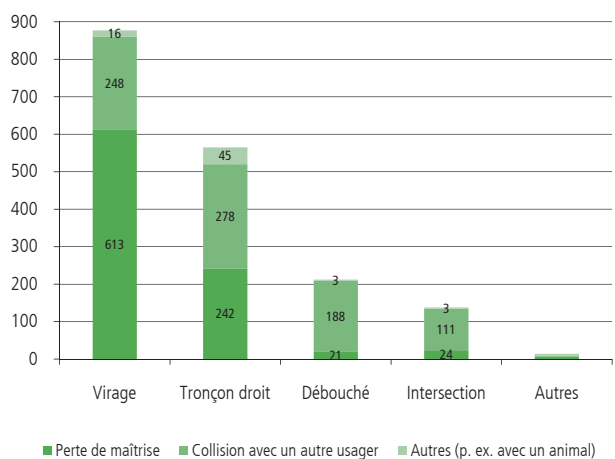
### 3 Répartition des moyens de locomotion pour les accidents graves hors localité selon l'âge, 2008



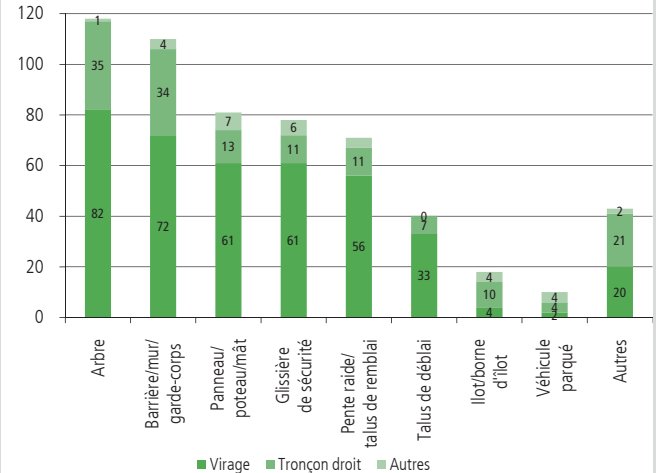
### 4 Proportion des principales causes des accidents graves hors localité, 2008 (en % de l'ensemble des fautes/influences enregistrées)



### 5 Dommages corporels graves sur les routes hors localité selon le lieu de l'accident et le type d'accident, 2008



### 6 Dommages corporels graves dans les collisions avec un obstacle fixe sur les routes hors localité, selon le lieu de l'accident et la nature de l'obstacle, 2008



## Sur autoroute

En 2008, plus de 4/5<sup>e</sup> des personnes grièvement blessées ou tuées sur autoroute se trouvaient dans une voiture de tourisme lors de l'accident. La vitesse constitue la cause numéro un des accidents graves sur autoroute. En 2008, davantage de collisions avec un autre usager que de pertes de maîtrise ont été à l'origine de ces accidents. Sur les autoroutes suisses alémaniques, les tamponnements ont joué un rôle plus important que les pertes de maîtrise. L'inverse est le cas sur les autoroutes romandes et tessinoises.

En 2008, plus de 4/5<sup>e</sup> des personnes grièvement blessées ou tuées sur autoroute se trouvaient dans une **voiture de tourisme** au moment de l'accident, 10% se déplaçaient à moto, 7% étaient dans un véhicule destiné au transport de choses/bus et moins de 1% à pied **1**. Cette dernière décennie, le nombre de blessés graves et de tués a baissé particulièrement fortement sur ce type de route (-35%). Durant cette période, le recul du nombre de personnes grièvement blessées ou tuées sur autoroute a été plus important le week-end (-57%) que les jours de la semaine (-22%). Des diminutions supérieures à la moyenne sont en outre enregistrées pour les accidents graves survenant de nuit et pour ceux impliquant des hommes. En dépit de ces baisses, le nombre de motocyclistes grièvement blessés ou tués sur autoroute a quant à lui augmenté de quelque 20% entre 1998 et 2008.

Parmi toutes les personnes tuées sur autoroute en 2008, «à peine» 63% circulaient en voiture de tourisme; 19% étaient des motocyclistes, 11% des occupants de véhicules destinés au transport de choses/bus et 7% des piétons **2**. Chez ces derniers, la **létalité** est extrêmement élevée (2759 tués pour 10 000 accidentés en moyenne pour les années 1998 à 2008). Leur présence 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 forte.

La **vitesse** représente la cause principale des accidents graves sur autoroute, tout comme pour les routes hors localité. En 2008, 30% des accidents graves ont ainsi été imputés à une vitesse excessive ou inadaptée **3**. Les trois autres causes principales sont l'«inattention et la distraction» (19%), l'«état de la personne» (15%) et le «non-respect de la distance de sécurité» (14%). En 2008, davantage de **collisions avec un autre usager** que de pertes de maîtrise ont été à l'origine des accidents graves sur autoroute. Les per-

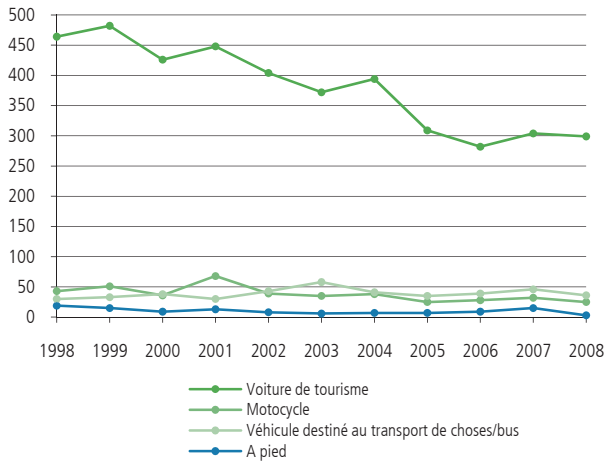
tes de maîtrise interviennent avant tout dans les accidents graves dont la cause est la «maîtrise insuffisante du véhicule» ou l'«état de la personne». Les collisions avec un autre véhicule sont par essence extrêmement fréquentes pour ce qui est des accidents graves dus au non-respect de la distance de sécurité.

En 2008, la part des accidents graves sur autoroute ayant pour origine une perte de maîtrise était bien plus élevée au Tessin (71%) qu'en Suisse romande (48%) et qu'en Suisse alémanique (40%) **4**. Dans cette dernière région, les tamponnements ont joué un rôle plus important en 2008 que les pertes de maîtrise (respectivement 46% et 40%). Ceci est aussi le cas pour les femmes ayant subi un accident grave sur autoroute en 2008.

La létalité sur autoroute est la plus élevée en **Suisse romande** et la plus faible en Suisse alémanique **5**. Les contrastes sont particulièrement forts en ce qui concerne les femmes. En effet, si une femme se blesse dans un accident de la circulation sur autoroute, la probabilité qu'elle décède est près de 2 fois plus grande en Suisse romande qu'en Suisse alémanique.

Rapporté à sa population, le groupe des **18-24 ans** est le plus touché par les accidents graves sur autoroute **6**. Sur 100 000 personnes dans cette tranche d'âge, 9 ont été grièvement blessées ou tuées lors d'un accident sur autoroute en 2008, contre par exemple 3 parmi les personnes âgées de 65 à 74 ans.

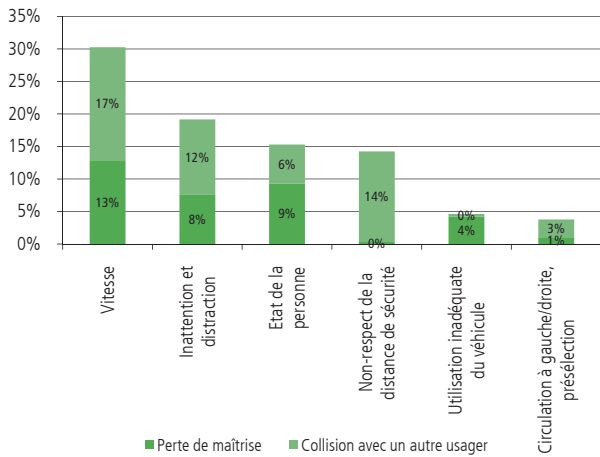
**1 Evolution des dommages corporels graves sur les autoroutes selon le moyen de locomotion, 1998–2008**



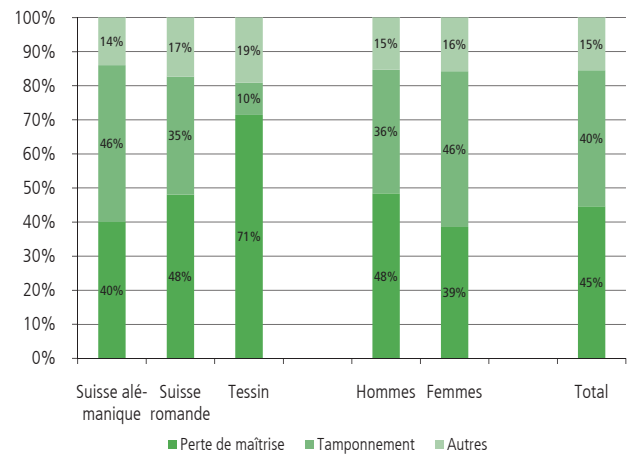
**2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) pour les autoroutes selon le moyen de locomotion**

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	282	17	142
Motorcycle	22	3	168
Véhicule destiné au transport de choses/bus	31	5	433
A pied	1	2	2 759
<b>Total</b>	<b>336</b>	<b>27</b>	<b>176</b>

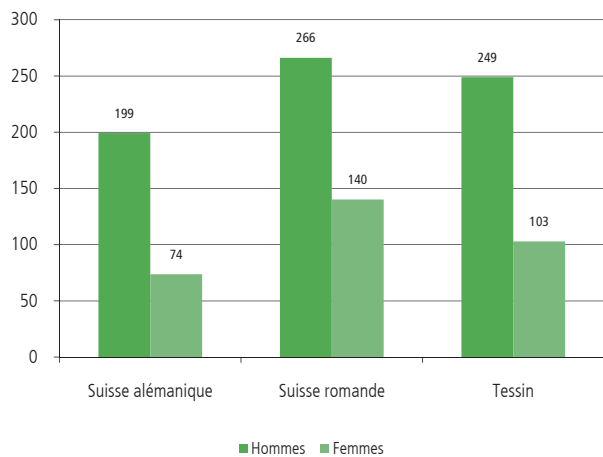
**3 Proportion des principales causes des accidents graves sur autoroute selon le type d'accident, 2008 (en % de l'ensemble des fautes/influences enregistrées)**



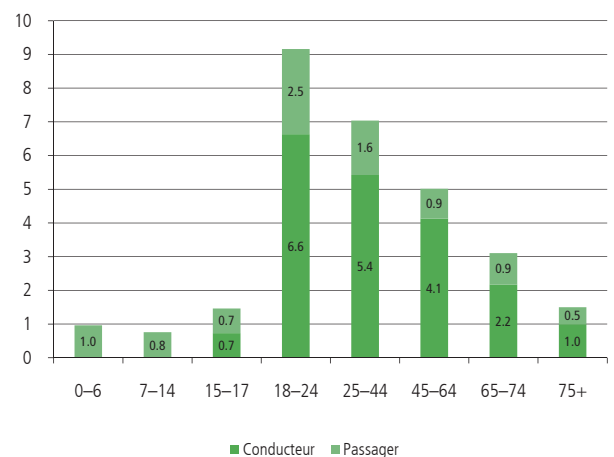
**4 Répartition des types d'accident pour les accidents graves sur autoroute, selon la région linguistique et le sexe, 2008**



**5 Létalité pour les autoroutes selon le sexe et la région linguistique, Ø 1998–2008**



**6 Dommages corporels graves pour 100 000 habitants sur autoroute, selon l'âge et le type d'occupant, 2008**



## Pertes de maîtrise

Le nombre de dommages corporels graves dus aux pertes de maîtrise a reculé de près de 1/4 ces dix dernières années. Cette évolution est particulièrement réjouissante, car le risque de blessures mortelles dans ce type d'accident est supérieur à la moyenne: 3% des blessures sont fatales. La plupart des pertes de maîtrise entraînent une collision avec un obstacle fixe hors de la chaussée, notamment des délimitations de celle-ci (barrières, murs ou garde-corps).

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.

**Cette dernière décennie**, les dommages corporels graves subis lors de pertes de maîtrise ont diminué de 23% au total, avec un net recul en 2005 (-14%). Cette réduction tient en grande partie à la baisse de l'accidentalité chez les occupants de voitures de tourisme **1**: en 2008, le nombre de victimes était inférieur de 40% à celui de 1998. En revanche, les dommages corporels graves ont augmenté de 30% chez les motocyclistes au cours des dix dernières années.

L'**importance** actuelle des **pertes de maîtrise** varie très fortement selon le moyen de locomotion: celles-ci occasionnent 1/3 des dommages corporels graves chez les cyclistes et 40% chez les motocyclistes. Elles sont même à l'origine de la moitié des victimes chez les occupants de voitures de tourisme.

Une vitesse excessive ou inadaptée est la principale **cause** des pertes de maîtrise **3**: quelque 40% d'entre elles en découlent. Dans 1/3 des pertes de maîtrise, l'état du conducteur joue également un rôle, en raison principalement de la consommation d'alcool, mais aussi de la fatigue. Concernant les causes d'accident, il convient en outre de mentionner que l'utilisation inadéquate du véhicule est à l'origine de 30% des pertes de maîtrise chez les motocyclistes, ce qui montre que les conducteurs ne maîtrisent pas toujours leur machine exigeante.

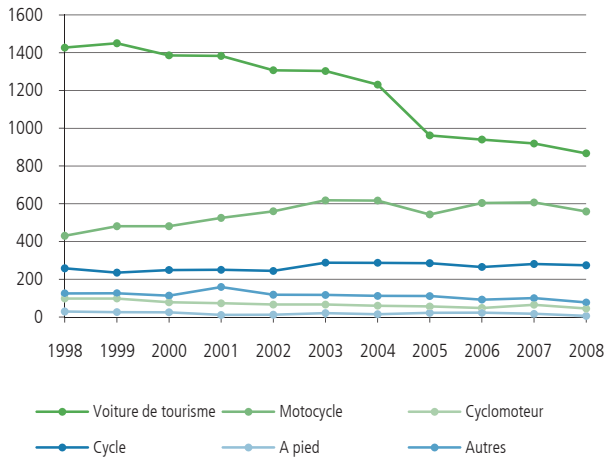
Le risque de subir des blessures mortelles est supérieur à la moyenne dans les pertes de maîtrise: sur 100 blessés, environ 3 succombent (létalité: 288) **2**. Le **risque de décès** est moitié moins élevé pour les autres types d'accident.

Si près de 1/4 des pertes de maîtrise ne se terminent pas par une collision **5**, elles donnent toutefois lieu à une collision avec un autre usager de la route dans environ 1 cas sur 10,

ce qui a des conséquences graves pour les motocyclistes en particulier (létalité: 769) **6**. En revanche, les conséquences sont proportionnellement faibles lors de collisions avec un véhicule arrêté, car cela se produit généralement en localité, à des vitesses plutôt modérées (létalité: 80). Ces accidents n'engendrent donc qu'une part minime des dommages corporels graves **5**. La plus grande partie des victimes de pertes de maîtrise sont recensées lors d'une **collision avec un obstacle hors de la chaussée**. Il s'agit généralement de délimitations de la route telles que barrières, garde-corps ou murs **4**. Les panneaux, poteaux, mâts ainsi que les arbres constituent également des obstacles non négligeables. Ces derniers sont particulièrement dangereux, puisqu'en moyenne, 6% des blessures occasionnées dans un tel cas sont mortelles (létalité: 610). Le risque de décès en cas de collision avec un arbre est très élevé chez les motocyclistes: quelque 17% succombent à leurs blessures (létalité: 1682).

Les pertes de maîtrise concernent bien plus fréquemment qu'en moyenne les **hommes**, qui représentent les 3/4 des victimes. De même, les **jeunes adultes** sont proportionnellement davantage touchés: ils comptent pour environ 20% des accidentés graves et des tués dans les pertes de maîtrise alors qu'ils effectuent moins de 10% des kilomètres parcourus. Il est toutefois réjouissant de constater que les pertes de maîtrise graves des jeunes adultes ont reculé de 40% ces quatre dernières années.

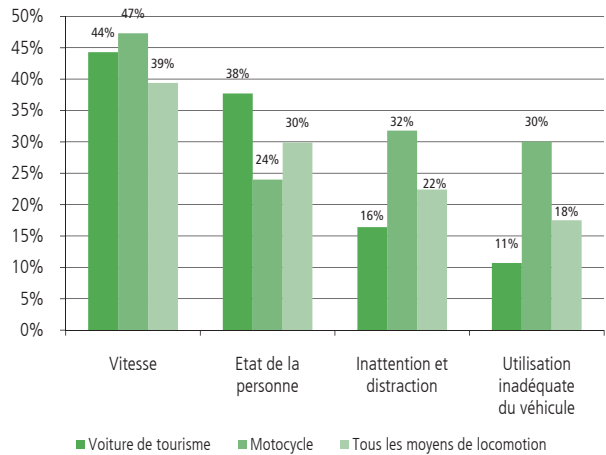
### 1 Evolution des dommages corporels graves dans les pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion, 1998–2008



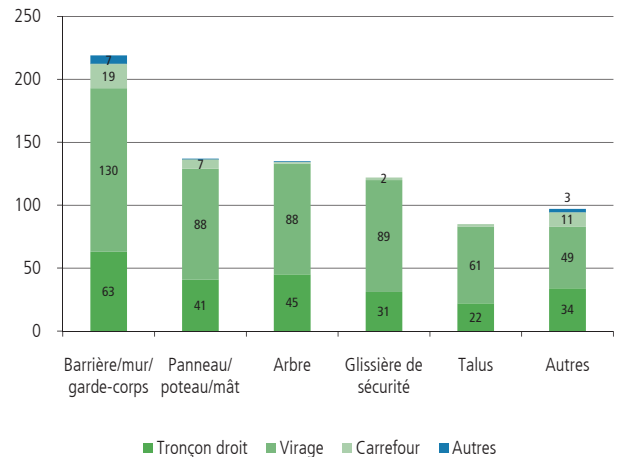
### 2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) pour les pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	766	101	295
Motocycle	520	39	306
Cyclomoteur	43	2	163
Cycle	265	9	138
A pied	5	1	650
Autres	69	8	398
<b>Total</b>	<b>1 668</b>	<b>160</b>	<b>288</b>

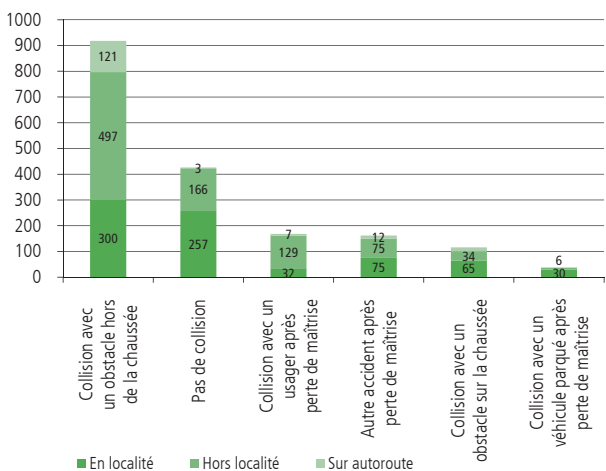
### 3 Proportion de conducteurs incriminés dans les pertes de maîtrise graves selon la faute/influence et le moyen de locomotion, 2008



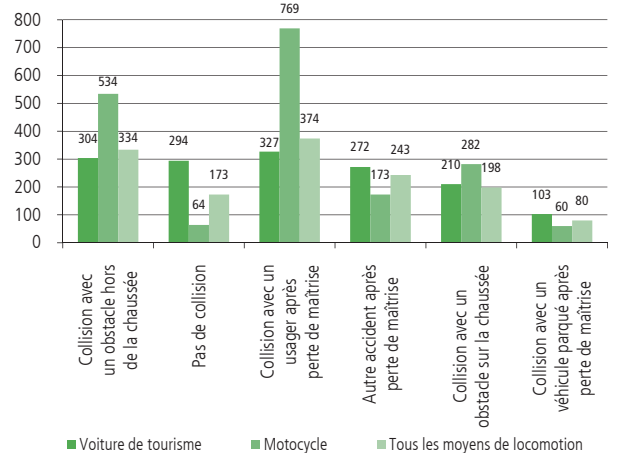
### 4 Dommages corporels graves dans les collisions avec un obstacle fixe hors de la chaussée selon l'objet en cause et le lieu de l'accident, 2008



### 5 Dommages corporels graves dans les pertes de maîtrise selon le type d'accident et la localisation, 2008



### 6 Létalité pour les pertes de maîtrise selon le type d'accident et le moyen de locomotion, Ø 1998–2008





# Collisions

Ces dix dernières années, le nombre de dommages corporels graves liés à des collisions a baissé de près de 30% dans l'ensemble. Chez les enfants, il a même diminué de moitié. Les changements de direction occasionnent le plus de blessés graves et de tués, suivis par les accidents avec un piéton. Ces derniers et les croisements longitudinaux présentent une létalité très élevée. Le non-respect des priorités est la principale cause des collisions. En localité, c'est la cause (concomitante) de plus de 1/4 d'entre elles.

Ces dix dernières années, le nombre de dommages corporels graves liés à des collisions a baissé de 28%. Cette diminution a été plus forte que la moyenne chez les enfants (0-14 ans), le nombre de victimes ayant été divisé par plus de deux pour cette tranche d'âge (-54%). L'**évolution** très réjouissante observée chez les occupants de voitures de tourisme et chez les piétons (respectivement -36% et -38%) a contribué à ce résultat. De plus, le nombre de victimes de collisions chez les cyclomotoristes a été divisé par trois par rapport à 1998 **1**.

Il convient de souligner que le nombre de dommages corporels graves chez les **piétons** (-38%) a diminué dans la même mesure que chez les occupants de voitures de tourisme (-35%), bien que ces derniers aient profité d'importantes améliorations des équipements de sécurité passive et active sur les véhicules. Il faut cependant préciser que le risque de décès est 5 fois plus élevé chez les piétons que chez les occupants de voitures de tourisme (létalité: 340 contre 67) **2**.

Chez les **motocyclistes**, l'évolution des collisions suit une courbe inverse à la tendance générale: le nombre de victimes est désormais supérieur de 6% à celui de 1998, malgré une baisse significative à court terme en 2008 **1**. On compte ainsi quasiment autant de dommages corporels graves chez les motocyclistes que chez les occupants de voitures de tourisme (844 contre 826) **2**.

Le non-respect des priorités est la principale **cause** des collisions. C'est la cause concomitante de plus de 1/4 d'entre elles en localité (27%) et de près de 1/5 d'entre elles hors localité (19%) **3**. Deuxième cause principale des collisions: «l'inattention et la distraction» (14%), suivie par une «vitesse inadaptée ou excessive» (6%). Cette dernière joue surtout un rôle dans les collisions sur les autoroutes (18%). L'analyse de la **configuration des collisions** graves entre deux parties livre le tableau suivant **4**. Les occupants de voitures de tourisme sont les usagers antagonistes les plus

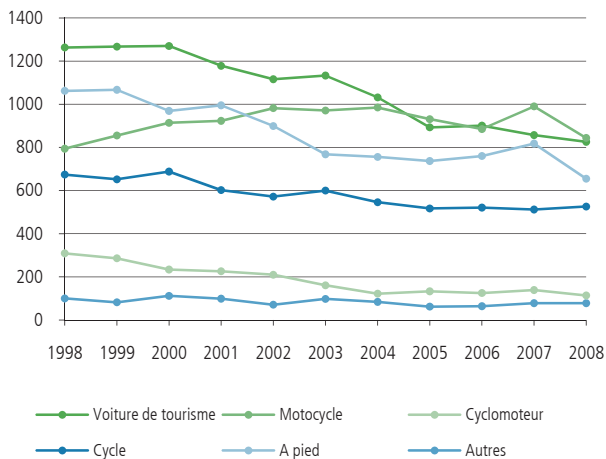
fréquents pour les autres usagers de la route: p. ex., 2/3 des usagers antagonistes pour les cyclistes grièvement accidentés et même plus des 3/4 pour les motocyclistes/cyclomotoristes grièvement accidentés. En revanche, les principaux usagers antagonistes des occupants de voitures de tourisme sont les motocyclistes/cyclomotoristes (36%), les cyclistes (22%), d'autres occupants de voitures de tourisme (19%) et les piétons (17%).

La police, qui dresse les procès-verbaux des accidents, peut imputer jusqu'à 3 **fautes/influences** (au sens de causes probables des accidents) aux personnes impliquées. L'analyse correspondante révèle que les piétons ne sont généralement pas responsables des collisions: aucune faute ne leur est imputable dans 6 cas sur 10 **5**. De même, les motocyclistes sont majoritairement impliqués dans des collisions graves sans qu'ils commettent d'erreurs (55%). En revanche, seul 1/3 environ des conducteurs de voitures de tourisme sont totalement hors de cause en cas de collisions.

Le **type d'accident** «changement de direction» occasionne la plupart des dommages corporels graves **6**: plus de 900 personnes grièvement ou mortellement blessées en 2008. Viennent ensuite les accidents avec un piéton (près de 700 victimes), qui engendrent cependant des blessures bien plus graves. Leur létalité est 4 fois plus élevée que celle des changements de direction (323 contre 78). Les tamponnements présentent le risque de décès le plus faible (létalité: 24).

La répartition des usagers touchés varie selon le type d'accident: si les croisements longitudinaux et les tamponnements impliquent principalement des occupants de voitures de tourisme, ce sont en premier lieu des motocyclistes et des cyclomotoristes pour les traversées et les changements de direction.

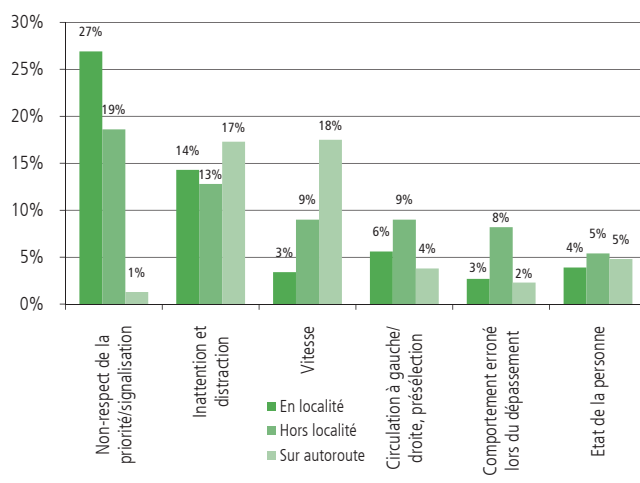
### 1 Evolution des dommages corporels graves dans les collisions selon le moyen de locomotion, 1998–2008



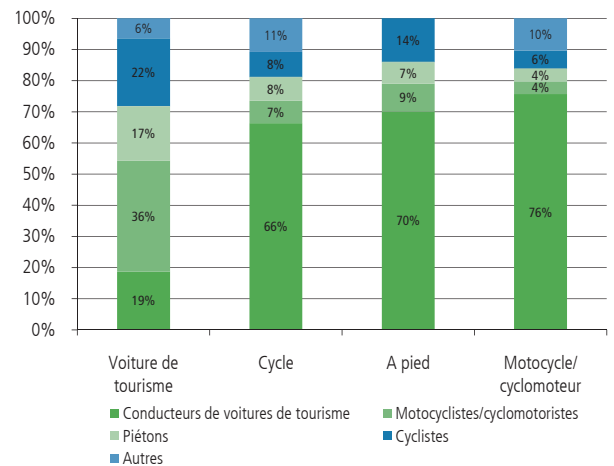
### 2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) pour les collisions selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	778	48	67
Motocycle	803	41	135
Cyclomoteur	107	7	113
Cycle	510	16	105
A pied	602	53	340
Autres	70	8	103
<b>Total</b>	<b>2 870</b>	<b>173</b>	<b>120</b>

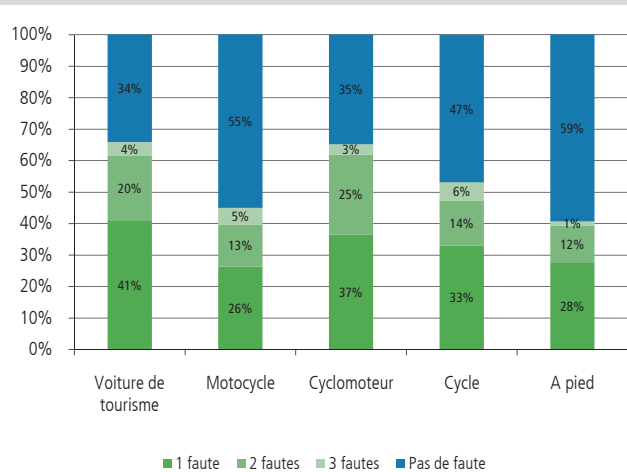
### 3 Proportion de conducteurs incriminés dans les collisions graves selon la faute/influence et la localisation, 2008



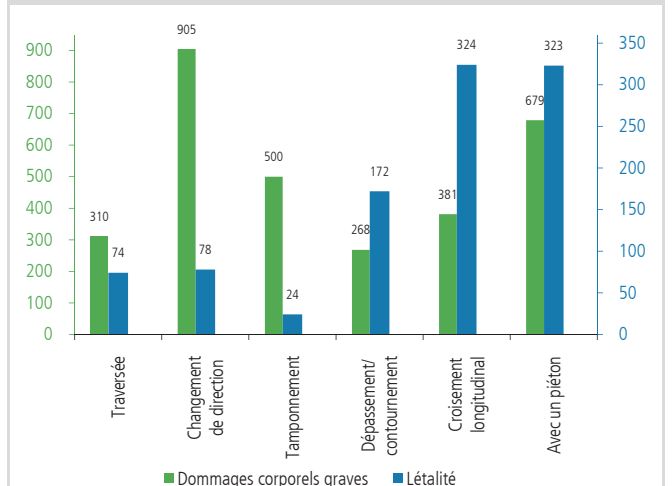
### 4 Répartition des usagers antagonistes pour les collisions graves entre deux parties selon le moyen de locomotion, 2008



### 5 Répartition du nombre de fautes/influences pour les collisions graves selon le moyen de locomotion, 2008



### 6 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) pour les collisions selon le type d'accident



# Alcool

L'alcool reste responsable de 14% des dommages corporels graves sur les routes. Les accidents survenant la nuit et les week-ends surtout sont le fait de conducteurs sous influence de l'alcool. Lors d'accidents graves, les jeunes conducteurs de voitures de tourisme âgés de 18 à 24 ans sont soupçonnés plus fréquemment que la moyenne d'avoir pris le volant après avoir bu.

En 2008, les accidents avec influence de l'alcool ont engendré 14% de l'ensemble des dommages corporels graves **2** et 16% des tués seuls. La plupart des victimes dues à l'alcool sont des conducteurs de voitures de tourisme (22%) et de deux-roues motorisés (moto: 12%, cyclomoteur: 14%).

Il convient de noter que la part des victimes d'accidents graves liés à l'alcool est restée stable ces dix dernières années. Une légère baisse (de 14 à 13%) a été observée en 2005 **1**, lorsque la Suisse a introduit le **taux limite d'alcool de 0,5 pour mille** et les **contrôles d'alcoolémie sans indice d'ébriété**. Ces deux mesures se sont accompagnées d'un renforcement des contrôles de police, qui étaient annoncés dans les médias. Le nombre de victimes parmi les occupants de voitures de tourisme a considérablement diminué entre 2004 et 2005 (-25%).

Pourquoi la part des accidents liés à l'alcool reste-t-elle stable? Seules des études spécifiques permettent d'identifier les mécanismes qui interviennent. On remarque néanmoins que la police effectue davantage de **contrôles d'alcoolémie** en cas d'accident et que le nombre de tests positifs décroît. Les données de l'Enquête suisse sur la santé donnent aussi quelques pistes: elles montrent que la part de la population consommant de l'alcool n'a pas beaucoup changé entre 1997 et 2007. Mais la consommation est moins fréquente: sur cette période, la proportion de personnes qui boivent quotidiennement des boissons alcoolisées a diminué de 30%.

1 **conducteur de voiture de tourisme** sur 4 impliqué dans une perte de maîtrise grave est soupçonné d'être sous influence de l'alcool, contre 1 sur 25 pour les collisions. Si l'on opère en plus une distinction en fonction du lieu de l'accident, on constate que la part de conducteurs alcoolisés est la plus élevée dans les accidents graves survenant à un carrefour **3**. La plupart des collisions liées à l'alcool se produisent dans les virages. Un constat similaire peut être

établi pour les **motocyclistes**: 1 sur 5 est sous influence de l'alcool lors d'une perte de maîtrise grave, contre 1 sur 36 en cas de collision **4**.

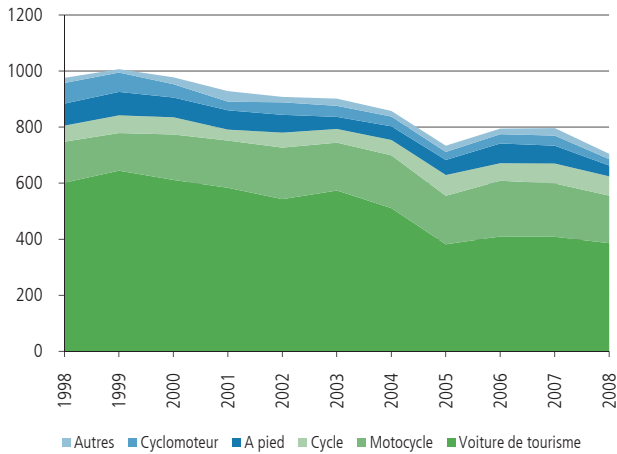
Chez les conducteurs de voitures de tourisme, ce sont surtout les **jeunes adultes** âgés de 18 à 24 ans qui se démarquent dans les accidents graves: cette tranche d'âge a la plus grande proportion de conducteurs alcoolisés **5**. Celle-ci diminue continuellement avec l'âge. Le tableau est différent pour les motocyclistes: à l'exception des plus de 64 ans, la part des conducteurs sous influence de l'alcool s'établit invariablement à 9% pour toutes les tranches d'âge.

Les accidents impliquant des conducteurs ayant bu surviennent plus fréquemment que la moyenne le soir ou la nuit et en particulier les **week-ends**. Cela vaut pour les conducteurs de voitures de tourisme et pour les motocyclistes. Le week-end, le nombre de conducteurs alcoolisés impliqués dans des accidents graves est plus de 2,5 fois plus élevé pour les voitures de tourisme et 2 fois plus élevé pour les motocycles. Et il double encore durant les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche **6**.

La consommation d'alcool reste un problème majeur en matière de circulation routière. Malgré la baisse du nombre d'accidents et le renforcement de la législation depuis 2005, les accidents liés à l'alcool causent encore beaucoup de dommages corporels graves.

La prévention doit sensibiliser à l'alcool au volant, comme le montre cette statistique récente: en 2008, 18 902 **permis de conduire** ont été retirés pour conduite en état d'ébriété, soit environ 1/4 des retraits de permis recensés dans la statistique.

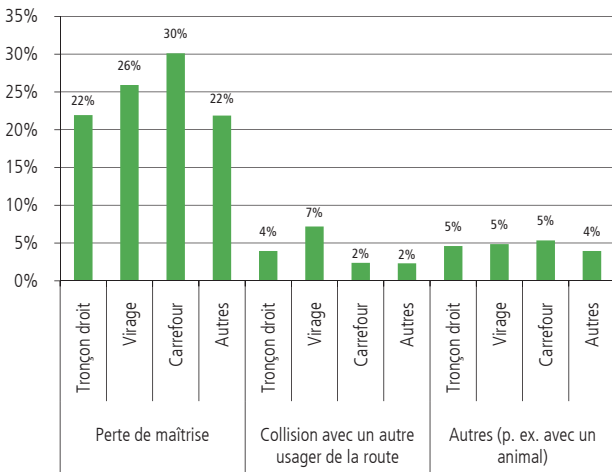
**1 Evolution des dommages corporels graves dans les accidents avec influence de l'alcool selon le moyen de locomotion, 1998-2008**



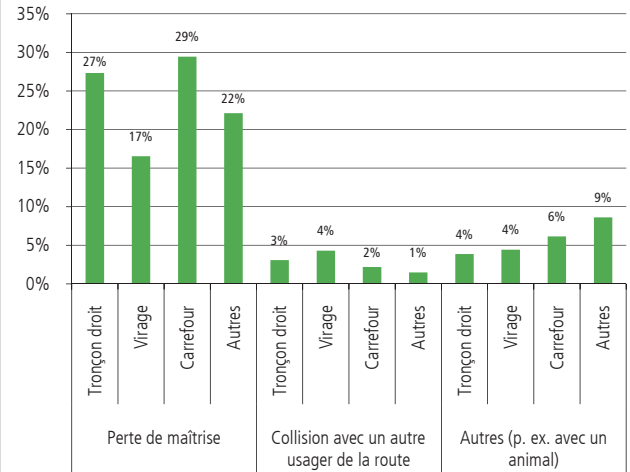
**2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998-2008) pour les accidents avec influence de l'alcool selon le moyen de locomotion**

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	345	41	272
Motocycle	160	10	312
Cyclomoteur	22	1	197
Cycle	65	2	190
A pied	37	3	797
Autres	18	1	456
<b>Total</b>	<b>647</b>	<b>58</b>	<b>299</b>

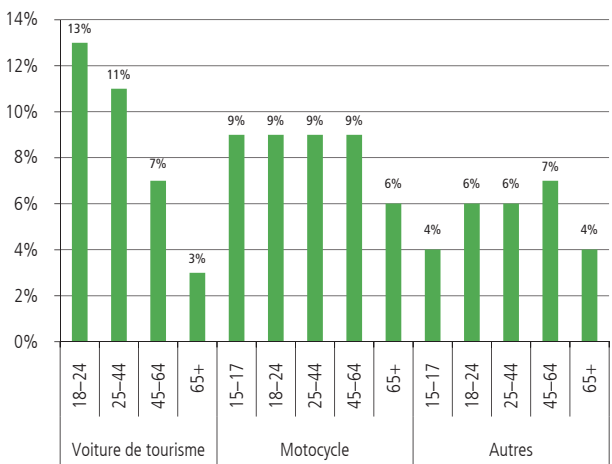
**3 Proportion de conducteurs de voitures de tourisme sous influence de l'alcool pour les accidents graves selon le lieu de l'accident et le type d'accident, Ø 1998-2008**



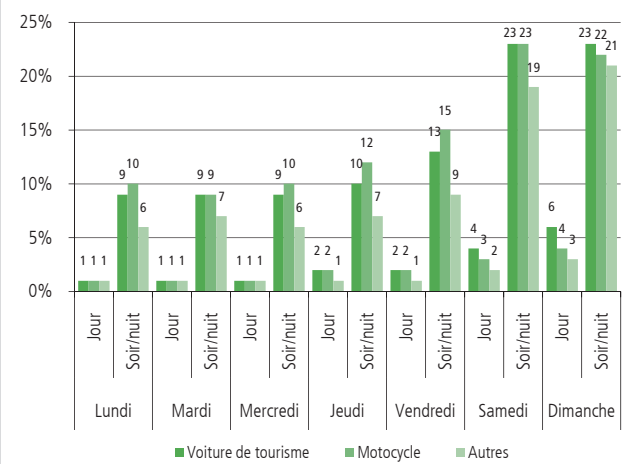
**4 Proportion de conducteurs de motos sous influence de l'alcool pour les accidents graves selon le lieu de l'accident et le type d'accident, Ø 1998-2008**



**5 Proportion de conducteurs sous influence de l'alcool pour les accidents graves selon l'âge et le moyen de locomotion, Ø 1998-2008**



**6 Proportion de conducteurs sous influence de l'alcool pour les accidents graves selon le jour de la semaine et le moyen de locomotion, Ø 1998-2008**



# Vitesse

Bien que les dommages corporels graves dans les accidents dus à la vitesse aient baissé plus que la moyenne ces dix dernières années, 23% des blessés graves et 41% des tués sur les routes étaient liés à une vitesse excessive ou inadaptée en 2008. Lorsqu'ils sont impliqués dans ce type d'accident, les motocyclistes sont presque toujours les seules victimes, alors que pour les conducteurs de voitures de tourisme, les passagers et les usagers antagonistes sont aussi touchés en grand nombre.

En 2008, les accidents liés à une vitesse excessive ou inadaptée ont engendré un total de 1256 dommages corporels graves **2**. Bien que le nombre de victimes de tels accidents ait baissé plus que la moyenne ces dix dernières années par rapport à celui des accidents en général (accidents liés à la vitesse: -31%, tous types d'accident: -25%), la vitesse reste responsable de 23% des blessés graves et de **41% des tués**. D'après la police, elle est même à l'origine de la moitié des tués chez les occupants de voitures de tourisme et les motocyclistes.

A l'exception des motocyclistes (+6%), on observe une baisse du nombre d'accidentés graves chez tous les usagers de la route **1**. Celui-ci a même diminué de plus de la moitié chez les piétons (-56% pour les accidents dus à la vitesse, -38% pour les accidents en général). Les accidents avec influence de la vitesse présentent une **léthalité accrue**: alors que 170 usagers de la route sur 10 000 blessés et tués décèdent dans un accident en général, ils sont 299 pour les accidents liés à la vitesse. L'influence de cette dernière double la léthalité chez les piétons et les cyclistes. Elle la multiplie même par 2,4 chez les motocyclistes.

Les accidents liés à la vitesse fluctuent selon la période de l'année. Chez les conducteurs de voitures de tourisme, une vitesse excessive ou inadaptée pose problème en particulier durant les mois d'hiver. Celle-ci est à l'origine de la moitié environ des dommages corporels graves entre décembre et février. Chez les motocyclistes, cette part augmente pendant les mois d'été **3**.

La vitesse est une cause d'accident plus fréquente les **week-ends**. La part des victimes qui y sont liées croît dès le vendredi et dépasse les 30% les samedis et dimanches, alors qu'elle se situe à 23% les jours de semaine. On constate également de nettes différences au cours d'une journée: le **soir** et la **nuite**, les victimes de la vitesse représentent en moyenne 42% des blessés graves et des tués, alors qu'elles ne sont que 22% entre 6 et 19 heures. Si l'on con-

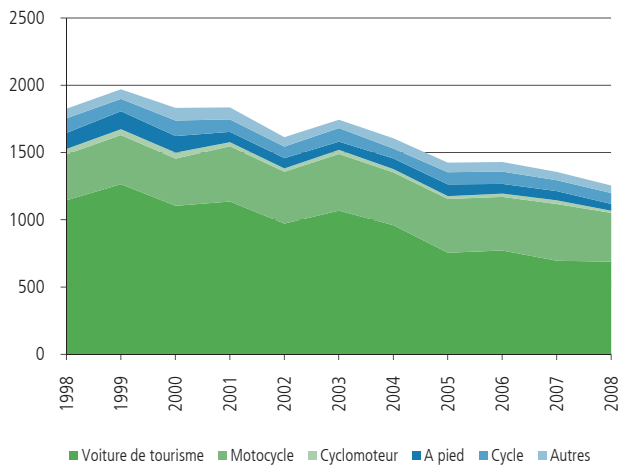
sidère le moyen de locomotion, cette différence est particulièrement flagrante chez les occupants de voitures de tourisme **4**.

D'après le type d'influence de la vitesse qui figure de manière détaillée dans les procès-verbaux d'accident, la non-adaptation au tracé et aux conditions de la route ainsi que le dépassement de la vitesse maximale légale ou signalée sont à l'origine de la plupart des dommages corporels graves. La police ne pouvant toutefois pas toujours constater clairement le dépassement de la limitation sur le lieu de l'accident, ce problème serait plutôt sous-estimé.

Les accidents liés à une vitesse excessive ou inadaptée ne font pas uniquement des victimes parmi les conducteurs fautifs. En 2008, 184 conducteurs de voitures de tourisme ont été grièvement ou mortellement blessés en raison d'une non-adaptation au tracé. Dans le même temps, ces accidents ont causé 67 dommages corporels graves chez les **passagers**. De plus, 60 autres **usagers de la route impliqués** ont été grièvement blessés ou tués **5**.

Les pertes de maîtrise engendrent la plupart des victimes. Ces dernières sont plus nombreuses chez les usagers antagonistes que chez les conducteurs de voitures de tourisme en cas de collisions. Ce type d'accident implique souvent des usagers de la route plus vulnérables tels que des motocyclistes, des cyclistes ou des piétons. Chez les motocyclistes, le bilan est donc différent, puisque même en cas de collisions, les victimes sont majoritairement les conducteurs eux-mêmes **6**.

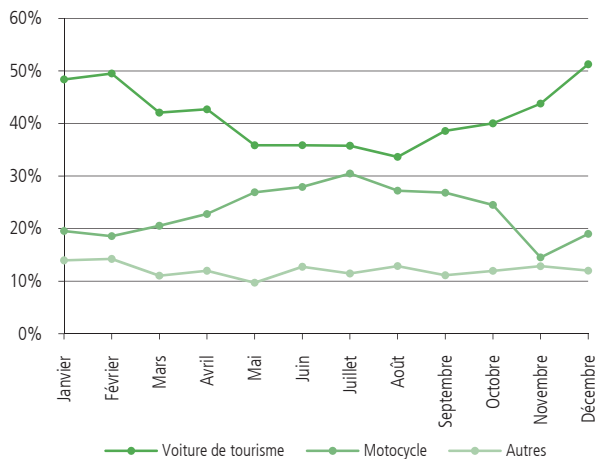
**1 Evolution des dommages corporels graves dans les accidents avec influence de la vitesse selon le moyen de locomotion, 1998–2008**



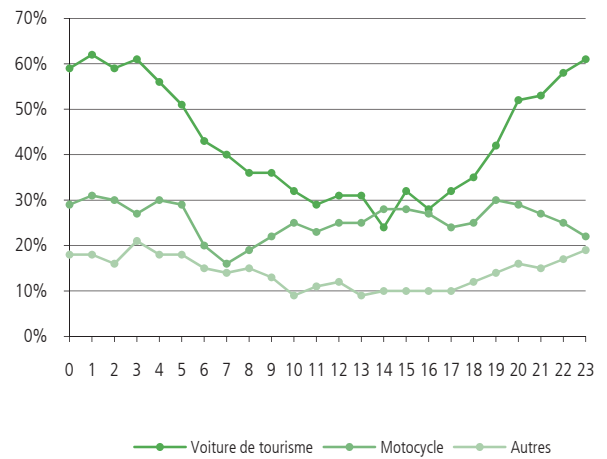
**2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) pour les accidents avec influence de la vitesse selon le moyen de locomotion**

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	608	81	255
Motocycle	322	41	431
Cyclomoteur	9	4	281
Cycle	76	5	230
A pied	47	7	760
Autres	47	9	321
<b>Total</b>	<b>1 109</b>	<b>147</b>	<b>299</b>

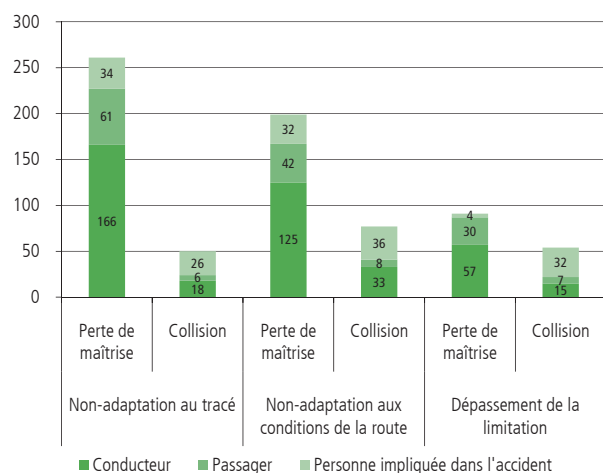
**3 Proportion de dommages corporels graves dus à l'influence de la vitesse selon le moyen de locomotion et le mois de l'accident, Ø 1998–2008**



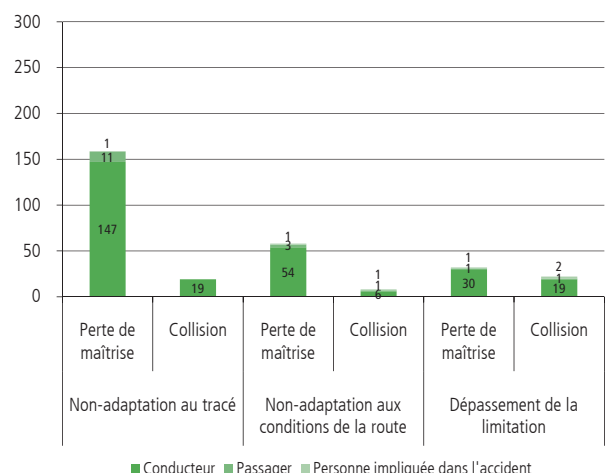
**4 Proportion de dommages corporels graves dus à l'influence de la vitesse selon le moyen de locomotion et l'heure de l'accident, Ø 1998–2008**



**5 Dommages corporels graves dans les accidents de conducteurs de voitures de tourisme selon le type d'influence de la vitesse et le type d'accident, 2008**



**6 Dommages corporels graves dans les accidents de conducteurs de motos selon le type d'influence de la vitesse et le type d'accident, 2008**



# Inattention et distraction

En 2008, l'inattention/la distraction était une cause concomitante d'environ 1 dommage corporel grave sur 4. Dans les accidents graves impliquant des conducteurs de voitures de tourisme, elle est fréquemment associée au non-respect des priorités et à une vitesse excessive ou inadaptée. Chez les motocyclistes, l'influence de la vitesse et l'utilisation inadéquate du véhicule jouent un rôle important.

En 2008, 1321 personnes ont été blessées grièvement et 83 tuées dans les accidents dus à l'inattention/la distraction **2**. Celle-ci est la cause concomitante de **1 dommage corporel grave sur 4**. Les occupants de voitures de tourisme et les motocyclistes représentent chacun environ 1/3 des victimes. Ces dix dernières années, la part des motocyclistes en particulier, qui s'élevait à 24% des accidentés graves en 1998, a augmenté alors que celle des occupants de voitures de tourisme a diminué en conséquence **1**.

Pour les voitures de tourisme et les motocycles, l'inattention/la distraction est surtout imputée aux **jeunes conducteurs** lors d'accidents graves **3**. Cette cause décroît à mesure que l'âge augmente. On observe en revanche une hausse chez les seniors de plus de 64 ans pour ces deux catégories de véhicule. Chez les cyclistes, l'inattention/la distraction joue plutôt un rôle à un âge avancé, alors que la part d'**enfants fautifs** âgés de 7 à 14 ans est plus importante chez les piétons.

D'après la police, 1 conducteur de voiture de tourisme sur 4 impliqué dans un accident grave avec un piéton en 2008 était inattentif/distract **4**, contre 1 sur 5 pour les tamponnements. Ces derniers sont souvent liés à l'inattention chez les motocyclistes également. Chez les cyclistes, cette faute/influence est surtout présente pour les pertes de maîtrise et les accidents avec un piéton. Pour la police, la faute incombe rarement à ce dernier, par rapport aux autres usagers de la route.

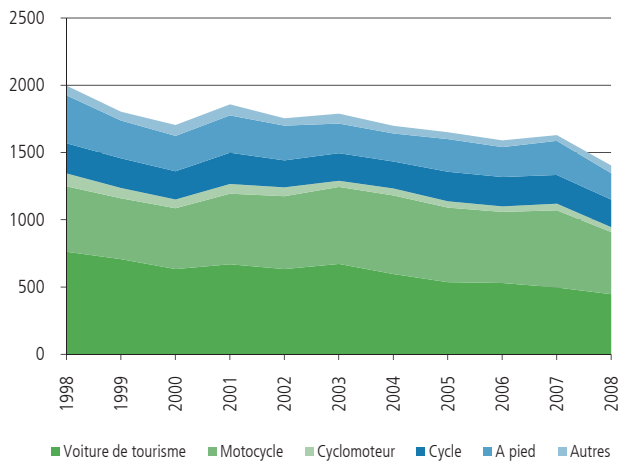
La police pouvant indiquer jusqu'à trois fautes ou influences différentes pour chaque conducteur ou piéton impliqué dans un accident, il est intéressant d'étudier celles qui sont le plus fréquemment associées à l'inattention/la distraction: l'inattention/la distraction est la seule cause relevée chez quelque 1/4 des conducteurs de voitures de tourisme **5**. Chez environ 1/3, elle s'accompagne également du **non-respect des priorités**. La vitesse est une cause concomitante pour 13% des conducteurs de voitures de touris-

me. Aucune autre faute/influence n'a été déterminée chez environ 1/4 des motocyclistes, alors que l'**influence de la vitesse** a été constatée chez un autre quart. L'association «inattention et distraction» et «utilisation inadéquate du véhicule» est présumée pour 1 motocycliste sur 6 impliqué dans un accident grave **6**.

Le procès-verbal d'accident suisse comporte plusieurs sous-catégories pour la faute «inattention et distraction», la plus fréquente étant «inattention momentanée». Des catégories spécifiques comme la «distraction par l'utilisation du téléphone» sont en revanche plutôt rares. Sur le lieu de l'accident, la police n'est pas toujours en mesure de déterminer avec certitude la cause de la distraction. Les renseignements fournis par les personnes impliquées dans les accidents ne sont probablement pas toujours conformes à la réalité, car celles-ci ont peur des conséquences. On peut donc présumer que l'utilisation du téléphone au volant, par exemple, est **sous-estimée** sur la base des statistiques officielles.

La notion très vague d'«inattention momentanée» rend presque impossible toute analyse reposant sur les données de la statistique des accidents afin d'en éclaircir l'origine et, partant, de prendre des mesures préventives. A cet effet, il faut se baser sur les résultats d'études examinant spécifiquement cette cause d'accident.

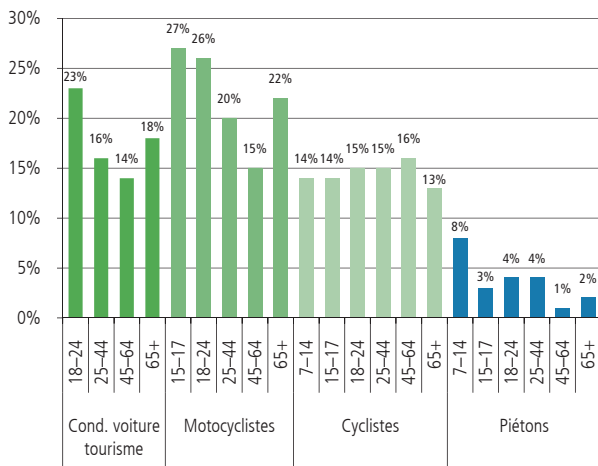
**1 Evolution des dommages corporels graves dans les accidents avec influence de l'inattention/la distraction selon le moyen de locomotion, 1998-2008**



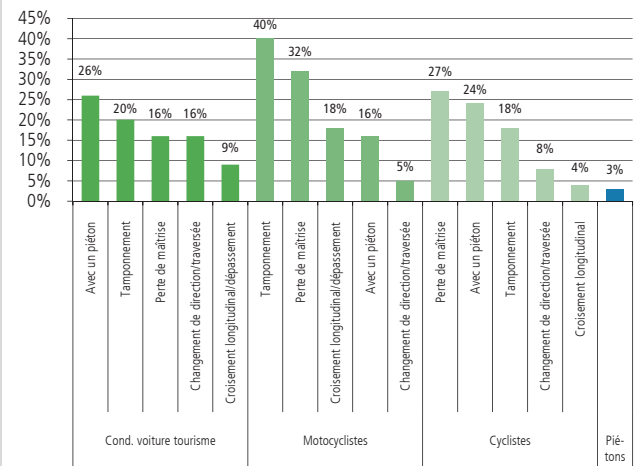
**2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998-2008) dans les accidents avec influence de l'inattention/la distraction selon le moyen de locomotion**

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	422	26	88
Motocycle	439	22	172
Cyclomoteur	31	3	129
Cycle	202	6	119
A pied	175	21	416
Autres	52	5	184
<b>Total</b>	<b>1 321</b>	<b>83</b>	<b>136</b>

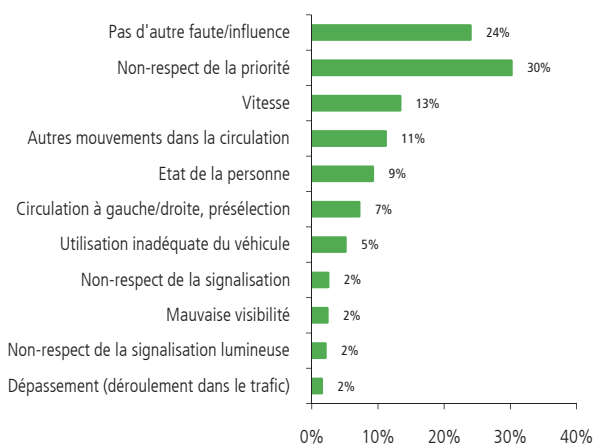
**3 Proportion d'usagers de la route inattentifs ou distraits dans les accidents graves selon l'âge, 2008**



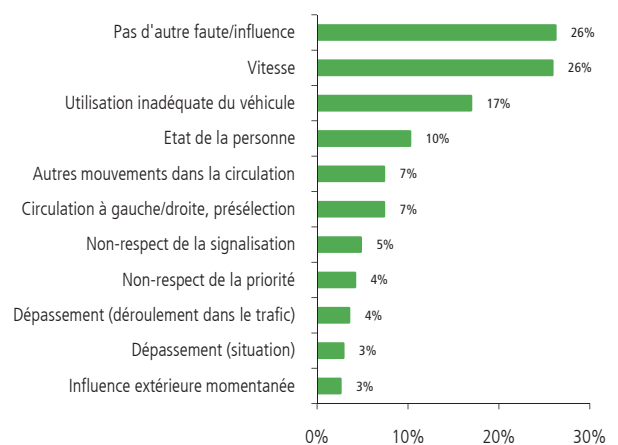
**4 Proportion d'usagers de la route inattentifs ou distraits dans les accidents graves selon le type d'accident, 2008**



**5 Proportion de conducteurs de voitures de tourisme inattentifs ou distraits avec d'autres fautes/influences dans les accidents graves, 2008**



**6 Proportion de conducteurs de motos inattentifs ou distraits avec d'autres fautes/influences dans les accidents graves, 2008**









## Opinions et comportement

88% des conducteurs de voitures de tourisme bouclent la ceinture de sécurité, ce qui place la Suisse bien derrière l'Allemagne et la France, où le taux de port avoisine les 100%. Attacher sa ceinture est un geste vital. En Suisse, quelque 190 dommages corporels graves pourraient être évités chaque année si la ceinture était bouclée systématiquement.

# Alcool

Les automobilistes connaissent dans l'ensemble bien la problématique de l'alcool au volant: en 2008, 8 sur 10 savaient que le taux limite d'alcool est de 0,5 pour mille et connaissaient la quantité de boisson qu'il est possible de boire sans dépasser ce taux. Le fait que la police ait intensifié les contrôles d'alcoolémie n'est pas passé inaperçu. Toujours plus d'automobilistes s'attendent à un tel contrôle. La part des automobilistes admettant avoir conduit au moins une fois dans l'année après avoir bu plus de deux verres une à deux heures avant de prendre le volant est de 19%.

La **législation 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 d'opinion réalisé au printemps 2008 par le bpa, 83% des automobilistes connaissent le **taux limite d'alcool** fixé par la loi (0,5 pour mille) **1**. Cinq ans auparavant, seuls 60% étaient en mesure d'indiquer le taux alors en vigueur, soit 0,8 pour mille. C'est lors du sondage 2005 que les automobilistes suisses étaient le plus nombreux à connaître le taux limite d'alcool; 92% savaient alors qu'il s'élevait à 0,5 pour mille.

En ce qui concerne la deuxième modification de la LCR introduite en janvier 2005, on constate également que le niveau de connaissance a nettement baissé entre 2005 et 2008. Alors qu'en 2005, 92% des automobilistes savaient que la police peut procéder à des contrôles de l'air expiré sans indice d'ébriété, ce taux était de 78% en 2008 **4**.

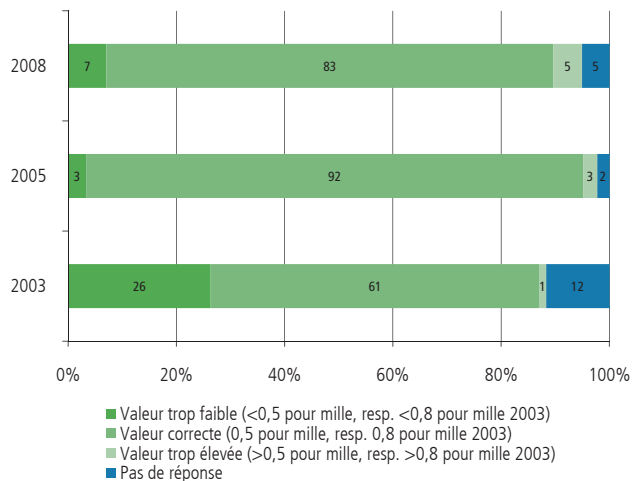
De tous les automobilistes interrogés en 2008, 82% étaient en mesure d'estimer correctement la **consommation d'alcool** nécessaire pour atteindre la limite de 0,5 pour mille, soit au plus deux verres de boisson alcoolisée dans le cas d'un homme de poids moyen **2**. A titre de comparaison, cette réponse avait été donnée par 86% des automobilistes interrogés en 2005. En outre, la part des automobilistes estimant qu'il ne faut pas boire plus d'un verre était bien plus élevée en 2005 (56%) qu'en 2008 (35%). Cette différence peut être expliquée, du moins en partie, par la campagne de sensibilisation «0,5 pour mille. Un verre, un seul.» lancée en novembre 2004 par le bpa en collaboration avec l'Office fédéral de la santé publique et qui avait duré plusieurs semaines.

Depuis que la police peut procéder à des contrôles de l'alcoolémie sans indice d'ébriété, les automobilistes sont devenus plus nombreux à s'attendre à un tel contrôle. S'ils

étaient seulement 15% à s'attendre «parfois», «souvent» voire «très souvent/toujours» à faire l'objet d'un contrôle de l'alcoolémie en 2003, leur part a atteint 33% en 2005 et même 36% en 2008 **3**. Il se trouve que les **contrôles d'alcoolémie** se sont effectivement intensifiés ces dernières années. Les résultats de l'enquête de l'OFS auprès de conducteurs motorisés montrent que la part des conducteurs ayant subi au moins un alcootest au cours d'une année a passé de 2% à 5% entre 2000 et 2005. Le taux de contrôles en Suisse reste cependant faible par rapport à d'autres pays, comme le met en évidence l'OFS: les taux en France et en Finlande étaient par exemple respectivement de 14% et 35% pour l'année 2004. Le fait que la police ait intensifié les contrôles d'alcoolémie n'est d'ailleurs pas passé inaperçu. En 2008, 77% des automobilistes interrogés dans le sondage d'opinion du bpa estimaient que la police effectue plus de contrôles du taux d'alcool que cinq ans auparavant **5**. Cette part était même de 86% parmi les automobilistes suisses romands, là où la police réalise effectivement le plus de contrôles.

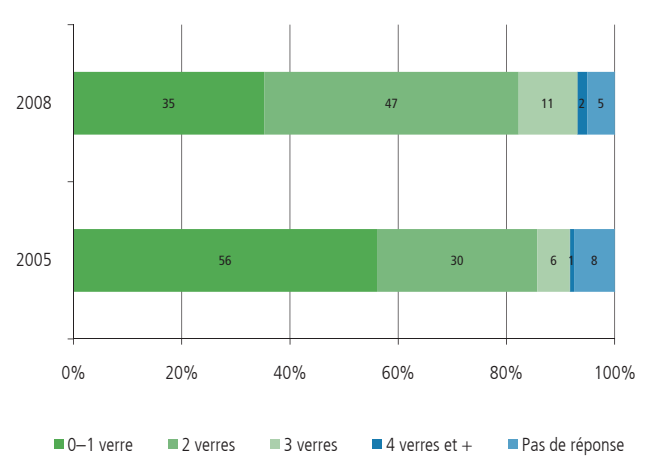
Une forte majorité de personnes (81%) assure ne pas prendre le volant si elles ont bu plus que de raison **6**. Vu sous l'autre angle, 19% avouent avoir conduit au moins une fois dans l'année après avoir **bu plus de deux verres** une à deux heures avant le départ. De forts contrastes apparaissent entre hommes et femmes, et entre les trois régions linguistiques. Il semble que 26% des hommes contre seulement 12% des femmes aient conduit au moins une fois dans l'année avec un taux d'alcool vraisemblablement supérieur à 0,5 pour mille. Les Suisses alémaniques, Suisses romands et Tessinois étaient selon leurs dires respectivement 14%, 34% et 18% à avoir conduit dans ces conditions.

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



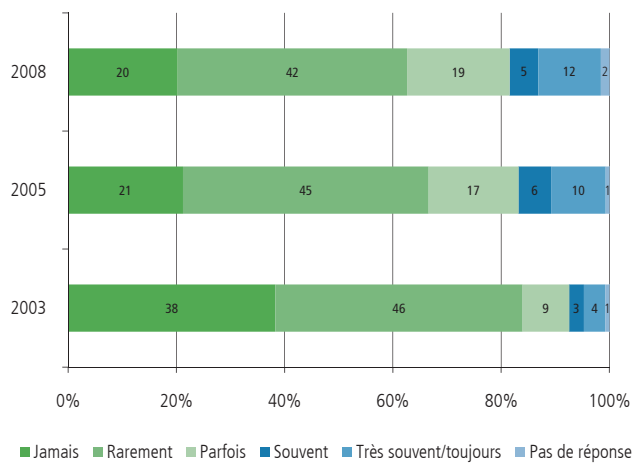
Source: bpa, sondage auprès de la population

**2 Consommation d'alcool nécessaire selon les automobilistes pour atteindre 0,5 pour mille, 2005/2008**



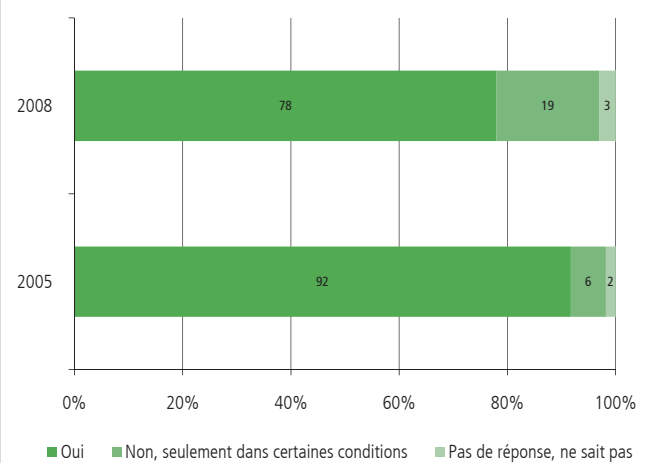
Source: bpa, sondage auprès de la population

**3 Probabilité de faire l'objet d'un contrôle de l'alcoolémie selon les automobilistes, 2003/2005/2008**



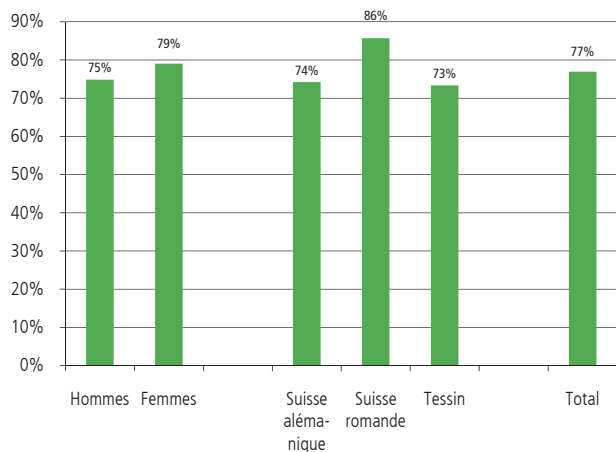
Source: bpa, sondage auprès de la population

**4 Possibilité pour la police de procéder à un contrôle de l'alcoolémie sans indice d'ébriété, selon les automobilistes, 2005/2008**



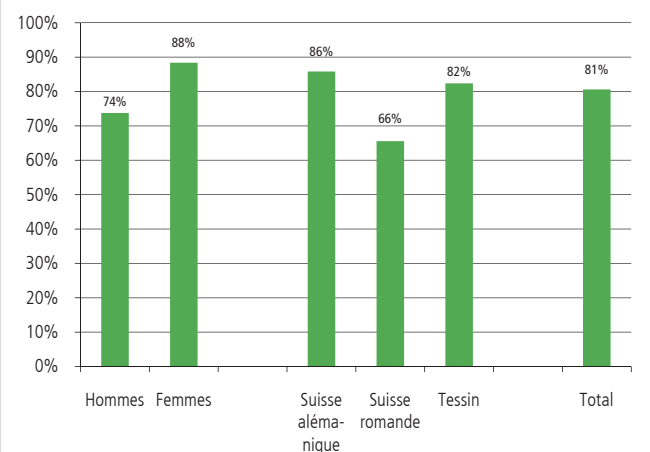
Source: bpa, sondage auprès de la population

**5 Proportion d'automobilistes qui estiment que les contrôles de l'alcoolémie ont augmenté (en l'espace de 5 ans), selon le sexe et la région linguistique, 2008**



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 la région linguistique, 2008**



Source: bpa, sondage auprès de la population

# Vitesse

Les excès de vitesse sont fréquents, tout particulièrement sur les routes hors localité où il a été mesuré que près de 1 automobiliste sur 3 dépasse les limitations. Si les usagers ont toujours davantage respecté les limitations de vitesse ces dernières années, cette tendance a été interrompue en 2008. Les jeunes conducteurs sont plus enclins à faire des excès de vitesse que les personnes plus âgées. Cependant, on trouve dans chaque tranche d'âge 1 automobiliste sur 10 qui reconnaît ne jamais ou peu respecter les limitations de vitesse.

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 respectivement 120 et 80 km/h en 1990.

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. En 2008, c'est sur les routes hors localité et les autoroutes que l'on a mesuré les taux les plus élevés: 30% des automobilistes circulant hors localité et 22% sur autoroute **1**. En localité, 16% des automobilistes dépassaient la limitation. Alors que ces dernières années, les usagers de la route ont eu tendance à toujours mieux respecter les limitations en vigueur, ceci n'a plus été le cas tout récemment.

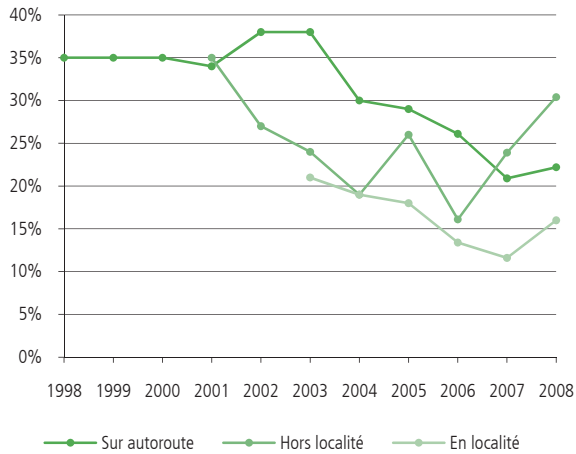
Selon la localisation, la vitesse moyenne est inférieure de 6 à 16% à la limite fixée **2**. On constate qu'au fil du temps, la **vitesse moyenne** adoptée sur les routes suisses a baissé. Un autre indicateur important en termes de sécurité routière est la vitesse maximale à laquelle circulent 85% des conducteurs, ou vu de l'autre angle, celle dépassée par 15% des automobilistes (V85). Alors qu'elle correspond à peu près à la vitesse limite en localité, elle est quelque peu supérieure à la vitesse limite hors localité et sur autoroute. La proportion de personnes qui jugent probable un **contrôle de vitesse** est relativement importante; plus de 7 automobilistes sur 10 s'attendent ainsi «parfois», «souvent», voire «très souvent/toujours» à un tel contrôle, soit le double de ceux qui estiment comme probable le fait de devoir se soumettre à un test d'alcoolémie. C'est chez les automobilistes romands que l'on enregistre la part la plus élevée de personnes s'attendant à un contrôle de vitesse **3**. Dans cette région, près de 9 automobilistes sur 10 avaient d'ailleurs l'impression en 2008 que la police avait intensifié ses activités de contrôles de vitesse au cours des cinq

dernières années **4**. Dans les autres régions, cette intensification a un peu moins attiré l'attention; 79% des automobilistes en Suisse alémanique et 85% au Tessin ont estimé que le nombre de contrôles a augmenté.

Le **respect des limitations de vitesse** dépend de l'âge. Alors que 38% des automobilistes âgés entre 60 et 85 ans affirment qu'ils respectent toujours les limitations de vitesse, seuls 7% des conducteurs entre 15 et 29 ans prétendent cela **5**. A noter qu'à l'autre bout de l'échelle, on trouve 1 automobiliste sur 10, et ceci quelle que soit sa tranche d'âge, qui avoue ne jamais ou peu respecter les limitations de vitesse. Peu de différences sont perceptibles selon le sexe ou la région linguistique.

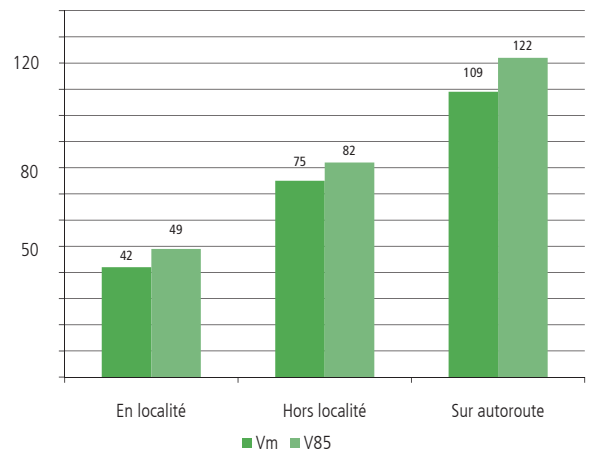
L'affirmation selon laquelle les limitations de vitesse sont légitimes n'a le plein accord que de 3 automobilistes sur 10 **6**. A noter qu'il y a encore 1/3 des automobilistes qui sont «plutôt d'accord» avec cette affirmation. Une majorité de conducteurs (55%) est totalement d'accord avec le fait que l'on procède à des contrôles de vitesse, mais seulement 3 sur 10 admettent sans réserves la légitimité des sanctions à ce sujet. Comme dans le cas de la légitimité des limitations de vitesse, il y a 1/3 des automobilistes qui sont «plutôt favorables» à des sanctions liées à la vitesse. On note en outre que les femmes ont tendance à mieux accepter les mesures en matière de vitesse que les hommes. La vitesse, qu'elle soit excessive ou inadaptée, représente l'une des causes majeures des accidents de la route. En Suisse, elle joue un rôle dans les accidents subis par près de 1/3 des blessés graves et des tués.

**1 Proportion de conducteurs qui dépassent la limitation de vitesse, selon la localisation, 1998–2008**



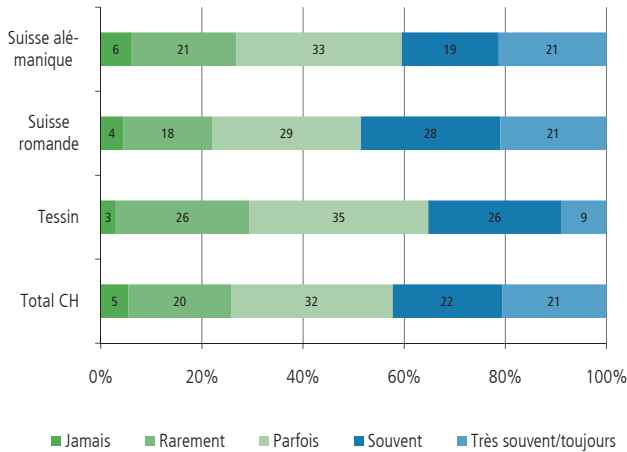
Source: IVT, mesures de la vitesse

**2 Vitesse moyenne (Vm) et vitesse respectée par 85% des conducteurs (V85) selon la localisation, 2008**



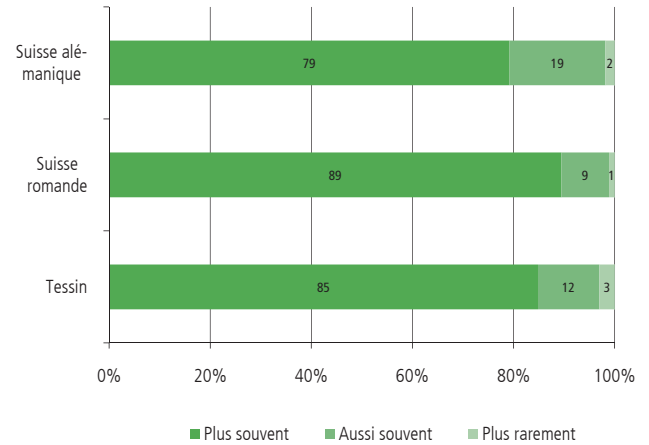
Source: IVT, mesures de la vitesse

**3 Probabilité de faire l'objet d'un contrôle de vitesse d'après les automobilistes, selon la région linguistique, 2008**



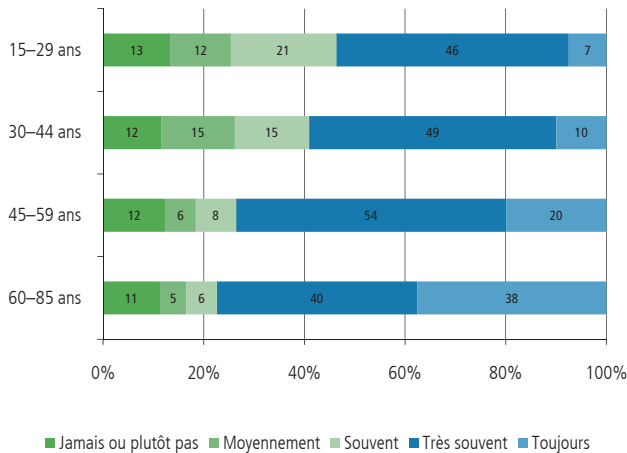
Source: bpa, sondage auprès de la population

**4 Modification de la fréquence des contrôles de vitesse (en l'espace de 5 ans) d'après les automobilistes, selon la région linguistique, 2008**



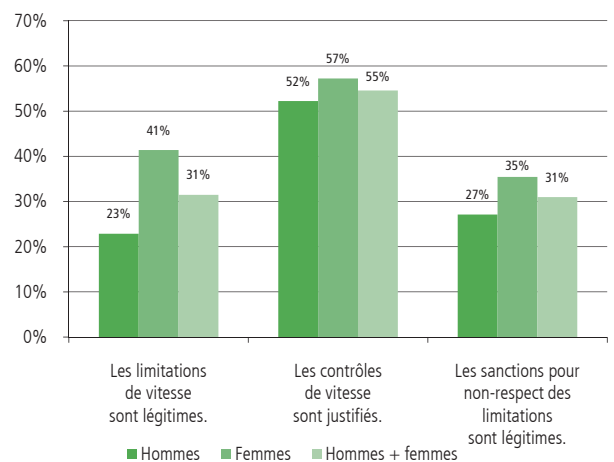
Source: bpa, sondage auprès de la population

**5 Proportion d'automobilistes qui respectent les limitations de vitesse, selon l'âge, 2008**



Source: bpa, sondage auprès de la population

**6 Proportion d'automobilistes tout à fait d'accord avec les affirmations suivantes, selon le sexe, 2008**



Source: bpa, sondage auprès de la population

# Casque

En 2008, presque 100% des motocyclistes et 82% des cyclomotoristes étaient casqués. Le taux de port du casque cycliste, non obligatoire, était quant à lui de 38%. Il a presque triplé entre 1998 et 2006, puis est resté stable. Le casque cycliste est porté surtout par les enfants de moins de 15 ans ou pour des motifs de loisirs. La mesure visant à rendre obligatoire le casque cycliste est soutenue par près de 3/4 des personnes interrogées dans le cadre du sondage d'opinion du bpa.

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.

En 2008, le **taux de port du casque** chez les **motocyclistes** avoisinait les 100%. Les **cyclomotoristes** étaient quant à eux beaucoup moins disciplinés, et en particulier ceux qui circulaient en Suisse romande. Leur taux de port était de 82% pour la Suisse entière et de 77% pour l'ensemble des cantons francophones.

Cette même année, la part des **cyclistes** casqués s'élevait à 38%. En une décennie, le taux de port du casque cycliste a presque triplé **1**. Depuis 2006, il n'a cependant plus beaucoup varié. La part des cyclistes casqués est la plus élevée chez les **enfants de moins de 15 ans** (50% en 2008). Elle est par contre au-dessous de la moyenne chez les jeunes de 15 à 29 ans (32%) et les personnes de 60 ans et plus (35%).

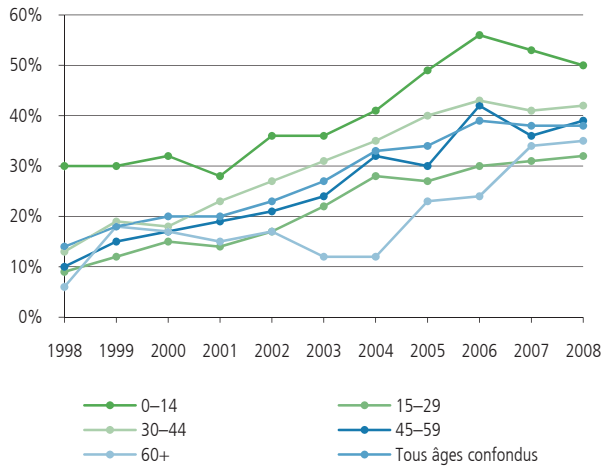
Le taux de port du casque cycliste est nettement plus élevé au Tessin (51%) qu'en Suisse alémanique (38%) et en Suisse romande (35%) **2**. C'est tout particulièrement dans les tranches d'âge au-delà de 30 ans que le taux de port du casque cycliste au Tessin se distingue de celui des deux autres régions linguistiques.

Le casque est porté dans des proportions variables selon le **motif de déplacement** **3**. Alors que 1 cycliste sur 2 porte le casque durant la pratique sportive du vélo (loisirs), seulement 1 sur 7 le met lors de trajets liés aux achats. Pour les trajets professionnels ou sur le chemin de l'école, pratiquement 1 cycliste sur 3 est casqué.

Mis à part le motif de déplacement «loisirs», le taux de port du casque cycliste est systématiquement le plus bas au Tessin **4**. L'importance des trajets de loisirs est cependant telle que le taux de port de l'ensemble des motifs de déplacement est, comme déjà mentionné, le plus élevé au Tessin. Selon le sondage d'opinion réalisé par le bpa, la part des personnes plutôt en faveur du port obligatoire du casque cycliste a augmenté ces cinq dernières années. Elle a passé de 64% en 2003 à 72% en 2008 **5**. Les femmes sont nettement plus en faveur de cette mesure que les hommes. Encore davantage de personnes soutiennent l'obligation du port du casque cycliste pour les enfants de moins de 15 ans. En 2008, 91% se sont exprimés plutôt en faveur de cette mesure, soit 5 points de pourcentage de plus qu'en 2003 **6**. Peu de différences peuvent être observées entre les régions linguistiques.

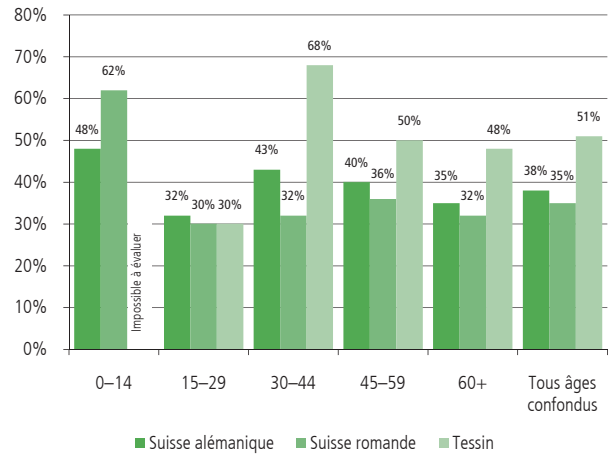
De nombreuses études attestent de l'**effet protecteur du casque**. Le casque de motocycliste et de cyclomotoriste, dont l'efficacité a été chiffrée dans la littérature, permettrait ainsi d'éviter 60% des blessures mortelles et 20% des blessures non mortelles. (Remarque: la réduction porte sur l'ensemble des blessures, pas seulement sur celles à la tête.) S'agissant du casque cycliste, l'efficacité a même été estimée à 70% pour les blessures mortelles (à la tête). En 2008, 12 utilisateurs non casqués de deux-roues motorisés ont perdu la vie et 122 autres ont été grièvement blessés. De plus, 21 cyclistes ne portant pas le casque sont décédés et 619 autres ont subi des blessures graves. Le port systématique du casque aurait sauvé la vie à quelque 20 d'entre eux et évité des blessures graves à la tête à environ 150 autres.

### 1 Evolution des taux de port du casque cycliste selon l'âge, 1998–2008



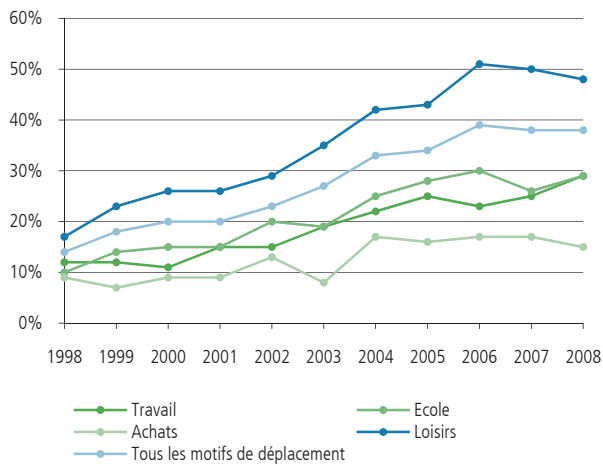
Source: bpa, comptages

### 2 Taux de port du casque cycliste selon l'âge et la région linguistique, 2008



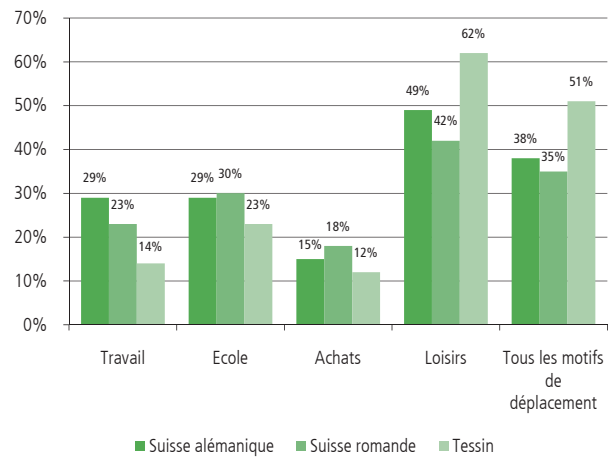
Source: bpa, comptages

### 3 Evolution des taux de port du casque cycliste selon le motif de déplacement, 1998–2008



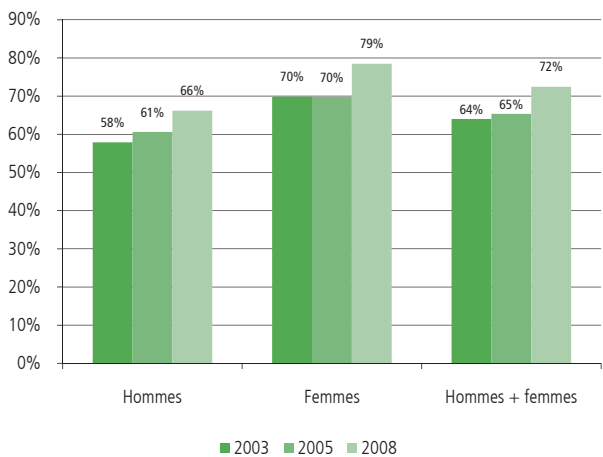
Source: bpa, comptages

### 4 Taux de port du casque cycliste selon le motif de déplacement et la région linguistique, 2008



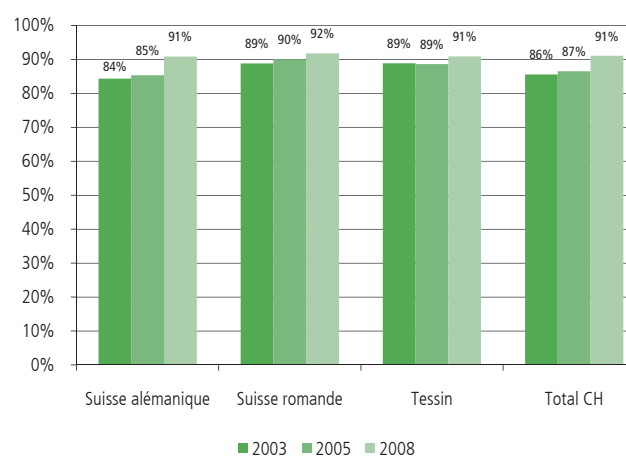
Source: bpa, comptages

### 5 Proportion de personnes plutôt en faveur du port obligatoire du casque cycliste, selon le sexe, 2003/2005/2008



Source: bpa, sondage auprès de la population

### 6 Proportion de personnes plutôt en faveur du port obligatoire du casque cycliste pour les enfants, selon la région linguistique, 2003/2005/2008



Source: bpa, sondage auprès de la population



# Ceinture de sécurité

En 2008, près de 9 automobilistes sur 10 portaient la ceinture de sécurité en Suisse. C'est en localité que le taux de port est le plus bas; seuls 8 automobilistes sur 10 s'attachent sur ces routes. Or c'est précisément à des vitesses faibles ou moyennes que la ceinture s'avère particulièrement efficace. En Allemagne et en France, les taux de port en localité sont respectivement de 93% et 98%. Malgré la progression continue du taux de port en Suisse cette dernière décennie, et tout particulièrement en localité, il reste donc encore un bon potentiel d'amélioration.

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 2008, le **taux de port de la ceinture de sécurité chez les conducteurs de voitures de tourisme** était de 88% **1**. Alors qu'il était légèrement au-dessus de la moyenne en Suisse alémanique (90%), il était particulièrement bas au Tessin (76%) et relativement bas en Suisse romande (82%). La part des personnes bouclant leur ceinture a nettement progressé en l'espace d'une décennie et les disparités entre les régions se sont estompées. Si la différence de taux de port de la ceinture entre la Suisse alémanique et le **Tessin** était de 27 points de pourcentage en 1998, elle n'était plus que de 14 points en 2008.

Les automobilistes s'attachent davantage lorsqu'ils circulent sur autoroute (93%) ou des routes hors localité (89%) que lorsqu'ils se déplacent en localité (81%) **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 63% en 1998 à 81% en 2008).

Les **passagers avant** des voitures de tourisme ont un comportement vis-à-vis de la ceinture qui est très proche de celui des conducteurs; leur taux de port était de 89% en 2008. Par contre, les **passagers arrière** sont beaucoup moins disciplinés, leur taux de port étant seulement de 65% en 2008.

Dans le cadre du sondage d'opinion du bpa, il apparaît que les Tessinois sont plus nombreux à remettre en question l'utilité de la ceinture de sécurité et, par conséquent, moins enclins à la porter. En 2008, 9% des automobilistes tessi-

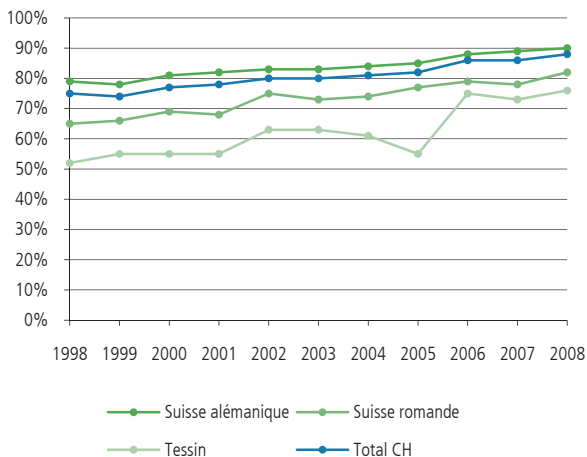
nois ont reconnu qu'ils ne bouclaient jamais leur ceinture de sécurité lorsqu'ils se déplaçaient en voiture, et 24% ont prétendu qu'ils s'attachaient après la mise en mouvement du véhicule **3**. En outre, la proportion d'automobilistes donnant crédit à l'affirmation «le port de la ceinture sur les sièges arrière n'apporte rien» est la plus élevée au Tessin **4**.

Si l'on compare les pays membres de l'OCDE qui ont publié les taux de port de la ceinture de sécurité sur leurs routes en 2007, on constate qu'il reste un grand potentiel d'amélioration en Suisse: sur ces 19 pays, une quinzaine affichent des taux de port supérieurs à ceux de la Suisse **5**. Dans le cas du taux de port en localité, seules la la Slovénie (67%), la Pologne (75%) et la Belgique (80%) présentent des taux inférieurs à la Suisse (81%), tandis que par exemple l'Allemagne ou la France affichent des taux nettement supérieurs (respectivement 93% et 98%).

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 passagers de véhicules. Selon la littérature, on estime ainsi que 45% des blessures mortelles et 35% des blessures non mortelles peuvent être évitées grâce à elle.

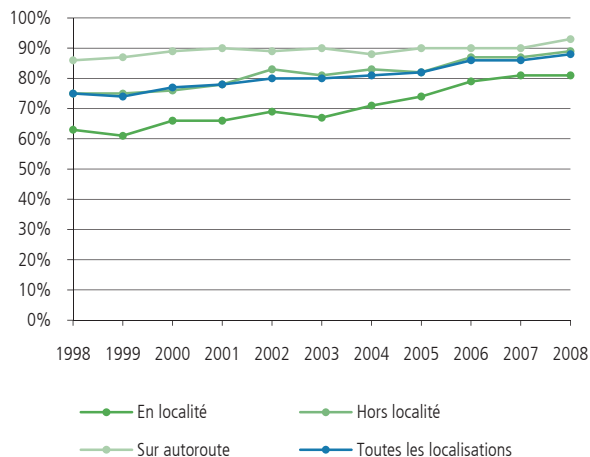
En 2008, 83 occupants de véhicules à moteur tués – dont 66 occupants de voitures de tourisme – et quelque 400 autres grièvement blessés ne portaient pas la ceinture. Le port rigoureux de la ceinture aurait permis à environ 35 d'entre eux de survivre et à environ 140 d'éviter des blessures graves. Remarque: pour 23 occupants de véhicules à moteur tués et quelque 70 autres grièvement blessés, il n'y a pas d'indication quant au port ou non de la ceinture. Si l'on suppose que la moitié n'était pas attachée, le nombre de personnes qui auraient survécu grimpe à 40 environ et celui pour lesquelles des blessures graves auraient pu être évitées à quelque 150.

### 1 Evolution des taux de port de la ceinture chez les conducteurs des voitures de tourisme immatriculées en Suisse, selon la région linguistique, 1998–2008



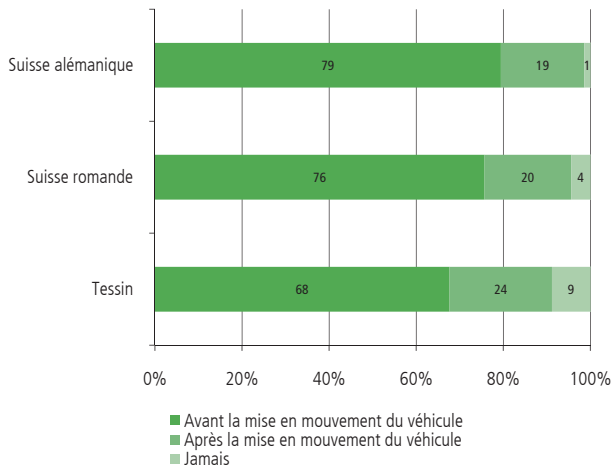
Source: bpa, comptages

### 2 Evolution des taux de port de la ceinture chez les conducteurs des voitures de tourisme immatriculées en Suisse, selon la localisation, 1998–2008



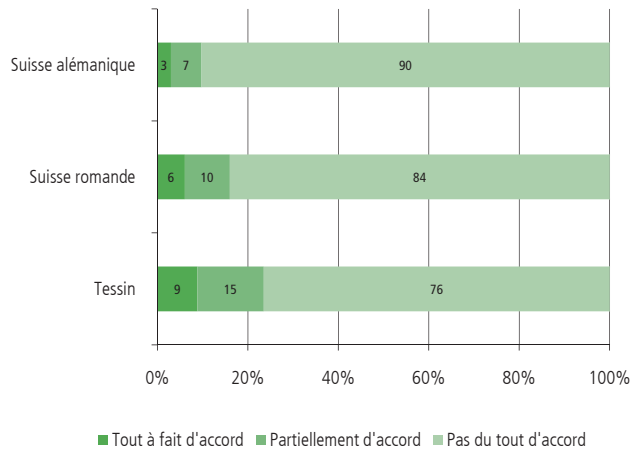
Source: bpa, comptages

### 3 Moment où la ceinture est bouclée aux dires des automobilistes, selon la région linguistique, 2008



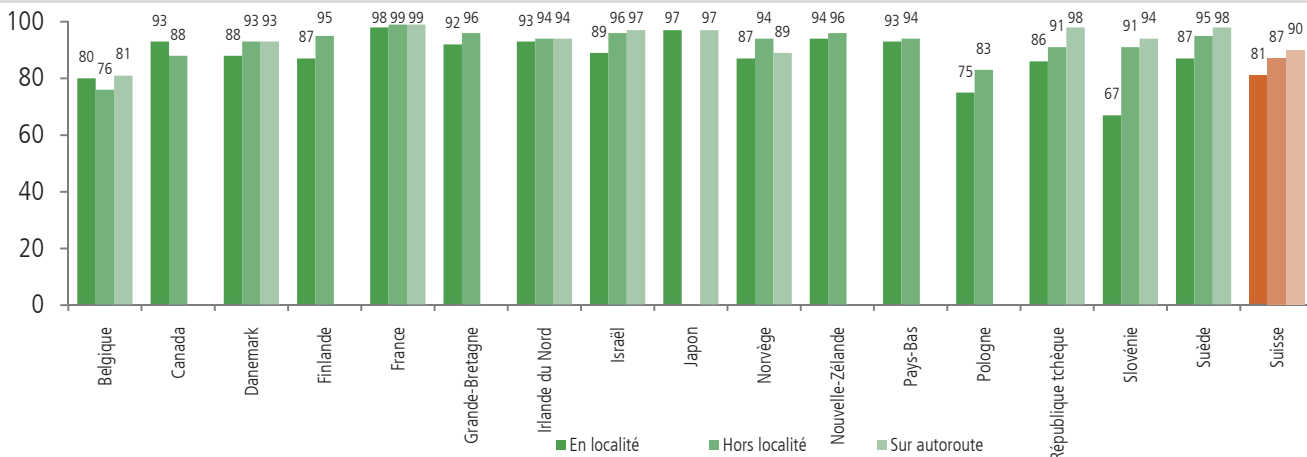
Source: bpa, sondage auprès de la population

### 4 Opinion des automobilistes face à l'affirmation «il n'est pas utile de porter la ceinture sur les sièges arrière», selon la région linguistique, 2008



Source: bpa, sondage auprès de la population

### 5 Taux de port de la ceinture chez les conducteurs de voitures de tourisme, comparaison internationale, 2007



Les valeurs des pays suivants ne se rapportent en partie pas à 2007: Danemark, Canada, Pays-Bas, Irlande du Nord, Norvège, Pologne

Source: OCDE, IRTAD

## Conduite de jour feux allumés

La part des automobilistes circulant feux allumés de jour était de 55% en 2008. Sur autoroute, 6 automobilistes sur 10 enclenchent leurs phares de jour, alors qu'en localité ou hors localité, seuls 5 sur 10 le font. C'est pourtant en localité que l'éclairage de jour est le plus utile. Les automobilistes romands sont plus critiques à l'égard de cette mesure et sont par conséquent moins nombreux à conduire feux allumés de jour. En outre, la solution «couplage clé de contact/feux de croisement» est préférée à celle qui préconise l'obligation.

Depuis janvier 1977, les motocycles et motocycles légers doivent circuler avec les feux de croisement constamment allumés. Le 1.1.2002, 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 de pays ont à ce jour instauré l'obligation de rouler de jour avec les feux de croisement ou de circulation diurnes. La Commission européenne a en outre adopté en septembre 2008 une directive stipulant qu'à partir du 7 février 2011, tous les nouveaux types de voitures particulières et de petites camionnettes de livraison devront être équipés d'un éclairage de jour. Cette règle sera applicable aux camions et aux bus 18 mois plus tard, c'est-à-dire à partir d'août 2012.

En 2008, un peu plus de la moitié des **voitures de tourisme** (55%) circulaient feux allumés de jour (par temps clair et ensoleillé à peu nuageux) **1**. Depuis 2001, soit une année avant l'introduction de la prescription obligatoire, le **taux de feux allumés de jour**, qui était alors de 11%, a nettement progressé. Entre 2001 et 2008, toutes les régions linguistiques ont enregistré de nettes hausses du taux d'enclenchement; Suisse alémanique: de 12 à 59%, **Suisse romande**: de 3 à 33%, et Tessin: de 17 à 43%. Malgré la hausse, la part des automobilistes en Suisse romande enclenchant les feux de jour reste faible par rapport à celle dans les autres régions linguistiques.

La part de **camions** et de **bus** circulant feux allumés de jour est également bien plus basse en Suisse romande (51%) qu'en Suisse alémanique (77%) ou au Tessin (72%) **2**. Même chez les **motocyclistes**, on observe que les Suisses romands sont moins nombreux à enclencher les phares de jour (90%) que les Suisses alémaniques (95%) ou les Tessinois (94%).

En outre, le taux de feux allumés de jour dépend de la **localisation**: les phares des voitures de tourisme sont

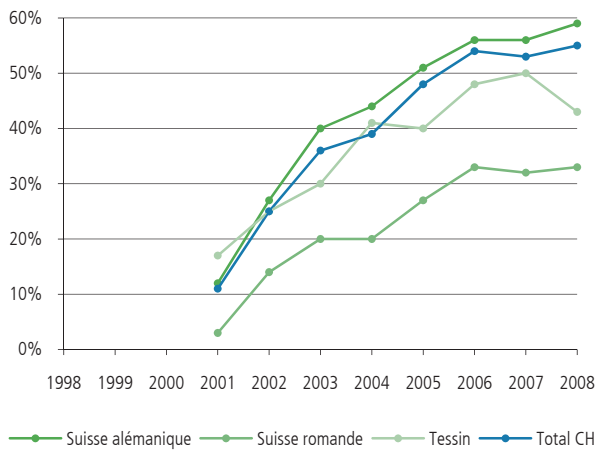
davantage enclenchés de jour sur autoroute (66%) que sur les routes hors des localités (53%) ou qu'en localité (48%) **3**. La prescription obligatoire est ainsi le moins suivie précisément là où elle s'avère le plus utile. Par ailleurs, 94% des motocycles circulaient feux allumés de jour en 2008 contre 72% des camions et bus, et 55% des voitures de tourisme **4**.

L'évolution positive du taux observée ces dernières années se reflète aussi dans l'**acceptation sociale** de l'obligation de conduire feux allumés de jour. Si la population y était favorable à 29% seulement en 1999, ce taux a progressé très rapidement jusqu'en 2002 où il a atteint 64% **5**. Il s'est ensuite maintenu à ce niveau jusqu'en 2007 (63%) pour atteindre un nouveau sommet en 2008 (70%).

La solution «couplage clé de contact/feux de croisement» rencontre l'approbation d'encore davantage de personnes (75% en 2008) **6**. Alors que les hommes et les femmes sont favorables dans une même mesure à une obligation, des différences apparaissent en revanche entre les régions linguistiques. Les Suisses romands sont nettement moins nombreux à s'exprimer en faveur de l'obligation d'allumer les feux de jour (55%) que les Suisses alémaniques (74%) ou les Tessinois (71%). Dans le cas du couplage clé de contact/feux de croisement, les différences régionales sont légèrement moins marquées.

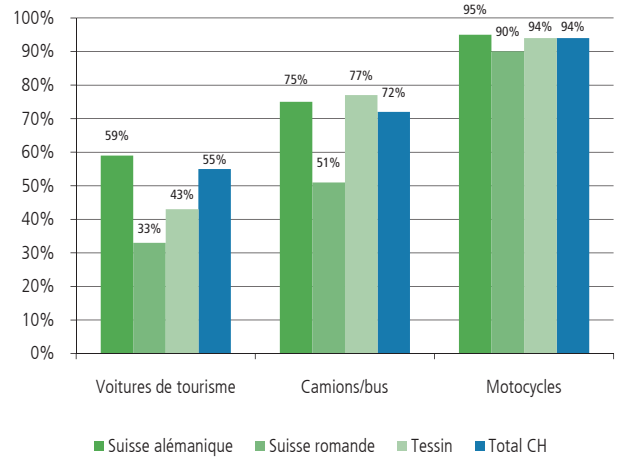
Diverses études scientifiques ont démontré que le nombre d'accidents diminue grâce à l'utilisation des feux de jour. En effet, les différents usagers (conducteurs de véhicules à moteur, cyclistes, piétons) perçoivent plus rapidement les autres, et évaluent mieux leurs distances et vitesses. Selon des calculs effectués au bpa à la fin des années 90, une augmentation de 0 à 100% du taux d'enclenchement des phares le jour permettrait d'éviter 40 morts et 2760 blessés en Suisse.

**1 Evolution des taux de feux allumés de jour par beau temps pour les voitures de tourisme, selon la région linguistique, 2001–2008**



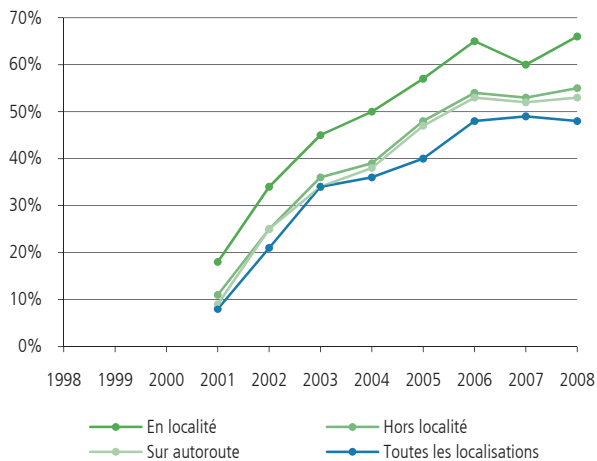
Source: bpa, comptages

**2 Taux de feux allumés de jour par beau temps selon la région linguistique et la catégorie de véhicules, 2008**



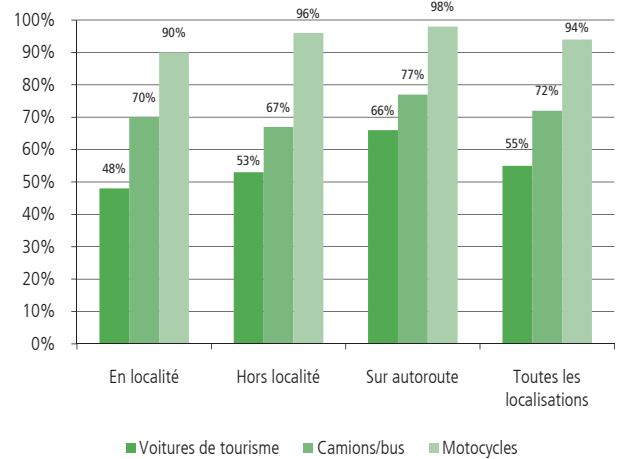
Source: bpa, comptages

**3 Evolution des taux de feux allumés de jour par beau temps pour les voitures de tourisme, selon la localisation, 2001–2008**



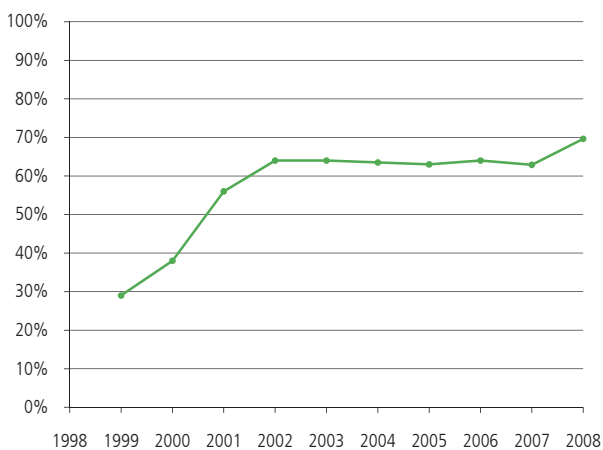
Source: bpa, comptages

**4 Taux de feux allumés de jour par beau temps selon la localisation et le type de véhicules, 2008**



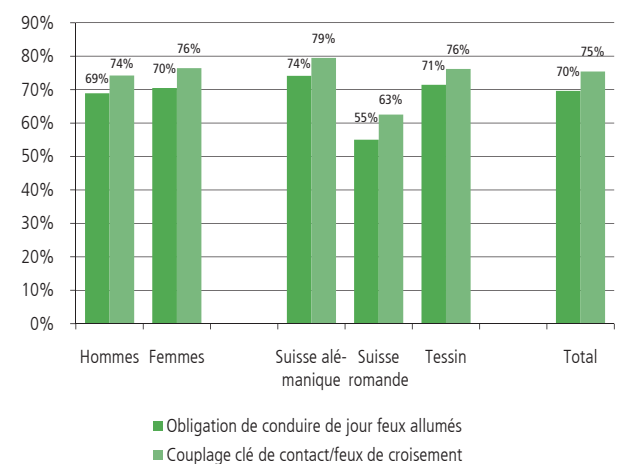
Source: bpa, comptages

**5 Evolution de la part de la population plutôt en faveur de l'obligation d'allumer les feux de jour, 1999–2008**



Source: bpa, sondage auprès de la population

**6 Part de la population plutôt en faveur de mesures concernant la conduite de jour feux allumés, selon le sexe et la région linguistique, 2008**



Source: bpa, sondage auprès de la population





## Conclusions

5137 dommages corporels graves en 2008: il reste encore beaucoup à faire en matière de sécurité routière en Suisse. Pour le bpa, il est surtout nécessaire d'agir dans deux domaines: les motocyclistes et la vitesse. En effet, 1 dommage corporel grave sur 4 est le fait d'un motocycliste et la vitesse, excessive ou inadaptée, est depuis des années l'une des principales causes des accidents.

## Principaux résultats

Le nombre de victimes de la route a connu un net recul en 2008. Il n'en reste pas moins que 357 personnes ont perdu la vie sur les routes suisses et 4780 autres ont été grièvement blessées. Si la tendance positive observée chez les tués s'est déjà amorcée depuis quelques années, des progrès plus marqués se dessinent désormais aussi pour les blessés graves, après des années de quasi-stagnation. Les accidents des motocyclistes et le comportement face à la vitesse continuent à poser problème.

En 2008, le nombre de tués de même que celui des blessés graves ont atteint un **niveau historiquement bas**. Par rapport à 2007, le premier a passé à 357, diminuant de 27, le second à 4780, reculant de 455. Ces dix dernières années, la baisse annuelle moyenne s'est ainsi élevée à près de 3% pour les blessés graves et même à près de 5% pour les tués. Cette évolution place la Suisse à un très bon rang au niveau international: avec 51 usagers de la route tués par million d'habitants, elle occupait l'une des premières places du classement des pays de l'OCDE en 2007. Les routes suisses comptent donc parmi les plus sûres du monde.

On a constaté une réduction du nombre de victimes de la route pour la quasi-totalité des usagers de la route. Les occupants de voitures de tourisme, les cyclomotoristes et les piétons, en particulier, présentent une baisse supérieure à la moyenne cette dernière décennie. En revanche, le nombre de victimes a progressé de 15% chez les **motocyclistes** durant le même temps. Leur risque d'accident et de blessures demeure supérieur à la moyenne. Le risque de décès le plus élevé est, quant à lui, l'apanage des **piétons**, et les **occupants de voitures de tourisme** représentent encore et toujours la plus grande partie des victimes de la route.

Le risque rapporté à la population d'être grièvement blessé ou tué dans un accident de la route a diminué pour toutes les tranches d'âge durant la dernière décennie. L'évolution des chiffres des accidents est très positive chez les enfants en particulier. Les **jeunes adultes** entre 18 et 24 ans constituent le plus grand danger sur les routes, à la fois pour eux-mêmes et pour les autres.

Les **hommes** sont environ deux fois plus nombreux que les femmes à avoir un accident grave chaque année. De même, leur létalité est le double de celle des femmes: en d'autres termes, pour un même nombre de blessures, les hommes sont deux fois plus nombreux à y succomber que les femmes.

En 2008, plus de la moitié des accidents mortels se sont produits sur les **routes hors localité**, et 3 accidents avec blessés graves sur 5 en localité.

6 dommages corporels graves sur 10 sont dus à des **collisions**, surtout entre deux parties, qui s'expliquent avant tout par des refus de priorité aux carrefours dans les localités. Les **pertes de maîtrise** sont, quant à elles, plus souvent que la moyenne en relation avec l'alcool et la vitesse. Elles ont souvent lieu la nuit, le week-end et hors des localités. Ce type d'accident présente le plus grand risque d'avoir une issue fatale: près de 3% des blessures sont si graves qu'elles sont mortelles.

L'inattention et la distraction, le non-respect des priorités, la vitesse et l'alcool comptent depuis des années parmi les **principales causes** des accidents graves. Les dommages corporels graves qui résultent d'une utilisation inadéquate du véhicule ont fortement progressé ces dix dernières années. Ils touchent surtout les motocyclistes. La vitesse est avant tout un problème chez les jeunes conducteurs entre 18 et 24 ans, les refus de priorité chez les seniors.

Le **comportement** des usagers de la route **en matière de sécurité** s'est beaucoup amélioré ces dernières années. En Suisse en 2008, près de 9 automobilistes sur 10 attachaient leur ceinture. Près de 100% des motocyclistes, 82% des cyclomotoristes et 38% des cyclistes portaient un casque. 55% des automobilistes conduisaient de jour avec les feux allumés. En dépit de ces améliorations, il reste un potentiel inexploité dans tous les domaines. On roule souvent trop vite sur les routes suisses, en particulier hors localité, où près de 1/3 des automobilistes dépassent la limitation légale de vitesse.

# Perspectives

L'analyse de l'accidentalité routière actuelle et de son évolution décennale confirme de nombreux problèmes connus. Le présent rapport montre qu'il faut continuer à agir en dépit d'importants succès en matière de sécurité routière. Le potentiel de réduction du nombre d'usagers grièvement voire mortellement blessés est considérable dans deux domaines en particulier: le trafic motocycliste et la vitesse. C'est pourquoi les mesures techniques, légales et éducatives devront être intensifiées à l'avenir.

Dans la circulation routière, 1 dommage corporel grave sur 4 est le fait d'un **motocycliste**. Il ne suffit pourtant pas d'agir sur ces usagers pour réduire l'accidentalité. Raison pour laquelle le dossier de sécurité «Trafic motocycliste» du bpa, financé par le FSR, formule des recommandations concrètes dans six domaines problématiques. Principaux exemples:

- Les **motocyclistes** doivent être sensibilisés à leur très grand risque d'accident dès la formation de base. Toutefois, un comportement sûr peut être induit davantage par les contrôles et les sanctions que par des moyens éducatifs.
- Les **motocycles** sont souvent perçus trop tard voire pas du tout du fait de leur silhouette étroite. Des feux diurnes spéciaux et des feux de position latéraux pourraient aider à cet égard. Les systèmes antiblocages (ABS) et les systèmes de freinage intégral (CBS) offrent également un important gain de sécurité.
- Les **conducteurs des véhicules antagonistes** n'ont souvent pas conscience des spécificités du trafic motocycliste, un point qu'il faut corriger dans la formation de base et les cours de perfectionnement.
- La perceptibilité des **véhicules antagonistes** peut être améliorée par des feux diurnes spéciaux. La forme et la rigidité de la carrosserie doivent être davantage axées sur la protection des usagers autres que les automobilistes.
- L'**infrastructure** aussi présente un potentiel d'amélioration. Le réseau routier actuel est surtout conçu pour les véhicules à quatre roues. Étant donné que les deux-roues motorisés atteignent bien plus vite leurs limites de stabilité, une infrastructure appropriée doit permettre d'éviter les erreurs humaines ou au moins d'en atténuer les conséquences (routes tolérant les erreurs ou «forgiving roads»).

- Les **équipements de protection** (casque et vêtements) de grande qualité doivent être davantage diffusés et pouvoir être testés avant achat sur des trajets d'essai.

La **vitesse** est un facteur décisif pour la survenance des accidents et, en particulier, leur gravité. **Espace routier adapté, sensibilisation et intensité suffisante des contrôles** permettent d'obtenir une modération de la vitesse. En localité, les usagers vulnérables seront protégés par des mesures d'aménagement sur les routes à orientation trafic et des zones 30 sur les routes d'intérêt local.

L'**être humain**, qui décide en définitive de la vitesse qu'il adopte, doit aussi faire l'objet de mesures. Les informations sur sa vitesse (p. ex. indicateurs numériques mobiles de vitesse au bord de la route), les cours pour les conducteurs qui se singularisent dans le trafic ainsi qu'un contact direct par courrier avec les conducteurs problématiques se sont révélés efficaces.

La **technique des véhicules** contribue aussi de manière décisive à plus de sécurité. L'innovation actuelle la plus importante est le contrôle électronique de stabilité. De même, la **technique de la circulation** et ses normes de construction routière peuvent jouer un rôle déterminant.

L'intensification des **contrôles de police**, flanqués de campagnes de communication et d'un travail de relations publiques, induit un meilleur respect des limitations de vitesse. Sur mandat du FSR, le bpa élabore actuellement un dossier de sécurité consacré à la vitesse. Les résultats, dont la publication est prévue au printemps 2010, permettront de préciser cette liste de mesures.

Les mesures destinées à accroître la sécurité des motocyclistes et à réduire les accidents dus à la vitesse ont également une influence positive dans d'autres domaines. Il faut néanmoins intensifier les mesures qui ont fait leurs preuves et en mettre en œuvre de nouvelles.



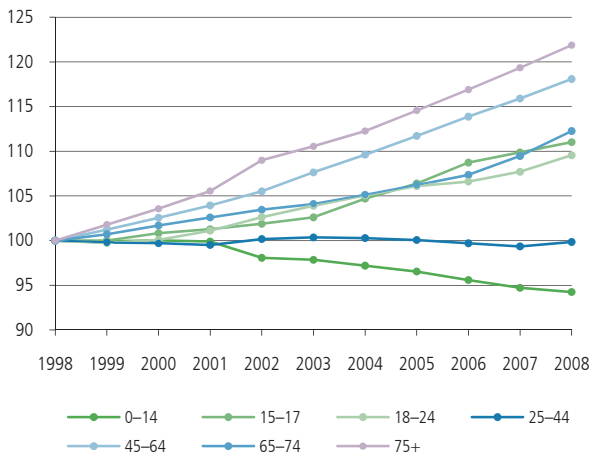
	Situation 2008			Evolution du nombre de tués et de blessés graves			
	Tués	Blessés graves	Total	Chiffres absolus		%	
				Différence par rapport à 2007	Ø 1998–2008 <sup>1</sup>	Différence par rapport à 2007	Ø 1998–2008 <sup>1</sup>
<b>Total</b>	<b>357</b>	<b>4 780</b>	<b>5 137</b>	<b>-482</b>	<b>-185</b>	<b>-8.6</b>	<b>-2.7</b>
<b>Moyen de locomotion</b>							
Voiture de tourisme	156	1 599	1 755	-48	-117	-2.7	-4.3
Motocycle	83	1 374	1 457	-224	23	-13.3	1.8
Cyclomoteur	9	159	168	-42	-26	-20.0	-6.1
Cycle	27	821	848	16	-17	1.9	-1.7
A pied	59	638	697	-175	-41	-20.1	-3.7
Autres	23	189	212	-9	-7	-4.1	-2.7
<b>Age</b>							
0–6	2	64	66	-5	-12	-7.0	-6.8
7–14	8	210	218	-35	-23	-13.8	-5.5
15–17	14	295	309	-72	-7	-18.9	-2.1
18–24	44	777	821	-74	-41	-8.3	-3.4
25–44	99	1 536	1 635	-96	-80	-5.5	-3.4
45–64	90	1 257	1 347	-123	-4	-8.4	-0.3
65–74	40	330	370	-16	-7	-4.1	-1.8
75+	60	311	371	-61	-11	-14.1	-2.2
<b>Sexe</b>							
Hommes	267	3 184	3 451	-406	-111	-10.5	-2.5
Femmes	90	1 596	1 686	-76	-75	-4.3	-3.1
<b>Région linguistique</b>							
Suisse alémanique	243	3 022	3 265	-309	-145	-8.6	-3.2
Suisse romande	94	1 346	1 440	-199	-39	-12.1	-2.2
Tessin	20	412	432	26	-2	6.4	-0.5
<b>Type d'occupant</b>							
Conducteur	250	3 583	3 833	-285	-95	-6.9	-2.0
Passager	48	559	607	-22	-49	-3.5	-4.9
<b>Localisation</b>							
En localité	135	2 829	2 964	-287	-99	-8.8	-2.5
Hors localité	195	1 615	1 810	-161	-63	-8.2	-2.8
Sur autoroute	27	336	363	-34	-23	-8.6	-4.1
<b>Type d'accident</b>							
Concernant un piéton	53	626	679	-158	-39	-18.9	-3.6
Perte de maîtrise	160	1 668	1 828	-161	-57	-8.1	-2.4
Croisement longitudinal	38	343	381	-80	-16	-17.4	-2.8
Dépassement/contournement	17	251	268	-18	-11	-6.3	-2.9
Tamponnement	14	486	500	-32	-4	-6.0	-0.8
Changement de direction	35	870	905	-57	-34	-5.9	-2.9
Traversée	16	294	310	-6	-20	-1.9	-4.1
Autres	24	242	266	30	-4	12.7	-1.6
<b>Conditions de lumière</b>							
De jour	241	3 293	3 534	-257	-98	-6.8	-2.2
Au crépuscule	22	282	304	-18	-6	-5.6	-1.6
De nuit	94	1 205	1 299	-205	-82	-13.6	-4.0
<b>Conditions météorologiques</b>							
Pas de précipitations	311	4 138	4 449	-472	-143	-9.6	-2.5
Pluie/neige	46	633	679	-5	-41	-0.7	-4.3
<b>Jour de la semaine</b>							
Lundi–vendredi	246	3 412	3 658	-298	-125	-7.5	-2.6
Week-end	111	1 368	1 479	-184	-61	-11.1	-2.9
<b>Cause potentielle</b>							
Vitesse	147	1 109	1 256	-101	-67	-7.4	-3.7
Alcool	58	647	705	-92	-29	-11.5	-3.0
Présomption drogues/médicaments	18	129	147	-23	6	-13.5	4.4
Inattention et distraction	83	1 321	1 404	-226	-41	-13.9	-2.0
Non-respect de la priorité	66	1 234	1 300	-213	-58	-14.1	-3.1
Utilisation inadéquate du véhicule	37	518	555	-11	21	-1.9	7.0

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

Evolution du nombre de tués				Evolution du nombre de blessés graves			
Chiffres absolus		%		Chiffres absolus		%	
Différence par rapport à 2007	Ø 1998-2008 <sup>1</sup>	Différence par rapport à 2007	Ø 1998-2008 <sup>1</sup>	Différence par rapport à 2007	Ø 1998-2008 <sup>1</sup>	Différence par rapport à 2007	Ø 1998-2008 <sup>1</sup>
-27	-27	-7.0	-4.5	-455	-159	-8.7	-2.6
-6	-17	-3.7	-5.5	-42	-101	-2.6	-4.1
1	0	1.2	0.1	-225	23	-14.1	1.9
2	-1	28.6	-7.4	-44	-24	-21.7	-6.0
-3	-2	-10.0	-3.3	19	-16	2.4	-1.7
-20	-6	-25.3	-5.2	-155	-35	-19.6	-3.5
-1	-1	-4.2	-3.0	-8	-6	-4.1	-2.7
-4	-1	-66.7	-6.0	-1	-10	-1.5	-6.9
0	-2	0.0	-7.9	-35	-21	-14.3	-5.4
-2	-1	-12.5	-4.8	-70	-6	-19.2	-1.8
-17	-4	-27.9	-4.5	-57	-37	-6.8	-3.3
12	-10	13.8	-5.8	-108	-70	-6.6	-3.2
1	-3	1.1	-3.1	-124	0	-9.0	-0.1
3	-1	8.1	-2.6	-19	-6	-5.4	-1.7
-20	-3	-25.0	-3.5	-41	-8	-11.7	-1.9
-35	-17	-11.6	-3.9	-371	-94	-10.4	-2.4
8	-10	9.8	-5.8	-84	-65	-5.0	-3.0
-5	-15	-2.0	-4.0	-304	-129	-9.1	-3.0
-23	-9	-19.7	-4.9	-176	-30	-11.6	-2.0
1	-3	5.3	-6.9	25	1	6.5	0.2
-11	-15	-4.2	-4.0	-274	-80	-7.1	-1.9
4	-5	9.1	-5.5	-26	-44	-4.4	-4.9
-6	-10	-4.3	-4.5	-281	-89	-9.0	-2.4
-1	-12	-0.5	-4.2	-160	-51	-9.0	-2.5
-20	-4	-42.6	-5.5	-14	-19	-4.0	-3.9
-16	-6	-23.2	-5.1	-142	-33	-18.5	-3.4
-26	-12	-14.0	-4.6	-135	-46	-7.5	-2.1
-2	-3	-5.0	-3.6	-78	-13	-18.5	-2.7
3	-1	21.4	-6.3	-21	-9	-7.7	-2.7
-7	0	-33.3	-0.8	-25	-4	-4.9	-0.8
5	-2	16.7	-4.2	-62	-32	-6.7	-2.9
9	-1	128.6	-5.1	-15	-19	-4.9	-4.1
7	-2	41.2	-5.2	23	-2	10.5	-1.1
5	-13	2.1	-3.7	-262	-85	-7.4	-2.1
-3	-1	-12.0	-2.6	-15	-5	-5.1	-1.5
-28	-13	-23.0	-6.1	-177	-69	-12.8	-3.8
-37	-22	-10.6	-4.2	-435	-121	-9.5	-2.3
10	-4	27.8	-6.1	-15	-37	-2.3	-4.2
-6	-18	-2.4	-4.3	-292	-107	-7.9	-2.5
-21	-9	-15.9	-4.7	-163	-52	-10.7	-2.7
13	-10	9.7	-4.4	-114	-57	-9.3	-3.5
3	-6	5.5	-6.6	-95	-23	-12.8	-2.6
6	0	50.0	1.1	-29	6	-18.4	5.0
-19	-8	-18.6	-4.4	-207	-33	-13.6	-1.8
4	-6	6.5	-5.1	-217	-52	-15.0	-3.1
4	0	12.1	1.6	-15	21	-2.8	7.5

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

**1 Evolution indexée de la population résidente permanente selon l'âge, 1998–2008 (au 1<sup>er</sup> janv.)**



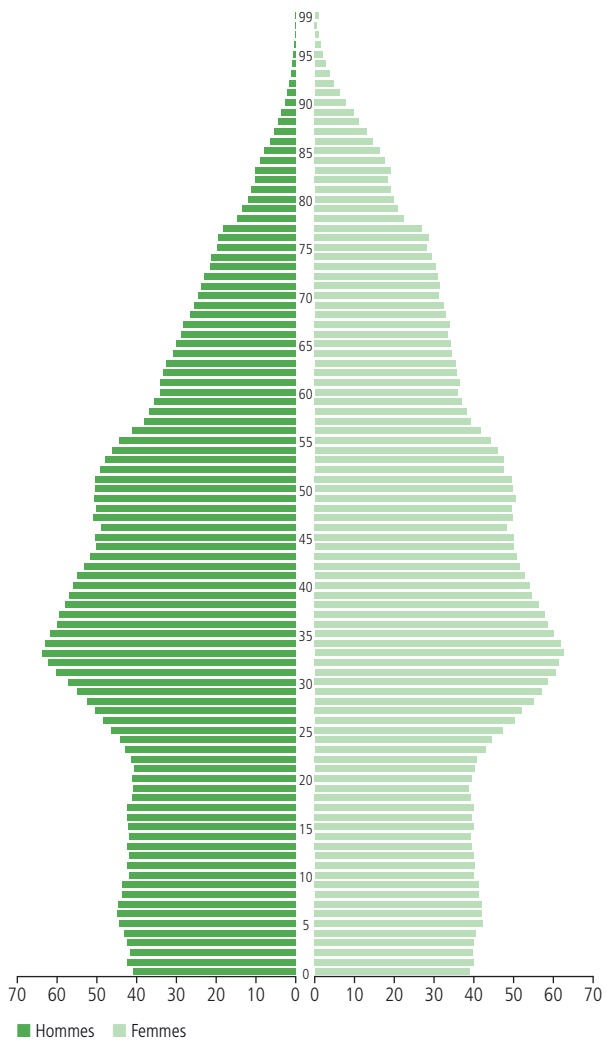
Source: OFS, ESPOP

**2 Population résidente permanente selon l'âge et le sexe, 2008 (au 1<sup>er</sup> janv.)**

Age	Hommes	Femmes	Total
0–14	605 343	571 423	1 176 766
15–17	140 502	132 848	273 350
18–24	321 115	311 904	633 019
25–44	1 116 980	1 113 933	2 230 913
45–64	1 018 789	1 015 497	2 034 286
65–74	300 091	343 873	643 964
75+	224 194	377 002	601 196
<b>Total</b>	<b>3 727 014</b>	<b>3 866 480</b>	<b>7 593 494</b>

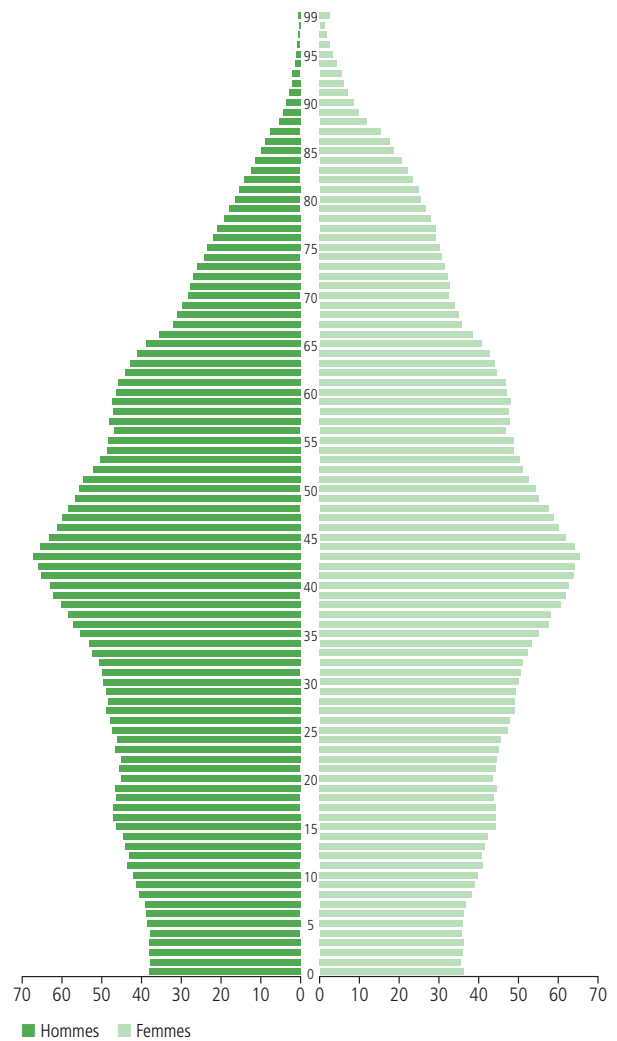
Source: OFS, ESPOP

**3 Population résidente permanente en milliers d'habitants selon l'âge et le sexe, 1998 (au 1<sup>er</sup> janv.)**



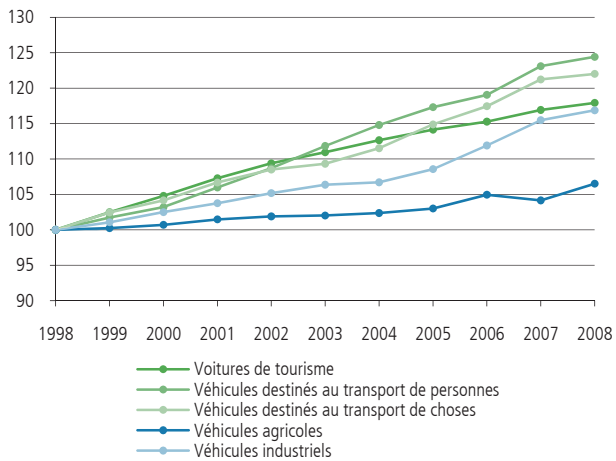
Source: OFS, ESPOP

**4 Population résidente permanente en milliers d'habitants selon l'âge et le sexe, 2008 (au 1<sup>er</sup> janv.)**



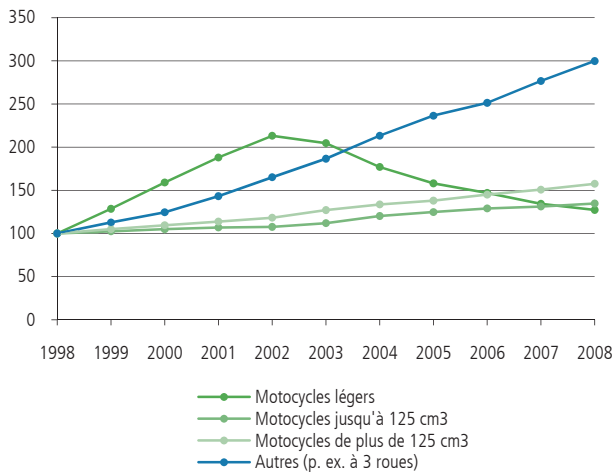
Source: OFS, ESPOP

### 1 Evolution indexée du parc de voitures automobiles (sauf véhicules militaires) selon le type de véhicule, 1998–2008



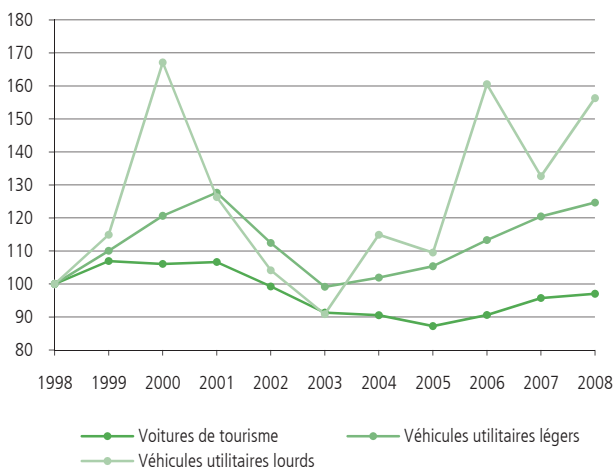
Source: OFS, statistique des véhicules routiers

### 3 Evolution indexée du parc de motos selon le type de véhicule, 1998–2008



Source: OFS, statistique des véhicules routiers

### 5 Evolution indexée des nouvelles immatriculations de voitures automobiles, 1998–2008



Source: auto-suisse

### 2 Parc de voitures automobiles (sauf véhicules militaires) selon le type de véhicule, 2008

Type de véhicule	Effectif
Voitures de tourisme	3 989 811
Véhicules destinés au transport de personnes	48 536
Véhicules destinés au transport de choses	326 232
Véhicules agricoles	188 218
Véhicules industriels	55 808
<b>Total</b>	<b>4 608 605</b>

Source: OFS, statistique des véhicules routiers

### 4 Parc de motos selon le type de véhicule, 2008

Type de véhicule	Effectif
Motocycles jusqu'à 125 cm3	246 368
Motocycles de plus de 125 cm3	309 583
Motocycles légers	63 663
Autres (p. ex. à 3 roues)	16 926
<b>Total</b>	<b>636 540</b>

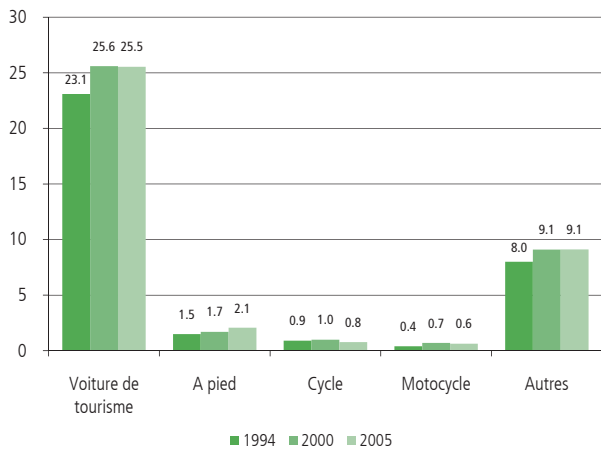
Source: OFS, statistique des véhicules routiers

### 6 Nouvelles immatriculations de voitures automobiles, 2008

Voitures automobiles	Effectif
Voitures de tourisme	288 525
Véhicules utilitaires légers	24 710
Véhicules utilitaires lourds	5 042
<b>Total</b>	<b>318 277</b>

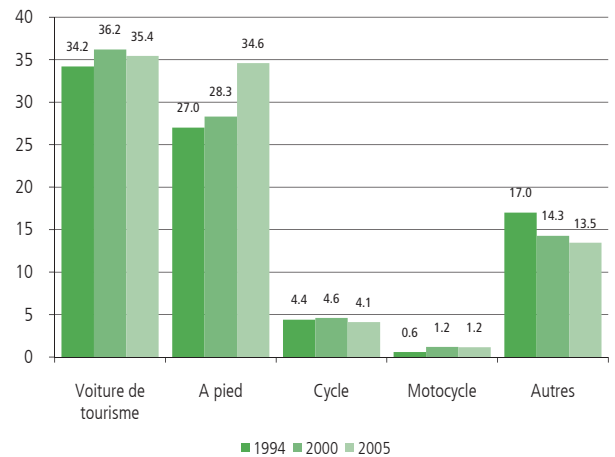
Source: auto-suisse

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



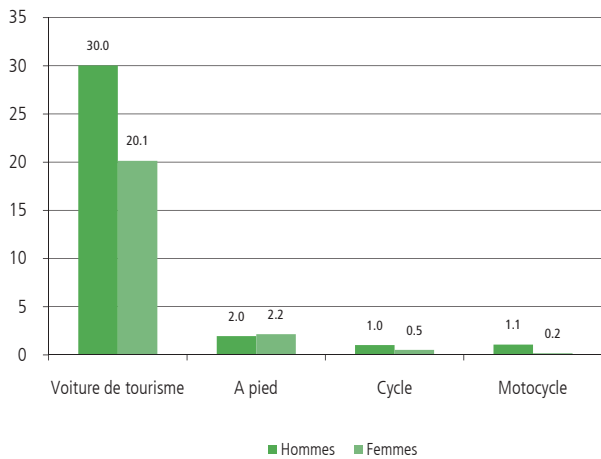
Source: ARE/OFS, MRT

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



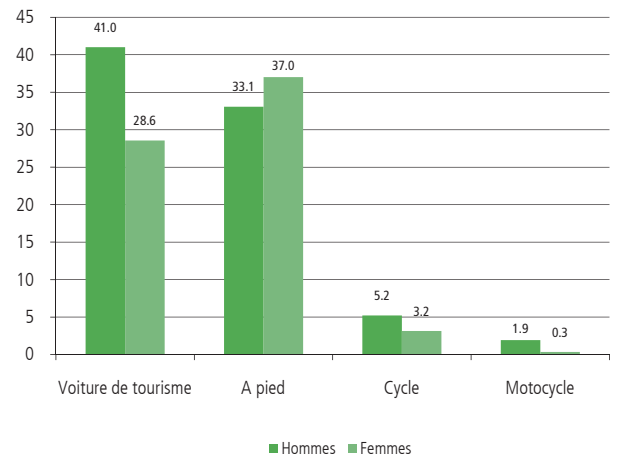
Source: ARE/OFS, MRT

**3 Distance journalière en km parcourue par personne selon le moyen de locomotion et le sexe, 2005**



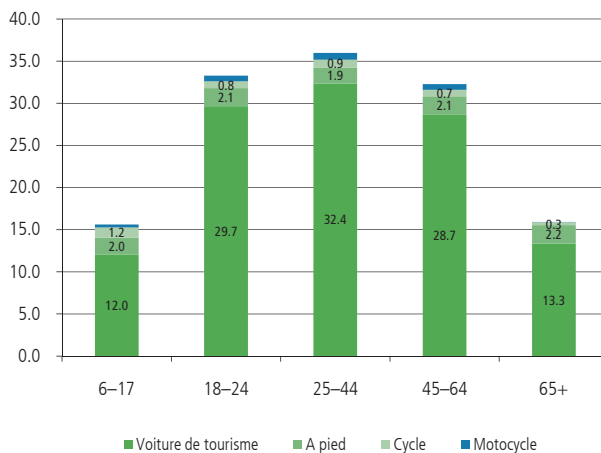
Source: ARE/OFS, MRT

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



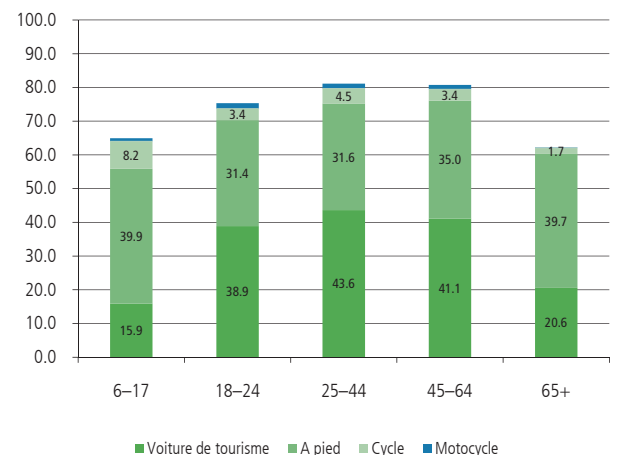
Source: ARE/OFS, MRT

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



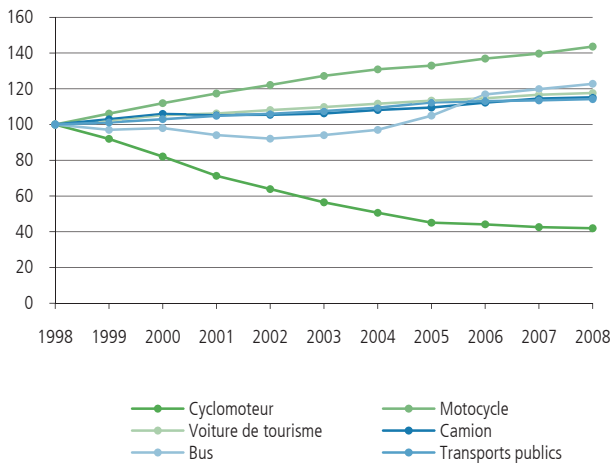
Source: ARE/OFS, MRT

**6 Temps de déplacement moyen en min par personne et par jour selon l'âge et le moyen de locomotion, 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, 1998–2008**



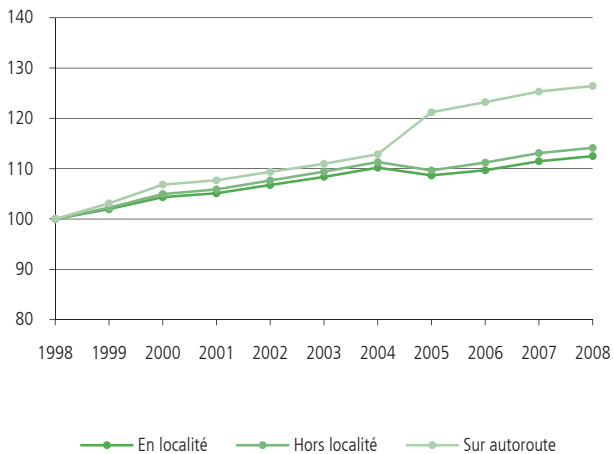
Source: OFS/bpa

**2 Nombre annuel de km parcourus par les usagers motorisés sur les routes suisses selon le moyen de locomotion (estimation provisoire), 2008**

Moyen de locomotion	Millions de km
Cyclomoteur	136
Motocycle	2 223
Voiture de tourisme	55 346
Camion	5 711
Bus	124
Transports publics	305
<b>Total</b>	<b>63 845</b>

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, 1998–2008**



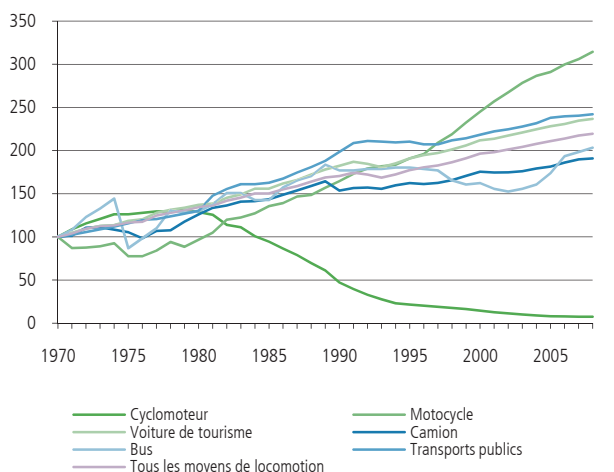
Source: OFS/bpa

**4 Nombre annuel de km parcourus par les usagers motorisés sur les routes suisses selon la localisation (estimation provisoire), 2008**

Localisation	Millions de km
En localité	19 716
Hors localité	21 415
Sur autoroute	22 714
<b>Total</b>	<b>63 845</b>

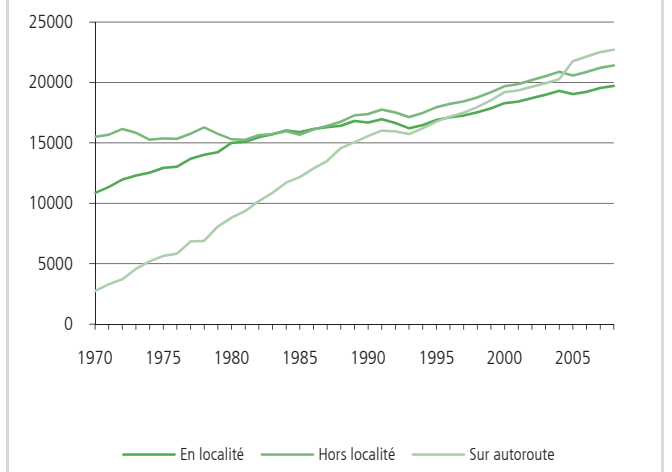
Source: OFS/bpa

**5 Evolution indexée du nombre annuel de km parcourus par les usagers motorisés sur les routes suisses selon le moyen de locomotion, 1970–2008**



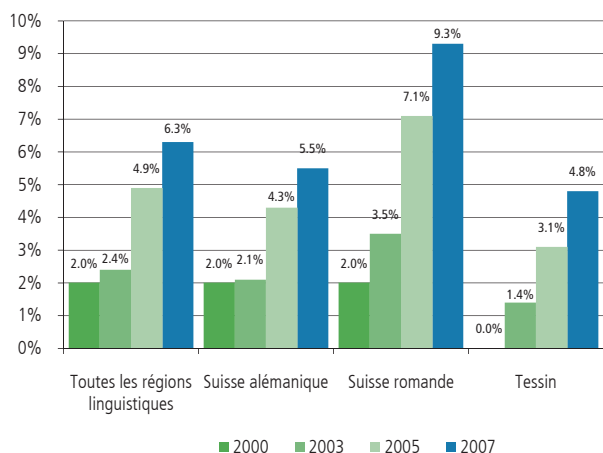
Source: OFS/bpa

**6 Evolution du nombre annuel de km parcourus par les usagers motorisés sur les routes suisses selon la localisation, en millions, 1970–2008**



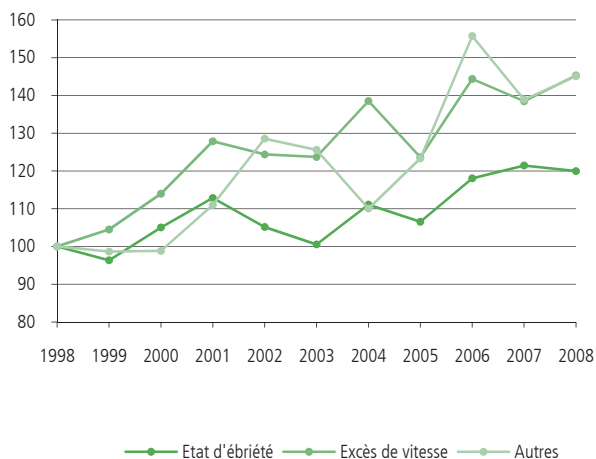
Source: OFS/bpa

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



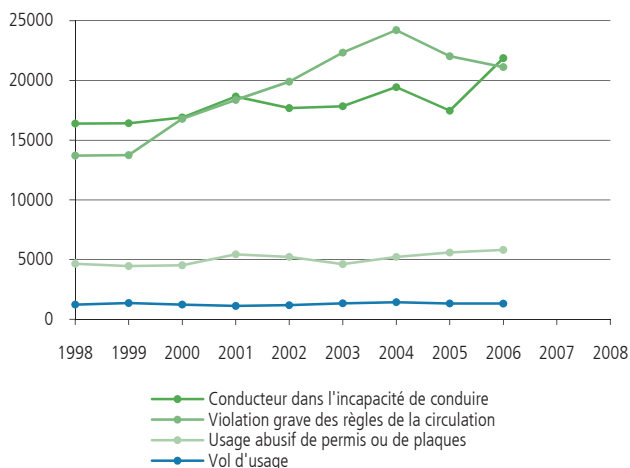
Source: OFS, ECoM

### 3 Evolution indexée du nombre de retraits de permis selon le motif du retrait, 1998–2008



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), 1998–2008



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

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

Source: OFS, ECoM

### 4 Nombre de retraits de permis selon le motif du retrait, 2008

Motif du retrait	Effectif
Etat d'ébriété	18 902
Excès de vitesse	33 238
Autres	22 186
<b>Total</b>	<b>74 326</b>

Source: OFROU, ADMAS

### 6 Condamnations pour délits relevant de la Loi sur la circulation routière LCR (avec inscription au casier judiciaire), 2006

Type de délit	Effectif
Conducteur dans l'incapacité de conduire	21 870
dont conduite en état d'ébriété	18 163
dont «pour d'autres raisons»	3 477
dont opposition/dérobade à la constatation	2 152
Violation grave des règles de la circulation	21 124
Usage abusif de permis ou de plaques	5 812
Vol d'usage	1 318
Circuler sans permis de circulation	1 221
Fuite après un accident avec blessés	141
Etat défectueux du véhicule	97
<b>Total (réponses multiples prises en compte)</b>	<b>48 797</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 de tout âge sur toutes les places munies de ceintures des voitures de tourisme, véhicules de livraison, minibus et tracteurs à sellette légers
- 2006: Port obligatoire dans tous les véhicules à moteur équipés de ceintures

## 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
- 2002: Zones de rencontre (20 km/h) et zones 30

### 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

## 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)

## 7. Divers

- 1977: Prescription obligatoire feux allumés de jour pour les véhicules à deux roues placés 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)

### 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

### Dommages corporels graves

Blessés graves et tués

### Létalité

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 2009: statistique des accidents non professionnels et du niveau de sécurité en Suisse; circulation routière, sport, habitat et loisirs. Berne: bpa; 2009.

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 30 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

Statistiques des contrôles policiers de la circulation routière (SCP)

Enquête annuelle sur les contrôles de police effectués dans la circulation 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 (BEV-NAT) 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.

# Index

- A**  
accident: types d'accident 10, **26**, 36, 38, 40, 46, 48, 50, 54, 56  
âge **18**, 82  
alcool 20, 28, **58**, **66**, 78, 86  
alcoolémie: contrôle de l'alcoolémie 66, 86  
alcoolémie: limite d'alcoolémie **58**, 66  
années de vie perdues 6  
autoroute 10, 22, **52**, 68, 72, 74
- C**  
capacité de conduire 62  
casque 70  
cause d'accident 10, **28**, 34, 36, 38, 40, 58, 60  
ceinture de sécurité **72**  
collision 26, 34, 38, 40, 42, **56**  
conduite de jour feux allumés 74  
contrôle de l'alcoolémie *voir alcoolémie: contrôle de l'alcoolémie*  
contrôle de la vitesse *voir vitesse: contrôle de la vitesse*  
coûts **6**  
cycle 10, 14, 18, **36**, 42, 48, 70  
cyclomoteur 14, 18, 44, 70
- D**  
démographie 16, 18, 82  
distraction *voir inattention et distraction*  
drogues 10
- E**  
enfants 18, 34, 36, **42**, 48, 70  
évolution **12**  
exposition 14, 16, 34, 40, **84**, 85
- 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 28, 38, 40, **62**  
international 30, 72
- J**  
jeunes adultes 18, 26, 38, 40, **44**, 50, 54, 60, 78  
jour et heure des accidents **24**, 58, 60
- K**  
kilomètre: nombre de kilomètres parcourus 14, 36, 40, 84, 85
- L**  
législation 87  
lieu de l'accident 22, 48, 50  
localisation (en/hors localité, sur autoroute) **22**, 48, 50, 52  
localité: en localité 22, 34, 36, 38, **42**, 44, 46, 48, 56, 62, 72, 74  
localité: hors localité 22, **50**, 54, 68, 72, 74, 78  
lumière: conditions de lumière 24
- M**  
médicaments 10  
motocycle 10, 12, 14, 30, **38**, 44, 54, 56, 60, 70, 74, 79  
moyen de locomotion **14**, 34, 36, 38, 40
- N**  
non-respect de la priorité 26, 28, 34, 36, 38, 42, 48, 56  
nouveaux conducteurs *voir jeunes adultes*  
nuit **24**, 44, 66
- P**  
parc de véhicules 83  
passage pour piétons **34**  
personnes âgées *voir seniors*  
perte de maîtrise 26, 38, 40, 44, 50, 52, **54**, 58, 60, 78  
piétons 14, 16, 26, **34**, 42, 46  
port: taux de port 70, 72  
prévention 6, 79  
priorité *voir non-respect de la priorité*
- R**  
refus de priorité *voir non-respect de la priorité*  
région linguistique **20**, 52, 70, 72, 74

**S**

semaine: en semaine (lundi–vendredi)	<b>24</b> , 58, 60
seniors	18, 34, <b>46</b> , 48, 62, 70
sexe	<b>16</b> , 18, 36, 40, 44, 78, 82
sociodémographie	<i>voir démographie</i>
Suisse alémanique	<b>20</b> , 52, 58, 60, 66, 68, 70, 72, 74
Suisse romande	10, <b>20</b> , 52, 58, 60, 66, 68, 70, 72, 74
surveillance du trafic	86

**T**

tamponnement	<b>26</b> , 52, 56
taux de port	<i>voir port: taux de port</i>
Tessin	10, <b>20</b> , 52, 58, 60, 66, 68, 70, 72, 74
types d'accident	<i>voir accident: types d'accident</i>

**V**

vélo	<i>voir cycle</i>
vitesse	10, 28, 38, 44, 50, 52, <b>60</b> , <b>68</b> , 79, 86
vitesse: contrôle de la vitesse	86
voiture de tourisme	10, 14, <b>40</b> , 44, 48, 50, 52, 56, 60, 62, 72, 74

**W**

week-end	<b>24</b> , 58, 60
----------	--------------------

# 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 2009, reproduction souhaitée avec mention de la source